

PLAN
Regional Sectorial de
CARRETERAS
2002-2007



Junta de
Castilla y León

Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007

EDITA:

Junta de Castilla y León. Consejería de Fomento
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras

DIRECCIÓN TÉCNICA Y REDACCIÓN:

Jesús Martín Almeida
Julio González Arias

DISEÑO Y MAQUETACIÓN:

4C Comunicación

IMPRESO EN ESPAÑA - PRINTED IN SPAIN:

Gráficas Lope

Depósito Legal: S. 1.004-2003

Fecha: Abril 2003

Índice

SÓLO VÁLIDO PARA LA EDICIÓN EN PDF

PRESENTACIÓN	5
MEMORIA	7
Capítulo 1. <i>Introducción</i>	8
Capítulo 2. <i>Objetivos y contenido del Plan Regional</i>	11
Capítulo 3. <i>La red de carreteras de la Comunidad</i>	15
Capítulo 4. <i>Análisis de la situación actual</i>	19
Capítulo 5. <i>Condiciones de planeamiento</i>	28
Capítulo 6. <i>Programas y valoración de actuaciones</i>	31
Capítulo 7. <i>Actuaciones programadas</i>	36
Capítulo 8. <i>Evaluación económico financiera</i>	43
Capítulo 9. <i>Resultados del Plan</i>	46
ANEXOS A LA MEMORIA	49
Capítulo 1. <i>La red de carreteras</i>	50
Sección 1.1. Catálogo de la Red	51
Sección 1.2. Red tramificada	66
Sección 1.3. Correspondencia con Plan 1992	98
Capítulo 2. <i>Actuaciones programadas</i>	116
Sección 2.1. De modernización por tipo de red	117
Sección 2.2. De modernización priorizada	128
Sección 2.3. Refuerzos	139
Capítulo 3. <i>Resultados del Plan</i>	144
MAPAS PROVINCIALES Y REGIONALES	154
INFORME AMBIENTAL	215
DICTAMEN MEDIO AMBIENTAL	283

Presentación





La Junta de Castilla y León ha desarrollado sus actuaciones en materia de carreteras en el marco del Plan Regional de 1992, y el Plan de Actuaciones Prioritarias en Infraestructuras del Transporte 1997-2000, concebido como complemento del anterior.

Es indudable el importante salto cualitativo que a lo largo de estos diez últimos años se ha experimentado en las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, consecuencia de un importante esfuerzo inversor que ha permitido el acondicionamiento de un alto porcentaje de la longitud de la red, sin olvidar otro tipo de actuaciones, como mejora de travesías, reordenación de accesos, supresión de tramos de concentración de accidentes, y una especial dedicación a la señalización, tanto vertical como horizontal, todo lo cual ha redundado en una mejora de la seguridad vial, objeto último de toda actuación en carreteras.

Pero además de estas actuaciones en la red convencional, hay que hacer una referencia a la "Autovía Camino de Santiago" entre León y Burgos, con una longitud de 157 Km. y una inversión total de 390 millones de euros, y cuyo último tramo se puso en servicio el mismo día que el Consejo de Gobierno, aprobó el nuevo "Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007", que tengo el honor de presentar.

La justificación de objetivos que pretende alcanzar quedan determinados en sus dos primeros capítulos, siendo el objetivo básico favorecer el desarrollo de la Región, colaborar a disminuir los desequilibrios territoriales y mejorar la comunicación de las áreas periféricas, todo ello en el marco del respeto al medio ambiente.

Aunque el Plan va dirigido especialmente a las carreteras de titularidad de la Comunicación Autónoma, no puede olvidarse que el territorio queda estructurado por el conjunto de todas las carreteras, con independencia de la titularidad, lo cual ha llevado a prever una inversión en actuaciones fuera de la Red Regional que completan las programadas por otras Administraciones y que se ha considerado necesario para alcanzar el objetivo básico antes indicado.

El Plan prevé una inversión total de 1.802,4 millones de euros, de los cuales 1.347,8 millones se destinan a la Red de Carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma que se distribuye en dos grandes programas de actuación, Modernización de la Red y Conservación y Explotación.

Con las actuaciones previstas se acondicionan o mejoran 4.620 Km. de la red principal, y 1.308 Km. de la red complementaria local, con lo que se alcanza el objetivo de que al final del Plan esté modernizado el conjunto de carreteras que constituye la Red Básica y la Red Complementaria Preferente.

Un aspecto a destacar de este Plan es la importancia que se da a la conservación de las carreteras, cuestión fundamental para el mantenimiento del patrimonio viario, lo que lleva a destinar progresivamente mayor porcentaje de los créditos totales a esta finalidad.

En definitiva, con el Plan Regional de Carreteras dispondremos de un instrumento eficaz de gestión que permitirá ordenar la inversión en carreteras de acuerdo con las necesidades evidenciadas.

Memoria



Capítulo 1

Introducción



Antecedentes

En 1992 se redacta el vigente Plan Regional de Carreteras, que se complementa con el Plan de Actuaciones Prioritarias en Infraestructuras del Transporte 1997-2000.

Ambos instrumentos de Planificación han permitido la ejecución programada de las obras de modernización de la Red Regional de Carreteras.

El Plan de Actuaciones Prioritarias ya fue concebido como un plan puente, en tanto se redactaba un nuevo Plan Regional de Carreteras que debería ser desarrollo sectorial de un más amplio instrumento de planificación como es el Plan Director de Infraestructuras del Transporte en Castilla y León.

En el año 2001 se terminó de redactar el citado Plan Director que abarca las necesidades de infraestructuras para cada tipo de transporte (carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, etc), así como las posibles infraestructuras intermodales, todas ellas con independencia de su titularidad.

Las conclusiones del Plan Director de Infraestructuras se recogieron en el Protocolo de Firma de las Conclusiones de las Jornadas «Viaria Castilla y León 2001-2010» celebradas en Valladolid en Febrero de 2001, suscrito por la Junta de Castilla y León y el Ministerio de Fomento.

Justificación

El Plan de Actuaciones Prioritarias, redactado en 1997, debe considerarse cumplido al estar prácticamente finalizadas todas las previsiones incluidas en el mismo.

La importancia de las carreteras como infraestructura fundamental para la vertebración de un territorio, hace que sea imprescindible disponer de un instrumento de planificación y programación de las obras.

La titularidad de las carreteras que discurren dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, corresponde a diversas Administraciones (Estado, Comunidad Autónoma, Diputaciones Provinciales y Municipios) y aunque en su conjunto deben constituir una unidad funcional, que obliga a que exista una coordinación entre las actuaciones, corresponde a cada Administración la responsabilidad de redactar el instrumento de planificación a que se hace referencia en el párrafo anterior, respecto de sus carreteras.

Todo lo anterior justifica la necesidad de redactar un nuevo Plan Regional de Carreteras cuyo objeto, características funcionales, espaciales, temporales y económicas se definen y desarrollan en los diferentes documentos o apartados que constituyen el Plan.

El Plan Regional de Carreteras:

- Se promueve por la propia Consejería de Fomento, como Departamento encargado de la Administración de las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma.
- Es de utilidad pública e interés social por serlo la materia (las carreteras) objeto del mismo.
- Su incidencia es supramunicipal dado que las carreteras autonómicas constituyen itinerarios de interés regional.

El Plan Regional de Carreteras no afecta a otros planes o instrumentos de ordenación del territorio vigentes.

Alcance temporal

Al plantearse la redacción de un nuevo Plan Regional siempre se puede optar, en lo que se refiere a su duración, por un Plan a largo plazo con un horizonte temporal de 12 a 15 años, o por un Plan a medio plazo con una duración temporal de 6 a 10 años.

Diversas razones han llevado a la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras a la elección de un plazo con menor horizonte temporal, entre otras las siguientes:

- En los planes a largo plazo, es más difícil ajustarse a las previsiones iniciales, por los cambios que siempre se producen en las circunstancias y condiciones que existían cuando se redactaron e incluso por cambios en los criterios u objetivos que se persiguen.
- Debe tenerse en cuenta que el Marco de Apoyo Comunitario que incluye los fondos FEDER, INTERREG, etc., finaliza en el año 2006 por lo que desde el punto de vista de la financiación no parece conveniente alargar el Plan mucho más allá del citado año.

El Plan incluye las actuaciones a iniciar en el período 2002-2007, aunque desde el punto de vista de financiación se proyecta hasta el 2009, ya que las obras que se inician en el último año del Plan (2007), dados los necesarios plazos de ejecución se ejecutarán a lo largo de los años 2008 y 2009.

Por la misma razón el Plan incluye las actuaciones a iniciar en el año 2002, pues su financiación realmente se inicia en el 2003, año en que dichas obras deben tener una anualidad significativa.

Tramitación

En Octubre de 2002 se redacta el Plan Regional de Carreteras 2002-2007 con el carácter de «Documento de Avance» al objeto de su tramitación de acuerdo con la legislación vigente, en particular, con la Ley 2/1990, de 16 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León y la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León.

Finalizada la tramitación, y como resultado de la información pública, del informe del Consejo de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Castilla y León y del Dictamen Medioambiental de la Consejería de Medio Ambiente, el presente documento constituye la redacción definitiva del «Plan Sectorial de Carreteras 2002-2007».

Redacción del Plan

El Plan Regional Sectorial de Carreteras ha sido elaborado en su integridad por los Servicios de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento.

Capítulo 2

Objetivos y contenido del Plan Regional



El OBJETIVO BÁSICO de toda red de carreteras de un territorio, y al que debe contribuir el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007, puede resumirse en:

- Mejorar la calidad de vida de sus habitantes, favoreciendo el desarrollo de los pueblos y comarcas.
- Potenciar el desarrollo económico regional, incrementando la competitividad en el marco nacional e internacional.
- Colaborar a disminuir los desequilibrios territoriales, mejorando la accesibilidad de las áreas peor comunicadas.
- Mejorar las comunicaciones de las denominadas áreas periféricas de la Comunidad Autónoma, potenciando la cohesión con el resto de la Comunidad Autónoma y la conexión con los territorios limítrofes.
- Colaborar a la protección del medio ambiente de manera que, manteniendo un nivel funcional adecuado de la carreteras se minimice el impacto sobre el medio físico
- Favorecer las condiciones de circulación y seguridad vial.

Por otra parte, la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras ha establecido unas DIRECTRICES que orientan la redacción del Plan y que se resumen en:

- Realismo económico. Los costes unitarios para la valoración de los diferentes tipos de actuación deben ser fijados con la mayor precisión posible, al objeto de evitar desviaciones presupuestarias que lleven a desvirtuar el Plan.
- Criterios de planeamiento.- Debe prestarse especial atención, en cuanto a las características geométricas de la carretera, al trazado en planta y a la sección transversal; respecto del pavimento, deberá ser con carácter general de mezcla bituminosa, preferentemente en caliente, siempre que económica y técnicamente sea posible.
- Claridad. Debe simplificarse la amplia tipología de actuaciones que contempla el Plan Regional de 1992, en particular en lo referente a la existencia de varios tipos de acondicionamientos y mejoras.
- Funcionalidad. La Red de carreteras autonómicas debe facilitar la accesibilidad a la red de alta capacidad que discurre por el territorio de la Comunidad Autónoma.
- Mantenimiento del patrimonio viario.- Debe prestarse una especial atención a los programas de conservación de carreteras.

El Plan Regional Sectorial de Carreteras atendiendo al objetivo básico y a las directrices expuestas fija como OBJETIVOS CONCRETOS los siguientes:

- Racionalizar y jerarquizar la Red de carreteras, lo que lleva a modificar en parte la actual clasificación de las carreteras.
- Nueva denominación y numeración de las carreteras, eliminando la actual denominación de comarcales, locales y hasta nacionales y provinciales eliminando así la existencia de dos clasificaciones totalmente inconexas, una derivada de la categoría de la carretera (básicas y complementarias) y la que parece deducirse de su denominación actual.
- Redefinir los parámetros técnicos para adecuarlos a la nueva normativa, actualizando al mismo tiempo las valoraciones unitarias de las actuaciones programadas.
- Conseguir la modernización de toda la «Red Principal», entendiendo como tal el conjunto formado por la Red Básica y la Red Complementaria Preferente.
- Dar una importancia especial al programa de refuerzos que debe ser el prioritario para conseguir el mantenimiento del patrimonio viario, lo que conlleva que deban destinarse progresivamente mayor proporción de los créditos totales a los programas de conservación de carreteras.
- Limitar la construcción de variantes concentrándolas en la red básica.
- Prever las afecciones al medio físico mediante la Evaluación Estratégica Previa Medioambiental que se incorpora al Plan.

El Plan Regional de Carreteras, una vez aprobado por la Junta de Castilla y León, PERMITIRÁ:

- Disponer de una programación plurianual que sirva de base para la confección de los presupuestos anuales destinados a carreteras.
- Ordenar la inversión en carreteras atendiendo a una programación.
- Promover la coordinación de las diferentes Administraciones de Carreteras.
- Hacer una eficaz gestión de las carreteras

El Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007 se estructura con arreglo a los siguientes apartados:

1. La Red de carreteras de la Comunidad Autónoma

Este apartado incluye:

- La clasificación de las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma en tres categorías:
 - Red básica.
 - Red complementaria preferente
 - Red complementaria local
- La denominación y numeración de las carreteras que se realiza con arreglo a los siguientes criterios:
 - La Red básica se identificará con el símbolo CL (Castilla y León), seguido de un número que las diferencie.
 - La Red complementaria se identificará con las letras correspondientes a la provincia respectiva, seguidas de un número que la diferencie.

2. Análisis de la situación actual

Se analizan las características de las carreteras en el año inicial del Plan, al objeto de poder determinar el tipo de actuación que debe realizarse para alcanzar las condiciones de planeamiento.

3. Condiciones de planeamiento

Se definen las características geométricas y tipo de firme que deben tener las carreteras en función de su categoría, tráfico y tipo de terreno por el que discurren.

4. Programas y valoración de actuaciones

Las actuaciones incluidas en el Plan Regional se clasifican en:

1. Modernización de la Red: Son las actuaciones que conllevan la modificación de alguna de las características geométricas para adecuarlas, en lo posible, a las condiciones de planeamiento que prevé el Plan.

Los programas correspondientes a modernización de la red, son:

- 1.1. Nuevas carreteras
- 1.2. Variantes
- 1.3. Desdoblamientos de calzada.
- 1.4. Acondicionamientos.
- 1.5. Mejoras
- 1.6. Obras de fábrica y estructuras

2. Conservación y explotación de la Red: Son las actuaciones cuyo objeto es el mantenimiento de la carretera en las adecuadas condiciones de comodidad y seguridad, sin que modifiquen las características geométricas, evitando la descapitalización del patrimonio viario.

Los programas correspondientes a conservación y explotación de la red, son los siguientes:

- 2.1. Refuerzos de firme
- 2.2. Renovación de firme.
- 2.3. Travesías
- 2.4. Seguridad Vial
- 2.5. Señalización y Balizamiento
- 2.6. Conservación contratada
- 2.7. Renovación de parques y maquinaria
- 2.8. Conservación por gestión directa
- 2.9. Obras complementarias

En cuanto a la valoración de cada actuación (ratios) se establecen en función de la categoría de la carretera, tipo de actuación, IMD y clase de terreno.

5. Actuaciones programadas

Para cada actuación que prevé el Plan Regional se determina:

- Carretera y tramo afectado.
- Longitud de la actuación.
- IMD.
- Tipo de actuación (en los programas de modernización).
- Clase de terreno (en los programas de modernización).
- Valoración de acuerdo con los ratios establecidos.

Para las actuaciones incluidas en los programas de modernización de la Red, se establece un orden de prioridad.

El Plan Regional incluye un resumen de las actuaciones clasificadas por clase de red y tipo de actuación.

6. Evaluación económico financiera

A la vista de las inversiones programadas, con su correspondiente valoración, se determinan las necesidades económicas para la ejecución del Plan Regional de Carreteras.

Se establece asimismo la adecuada programación presupuestaria anual, considerando los diferentes artículos presupuestarios.

7. Resultados del Plan

En este apartado se resumen los resultados, en lo que se refiere a kms. de actuación y anchuras de plataforma que se alcanzan con la ejecución del Plan Regional.

8. Evaluación medio ambiental

En cumplimiento de la legislación medio ambiental de la Comunidad de Castilla y León, se incluye el informe ambiental sobre el Plan así como el Dictamen Medioambiental de la Consejería de Medio Ambiente.

Capítulo 3

La red de carreteras de la Comunidad



Consideraciones generales

Por Real Decreto 956/1984 de 11 de Abril, de transferencia de funciones y servicios a la Comunidad Autónoma de Castilla y León en materia de carreteras, se transfieren a esta Comunidad las carreteras de la entonces red estatal que se consideró que no debían formar parte de los itinerarios de interés general, constituyendo la primera red autonómica.

Cuando se redacta el Plan Regional de 1992 se realiza un inventario de la red de titularidad de la Comunidad Autónoma del que resulta que esta tiene una longitud de 11.599,9 kms.

La ley 2/1990 de 16 de abril de Carreteras de la Comunidad Autónoma de Castilla y León establece que:

- Deben transferirse a las Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos la titularidad de aquellas carreteras de la red regional que tenga una función y atiendan una demanda esencialmente local (Disposición Adicional Primera).
- Debe promoverse la incorporación a la red de carreteras de la Junta de aquellas vías provinciales y municipales que formen parte de itinerarios de interés regional, y en general las transferencias de titularidad entre Administraciones que mejoren la funcionalidad y explotación de la red viaria (Disposición Adicional Segunda).

En cumplimiento de las disposiciones anteriormente indicadas, en el periodo 1996-2002, se ha llegado a acuerdos de cambio de titularidad con las Diputaciones Provinciales y algunos Ayuntamientos que han supuesto la transferencia de algunas carreteras a las Corporaciones Locales, así como la incorporación de otras a la Red Autonómica, de acuerdo con lo que se indica en el siguiente cuadro.

Cambios de titularidad de carreteras

PROVINCIA	LONGITUD (KMS)	
	INCORPORACIONES	TRANSFERENCIAS
Ávila	7,7	1,3
Burgos	111,8	122,4
León	319,3	269,3
Palencia	72,0	71,6
Salamanca	100,7	115,0
Segovia	21,2	28,1
Soria	123,4	207,2
Valladolid	49,1	67,0
Zamora	85,1	86,1
T O T A L	890,3	968,0

Clasificación de las carreteras

Las modificaciones que se han producido en la red de carreteras autonómicas obliga a una nueva clasificación de las mismas en las dos redes, básica y complementaria, que fija la ley 2/1990, de 16 de marzo de Carreteras de la Comunidad Autónoma.

Los criterios con que se realiza la nueva clasificación son los siguientes:

1. La Red Básica debe constituir, junto con la Red de Carreteras del Estado la Red fundamental de la Comunidad Autónoma y como tal debe satisfacer las siguientes condiciones:

- a) Servir al tráfico de largo recorrido a través del territorio de la Comunidad.
- b) Asegurar la comunicación entre los principales centros de población de Castilla y León.
- c) En las zonas limítrofes debe conectar con carreteras clasificadas como básicas o primarias dentro de la red de la Comunidad Autónoma correspondiente.

2. La Red Complementaria que estaría formada por las carreteras de la red regional no catalogadas como básica, resulta una red de una gran longitud y con tráfico muy desiguales; por ello, se subdivide en dos categorías que serían:

- 2.1. Red complementaria preferente, formada por las carreteras que conectan todas las cabeceras comarcales y núcleos de población superior a 1.500 habitantes, entre sí y con la red fundamental.
- 2.2. Red complementaria local, formada por carreteras que sirven al tráfico de corto recorrido, aunque con una función un poco más general que la puramente local de las redes provinciales de las Diputaciones.

La Red Complementaria Local incluye tramos de pequeña longitud y sin ninguna funcionalidad como carretera, tales como travesías sustituidas por variantes accesos a estaciones de ferrocarril hoy día sin tráfico ferroviario y otros tramos sin práctica utilización por circunstancias diversas, que totalizan una longitud de 177,7 kms.

La Red Básica y la Red Complementaria Preferente constituyen lo que en este Plan Regional se denomina «Red Principal».

Aplicando los criterios anteriores se llega a una Red Básica en la que están incluidas las carreteras de mayor tráfico, las que desempeñan un papel más significativo en la articulación territorial y las conexiones más importantes con:

- Portugal desde Salamanca por Vitigudino y la Fregeneda y desde Zamora por Bermillo de Sayago y Fermoselle.
- Asturias desde Ponferrada por Villablino y desde Riaño por el puerto de Tarna.
- Cantabria desde Cervera de Pisuerga por el puerto de Piedrasluengas.
- El País Vasco por el Valle de Mena.
- Aragón desde Almazán por Monteagudo de las Vicarías.
- Castilla-La Mancha desde Soria y Almazán por Barahona.
- Madrid desde Segovia por el puerto de Navacerrada y desde Avila por Las Navas del Marqués.
- Extremadura por la carretera del Valle del Tiétar y desde Ciudad Rodrigo por el Puerto de Perales.

La longitud de cada una de las redes indicadas anteriormente (básica, complementaria preferente y complementaria local) se indica en el siguiente cuadro:

Longitud de las carreteras por clases de red

PROVINCIA	LONGITUD (KMS)			
	BÁSICA	COMPLEMENTARIA PREFERENTE	COMPLEMENTARIA LOCAL	TOTAL
Ávila	228,3	411,7	361,7	1.001,7
Burgos	311,6	768,0	759,9	1.839,5
León	483,4	752,2	564,0	1.799,6
Palencia	358,1	398,9	795,4	1.552,4
Salamanca	262,5	615,3	391,1	1.268,9
Segovia	236,5	254,5	294,6	785,6
Soria	216,7	414,8	288,9	920,4
Valladolid	258,3	376,8	472,4	1.107,5
Zamora	201,1	467,1	484,6	1.152,8
TOTAL	2.556,5	4.459,3	4.412,6	11.428,4

Denominación y numeración de las carreteras

Las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma mantienen la denominación y numeración, excepto para las que el Plan Regional de 1992 denominaba «ejes principales», con que fueron transferidas desde el Estado por Real Decreto 956/1984, de 11 de abril, de «Transferencia de funciones y servicios a la Comunidad Autónoma de Castilla y León en materia de carreteras».

Por tanto, las carreteras actualmente se siguen denominando Comarcales (identificadas con la letra C), Locales (identificadas por las letras de la correspondiente provincia) y hasta Nacionales (identificadas con la letra N).

Por otra parte, y como ya se ha hecho referencia en el punto anterior relativo a la clasificación de las carreteras, se ha llegado a acuerdos de cambios de titularidad con las Diputaciones Provinciales que han supuesto la incorporación de carreteras a la Red Autonómica, con la misma denominación que tenían cuando formaban parte de las Redes Provinciales.

Lo anterior, da lugar a la existencia de dos clasificaciones totalmente inconexas, la derivada de su categoría (básica y complementaria) y la que parece deducirse de su denominación (nacionales, comarcales, locales y provinciales).

Además, y con independencia de lo anterior, existen claras disfuncionalidades en lo relativo a la kilometrización de la red, de manera que hay:

- Itinerarios con una única denominación (por tanto, una sola carretera) pero que disponen de varios orígenes para la kilometrización, lo que lleva a la existencia de dos o más puntos identificados con un mismo p.k. de una misma carretera.
- Itinerarios con una única kilometrización, pero que en determinados puntos más o menos singulares (intersecciones, travesías, etc.) cambian la denominación y el número de la carretera.

Todo lo anteriormente indicado justifica la necesidad de proceder a una nueva denominación y numeración de las carreteras de la Red de titularidad de la Comunidad Autónoma, que se realiza con arreglo a los siguientes criterios:

- La Red Básica se identificará con el símbolo CL (Castilla y León), seguido de un número de tres cifras que la diferencie.
- La Red Complementaria se identificará con las letras correspondientes a la provincia respectiva, seguidas de un número de tres cifras que las diferencie.

El número que sigue al símbolo de identificación se ha elegido manteniendo el criterio de sectores utilizado en su día para la numeración actual, asimilando las carreteras integradas en la Red Básica a las Comarcales y las de la Red Complementaria a las Locales.

Los tramos de la Red Complementaria Local sin funcionalidad como carreteras, a los que antes se ha hecho referencia, no son objeto de nueva numeración y denominación.

En el anejo nº 1 se incluye la relación individualizada de las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma, con su nueva denominación y numeración, junto con los mapas regional y provincial en los que figuran los sectores utilizados para la numeración de las carreteras.

Correspondencia entre antigua y nueva denominación de las carreteras

El cambio de denominación y numeración de las carreteras que se define en el presente Plan Regional obliga a establecer una correspondencia biunívoca que permita una clara identificación de las carreteras y sus tramos.

En el mismo anejo nº 1 se incluye la tramificación de las carreteras con la correspondencia entre los nuevos tramos y los que figuraban en el Plan Regional de 1992.

Capítulo 4
Análisis
de la situación actual



Características generales

La red de carreteras de Castilla y León, como consecuencia de la gran extensión del territorio, la baja densidad de población y el elevado número de núcleos de población, tiene una gran longitud y una alta dotación poblacional.

- La longitud total supera los 33.000 kms. representando un 20% del total nacional y siendo la más extensa de las redes de las Comunidades Autónomas.
- La dotación territorial es de 0,35 kms. /km², un poco superior a la media nacional (0,31 km/m²).
- La dotación por habitante es de 13,84 km/1000 habitantes, siendo la más alta de España muy superior a la media.

Las carreteras, como en el resto de las Comunidades Autónomas multiprovinciales, dependen de las tres Administraciones Públicas (Estado, Comunidad Autónoma y Administración Local).

Aunque el presente Plan se refiere únicamente a las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma, a continuación se hace una referencia específica a las carreteras de las otras dos Administraciones.

LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO

La Red de Carreteras del Estado en Castilla y León tiene una longitud aproximada de 4.800 kms. lo que supone el 14,5% de los 33.000 kms. que constituyen el total de la Red.

De esta longitud corresponde a vías de alta capacidad 1.157 kms., de los cuales 332 son autopistas y 825 kms., autovías.

La mayoría de las carreteras de titularidad del Estado, han sufrido importantes transformaciones en los últimos años, por lo que en general, presenta unas condiciones aceptables.

De acuerdo con el programa Viaria, el Ministerio de Fomento tiene previsto construir más de 1.500 km. de nuevas vías de gran capacidad, la mayoría de ellas, autovías, así como construir 31 variantes de población dentro de las carreteras convencionales.

Todo lo anterior supone que a corto-medio plazo la red de carreteras de titularidad del Estado de Castilla y León presentará un estado que podríamos considerar óptimo.

LA RED DE CARRETERAS DE LAS DIPUTACIONES

Las carreteras gestionadas por las Diputaciones Provinciales, con una longitud próxima a los 17.000 kms., se caracterizan por una utilización media muy baja; en el caso de Castilla y León el conjunto de esta red tiene una intensidad media diaria (IMD) inferior a 180 vehículos.

Los Planes Provinciales de Carreteras que se redacten por las Diputaciones, en el supuesto de que incluyan una nueva denominación y numeración de las carreteras se recomienda que esta se realice siguiendo los criterios definidos en el presente Plan Regional para las carreteras autonómicas.

Dado el escaso tráfico parece que, salvo las lógicas excepciones, las actuaciones a realizar en las redes provinciales deben dirigirse a mejorar el estado del firme y a una adecuada señalización.

La red de carreteras de la comunidad autónoma

El conocimiento de la situación actual de una Red de Carreteras, debe ser el punto de partida para cualquier instrumento de planificación, y más concretamente para una programación de actuaciones.

Los datos básicos que definen la situación de una Red, y de sus diferentes carreteras o itinerarios, son los relativos a:

- Características físicas de la carretera, en particular:
 - Trazado
 - Sección Transversal
 - Estado del firme
- Tráfico que soporta con indicación del porcentaje de vehículos pesados.
- Identificación de puntos o tramos de características especiales como serían los tramos de concentración de accidentes.

Para la obtención de los datos anteriores, la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento tiene en marcha tres estudios, que se actualizan periódicamente relativos a:

- Inventario de carreteras.
- Tráfico en la red.
- Seguridad Vial.

Inventario de las carreteras

En el año 2.000 se contrató una asistencia técnica para la realización de un inventario de la Red Autonómica, con el objeto de conocer el estado actual de las carreteras, en lo relativo a los siguientes parámetros.

- Características geométricas (trazado en planta, en alzado y sección transversal).
- Equipamiento de la carretera (señalización horizontal y vertical, balizamiento e iluminación).
- Características del pavimento (regularidad superficial, roderas y textura).

De los parámetros antes indicados se han seleccionado los correspondientes a sección transversal y regularidad superficial del pavimento, a efectos de determinar las acciones más urgentes y que, por tanto deben incluirse en el Plan Regional de Carreteras.

ANÁLISIS DE LA SECCIÓN TRANSVERSAL

Teniendo en cuenta las diferentes secciones transversales que se proponen en las condiciones de planeamiento del presente Plan Regional se ha realizado una clasificación de las carreteras que constituyen la Red Principal (Básica y Complementaria Preferente) en los siguientes grupos:

- Plataforma menor de 6,00 m.
- Plataforma entre 6,00 y 7,00 m.
- Plataforma entre 7,00 y 8,00 m.
- Plataforma mayor de 8,00 m.

A efectos de la anterior clasificación se ha considerado como plataforma, la parte de la sección transversal que está pavimentada.

Se incluyen los mapas provinciales con las carreteras clasificadas de acuerdo con los grupos antes indicados.

En los cuadros que siguen, se resumen por tipos de red y para cada una de las provincias las longitudes totales de los tramos de carreteras clasificados por anchos de plataforma.

Carreteras de la red básica por ancho de plataforma

LONGITUD (KMS)					
PROVINCIA	A <6 M	6 M <=A<7 M	7 M<=A<8 M	A>=8 M	TOTAL
ÁVILA	20,10	0,00	14,30	193,90	228,30
BURGOS	4,70	105,40	0,00	201,50	311,60
LEÓN	7,30	76,60	74,50	325,00	483,40
PALENCIA	51,10	24,40	5,00	277,60	358,10
SALAMANCA	0,00	51,90	6,00	204,30	262,50
SEGOVIA	0,00	22,90	12,0	201,60	236,50
SORIA	15,10	0,00	10,70	190,90	216,70
VALLADOLID	5,00	19,50	3,00	230,80	258,30
ZAMORA	12,00	34,70	59,70	94,70	201,10
TOTAL	115,30	335,40	185,20	1.920,30	2.556,50

Carreteras de la red complementaria preferente por ancho de plataforma

LONGITUD (KMS)					
PROVINCIA	A <6 M	6 M <=A<7 M	7 M<=A<8 M	A>=8 M	TOTAL
ÁVILA	212,20	0,00	179,10	20,40	411,70
BURGOS	397,10	128,30	130,10	112,50	768,00
LEÓN	217,10	75,80	143,40	315,90	752,20
PALENCIA	224,20	79,80	76,20	18,70	398,90
SALAMANCA	139,80	238,40	68,60	168,50	615,30
SEGOVIA	0,00	125,00	40,50	89,00	254,50
SORIA	191,20	8,90	172,20	42,50	414,80
VALLADOLID	110,00	93,70	99,20	73,90	376,80
ZAMORA	103,70	82,00	220,60	60,80	467,10
TOTAL	1.595,30	831,90	1.129,90	991,20	4.459,30

Es indudable que en una primera aproximación, es imprescindible una actuación de acondicionamiento en aquellas carreteras cuya plataforma es inferior a 6,00 m.; al contrario, no parece necesario más que un posible refuerzo, por las condiciones del firme, en aquellas carreteras que disponen de una plataforma mayor de 8,00 m.

Las actuaciones en carreteras incluidas en los otros dos grupos, dependerán del tipo de red y características del terreno para adecuarlas, si es necesario a las condiciones de planeamiento.

El tráfico en la red de carreteras de Castilla y León

1. RED DE AFOROS

Ante la necesidad de obtener una información real de la situación del tráfico en las carreteras de la Red Regional de Castilla y León, la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras desarrollo y puso en marcha en 1995 un Plan Regional de Aforos estructurado básicamente en cuatro apartados.

- Instalación de nuevas estaciones de aforo.
- Adquisición de equipos automáticos de registro.
- Desarrollo de aplicaciones informáticas específicas para el tratamiento de la información y edición de mapas de tráfico.
- Formación y dotación de personal especializado para la explotación del Plan Regional de Aforos.

Dada la magnitud de la red viaria de la Comunidad y su dispersión por todo el territorio, ha sido necesario instalar 681 estaciones de aforo, para obtener un adecuado conocimiento del comportamiento del tráfico.

Dichas estaciones de aforo están distribuidas de la forma siguiente:

TIPO DE ESTACIÓN DE AFORO				
PROVINCIA	PRIMARIAS	SECUNDARIAS	COBERTURA	TOTAL
ÁVILA	4	6	47	57
BURGOS	9	6	97	112
LEÓN	10	7	79	96
PALENCIA	9	8	76	93
SALAMANCA	7	3	56	66
SEGOVIA	5	7	48	60
SORIA	7	5	34	46
VALLADOLID	5	5	63	73
ZAMORA	6	5	67	78
TOTALES	62	52	567	681
%	9,1	7,6	83,3	100,0

2. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN EL PERIODO 1995-2001

A continuación se indican los valores correspondientes a los datos más significativos obtenidos en el periodo 1995-2001.

Evolución del tráfico por tipo de red.

Desde la puesta en marcha del Plan Regional de Aforos se ha producido un notable aumento en el tráfico, pasando de 3,62 miles de millones de vehículos kilómetro en 1995 a 4,34 en 2001, lo que significa un incremento del 20 % durante el periodo 1995-2001, tanto en el total como separadamente en cada una de las dos redes, Básica y Complementaria.

Los datos año por año se recogen en el siguiente cuadro:

TIPO RED	TRÁFICO (IMD*KM*365) en miles de millones de vehículos kilómetro						
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
R. BÁSICA	1,44	1,45	1,47	1,62	1,62	1,66	1,72
R. COMPLEMENTARIA	2,18	2,30	2,23	2,33	2,38	2,34	2,62
TOTAL RED	3,62	3,75	3,70	3,95	4,00	4,00	4,34

Evolución de la intensidad media diaria por tipo de red.

El comportamiento de la IMD durante el periodo ha sido constante en lo relativo a su distribución por tipo de red. La Red Básica es la que soporta una mayor IMD en torno a los 2100 vehículos día, mientras que en la Red Complementaria la IMD baja notablemente hasta los 750 vehículos día. El valor medio para la IMD en el total de la red se sitúa en 1043 vehículos día.

TIPO RED	IMD media POR TIPO DE RED						
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
R. BÁSICA	1854	1865	1891	2030	2065	2112	2169
R. COMPLEMENTARIA	637	672	648	688	691	680	750
TOTAL RED	862	892	876	943	972	969	1043

En términos de porcentaje, la distribución del tráfico supone que la Red Básica soporta el 40% del tráfico total, representando su longitud algo menos del 20 % del total de la Red, mientras que la Red Complementaria soporta el 60 % del tráfico con una longitud del 80% de la Red.

TIPO RED	REPARTO DEL TRÁFICO POR TIPO DE RED						
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
R. BÁSICA	39,80	38,66	39,72	41,01	40,50	41,50	39,63
R. COMPLEMENTARIA	60,20	61,34	60,28	58,99	59,50	58,50	60,37
TOTAL RED	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

3. TRÁFICO EN EL AÑO 2001

Los datos de tráfico en la Red de Carreteras e la Comunidad Autónoma de Castilla y León, correspondientes al año 2001, último del que se disponen datos, son los siguientes:

Distribución del tráfico entre las distintas redes de carreteras de la Comunidad de Castilla y León.

La participación de las distintas redes en el tráfico total dentro de la Comunidad de Castilla y León resultó ser:

(El tráfico está expresado en miles de millones de vehículos kilómetro).

CARRETERAS DEL ESTADO	11,68	67,66%
RED REGIONAL CASTILLA Y LEÓN	4,34	25,15%
RED DIPUTACIONES PROVINCIALES	1,24	7,19%
T O T A L	17,26	100,00%

La IMD media de la Red de Carreteras del Estado es de 6.630 vehículos día, mientras que en la Red Regional de Castilla y León es de 1.043 vehículos día.

Tráfico de la Red Regional por provincias y tipo de red.

(El tráfico expresado en cien millones de vehículos kilómetro)

PROVINCIA	R. BÁSICA	R. COMPLEMENTARIA	TOTAL RED	% S/TOTAL
ÁVILA	1,94	1,59	3,53	8,13
BURGOS	1,25	4,55	5,80	13,36
LEÓN	2,97	7,35	10,32	23,78
PALENCIA	2,19	1,88	4,07	9,38
SALAMANCA	2,10	3,30	5,40	12,44
SEGOVIA	2,38	1,97	4,35	10,02
SORIA	1,25	1,11	2,36	5,44
VALLADOLID	2,12	2,21	4,33	9,98
ZAMORA	0,97	2,27	3,24	7,47
TOTAL	17,17	26,23	43,40	100,00

La provincia que soporta la mayor carga de tráfico dentro de la Red Regional de carreteras es León con el 23,78% del total, mientras que la provincia de Soria solo registra el 5,44% del tráfico total.

IMD media de la Red Regional por provincias y tipo de red.

PROVINCIA	R. BÁSICA	R. COMPLEMENTARIA		TOTAL RED
		I. PREFERENTES	T. LOCALES	
ÁVILA	2.285	720	332	975
BURGOS	1.815	939	540	820
LEÓN	2.204	2.120	739	1.324
PALENCIA	1.849	754	274	698
SALAMANCA	1.955	1.078	630	1.132
SEGOVIA	3.688	1.012	617	1.481
SORIA	1.722	617	251	608
VALLADOLID	2.514	1.126	454	943
ZAMORA	1.487	691	588	753
TOTAL	2.169	1.006	492	966

Porcentajes de tráfico ligero y pesado de la Red Regional por provincias y tipo de red.

PROVINCIA	R. BÁSICA		R. COMPLEMENTARIA	
	% LIGEROS	% PESADOS	% LIGEROS	% PESADOS
ÁVILA	86	14	86	14
BURGOS	90	10	88	12
LEÓN	85	15	88	12
PALENCIA	87	13	87	13
SALAMANCA	90	10	88	12
SEGOVIA	87	13	85	15
SORIA	66	34	90	10
VALLADOLID	86	14	89	11
ZAMORA	90	10	86	14
TOTAL	85	15	87	13

4. PRINCIPALES CORREDORES CON MAYOR INTENSIDAD DE TRÁFICO EN LA RED REGIONAL DE CARRETERAS DE CASTILLA Y LEÓN

- A-231, Autovía León Burgos
- CL-601, de Valladolid a Madrid por Segovia.
- CL-501, de Sta María del Tiétar a Candeleda.
- CL-505, de Avila a Madrid por Navalperal de Pinares.
- CL-510, de Salamanca a Piedrahita por Alba de Tormes.
- CL-605, de Segovia a Zamora, por Arévalo.
- CL-610, de Valladolid a Peñaranda de Bracamonte, por Medina del Campo.
- CL-803, de Madrid a Salamanca por Sanchidrián.
- CL-629, de Sotopalacios a C.A. País Vasco por Villarcayo.
- CL-619, de Magaz a Aranda de Duero.
- CL-117, de Salas de los Infantes a Abejar por Quintanar de la Sierra.
- BU-542, de Medina de Pomar a Espinosa de los Monteros por Villarcayo.
- CL-626, de límite C.A. Asturias a Aguilar de Campoó por la Robla y Guardo.
- CL-631, de Ponferrada a Villablino.
- CL-613, de Palencia a Sahagún
- CL-615, de Palencia a Guardo.
- CL-627, de Cervera de Pisuerga a límite C.A. Cantabria.
- CL-621, de Mayorga a Hospital de Órbigo por Valencia de Don Juan.
- CL-517, de Salamanca a Portugal por Vitigudino.
- CL-527, de Zamora a Portugal por Bermillo de Sayago.
- CL-612, de Villamartín de Campos a Zamora.
- CL-512, de Salamanca a Vecinos.
- CL-101, de Ágreda a límite de C.A. de Castilla la Mancha por Almazán.
- CL-116, de El Burgo de Osma a límite C.A. Aragón por Almazán.
- CL-602, de Toro a Cuéllar por Medina del Campo.

5. CONCLUSIONES

- El tráfico en la Red Regional de carreteras ha crecido en los últimos años de forma constante. La tasa de crecimiento anual se sitúa en el 3%, coincidiendo con el crecimiento del tráfico en la Red de Carreteras del Estado.
- El tráfico en la Red Regional de carreteras se reparte en la siguiente proporción: 40% se registra en la Red Básica y el 60% en la Red Complementaria.
- La IMD media en la Red Regional de carreteras es de 1050 vehículos día. Existe una notable diferencia en el valor de la IMD según el tipo de red, la Red Básica registra un valor medio de IMD de 2.170 vehículos día, mientras que en la Red Complementaria solo se alcanza una IMD media de 750 vehículos día.

- Del total del tráfico registrado en la distintas redes de carreteras dentro del territorio de la Comunidad, la Red Regional soporta el 25%, representando su longitud el 34,5% del total de la red viaria de la Comunidad de Castilla y León.
- La distribución del tráfico por provincias en la Comunidad está claramente descompensado, la provincia de León con un 23,8% del tráfico total es la que más tráfico soporta, seguida de Burgos y Salamanca con un 13,4% y 12,4% respectivamente, mientras que Zamora y Soria registran únicamente el 7,5 y 5,4%.
- Como es de esperar las mayores intensidades de tráfico se alcanzan en las carreteras de la Red Básica, siendo las más representativas las carreteras CL-601, CL-610, CL-631 y CL-623.

1. PLAN REGIONAL DE SEGURIDAD VIAL

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras realiza anualmente un estudio sobre los accidentes en la Red Regional de carreteras de la Comunidad. El objetivo del estudio es conocer el comportamiento de la accidentalidad en las carreteras regionales, identificando los puntos o tramos de carretera donde se produce una concentración de accidentes (T.C.A.). Una vez identificados los T.C.A. se programan las actuaciones necesarias para su eliminación.

El estudio se desarrolla en las siguientes fases:

- Recopilación e identificación de los Cuestionarios Estadísticos de Accidentes suministrados por la Dirección General de Tráfico, correspondientes a accidentes con víctimas ocurridos en las carreteras regionales.
- Asignación de los accidentes al tramo de carretera correspondiente
- Obtención del tráfico registrado en la Red Regional de Carreteras durante el año de estudio.
- Cálculo de los índices de peligrosidad y mortalidad, IP. IM.
- Identificación de los Tramos de Concentración de Accidentes, T.C.A.

2. ESTUDIO DE ACCIDENTES

Como resumen de los diferentes estudios de seguridad vial a continuación se incluyen algunos datos sobre la accidentalidad en la Red Regional de Carreteras:

Distribución de accidentes por provincias

Del estudio realizado con la totalidad de los accidentes con víctimas registrados durante el periodo de estudio 1991-2001, la distribución de los mismos con relación al tráfico es la siguiente:

PROVINCIA	PARTICIPACIÓN EN 5 S/TOTAL DE	
	ACCIDENTES	TRÁFICO
ÁVILA	9,5	8,1
BURGOS	16,6	13,4
LEÓN	23,8	23,8
PALENCIA	11,4	9,4
SALAMANCA	13,3	12,4
SEGOVIA	7,9	10,0
SORIA	4,7	5,4
VALLADOLID	8,0	10,0
ZAMORA	4,8	7,5
TOTAL	100,00	100,00

La provincia de León es la que registra el mayor número de accidentes de la Red Regional con un 23,8 % del total, seguida de Burgos y Salamanca con un 16,6% y 13,3% respectivamente. La provincias de Soria y Zamora son las que menos accidentes contabilizan con un 4,7 % y 4,8 %. Como se comprueba en el cuadro anterior, existe una relación directa entre el tráfico y la accidentalidad en cada provincia.

Distribución de los accidentes por tipo de red

Durante el periodo de estudio los accidentes con víctimas se distribuyen de la manera siguiente: Red Básica 39,9%; Red Complementaria Preferente 45,6 % y Red Complementaria Local 14,5%.

Tipología de los accidentes en la Red Regional de carreteras

Analizados los cuestionarios estadísticos de accidentes con víctimas registrados en las carreteras de la Red Regional durante el periodo 1999-2001, la tipología de los mismos ha resultado ser:

PROVINCIA	NÚMERO DE ACCIDENTES AÑO			% S/TOTAL
	1999	2000	2001	
Colisión de vehículos en marcha	498	512	489	39,5
Colisión vehículo-obstáculo calzada	21	21	17	1,6
Atropellos	89	105	104	7,8
Vuelco en la calzada	20	35	22	2,0
Salida de la vía por la izquierda	235	222	272	19,2
Salida de la vía por la derecha	319	298	373	26,1
Otro tipo	19	13	24	1,5
No asignado	53	20	18	2,4
TOTAL	1254	1226	1319	3799

Del análisis de la tipología se observa que los accidentes más frecuentes son las salidas de calzada con un 45,3 %, seguido de colisiones de vehículos en marcha con un 39,5%.

Evolución de los tramos de concentración de accidentes (TCA)

En los estudios de los accidentes realizados durante el trienio 1999-2001 se han identificado los tramos de concentración de accidentes en la Red Regional de carreteras cuya distribución por provincias resultó ser:

PROVINCIA	N.º DE TCA AÑO		
	1999	2000	2001
ÁVILA	9	8	5
BURGOS	12	6	9
LEÓN	30	9	14
PALENCIA	4	5	10
SALAMANCA	7	4	4
SEGOVIA	12	8	3
SORIA	1	2	2
VALLADOLID	4	5	3
ZAMORA	0	1	0
TOTAL	79	48	50

Durante el periodo 1999-2001 el número de tramos de carreteras identificados como TCA se ha reducido notablemente, pasando de 79 en el año 1999 a 50 en el año 2001. Este descenso tan significativo del número de TCA, pone de manifiesto que la puesta en servicio de las actuaciones específicas de seguridad vial programadas en años anteriores, conjuntamente con la mejora de la infraestructura viaria de la Comunidad, ha incidido positivamente en la seguridad de las carreteras regionales.

3. RESULTADOS DEL PLAN REGIONAL DE SEGURIDAD VIAL

La identificación de los tramos de concentración de accidentes, y las consiguientes actuaciones para corregirlos ha supuesto una mejora sustancial en los índices de peligrosidad y mortalidad como se reflejan en el siguiente cuadro:

CUADRO RESUMEN DE LA ACCIDENTALIDAD EN LA RED REGIONAL DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD DE CASTILLA Y LEÓN. PERIODO 1991-2001											
AÑO	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
N.º total de accidentes	1.829	1.642	1.453	1.301	1.474	1.626	1.470	1.484	1.534	1.727	1.854
N.º accidentes con víctimas	1.430	1.304	1.137	1.016	1.147	1.159	1.194	1.281	1.254	1.226	1.319
N.º accidentes daños materiales	399	338	316	285	327	467	276	203	280	501	535
N.º accidentes mortales	123	90	100	76	104	107	94	86	76	81	95
N.º total de muertos	159	117	122	90	131	120	110	97	88	89	114
N.º total de víctimas	2.534	2.280	1.957	1.780	2.042	2.032	2.055	2.107	2.115	2.111	2.279
V-km recorridos x 10E8	39,75	39,75	39,75	39,75	40,16	37,50	36,98	39,43	39,97	40,07	43,40
Km de red	11.486,8	11.486,8	11.486,8	11.486,8	11.486,8	11.498,0	11.566,0	11.456,0	11.236,0	11.361,0	11.366,4
Índice de peligrosidad	35,97	32,80	28,60	25,56	1991	30,91	32,29	32,49	31,37	30,60	30,39
Índice de mortalidad	4,00	2,94	3,07	2,26	1991	3,20	2,97	2,46	2,20	2,22	2,63

4. CONCLUSIONES

- El análisis detallado de los accidentes durante un amplio periodo tiempo, como el comprendido entre los años 1991-2001, permite comprobar con claridad la evolución y la tendencia del fenómeno de la accidentalidad en una red viaria como la Red Regional, con carreteras de poca intensidad de tráfico. Es muy significativo comprobar que durante el periodo de estudio la accidentalidad tiene una marcada tendencia descendente y se ha reducido notablemente, pasando de unos Indices de Peligrosidad de 35,9 en el año 1991 a 30,3 en el año 2001, lo mismo sucede con el Índice de Mortalidad, que durante el mismo periodo paso de 4 en el año 1991 a 2,6 en el año 2001.
- Del total de los accidentes registrados en la Red Regional, el 39,9 % suceden en la Red Básica, el 45,6 % en la Red Complementaria Preferente y el 14,5 % en la Red Complementaria Local.
- Los accidentes más frecuentes dentro de la Red Regional son las salidas de calzada con un 45,3%, seguido de las colisiones de vehículos en marcha con un 39,5 %.
- La provincia de León es la que registra un mayor número de accidentes con el 23,8 % del total, seguida de Burgos y Salamanca con un 16,6% y 13,3% respectivamente. Las provincias de Soria y Zamora son las que menos accidentes contabilizan con un 4,7 % y un 4,8 %.
- El parque de vehículos en la Comunidad de Castilla y León ha aumentado notablemente en los últimos años, pasando de 1.059.565 vehículos en 1995 a 1.274.358 vehículos en 2000, lo que significa un incremento anual entorno al 4%. En el mismo periodo, el número de vehículos por cada mil habitantes ha pasado de 408 vehículos en el año 1995 a 513 en el año 2000, lo que representa un crecimiento anual del 5%.
- Los tramos de concentración de accidentes (T.C.A) identificados en las carreteras de la Red Regional se han reducido notablemente en el último periodo 1999-2001, pasando de 79 a 50. Este descenso evidencia la puesta en servicio de actuaciones específicas de seguridad vial programadas en años anteriores, conjuntamente con la modernización de las infraestructuras viarias de la Comunidad.

5. LA SEGURIDAD VIAL EN EL PLAN REGIONAL

Las actuaciones de seguridad vial deben seleccionarse año a año, a la vista del resultado de los estudios de seguridad vial.

Por ello, en el presente Plan Regional no se definen las actuaciones de seguridad vial, previéndose una dotación presupuestaria para cada una de las provincias con destino a la ejecución de dichas actuaciones.

Capítulo 5
**Condiciones
de planeamiento**



Consideraciones generales

En el anterior Plan Regional de Carreteras de 1992 figuran las condiciones de planeamiento fijándose, en función de la clase de Red, la intensidad de tráfico y el tipo de terreno, la velocidad de proyecto, las características geométricas y el tipo de pavimento.

La experiencia acumulada después de 10 años de aplicación ha demostrado que determinadas condiciones eran difíciles de alcanzar con los ratios de inversión que, asimismo, figuraban en el propio Plan de 1992.

Por otra parte, desde esa fecha se han producido importantes modificaciones en la normativa técnica; en este sentido, se ha publicado por el Ministerio de Fomento la Norma 3.1-IC. Trazado de la Instrucción de Carreteras y, en cuanto al firme, en el año 1996 se publicaron por la Junta de Castilla y León las «Recomendaciones de Proyecto y Construcción de Firmes y Pavimentos» con una actualización en el 2001.

Teniendo en cuenta todo lo anterior el Plan Regional adopta, para las actuaciones de modernización de la Red, unas condiciones de planeamiento determinadas en base a las siguientes consideraciones:

1. A efectos de planeamiento se consideran únicamente dos tipos de redes: básica y complementaria.
2. La velocidad de proyecto se determina en función del tipo de red y características del terreno, de manera que:
 - En la red básica será como mínimo de 60 km/hora, pudiéndose adoptar, con carácter excepcional, en terrenos muy accidentados una velocidad de 40 kms/hora.
 - En la red complementaria, la velocidad de proyecto se fija entre 40 km/hora y 80 km/hora, según el tipo de terreno.
3. El ancho de calzada se hace depender de la velocidad del proyecto y de la categoría del tráfico:
 - Para velocidades de proyecto superiores a 60 km/hora o carreteras con una IMD>2000 vehículos la calzada será de 7,00 metros.
 - Para velocidades de proyecto iguales o inferiores a 60 km/hora y una IMD<2000 vehículos, la calzada será de 6,00 metros.
4. El ancho de los arcones variará entre:
 - Máximo de 1,50 m. en carreteras de la red básica, IMD>2.000 vehículos y terreno llano.
 - Secciones sin arcén en carreteras de la red complementaria y terreno accidentado.
 - En todos los casos, salvo justificación expresa de que supondría un excesivo coste, se dispondrán bermas.
5. En los tramos urbanos, en particular travesías, la sección transversal se adaptará a las condiciones del entorno.
6. En los puentes y pasos superiores se mantendrá el ancho de la plataforma disponiéndose aceras en el caso de que la estructura esté situada en una zona de importante tráfico peatonal.

En los puentes de longitud superior a 100 metros el ancho de los arcones será de 1,00 metros, cuando la sección normal sea 7/10 m. y de 0,50 m. para el resto de las secciones.

En cualquier caso se deberá prever un ancho adicional que permita la correcta implantación de los sistemas de contención de vehículos.

7. El tipo de pavimento será, con carácter general, de mezcla bituminosa, preferiblemente en caliente siempre que técnicamente sea aceptable.

En las carreteras pertenecientes a la red complementaria, con una IMD<200 vehículos podrá adoptarse un pavimento con tratamientos superficiales.

Ámbito de aplicación

Las condiciones de planeamiento, en lo que respecta a las características geométricas, que se establecen en este Plan Regional se aplicarán a las actuaciones que en el mismo se incluyen dentro de los programas de modernización de la red.

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

Resumen de las condiciones de planeamiento

Las condiciones de planeamiento se recogen a continuación:

A) VELOCIDAD DE PROYECTO (en km/hora)

Clase de Red	IMD	Tipo de terreno		
		Llano	Ondulado	Accidentado
Básica	< de 1.000	80	60	60
	De 1.000 a 2.000	80	60	60
	> de 2.000	100	80	60
Complementaria	< de 1.000	60	40	40
	De 1.000 a 2.000	60	60	40
	> de 2.000	80	60	60

B) ANCHURAS DE CALZADA Y PLATAFORMA (en metros)

Clase de Red	IMD	Tipo de terreno		
		Llano	Ondulado	Accidentado
Básica	< de 2.000	7/9	6/8	6/7
	> de 2.000	7/10	7/9	7/8
Complementaria	< de 2.000	6/8	6/7	6/7
	> de 2.000	7/9	7/8	7/7

Nota: En las secciones sin arcén el pavimento tendrá un sobreancho, sobre el teórico de la calzada, de 0,15 m. a cada lado, al objeto de poder disponer las marcas viales de borde.

C) ANCHURAS DE BERMAS (en metros)

Clase de Red	IMD	Tipo de terreno		
		Llano	Ondulado	Accidentado
Básica	< de 2.000	0,50	0,50	0,25
	> de 2.000	0,50	0,50	0,50
Complementaria	< de 2.000	0,50	0,25	0,25
	> de 2.000	0,50	0,50	0,25

D) RESTO DE CARACTERÍSTICAS GEOMETRICAS

Para el resto de las características geométricas se aplicará la Norma 3.1-IC.Trazado de la Instrucción de Carreteras del Ministerio de Fomento, con las siguientes especificaciones:

- Cuando no sea necesario modificar el trazado en planta no se modificarán los acuerdos verticales cuyos parámetros superen los mínimos que la citada Norma fija para que exista visibilidad de parada.
- Asimismo, cuando no sea necesario modificar el trazado en planta serán aceptables las rasantes existentes en la carretera.
- Se adoptará sobreancho para los carriles en las alineaciones circulares cuyo radio sea inferior a ciento veinticinco metros (125 m).
- Se justificará siempre la necesidad de disponer carriles adicionales para vehículos lentos; en ningún caso se dispondrán en carreteras con una IMD inferior a 2.000 vehículos, salvo autorización expresa de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras.

E) TIPO DE PAVIMENTO

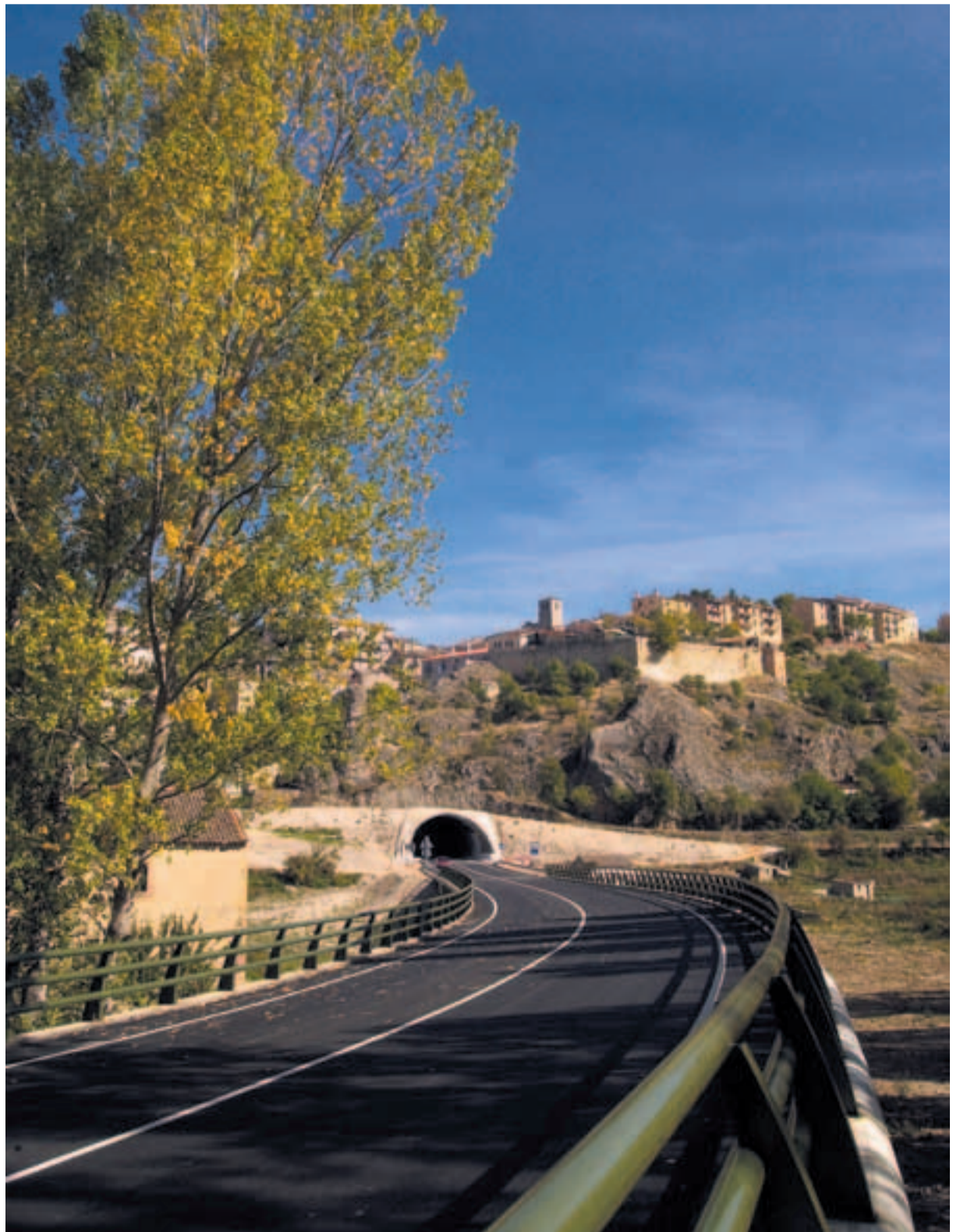
Clase de Red	IMD	Pavimento
Básica y Complementaria (Itinerarios Preferentes)	Todas	Mezcla bituminosa (preferentemente en caliente)
Complementaria (tramos de Carácter local)	> 200	Mezcla bituminosa
	< 200	Mezcla bituminosa o tratamiento superficial

F) CONDICIONES MEDIOAMBIENTALES

- En las obras de refuerzo de firmes, se fomentará la reutilización de los materiales de la propia carretera mediante la utilización de las técnicas de reciclado de firmes.
- Asimismo, se fomentará el uso de otros materiales residuales cuando ello sea aconsejable desde el punto de vista técnico y económico.
- Los proyectos relativos a carreteras que discurran por zonas residenciales, incluirán un estudio sobre la incidencia del ruido, adoptándose las medidas oportunas para no superar los niveles sonoros establecidos por el Decreto 3/1995 de 12 de enero.
- Se tendrá en cuenta, en lo que sea de aplicación en cada caso, las consideraciones contenidas en el Dictamen Medioambiental de la Consejería de Medio Ambiente.

Capítulo 6

Programas y valoración de actuaciones



Antecedentes

La Ley 2/1990, de 16 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León establece en su artículo 7º.4 que, al objeto de sistematizar los procesos de inversión y gestión del Plan, las actuaciones a desarrollar se integrarán en el Plan Regional de Carreteras en cuatro Programas Funcionales:

- a) Vertebración Regional y Modernización de la Red.
- b) Mejora y Reposición.
- c) Actuaciones en Medio Urbano.
- d) Conservación y Explotación.

La experiencia adquirida en estos años ha puesto de manifiesto la necesidad de simplificar, manteniendo la vigencia de los mencionados programas funcionales, a fin de ganar claridad, en cuanto a la definición de actuaciones, y eficacia, en cuanto a la asignación de las mismas dentro de la estructura orgánica que configura la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras.

Programas del Plan regional

El presente Plan propone el establecimiento de dos grandes Programas Marco que, englobando los cuatro programas funcionales a que se refiere la Ley de Carreteras, se estructuren en torno a dos conceptos: Infraestructura nueva, por una parte, y Conservación o Reposición.

Dichos dos programas-marco se denominan:

- Modernización de la Red.
- Conservación y Explotación de la red.

Programas de modernización

Este Programa Marco incluye toda actuación que puede tener una incidencia sobre el entorno físico sobre el que se desarrolla; con carácter general, implicará la necesidad de efectuar expropiaciones dado que conlleva la modificación de alguna de las características geométricas de la carretera (trazado, sección transversal) a fin de adaptarlas, en la medida de lo posible, a las condiciones de planeamiento previstas en el Plan.

Asimismo, este Programa Marco tiene como principal elemento de referencia la denominada «Red Principal» de la Comunidad, es decir, la constituida por la Red Básica y la Red Complementaria Preferente.

El diagnóstico de la situación actual es la base para determinar la problemática de la red de carreteras autonómica y los condicionantes o limitaciones que impiden que la Red Principal, Básica y Complementaria Preferente, pueda conceptuarse como una red moderna, adaptada a las exigencias que impone el tráfico en la actualidad, las cuales se pretenden plasmar en las condiciones objetivo recogidas en el presente Plan.

Limitaciones en términos de geometría, como es el caso del trazado tanto en planta como en alzado, que determinan la velocidad de circulación e indirectamente la accesibilidad, medida como distancia temporal entre dos puntos; o de la sección transversal que influye en la capacidad de la carretera y las condiciones de circulación.

Condicionantes derivados de la persistencia de elementos singulares que introducen modificaciones en las condiciones de circulación, de forma que se pierde homogeneidad en las características de los itinerarios: estrechamientos de calzada ó disminuciones de velocidad derivadas de las travesías urbanas o asociados con los puentes existentes.

Dentro de este Programa Marco se incluyen los siguientes tipos de actuación:

1. NUEVAS CARRETERAS

En la actualidad, no se han detectado problemas de accesibilidad que justifiquen la apertura de nuevos itinerarios, por esta causa, el alcance de este subprograma está limitado a unas actuaciones concretas que comparten la dificultad de aprovechar el corredor actual para alcanzar las condiciones de planeamiento (Trazado, sección transversal, travesías,...) que demanda la funcionalidad de la carretera:

- CL-501, Ramacastañas-Candeleda, por Arenas de San Pedro.
- CL-629, Sotopalacios-Peñahorada, por el desfiladero de Peñahorada.
- LE-441, de Montejo a la N-120

2. VARIANTES DE POBLACIÓN

Este subprograma tiene como objetivo salvar la discontinuidad que determinadas travesías imponen sobre las condiciones de circulación de determinados itinerarios.

Su marco de referencia debería circunscribirse a la red básica de la comunidad, atendiendo al tráfico y la función que desempeñan dichas carreteras en el contexto regional.

No obstante, la singularidad de las características de determinadas travesías unida al flujo de vehículos que las atraviesa, ha llevado a extender el presente subprograma a media docena de travesías sitas en los itinerarios preferentes de la red complementaria y, como excepción, que confirma la regla expresada al comienzo de la exposición, a la travesía de Aldeaseca, en Salamanca, situada en una carretera de la red complementaria local.

3. DESDOBLAMIENTOS DE CALZADA

Este subprograma, que pretende desdoblarse la carretera existente para dotarla de calzadas separadas para cada sentido de circulación, encuentra como ámbito de actuación aquellas carreteras autonómicas que sirven de acceso a grandes núcleos de población, por lo que soportan no solamente tráfico interurbano sino importantes tráfico de agitación urbana, que determinan intensidades medias diarias superiores a los 5.000 vehículos/día.

Estas actuaciones encuentran su reflejo en las realizadas desde la administración autonómica, en estos últimos años bien directamente ó a través de subvención, en distintos enclaves de nuestra región.:

Ávila (CL-505, «Acceso a Naturávil»), Burgos (BU-622 «Acceso al Polígono de Villalonquéjar»), León (A-631 «Ponferrada-Toreno»), Palencia (A-610 «Palencia-Magaz»), Segovia (CL-601, Accesos a Segovia desde la circunvalación), Valladolid (CL-601, Accesos a Valladolid desde la Ronda Super Sur) y Zamora (Carretera de la Aldehuela).

4 Y 5. ACONDICIONAMIENTOS Y MEJORAS

Estos dos subprogramas son los básicos dentro del programa de modernización de la red.

Ambos se caracterizan por ser actuaciones sobre carreteras existentes, siendo su objetivo esencial el conseguir una sección transversal adecuada.

En ambos casos, y con el carácter de mejoras locales se podrán incluir variantes de trazado.

Los «acondicionamientos» se prevén para carreteras que no han sido objeto de obra en etapas anteriores, por lo que supone que la actuación es más integral, pudiendo ser las mejoras locales a que antes se ha hecho referencia tanto en planta como en alzado.

Tiene una mayor presencia en la Red Complementaria Preferente, como consecuencia de que la red Básica ha sido objeto de atención prioritaria en la planificación anterior, por lo que el conjunto de dicha red se encuentra en unas mejores condiciones de partida.

Las «mejoras» se prevén en aquellas carreteras que fueron objeto de actuaciones en años anteriores, si bien sus parámetros geométricos, en particular la sección transversal, no cumple las condiciones de planeamiento previstas en el Plan.

En este sentido, las actuaciones de mejora no deberían incluir modificaciones del trazado de la carretera; excepcionalmente los proyectos podrán introducir pequeñas variantes de trazado en planta, con el carácter de mejora local.

6. OBRAS DE FÁBRICA Y ESTRUCTURAS

Con este subprograma se pretende dar respuesta a la problemática generada por puentes cuyos accesos ó anchura introducen variaciones bruscas en las condiciones de circulación.

Las actuaciones programadas se centran en la ejecución de nuevas estructuras, aunque existe algún caso en que se plantea el ensanche de la infraestructura existente como solución viable, técnica y económicamente, para resolver el problema.

Este Programa Marco responde a un doble objetivo, por un lado, la conservación del patrimonio viario de la comunidad, evitando su ruina y descapitalización, para lo cual se actúa sobre el estado del firme de la carretera; y, por otra parte, la mejora de la Seguridad Vial, aspecto implícito en todo proyecto relativo a las carreteras aunque con carácter más específico está recogido en los subprogramas de Señalización y Balizamiento y, sobre todo, en las actuaciones concretas del Subprograma de Seguridad Vial.

A diferencia del programa anterior, salvo circunstancias excepcionales, como puede ser el caso de las actuaciones en materia de Seguridad Vial, no precisará expropiaciones dado que no contempla la modificación de las características geométricas de las carreteras sobre las que actúa.

Dadas las características del Programa, su ámbito geográfico se extiende a toda la red autonómica, si bien, existen subprogramas que van a tener una atención preferente sobre la red Complementaria Local, como puede ser el caso de la Conservación Contratada y la Conservación por Gestión Directa.

Ocho son los subprogramas en los que se ha dividido el Programa:

1. REFUERZO DEL FIRME

Con este subprograma se prevé atender a las carreteras que han sido objeto de tratamiento en los años anteriores, de forma que se impida el agotamiento de la capacidad estructural del firme y no se hipoteque la rentabilidad de las inversiones realizadas.

Esta actuación atiende a todas las carreteras de la red principal: Básica e Itinerarios Preferentes que no son objeto de intervención dentro del Programa de Modernización de la red, asimismo, incide en aquellos tramos de la Red Complementaria Local, que han sido objeto de mejora anteriormente.

2. RENOVACIÓN DE FIRMES

Este programa incluye las actuaciones sobre tramos de la Red Complementaria Local cuyo objeto es la recuperación de las características superficiales del firme, así como un posible pequeño ensanche, cuando su ancho fuera inferior a 5m.

3. TRAVESÍAS

Dentro de este concepto se incluye la ordenación y acondicionamiento de los tramos urbanos que son afectados por carreteras autonómicas; con la finalidad de adaptarlos a la doble funcionalidad que desempeñan derivada de la coexistencia del tráfico de la carretera con el tráfico peatonal.

4. SEGURIDAD VIAL

Todas las actuaciones incluidas en el Plan tienen una repercusión directa en la mejora de la Seguridad Vial, desde los acondicionamientos hasta la Gestión Directa.

Ello no obstante, este subprograma pretende dar solución a aquellos tramos de carretera que los estudios de accidentes, que se realizan con periodicidad anual, califican como TCA, es decir, tramos de concentración de accidentes.

Se trata de actuaciones, concentradas en el espacio, de alta rentabilidad por su contribución a la disminución de accidentes y de las víctimas humanas asociadas a los mismos.

5. SEÑALIZACIÓN Y BALIZAMIENTO

Este subprograma recoge la inversión prevista para la reposición y mantenimiento de la señalización vertical, señalización horizontal y marcas viales, así como del balizamiento, como es el caso de la barrera de seguridad.

Asimismo, con cargo a este subprograma se financiarán todas las adaptaciones que, en materia de señalización, vayan surgiendo con el avance de la técnica y los estudios relativos a su contribución en la disminución de la accidentalidad.

6. CONSERVACIÓN CONTRATADA

Este subprograma es continuación de la política iniciada en estos años, mediante la cual se han racionalizado las operaciones de conservación, adjudicándoselas a empresas externas de reconocida experiencia en este campo y especializando al personal de la administración, bien en tareas relacionadas con el control y supervisión de las obras, bien en temas de inspección relativos al uso y defensa de las carreteras.

Por otra parte, los contratos de Conservación Contratada contemplarán la renovación del firme, en los tramos de carácter local de la red complementaria, y el mantenimiento de las características superficiales del pavimento, en el caso de carreteras de la red principal que no hayan sido objeto de tratamiento específico en otros Programas.

7. RENOVACIÓN DE PARQUES Y MAQUINARIA

La importancia de este subprograma radica en la necesidad de disponer de unos equipos adecuados a fin de responder con eficacia a situaciones sobrevenidas en la carretera, haciendo especial referencia al tema de la Vialidad Invernal.

Por otra parte, se necesita invertir en los Parques de Maquinaria para garantizar su funcionalidad así como dar respuesta a nuevas necesidades, como es el caso del Parque de Zamora.

8. CONSERVACIÓN POR GESTIÓN DIRECTA

La eficacia práctica determina que existan actuaciones que deben resolverse con los medios materiales y humanos de la administración regional, siendo este Subprograma quien garantiza la financiación de las mismas.

Valoración de las actuaciones

Definidos los tipos de actuación, el siguiente paso en el proceso de planificación es el establecimiento de los módulos o ratios de valoración a aplicar a cada uno de ellos.

Los criterios que se han tenido en cuenta para fijar dichos módulos o ratios son los siguientes:

Tipo de actuación

Para las variantes, acondicionamientos, mejoras y refuerzos se establece un ratio por km. de carretera; para las actuaciones singulares, como estructuras, se establece un valor unitario por actuación.

Clase de red

Lógicamente se establece un mayor ratio para las actuaciones en la red básica, dado que las condiciones de planeamiento son más exigentes.

Tráfico

La IMD es uno de los parámetros esenciales a tener en cuenta tanto para el establecimiento de las características geométricas, como para el dimensionamiento del firme, por lo que tiene una influencia decisiva en el coste de las actuaciones.

Se han considerado tres escalones para este parámetro.

Tipo de Terreno

Los tipos de terreno que se han tenido en cuenta para la fijación de los ratios son los tradicionales de llano, ondulado y accidentado.

Este parámetro sólo se ha tenido en cuenta para las actuaciones de acondicionamiento y mejora; los refuerzos se valoran sin tener en cuenta este parámetro.

Los costes unitarios de las actuaciones que figuran en el cuadro que se incluye a continuación, son a título orientativo y en base a los criterios anteriores; no obstante, la valoración de cada actuación se hace, además, teniendo en cuenta la situación real de la carretera y el tramo al que afecta por lo que puede apartarse de los valores que figuran en el cuadro.

COSTE UNITARIO DE LAS ACTUACIONES (Miles de euros / Kilómetro)

Actuación	Red	IMD	TIPO DE TERRENO		
			Llano	Ondulado	Accidentado
Acondicionamientos	Básica	< 1.000	210	240	300
		1.000 a 2.000	240	300	360
		> 2.000	300	360	480
	Complementaria	< 1.000	180	210	240
		1.000 a 2.000	210	240	300
		> 2.000	240	300	360
Mejoras	Básica	< 1.000	120	150	150
		1.000 a 2.000	150	150	180
		> 2.000	210	210	240
	Complementaria	< 1.000	120	120	150
		1.000 a 2.000	120	150	180
		> 2.000	180	180	210
Refuerzos	Básica	< 1.000		90	
		1.000 a 2.000		108	
		> 2.000		120	
	Complementaria Itinerarios Preferentes	< 1.000		78	
		1.000 a 2.000		78	
		> 2.000		90	
	Complementaria Tramos Red local	Todas		60	

Capítulo 7
Actuaciones programadas



Inversión por programas

El Plan Regional 2002-2007 prevé actuaciones, en la Red Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, por un importe total de 1.287,86 millones de euros, que se distribuyen en los diferentes programas y subprogramas de actuación de la forma siguiente:

MODERNIZACIÓN DE LA RED

· Nuevas carreteras	22.464 miles de €
· Variantes	168.813 miles de €
· Desdoblamientos	20.000 miles de €
· Acondicionamientos	383.677miles de €
· Mejoras	188.706 miles de €
· Obras de fábrica y estructuras	15.036 miles de €
· Expropiaciones	30.300 miles de €

S U M A

828.996 miles de €

CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA RED

· Refuerzos de firme	171.321 miles de €
· Renovaciones de firme	22.800 miles de €
· Travesías	18.900 miles de €
· Seguridad Vial	8.300 miles de €
· Señalización y balizamiento	28.500 miles de €
· Conservación directa	27.200 miles de €
· Conservación contratada	163.200 miles de €
· Maquinaria e instalaciones	8.643 miles de €

S U M A

458.864 miles de €

Programa de modernización de la red

Todas las actuaciones correspondientes a este programa están definidas individualmente determinándose para cada una de ellas la previsión de su importe.

Dicho importe se ha fijado en función de la clase de red, tráfico existente y tipo de terreno.

En cuanto a las características geométricas (trazado en planta, alzado, y sección transversal) así como el tipo de firme deben determinarse en la Orden de Estudio para la redacción del proyecto, de acuerdo con las determinaciones que se establecen en el presente Plan Regional y en particular en su apartado «Condiciones de Planeamiento».

En el programa se incluye una previsión para financiar el coste de las expropiaciones, única partida no provincializada, que se ha estimado a la vista de los gastos que anualmente se vienen destinando a este concepto.

El programa se extiende a 3.398,3 kms., con una inversión total de 828,99 millones de euros, con la siguiente distribución por tipo o categoría de la red:

RED	KM	IMPORTE (miles €)	INVERSIÓN POR KM.
Básica	779,4	336.977	432,35
Complem. Preferente	2.180,1	385.036	176,2
Complem. Local	438,8	76.683	175,44
SUMA	3.398,3	798.696	237,00
Expropiaciones	—	30.300	—
TOTAL MODERNIZACIÓN	3.398,3	828.996	246,23

Programa de conservación y explotación

De las actuaciones de este programa únicamente está definida individualmente la correspondiente a refuerzo de firme, determinándose para cada una de ellas la previsión de su importe.

Dicho importe se ha fijado en función de la clase de red y del tráfico existente.

Para el resto de los subprogramas, el Plan Regional prevé una inversión provincializada, debiéndose definir las actuaciones con una programación anual.

Las actuaciones concretas de algunos de estos subprogramas (renovaciones de firme, travesías, seguridad vial) no pueden definirse a medio-largo plazo por depender de la evolución de las circunstancias que motivan la actuación.

Los otros subprogramas (señalización y balizamiento, conservación y maquinaria) son programas genéricos que afectan a toda la red, y por tanto quedan totalmente definidos con la determinación de su importe.

En cualquier caso, todos los subprogramas excepto el de maquinaria e instalaciones están provincializados.

El subprograma, refuerzo de firme, se extiende a 1.858 kms., con una inversión total de 171 millones de euros, con la siguiente distribución por tipo o categoría de la red:

RED	KM	IMPORTE (miles €)	INVERSIÓN POR KM.
Básica	720,8	82.595	114,6
Complem. Preferente	939,6	75.796	80,7
Complem. Local	198	12.930	65,3
SUMA REFUERZOS	1.858	171.321	92,20
RESTO SUBPROGRAMAS	203.900		
TOTAL CONSERVACIÓN	11.390	450.221	39,52

Distribución provincial

Las actuaciones previstas en el presente Plan Regional de Carreteras, se distribuyen, por provincias de la siguiente forma:

ÁVILA

Modernización de la red

	KM	IMPORTE. MILES €
· Nuevas carreteras	20	9.600
· Acondicionamientos	171,2	38.972
· Mejoras	91,2	11.511
· Obras de fábrica y estructuras (1)	3.000	
SUMA	282,4	63.083

Conservación y explotación de la red

	KM	IMPORTE. MILES €
· Refuerzos de firme	168,9	14.752
· Renovaciones de firme		2.400
· Travesías		2.100
· Seguridad Vial		1.800
· Señalización y balizamiento		3.000
· Conservación directa		2.700
· Conservación contratada		15.600
SUMA	168,9	42.352

BURGOS*Modernización de la red*

	KM	IMPORTE. MILES €
· Nuevas carreteras	5,3	6.300
· Variantes	10	11.160
· Acondicionamientos	176,9	41.224
· Mejoras	438,8	59.316
· Obras de fábrica y estructuras	2,5	2.256

S U M A **633,5** **120.256**

Conservación y explotación de la red

	KM	IMPORTE. MILES €
· Refuerzos de firme	303,8	28.043
· Renovaciones de firme		3.800
· Travesías		2.100
· Seguridad Vial		2.800
· Señalización y balizamiento		3.500
· Conservación directa		4.000
· Conservación contratada		31.200

S U M A **303,8** **75.443**

LEÓN*Modernización de la red*

	KM	IMPORTE. MILES €
· Nuevas carreteras	10,7	6.564
· Variantes	27	56.833
· Desdoblamientos	1,5	1.800
· Acondicionamientos	620,6	137.218
· Mejoras	39,2	5.107

S U M A **699** **207.222**

Conservación y explotación de la red

	KM	IMPORTE. MILES €
· Refuerzos de firme	131,5	13.430
· Renovaciones de firme		3.100
· Travesías		2.100
· Seguridad Vial		2.600
· Señalización y balizamiento		3.500
· Conservación directa		4.000
· Conservación contratada		21.400

S U M A **131,5** **50.130**

PALENCIA*Modernización de la red*

	KM	IMPORTE. MILES €
· Variantes	25	35.300
· Acondicionamientos	221,3	49.203
· Mejoras	126,8	15.216
· Obras de fábrica y estructuras(2)		1.800

S U M A **373,1** **101.519**

Conservación y explotación de la red

	KM	IMPORTE. MILES €
· Refuerzos de firme	272,9	25.994
· Renovaciones de firme		3.100
· Travesías		2.100
· Seguridad Vial		2.100
· Señalización y balizamiento		3.500
· Conservación directa		3.000
· Conservación contratada		21.400

S U M A **279,9** **61.194**

SALAMANCA*Modernización de la red*

	KM	IMPORTE. MILES €
· Variantes	7,5	6.700
· Acondicionamientos	90,2	16.959
· Mejoras	367,4	47.789
SUMA	465,1	71.448

Conservación y explotación de la red

	KM	IMPORTE. MILES €
· Refuerzos de firme	122,3	11.677
· Renovaciones de firme		2.400
· Travesías		2.100
· Seguridad Vial		1.800
· Señalización y balizamiento		3.000
· Conservación directa		2.700
· Conservación contratada		15.600
SUMA	122,3	39.277

SEGOVIA*Modernización de la red*

	KM	IMPORTE. MILES €
· Variantes	13,8	13.300
· Desdoblamientos	8,5	10.200
· Acondicionamientos	69,5	21.069
SUMA	91,8	44.569

Conservación y explotación de la red

	KM	IMPORTE. MILES €
· Refuerzos de firme	275,7	26.229
· Renovaciones de firme		1.600
· Travesías		2.100
· Seguridad Vial		1.800
· Señalización y balizamiento		3.000
· Conservación directa		2.700
· Conservación contratada		13.400
SUMA	275,5	50.829

SORIA*Modernización de la red*

	KM	IMPORTE. MILES €
· Variantes	6,5	4.950
· Acondicionamientos	240,5	43.803
· Mejoras	46,1	5.961
· Obras de fábrica y estructuras(1)	780	
SUMA	293,1	55.494

Conservación y explotación de la red

	KM	IMPORTE. MILES €
· Refuerzos de firme	182,4	17.629
· Renovaciones de firme		1.600
· Travesías		2.100
· Seguridad Vial		1.800
· Señalización y balizamiento		3.000
· Conservación directa		2.700
· Conservación contratada		13.400
SUMA	182,4	42.229

VALLADOLID*Modernización de la red*

	KM	IMPORTE. MILES €
· Variantes	28,4	29.770
· Desdoblamientos	7,5	8.000
· Acondicionamientos	38,7	7.728
· Mejoras	167,7	20.406
· Obras de fábrica y estructuras	2,3	7.200
SUMA	244,6	73.104

Conservación y explotación de la red

	KM	IMPORTE. MILES €
· Refuerzos de firme	241,4	20.739
· Renovaciones de firme		2.400
· Travesías		2.100
· Seguridad Vial		1.800
· Señalización y balizamiento		3.000
· Conservación directa		2.700
· Conservación contratada		15.600
SUMA	241,4	48.339

ZAMORA*Modernización de la red*

	KM	IMPORTE. MILES €
· Variantes	12	10.800
· Acondicionamientos	128,5	27.501
· Mejoras	175,7	23.400
SUMA	316,2	61.701

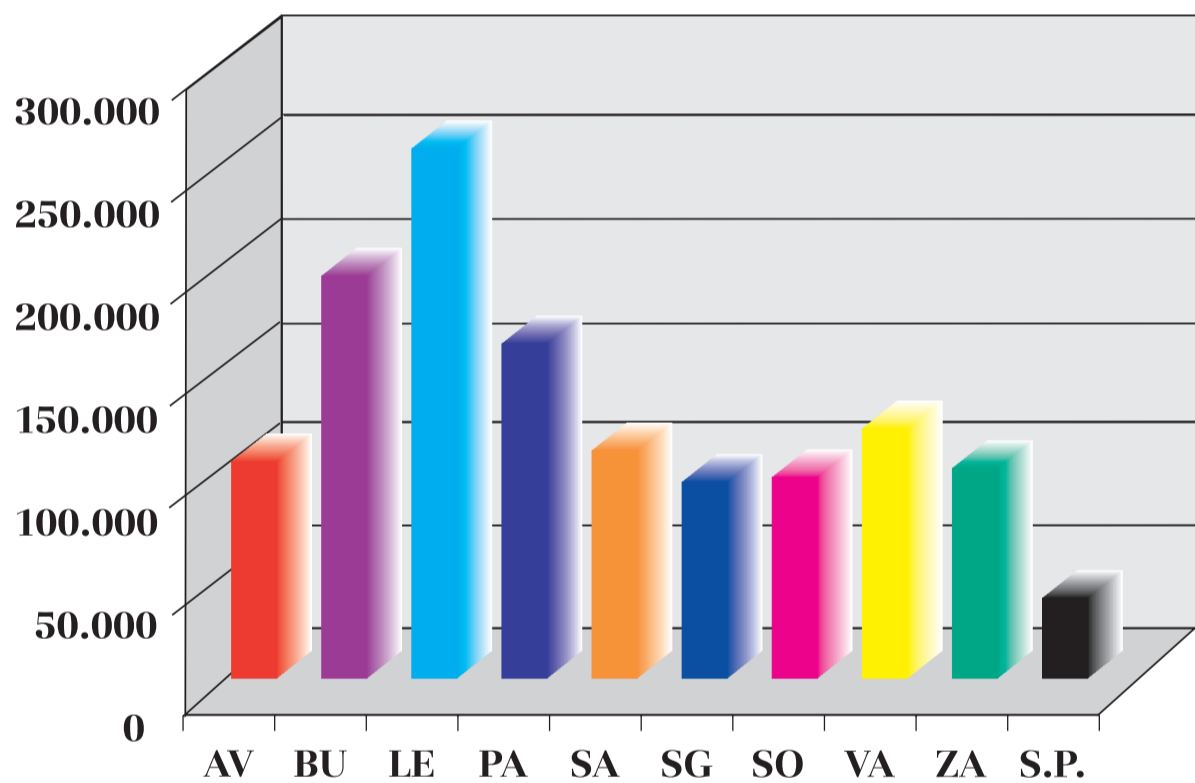
Conservación y explotación de la red

	KM	IMPORTE. MILES €
· Refuerzos de firme	159,2	12.828
· Renovaciones de firme		2.400
· Travesías		2.100
· Seguridad Vial		1.800
· Señalización y balizamiento		3.000
· Conservación directa		2.700
· Conservación contratada		15.600
SUMA	159,2	40.428

INVERSIÓN TOTAL PROVINCIALIZADA

Actuación	Modernización de la red	Conservación y explotación de la red	Total	%
ÁVILA	63.083	42.352	105.435	8,19%
BURGOS	120.256	75.443	195.669	15,20%
LEÓN	207.552	50.130	257.652	20,01%
PALENCIA	101.519	61.194	162.713	12,63%
SALAMANCA	71.448	39.277	110.725	8,60%
SEGOVIA	44.569	50.829	95.398	7,41%
SORIA	55.494	42.229	97.723	7,59%
VALLADOLID	73.104	48.339	121.443	9,43%
ZAMORA	61.701	40.428	102.129	7,93%
SIN PROVINCIALIZAR	30.300	8.643	38.943	3,02%
JUNTA CASTILLA Y LEÓN	828.996	458.864	1.287.860	100%

INVERSIÓN TOTAL PROVINCIALIZADA



Capítulo 8

Evaluación económico financiera



Recursos necesarios

RED DE TITULARIDAD DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

En el apartado anterior se han resumido las actuaciones en la red de carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

La inversión necesaria para materializar dichas actuaciones asciende a 1.287.860 miles de euros distribuido en los siguientes conceptos:

· Modernización de la red	798.696
· Expropiaciones	30.300
· Conservación	450.221
· Maquinaria e instalaciones	8.643

Dentro de la red de titularidad de la Comunidad Autónoma se dedica una especial atención a las carreteras que discurren a las denominadas «Áreas Periféricas».

De la totalidad de los recursos antes indicados (1.287.860 miles de euros) ha dichas carreteras se destinan 649.190 miles de euros (50,41%).

Teniendo en cuenta la priorización de actuaciones que establece el presente Plan Regional, la distribución anual estimada de dichos recursos, sería la que se indica en el cuadro que se incluye al final de este epígrafe.

REDES DE TITULARIDAD DE OTRAS ADMINISTRACIONES

Además de la inversión correspondiente a las carreteras regionales, dentro del mismo programa presupuestario deben contemplarse otras inversiones en carreteras pertenecientes a redes de titularidad de otras Administraciones (Estado y Corporaciones Locales) que se consideran necesarias, por su especial relación con la red regional y que completan las actuaciones que en dichas redes lleven a cabo los titulares de las mismas.

Las inversiones en estas redes de carreteras, asciende a 122.726 miles de euros y se concretan en:

· Autovías estatales	59.888
- Tordesillas-Zamora	46.530
- Ronda Oeste de Burgos	13.358
· Carreteras municipales y provinciales	66.203
- Convenios con Ayuntamientos	18.889
- Convenios con Diputaciones	39.064
- Carreteras Comarca La Cabrera	8.250

PLAN ECONÓMICO FINANCIERO DE GICAL

A los recursos anteriores hay que añadir los necesarios para las aportaciones al Plan Económico Financiero (PEF) de GICAL para el abono de las autovías León-Burgos y Palencia-Magaz, y que asciende a lo largo del período a 312.995 miles de euros.

Financiación

Los recursos necesarios que figuran en el punto anterior deben proceder de las siguientes fuentes de financiación:

- Fondos MINER
- Fondos FEDER
- Fondo de Compensación Interterritorial (FCI)
- Recursos propios de la Comunidad

FONDOS MINER

Los recursos procedentes del MINER tienen como destino obligado las actuaciones de modernización de la red en las comarcas de la minería del carbón, en las provincias de León y Palencia.

Por ello, en la programación de actuaciones correspondiente a estas provincias se han diferenciado aquellas que pueden ser objeto de financiación con estos fondos.

El importe de dichas actuaciones asciende a:

- Carreteras de la Red Regional	194.533
· León	147.277
· Palencia	51.120
- Carreteras Provinciales (Diputaciones)	75.460
TOTAL FONDOS MINER	271.478

FONDOS FEDER

El montante de este fondo se ha estimado en el importe medio anual que en el período se ha asignado para las carreteras de la Red Regional y que asciende a 32.968 miles de euros.

FCI Y FONDOS PROPIOS DE LA COMUNIDAD

Estas dos fuentes de financiación son las que deben soportar toda la inversión en los últimos años de vigencia del Plan Regional de Carreteras.

Programación presupuestaria

Aunque el marco temporal del Plan Regional, en lo que se refiere al inicio de las actuaciones, se corresponde con el periodo 2002-2007, dado el plazo de ejecución de las obras que lleva a que se desarrollen a lo largo de dos o tres anualidades presupuestarias, desde el punto de vista de la financiación, el marco temporal del Plan se hace coincidir con el periodo 2003-2009.

En el caso particular de los fondos MINER se prevé que se firmen Convenios hasta el año 2005, por importes análogos a los años anteriores, por lo que teniendo en cuenta que dichos Convenios establecen tres anualidades para su cumplimiento, esta fuente de financiación se prolongará hasta el año 2007.

El actual «Programa Marco de Ayuda Comunitaria» finaliza en el año 2006, siendo previsible que a partir de dicha fecha, Castilla y León deje de ser Región Objetivo 1.

Aunque pudiera ser previsible que para finalizar las actuaciones del último año 2006, pudieran seguirse recibiendo fondos FEDER, aunque en cantidades claramente inferiores, en los primeros años siguientes, el presente Plan Regional deja de considerar esta fuente de financiación a partir del año 2007.

En el siguiente cuadro, se incluye una propuesta de programación presupuestaria, teniendo en consideración lo indicado en los apartados anteriores y considerando un incremento anual entre el 5% y el 6 %, distribuida en los diferentes conceptos que estructuran el presupuesto correspondiente al ejercicio 2003 (en trámite parlamentario) del programa 513A01 «Carreteras y otras Infraestructuras del Transporte».

PROGRAMACIÓN PRESUPUESTARIA (Miles de euros)								
CONCEPTO/AÑO	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	TOTAL
Modernización de la red (sin Miner)	82.608	79.689	82.457	88.865	78.068	89.777	98.835	600.299
Autovías del Estado	5.000	12.469	14.460	13.054	10.905	4.000	—	59.888
P.E.F. GICALSA	40.869	42.071	43.333	44.631	45.977	47.348	48.766	312.995
Expropiaciones	3.800	4.000	4.200	4.400	4.500	4.600	4.800	30.300
<i>Suma art. 513A0160 (sin Miner)</i>	<i>132.277</i>	<i>138.229</i>	<i>144.450</i>	<i>150.950</i>	<i>139.450</i>	<i>145.725</i>	<i>152.401</i>	1.003.482
Conservación	53.535	56.552	61.862	66.152	63.743	70.560	77.817	450.221
Maquinaria	1.743	1.200	1.300	1.400	1.000	1.000	1.000	8.643
<i>Suma art. 513A0161 + 62</i>	<i>55.278</i>	<i>57.752</i>	<i>63.162</i>	<i>67.552</i>	<i>64.743</i>	<i>71.560</i>	<i>78.817</i>	458.864
Convenios ayuntamientos para travesías	1.780	2.800	2.869	2.940	2.700	2.800	3.000	18.889
Mejora carreteras provinciales	4.325	5.500	5.775	6.064	5.500	5.800	6.100	39.064
Carretera comarca de la Cabrera	0	750	2.500	5.000	0	0	0	8.250
<i>Suma art. 513A076 (sin infraestructuras de ttes.)</i>	<i>6.105</i>	<i>9.050</i>	<i>11.144</i>	<i>14.004</i>	<i>8.200</i>	<i>8.600</i>	<i>9.100</i>	66.203
TOTAL PRESUPUESTO SIN MINER	193.660	205.031	218.756	232.506	212.393	225.885	240.318	1.528.549
Anualidad media del FEDER	32.968	32.968	32.968	32.968	0	0	0	131.872
Autónomo - F.C.L.	160.692	172.063	185.788	199.538	212.393	225.885	240.318	1.396.677
Programa Miner								
Modernización de la red (Miner)	38.027	38.788	39.564	40.355	41.663	—	—	198.397
Mejora carreteras provinciales (Miner)	14.500	14.790	15.086	15.388	15.696	—	—	75.460
Total Miner	52.527	53.578	54.650	55.743	57.359	—	—	273.857
TOTAL PRESUPUESTO	246.187	258.609	273.406	288.249	269.752	225.885	240.318	1.802.406

PLAN REGIONAL 2002-2007. INVERSIONES EN ÁREAS PERIFÉRICAS								
ÁREA/AÑO	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	TOTAL
I. BIERZO	19.700	6.630	8.841	8.668	13.225	6.835	1.435	65.334
II. MONTAÑA CANTÁBRICA	31.568	14.348	16.247	36.963	54.936	31.198	7.184	192.444
III. EBRO	18.763	10.779	8.863	11.405	12.385	10.040	5.217	77.452
IV. ESTE Y PERIFERIA SORIANA	16.398	15.982	22.591	30.599	30.031	23.242	11.341	150.184
V. MACIZO SUR	12.806	16.589	13.401	11.586	12.577	11.785	5.989	84.733
VI. FRONTERA	12.934	11.666	10.637	13.144	10.862	12.311	7.490	79.044
TOTAL ÁREAS PERIFÉRICAS	112.169	75.994	80.580	112.365	134.016	95.411	38.656	649.191

INVERSIÓN								
CARRETERAS AUTONÓMICAS	179.713	180.229	189.383	201.172	188.974	165.937	182.452	1.287.860
% INVERSIÓN EN ÁREAS PERIFÉRICAS	62,42	42,17	42,55	55,86	70,92	57,50	21,19	50,41

Capítulo 9

Resultados del Plan



Como datos concretos, pueden indicarse los siguientes:

Red Básica

- Número de actuaciones de modernización	80
- Número de actuaciones de refuerzo	40
- Kms. de modernización de la red	779,4
- Kms. de refuerzo	720,8

Red Complementaria Preferente

- Número de actuaciones de modernización	149
- Número de actuaciones de refuerzo	50
- Kms. de modernización de la red	2.180,1
- Kms. de refuerzo	939,9

Red Complementaria Local

- Número de actuaciones de modernización	31
- Número de actuaciones de refuerzo	17
- Kms. de modernización de la red	438,8
- Kms. de refuerzo	198,0
- Kms. de renovación de firme	672,0

Por tanto, el Plan Regional de Carreteras prevé actuar en 4.620,2 kms. en la Redes Básica y Complementaria Preferente, lo que supone un 65,85 % de la longitud total de estas redes (7.015,8 kms.).

En cuanto a la Red Complementaria Local, y con independencia de que debe ser objeto de atención prioritaria de la conservación contratada, se actúa en 1.308,8 kms., lo que supone un 29,66 % de la longitud total de esta red (4.412,6 kms.)

Debe destacarse que el Plan Regional prevé la construcción de 44 variantes de población, 35 de ellas en la Red Básica.

Situación de la red al final del Plan

Con la finalización del presente Plan Regional todas las carreteras que constituyen la red principal (básica y complementaria preferente), que totaliza una longitud de 7.015,8 kms., pueden considerarse modernizadas, pues todas ellas han sido objeto de al menos una actuación de acondicionamiento o mejora desde el año 1992, año inicial del anterior Plan Regional.

Ello supone que:

- Una mejora en los trazados en planta y alzado que, en el caso de las nuevas actuaciones, deberían cumplir las condiciones de planeamiento.
- Que toda la red principal disponga de un pavimento de mezcla bituminosa, prácticamente en su totalidad en caliente.
- Una adecuada señalización vertical y horizontal, así como una mejora sustancial de balizamiento.

SECCIÓN TRANSVERSAL

Tomando la sección transversal, como parámetro de referencia ya que permite una mejor comparación con la situación inicial, que se ha indicado en el epígrafe correspondiente, la situación final es:

- La red básica tendrá una plataforma mínima de 8 m., excepto en pequeños tramos que discurren por terrenos muy accidentados y que totalizan 79,4 kms. (3,1%) en los que la plataforma será de 7m.

En la situación inicial existen 635,9 kms. con plataforma inferior a 8 m.

- En la Red Complementaria cuya longitud es de 4.459,3 kms. el 92,0% (4.140,5 kms) tendrán una plataforma de 7 u 8 metros; únicamente 318,8 kms. (7,1%) tendrá una plataforma de 6m.

En la situación inicial existen 2.424,2 kms. con plataforma inferior a 7 m.

- Toda la red regional tendrá un ancho mínimo de calzada de 5m.

Los datos correspondientes a ancho de plataforma de las redes básica y complementaria preferente son los que figuran en los siguientes cuadros:

**Red básica. Anchos
de plataforma.
Situación final**

LONGITUD (KMS)					
PROVINCIA	A = 7 M.	A = 8 M.	A = 9 M.	A >= 7 M.	TOTAL
ÁVILA		30,50	167,60	30,20	228,30
BURGOS		135,30	92,10	84,20	311,60
LEÓN	31,7	113,50	179,50	158,70	483,40
PALENCIA	29,7	151,80	21,40	155,20	358,10
SALAMANCA	6,0	118,60	93,50	44,10	262,50
SEGOVIA	12,0	31,40	90,60	102,50	236,50
SORIA		145,10	0,00	71,60	216,70
VALLADOLID		19,50	114,50	124,30	258,30
ZAMORA		106,70	84,40	10,00	201,10
TOTAL	79,40	852,40	843,60	780,80	2.556,20

**Carreteras de la red
complementaria
preferente por ancho
de plataforma**

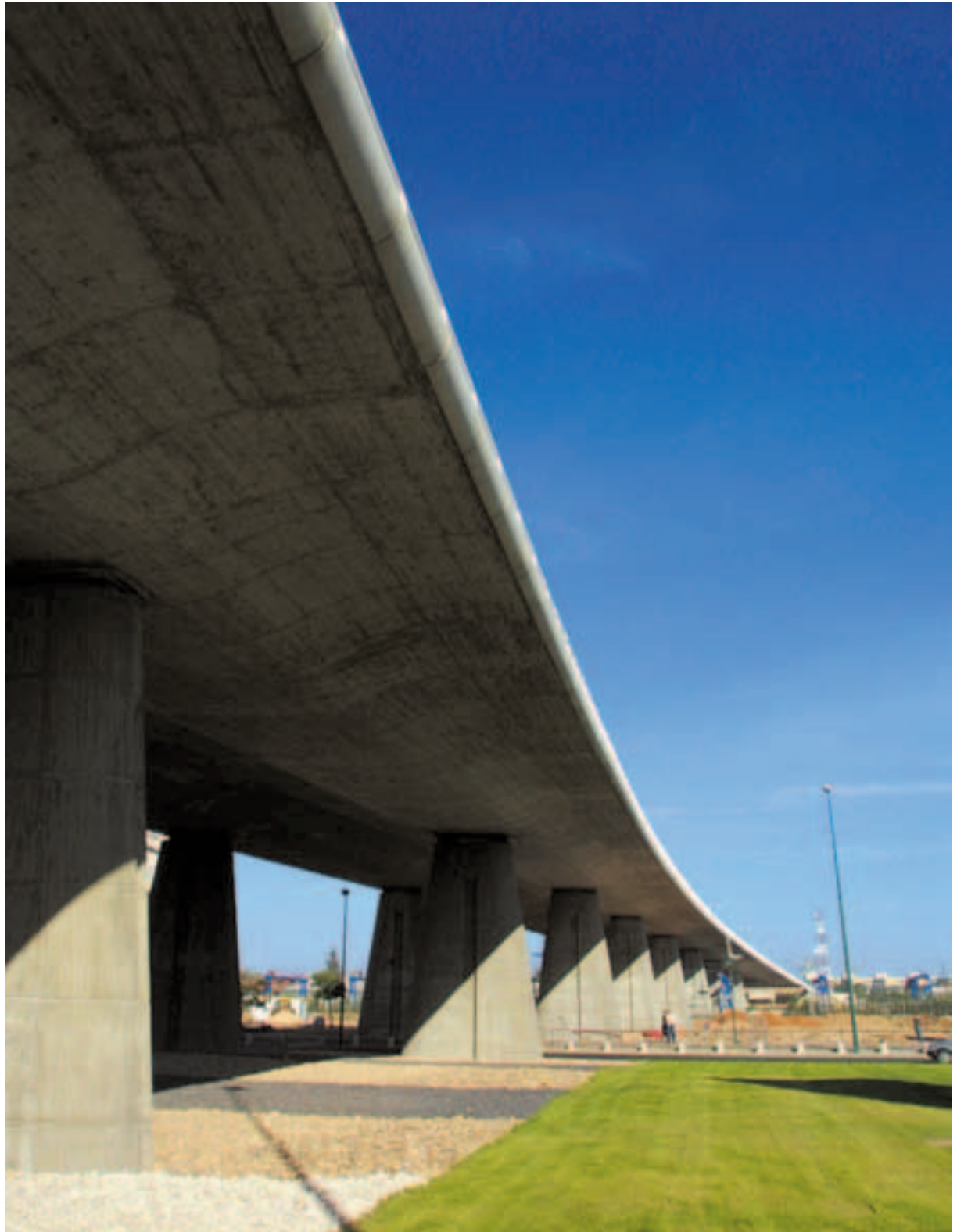
LONGITUD (KMS)					
PROVINCIA	A = 6 M.	A = 7 M.	A = 8 M.	A >= 9 M.	TOTAL
ÁVILA	43,00	240,80	123,20	4,70	411,70
BURGOS	90,20	252,70	402,50	22,60	768,00
LEÓN	23,30	251,00	474,90	3,00	752,20
PALENCIA	44,50	126,40	220,40	7,60	398,90
SALAMANCA	16,60	293,10	305,60	0,00	615,30
SEGOVIA	57,10	99,40	98,00	0,00	254,50
SORIA	8,90	217,00	188,90	0,00	414,80
VALLADOLID	24,90	118,20	231,70	2,00	376,80
ZAMORA	10,30	334,50	122,30	0,00	467,10
TOTAL	318,80	1.933,10	2.163,50	39,90	4.459,30

Anexos a la Memoria



Capítulo 1

La red de carreteras



Sección 1.1 Catálogo de la Red



Catálogo de la red básica

DENOMINACIÓN	LONGITUD
A-231 AUTOVÍA LEÓN BURGOS (CAMINO DE SANTIAGO)	163,7
A-610 AUTOVÍA DE PALENCIA A MAGAZ (N-620)	7,6
CL-101 DE AGREDA (N-122) A LIMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA POR ALMAZAN	101,1
CL-116 DE EL BURGO DE OSMA AL LÍMITE C.A. ARAGÓN POR ALMAZÁN	86,3
CL-117 DE SALAS DE LOS INFANTES A ABEJAR POR QUINTANAR DE LA SIERRA	62,3
CL-127 DE N-I A OBECURI (LÍMITE C.A. PAÍS VASCO) POR TREVIÑO	33
CL-501 DE STA. MARIA DEL TIÉTAR (LÍMITE C.A. MADRID) A CANDELEDA (LÍMITE C.A. EXTREMADURA)	80,8
CL-505 DE ÁVILA A LÍMITE C.A. MADRID POR NAVALPERAL DE PINARES	41,5
CL-510 DE SALAMANCA (N-501) A PIEDRAHÍTA (N-110) POR ALBA DE TORMES	63,5
CL-517 DE SALAMANCA (N-620) A PORTUGAL POR VITIGUDINO)	115,6
CL-526 DE CIUDAD RODRIGO A LÍMITE C.A. EXTREMADURA (CÁCERES)	43,4
CL-527 DE ZAMORA (N-630) A PORTUGAL POR BERMILLO DE SAYAGO Y FERMOSELLE	69,8
CL-600 DE SIMANCAS (N-620) A TUDELA DE DUERO (N-122)	23,3
CL-601 DE VALLADOLID A LÍMITE C.A. MADRID (PTO. NAVACERRADA) POR SEGOVIA	134,5
CL-602 DE TORO (N-122) A CUÉLLAR (CL-601) POR MEDINA DEL CAMPO	111,4
CL-603 DE ARANDA DE DUERO (N-I) A CL-601	91,4
CL-605 DE SEGOVIA (N-110) A ZAMORA POR ARÉVALO	169,2
CL-607 DE CL-601 A CL-605	7,1
CL-610 DE VALLADOLID A PEÑARANDA DE BRACAMONTE POR MEDINA DEL CAMPO	95,3
CL-612 DE VILLAMARTÍN DE CAMPOS (N-610) A ZAMORA (N-630)	119,7
CL-613 DE PALENCIA A SAHAGÚN	58,1
CL-615 DE PALENCIA (CL-613) A GUARDO (CL-626)	95,0
CL-619 DE MAGAZ (N-620) A ARANDA	76,3
CL-620 DE LÍMITE C.A. PAÍS VASCO (VIZCAYA) A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO	4,7
CL-621 DE MAYORGA A HOSPITAL DE ORBIGO (N-120) POR VALENCIA DE DON JUAN	61,6
CL-622 DE RIBASECA (N-630) A LA BAÑEZA (N-VI)	41,7
CL-623 DE SAN ANDRÉS DE RABANEDO A LA MAGDALENA (CL-626)	27,0
CL-624 DE PUENTE VILLARENTE (N-601) A BOÑAR (N-621)	37,4
CL-626 DE LÍMITE DE C.A. ASTURIAS A AGUILAR DE CAMPOÓ POR LA ROBLA Y GUARDO	238,8
CL-627 DE CERVERA DE PISUERGA (CL-626) A LÍMITE C.A. CANTABRIA	29,7
CL-628 DE MEDINA DE POMAR A VILLARCAYO	7,7
CL-629 DE SOTOPALACIOS (N-623) A C.A. PAIS VASCO POR VILLARCAYO	99,0
CL-630 DE N-623 A LÍMITE C.A. CANTABRIA	2,8
CL-631 DE PONFERRADA A VILLABLINO (CL-626)	60,9
CL-632 DE BRIVIESCA (N-I) A CORNUDILLA (N-232)	20,1
CL-635 DE BURÓN (N-625) A LÍMITE C.A. ASTURIAS (PUERTO DE TARNA)	21,7

LONGITUD TOTAL DE LA RED BÁSICA

2.556,5

Ávila

Catálogo red complementaria preferente

DENOMINACIÓN	LONGITUD
AV-100 DE BARCO DE ÁVILA 8N-110) A L.P. SALAMANCA	17,2
AV-102 DE PIEDRAHITA (N-110) A L.P. SALAMANCA	13,2
AV-105 DE AREVALILLO (CL-510) A L.P. SALAMANCA	20,1
AV-110 DE AVILA (N-501) A AV-105	52,2
AV-502 DE NAVALPERAL (CL-505) A LÍMITE C.A. MADRID (N.403)	32,0
AV-512 DE CEBREROS A EL TIEMBLO (N-403)	7,2
AV-562 DE DEBREROS (AV-502) A LÍMITE C.A. MADRID	14,3
AV-800 DE N-501 A VILLANUEVA DEL ACERAL (CL-605)	26,1
AV-804 DE AVILA (N-501) A ARÉVALO	44,9
AV-900 DE ÁVILA (N-403) - BURGOHONDO (AV-902)	34,8
AV-904 DE N-403 A CL-501	3,0
AV-905 DE VENTA DEL OBISPO (N-502) EL BARRACO (N-403)	46,9
AV-922 DE MOMBELTRÁN (N-502) A LÍMITE C.A. CASTILLA-LA MANCHA	36,5
AV-923 DE N-502 A ARENAS DE SAN PEDRO	6,3
AV-925 DE RAMACASTAÑAS (N-502) A ARENAS DE SAN PEDRO	4,7
AV-941 DE N-502 A EL BARCO DE ÁVILA (N-110)	52,3
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE	411,7

Burgos

Catálogo red complementaria preferente

DENOMINACIÓN	LONGITUD
BU-101 DE VILLAHOZ (N-622) A N-620	18,8
BU-120 DE N-122 A ROA DE DUERO	15,5
BU-130 DE N-I A L.P. VALLADOLID POR ROA	40,2
BU-140 DE TÓRTOLES DE ESGUEVA (CL-619) A L.P. PALENCIA	2,6
BU-400 DE MELGAR DE FERNAMENTAL (N-120) A N-620	31,3
BU-405 DE CASTROJERIZ (BU-400) A L.P. PALENCIA	11,7
BU-406 DE VILLANUEVA DE ARGANÑO (N-120) A ESTEPAR (N-620)	12,1
BU-525 DE N-I A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO	11,8
BU-526 DE BERCEDO (CL-629) A SONCILLO (N-232)	37,2
BU-530 DE TRESPADERNE A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO	23,4
BU-542 DE N-629 A ESPINOSA DE LOS MONTEROS (BU-556)	5,2
BU-550 DE TRESPADERNE (BU-530) A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO	44,5
BU-551 DE BU-550 A MEDINA DE POMAR	18,8
BU-552 DE BERBERANA A EL RIBERO (N-629)	42,1
BU-554 DE MERCADILLO (CL-629) A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO	12,1
BU-556 DE LÍMITE C.A. PAÍS VASCO A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO POR BERBERANA	7,7
BU-564 DE CILLERUELO DE BEZANA A SONCILLO	4,7
BU-600 ACCESO AL POLÍGONO DE VILLALONQUÉJAR DESDE LA A-231	2,3
BU-622 DE BURGOS(N-120) A N-627	32,2
BU-627 DE VILLANUEVA DE ARGANÑO (CRUCE N-120) A L.P. PALENCIA	43,8
BU-642 DE CILLERUELO DE BEZANA (N-623)A LÍMITE C.A. CANTABRIA	10,0
BU-710 DE BRIVIESCA (N-I) A BELORADO (N-120)	21,6
BU-733 DE MIRANDA DE EBRO (BU-740) A LÍMITE C.A. LA RIOJA	5,1
BU-740 DE MIRANDA DE EBRO A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO	4,0
BU-750 DE LÍMITE C.A. PAÍS (PUERTO VITORIA) - LÍMITE C.A. PAÍS VASCO (VIZCAYA)	14,6
BU-800 DE BURGOS (N-620) A BURGOS (N-I)	20,3
BU-811 DE N-120 A LÍMITE C.A. LA RIOJA	21,9
BU-820 DE BEAS DE JUARROS (N-120) A BU-825	51,2
BU-825 DE SALAS DE LOS INFANTES (N-234) AL LÍMITE C.A. LA RIOJA	28,3
BU-901 DE CUEVAS S. CLEMENTE (N-234) A STO. DOMINGO (BU-910)	29,3
BU-904 DE LERMA (N-I) A COVARRUBIAS	21,8
BU-910 DE ARANDA DE DUERO A HACINAS (N-234)	56,4
BU-925 DE ARANDA DE DUERO A LA GALLEGA (N-234)	52,9
BU-945 DE FUENTESPINA (N-I) A L.P. SEGOVIA	12,6
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE	768,0

León

Catálogo red complementaria preferente

DENOMINACIÓN	LONGITUD
LE-110 DE LA BAÑEZA (LE-125) A L.P. ZAMORA	17,7
LE-125 DE LA BAÑEZA (N-VI) A L.P. ZAMORA	35,4
LE-126 DE CASTROCONTRIGO (LE-125) A LÍMITE C.A. GALICIA	66,1
LE-215 DE BOCA DE HUÉRGANO (N-621) - L.P. PALENCIA	18,0
LE-231 DE SAHECHORES (N-625) A ALMANZA	15,4
LE-232 DE SAHAGÚN (N-120) A PUENTE ALMUHEY (CL-626)	49,7
LE-311 DE LEÓN A ROBLES DE LA VALCUEVA (CL-626)	25,4
LE-331 DE LA VEGA DE BOÑAR A LÍMITE C.A. ASTURIAS	41,6
LE-420 DE LA BAÑEZA (N-VI) A LA MAGDALENA (LE-493)	60,2
LE-440 DE MONTEJOS DEL CAMINO (LE-441) A N-120	3,0
LE-441 DE S. ANDRÉS DE RABANEDO A VILLANUEVA DE CARRIZO (LE-420)	20,3
LE-450 DE N-VI A POLÍGONO DE LAS BRAÑUELAS	5,6
LE-451 DE ASTORGA (N-120) A LE-493 RIELLO	51,4
LE-460 DE TORRE DEL BIERZO (N-VI) A CL-623	65,6
LE-463 DE SAN ROMÁN (N-VI) A TORENO (CL-631)	13,7
LE-473 DE POLA DE GORDÓN (N-630) A PANTANO DE LUNA (CL-626)	22,3
LE-481 DE PUENTE DE ORUGO (CL-626) A LÍMITE C.A. ASTURIAS	15,9
LE-493 DE LA MAGDALENA (CL-626) A RIOSCURO (CL-626)	53,4
LE-495 DE PIEDRAFITA (CL-626) A LÍMITE C.A. ASTURIAS	8,3
LE-497 DE CABOALLES (CL-626) A LÍMITE C.A. ASTURIAS	10,4
LE-512 DE MANSILLA DE LAS MULAS (N-601) A L.P. ZAMORA	58,8
LE-521 DE MATAALLANA (N-601) A VALENCIA DE D.JUAN (CL-621)	17,3
LE-711 DE PONFERRADA (A-631) A CL-631 POR FABERO	45,9
LE-713 DE FUENTES NUEVAS (N-VI) A VILLAFRANCA DEL BIERZO (N-VI)	15,3
LE-715 DE FRESNEDO (CL-631) A FABERO POR BERLANGA	15,5
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE	752,2

Palencia

Catálogo red complementaria preferente

DENOMINACIÓN	LONGITUD
P-103 DE L.P. VALLADOLID A L.P. VALLADOLID POR CUBILLOS DE CERRATO	7,6
P-130 DE BALTANÁS (CL-619) A TORQUEMADA	12,7
P-140 DE L.P. BURGOS A L.P. VALLADOLID	4,4
P-215 DE GUARDO (CL-626) A L.P. LEÓN	8,9
P-220 DE AGUILAR DE CAMPOO A BRAÑOSERA	18,8
P-225 DE CANTORAL DE LA PEÑA (CL-626) A CL-615	40,1
P-227 DE CL-626 A HERRERA DE PISUERGA (N-611)	34,9
P-230 DE HERRERA DE PISUERGA (P-227) A P-225	30,6
P-235 DE SALDAÑA (CL-615) A N-120	20,0
P-405 DE PALENCIA A L.P. BURGOS	35,6
P-412 DE TORQUEMADA (N-620) A ASTUDILLO (P-405)	19,5
P-431 DE FRÓMISTA (N-611) A ASTUDILLO (P-405)	13,2
P-627 DE HERRERA DE PISUERGA (N-611) A L.P. BURGOS	3,6
P-900 DE PALENCIA A N-611 POR VILLAMURIEL DE CERRATO	7,6
P-901 DE PALENCIA A VILLERÍAS (CL-612)	30,8
P-905 DE N-120 A A L.P. VALLADOLID POR VILLADA	25,7
P-922 DE VILLERÍAS A VILLARRAMIEL	12,3
P-953 DE LA VENTA (CL-615) A VILLARRAMIEL (N-610)	33,2
P-972 DE VILLADA (CL-613) A CERVATOS DE LA CUEZA (N-120)	15,0
P-980 DE N-120 A FRÓMISTA (N-611)	18,7
P-990 LA VENTA - MONZÓN DE CAMPOS	5,7
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE	398,9

Salamanca

Catálogo red complementaria preferente

DENOMINACIÓN	LONGITUD
SA-100 DE N-630 A L.P. ÁVILA	5,6
SA-102 DE SORIHUELA (N-630) - L.P. AVILA	22,2
SA-105 DE PEÑARANDA DE BRACAMONTE (N-501) A L.P. AVILA	23,1
SA-114 DE PEÑARANDA DE B. (SA-105) A FRESNO (N-630)	44,4
SA-201 DE SA-215 A LIMITE PROVINCIA DE CACERES	37,9
SA-205 DE VECINOS A SA-220	38,1
SA-210 DE VECINOS (SA-205) A TAMAMES	24,7
SA-215 DE FUENTE DE SAN ESTEBAN (N-620) A SA-220	32,8
SA-220 DE BÉJAR (N-630) A CIUDAD RODRIGO	96,4
SA-225 DE SA-220 A LÍMITE C.A. EXTREMADURA	21,7
SA-300 DE SALAMANCA A LEDESMA (SA-305)	30,1
SA-305 DE FUESTES DE SAN ESTEBAN (SA-315) - L.P. ZAMORA	52,3
SA-311 DE LEDESMA A L.P. ZAMORA	16,4
SA-315 DE N-620 A L.P. ZAMORA	65,2
SA-324 DE CIUDAD RODRIGO (N-620) A LUMBRALES (CL-517)	47,4
SA-605 DE SALAMANCA - L.P. ZAMORA POR LA VELLÉS	25,5
SA-810 DE ENCINAS DE ABAJO (N-501) A CANTALAPIEDRA (CL-605)	31,5
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE	615,3

Segovia

Catálogo red complementaria preferente

DENOMINACIÓN	LONGITUD
SG-145 DE AYLLÓN (N-110) A LÍMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA	21,3
SG-205 DE CEREZO DE ABAJO (N-I) A CUELLAR (CL-601)	64,9
SG-222 DE TURÉGANO (CL-603) A NAVLAMANZANO (CL-601)	24,7
SG-223 DE CUELLAR (CL-601) A L.P. VALLADOLID	9,0
SG-232 DE BOCEGUILLAS (N-I) A SG-205	22,1
SG-234 DE CASTILLEJO DE MESLEÓN A SG-232	6,2
SG-332 DE NAVALMANZANO (CL-601) A NAVAS DE ORO (SG-342)	15,8
SG-342 DE CUELLAR (CL-601) A STA. M ^a LA REAL DE NIEVA (CL-605)	43,8
SG-343 DE NAVA DE LA ASUNCIÓN (SG-342) A L.P. VALLADOLID	17,1
SG-945 DE AYLLÓN (N-110) A L.P. BURGOS	29,6
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE	254,5

Soria

Catálogo red complementaria preferente

DENOMINACIÓN	LONGITUD
SO-100 DE N-111 A BERLANGA DE DUERO	46,0
SO-132 DE N-II A SO-160 POR BARAHONA	62,4
SO-135 DE RETORTILLO (SO-160) A L.P. SEGOVIA POR LICERAS	37,4
SO-160 DE EL BURGO DE OSMA (N-122) A LÍMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA	42,1
SO-340 ALMENAR DE SORIA (N-234) A MONTEAGUDO DE LAS V (CL-116)	38,1
SO-380 DE MATALEBRERAS (N-122) A ÓLVEGA (CL-101)	8,9
SO-615 DE GARRAY (N-111) A LÍMITE C.A. LA RIOJA	48,7
SO-650 DE PUERTO DE ONCALA (SO-615) A S. PEDRO MANRIQUE	13,0
SO-800 DE TOLEDILLO (N-234) A EL ROYO (SO-820)	14,8
SO-820 DE N-111 A MOLINOS DE DUERO (CL-117)	38,0
SO-830 DE VINUESA (SO-820) A LÍMITE C.A. LA RIOJA	31,5
SO-920 DE EL BUERGO DE OSMA (N-122) A S. LEONARDO YAGÜE (N-234)	33,9
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE	414,8

Valladolid

Catálogo red complementaria preferente

DENOMINACIÓN	LONGITUD
VA-103 DE N-620 A ESGUEVILLAS DE ESGUEVA (VA-140)	13,6
VA-113 DE VA-140 A N-620	12,6
VA-130 DE N-122 A L.P. BURGOS	1,4
VA-140 DE VALLADOLID A L.P. PALENCIA	55,5
VA-223 DE PEÑAFIEL (N-122) A L.P. SEGOVIA	20,6
VA-301 DE ARRABAL DE PORTILLO (CL-601) A MOJADOS (N-601)	7,3
VA-343 DE N-601 A L.P. SEGOVIA	2,8
VA-404 DE MEDINA DEL CAMPO A MOJADOS (N-601)	26,7
VA-405 DE TORDESILLAS A OLMEDO	36,0
VA-410 DE OLMEDO (CL-112) A ATAQUINES (N-VI)	16,4
VA-505 DE MEDINA DE RIOSECO A VILLADEFRADES (N-VI)	24,9
VA-514 DE ZARATÁN (N-601) A TORRELOBATÓN (VA-515)	24,2
VA-515 TORDESILLAS A MEDINA DE RIOSECO (N-601)	44,1
VA-602 DE N-620 A L.P. ZAMORA	6,2
VA-705 DE VILLADEFRADES (N-VI) AL L.P. ZAMORA	15,1
VA-801 DE ATAQUINES (N-VI) A ALAEJOS (N-620)	40,9
VA-905 DE MEDINA DE RIOSECO (N-601) AL L.P. PALENCIA	28,5
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE	376,8

Zamora

Catálogo red complementaria preferente

DENOMINACIÓN	LONGITUD
ZA-100 DE SANTOVENIA (N-630) A TÁBARA (N-631)	36,0
ZA-104 DE PUEBLA DE SANABRIA (N-525) A MONCABRIL (LAGO DE SANABRIA)	16,0
ZA-105 DE CAMARZANA DE TERA (N-525) A N-631	10,3
ZA-110 DE CAMARZANA DE TERA (N-525) A L.P. LEÓN	18,7
ZA-125 DE PALACIOS DE SANABRIA (N-525) A L.P. LEÓN	33,5
ZA-302 DE EL CUBO DE LA TIERRA DEL VINO (N-630) A BERMILLOS S. (CL-527)	37,4
ZA-305 DE N-630 A LÍMITE PROVINCIA SALAMANCA	42,0
ZA-311 DE MORALINA (CL-529) A L.P. SALAMANCA	30,4
ZA-315 DE CL-527 A L.P. SALAMANCA	6,5
ZA-324 DE RICOBAYO (N-122) A PORTUGAL POR MORALINA	29,0
ZA-325 DE ZA-305 AL POLÍGONO DE LOS LLANOS	1,8
ZA-330 DE CL-527 A PUEBLICA DE CAMPEAN (ZA-320)	9,2
ZA-512 DE VILLALPANDO (CL-612) A L.P. LEÓN	18,9
ZA-602 DE EL CUBO DE LA TIERRA DEL VINO (N-630) A L.P. VALLADOLID	38,6
ZA-605 DE TORO (CL-112) A L.P. VALLADOLID	37,6
ZA-705 DE TORO (N-122) A L.P. VALLADOLID	11,8
ZA-711 DE CL-612 A N-122	9,9
ZA-715 DE VILLALPANDO (N-VI) A VILLAFÁFILA	15,7
ZA-912 DE N-631 A ALCAÑICES (N-122)	41,4
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE	467,1

Ávila

Catálogo red complementaria local

DENOMINACIÓN	LONGITUD
AV-104 DE PIEDRAHITA (AV-102) A LÍMITE PROVINCIA SALAMANCA	9,2
AV-114 SAN PEDRO DEL ARROYO DE AV-110	17,1
AV-120 DE MUÑANA (N-110) A MUÑICO (AV-110)	20,0
AV-413 DE ARÉVALO A LÍMITE PROVINCIA DE SEGOVIA	1,5
AV-500 DE ÁVILA (N-501) A LÍMITE PROVINCIA SEGOVIA	22,5
AV-501 DE NAVALPERAL DE PINARES (CL-505) A ALDEAVIEJA (N-501)	26,5
AV-503 DE CL-505 A CEBREROS (AV-502)	39,5
AV-504 DE CEBREROS A N-403 (PRESA DEL BURGUILLO)	6,7
AV-561 DE HOYO DE PINARES (AV-502) A LÍMITE C.A. MADRID	12,3
AV-810 DE ARÉVALO A N-006	1,4
AV-901 DE BURGOHONDO (AV-902) A LÍMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA (TOLEDO)	43,4
AV-902 DE BURGOHONDO (AV-900) A N-403	20,6
AV-903 DE BURGOHONDO - AV-905	7,0
AV-910 DE CANDELEDA (CL-501) A LÍMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA	7,3
AV-911 DE AV-915 A LÍMITE C.A. MADRID	1,6
AV-913 DE BURGOHONDO A AV-922	32,0
AV-915 DE SOTILLO DE LA ADRADA (CL-501) A LÍMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA (TOLEDO)	13,9
AV-924 DE ARENAS DE S. PEDRO A CANDELEDA (CL-501)	20,1
AV-930 DE LA ADRADA (CL-501) A LÍMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA	7,4
AV-931 DE AV-941 A REFUGIO CLUB ALPINO DE GREDOS	11,9
AV-932 DE PIEDRAHITA (N-110) A AV-941	27,3
AV-933 DE MUÑANA (N-110) A N-502	7,6
SUMA	356,8
TRAMOS SIN CLASIFICAR	4,9
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA LOCAL	361,7

Burgos

Catálogo red complementaria local

DENOMINACIÓN	LONGITUD
BU-113 DE BAHABON DE ESGUEVA (N-I) A VILLOLEVA DE ESGUEVA (CL-619)	24,0
BU-114 DE N-I A VILLAFRUELA	16,2
BU-115 DE N-I A LA ESTACION DE LERMA	1,3
BU-116 DE N-I A LA ESTACION DE FONTIOSO	0,9
BU-121 DE BERLANGA DE ROA (BU-120) A N-122	7,3
BU-122 DE ROA A FUENTECEN (N-122)	8,7
BU-123 DE BU-122 A N-122	5,6
BU-131 DE MAMBRILLA DE CASTEJÓN (BU-134) A N-122	7,0
BU-134 DE ROA DE DUERO (BU-130) A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID	10,4
BU-143 DE N-622 A LIMITE PROVINCIA DE PALENCIA	4,3
BU-200 DE FUENTECEN (N-122) A N-I	17,7
BU-202 DE ADRADA DE HAZA (BU-200) A N-I	16,7
BU-210 DE N-122 A LÍMITE PROVINCIA SEGOVIA	7,1
BU-211 DE NAVA DE ROA (N-122) A LÍMITE PROVINCIA SEGOVIA	3,3
BU-403 DE CASTRILLO DE MATAJUDIOS (BU-400) A LÍMITE PROV. PALENCIA	7,0
BU-404 DE VILLASANDINO (N-120) A CASTROJERIZ (BU-400)	10,7
BU-434 DE ARENILLAS DE RÍO PISUERGA (BU-400) A LIMITE PROV. PALENCIA	3,8
BU-502 DE CORNUDILLA A N-623 (MASA)	30,9
BU-504 DE BU-530 A CALZADA DE BUREBA (N-I)	27,3
BU-514 DE COVANERA (N-623) A N-623 POR SEDANO	16,3
BU-520 DE QUINTANA MARTÍN GALÍNDEZ (BU-530) A FRÍAS (BU-504)	6,9
BU-532 DE PEDROSA DE TOBALINA (BU-550) A BARCINA DEL BARCO (BU-530)	13,9
BU-553 DE BU-550 (SAN PANTALEÓN DE LOSA) A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO	5,2
BU-555 DE LÍM. PAÍS VASCO A LIM. PAÍS VASCO POR S. MILLAN DE S. ZADORNIL	2,1
BU-561 DE VILLARCAYO (CL-629) A SANTELICES (BU-525)	20,2
BU-562 DE VILLACOMPARADA DE RUEDA (CL-629) A QUINTANILLA DEL REBOLLAR	15,6
BU-570 DE ESPINOSA DE LOS MONTEROS (BU-526) A LÍMITE C.A. CANTABRIA	17,1
BU-571 DE LAS MACHORRAS A LÍMITE C.A. CANTABRIA	7,3
BU-572 DE LAS MACHORRAS A LÍMITE C.A. CANTABRIA	8,6
BU-574 DE N-623 A LÍMITE C.A. CANTABRIA	4,4
BU-601 DE N-623 (MASA) A N-120 (MELGAR DE FERNAMENTAL)	53,6

DENOMINACIÓN	LONGITUD
BU-610 DE SASAMÓN (BU-640) A LÍMITE PROVINCIA PALENCIA	33,6
BU-611 DE N-623 A LÍMITE C.A. CANTABRIA	1,2
BU-621 DE VILLADIEGO (BU-601) A QUINTANAS DE VALDELUCIO (N-627)	32,1
BU-640 DE N-120 A VILLADIEGO (BU-627)	15,2
BU-643 DE ESCALADA (N-623) A LÍMITE C.A. CANTABRIA	10,0
BU-701 DE QUINTANAPAYA (N-I) A VILLALMONDAR (BU-703)	20,9
BU-702 DE N-I A VILLAESCUSA LA SOMBRÍA	6,3
BU-703 DE CASTIL DE PEONES (N-I) A VILLAFRANCA MONTES DE OCA (N-120)	12,9
BU-704 DE VILLALÓMEZ (BU-703) A TOSANTOS (N-120)	7,8
BU-730 DE MIRANDA DE EBRO (N-I) A LÍMITE C.A. LA RIOJA	10,1
BU-735 DE LÍMITE C.A. LA RIOJA - LÍMITE C.A. PAÍS VASCO POR MIRANDA DE EBRO	12,4
BU-742 DE CL-127 (TREVIÑO) A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO	8,4
BU-744 DE CL-127 (CUCHO) A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO	3,8
BU-813 DE BU-811 A BU-820	13,9
BU-822 DE QUINTANAR DE LA SIERRA (CL-117) A L.C.A. LA RIOJA	17,7
BU-900 DE LERMA (N-I) A BU-901	24,4
BU-905 DE COVARRUBIAS A HORTIGÜELA (N-234)	13,2
BU-912 DE N-I A VILLANUEVA DE GUMIEL (BU-925)	11,8
BU-920 DE GUMIEL DE HIZÁN (N-I) A CALERUEGA (BU-910)	21,5
BU-921 DE BU-910 A HUERTA DEL REY (BU-925)	12,3
BU-923 DE CALERUEGA (BU-910) A LA VID (N-122)	24,3
BU-930 DE SAN JUAN DEL MONTE (BU-925) A BU-945	16,9
BU-932 DE N-I A BU-930	8,8
BU-934 DE BU-925 A LÍMITE PROVINCIA SORIA	10,5
SUMA	731,4
TRAMOS SIN CLASIFICAR	28,5
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA LOCAL	759,9

León

Catálogo red complementaria local

DENOMINACIÓN	LONGITUD
LE-106 DE N-VI A BEMBIBRE	13,7
LE-111 DE NOGAREJAS (LE-125) A LÍMITE PROVINCIA ZAMORA	4,0
LE-114 DE LA BAÑEZA (LE-125) A SAN ADRIAN DEL VALLE (N-VI)	28,2
LE-133 DE ASTORGA (N-VI) A LE-125	32,0
LE-142 DE ASTORGA (N-VI) A PONFERRADA	54,9
LE-211 DE ALMANZA (LE-232) A VALLE DE LAS CASAS (CL-626)	13,6
LE-213 DE VILLARENTE (N-601) A GRADEFES (N-625)	23,5
LE-230 DE LE-215 A LE-234	2,2
LE-233 DE BESANDE (LE-215) A EMBALSE DE RIAÑO	12,1
LE-234 DE PUENTE ALMUHEY (CL-626) A LE-233	23,1
LE-243 DE PORTILLA DE LA REINA (N-621) A POSADA DE VALDEÓN	20,4
LE-315 ROBLES DE LA VALCUEVA (CL-626) A LÍMITE C.A. ASTURIAS	30,6
LE-321 DE DEVESA (N-621) A LÍMITE C.A. ASTURIAS	44,8
LE-333 DE PUEBLA DE LILLO (LE-331) A PUERTO DE TARNA	14,4
LE-411 DE VILLAMAÑAN (CL-621) A SALUDES DE CASTROPONCE (N-VI)	24,1
LE-412 DE VILLAQUEJIDA (N-630) A CEBRONES (N-VI)	21,1
LE-413 DE VILLANUEVA DE CARRIZO (LE-441) A N-VI	45,3
LE-443 DE VILLADANGOS (N-120) A BENAVIDES DE ÓRBIGO (LE-420)	10,5
LE-465 ACCESO A LA A-6 DESDE LA LE-460	5,0
LE-482 DE SAN EMILIANO A PINOS	2,3
LE-491 DE LA VEGA (LE-495) A CL-626	2,6
LE-510 DE VALENCIA DE DON JUAN (CL-621) A LÍMITE PROVINCIA ZAMORA	31,7
LE-513 DE VALDERAS A LÍMITE PROVINCIA ZAMORA	4,0
LE-524 DE VILLAQUEJIDA (N-630) A LÍMITE PROVINCIA ZAMORA	22,0
LE-541 DE VALDERAS (LE-512) A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID	5,2
LE-542 DE VALDERAS (LE-512) A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID POR GORDONCILLO	8,0
LE-716 DE VEGA DE ESPINAREDA A TORENO	13,9
LE-723 DE AMBASMESTAS (N-VI) A LÍMITE C.A. GALICIA (LUGO)	13,8
LE-932 DE ALBIRES (N-601) A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID	1,5
LE-941 DE SAHAGUN A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID	10,3
SUMA	538,8
TRAMOS SIN CLASIFICAR	25,2
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA LOCAL	564,0

DENOMINACIÓN	LONGITUD
P-101 DE P-110 A CUBILLAS DE CERRATO	10,1
P-102 DE DUEÑAS (N-620) A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID	5,6
P-110 DE P-102 A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID	36,3
P-113 DE CASTRILLO DE DON JUAN (P-140) A CL-619	7,1
P-114 DE CEVICO NAVERO (CL-619) A HERMEDES DE CERRATO (P-110)	5,9
P-121 DE N-620 A VALLE DE CERRATO	14,6
P-123 DE CALABAZANOS A VENTA DE BAÑOS	1,5
P-131 DE CEVICO LA TORRE (P-110) A N-620	47,1
P-141 DE BALTANÁS A ESPINOSA DE CERRATO	26,4
P-143 DE P-141 A LÍMITE PROVINCIA BURGOS	13,4
P-210 DE CERVERA DE PISUERGA (CL-627) A VELILLA DEL RÍO CARRIÓN (P-215)	54,0
P-211 DE P-210 A RESOBA	4,7
P-212 DE P-210 A REBANAL DE LAS LLANTAS	3,9
P-213 DE SALINAS DE PISUERGA (CL-626) A MATAMORISCA (CL-626)	5,9
P-214 DE P-225 A CL-626	10,3
P-216 DE TRIOLLO (P-210) A VIDRIEROS	2,5
P-217 DE P-210 A CARDAÑO DE ARRIBA	4,8
P-222 DE OLMOS DE OJEDA (P-227) A P-223	6,9
P-223 DE PUEBLA DE VALDAVIA A N-611	29,1
P-231 DE VILLANUÑO DE VALDAVIA A HERRERA DE PISUERGA (P-230)	18,7
P-232 DE N-611 A SOTOBAÑADO	16,7
P-233 DE SOTOBAÑADO A BASCONES DE OJEDA	11,4
P-236 DE VILLAHERREROS (N-120) A VILLAELES DE VALDAVIA	23,7
P-237 DE VILLAELES DE VALDAVIA A BUENAVISTA DE VALDAVIA (P-225)	8,6
P-240 DE VILLASARRACINO A SALDAÑA	24,1
P-241 DE CARRIÓN DE LOS CONDES A P-240	15,1
P-242 DE SAN MAMES (N-120) A BAHILLO (P-240)	9,9
P-243 DE P-242 A VILLAMARCO	2,5
P-244 DE N-120 A VILLASARRACINO	7,4
P-245 DE OSORNO (N-611) A VILLASARRACINO	10,7
P-403 DE P-431 A LÍMITE PROVINCIA BURGOS	11,7
P-410 DE VILLALOBÓN (P-405) A VALDEOLMILLOS	9,8
P-411 DE P-405 A TORQUEMADA (P-412)	15,7
P-413 DE QUINTANA DEL PUENTE (N-620) A P-412	5,1
P-420 DE AMUSCO (N-611) A P-430	5,6
P-430 DE FROMISTA (P-431) A P-405	19,7
P-434 DE FROMISTA (P-431 A LÍMITE PROVINCIA BURGOS	14,6
P-610 DE ALAR DEL REY (N-611) A LÍMITE PROVINCIA BURGOS	3,9
P-903 DE P-901 A DUEÑAS (N-620)	13,3
P-904 DE AMPUDIA (P-901) A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID	7,4
P-912 DE P-922 A LÍMITE PROVINCIA DE VALLADOLID	7,6
P-913 DE VILLARRAMIEL A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID	14,1
P-921 TORREMORMOJÓN A AMPUDIA (P-901)	4,4
P-923 DE VILLARRAMIEL (N-610) A GUAZA DE CAMPOS P-924	9,6
P-924 DE PAREDES DE NAVA (CL-613) A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID	20,5
P-931 DE VILLADA A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID	4,2
P-933 DE FRECHILLA A P-953	6,1
P-934 DE GUAZA DE CAMPOS A BOADILLA DE RIOSECO (P-905)	10,3
P-940.DE MAZARIEGOS (N-610) A FUENTES DE NAVA (P-953)	8,3
P-941 DE CASTROMOCHO (N-610) A P-953	5,3
P-943 DE AMPUDIA A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID	6,3
P-944 DE FRECHILLA (P-924) A P-953	6,4
P-952 DE FUENTES DE NAVA (P-942) A PAREDES DE NAVA (P-951)	10,0
P-954 DE N-610 A GRIJOTA	4,0
P-960 DE VILLALDAVÍN (CL-615) A CL-613	10,4
P-961 DE PAREDES DE NAVA (CL-613) A CL-615	11,1
P-963 DE CL-615 A CERVATOS DE LA CUEZA (N-120)	15,8
P-970 DE FRECHILLA A LEDIGOS (N-120)	25,3
P-981 DE VILLOLDO (CL-615) A SANTILLANA DE CAMPOS (N-611)	24,0
P-983 DE AMUSCO (N-611) A P-981	14,0
P-984 DE N-611 A SAN CEBRIAN DE CAMPOS (P-983)	9,9
P-991 DE N-611 A CL-615	6,3
SUMA	779,6
TRAMOS SIN CLASIFICAR	15,8
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA LOCAL	795,4

Salamanca

Catálogo red complementaria local

DENOMINACIÓN	LONGITUD
SA-104 DE GUIJUELO A LÍMITE PROVINCIA DE ÁVILA	23,6
SA-113 DE MACOTERA (CRUCE SA-105) A ANAYA DE ALBA (CRUCE CON CL-510)	22,6
SA-200 DE N-620 A FRONTERA PORTUGUESA	33,5
SA-203 DE CRUCE CON SA-201 A LA PEÑA DE FRANCIA	12,2
SA-211 DE CRUCE CON N-620 (EST. FF. CC.) A VECINOS	15,4
SA-214 DE GUIJUELO (N-630) A CRISTOBAL (SA-220)	22,2
SA-302 DE LEDESMA (SA-305) A SA-315	37,4
SA-306 DE SA-311 A LIMITE PROVINCIA DE ZAMORA	3,4
SA-314 DE VITIGUDINO A ALDEADAVILA DE LA RIBERA	30
SA-316 DE INTERSECCION CON SA-315 EN TRABANCA A LIMITE PROVINCIA DE ZAMORA	7,4
SA-320 VITIGUDINO (CRUCE CON C-517) A MIEZA	27,6
SA-325 DE LA FUENTE DE SAN ESTEBAN (CRUCE CON SA-315) A CERRALBO (CRUCE CL-517)	37,9
SA-330 LUMBRALES (CRUCE CON CL-517) A VILVESTRE	31,5
SA-601 DE PEDROSILLO EL RALO (CRUCE CON N-620) A CRUCE CON N-630	14,8
SA-800 DE CANTALAPIEDRA (CRUCE CON CL-605) A LIMITE PROVINCIA DE VALLADOLID	4,6
SA-801 DE PEÑARANDA DE BRACAMONTE A CRUCE CON CL-605	28,4
SA-804 DE SALAMANCA A CANTALPINO	28,1
SUMA	380,6
TRAMOS SIN CLASIFICAR	10,5
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA LOCAL	391,1

Segovia

Catálogo red complementaria local

DENOMINACIÓN	LONGITUD
SG-112 DE RIAZA (N-110) LÍMITE C. CASTILLA LA MANCHA	13,3
SG-114 DE SG-112 A CENTRO INVERNAL DE LA PINILLA	5,6
SG-115 DE CEREZO DE ARRIBA A CENTRO INVERNAL DE LA PINILLA	8,3
SG-203 DE SG-223 A L.P. VALLADOLID	5,3
SG-211 DE TABANERA LA LUENGA (CL-601) A HONTALBILLA (SG-205)	14,6
SG-231 DE CL-603 A SG-205	9,5
SG-241 DE SEPULVEDA (SG-232) A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID	39,8
SG-313 DE CL-605 A N-110 POR ABADES	15
SG-322 DE N-110 A A-6 POR MUÑOPEURO	30,6
SG-333 DE CL-601 A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID	19,3
SG-344 DE CRUCE CON SG-333 A REMONDO	0,8
SG-351 DE SANTIUSTE DE SAN JUAN BAUTISTA A N-601	8
SG-411 DE N-601 A A-6	8,6
SG-413 DE N-601 A LÍMITE PROVINCIA ÁVILA.	11,1
SG-500 DE N-VI A LÍMITE PROVINCIA ÁVILA	19,6
SG-612.DE CRUCE CON N-110 A LÍMITE C.A. MADRID	11,9
SG-615 DE CL-601 (PTO. NAVACERRADA) AL LÍMITE C.A. MADRID	6,7
SG-722 DE N-110 A N-603	9,3
SG-723 DE N-110 A OTERO DE HERREROS (N-603)	8,3
SG-724 DE SEGOVIA A N-110	8,5
SG-911 DE N-I A N-110	8,2
SUMA	262,3
TRAMOS SIN CLASIFICAR	32,3
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA LOCAL	294,6

Soria

Catálogo red complementaria local

DENOMINACIÓN	LONGITUD
SO-110 DE ALMAZAN (N-111) A N-122	40,1
SO-115 DE QUINTANA REDONDA (SO-100) A MATAMALA DE ALMAZÁN (SO-110)	15,7
SO-152 DE HORTEZUELA (CL-116) A LÍMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA	35,3
SO-154 DE BARCONES A LÍMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA	4,3
SO-350 DE GÓMARA (CL-101) A LÍMITE C.A. ARAGÓN	33,9
SO-382 DE N-122 A LÍMITE C.A. ARAGÓN POR AGREDA	14,3
SO-411 DE N-II A LÍMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA	18,4
SO-620 DE SO-615 (LA RUBIA) A N-111	8,5
SO-630 DE SO-615 A N-122 (MATALEBRERAS)	46,0
SO-810 DE CIDONES (N-234) A SO-820	11,9
SO-910 DE N-122 A ABEJAR (N-234)	12,3
SO-934 DE SAN LEONARDO YAGÜE (N-234) A LÍMITE PROVINCIA BURGOS	31,1
SUMA	271,8
TRAMOS SIN CLASIFICAR	17,1
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA LOCAL	288,9

Valladolid

Catálogo red complementaria local

DENOMINACIÓN	LONGITUD
VA-101 DE PEÑAFIEL (N-122) A ESGUEVILLAS DE ESGUEVA (VA-140)	30,7
VA-102 DE VALORIA LA BUENA (VA-103) A LÍMITE PROVINCIA PALENCIA	3,1
VA-104 DE QUINTANILLA DE ONÉSIMO (N-122) A VILLAFUERTE (VA-101)	16,2
VA-110 DE VA-140 A LÍMITE PROVINCIA PALENCIA	5,5
VA-134 DE VALDEARCOS A LÍMITE PROVINCIA BURGOS	2,9
VA-200 DE ALDEAMAYOR (CL-601) A CL-600	6,7
VA-203 DE QUINTANILLA DE ONÉSIMO (N-122) A LÍMITE PROVINCIA SEGOVIA	23,0
VA-210 DE PEÑAFIEL (VA-223) A COGECES DEL MONTE (VA-203)	19,3
VA-211 DE CASTRILLO DE DUERO A LÍMITE PROVINCIA BURGOS	1,8
VA-241 DE PEÑAFIEL (VA-223) A LÍMITE PROVINCIA SEGOVIA	13,3
VA-302 DE MOJADOS A ALDEAMAYOR DE SAN MARTÍN (CL-601)	9,3
VA-303 DE N-601 A ARRABAL DE PORTILLO (VA-301)	6,8
VA-333 DE ISCAR (CL-602) A LÍMITE PROVINCIA SEGOVIA	0,9
VA-504 DE N-601 A LÍMITE PROVINCIA ZAMORA	14,0
VA-510 DE LA MUDARRA (N-601) A CASTROMONTE (VA-515)	8,2
VA-511 DE CASTROMONTE (VA-515) A VILLABRÁGIMA (VA-505)	8,0
VA-524 DE TORDEHUMOS (VA-505) A LÍMITE PROVINCIA ZAMORA	21,9
VA-541 DE BECILLA DE VALDERADUEY (N-601) A LÍMITE PROVINCIA LEÓN	13,9
VA-542 DE MAYORGA (N-601) A LÍMITE PROVINCIA LEÓN	10,4
VA-610 DE N-620 A LÍMITE PROVINCIA ZAMORA	24,4
VA-714 DE N-VI A LÍMITE PROVINCIA ZAMORA	7,8
VA-800 DE NAVA DEL REY (CL-602) A LÍMITE PROVINCIA SALAMANCA	23,9
VA-900 DE VALLADOLID (N-620) A N-620 POR CIGALES	32,9
VA-904 DE TRIGUEROS DEL VALLE (VA-900) A LÍMITE PROVINCIA PALENCIA	8,7
VA-912 DE MUCIENTES A LÍMITE PROVINCIA PALENCIA	24,8
VA-913 DE MEDINA DE RIOSECO (N-601) A LÍMITE PROVINCIA PALENCIA	7,2
VA-920 DE MEDINA DE RIOSECO (N-601) A N-610	22,4
VA-924 DE VILLALÓN DE CAMPOS (VA-905) A LÍMITE PROVINCIA PALENCIA	9,5
VA-931 DE BECILLA DE VALDERADUEY (N-601) A LÍMITE PROVINCIA PALENCIA	24,2
VA-932 DE VILLALÓN (N-610) A LÍMITE PROVINCIA LEÓN	24,1
VA-941 DE MAYORGA (N-601) A LÍMITE PROVINCIA LEÓN	31,3
VA-943 DE MONTEALEGRE (VA-912) A LÍMITE PROVINCIA PALENCIA.	5,2
SUMA	462,3
TRAMOS SIN CLASIFICAR	10,1
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA LOCAL	472,4

DENOMINACIÓN	LONGITUD
ZA-101 DE PÍAS (ZA-102) A BARJACOBA	3,4
ZA-102 DE PORTO A LÍMITE C.A. GALICIA (N-525)	19,1
ZA-103 DE ZA-104 A SAN MARTÍN DE CASTAÑEDA	10,5
ZA-111 DE N-525 (RIONEGRO DEL PUENTE) A LÍMITE PROVINCIA DE LEÓN	18,9
ZA-123 DE N-630 A TABARA	19,9
ZA-306 DE PUEBLICA DE CAMPEAN (ZA-320) A L.P. SALAMANCA	33,5
ZA-316 DE FERMOSELLE A LÍMITE PROVINCIA SALAMANCA	6
ZA-320 DE ZA-306 A CARVELLINO	34,8
ZA-321 DE N-122 A MORALINA	17,2
ZA-504 DE VILLAMAYOR DE CAMPOS A L.P. VALLADOLID	11,8
ZA-510 DE FUENTES DE ROPEL A LÍMITE PROVINCIA DE LEÓN	7,0
ZA-513 DE FUENTES DE ROPEL A LÍMITE PROVINCIA DE LEÓN	8,3
ZA-524 DE LÍMITE PROVINCIA LEÓN A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID	11,7
ZA-604 DE BOVEDA DE TORO (ZA-605) A CAÑIZAL (CL-605)	19,6
ZA-610 DE CL-605 A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID	39,8
ZA-611 DE CL-602 A ZA-602	37,7
ZA-623 DE MORALEJA DEL VINO A CASASECA DE LAS CHANAS	3,5
ZA-624 DE N-630 A PONTEJOS	5,5
ZA-633 DE CL-602 A N-122 POR TORO	4
ZA-702 DE N-630 A CASTRONUEVO (CL-612)	21
ZA-712 DE ZA-705 A VILLADONDIEGO	4,3
ZA-713 DE N-122 (TORO) A ZA-714 (CASTRONUEVO)	25,3
ZA-714 DE RIEGO DEL CAMINO (N-630) A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID	39,1
ZA-902 DE TÁBARA (N-631) A FONFRÍA (N-122)	36,9
ZA-921 DE POBLADURA DE SANABRIA (ZA-925) A RIOHONOR DE CASTILLA	15,3
SUMA	454,1
TRAMOS SIN CLASIFICAR	30,5
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA LOCAL	484,6

Tramos de la red sin clasificar

PROV.	DENOMINACIÓN	PLAN REGIONAL 92		
		LONGITUD	CARRETERA	TRAMO
AV	TRAVESIA ANTIGUA DE CASAVIEJA	1,2	C-501A	2
AV	DE C-605 (PLAZA DE SAN FRANCISCO) A C-605 ROTONDA POLÍGONO POR ARÉVALO	1,5	C-605 A	
AV	DE C-605 A TERMINAL DE MERCANCÍAS	1,3	C-605 A	
AV	DE C-605 A N-VI POR ESTACIÓN FF.CC.	0,9	C-605 A	
RED COMPLEMENTARIA LOCAL TRAMOS SIN CLASIFICAR ÁVILA		4,9		
BU	TRAVESIA DE COGOLLOS	3,4	BU-141	1
BU	PENETRACIÓN A CORTES DE BURGOS	1,8		
BU	DE CRUCE CON BU-141 A ESTACION DE COGOLLOS	1,4	BU-142	1
BU	DE N-I A LA ESTACION DE SARRACIN	0,3	BU-144	1
BU	TRAVESIA DE QUINTANAPALLA	1,4	BU-500	1
BU	TRAVESIA DE PRADANOS DE BUREBA	0,2	BU-501	1
BU	TRAVESIA Y ACCESO DE N-I A RUBENA	0,7	BU-505	1
BU	TRAVESIA Y ACCESO DE N-I A CASTIL DE PEONES	1,3	BU-506	1
BU	DE BU-510 A BRIVIESCA	0,5	BU-511	1
BU	TRAVESIA DE CALZADA DE BUREBA	1,3	BU-521	1
BU	TRAVESIA DE CUBO DE BUREBA	1,2	BU-523	1
BU	TRAVESIA DE PANCORBO	0,7	BU-524	1
BU	DE CRUCE CON N-623 A UBIERNA	0,3	BU-602	1
BU	TRAVESIA DE VILLAFRIA	0,8	BU-700	1
BU	TRAVESIA DE AMEYUGO	2,3	BU-721	1
BU	DE N-I A MIRANDA DE EBRO	1	BU-743	1
BU	DE CRUCE CON BU-800 A CARTUJA DE MIRAFLORES	0,6	BU-802	1
BU	DE BURGOS A BURGOS	0,5	BU-803	1
BU	TRAVESIA DE VENTAS DE SALDAÑA	1	BU-804	1
BU	TRAVESIA DE SARRACIN	0,6	BU-904	1
BU	TRAVESIA Y ACCESO A BAHABON DE ESGUEVA	2,6	BU-915	1
BU	DE BU-915 A ESTACION DE BAHABON DE ESGUEVA	2,3	BU-916	1
BU	DE CRUCE CON N-I A ESTACION DE OQUILLAS	0,5	BU-917	1
BU	DE CRUCE CON BU-920 A ESTACION DE GUMIEL DE HIZAN	0,5	BU-918	1
BU	TRAVESIA DE PARDILLA	1,3	BU-941	1
RED COMPLEMENTARIA LOCAL TRAMOS SIN CLASIFICAR BURGOS		28,5		
LE	TRAMO SUSTITUIDO POR VARIANTE EN CEBRONES	1,1	N-006A	1
LE	DE CRUCE CON N-VI A CRUCE CON N-VI	3	N-006A	2
LE	SUSTITUIDO POR VARIANTE ENTRE VILAFRANCA Y PIEDRAFITA	14,1	N-006A	7
LE	DE INTERSECCION N-630 (C/ PADRE ISLA) A NUEVA N-120 (TROBAJO)	2,7	N-120A	2
LE	DE LE-142 A CASTRILLO DE LOS POLVAZARES	0,2	LE-143	1
LE	DE CRUCE CON C-626 A ESTACION DE LA VECILLA	0,9	LE-323	1
LE	TRAVESIA DE VILAFRANCA DEL BIERZO	2,6	LE-721	1
LE	TRAVESIA DE SANTAS MARTAS	0,6	LE-910	1
RED COMPLEMENTARIA LOCAL TRAMOS SIN CLASIFICAR LEÓN		25,2		
PA	TRAVESIA DE VILLARRAMIEL	0,4	N-610A	
PA	TRAVESIA DE TORQUEMADA	0,6	P-400	1
PA	DE CRUCE CON N-611 A ESTACION DE ALAR DEL REY	0,9	P-611	1
PA	DE C-615 A CARRION DE LOS CONDES	1,5	P-982	1
PA	TRAVESÍA DE BOADILLA DE RIOSECO	1,2	P-930	1
PA	VARIANTE DE REINOSO DE CERRATO	2,8	CL-619A	1
PA	TRAVESIA DE BECERRIL DE CAMPOS	1,3	CL-613A	1
PA	TRAVESIA DE VILLAUMBRALES	0,6	CL-613A	1
PA	TRAVESÍA DE OSORNO	2,4	P-250	1
PA	TRAVESÍA DE CISNEROS	1,6	CL-613A	1
PA	DE VENTA DE BAÑOS A LA TRAPA	2,5	P-122	1
RED COMPLEMENTARIA LOCAL TRAMOS SIN CLASIFICAR PALENCIA		15,8		

PROV.	DENOMINACIÓN	PLAN REGIONAL 92		
		LONGITUD	CARRETERA	TRAMO
SA	DE N-630 A N-630 ANTIGUA TRAVESÍA DE LA MAYA	1,4	SA-121	1
SA	DE SA-302 (MONLERAS) A LIMITE PROVINCIA DE ZAMORA	3,9	SA-312	1
SA	DE CRUCE CON C-517 A VITIGUDINO (CRUCE CON C-517)	1,9	SA-313	1
SA	DE SA-120 A ESTACION FERROCARRIL	0,8	SA-122	
SA	TRAMO URBANO DE BEJAR	0,8	C-500	
SA	VARIANTE DE NAVACARROS	1	C-500	
SA	DE ESTACION ROBLIZA A N-620	0,5	SA-211	
SA	DE SA-800 A ESTACION DE FFCC CANTALAPIEDRA	0,2	SA-812	
RED COMPLEMENTARIA LOCAL TRAMOS SIN CLASIFICAR SALAMANCA		10,5		
	TRAVESIA DE BOCEGUILLAS	1	N-001A	
SG	TRAVESIA DE HONRUBIA	3,9	N-001A	2
SG	TRAVESIA DE VILLACASTIN	0,4	N-001A	8
SG	TRAVESIA DE MARTIN MUÑOZ	1,8	N-403A	1
SG	TRAVESIA DE NAVALMANZANO	0,5	N-601A	1
SG	DE N-110 A ESTACION DE FF,CC,	2,3	SG-113	1
SG	DE N-110 A LA FUENCISLA	2	SG-312	1
SG	DE BATERIAS A SEGOVIA	0,5	SG-711	1
SG	DE LIMITE CC.AA. DE MADRID A CRUCE CON SG-7132	3,8	SG-713	1
SG	TRAVESIA DE CASTILLEJO DE MESLEON	0,5	SG-911A	1
SG	TRAVESÍA DE OTERO DE HERREROS	1,1		
SG	TRAVESÍA DE CUELLAR	5,2	CL-601	
SG	TRAVESÍA DE SANCHONUÑO	3,6	CL-601	
SG	TRAVESÍA DE CARBONERO	3,9	CL-601	
SG	TRAVESÍA DE SEPULVEDA	1,8	SG-232	
RED COMPLEMENTARIA LOCAL TRAMOS SIN CLASIFICAR SEGOVIA		32,3		
SO	DE N-111 A SO-100	0,7	SO-105	1
SO	TRAVESIA DE ABEJAR	0,5	SO-841	1
SO	DE N-122 A AGREDA (ANTIGUACARRETERA DEVANOS	0,5	SO-381	1
SO	SO-132 A MEDINACELI (RAMAL DE ACCESO)	0,6	SO-130	
SO	CL-101 A CASCO URBANO DE AGREDA	0,9	C-101	
SO	PISTA CICLISTA EN EL BURGO DE OSMA	2,8	SO-160	
SO	SUSTITUIDO POR VARIANTE DE OLVEGA	3	C-101	
SO	SUSTITUIDO POR VARIANTE DE JARAY	0,7	C-101	
SO	TRAVESÍA DE ALMENAR	0,6	N-234	
SO	DE C-116 A ANTIGUA N-111 (TRAVESÍA DE ALMAZÁN)	1,4	C-101	
SO	DE ANTIGUA N-111 A N-111 (ALMAZÁN)	1,7	C-101	
SO	DE ANTIGUA N-111 A N-111 (ALMAZÁN)	1,2	C-116	
SO	DE C-116 A ANTIGUA N-111 (TRAVESÍA DE ALMAZÁN)	2,5	C-101	
RED COMPLEMENTARIA LOCAL TRAMOS SIN CLASIFICAR SORIA		17,1		
VA	DE CRUCE CON VA-113 A CABEZON POR FABRICA NACIONAL	3,2	VA-114	1
VA	DE MOJADOS A N-601	1,7	VA-304	1
VA	DE CRUCE CON N-601 A MOJADOS	0,5	VA-310	1
VA	DE VEGA DE VALDETRONCO A N-VI	1,1	VA-501	1
VA	DE MOTA DEL MARQUES A N-VI	1,5	VA-502	1
VA	TRAVESIA DE ALMARAZ DE LA MOTA	1,6	VA-521	1
VA	VILLALON DE CAMPOS	0,5	VA-922	1
RED COMPLEMENTARIA LOCAL TRAMOS SIN CLASIFICAR VALLADOLID		10,1		

PROV.	DENOMINACIÓN	PLAN REGIONAL 92		
		LONGITUD	CARRETERA	TRAMO
ZA	SUSTITUIDO POR VARIANTE N-525 A LIMITE PROVINCIA ORENSE (CANDA)	16,9	N-525A	1
ZA	SUSTITUIDO POR VARIANTE DE LA N-525 EN PUEBLA DE SANABRIA	3,2	N-525A	2
ZA	DE ZA-313 A CRUCE CON ZA-302 (VARIANTE DE PEÑAUSENDE)	0,6	ZA-300	1
ZA	DE LIMITE PROVINCIA DE SALAMANCA A CARVELLINO	2,4	ZA-312	1
ZA	DE CRUCE CON N-122 (TORO) A ZA-632	2,2	ZA-631	1
ZA	DE ZA-632 A ZA-631	1,2	ZA-632	1
ZA	DE CRUCE CON C-622 (CALABOR) A BAÑOS DE CALABOR	1,7	ZA-922	1
ZA	DE C-622 A ESTACION DE FF,CC, DE PEDRALBA	0,5	ZA-924	1
ZA	DE CRUCE CON N-525 A ESTACION DE FF,CC, REQUEJO	1,4	ZA-930	1
ZA	ESTACION DE FF,CC, DE LUBIAN	0,4	ZA-931	1
	RED COMPLEMENTARIA LOCAL TRAMOS SIN CLASIFICAR ZAMORA	30,5		
	TOTAL LONGITUD DE RED SIN CLASIFICAR	174,9		

Sección 1.2 Red tramificada



**Red básica
tramificada**

PROV.	TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
A-231 AUTOVÍA LEÓN BURGOS (CAMINO DE SANTIAGO)			163,7
LE	1	Onzonilla - Santas Martas	20,2
LE	2	Santas Martas - El Burgo Ranero	21,1
LE	3	El Burgo Ranero - Sahagún	20,3
PA	4	Sahagún- Carrión de los condes	30,6
PA	5	Carrión de los Condes - Osorno	22
BU	6	Osorno - Melgar de Fernamental	17,3
BU	7	Melgar de Fernamental - Villanueva de Argaño	18
BU	8	Villanueva de Argaño -Burgos	14,2
A-610 AUTOVÍA DE PALENCIA A MAGAZ (N-620)			7,6
PA	1	Palencia - Magaz (N-620)	7,6
CL-101 DE AGREDA (N-122) A LIMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA POR ALMAZAN			101,1
SO	1	Agreda (N-122) - N-234	33,4
SO	2	N-234 - Almazán (N-111)	38,2
SO	3	Almazán (N-111) - Lím. C.A. Castilla la Mancha	29,5
CL-116 DE EL BURGO DE OSMA AL LÍMITE C.A. ARAGÓN POR ALMAZÁN			86,3
SO	1	Burgo de Osma - SO-100	20,7
SO	2	SO-100 - N-111 (Almazán)	27,8
SO	3	N-111 (Almazán) - Puerto de Alentisque	19,3
SO	4	Puerto de Alentisque - Límite C.A. Aragón	18,5
CL-117 DE SALAS DE LOS INFANTES A ABEJAR POR QUINTANAR DE LA SIERRA			62,3
BU	1	Salas de los Infantes - Quintanar de la Sierra	24,3
BU	2	Quintanar de la Sierra - L.P. Soria	8,7
SO	3	L.P. Burgos - Covalada	9,4
SO	4	Covalada - Molinos de Duero (SO-840)	9,2
SO	5	Molinos de Duero (SO-850) - Abejar (N-234)	10,7
CL-127 DE N-I A OBECURI (LÍMITE C.A. PAÍS VASCO) POR TREVIÑO			33
BU	1	Puebla de Arganzón (N-I) - BU-750	12,9
BU	2	BU-750 - Obecuri (Límite de C.A. País Vasco)	20,1
CL-501 DE STA. MARÍA DEL TIÉTAR (LÍMITE C.A. MADRID) A CANDELEDA (LÍMITE C.A. EXTREMADURA)			80,8
AV	1	Límite C.A. Madrid - Límite C.A. Madrid (Navahondilla)	3,5
AV	2	Límite C.A. Madrid - Límite C.A. Castilla La Mancha (Toledo)	24,3
AV	3	Límite C.A. Castilla La Mancha (Toledo) - N-502 (Ramacastañas)	22,8
AV	4	N-502 (Ramacastañas) - AV-910 (Candeleda)	20,1
AV	5	AV-910 (Candeleda) - Límite C.A. Extremadura (Cáceres)	10,1
CL-505 DE ÁVILA A LÍMITE C.A. MADRID POR NAVALPERAL DE PINARES			41,5
AV	1	Ávila - Navalperal de Pinares (AV-502)	29,2
AV	2	Navalperal de Pinares (AV-502) - Límite C.A. Madrid	12,3
CL-507 DE SANCHIDRIÁN (A-6) A SAN PEDRO DEL ARROYO (N-501)			26,6
AV	1	Sanchidrián (A-6) - Hernansancho (AV-804)	13,3
AV	2	Hernansancho (AV-804) - S. Pedro del A. (N-501)	13,3
CL-510 DE SALAMANCA (N-501) A PIEDRAHITA (N-110) POR ALBA DE TORMES			63,5
SA	1	Salamanca (N-501) - Alba de Tormes	17,2
SA	2	Alba de Tormes - L.P. Ávila	27,4
AV	3	L.P. Salamanca - Piedrahita (N-110)	18,9
CL-512 DE SALAMANCA A VECINOS			26,9
SA	1	Salamanca (N-620) - Vecinos (SA-211)	26,9

PROV. TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
CL-517 DE SALAMANCA (N-620) A PORTUGAL POR VITIGUDINO)		115,6
SA 1	Salamanca (N-620) - SA-305	29,4
SA 2	SA-305 - Vitigudino (SA-315)	33,7
SA 3	Vitigudino (SA-315) - Lumbrales (SA-324)	27,4
SA 4	Lumbrales (SA-324) - límite Portugal	25,1
CL-526 DE CIUDAD RODRIGO A LÍMITE C.A. EXTREMADURA (CÁCERES)		43,4
SA 1	Ciudad Rodrigo (N-620) - Límite C.A. Extremadura (Cáceres)	43,4
CL-527 DE ZAMORA (N-630) A PORTUGAL POR BERMILLO DE SAYAGO Y FERMOSELLE		69,8
ZA 1	Zamora (N-630) - Pereruela	12
ZA 2	Pereruela - Bermillo de Sayago (ZA-311)	21
ZA 3	Bermillo de Sayago (ZA-311) - ZA-315	19,2
ZA 4	ZA-315 - Límite Portugal	17,6
CL-600 DE SIMANCAS (N-620) A TUDELA DE DUERO (N-122)		23,3
VA 1	Simancas (N-620) - N-601	13,6
VA 2	N-601 - Tudela de Duero (N-122)	9,7
CL-601 DE VALLADOLID A LIMITE C.A. MADRID (PTO. NAVACERRADA) POR SEGOVIA		134,5
VA 1	Valladolid - VA-300 (Autovía)	13,1
VA 2	VA-300 - L.P. Segovia	29,8
SG 3	L.P. Valladolid - Navalmanzano (SG-222)	32,1
SG 4	Navalmanzano (SG-222) - CL-603	27,3
SG 5	CL-603 - Segovia (N-110)	7,9
SG 6	Segovia (N-110) -Límite C.A. Madrid	24,3
CL-602 DE TORO (N-122) A CUELLAR (CL-601) POR MEDINA DEL CAMPO		111,4
ZA 1	N-122 - L.P. Valladolid	10,2
VA 2	L.P. Zamora - Alaejos (N-620)	19,5
VA 3	Alaejos (N-620) - Medina del Campo	26,4
VA 4	Medina del campo - Olmedo (N-601)	20,6
VA 5	Olmedo (N-601) - L.P. Segovia	18,9
SG 6	L.P. Valladolid - Cuellar (CL-601)	15,8
CL-603 DE ARANDA DE DUERO (N-I) A CL-601		91,4
BU 1	Aranda de Duero (N-I) - L.P. Segovia	20,5
SG 2	L.P. Burgos - Cantalejo (SG-205)	31,4
SG 3	Cantalejo (SG-205) - Turégano (SG-222)	15,7
SG 4	Turégano (SG-222) - CL-601	23,8
CL-605 DE SEGOVIA (N-110) A ZAMORA POR ARÉVALO		169,2
SG 1	Segovia (N-110) - Sta. María la Real de Nieva (SG-342)	27,4
SG 2	Sta. María la Real de Nieva (SG-342) - L.P. Ávila	23,7
AV 3	L.P. Ávila - Madrigal (CL-610)	30,5
AV 4	Madrigal (CL-610) - L.P. Salamanca	11,6
SA 5	L.P. Ávila - L.P. Zamora	16,3
ZA 6	L.P. Salamanca - Fuentesauco	21,7
ZA 7	Fuentesauco - El Piñero	17,5
ZA 8	El Piñero - Zamora	20,5
CL-607 DE CL-601 A CL-605		7,1
SG 1	CL-601 - CL-605	7,1
CL-610 DE VALLADOLID A PEÑARANDA DE BRACAMONTE POR MEDINA DEL CAMPO		95,3
VA 1	Valladolid - Puenteduero (CL-600)	10
VA 2	Puenteduero (CL-600) - Serrada (VA-405)	15
VA 3	Serrada (VA-405) - Medina del Campo (N-VI)	17,4
VA 4	Medina del Campo (N-VI) - L.P. Ávila	18,8
AV 5	L.P. Valladolid - L.P. Salamanca	18,4
SA 6	L.P. Ávila - Peñaranda	15,7

PROV.	TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
CL-612 DE VILLAMARTÍN DE CAMPOS (N-610) A ZAMORA (N-630)			119,7
PA	1	N-610 (Villamartín de Campos) - L.P. Valladolid	21,4
VA	2	L.P. Palencia - Medina de Rioseco (N-601)	14,8
VA	3	Medina de Rioseco (N-601) - L.P. Zamora	22,1
ZA	4	L.P. Valladolid - Villalpando (N-VI)	10,5
ZA	5	Villalpando (N-VI) - Castronuevo (ZA-720)	20,5
ZA	6	Castronuevo (ZA-720) - Zamora (N-630)	30,4
CL-613 DE PALENCIA A SAHAGÚN			58,1
PA	1	Palencia - Paredes de Nava (P-960)	17,1
PA	2	Paredes de Nava (P-960) - Cisneros	16,2
PA	3	Cisneros - L.P. León	15,3
LE	4	L.P. Palencia - Sahagún (N-120)	9,5
CL-615 DE PALENCIA (CL-613) A GUARDO (CL-626)			95,0
PA	1	Palencia - Villadavín (P-960)	18,3
PA	2	Villadavín (P-960) - Carrión de los Condes (N-120)	21,2
PA	3	Carrión de los Condes (N-120) - P-225	26,5
PA	4	P-225 - Guardo (CL-626)	29
CL-619 DE MAGAZ (N-620) A ARANDA			76,3
PA	1	Magaz (N-620) - Baltanás (P-130)	15,3
PA	2	Baltanás (P-130) L.P. Burgos	19,7
BU	3	L.P. Palencia - La Horra (BU-130)	23,1
BU	4	La Horra (BU-130) - Aranda de Duero (N-I)	18,2
CL-620 DE LÍMITE C.A. PAÍS VASCO (VIZCAYA) A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO			4,7
BU	1	Límite C.A. País Vasco (Vizcaya) - Límite C.A. País Vasco (Alava)	4,7
CL-621 DE MAYORGA A HOSPITAL DE ORBIGO (N-120) POR VALENCIA DE DON JUAN			61,6
VA	1	Mayorga (N-601)- L.P. León	8,6
LE	2	L.P. Valladolid - N-630	22,5
LE	3	N-630 - Santa María del Páramo (CL-622)	14,8
LE	4	Santa María del Páramo (CL-622) - Hospital de Órbigo	15,7
CL-622 DE RIBASECA (N-630) A LA BAÑEZA (N-VI)			41,7
LE	1	Ribaseca (N-630) - Sta. M ^a . Del Páramo (CL-621)	27,4
LE	2	Sta. M ^a . Del Páramo (CL-621) - La Bañeza (N-VI)	14,3
CL-623 DE SAN ANDRES DE RABANEDO A LA MAGDALENA (CL-626)			27,0
LE	1	San Andres de Rabanedo - La Magdalena (CL-626)	27
CL-624 DE PUENTE VILLARENTE (N-601) A BOÑAR (N-621)			37,4
LE	1	Puente Villarente - Devesa	19
LE	2	Devesa (Cruce con N-621) - Boñar	18,4
CL-626 DE LÍMITE DE C.A. ASTURIAS A AGUILAR DE CAMPOÓ POR LA ROBLA Y GUARDO			238,8
LE	1	Límite C.A. Asturias - Piedrafita de Babia (LE-495)	23,7
LE	2	Piedrafita de Babia (LE-495) - Puente Orugo (LE-481)	17,2
LE	3	Puente Orugo (LE-481) - LE-473	15,3
LE	4	LE-473 - Otero de las Dueñas (CL-623)	26,6
LE	5	Otero de las Dueñas (CL-623) - Robles de la Valcueva (LE-311)	24,5
LE	6	Robles de la Valcueva (LE-311) - La Vega de Boñar (CL-624)	16,7
LE	7	La Vega de Boñar (CL-624) - Cistierna (N-621)	22,6
LE	8	Cistierna (N-621) - L.P. Palencia	24,0
PA	9	L.P. León - P-214	16,5
PA	10	P-214 - Cervera de Pisuerga	27,3
PA	11	Cervera de Pisuerga - Aguilar de Campoo (N-611)	24,4
CL-627 DE CERVERA DE PISUERGA (CL-626) A LÍMITE C.A. CANTABRIA			29,7
PA	1	Cervera de Pisuerga (CL-626) - Límite C.A. Cantabria	29,7

PROV.	TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
CL-628 DE MEDINA DE POMAR A VILLARCAYO			7,7
BU	1	Medina de Pomar - Villarcayo	7,7
CL-629 DE SOTOPALACIOS (N-623) A C.A. PAIS VASCO POR VILLARCAYO			99,0
BU	1	Sotopalacios (N-623) - BU-502	25,6
BU	2	BU-502 - N-232	26,7
BU	3	N-232 - N-629	19,7
BU	4	N-629 - BU-554	17,2
BU	5	BU-554 - Límite C.A. País Vasco (Vizcaya)	9,8
CL-630 DE N-623 A LÍMITE C.A. CANTABRIA			2,8
BU	1	N-623 - Límite C.A. Cantabria	2,8
CL-631 DE PONFERRADA A VILLABLINO (CL-626)			60,9
LE	1	Ponferrada (N-VI) - Cubillos	5,3
LE	2	Cubillos - Toreno (LE-463) (Autovía)	13
LE	1	Toreno (LE-483) - Cruce Páramo del Sil	16,6
LE	2	Cruce Páramo del Sil - Villablino (CL-626)	26,0
CL-632 DE BRIVIESCA (N-I) A CORNUDILLA (N-232)			20,1
BU	1	Briviesca - Cornudilla	20,1
CL-635 DE BURÓN (N-625) A LÍMITE C.A. ASTURIAS (PUERTO DE TARNA)			21,7
LE	1	Burón (N-625) - Límite C.A. de Asturias (Puerto de Tarna)	21,7
TOTAL LONGITUD RED BÁSICA			2.556,5

Tramos de la red complementaria preferente

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
AV-100 DE BARCO DE AVILA (N-110) A L.P. SALAMANCA		17,2
1	De N-110 - L.P. Salamanca	17,2
AV-102 DE PIEDRAHITA (N-110) A L.P. SALAMANCA		13,2
1	De N-110 (Piedrahita) - L.P. Salamanca	13,2
AV-105 DE AREVALILLO (CL-510) A L.P. SALAMANCA		20,1
1	De CL-510 (Arevalillo) - L.P. Salamanca	20,1
AV-110 DE AVILA (N-501) A AV-105		52,2
1	De N-501 (Ávila) - AV-114 (Muñico)	28,6
2	AV-114 (Muñico) - AV-105	23,6
AV-502 DE NAVALPERAL (CL-505) A LÍMITE C.A. MADRID (N-403)		32,0
1	Navalperal de Pinares - Cebreros	20,3
1	Cebreros - N-403 (Límite C.A. Madrid)	11,7
AV-512 DE CEBREROS A EL TIEMBLO (N-403)		7,2
2	Cebreros - El Tiemblo	7,2
AV-562 DE CEBREROS (AV-502) A LÍMITE C.A. MADRID		14,3
1	Cebreros (AV-502) - Límite C.A. Madrid	14,3
AV-800 DE N-501 A VILLANUEVA DEL ACERAL (CL-605)		26,1
1	N-501 - Fontiveros	10,1
2	Fontiveros - CL-605 (Villanueva del Aceral)	16
AV-804 DE AVILA (N-501) A ARÉVALO		44,9
1	Ávila (N-501) - Hernansancho	21,1
2	Hernansancho - Arévalo	23,8
AV-900 DE ÁVILA (N-403) - BURGOHONDO (AV-902)		34,8
1	Ávila (N-403) - Intersección Riofrío	10,2
2	Intersección Riofrío - Navalmoral	17,1
1	AV-905 (Navalmoral) - AV-902 (Burgohondo)	7,5
AV-904 DE N-403 A CL-501		3,0
1	N-403 a CL-501	3
AV-905 DE VENTA DEL OBISPO (N-502) EL BARRACO (N-403)		46,9
1	Venta del Obispo (N-502) - AV-902	22,4
2	AV-902 - Navalmoral	13,5
3	Navalmoral - El Barraco	11
AV-922 DE MOMBELTRÁN (N-502) A LÍMITE C.A. CASTILLA - LA MANCHA		36,5
1	N-502 (Mombeltrán) - AV-913	11,9
2	AV-913 - Pedro Bernardo	14
3	Pedro Bernardo - Límite C.A. Castilla - La Mancha (Toledo)	10,6
AV-923 DE N-502 A ARENAS DE SAN PEDRO		6,3
1	N-502 - Arenas de San Pedro	6,3
AV-925 DE RAMACASTAÑAS (N-502) A ARENAS DE SAN PEDRO		4,7
1	Ramacastañas - Arenas de San Pedro	4,7
AV-941 DE N-502 A EL BARCO DE AVILA (N-110)		52,3
1	N-502 - AV-931 (Hoyos del Espino)	15,3
2	AV-931 (Hoyos del Espino) - N-110 (El Barco)	37,0
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		411,7

Tramos de la red complementaria preferente

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
BU-101 DE VILLAHOZ (N-622) A N-620		
1	N-622 (Villahoz) - N-620	18,8
BU-120 DE N-122 A ROA DE DUERO		
1	N-122 - Roa de Duero	15,5
BU-130 DE N-I A L.P. VALLADOLID POR ROA		
1	N-I - CL-619 (La Horra)	21,5
2	CL-619 (La Horra) - L.P. Valladolid	18,7
BU-140 DE TORTOLES DE ESGUEVA (CL-619) A L.P. PALENCIA		
1	CL-619 (Tortoles de Esgueva) - L.P. Palencia	2,6
BU-400 DE MELGAR DE FERNAMENTAL (N-120) A N-620		
1	N-120 (Melgar de Fernamental) - BU-405 (Catrojeriz)	15,6
2	BU-405 (Catrojeriz) - N-620	15,7
BU-405 DE CASTROJERIZ (BU-400) A L.P. PALENCIA		
1	BU-400 (Castrojeriz) - L.P. Palencia	11,7
BU-406 DE VILLANUEVA DE ARGAÑO (N-120) A ESTEPAR (N-620)		
1	Villanueva de Argaño (N-120) - Estepar (N-620)	12,1
BU-525 DE N-I A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO		
1	N-I - Límite C.A. País Vasco	11,8
BU-526 DE BERCEDO (CL-629) A SONCILLO (N-232)		
1	Bercedo (CL-629) - BU-562	16,8
2	BU-562 - Soncillo (N-232)	20,4
BU-530 DE TRESPADERNE A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO		
1	Trespaderne - BU-532	14,7
2	BU-532 - Límite C.A. País Vasco (Álava)	8,7
BU-542 DE N-629 A ESPINOSA DE LOS MONTEROS (BU-556)		
1	N-629 a Espinosa de los Monteros	5,2
BU-550 DE TRESPADERNE (BU-530) A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO		
1	Trespaderne (BU-530) - BU-551	15,7
2	BU-551 - BU-552	11,1
3	BU-552 - Límite C.A. País Vasco (Álava)	17,7
BU-551 DE BU-550 A MEDINA DE POMAR		
1	BU-550 - Medina de Pomar	18,8
BU-552 DE BERBERANA A EL RIBERO (N-629)		
1	Berberana - BU-550	15,6
2	BU-550 - N-629 (El Ribero)	26,5
BU-554 DE MERCADILLO (CL-629) A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO		
1	CL-629 (Mercadillo) - Límite C.A. País Vasco (Álava)	12,1
BU-556 DE LÍMITE C.A. PAÍS VASCO A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO POR BERBERANA		
1	Límite C.A. País Vasco - Límite C.A. País Vasco por Berberana	7,7
BU-564 DE CILLERUELO DE BEZANA A SONCILLO		
1	Cilleruelo de Bezana - Soncillo	4,7
BU-600 ACCESO AL POLÍGONO DE VILLALONQUEJAR DESDE LA A-231		
1	Acceso polígono Villalondejar desde la A-231	2,3
BU-622 DE BURGOS (N-120) A N-627		
1	N-120 (Burgos) - N-627	32,2

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
BU-627 DE VILLANUEVA DE ARGAÑO (CRUCE N-120) A L.P. PALENCIA		43,8
1	Villanueva de Argaño (N-120) - Villadiego (Cruce BU-601)	17,8
2	Villadiego (Cruce BU-601) - Sotresgudo (BU-610)	15,7
3	Sotresgudo (BU-610) - L.P. Palencia	10,3
BU-642 DE CILLERUELO DE BEZANA (N-623) A LÍMITE C.A. CANTABRIA		10,0
1	Cilleruelo de Bezana (N-623) - Límite C.A. Cantabria	10,0
BU-710 DE BRIVIESCA (N-I) A BELORADO (N-120)		21,6
1	N-I (Briviesca) - N-120 (Belorado)	21,6
BU-733 DE MIRANDA DE EBRO (BU-740) A LÍMITE C.A. LA RIOJA		5,1
1	Miranda de Ebro (BU-740) - Límite C.A. La Rioja	5,1
BU-740 DE MIRANDA DE EBRO A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO		4,0
1	Miranda de Ebro - L. C. A. País Vasco (Alava)	4,0
BU-750 DE L.C.A. PAÍS VASCO (PUERTO VITORIA) - L.C.A. PAÍS VASCO (VIZCAYA)		14,6
1	Límite C.A. País Vasco (Puerto Vitoria) - CL-127	7,2
2	CL-127 - Límite C.A. País Vasco (Moraza)	7,4
BU-800 DE BURGOS (N-620) A BURGOS (N-I)		20,3
1	N-620 - N-I	20,3
BU-811 DE N-120 A LÍMITE C.A. LA RIOJA		21,9
1	N-120 a BU-813	11,4
1	BU-813 - Límite C.A. La Rioja	10,5
BU-820 DE IBEAS DE JUARROS (N-120) A BU-825		51,2
1	N-120 (Ibeas de Juarros) - BU-813	19,8
2	BU-813 - Pineda de la Sierra	14,7
3	Pineda de la Sierra - BU-825	16,7
BU-825 DE SALAS DE LOS INFANTES (N-234) AL LÍMITE C.A. LA RIOJA		28,3
1	N-234 (Salas de los Infantes) - BU-820	17,3
2	BU-820 - Límite C.A. La Rioja	11,0
BU-901 DE CUEVAS S. CLEMENTE (N-234) A (STO. DOMINGO) (BU-910)		29,3
1	Cruce N-234 (Cuevas de S. Clemente) - BU-904 (Covarrubias)	11,8
2	BU-904 (Covarrubias) - BU-910 (Sto. Domingo de Silos)	17,5
BU-904 DE LERMA (N-I) A COVARRUBIAS		21,8
1	Lerma - Covarrubias	21,8
BU-910 DE ARANDA DE DUERO A HACINAS (N-234)		56,4
1	Aranda de Duero - Caleruega	24,1
2	Caleruega - BU-900 (Santo Domingo de Silos)	18,7
3	BU-900 (Sto. Domingo de Silos) - N-234 (Hacinas)	13,6
BU-925 DE ARANDA DE DUERO A LA GALLEGA (N-234)		52,9
1	Aranda de Duero - BU-923 (Peñaranda de Duero)	18,7
2	BU-923 (Peñaranda D.) - BU-921 (Huerta del Rey)	22,4
3	BU-921 (Huerta del Rey) - BU-921 (La Gallega)	11,8
BU-945 DE FUENTESPINA (N-I) A L.P. SEGOVIA		12,6
1	N-I (Fuentespina) - L.P. Segovia	12,6
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		768,0

**Tramos de la red
complementaria
preferente**

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
LE-110 DE LA BAÑEZA (LE-125) A L.P. ZAMORA		17,7
1	LE-125 (La Bañeza) - L.P. Zamora	17,7
LE-125 DE LA BAÑEZA (N-VI) A L.P. ZAMORA		35,4
1	N-VI (La Bañeza) - LE-133	21,4
2	LE-113 - L.P. Zamora	14,0
LE-126 DE CASTROCONTRIGO (LE-125) A LÍMITE C.A. GALICIA		66,1
1	LE-125 (Castrocontrigo) - Truchas	27,4
2	Truchas - Encinedo	20,2
3	Encinedo - Límite comunidad Galicia	18,5
LE-215 DE BOCA DE HUERGANO (N-621) - L.P. PALENCIA		18,0
1	N-621 (Boca de Huergano) - L.P. Palencia	18
LE-231 DE SAHECHORES (N-625) A ALMANZA		15,4
1	N-625 (Sahechores) - Almanza	15,4
LE-232 DE SAHAGÚN (N-120) A PUENTE ALMUHEY (CL-626)		49,7
1	N-120 (Sahagún) - LE-231 (Almanza)	33,9
2	LE-231 (Almanza) - Puente Almuhey (CL-626)	15,8
LE-311 DE LEÓN A ROBLES DE LA VALCUEVA (CL-626)		25,4
1	León - Robles de la Valcueva (CL-626)	25,4
LE-331 DE LA VEGA DE BOÑAR A LÍMITE C.A. ASTURIAS		41,6
1	La Vega de Boñar - Puebla de Lillo	26,8
2	Puebla de Lillo - Límite C.A. Asturias	14,8
LE-420 DE LA BAÑEZA (N-VI) A LA MAGDALENA (LE-493)		60,2
1	La Bañeza - Hospital de Órbigo (N-120)	17,4
2	Hospital de Órbigo (N-120) - Villanueva de Carrizo (LE-441)	17,0
3	Villanueva de Carrizo - La Magdalena	25,8
LE-440 DE MONTEJOS DEL CAMINO (LE-441) A N-120		3,0
1	Montejos del Camino - N-120	3,0
LE-441 DE S. ANDRÉS DE RABANEDO A VILLANUEVA DE CARRIZO (LE-420)		20,3
1	S. Andrés de Rabanedo - Villanueva de Carrizo	20,3
LE-450 DE N-VI A POLÍGONO DE BRAÑUELAS		5,6
1	N-VI - Polígono de Brañuelas	5,6
LE-451 DE ASTORGA (N-120) A LE-493 RIELLO		51,4
1	N-120 (Astorga) - Quintana del Castillo	23,6
2	Quintana del Castillo - La Garandilla (LE-460)	17,8
3	La Garandilla - Riello	10,0
LE-460 DE TORRE DEL BIERZO (N-VI) A CL-623		65,6
1	N-VI (Torre del Bierzo) a Tremor de Arriba	20,0
2	Tremor de Arriba - LE-451 (La Garandilla)	26,9
3	La Garandilla (LE-451) - CL-623	18,7
LE-463 DE SAN ROMAN DE BEMBIBRE (N-VI) A TORENO (CL-631)		13,7
1	N-VI (San Román) - CL-631 (Toreno)	13,7
LE-473 DE POLA DE GORDÓN (N-630) A PANTANO DE LUNA (CL-626)		22,3
1	Pola de Gordón - Pantano de Luna	22,3
LE-481 DE PUENTE ORUGO (CL-626) A LÍMITE C.A. ASTURIAS		15,9
1	Puente Orugo - Límite C.A. Asturias	15,9
LE-493 DE LA MAGDALENA (CL-626) A RIOSCURO (CL-626)		53,4
1	La Magdalena - Vegarienza	23,2
2	Vegarienza - Rioscuro (CL-626)	30,2

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
LE-495 DE PIEDRAFITA (CL-626) A LÍMITE C.A. ASTURIAS		8,3
1	Piedrafita - Límite C.A. Asturias	8,3
LE-497 DE CABOALLES (CL-626) A LÍMITE C.A. ASTURIAS		10,4
1	Caboalles - Límite C.A. Asturias	10,4
LE-512 DE MANSILLA DE LAS MULAS (N-601) A L.P. ZAMORA		58,8
1	N-601 (Mansilla de las Mulas) A-231 (Palanquinos)	9,3
2	A-231 (Palanquinos) - Valencia de D. Juan	18,2
3	Valencia de D. Juan - Valderas	25,6
4	Valderas - L.P. Zamora	5,7
LE-521 DE MATA LLANA (N-601) A VALENCIA DE D.JUAN (CL-621)		17,3
1	Matallana (N-601) - Valencia D. Juan (CL-621)	17,3
LE-711 DE PONFERRADA A CL-631 POR FABERO		45,9
1	Ponferrada - Fabero	27,7
2	Fabero - CL-631	18,2
LE-713 DE FUENTES NUEVAS (N-VI) A VILLA FRANCA DEL BIERZO (N-VI)		15,3
1	Fuentes Nuevas - Cacabelos	9,2
2	Cacabelos - Villafranca	6,1
LE-715 DE FRESNEDO (CL-631) A FABERO POR BERLANGA		15,5
1	CL-631 (Fresnedo) - Berlanga	8,0
2	Berlanga - Fabero	7,5
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		752,2

Palencia

Tramos de la red complementaria preferente

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
P-103 DE L.P. VALLADOLID A L.P. VALLADOLID POR CUBILLOS DE CERRATO		7,6
1	L.P. Valladolid - L.P. Valladolid	7,6
P-130 DE BALTANÁS (CL-619) A TORQUEMADA		12,7
1	Baltanás - Torquemada	12,7
P-140 DE L.P. BURGOS A L.P. VALLADOLID		4,4
1	L.P. Valladolid - L.P. Burgos	4,4
P-215 DE GUARDO (CL-626) A L.P. LEÓN		8,9
1	CL-626 (Guardo) - L.P. León	8,9
P-220 DE AGUILAR DE CAMPOO A BRAÑOSERA		18,8
1	Aguilar de Campoo - Brañosera	18,8
P-225 DE CANTORAL DE LA PEÑA (CL-626) A CL-615		40,1
1	CL-626 - P-223	20,8
2	P-223 - CL-615	19,3
P-227 DE CL-626 A HERRERA DE PISUERGA (N-611)		34,9
1	CL-626 - P-222	18,8
2	P-222 - Herrera de Pisuerga	16,1
P-230 DE HERRERA DE PISUERGA (P-227) A P-225		30,6
1	P-227 (Herrera de Pisuerga) - P-232	8,9
2	P-232 - P-225	21,7
P-235 DE SALDAÑA (CL-615) A N-120		20,0
1	CL-615 (Saldaña) - N-120	20,0
P-405 DE PALENCIA A L.P. BURGOS		35,6
1	Palencia - P-411	13,2
2	P-411 - P-431 (Astudillo)	15,5
3	P-431 (Astudillo) - L.P. Burgos	6,9
P-412 DE TORQUEMADA (N-620) A ASTUDILLO (P-405)		19,5
1	Torquemada (N-620) - Astudillo (P-405)	19,5
P-431 DE FROMISTA (N-611) A ASTUDILLO (P-405)		13,2
1	De N-611 - P-405 (Astudillo)	13,2
P-627 DE HERRERA DE PISUERGA (N-611) A L.P. BURGOS		3,6
1	Herrera de Pisuerga (N-611) - L.P. Burgos	3,6
P-900 DE PALENCIA A N-611 POR VILLAMURIEL DE CERRATO		7,6
1	Palencia - N-611	7,6
P-901 DE PALENCIA A VILLERÍAS (CL-612)		30,8
1	Palencia - P-903	15,1
2	P-903 - CL-612	15,7
P-905 DE N-120 A A L.P. VALLADOLID POR VILLADA		25,7
1	N-120 - Villada	13,6
2	Villada - L.P. Valladolid	12,1
P-922 DE VILLERÍAS A VILLARRAMIEL		12,3
3	CL-612 - Villarramiel	12,3
P-953 DE LA VENTA (CL-615) A VILLARRAMIEL (N-610)		33,2
1	La Venta - Becerril de Campos	7,1
2	Becerril de Campos (CL-613) - Fuentes de Nava (P-940)	12,4
3	Fuentes de Nava (P-940) - Villarramiel (N-610)	13,7
P-972 DE VILLADA (CL-613) A CERVATOS DE LA CUEZA (N-120)		15,0
1	Villada - N-120	15,0
P-980 DE N-120 A FROMISTA (N-611)		18,7
1	N-120 - N-611	18,7
P-990 LA VENTA - MONZÓN DE CAMPOS		5,7
1	La venta - Monzón de Campos	5,7
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		398,9

Tramos de la red complementaria preferente

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
SA-100 DE N-630 A L.P. ÁVILA		5,6
1	N-630 - L.P. Ávila	5,6
SA-102 DE SORIHUELA (N-630) - L.P. AVILA		22,2
1	N-630 (Sorihuela) - Puente del Congosto	16,5
2	Puente Congosto - L.P. Ávila	5,7
SA-105 DE PEÑARANDA DE BRACAMONTE (N-501) A L.P. AVILA		23,1
1	N-501 (Peñaranda) - SA-113 (Macotera)	10,1
2	SA-113 (Macotera) - L.P. Avila	13,0
SA-114 DE PEÑARANDA DE B. (SA-105) A FRESNO (N-630)		44,4
1	SA-105 (Peñaranda) - CL-510 (Alba de Tormes)	27,8
2	Alba de Tormes (CL-510) - Fresno (N-630)	16,6
SA-201 DE CRUCE CON SA-215 A LIMITE PROVINCIA DE CACERES		37,9
1	SA-215 - El Cabaco	11,2
2	EL Cabaco -La Alberca	10,1
3	La Alberca - Límite provincia de Caceres	16,6
SA-205 DE VECINOS A SA-220		38,1
2	Vecinos (SA-211) - Santibáñez de la Sierra (SA-220)	38,1
SA-210 DE VECINOS (SA-205) A TAMAMES		24,7
1	Cruce con CL-512 - Tamames	24,7
SA-215 DE FUENTE DE SAN ESTEBAN (N-620) A SA-220		32,8
1	N-620 (Fte. S. Esteban) - SA-210 (Tamames)	19,3
2	SA-210 (Tamames) - SA-220	13,5
SA-220 DE BÉJAR (N-630) A CIUDAD RODRIGO (N-620)		96,4
1	N-630 (Bejar) - SA-214 (Cristobal)	19,8
2	SA-214 (Cristobal) a SA-225	13,1
3	SA-225 - SA-215	19,3
4	SA-215 - Morasverdes	20,6
5	Morasverdes - Ciudad Rodrigo	23,6
SA-225 DE SA-220 A LÍMITE C.A. EXTREMADURA		21,7
1	SA-220 - Límite C.A. Extremadura	21,7
SA-300 DE SALAMANCA A LEDESMA (SA-305)		30,1
1	Salamanca - Almenara de Tormes	14,9
2	Almenara de Tormes - SA-305 (Ledesma)	15,2
SA-305 DE FUENTE DE SAN ESTEBAN (SA-315) - L.P. ZAMORA		52,3
1	SA-315 - Sando	23,9
2	Sando - CL-517	9,7
3	CL-517 - L.P. Zamora	15,6
4	L.P. Zamora - L.P. Zamora	3,1
SA-311 DE LEDESMA A L.P. ZAMORA		16,4
1	Ledesma - L.P. Zamora	16,4
SA-315 DE N-620 A L.P. ZAMORA		65,2
1	N-620 - CL-517 (Vitigudino)	30,6
2	CL-517 (Vitigudino) - Trabanca	26,3
3	Trabanca - L.P. Zamora	8,3
SA-324 DE CIUDAD RODRIGO (N-620) A LUMBRALES (CL-517)		47,4
1	Ciudad Rodrigo - Castillejo	15,0
2	Castillejo - San Felices	22,7
3	San Felices - Lumbrales	9,7
SA-605 DE SALAMANCA - L.P. ZAMORA POR LA VELLES		25,5
1	Salamanca - SA-601 (La Velles)	11,9
2	SA-601 (La Velles) - L.P.	13,6
SA-810 DE ENCINAS DE ABAJO (N-501) A CANTALAPIEDRA (CL-605)		31,5
1	N-501(Encinas de Abajos) a Babilafuente	5,8
2	Babilafuente - SA-801	15,1
3	SA-801 - Cantalapiedra	10,6
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		615,3

Tramos de la red complementaria preferente

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
SG-145 DE AYLLÓN (N-110) A LÍMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA		21,3
1	N-110 - Límite C.A. Castilla - La Mancha	21,3
SG-205 DE CEREZO DE ABAJO (N-I) A CUELLAR (CL-601)		64,9
1	N-I (Cerezo de Abajo) - SG-232	18,8
2	SG-232 - CL-603 (Cantalejo)	10,9
3	CL-603 (Cantalejo) - SG-212 (Hontalbilla)	18,8
4	SG-212 (Hontalbilla) - CL-601 (Cuellar)	16,4
SG-222 DE TUREGANO (CL-603) A NAVALMANZANO (CL-601)		24,7
1	CL-603 (Turegano) - Aguilafuente	12,4
2	Aguilafuente - CL-601 (Navalmanzano)	12,3
SG-223 DE CUELLAR (CL-601) A L.P. VALLADOLID		9,0
1	CL-601 (Cuellar) - L.P. Valladolid	9,0
SG-232 DE BOCEGUILLAS (N-I) A SG-205		22,1
1	Boceguillas (N-I) - Sepulveda (SG-241)	10,5
2	Sepulveda (SG-241) - Cruce SG-205	11,6
SG-234 DE CASTILLEJO DE MESLEÓN A SG-232		6,2
1	Castillejo de Mesleón - SG-232	6,2
SG-332 DE NAVALMANZANO (CL-601) A NAVAS DE ORO (SG-342)		15,8
1	CL-601 (Navalmanzano) - SG-342	15,8
SG-342 DE CUELLAR (CL-601) A STA. M^a LA REAL DE NIEVA (CL-605))		43,8
1	CL-601 (Cuellar) - SG-333	11,1
2	SG-333 - Navas de Oro	15,0
3	Navas de Oro - CL-605 (Sta. María la Real de Nieva)	17,7
SG-343 DE NAVA DE LA ASUNCIÓN (SG-342) A L.P. VALLADOLID		17,1
1	SG-342 (Nava de la Asunción) - L.P. Valladolid	17,1
SG-945 DE AYLLÓN (N-110) A L.P. BURGOS		29,6
1	N-110 (Ayllón) - L.P. Burgos	29,6
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		254,5

Tramos de la red complementaria preferente

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
SO-100 DE N-111 A BERLANGA DE DUERO		46,0
1	N-111 - Quintana redonda	17,4
2	Quintana Redonda - Fuentepinilla	15,3
3	Fuentepinilla - Berlanga de Duero	13,3
SO-132 DE N-II A SO-160 POR BARAHONA		62,4
1	N-II - Barahona	28,4
2	Barahona (CL-101) - La Riba de Escalote (SO-150)	16,8
3	La Riba de Escalote (SO-150) - SO-160	17,2
SO-135 DE RETORTILLO (SO-160) A L.P. SEGOVIA POR LICERAS		37,4
1	Retortillo (SO-160) - Montejo de Tiernes	21,2
2	Montejo de Tiernes - L.P. Segovia	16,2
SO-160 DEL BURGO DE OSMA (N-122) A LÍMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA		42,1
1	Burgo de Osma - Recuerda	18,8
2	Recuerda - Límite C.A. Castilla la Mancha	23,3
SO-340 DE ALMENAR DE SORIA (N-234) A MONTEAGUDO DE LAS V (CL-116)		38,1
1	N-234 (Almenar) - CL-101 (Gómara)	7,3
2	CL-101 - SO-330	14,8
3	SO-330 - CL-116 (Monteagudo de las Vicarias)	16,0
SO-380 DE MATALEBRERAS (N-122) A OLVEGA (CL-101)		8,9
1	N-122 (Matalebreras) - CL-101 (Olvega)	8,9
SO-615 DE GARRAY (N-111) A LÍMITE C.A. LA RIOJA		48,7
1	N-111 - Ausejo de la Sierra	10,6
2	Ausejo de la Sierra - SO-650	10,2
3	SO-650 - Yanguas	18,6
4	Yanguas - Límite C.A. La Rioja	9,3
SO-650 DE PUERTO DE ONCALA (SO-615) A S. PEDRO MANRIQUE		13,0
1	Puerto de Oncala - S. Pedro Manrique	13,0
SO-800 DE TOLEDILLO (N-234) A EL ROYO (SO-820)		14,8
1	Toledillo (N-234) - El Royo (SO-820)	14,8
SO-820 DE N-111 A MOLINOS DE DUERO (CL-117)		38,0
1	N-111 - El Royo	21,6
1	El Royo - Molinos de Duero (CL-117)	16,4
SO-830 DE VINUESA (SO-820) A LÍMITE C.A. LA RIOJA		31,5
1	SO-820 (Vinuesa) - Puerto de Santa Ines	17,3
2	Puerto de Santa Inés - Límite C.A. La Rioja	14,2
SO-920 DE BURGO DE OSMA (N-122) A S. LEONARDO YAGÜE (N-234)		33,9
1	Burgo de Osma - Ucero	15,1
2	Ucero - N-234 (S. Leonardo Yagües)	18,8
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		414,8

Tramos de la red complementaria preferente

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
VA-103 DE N-620 A ESGUEVILLAS DE ESGUEVA (VA-140)		13,6
1	N-620 - L.P. Palencia	8,3
2	L.P. Palencia - Esguevillas de Esgueva	5,3
VA-113 DE VA-140 A N-620		12,6
1	VA-140 - N-620	12,6
VA-130 DE N-122 A L.P. BURGOS		1,4
1	N-122 - L.P. Burgos	1,4
VA-140 DE VALLADOLID A L.P. PALENCIA		55,5
1	Valladolid - VA-101	32,0
1	VA-101 - L.P. Palencia	23,5
VA-223 DE PEÑAFIEL (N-122) A L.P. SEGOVIA		20,6
1	N-122 (Peñafiel) - L.P. Segovia	20,6
VA-301 DE ARRABAL DE PORTILLO (CL-601) A MOJADOS (N-601)		7,3
1	CL-601 (Arrabal de Portillo) - N-601 (Mojados)	7,3
VA-343 DE N-601 A L.P. SEGOVIA		2,8
1	N-601 - L.P. Segovia	2,8
VA-404 DE MEDINA DEL CAMPO A MOJADOS (N-601)		26,7
1	Medina del Campo - Matapozuelos	16,1
1	Matapozuelos - N-601 (Mojados)	10,6
VA-405 DE TORDESILLAS A OLMEDO		36,0
1	Tordesillas - VA-404	21,0
2	VA-404 - Olmedo	15,0
VA-410 DE OLMEDO (CL-112) A ATAQUINES (N-VI)		16,4
1	Olmedo (CL-112) - Ataquines (N-VI)	16,4
VA-505 DE MEDINA DE RIOSECO A VILLADEFRADES (N-VI)		24,9
1	Medina de Rioseco - N-VI (Villadefrades)	24,9
VA-514 DE ZARATÁN (N-601) A TORRELOBATÓN (VA-515)		24,2
1	N-601 (Zaratán) - VA-515 (Torrelobatón)	24,2
VA-515 TORDESILLAS A MEDINA DEL RIOSECO (N-601)		44,1
1	Tordesillas - VA-514 (torrelobatón)	17,2
2	VA-514 (torrelobatón) - VA-510 (Castromonte)	14,4
3	VA-510 (Castromonte) - N-601 (Medina de Rioseco)	12,5
VA-602 DE N-620 A L.P. ZAMORA		6,2
1	N-620 - L.P. Zamora	6,2
VA-705 DE VILLADEFRADES (N-VI) AL L.P. ZAMORA		15,1
1	N-VI (Villadefrades) - L.P. Zamora	15,1
VA-801 DE ATAQUINES (N-VI) A ALAEJOS (N-620)		40,9
1	Ataquines (N-VI) - Fuente el Sol (CL-610)	11,3
2	Fuente el Sol (CL-602) - Castrejón (VA-800)	21,6
3	Castrejón (VA-800) - Alaejos (N-620)	8,0
VA-905 DE MEDINA DE RIOSECO (N-601) AL L.P. PALENCIA		28,5
1	N-601 (Medina de R.) - N-610 (Villalón de Campos)	21,4
2	N-610 (Villalón de Campos) - L.P. Palencia	7,1
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		376,8

Tramos de la red complementaria preferente

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
ZA-100 DE SANTOVENIA (N-630) A TÁBARA (N-631)		
1	Santovenia - Morales de Valverde	20,7
2	Morales de Valverde - N-631	15,3
ZA-104 DE PUEBLA DE SANABRIA (N-525) A MONCABRIL (LAGO DE SANABRIA)		
1	N-525 - Moncabril (Lago de Sanabria)	16,0
ZA-105 CAMARZANA DE TERA (N-525) A N-631		
1	N-525 (Camarzana de Tera) - N-631	10,3
ZA-110 DE CAMARZANA DE TERA (N-525) A L.P. LEÓN		
1	L.P. León - N-525 (Camarzana de Tera)	18,7
ZA-125 DE PALACIOS DE SANABRIA (N-525) A L.P. LEÓN		
1	L.P. León - Espadañedo	14,7
1	Espadañedo - N-525 (Palacios de Sanabria)	18,8
ZA-302 DE EL CUBO DE LA TIERRA DEL VINO (N-630) A BERMILLO DE S. (CL-527)		
1	N-630 (El Cubo de la Tierra del Vino) - ZA-320	24,8
2	ZA-320 - CL-527 (Bermillo de Sayago)	12,6
ZA-305 DE N-630 A LÍMITE PROVINCIA SALAMANCA		
1	N-630 - Peñausende	24,2
2	Peñausende - L.P. Salamanca	17,8
ZA-311 DE MORALINA (CL-529) A L.P. SALAMANCA		
1	CL-529 (Moralina) - CL-527 (Bermillo de Sayago)	13,1
2	CL-527 (Bermillo de Sayago) - L.P: Salamanca	17,3
ZA-315 DE CL-527 A L.P. SALAMANCA		
1	CL-527 - L.P. Salamanca	6,5
ZA-324 DE RICOBAYO (N-122) A PORTUGAL POR MORALINA		
1	Ricobayo (N-122) - Moralina	17,1
2	Moralina - Límite Portugal	11,9
ZA-325 DE ZA-305 AL POLÍGONO DE LOS LLANOS		
1	CL-527 - ZA-320	1,8
ZA-330 DE CL-527 A PUEBLICA DE CAMPEAN (ZA-320)		
1	CL-527 - ZA-320	9,2
ZA-512 DE VILLALPANDO (CL-612) A L.P. LEÓN		
1	Villalpando (CL-612) - L.P. León	18,9
ZA-602 DE EL CUBO DE LA TIERRA DEL VINO (N-630) A L.P. VALLADOLID		
1	N-630 (El Cubo T. del Vino) - CL-605 (Fuentesauco)	19,0
1	CL-605 (Fuentesauco) - L.P. Valladolid	19,6
ZA-605 DE TORO (CL-112) A L.P. SALAMANCA		
1	CL-112 (Toro) - ZA-601 (Bóveda de Toro)	19,2
2	ZA-601 (Bóveda de Toro) - L.P. Salamanca	18,4
ZA-705 DE TORO (N-122) A L.P. VALLADOLID		
1	Toro (N-122) - L.P. Valladolid	11,8
ZA-711 DE CL-612 A N-122		
1	CL-612 - N-122	9,9
ZA-715 DE VILLALPANDO (N-VI) A VILLAFAFILA		
1	Villalpando (N-VI) - Villafafila	15,7
ZA-912 DE N-631 A ALCAÑICES (N-122)		
1	N-631 - S. Pedro de las Herrerías	20,7
1	S. Pedro de las Herrerías - N-122 (Alcañices)	20,7
ZA-925 DE PUEBLA DE SANABRIA (N-525) A LÍMITE FRONTERA PORTUGAL		
1	Puebla de Sanabria - Límite frontera Portugal	22,4
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		467,1

Tramos de la red complementaria local

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
AV-104 DE PIEDRAHITA (AV-102) A LÍMITE PROVINCIA SALAMANCA		9,2
1	Piedrahita (AV-102) - L.P. Salamanca	9,2
AV-114 SAN PEDRO DEL ARROYO DE AV-110		17,1
1	San Pedro del Arroyo - AV-110	17,1
AV-120 DE MUÑANA (N-110) A MUÑICO (AV-110)		20,0
1	Muñana (N-110) - Muñico (AV-110)	20
AV-413 DE ARÉVALO A LÍMITE PROVINCIA DE SEGOVIA		1,5
1	Arévalo - L.P. Segovia	1,5
AV-500 DE ÁVILA (N-501) A LÍMITE PROVINCIA SEGOVIA		22,5
1	Ávila (N-501) - L.P. Segovia	22,5
AV-501 DE NAVALPERAL DE PINARES (CL-505) A ALDEAVIEJA (N-501)		26,5
1	Navalperal de Pinares (CL-505) - Aldeavieja (N-501)	26,5
AV-503 DE CL-505 A CEBREROS (AV-502)		39,5
1	CL-505 - Cebreros (AV-502)	39,5
AV-504 DE CEBREROS A N-403 (PRESA DEL BURGUILLO)		6,7
1	Cebreros -N-403 (presa del Burguillo)	6,7
AV-561 DE HOYO DE PINARES (AV-502) A LÍMITE C.A. MADRID		12,3
1	Hoyo de Pinares (AV-502) - Límite C.A. Madrid	12,3
AV-810 DE ARÉVALO A N-006		1,4
1	Arévalo - N-006	1,4
AV-901 DE BURGOHONDO (AV-902) A LÍMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA (TOLEDO)		43,4
1	Burgohondo (AV-902) a Límite C.A. Castilla la Mancha	43,4
AV-902 DE BURGOHONDO (AV-900) A N-403		20,6
1	Burgohondo - N-403	20,6
AV-903 DE BURGOHONDO - AV-905		7,0
1	Burgohondo - AV-905	7
AV-910 DE CANDELEDA (CL-501) A LÍMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA		7,3
1	Candeleda - Límite C.A. Castilla la Mancha	7,3
AV-911 DE AV-915 A LÍMITE C.A. MADRID		1,6
1	AV-915 - Límite C.A. Madrid	1,6
AV-913 DE BURGOHONDO A AV-922		32,0
1	Burgohondo - AV-922	32
AV-915 DE SOTILLO DE LA ADRADA (CL-501) A LÍMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA (TOLEDO)		13,9
1	Sotillo de la Adrada - Límite C.A. Castilla la Mancha (Toledo)	13,9
AV-924 DE ARENAS DE S. PEDRO A CANDELEDA (CL-501)		20,1
1	Arenas de San Pedro - CL-501	20,1
AV-930 DE LA ADRADA (CL-501) A LÍMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA		7,4
1	La Adrada - Límite C.A. Castilla la Mancha	7,4
AV-931 DE AV-941 A REFUGIO CLUB ALPINO DE GREDOS		11,9
1	AV-941 - Refugio club alpino de Gredos	11,9
AV-932 DE PIEDRAHITA (N-110) A AV-941		27,3
1	Piedrahita - AV-941	27,3
AV-933 DE MUÑANA (N-110) A N-502		7,6
1	Muñana (N-110) - N-502	7,6
	SUMA	356,8
	TRAMOS SIN CLASIFICAR	4,9
	TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA LOCAL	361,7

Tramos de la red complementaria local

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
BU-113 DE BAHABON DE ESGUEVA (N-I) A VILLOLEVA DE ESGUEVA (CL-619)		24,0
1	Bahabón de Esgueva (N-I) - Cabanes de Esgueva (BU-130)	7,4
2	Cabanes de Esgueva (BU-130) - Villoleva de Esgueva (CL-619)	16,6
BU-114 DE N-I A VILLAFRUELA		16,2
1	N-I - Villafruela	16,2
BU-115 DE N-I A LA ESTACION DE LERMA		1,3
1	N-I - Estación de Lerma	1,3
BU-116 DE N-I A LA ESTACION DE FONTIOSO		0,9
1	N-I - Estación de Fontioso	0,9
BU-121 DE BERLANGA DE ROA (BU-120) A N-122		7,3
1	Berlanga de Roa (BU-120) - N-122	7,3
BU-122 DE ROA A FUENTECEN (N-122)		8,7
1	Roa - Fuentecen	8,7
BU-123 DE BU-122 A N-122		5,6
1	BU-122 - N-122	5,6
BU-131 DE MAMBRILLA DE CASTEJÓN (BU-134) A N-122		7,0
1	Mambrilla de Castejón (BU-134) - N-122	7,0
BU-134 DE ROA DE DUERO (BU-130) A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID		10,4
1	Roa de Duero (BU-130) - L.P. Valladolid	10,4
BU-143 DE N-622 A LIMITE PROVINCIA DE PALENCIA		4,3
1	N-622 - L.P. Palencia	4,3
BU-200 DE FUENTECEN (N-122) A N-I		17,7
1	Fuentecen (N-122) - N-I	17,7
BU-202 DE ADRADA DE HAZA (BU-200) A N-I		16,7
1	Adrada de Haza (BU-200) - N-I	16,7
BU-210 DE N-122 A LÍMITE PROVINCIA SEGOVIA		7,1
1	N-122 - L.P. Segovia	7,1
BU-211 DE NAVA DE ROA (N-122) A LÍMITE PROVINCIA SEGOVIA		3,3
1	Nava de Roa (N-122) - L.P. Segovia	3,3
BU-403 DE CASTRILLO DE MATAJUDIOS (BU-400) A LÍMITE PROVINCIA PALENCIA		7,0
1	Castrillo de Matajudios (BU-400) - L.P. Palencia	7,0
BU-404 DE VILLASANDINO (N-120) A CASTROJERIZ (BU-400)		10,7
1	Villasandino (N-120) - Castrojeriz (BU-400)	10,7
BU-434 DE ARENILLAS DE RÍO PISUERGA (BU-400) A LIMITE PROVINCIA DE PALENCIA		3,8
1	Arenillas de Río Pisuerga (BU-400) - L.P. Palencia	3,8
BU-502 DE CORNUDILLA A N-623 (MASA)		30,9
1	Cornudilla - CL-629	20,5
2	CL-629 - N-623 (Masa)	10,4
BU-504 DE BU-530 A CALZADA DE BUREBA (N-I)		27,3
1	BU-530 - Calzada de Bureba (N-I)	27,3
BU-514 DE COVANERA (N-623) A N-623 POR SEDANO		16,3
1	Covanera (N-623) - N-623	16,3
BU-520 DE QUINTANA MARTÍN GALÍNDEZ (BU-530) A FRÍAS (BU-504)		6,9
1	Quintana Martín Galíndez (BU-530) - Frías (BU-504)	6,9

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
BU-532 DE PEDROSA DE TOBALINA (BU-550) A BARCINA DEL BARCO (BU-530)		13,9
1	Pedrosa de Tobalina (BU-550) - Barcina del Barco (BU-530)	13,9
BU-553 DE BU-550 (SAN PANTALEÓN DE LOSA) A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO		5,2
1	San Pantaleón de Losa - Límite C.A. País Vasco (Álava)	5,2
BU-555 DE LÍM. PAÍS VASCO A LIM. PAÍS VASCO POR S. MILLAN DE S. ZADORNIL		2,1
2	Límite C.A. País Vasco (Álava) - Límite C.A. País Vasco (Álava)	2,1
BU-561 DE VILLARCAYO (CL-629) A SANTELICES (BU-525)		20,2
1	CL-629 (Villarcayo) - BU-525 (Santelices)	20,2
BU-562 DE VILLACOMPARADA DE RUEDA (CL-629) A QUINTANILLA DEL REBOLLAR		15,6
1	Villacomparada de Rueda (CL-629) - Quintanilla del Rebollar	15,6
BU-570 DE ESPINOSA DE LOS MONTEROS (BU-526) A LÍMITE C.A. CANTABRIA		17,1
1	Espinosa de los Monteros - Límite C.A. Cantabria	17,1
BU-571 DE LAS MACHORRAS A LÍMITE C.A. CANTABRIA		7,3
1	Las Machorras - Límite C.A. Cantabria	7,3
BU-572 DE LAS MACHORRAS A LÍMITE C.A. CANTABRIA		8,6
1	Las Machorras - Límite C.A. Cantabria	8,6
BU-574 DE N-623 A LÍMITE C.A. CANTABRIA		4,4
1	N-623 - Límite C.A. Cantabria	4,4
BU-601 DE N-623 (MASA) A N-120 (MELGAR DE FERNAMENTAL)		53,6
1	N-623 (Masa) - BU-627 (Villadiego)	30,8
2	BU-627 (Villadiego) - BU-620	8,0
3	BU-620 - N-120 (Melgar de Fernamental)	14,8
BU-610 DE SASAMÓN (BU-640) A LÍMITE PROVINCIA PALENCIA		33,6
1	Sasamón (BU-640) - Sotresgudo	21,7
2	Sotresgudo - L.P. Palencia	11,9
BU-611 DE N-623 A LÍMITE C.A. CANTABRIA		1,2
1	N-623 - Límite C.A. Cantabria	1,2
BU-621 DE VILLADIEGO (BU-601) A QUINTANAS DE VALDELUCIO (N-627)		32,1
1	Villadiego (BU-601) - Quintanas de Valdelucio (N-627)	32,1
BU-640 DE N-120 A VILLADIEGO (BU-627)		15,2
1	N-120 - Villadiego (BU-627)	15,2
BU-643 DE ESCALADA (N-623) A LÍMITE C.A. CANTABRIA		10,0
1	Escalada (N-623) - Límite C.A. Cantabria	10,0
BU-701 DE QUINTANAPAYA (N-I) A VILLALMONDAR (BU-703)		20,9
1	Quintanapaya (N-I) - Villalmondar (BU-703)	20,9
BU-702 DE N-I A VILLAESCUSA LA SOMBRÍA		6,3
1	N-I - Villaescusa la Sombría	6,3
BU-703 DE CASTIL DE PEONES (N-I) A VILAFRANCA MONTES DE OCA (N-120)		12,9
1	Castil de Peones (N-I) - Villafranca Montes de Oca (N-120)	12,9
BU-704 DE VILLALÓMEZ (BU-703) A TOSANTOS (N-120)		7,8
1	Villalómez (BU-703) a Tosantos (N-120)	7,8
BU-730 DE MIRANDA DE EBRO (N-I) A LÍMITE C.A. LA RIOJA		10,1
1	Miranda de Ebro (N-I) - Límite C.A. La Rioja	10,1

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
BU-735 DE LÍMITE C.A. LA RIOJA - LÍMITE C.A. PAÍS VASCO POR MIRANDA DE EBRO		12,4
1	Límite C.A. La Rioja - Miranda de Ebro	9,4
2	Miranda de Ebro - L. C. A. País Vasco (Alava)	3,0
BU-742 DE CL-127 (TREVIÑO) A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO		8,4
1	Treviño - Límite C.A. País Vasco	8,4
BU-744 DE CL-127 (CUCHO) A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO		3,8
1	CL-741 (Cucho) - Límite C.A. País Vasco	3,8
BU-813 DE BU-811 A BU-820		13,9
1	BU-811 - B-820	13,9
BU-822 DE QUINTANAR DE LA SIERRA (CL-117) A L.C.A. LA RIOJA		17,7
1	Quintanar de la Sierra (CL-117) - La Rioja	17,7
BU-900 DE LERMA (N-I) A BU-901		24,4
1	Lerma (N-I) - BU-901	24,4
BU-905 DE COVARRUBIAS A HORTIGÜELA (N-234)		13,2
2	Covarrubias - N-234 (Hortigüela)	13,2
BU-912 DE NI A VILLANUEVA DE GUMIEL (BU-925)		11,8
1	NI - Villanueva de Gumiel (BU-925)	11,8
BU-920 DE GUMIEL DE HIZÁN (N-I) A CALERUEGA (BU-910)		21,5
1	Gumiel de Hizán (N-I) - Caleruega (BU-910)	21,5
BU-921 DE BU-910 A HUERTA DEL REY (BU-925)		12,3
1	BU-910 - Huerta del Rey (BU-925)	12,3
BU-923 DE CALERUEGA (BU-910) A LA VID (N-122)		24,3
1	Caleruega (BU-910) - La Vid (N-122)	24,3
BU-930 DE SAN JUAN DEL MONTE (BU-925) A BU-945		16,9
1	S. Juan del Monte (BU-925) - BU-945	16,9
BU-932 DE NI A BU-930		8,8
1	NI - BU-930	8,8
BU-934 DE BU-925 A LÍMITE PROVINCIA SORIA		10,5
1	BU-925 -L.P. Soria	10,5
SUMA		731,4
TRAMOS SIN CLASIFICAR		28,5
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA LOCAL		759,9

**Tramos de la red
complementaria local**

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
LE-106 DE N-VI A BEMBIBRE		13,7
1	Manzanal (N-VI) - Bembibre	13,7
LE-111 DE NOGAREJAS (LE-125) A LÍMITE PROVINCIA ZAMORA		4,0
1	Nogarejas (LE-125) - L.P. Zamora	4,0
LE-114 DE LA BAÑEZA (LE-125) A SAN ADRIAN DEL VALLE (N-VI)		28,2
1	La Bañeza (LE-125) - San Adrian del Valle	28,2
LE-133 DE ASTORGA (N-VI) A LE-125		32,0
1	Astorga (N-VI) - Destriana	15,3
2	Destriana - LE-125	16,7
LE-142 DE ASTORGA (N-VI) A PONFERRADA		54,9
1	Astorga (N-VI) - Sta. Colomba de Somoza	15,5
2	Sta. Colomba de Somoza - Riego de Ambrós	27,6
3	Riego de Ambrós - Ponferrada	11,8
LE-211 DE ALMANZA (LE-232) A VALLE DE LAS CASAS (CL-626)		13,6
1	Almanza (LE-232) - Valle de las Casas (LE-626)	13,6
LE-213 DE VILLARENTE (N-601) A GRADEFES (N-625)		23,5
1	Villarente (N-601) - Gradefes (N-625)	23,5
LE-230 DE LE-215 A LE-234		2,2
1	LE-215 - LE-234	2,2
LE-233 DE BESANDE (LE-215) A EMBALSE DE RIAÑO		12,1
1	Besande (LE-215) - Embalse de Riaño	12,1
LE-234 DE PUENTE ALMUHEY (CL-626) A LE-233		23,1
1	de Puente Almuhey (CL-626) - LE-233	23,1
LE-243 DE PORTILLA DE LA REINA (N-621) A POSADA DE VALDEÓN		20,4
1	Portilla de la Reina (N-621) - Posada de Valdeón	20,4
LE-315 ROBLES DE LA VALCUEVA (CL-626) A LÍMITE C.A. ASTURIAS		30,6
1	Robles de la Valcueva (CL-626) - Cármenes (LE-312)	16,8
2	Cármenes (LE-312) - Límite C.A. Asturias	13,8
LE-321 DE DEVESA (N-621) A LÍMITE C.A. ASTURIAS		44,8
1	Devesa (N-621) - La Vecilla (CL-626)	17,0
2	La Vecilla (CL-626) - Límite C.A. Asturias	27,8
LE-333 DE PUEBLA DE LILLO (LE-331) A PUERTO DE TARNA		14,4
1	Puebla de Lillo (LE-331) - Puerto de Tarna	14,4
LE-411 DE VILLAMAÑAN (CL-621) A SALUDES DE CASTROPONCE (N-VI)		24,1
1	Villamañán (CL-612) - Saludes de Castroponce (N-VI)	24,1
LE-412 DE VILLAQUEJIDA (N-630) A CEBRONES (N-VI)		21,1
1	Villaquejida (N-630) - LE-411	9,8
2	LE-411- Cebrones (N-VI)	11,3
LE-413 DE VILLANUEVA DE CARRIZO (LE-441) A N-VI		45,3
1	Villanueva de Carrizo (LE-441) - Estación de Villadangos	8,6
2	Estación de Villadangos - Santa María del Páramo	19,8
3	Santa María del Páramo - N-VI	16,9
LE-443 DE VILLADANGOS (N-120) A BENAVIDES DE ÓRBIGO (LE-420)		10,5
1	Villadangos (N-120) - Benavides de Órbigo (LE-420)	10,5
LE-465 ACCESO A LA A-6 DESDE LA LE-460		5,0
1	Acceso a la A-6 desde la LE-460	5,0

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
LE-482 DE SAN EMILIANO A PINOS		2,3
1	San Emiliano - Pinos	2,3
LE-491 DE LA VEGA (LE-495) A CL-626		2,6
1	La Vega - CL-626	2,6
LE-510 DE VALENCIA DE DON JUAN (CL-621) A LÍMITE PROVINCIA ZAMORA		31,7
1	Valencia de D. Juan (CL-621) - Villaornate	12,5
2	Villaornate - L.P. Zamora	19,2
LE-513 DE VALDERAS A LÍMITE PROVINCIA ZAMORA		4,0
1	Valderas - L.P. Zamora	4,0
LE-524 DE VILLAQUEJIDA (N-630) A LÍMITE PROVINCIA ZAMORA		22,0
1	Villaquejida (N-630) - Valderas	15,9
2	Valderas - L.P. Zamora	6,1
LE-541 DE VALDERAS (LE-512) A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID		5,2
1	Valderas - L.P. Valladolid	5,2
LE-542 DE VALDERAS (LE-512) A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID POR GORDONCILLO		8,0
	Valderas - L.P. Valladolid	8,0
LE-716 DE VEGA DE ESPINAREDA A TORENO		13,9
1	Vega de Espinareda - Toreno	13,9
LE-723 DE AMBASMESTAS (N-VI) A LÍMITE C.A. GALICIA (LUGO)		13,8
1	Ambasmestas - Límite C.A. Galicia	13,8
LE-932 DE ALBIRES (N-601) A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID		1,5
1	Albires (N-601) - L.P. Valladolid	1,5
LE-941 DE SAHAGUN A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID		10,3
1	Sahagún - L.P. Valladolid	10,3
	SUMA	538,8
	TRAMOS SIN CLASIFICAR	25,2
	TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA LOCAL	564,0

Palencia

Tramos de la red complementaria local

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
P-101 DE P-110 A CUBILLAS DE CERRATO		
1	P-110 - Cubillas de Cerrato	10,1
P-102 DE DUEÑAS (N-620) A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID		
1	Dueñas - L.P. Valladolid	5,6
P-110 DE P-102 A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID		
1	P-102 - Cevico de la Torre	10,1
2	Cevico de la Torre - L.P. Valladolid	26,2
P-113 DE CASTRILLO DE DON JUAN (P-140) A CL-619		
1	Castrillo de D. Juan - P-619	7,1
P-114 DE CEVICO NAVERO (CL-619) A HERMEDES DE CERRATO (P-110)		
1	Cevico Navero (CL-619) - Hermedes de Cerrato (P-110)	5,9
P-121 DE N-620 A VALLE DE CERRATO		
1	N-620 - Valle de Cerrato (P-131)	14,6
P-123 DE CALABAZANOS A VENTA DE BAÑOS		
1	Calabazanos - Venta de Baños	1,5
P-131 DE CEVICO LA TORRE (P-110) A N-620		
1	Cevico la Torre) - Valle de Cerrato	6,7
2	Valle de Cerrato - Baltanás	11,8
3	Baltanás - Tabanera de Cerrato	16,5
4	Tabanera de Cerrato - N-620	12,1
P-141 DE BALTANÁS A ESPINOSA DE CERRATO		
1	Baltanás - Espinosa de Cerrato	26,4
P-143 DE P-141 A LÍMITE PROVINCIA BURGOS		
1	P-141 - L.P. Burgos	13,4
P-210 DE CERVERA DE PISUERGA (CL-627) A VELILLA DEL RÍO CARRIÓN (P-215)		
1	Cervera de Pisuerga - Triollo (P-216)	21,5
2	Triollo (P-215) - Velilla del Río Carrión (P-215)	32,5
P-211 DE P-210 A RESOBA		
1	P-210 - Resoba	4,7
P-212 DE P-210 A REBANAL DE LAS LLANTAS		
1	P-210 - Rebanal de las Llantas	3,9
P-213 DE SALINAS DE PISUERGA (CL-626) A MATAMORISCA (CL-626)		
1	Salinas de Pisuerga (CL-626) - Matamorisca (CL-626)	5,9
P-214 DE P-225 A CL-626		
1	P-225 - CL-626	10,3
P-216 DE TRIOLLO (P-210) A VIDRIEROS		
1	Triollo (P-210) - Vidrieros	2,5
P-217 DE P-210 A CARDAÑO DE ARRIBA		
1	P-210 - Cardaño de Arriba	4,8
P-222 DE OLMOS DE OJEDA (P-227) A P-223		
1	Olmos de Ojeda - P-223	6,9
P-223 DE PUEBLA DE VALDAVIA A N-611		
1	Puebla de Valdavia - P-227	22,4
2	P-227 - N-611	6,7
P-231 DE VILLANUÑO DE VALDAVIA A HERRERA DE PISUERGA (P-230)		
1	Villanuño de Valdavia - Herrera de Pisuerga (P-230)	18,7

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
P-232 DE N-611 A SOTOBAÑADO		16,7
1	N-611 - Sotobañado (P-230)	16,7
P-233 DE SOTOBAÑADO A BASCONES DE OJEDA		11,4
1	Sotobañado (P-230) - Bascones de Ojeda (P-223)	11,4
P-236 DE VILLAHERREROS (N-120) A VILLAELES DE VALDAVIA		23,7
1	Villaherreros (N-120) - Villaeles	23,7
P-237 DE VILLAELES DE VALDAVIA A BUENAVISTA DE VALDAVIA (P-225)		8,6
1	Villaeles - Buenavista de Valdavia (P-225)	8,6
P-240 DE VILLASARRACINO A SALDAÑA		24,1
1	Villasarracino - Saldaña	24,1
P-241 DE CARRIÓN DE LOS CONDES A P-240		15,1
1	Carrión de los Condes - P-240	15,1
P-242 DE SAN MAMES (N-120) A BAHILLO (P-240)		9,9
1	San Mames (N-120) - Bahillo (P-240)	9,9
P-243 DE P-242 A VILLAMARCO		2,5
1	P-242 - Villamarco	2,5
P-244 DE N-120 A VILLASARRACINO		7,4
1	N-120 - Villasarracino	7,4
P-245 DE OSORNO (N-611) A VILLASARRACINO		10,7
1	Osorno - Villasarracino	10,7
P-403 DE P-431 A LÍMITE PROVINCIA BURGOS		11,7
1	P-431 - L.P. Burgos	11,7
P-410 DE VILLALOBÓN (P-405) A VALDEOLMILLOS		9,8
1	Villalobón (P-405) - Valdeolmillos	9,8
P-411 DE P-405 A TORQUEMADA (P-412)		15,7
1	P-405 - Torquemada (P-412)	15,7
P-413 DE QUINTANA DEL PUENTE (N-620) A P-412		5,1
1	Quintana del Puente (N-620) - P-412	5,1
P-420 DE AMUSCO (N-611) A P-430		5,6
1	Amusco - P-430	5,6
P-430 DE FROMISTA (P-431) A P-405		19,7
1	Fromista - P-405	19,7
P-434 DE FROMISTA (P-431) A LÍMITE PROVINCIA BURGOS		14,6
1	Fromista (P-431) - L.P. Burgos	14,6
P-610 DE ALAR DEL REY (N-611) A LÍMITE PROVINCIA BURGOS		3,9
1	Alar del Rey (N-611) - L.P. Burgos	3,9
P-903 DE P-901 A DUEÑAS (N-620)		13,3
1	P-901 - Dueñas (N-620)	13,3
P-904 DE AMPUDIA (P-901) A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID		7,4
1	Ampudia - L.P. Valladolid	7,4
P-912 DE P-922 A LÍMITE PROVINCIA DE VALLADOLID		7,6
1	P-922 - L.P. Valladolid	7,6
P-913 DE VILLARRAMIEL A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID		14,1
1	Villarramiel - L.P. Valladolid	14,1

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
P-921	TORREMORMOJÓN A AMPUDIA (P-901)	4,4
1	Torremormojón - P-901	4,4
P-923	DE VILLARRAMIEL (N-610) A GUAZA DE CAMPOS P-924	9,6
1	Villarramiel - Guaza de Campos	9,6
P-924	DE PAREDES DE NAVA (CL-613) A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID	20,5
1	Paredes de Nava (CL-613) - L.P. Valladolid	20,5
P-931	DE VILLADA A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID	4,2
1	Villada - L.P. Valladolid	4,2
P-933	DE FRECHILLA A P-953	6,1
1	Frechilla - P-953	6,1
P-934	DE GUAZA DE CAMPOS A BOADILLA DE RIOSECO (P-905)	10,3
1	Guaza de Campos - Boadilla	10,3
P-940	DE MAZARIEGOS (N-610) A FUENTES DE NAVA (P-953)	8,3
1	Mazariegos (N-610) - Fuentes de Nava (P-935)	8,3
P-941	DE CASTROMOCHO (N-610) A P-953	5,3
1	Castromocho (N-610) - P-953	5,3
P-943	DE AMPUDIA A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID	6,3
1	Ampudia - L.P. Valladolid	6,3
P-944	DE FRECHILLA (P-924) A P-953	6,4
1	Frechilla (P-924) - P-953	6,4
P-952	DE FUENTES DE NAVA (P-942) A PAREDES DE NAVA (P-951)	10,0
1	Fuentes de Nava (P-942) - Paredes de Nava (P-951)	10,0
P-954	DE N-610 A GRIJOTA	4,0
1	N-610 - Grijota	4,0
P-960	DE VILLALDAVÍN (CL-615) A CL-613	10,4
1	Villaldavín (CL-615) - CL-613	10,4
P-961	DE PAREDES DE NAVA (CL-613) A CL-615	11,1
1	Paredes de Nava (CL-613) - CL-615	11,1
P-963	DE CL-615 A CERVATOS DE LA CUEZA (N-120)	15,8
1	CL-615 - Cervatos de la Cueva (N-120)	15,8
P-970	DE FRECHILLA A LEDIGOS (N-120)	25,3
1	Frechilla - Cisneros	9,2
2	Cisneros (CL-613) - Ledigos (N-120)	16,1
P-981	DE VILLOLDO (CL-615) A SANTILLANA DE CAMPOS (N-611)	24,0
1	Villoldo (CL-615) - Santillana de Campos (N-611)	24,0
P-983	DE AMUSCO (N-611) A P-981	14,0
1	Amusco (N-611) - P-981	14,0
P-984	DE N-611 A SAN CEBRIAN DE CAMPOS (P-983)	9,9
1	N-611 - San Cebrian de Campos (P-983)	9,9
P-991	DE N-611 A CL-615	6,3
1	N-611 - CL-615	6,3
	SUMA	779,6
	TRAMOS SIN CLASIFICAR	15,8
	TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA LOCAL	795,4

Salamanca

Tramos de la red complementaria local

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
SA-104 DE GUIJUELO A LÍMITE PROVINCIA DE ÁVILA		23,6
1	Guijuelo - L.P. Ávila	23,6
SA-113 DE MACOTERA (CRUCE SA-105) A ANAYA DE ALBA (CRUCE CON CL-510)		22,6
1	Macotera - Anaya de Alba	22,6
SA-200 DE N-620 A FRONTERA PORTUGUESA		33,5
1	N-620 - Frontera Portuguesa	33,5
SA-203 DE CRUCE CON SA-201 A LA PEÑA DE FRANCIA		12,2
1	Cruce con SA-201 - La Peña de Francia	12,2
SA-211 DE CRUCE CON N-620 (EST. FF. CC.) A VECINOS		15,4
1	Cruce con N-620 (est. Ff. Cc.) - Vecinos	15,4
SA-214 DE GUIJUELO (N-630) A CRISTOBAL (SA-220)		22,2
1	Guijuelo (N-630) - Cristobal (SA-220)	22,2
SA-302 DE LEDESMA (SA-305) A SA-315		37,4
1	Ledesma (SA-305) - Monleras	21,6
2	Monleras - Cruce con SA-315	15,8
SA-306 DE SA-311 A LIMITE PROVINCIA DE ZAMORA		3,4
1	SA-311 - Límite provincia de Zamora	3,4
SA-314 DE VITIGUDINO A ALDEADAVILA DE LA RIBERA		30
1	Vitigudino - Aldeadavila de la Ribera	30
SA-316 DE INTERSECCION CON SA-315 EN TRABANCA A LIMITE PROVINCIA DE ZAMORA		7,4
1	Intersección con SA-315 en Trabanca - Límite provincia de Zamora	7,4
SA-320 VITIGUDINO (CRUCE CON C-517) A MIEZA		27,6
1	Vitigudino (Cruce con C-517) - Mieza	27,6
SA-325 DE LA FUENTE DE SAN ESTEBAN (CRUCE CON SA-315) A CERRALBO (CRUCE CL-517)		37,9
1	Fuente de San Esteban (Cruce con SA-315) - Cerralbo (Cruce con CL-517)	37,9
SA-330 LUMBRALES (CRUCE CON CL-517) A VILVESTRE		31,5
1	Lumbrales (Cruce con CL-517) - Vilvestre	31,5
SA-601 DE PEDROSILLO EL RALO (CRUCE CON N-620) A CRUCE CON N-630		14,8
1	Pedrosillo (Cruce con N-620) - Cruce con N-630	14,8
SA-800 DE CANTALAPIEDRA (CRUCE CON CL-605) A LIMITE PROVINCIA DE VALLADOLID		4,6
1	Cantalapiedra (Cruce con CL-605) - L.P.Valladolid	4,6
SA-801 DE PEÑARANDA DE BRACAMONTE A CRUCE CON CL-605		28,4
1	Peñaranda de Bracamonte - Cruce con CL-605	28,4
SA-804 DE SALAMANCA A CANTALPINO		28,1
1	Salamanca - Aldearrubia	12
2	Aldearrubia - Cantalpino	16,1
	SUMA	380,6
	TRAMOS SIN CLASIFICAR	10,5
	TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA LOCAL	391,1

Tramos de la red complementaria local

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
SG-112 DE RIAZA (N-110) LÍMITE C. CASTILLA LA MANCHA		13,3
1	Riaza (N-110) - Límite C.A. Castilla La Mancha (Guadalajara)	13,3
SG-114 DE SG-112 A CENTRO INVERNAL DE LA PINILLA		5,6
1	SG-112 - Centro invernal de la Pinilla	5,6
SG-115 DE CEREZO DE ARRIBA A CENTRO INVERNAL DE LA PINILLA		8,3
1	Cerezo de Arriba - Centro invernal de la Pinilla	8,3
SG-203 DE SG-223 A L.P. VALLADOLID		5,3
1	SG-223 - L.P. Valladolid	5,3
SG-211 DE TABANERA LA LUENGA (CL-601) A HONTALBILLA (SG-205)		14,6
1	Tabanera La Luenga (CL-601) - SG-222 (Aguilafuente)	17,7
2	Aguilafuente (SG-222) - Hontalbilla (SG-205)	14,6
SG-231 DE CL-603 A SG-205		9,5
1	CL-603 - SG-205	9,5
SG-241 DE SEPULVEDA (SG-232) A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID		39,8
1	Sepulveda (SG-232) - CL-603	23,6
2	CL-603 - L.P. Valladolid	16,2
SG-313 DE CL-605 A N-110 POR ABADES		15
1	CL-605 - N-110	15
SG-322 DE N-110 A A-6 POR MUÑOPEURO		30,6
1	N-110 - Muñopedro	20,4
2	Muñopedro - A-6	10,2
SG-333 DE CL-601 A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID		19,3
1	CL-601 - L.P. Valladolid	19,3
SG-344 DE CRUCE CON SG-333 A REMONDO		0,8
1	SG-333 - Remondo	0,8
SG-351 DE SANTIUSTE DE SAN JUAN BAUTISTA A N-601		8
1	Santiuste de S. Juan Bautista - N-601	8
SG-411 DE N-601 A A-6		8,6
1	N-601 - A6	8,6
SG-413 DE N-601 A LÍMITE PROVINCIA ÁVILA		11,1
1	N-601 - L.P. Ávila	11,1
SG-500 DE N-VI A LÍMITE PROVINCIA ÁVILA		19,6
1	N-VI- L.P. Ávila	19,6
SG-612 DE CRUCE CON N-110 A LÍMITE C.A. MADRID		11,9
1	N-110 - Límite C.A. Madrid	11,9
SG-615 DE CL-601 (PTO. NAVACERRADA) AL LÍMITE C.A. MADRID		6,7
1	CL-601 (Pto. Navacerrada) - Límite C.A. Madrid	6,7
SG-722 DE N-110 A N-603		9,3
1	N-110 - N-603	9,3
SG-723 DE N-110 A OTERO DE HERREROS (N-603)		8,3
1	N-110 - Otero de Herreros	8,3
SG-724 DE SEGOVIA A N-110		8,5
1	Segovia - N-110	8,5
SG-911 DE N-I A N-110		8,2
1	N-I - N-110	8,2
	SUMA	262,3
	TRAMOS SIN CLASIFICAR	32,3
	TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA LOCAL	294,6

Tramos de la red complementaria local

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
SO-110 DE ALMAZAN (N-111) A N-122		40,1
1	Almazán (N-111) - Fuentepinilla (SO-100)	22,1
2	Fuentepinilla (SO-100) - N-122	18,0
SO-115 DE QUINTANA REDONDA (SO-100) A MATAMALA DE ALMAZÁN (SO-110)		15,7
1	Quintana Redonda - Matamala de Almazán	15,7
SO-152 DE HORTEZUELA (CL-116) A LÍMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA		35,3
1	Hortezuela (CL-116) - Caltojar	14,5
2	Caltojar - Límite C.A. Castilla la Mancha	20,8
SO-154 DE BARCONES A LÍMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA		4,3
1	Barcones - Límite C.A. Castilla la Mancha	4,3
SO-350 DE GÓMARA (CL-101) A LÍMITE C.A. ARAGÓN		33,9
1	Gómara (CL-101) - Miñana	16,7
2	Miñana - Límite C.A. Aragón	17,2
SO-382 DE N-122 A LÍMITE C.A. ARAGÓN POR AGREDA		14,3
1	N-122 - Límite C.A. Aragón	14,3
SO-411 DE N-II A LÍMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA		18,4
1	N-II - Límite C.A. Castilla la Mancha	18,4
SO-620 DE SO-615 (LA RUBIA) A N-111		8,5
1	SO-615 - N-111	8,5
SO-630 DE SO-615 A N-122 (MATALEBRERAS)		46,0
1	SO-615 - SO-650	11,3
2	SO-650 (S.Pedro Manrique) - Magaña	19,3
3	Magaña - N-122 (Matalebreras)	15,4
SO-810 DE CIDONES (N-234) A SO-820		11,9
1	Cidones (N-234) - SO-820	11,9
SO-910 DE N-122 A ABEJAR (N-234)		12,3
1	N-122 - Abejar (N-234)	12,3
SO-934 DE SAN LEONARDO YAGÜE (N-234) A LÍMITE PROVINCIA BURGOS		31,1
1	San Leonardo Yagüe (N-234) - Guijosa	18,8
2	Guijosa - L.P. Burgos	12,3
SUMA		271,8
TRAMOS SIN CLASIFICAR		17,1
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA LOCAL		288,9

Tramos de la red complementaria local

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
VA-101 DE PEÑAFIEL (N-122) A ESGUEVILLAS DE ESGUEVA (VA-140)		
1	N-122 (Peñafiel) - Villafuerte	26,5
2	Villafuerte - Esguevillas de Esgueva	4,2
VA-102 DE VALORIA LA BUENA (VA-103) A LÍMITE PROVINCIA PALENCIA		
1	Valoria la Buena (VA-103) - L.P. Palencia	3,1
VA-104 DE QUINTANILLA DE ONÉSIMO (N-122) A VILLAFUERTE (VA-101)		
1	Quintanilla de Onésimo (N-122) - Villafuerte (VA-101)	16,2
VA-110 DE VA-140 A LÍMITE PROVINCIA PALENCIA		
1	VA-140 - L.P. Palencia	5,5
VA-134 DE VALDEARCOS A LÍMITE PROVINCIA BURGOS		
1	Valdearcos - L.P. Burgos	2,9
VA-200 DE ALDEAMAYOR (CL-601) A CL-600		
1	Aldeamayor (CL-601) - CL-600	6,7
VA-203 DE QUINTANILLA DE ONÉSIMO (N-122) A LÍMITE PROVINCIA SEGOVIA		
1	Quintanilla de Onésimo - L.P. Segovia	23,0
VA-210 DE PEÑAFIEL (VA-223) A COGECES DEL MONTE (VA-203)		
1	Peñafiel (VA-223) - Cogeces del Monte (VA-203)	19,3
VA-211 DE CASTRILLO DE DUERO A LÍMITE PROVINCIA BURGOS		
1	Castrillo de Duero - L.P. Burgos	1,8
VA-241 DE PEÑAFIEL (VA-223) A LÍMITE PROVINCIA SEGOVIA		
1	Penafiel (VA-223) - L.P. Segovia	13,3
VA-302 DE MOJADOS A ALDEAMAYOR DE SAN MARTÍN (CL-601)		
1	Mojados - Aldeamayor de S. Martín (CL-601)	9,3
VA-303 DE N-601 A ARRABAL DE PORTILLO (VA-301)		
1	N-601 - Arrabal de Portillo (VA-301)	6,8
VA-333 DE ISCAR (CL-602) A LÍMITE PROVINCIA SEGOVIA		
1	Iscar (CL-602) - L.P. Segovia	0,9
VA-504 DE N-601 A LÍMITE PROVINCIA ZAMORA		
1	N-601 - L.P. Zamora	14
VA-510 DE LA MUDARRA (N-601) A CASTROMONTE (VA-515)		
1	Mudarra (N-601) - Castromonte (VA-515)	8,2
VA-511 DE CASTROMONTE (VA-515) A VILLABRÁGIMA (VA-505)		
1	Castromonte (VA-515) - Villabragima (VA-505)	8,0
VA-524 DE TORDEHUMOS (VA-505) A LÍMITE PROVINCIA ZAMORA		
1	Tordehumos (VA-505) - L.P. Zamora	21,9
VA-541 DE BECILLA DE VALDERADUEY (N-601) A LÍMITE PROVINCIA LEÓN		
1	Becilla de Valderaduey (N-601) - L.P. León	13,9
VA-542 DE MAYORGA (N-601) A LÍMITE PROVINCIA LEÓN		
1	de cruce con n-601 a castrobol	10,4
VA-610 DE N-620 A LÍMITE PROVINCIA ZAMORA		
1	N-620 - L.P. Zamora	24,4
VA-714 DE N-VI A LÍMITE PROVINCIA ZAMORA		
1	N-VI - L.P. Zamora	7,8

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
VA-800 DE NAVA DEL REY (CL-602) A LÍMITE PROVINCIA SALAMANCA		23,9
1	Nava del Rey (CL-602) - L.P. Salamanca	23,9
VA-900 DE VALLADOLID (N-620) A N-620 POR CIGALES		32,9
1	Valladolid (N-620) - Cigales	16,4
2	Cigales - N-620	16,5
VA-904 DE TRIGUEROS DEL VALLE (VA-900) A LÍMITE PROVINCIA PALENCIA		8,7
1	Trigueros del Valle (VA-900) - L.P. Palencia	8,7
VA-912 DE MUCIENTES A LÍMITE PROVINCIA PALENCIA		24,8
1	Mucientes - L.P. Palencia	24,8
1	Medina de Rioseco (N-601) - L.P. Palencia	7,2
VA-920 DE MEDINA DE RIOSECO (N-601) A N-610		22,4
1	Medina de Rioseco (N-601) - N-610	22,4
VA-924 DE VILLALÓN DE CAMPOS (VA-905) A LÍMITE PROVINCIA PALENCIA		9,5
1	Villalón de Campos (VA-905) - L.P. Palencia	9,5
VA-931 DE BECILLA DE VALDERADUEY (N-601) A LÍMITE PROVINCIA PALENCIA		24,2
1	Villalón (N-601) - VA-932	9,1
2	VA-932 - L.P. Palencia	15,1
VA-932 DE VILLALÓN (N-610) A LÍMITE PROVINCIA LEÓN		24,1
1	Villalón de Campos (N-610) - L.P. León	24,1
VA-941 DE MAYORGA (N-601) A LÍMITE PROVINCIA LEÓN		31,3
1	Mayorga (N-601) - L.P. León	31,3
VA-943 DE MONTEALEGRE (VA-912) A LÍMITE PROVINCIA PALENCIA		5,2
1	Montealegre (VA-912) - L.P. Palencia	5,2
	SUMA	462,3
	TRAMOS SIN CLASIFICAR	10,1
	TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA LOCAL	472,4

Tramos de la red complementaria local

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
ZA-101 DE PÍAS (ZA-102) A BARJACOBA		3,4
1	Pías (ZA-102) - Barjacoba	3,4
ZA-102 DE PORTO A LÍMITE C.A. GALICIA (N-525)		19,1
1	Porto - Límite C.A. - (Embalse de S. Sebastián)	6,8
2	Embalse de Pías - Límite C.A.	12,3
ZA-103 DE ZA-104 A SAN MARTÍN DE CASTAÑEDA		10,5
1	ZA-104 - San Martín de Castañeda	10,5
ZA-111 DE N-525 (RIONEGRO DEL PUENTE) A LÍMITE PROVINCIA DE LEÓN		18,9
1	N-525 (Rionegro del Puente) - L.P. León	18,9
ZA-123 DE N-630 A TABARA		19,9
1	N-630 - Tábara	19,9
ZA-306 DE PUEBLICA DE CAMPEAN (ZA-320) A L.P. SALAMANCA		33,5
1	Puebllica - ZA-302	15,1
1	ZA.302 - L.P. Salamanca	18,4
ZA-316 DE FERMOSELLE A LÍMITE PROVINCIA SALAMANCA		6
1	Fermoselle - L.P. Salamanca	6
ZA-320 DE ZA-306 A CARVELLINO		34,8
1	Puebllica de Campean (ZA-306) a Fresno de Sayago	16,2
2	Fresno de Sayago - Almeida	11,1
3	Almeida - Carvellino	7,5
ZA-321 DE N-122 A MORALINA		17,2
	N-122 - Moralina	17,2
ZA-504 DE VILLAMAYOR DE CAMPOS A L.P. VALLADOLID		11,8
1	Villamayor de Campos - L.P. Valladolid	11,8
ZA-510 DE FUENTES DE ROPEL A LÍMITE PROVINCIA DE LEÓN		7,0
1	Fuentes de Ropel - L.P. León	7,0
ZA-513 DE FUENTES DE ROPEL A LÍMITE PROVINCIA DE LEÓN		8,3
1	Fuentes de Ropel - L.P. León	8,3
ZA-524 DE LÍMITE PROVINCIA LEÓN A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID		11,7
1	L.P. León -L.P. Valladolid	11,7
ZA-604 DE BOVEDA DE TORO (ZA-605) A CAÑIZAL (CL-605)		19,6
1	Boveda de Toro - Fuentelapeña (ZA-602)	10,1
2	Fuentelapeña (ZA-602) - Cañizal (CL-605)	9,5
ZA-610 DE CL-605 A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID		39,8
1	CL-605 - Venialbo	20,3
2	Venialbo - L.P. Valladolid	19,5
ZA-611 DE CL-602 A ZA-602		37,7
1	CL-602 - Venialbo	18
2	Venialbo -ZA-602	19,7
ZA-623 DE MORALEJA DEL VINO A CASASECA DE LAS CHANAS		3,5
1	Moraleja del Vino - Casaseca de las Chanas	3,5
ZA-624 DE N-630 A PONTEJOS		5,5
1	N-630 - Pontejos	5,5
ZA-633 DE CL-602 A N-122 POR TORO		4
1	CL-602 - N-122	4
ZA-702 DE N-630 A CASTRONUEVO (CL-612)		21
1	N-630 - Castronuevo (CL-612)	21

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
ZA-712 DE ZA-705 A VILLADONDIEGO		4,3
1	ZA-705 - Villadondiego	4,3
ZA-713 DE N-122 (TORO) A ZA-714 (CASTRONUEVO)		25,3
1	N-122 (Toro) - ZA-714	25,3
ZA-714 DE RIEGO DEL CAMINO (N-630) A LÍMITE PROVINCIA VALLADOLID		39,1
1	Riego del Camino (N-630) - Arquillos	13,7
2	Arquillos - Castronuevo	9,8
3	Castronuevo - L.P. Valladolid	15,6
ZA-902 DE TÁBARA (N-631) A FONFRÍA (N-122)		36,9
1	Tábara - S. Martín de Tábara	25,1
2	San Martín de Tábara - Fonfría	11,8
ZA-921 DE POBLADURA DE SANABRIA (ZA-925) A RIOHONOR DE CASTILLA		15,3
1	Pobladura de Sanabria - Riohonor de Castilla	15,3
SUMA		454,1
TRAMOS SIN CLASIFICAR		30,5
TOTAL LONGITUD RED COMPLEMENTARIA LOCAL		484,6

Sección 1.3 **Correspondencia con Plan 1992**



CARRETERA ANTERIOR	DENOMINACIÓN	CARRETERA NUEVA
C-500	De N-502 a El Barraco	AV-905
	De N-502 a El Barco (N-110)	AV-941
	De El Barco (N-110) a L.P. de Salamanca	AV-100
C-501	De L.P. de Madrid a L.P. de Toledo	CL-501
	De L.P. de Toledo a Ramacastañas	CL-501
	De Ramacastañas a Arenas de San Pedro	AV-925
	De Arenas de San Pedro a Candeleda	AV-924
	De Candeleda a L.P. Cáceres	CL-501
C-501A	Travesía Antigua de Casavieja	S/C
C-503	De Sotillo de La Adrada a L.P. de Toledo	AV-915
C-505	De Avila a L.P. de Madrid	CL-505
C-510	De L.P. de Salamanca a Piedrahita	CL-510
C-605	De L.P. de Segovia a L.P. de Salamanca	CL-605
C-610	De L.P. de Valladolid a L.P. Salamanca	CL-610
	De CL-510 a L.P. de Salamanca	AV-105
CL-803	De Sanchidrian (N_VI) a San Pedro del Arroyo (N-501)	CL-507
AV-101	De Villar de Corneja a L.P. de Salamanca	AV-102
AV-102	De Piedrahita a Villar de Corneja	AV-102
AV-103	De Santa María del Berrocal a L.P. de Salamanca	AV-104
AV-104	De Cruce con AV-102 a Santa María del Berrocal	AV-104
AV-110	De N-501 (Ávila) a Muñico	AV-110
AV-111	De Muñico a AV-105	AV-110
AV-114	De San Pedro del Arroyo a cruce con AV-110	AV-114
AV-120	De N-110 (Muñana) a Muñico	AV-120
AV-413	De Arévalo a L.P. de Segovia	AV-413
AV-500	De N-501 (Ávila) a L.P. Segovia	AV-500
AV-501	De Navalperal de Pinares a N-501 (Aldeavieja)	AV-501
AV-502	De Navalperal de Pinares a Cebreros	AV-502
AV-503	De Cruce con CL-505 a Cebreros	AV-503
AV-504	De Cebreros a N-403(Presa del Burguillo)	AV-504
AV-511	De Cebreros a Cruce con N-403	AV-502
AV-512	De Cebreros a El Tiemblo	AV-512
AV-561	De AV-502 (Hoyo de Pinares) a L.P. de Madrid	AV-561
AV-562	De AV-502 (Cebreros) a L.P. de Madrid	AV-562
AV-800	De N-501 a Fontiveros	AV-800
AV-801	De Fontiveros a Villanueva	AV-800
AV-802	De Hernansancho a Arévalo	AV-804
AV-804	De N-501 a Hernansancho	AV-804
AV-810	De Arévalo a N-006	AV-810
AV-900	De N-403 (Ávila) a Burgohondo	AV-900
AV-901	De Burgohondo a Casavieja	AV-901
AV-902	De Bugohondo a N-403	AV-902
AV-903	De Burgohondo a AV-905	AV-903
AV-904	De Cruce N-403 a CL-501	AV-904
AV-910	De Candeleda a L.P. de Toledo	AV-910
AV-911	De AV-915 a L.P. de Madrid	AV-911
AV-912	De Casavieja a L.P. de Toledo	AV-901
AV-913	De Burgohondo a Cruce con AV-922	AV-913
	De N-502 (Mombeltrán) a cruce con AV-913	AV-922
AV-920	De cruce con CL-501 a L.P. de Toledo	AV-922
AV-921	De Pedro Bernardo a CL-501	AV-922
AV-922	De AV-913 a Pedro Bernardo	AV-922
AV-923	De N-502 a Arenas de San Pedro	AV-923
AV-930	De La Adrdada a L.P. de Toledo	AV-930
AV-931	De AV-941 a Refugio Club Alpino de Gredos	AV-931
AV-932	De Piedrahita a Herguijuela	AV-932
AV-933	De Muñana a N-502	AV-933
AV-P-9321	De La Herguijuela a Navacepeda	AV-932

CARRETERA ANTERIOR	DENOMINACIÓN	CARRETERA NUEVA
C-110	De Lerma (N-I) a Covarrubias	BU-904
	De Covarrubias a Hortiguera (N-234)	BU-905
C-111	De aranda de Duero a N-234	BU-925
C-113	De Salas de los Infantes (N-234) a L.P. de la Rioja	BU-825
C-114	De NI a L.P. de Segovia	BU-945
C-122	De L.P. de la Rioja a L.P. Alava	BU-735
C-603	De Aranda (N-I) a L.P. de Segovia	CL-603
C-619	De L.P. de Palencia a Aranda de Duero (N-I)	CL-619
C-6210	De L.P. Vizcaya a L.P. de Alava	CL-620
C-627	De N-120 a L.P. de Palencia	BU-627
C-629	De Sotopalacios (N-623) a Valdenoceda (N-232)	CL-629
	De Encinilla (N-232) a N-629	CL-629
C-6318	De Bercedo a L.P. de Vizcaya	CL-629
	De CL-629 (Bercedo) a N-232	BU-526
	De N-623 a L.P. Cantabria	CL-630
CL-625	De NI a L.P. de Alava	BU-525
	De L.P. de Alava a L.P. de Alava	BU-556
BU-100	De Arcos a Villahoz	Diputación
BU-101	De Villahoz a Santa Maria del Campo	BU-101
BU-102	De Santa Maria del Campo a Pampliega	BU-101
BU-103	De Pampliega a N-620	BU-101
BU-104	De Villafruela a L.P. de Palencia	Diputación
	De L.P. de Palencia a Royuela del Rio Franco	Diputación
BU-110	De N_I a La Horra	BU-130
BU-111	De la Horra a Roa	BU-130
BU-112	De Bahabón de Esgueva a Cabanes de Esgueva	BU-113
BU-113	De Cabanes de Esgueva a Villovela	BU-113
BU-114	De NI a Villafruela	BU-114
BU-115	De NI a Estación de Lerma	BU-115
BU-116	De NI a la Estación de Fontioso	BU-116
BU-120	De N-122 a Roa de Duero	BU-120
BU-121	De Berlanga de Roa a N-122	BU-121
BU-122	De Roa de Duero a Fuentecen	BU-122
BU-123	De BU-122 a N-122	BU-123
BU-124	De NI a BU-P-1104	Diputación
BU-130	De Roa a L.P. de Valladolid	BU-130
BU-131	De Mambrilla de Castejon a Nava de Roa	BU-131
BU-132	De Anguix a Mambrilla de Castejon	Diputación
BU-133	De Roa de Duero a Mambrilla de Castejon	BU-134
BU-134	De Mambrilla de Castejon a L.P. de Valladolid	BU-134
BU-140	De Tórtoles de Esgueva a L.P. de Palencia	BU-140
BU-141	Travesía de Cogollos	S/C
BU-142	BU-141 a Estación de Cogollos	S/C
BU-143	De N-622 a L.P. de Palencia	BU-143
BU-144	De NI a la Estación de Sarracín	S/C
BU-200	De Fuentecén a Campillo de Aranda	BU-200
BU-201	De NI a Campillo de Aranda	BU-200
BU-202	De NI a Moradillo de Roa	BU-202
BU-203	De Moradillo de Roa a Adrada de Haza	BU-202
BU-210	De N-122 a L.P. de Segovia	BU-210
BU-211	De Nava de Roa a L.P. de Valladolid	BU-211
BU-400	De Melgar de Fernamental a Castrojeriz	BU-400
BU-401	De Castrojeriz a N-620	BU-400
BU-403	De Castrillo de Matajudios a L.P. Palencia	BU-403
BU-404	De Villasandino a Castrojeriz	BU-404
BU-410	De Castrojeriz a Pedrosa del Principe	BU-405
BU-411	De Pedrosa del Principe a L.P. de Palencia	BU-405
BU-434	De Arenillas de Rio Pisuerga a L.P. de Palencia	BU-434
BU-500	Travesía de Quintanapalla	S/C
BU-501	Travesía de Pradanos de Bureba	S/C
BU-502	De Cornudilla a CC-629	BU-502
BU-503	De CL-629 a Masa (N-623)	BU-502

CARRETERA ANTERIOR	DENOMINACIÓN	CARRETERA NUEVA
BU-504	De Calzada de Bureba a Busto de Bureba	BU-504
BU-505	Travesía y acceso de N-I a Rubena	S/C
BU-506	Travesía y acceso de N-I a Castil de Peones	S/C
BU-507	Acceso de N-I a Briviesca	CL-632
BU-510	De Briviesca a Cornudilla	CL-632
BU-511	De BU-510 a Briviesca	S/C
BU-512	De Bueza a Sabtuario de Santa Casilda	Diputación
BU-513	De Sedano a N-623	BU-514
BU-514	N-623 a Sedano	BU-514
BU-520	De Busto de Bureba a Frias	BU-504
	De Quintana Martin Galindez a Frias	BU-520
BU-521	Travesía de Calzada de Bureba	S/C
BU-522	De cruce con BU-530 a Frias	BU-504
BU-523	Travesía de Cubo de Bureba	S/C
BU-524	Travesía de Pancorbo	S/C
BU-530	De Traspaderne a L.P. de Alava	BU-530
BU-532	De Barco de Pedrosa de Tobalina a Berciana	BU-532
BU-542	De N-629 a Espinosa de los Monteros	BU-542
BU-543	De N-629 a Bercedo	CL-629
BU-550	De Traaspaderne a L.P. de Alava	BU-550
BU-551	De BU-550 a Medina de Pomar	BU-551
BU-552	De Berberana a El Ribero	BU-552
BU-553	De San Pantaloneon de Losa a L.P. de Alava	BU-553
	De L.P. de Alava a L.P. de Alava	BU-555
BU-554	De Mercadillo a L.P. de Alava	BU-554
BU-560	De Medina de Pomar a Villarcayo	CL-628
BU-561	De Villarcayo a Santelices	BU-561
BU-562	De Villacomparada de Rueda a Quintanilla del Rebollar	BU-562
BU-563	De Santelices a Puerto de Bustabanales	Diputación
BU-564	De Cilleruelo de Bezana a Soncillo	BU-564
BU-570	De Espinosa de los Monteros a las Machorras	BU-570
BU-571	De las Machorras a L. CC.AA. de Cantabria	BU-571
BU-572	De las Machorras a L. CC.AA. de Cantabria	BU-572
BU-573	De las Machorras a L. CC.AA. de Cantabria	BU-570
BU-574	De N-623 a L. CC.AA. De Cantabria	BU-574
BU-601	De Masa a Villadiego	BU-601
BU-602	De N-623 a Ubierna	S/C
BU-610	De L.P. de Palencia a Sotresgudo	BU-610
BU-611	De N-623 a L. CC.AA. De Cantabria	BU-611
BU-613	De Orbaneja del Castillo a L. CC.AA. de Cantabria	BU-613
BU-620	De Sasamón a Sotresgudo	BU-610
BU-621	De Villadiego a Quintanas de Valdelucio	BU-621
BU-622	De Burgos (N-120) a N-627	BU-622
BU-623	De Sotresgudo a Amaya	Diputación
BU-630	De Villadiego a Melgar	BU-601
BU-631	De Villamayor de Treviño a Tarragona	Diputación
BU-640	De Sasamón a Villadiego	BU-640
BU-641	De N-120 a Sasamón	BU-640
BU-642	De Cilleruelo de Bezana a L.P. Cantabria	BU-642
BU-643	De Escalada a Orbaneja del Castillo	BU-643
BU-700	Travesía de Villafría	S/C
BU-701	De Quintanapaya a Villalmondar	BU-701
BU-702	De N-I a Villaescusa La Sombría	BU-702
BU-703	De Castil de Peones a Villafranca Montes de Oca	BU-702
BU-704	De Villalomez a Tosantos	BU-704
BU-710	De Briviesca a Belorado	BU-710
BU-711	De BU-710 a Carrias	Diputación
BU-712	De BU-710 a Quintanalaranco	Diputación
BU-713	De BU-710 a Castil de Carrias	Diputación
BU-720	De Briviesca a Cerezo de Riotiron	Diputación
BU-721	Travesía de Ameyugo	S/C
BU-730	De Miranda de Ebro a Oron	BU-73

CARRETERA ANTERIOR	DENOMINACIÓN	CARRETERA NUEVA
BU-731	De Orion a Bujedo	BU-730
BU-732	De Bujedo a L.P. de la Rioja	BU-730
BU-733	De Miranda de Ebro a San Miguel	BU-733
BU-734	De San Miguel a L.P. de la Rioja	BU-733
BU-740	De Miranda de Ebro a L.P. Alava	BU-740
BU-741	De Treviño a Obecuri (L.P. Alava)	CL-127
BU-742	De Treviño a L.P. Alava	BU-742
BU-743	De NI a Miranda de Ebro	S/C
BU-744	De CL-127 a L.P. de Alava	BU-744
BU-750	De L.P. Alava a L.P. Alava	BU-750
BU-800	De Burgos a San Pedro de Cardeña	BU-800
BU-801	De San Pedro de Cardeña a Burgos	BU-800
BU-802	De BU-800 a Cartuja de Miraflores	S/C
BU-803	De Burgos a Burgos	S/C
BU-804	Travesía de Ventas de Saldaña	S/C
BU-810	De BU-811 a Pradoluengo	BU-813
	De BU-813 a Fresneda de la Sierra	BU-811
BU-811	De Fresneda de la Sierra a L.P. de la Rioja	BU-811
BU-812	De BU-813 a Villagalijo	BU-811
BU-813	De N-120 a San Miguel de Pedroso	BU-811
BU-820	De Pineda de la Sierra a BU-825	BU-820
BU-821	De Barbadillo de Pez a Huerta	Diputación
BU-822	De Quintanar de la Sierra a neila	BU-822
BU-851	De Regumiel a L.P. de Soria	CL-117
BU-900	De Lerma a BU-901	BU-900
	De Santibañez del Val a Santo Domingo de Silos	BU-901
BU-901	De Cuevas de San Clemente a Covarrubias	BU-901
BU-902	De Covarrubias a Santibañez del Val	BU-901
BU-903	De Santo Domingo de Silos a Hacinas	BU-910
BU-904	Travesía de Sarracín	S/C
BU-910	De Aranda de Duero a Caleruega	BU-910
BU-911	De Caleruega a Santo Domingo de Silos	BU-910
BU-912	De NI a BU-910	BU-912
BU-913	De BU-910 a Villanueva de Gumiel	BU-912
BU-914	De BU-911 a Ciruelos de Cervera	Diputación
BU-915	Travesía y Acceso a Bahabon de Esgueva	S/C
BU-916	De BU-915 a Estación de Bahabon de Esgueva	S/C
BU-917	De NI a Estación de Oquillas	S/C
BU-918	De BU-920 a Estación de Gumiel de Hizan	S/C
BU-919	De NI a Fontioso	Diputación
BU-920	De Gumiel de Hizan a Caleruega	BU-920
BU-921	De BU-910 a Huerta del Rey	BU-921
BU-922	Travesía de Gumiel de Hizan	BU-920
BU-923	De Caleruega a peñaranda de Duero	BU-923
BU-924	De La Vid a Peñaranda de Duero	BU-923
BU-930	De San Juan de Montes a Vadocondes	BU-930
BU-931	De Vadocondes a BU-945	BU-930
BU-932	De NI a Fuentelcesped	BU-932
BU-933	De BU-925 a Brazacorta	BU-934
BU-934	De Brazacorta a L.P. de Soria	BU-934
BU-940	De Fuentelcesped a Santa Cruz de La Salceda	BU-932
BU-941	Travesía de Pardilla	S/C
BU-P-1102	De Aranda a NI	CL-619
BU-P-7442	De NI a Treviño	CL-627
BU-P-8101	De Ibeas de Juerros a BU-813	BU-820
	De BU-820 a Pradoluengo	BU-813
BU-P-8201	De BU-813 a Pineda de la Sierra	BU-813
BU-P-8221	De Salas de Los Infantes a Quintanar de la Sierra	CL-117
BU-P-8512	De Quintanar de la Sierra Regumiel	CL-117
BU-V-4043	De N-120 a Estepar	BU-406
BU-V-8104	De San Miguel de Pedroso a BU-813	BU-811

CARRETERA ANTERIOR	DENOMINACIÓN	CARRETERA NUEVA
C-611	De Cistierna (n-621) a LE-V-2321	CL-626
	De Sahagun a L.P. de Palencia	LE-613
	De Sahagun a Almanza	LE-232
	De Almanza a Valle de las Casas	LE-211
C-615	De Besande a L.P. de Palencia	LE-232
	De Besande a LE-234	LE-233
C-621	De L.P. de Valladolid a N-120	CL-621
C-622	De N-630 a La Bañeza	CL-622
	De La Bañeza a L.P. de Zamora	LE-125
C-623	De C-631 a Otero de las Dueñas	CL-626
	De León a CL-626	CL-623
C-626	De Puentealmuhey (LE-232) a L.P. Palencia	CL-626
	De Otero de las Dueñas a la Robla (N-630)	CL-626
C-631	De Ponferrada a Villablino	CL-631
	De Caboalles de Abajo a CL-631	CL-626
	De Caboalles a L.P. de Asturias	LE-497
C-633	De Piedrafita a L.P. de Asturias	LE-495
C-635	De N-625 a L.P. de Asturias	CL-635
CV-126/21	De Berlanga a Fabero	LE-715
	De Fabero a Páramo del Sil (CL-631)	LE-711
	De Vega de Espinareda a Toreno	LE-716
CV-127/10	De Torre del Bierzo (N-VI) a Tremor de Arriba	LE-460
CV-128/19	De Trascastro a Riello	LE-451
	De Tremor de Arriba a CL-623	LE-460
CV-130/3	De Devesa (CL-624) a La Vecilla (CL-626)	LE-321
CV-230	De Castrocontrigo (LE-125) a L.C.A. de Galicia	LE-126
LE-110	De La Bañeza a L.P. de Zamora	LE-110
LE-111	De Nogarejas a L.P. de Zamora	LE-111
LE-114	De la Bañeza a San Adrián del Valle	LE-114
LE-122	De N-VI a estación de Valcabado	Diputación
LE-131	De N-VI a Palacios de Valduerna	Diputación
LE-133	De Astorga a Nogarejas	LE-133
LE-141	De Astorga a Quintanilla de Somoza	Diputación
LE-142	De Astorga a Ponferrada	LE-142
LE-143	De LE-142 a Castrillo de los Polvazares	S/C
LE-144	De LE-142 a Santa Maria de Somoza	Diputación
LE-151	De Santa Coloma de Somozas a Chana	Diputación
LE-161	De Ponferrada a Campo de las Danzas	Diputación
LE-164	De Puente Domingo Florez a Pombriego	Diputación
LE-213	De Villarente a Gradefes	LE-213
LE-214	De cruce con N-625 a Herreros de Rueda	Diputación
LE-221	De cruce con N-621 a Castro del Condado	Diputación
LE-231	De Sahechores a Almanza	LE-231
LE-232	De Puente Almuhey a LE-233	LE-234
	De Almanza a Puente Almuhey	LE-232
LE-241	De Boca de Huergano a Besande	LE-215
LE-243	De Portilla de la Reina a Santa Marina	LE-243
LE-244	De Puerto del Ponton a Posada de Valdeón	Diputación
LE-251	De Sahagún a Renedo de Valderaduey	Diputación
LE-252	Ronda de Sahagún	LE-941
LE-310	De cruce con CL-626 a Naredo	Diputación
LE-311	De León a Robles de la Valcueva	LE-311
	De Robles de la Valcueva a L.P. de Asturias	LE-315
LE-312	De Villamanín a Carmenes	Diputación
LE-313	De Almuzara a Valdelateja	Diputación
LE-321	De La Vecilla a L.P. de Asturias	LE-321
LE-322	De cruce con CL-626 a Arriados	Diputación
LE-323	De cruce con CL-626 a estación de la Vecilla	S/C
LE-331	De Boñar a Lillo	LE-331
	De Puebla de Lillo a puerto de Tarna	LE-333
LE-332	De Puebla de Lillo a L.P. de Asturias	LE-331
LE-411	De Villamañan a Saludes de Castroponce	LE-411
LE-412	De Villaquejida a Cebrones	LE-412
LE-413	De Villadangos a N-VI	LE-413

CARRETERA ANTERIOR	DENOMINACIÓN	CARRETERA NUEVA
LE-414	De LE-413 a Zotes del Páramo	Diputación
LE-420	De La Bañeza a La Magdalena	LE-420
LE-421	De Matalobos a Veguellina	Diputación
LE-422	De Veguellina a Villarejo	Diputación
LE-441	De San Andrés del Rabanedo a LE-420	LE-441
LE-442	De Villanueva del Carrizo a Villadangos	LE-413
LE-443	De Villadangos a Benavides de Órbigo	LE-443
LE-451	De Astorga a La Garandilla	LE-451
LE-452	De LE-451 a Villameriel	Diputación
LE-461	De Bembibre a Boeza	Diputación
LE-462	De N-VI a estación de Bembibre	S/C
LE-463	De San Román a Toreno	LE-463
LE-471	De N-630 a estación de Pola de Gordon	Diputación
LE-472	Travesía de Pola de Gordon	Ayuntamiento
LE-473	De Pola de Gordon a Pantano de Luna	LE-473
LE-481	De Puente Orugo a L.P. de Asturias	LE-481
LE-482	De San Emiliano a puerto de La Cubilla	LE-482
LE-483	De cruce con LE-481 a Genestosa	Diputación
LE-490	De cruce con CL-626 a Quintanilla	Diputación
LE-491	De LE-495 a La Vega	LE-491
LE-492	De cruce con CL-626 a Lumajo	Diputación
LE-493	De La Magdalena a Rioscuro	LE-493
LE-494	De cruce con LE-493 a Murias de Paredes	Diputación
LE-510	De Valencia de Don Juan a L.P. de Zamora	LE-510
LE-511	De Villaquejida a Valderas	LE-524
LE-512	De Valencia de Don Juan a L.P. de Zamora	LE-512
LE-521	De N-601 a Valencia de Don Juan	LE-521
LE-522	De Valencia de Don Juan a Santas Martas	Diputación
LE-523	De Mansilla de las Mulas a Valencia de Don Juan	LE-512
LE-524	De Valderas a L.P. de Zamora	LE-524
LE-534	De N-630 a Trobajo de Abajo	S/C
LE-541	De Valderas a L.P. de Valladolid	LE-541
LE-542	De Valderas a L.P. de Valladolid	LE-542
LE-611	De Toral de los Vados a Cacabelos	Diputación
LE-621	De N-VI a Toral de los Vados	Diputación
LE-622	De Villafranca del Bierzo a Sobrado	Diputación
LE-711	De cruce con CL-631 a antigua LE-712	LE-711
LE-712	De Cacabelos a cruce con LE-711	Diputación
	De cruce con LE-711 a Vega de Espinareda	LE-711
	De Vega de Espinareda a Pereda	Diputación
LE-713	De LE-712 a Espino	Diputación
LE-714	De Vega de Espinareda a Fabero	LE-711
LE-721	Travesía de Villafranca del Bierzo	S/C
LE-723	De Ambasmestas a L.P. de Lugo	LE-723
LE-732	De Susaño del Sil a Corbon	Diputación
LE-733	De L.P. de Asturias a Caboalles	CL-626
LE-910	Travesía de Santas Martas	S/C
LE-941	De Sahagún a Galleguillos	LE-941
LE-942	De Galleguillos a L.P. de Valladolid	LE-941
LE-V-2321	De Valle de las Casas a Puentealmuhey	CL-626
LE-V-3141	De Boñar a CL-626	CL-624
	De Devesa a CL-626	CL-624
LE-V-3146	De N-621 a Boñar	CL-626
N-006A	Tramo sustituido por variante en Cebrones	S/C
N-006A	De cruce con N-VI a cruce con N-VI	S/C
	De N-VI a Bembibre	LE-106
	De cruce con N-VI a cruce con N-VI	S/C
	Sustituido por variante entre Villafranca y Piedrafita	S/C
N-120A	De intersección N-630 (C/ Padre Isla) a nueva N-120 (Trobajo)	S/C
N-630A	Sustituido por variante entre La Robla y Villamanin	Ayuntamiento
	De int. N-120N (Circ.) a int. N-120A (C/ Quevedo y Quiñones)	Ayuntamiento
P-1	De Puente Villarente (N-601) a Devesa (LE-321)	CL-624

Palencia

CARRETERA ANTERIOR	DENOMINACIÓN	CARRETERA NUEVA
C-611	De Villada a L.P. de Valladolid	P-905
	De Villada a L.P. de León	CL-613
C-612	De Villamartin de Campos (N-610) a L.P. Valladolid	CL-612
C-613	De Palencia a C-615	CL-613
	De Palencia a Villada	CL-613
C-615	De CL-613 a Guardo (CL-626)	CL-615
	De CL-626 a L.P. de León	P-215
C-617	De Palencia a L.P. de Burgos	P-405
C-619	De Magaz (N-620) a L.P. de Burgos	CL-619
C-624	De Cervera de Pisuerga a Cantoral de la Peña	CL-626
	De CL-626 a CL-615	P-225
	De Saldaña a N-120	P-235
C-626	De Cantoral de la Peña a L.P. León	CL-626
C-627	De CL-626 a Herrera de Pisuerga	P-227
	De Cervera de Pisuerga a L.P. de Cantabria	CL-627
	De Herrera de Pisuerga a L.P. de Burgos	P-627
CL-610	De Palencia a Magaz	A-610
N-610A	Travesía de Villaramiel	S/C
P-101	De P-110 a Cubillas de Cerrato	P-101
P-102	De Dueñas a L.P. de Valladolid	P-102
P-110	De Hermedes de Cerrato a Cevico de la Torre	P-110
P-111	De Hermedes de Cerrato a L.P. de Valladolid	P-110
P-112	De CL-619 a Camino Vecinal P-V-1121	Diputación
P-120	De P-102 a Cevico de la Torre	P-110
	De Cevico de la Torre a Baltanás	P-131
P-121	De N-620 a Valle de Cerrato	P-121
P-122	Travesía de Venta de Baños	S/C
P-130	De Baltanás a cruce con N-620	P-130
P-131	De Baltanás a N-620	P-131
P-141	De Baltanás a Espinosa de Cerrato	P-141
P-142	De P-141 a Cobos de Cerrato	P-143
P-143	De Cobos de Cerrato a L.P. de Burgos	P-143
P-210	De Cervera a Velilla del río Carrión	P-210
P-211	De P-210 a Resoba	P-211
P-212	De Cervera de Pisuerga a Aguilar de Campoo	CL-626
P-213	De Salinas de Pisuerga a Embalse de Aguilar	P-213
P-214	De P-225 a CL-626	P-214
P-220	De Aguilar de Campoo a Brañosera	P-220
P-222	De Olmos de Ojeda a P-223	P-222
P-223	De Puebla de Valdavia a Alar del Rey	P-223
P-230	De Herrera de Pisuerga a P-225	P-230
P-231	De Villanuño a P-230	P-231
P-232	De N-611 a Sotobañado	P-232
P-233	De P-232 a Estación de Espinosa de Villagonzalo	Diputación
P-240	De Osorno a P-244	P-245
	De P-244 a Saldaña	P-240
P-241	De Carrión de los Condes a P-240	P-241
P-242	De San Mamés a Bahillo	P-242
P-243	De P-242 a Villamarco	P-243
P-244	De N-120 a Villasarracino	P-244
P-250	Travesía de Osorno	S/C
P-400	Travesía de Torquemada	S/C
P-410	De Villalobón a Valdeolmillos	P-410
P-411	De P-405 a Torquemada	P-411
P-412	De Torquemada a P-413	P-412
P-413	De Quintana del Puente a P-412	P-413
	De P-413 a P-405	P-412
P-414	De N-620 a P-495	Diputación
P-420	De Amusco a P-430	P-420
P-430	De Fromista a P-405	P-430
P-431	De Fromista a Astudillo	P-431
P-432	De P-431 a L.P. Burgos	P-403
P-433	De Fromista a Lantadilla	P-433
P-434	De Lantadilla a L.P. de Burgos	P-434
P-610	De Alar del Rey a L.P. de Burgos	P-610
P-611	De cruce con N-611 a Estación de Alar del Rey	S/C

CARRETERA ANTERIOR	DENOMINACIÓN	CARRETERA NUEVA
P-620	De Olleros a N-627	Diputación
P-621	De Mave a Santa María de Mave	Diputación
P-630	De Quintanilla de las Torres a L.P. de Cantabria	Diputación
P-900	De Palencia a N-611	P-900
P-901	De Palencia a P-903	P-901
P-902	De P-901 a Autilla del Pino	Diputación
P-903	De P-903 a Ampudia	P-901
	De P-901 a Dueñas	P-903
P-904	De Ampudia a L.P. Valladolid	P-904
P-910	De Ampudia a Valoria del Alcor	P-943
P-911	De Ampudia a CL-612	P-901
P-912	De P-922 a L.P. Valladolid	P-912
P-913	De Villaramiel a Belmonte de Campos	P-913
P-914	De Belmonte de Campos a L.P. Valladolid	P-913
P-920	De cruce con N-610 a Torremormojón	Diputación
P-921	De Torremormojón a Ampudia	P-921
P-922	De CL-612 a Villaramiel	P-222
P-923	De P-953 a Guaza de Campos	P-923
P-924	De Guaza de Campos a L.P. Valladolid	P-924
P-931	De Villada a L. P. Valladolid	P-931
P-932	De Frechilla a Cisneros	P-970
P-933	De Frechilla a P-953	P-933
P-934	De Guaza de Campos a Boadilla de Rioseco	P-934
P-940	De Mazariegos a Fuentes de Nava	P-940
P-941	De Castromocho a P-953	P-941
P-942	De Fuentes de Nava a Villaramiel	P-953
P-943	De Valoria del Alcor a L.P. Valladolid	P-943
P-944	De Frechilla a P-953	P-944
P-950	De cruce con C-613 a Estación de Villalumbroso	Diputación
P-951	De Paredes de Nava a Guaza de Campos	P-924
P-952	De Fuente de Nava a Paredes de Nava	P-952
P-953	De La Venta a P-940	P-953
P-954	De N-610 a Grijota	P-954
P-960	De Villaldavín a CL-613	P-960
P-961	De Paredes de Nava a CL-615	P-961
P-962	De Villalumbroso a N-120	Diputación
P-963	De Cervatos de la Cueva a CL-615	P-963
P-964	De P-963 a Castrillejo de la Olma	Diputación
P-970	De Cisneros a Legidos	P-970
P-971	De CL-613 a P-972	Diputación
P-972	De Villada a N-120	P-972
P-973	De N-120 a Villada	P-905
P-980	De Carrión de los Condes a Fromista	P-980
P-981	De Villoldo a Santillana de Campos	P-981
P-982	De CL-615 a Carrión de los Condes	S/C
P-983	De Amusco a Villoldo	P-983
P-984	De N-611 a San Cebrián de Campos	P-984
P-990	De La Venta a N-611	P-990
P-991	De N-611 a Husillos	P-991
P-992	De Husillos a CL-615	P-991
P-993	De N-611 a Palencia (Barrio Fco. Franco)	S/C
P-994	De cruce con N-610 a cruce con C-615	S/C
PP-1111	De Cevico Navero (CL-619) a Hérmedes de Cerrato (P-110)	P-114
PP-1112	De Castrillo de Don Juan (P-140) a CL-619	P-113
PP-2102	De P-210 a Cardaño de Arriba	P-217
PP-2104	De Triollo (P-210) a Vidrieros	P-216
PP-2105	De P-210 a Rebanal de las Llantas	P-212
PP-2136	De Embalse de Aguilar a Matamorisca (CL-626)	P-213
PP-2301-0	De Villaherreros (N-120) a Villaeles (P-230)	P-236
	De Villaeles (P-230) a Buenavista de Valdavia (P-225)	P-237
PP-2304	De Sotobañado a Báscones de Ojeda	P-233
PP-4101	De Calabazanos a Venta de Baños	P-123
VA-101	De L.P. Valladolid a L.P. Valladolid	P-103
VA-140	De L.P. Burgos a L.P. Valladolid	P-140

CARRETERA ANTERIOR	DENOMINACIÓN	CARRETERA NUEVA
C-500	De N-630 a L.P. de Ávila	SA-100
C-510	De Salamanca (N-501) a L.P. de Ávila	CL-510
C-512	De Salamanca a Vecinos	CL-512
	De Vecinos a Santibañez	SA-205
	De Santibañez a Miranda	SA-220
	De Miranda a L.P. Cáceres	SA-225
C-515	De Béjar a Ciudad Rodrigo	SA-220
C-517	De Salamanca (N-620) a L.F. Portuguesa	CL-517
C-519	De Salamanca a L.P. de Zamora	SA-605
C-525	De N-620 a SA-220	SA-215
	De N-620 a Trabanca	SA-315
	De Trabanca a L.P. de Zamora	SA-316
C-526	De Ciudad Rodrigo a L.P. de Cáceres	CL-526
C-528	De Ledesma a Antigua SA-304	SA-311
	De Antigua SA-304 a L.P. Zamora	SA-306
C-605	De L.P. Avila a L.P. Zamora	CL-605
C-610	De L.P. de Avila a Peñaranda (N-501)	CL-610
	De Peñaranda de Bracamonte a L.P. Ávila	SA-105
CM-412	De Arabayona a Cantalpino	SA-804
CM-511	De SA-804 de Arabayona	SA-804
CV-119	De Villares de Yeltes a Villavieja de Y.	SA-325
CV-123	De Boada a Villares de Yeltes	SA-325
CV-151	De Bogajo a Cerralbo (CL-517)	SA-325
CV-169/C-605	De Est. Cantalpino a int. CV-169 en Villaflores	CL-605
CV-28	De Fuente de San Esteban a Boada	SA-325
CV-53	De Villavieja de Yeltes a Bogajo	SA-325
N-620	De p.k. 234,00 a p.k. 236,858	AYTO.
	De p.k. 236,796 a p.k. 237,231	AYTO.
SA-100	De N-630 a Candelario	DIP
SA-101	De Puente del Congosto a L.P. de Ávila	SA-102
SA-102	De N-630 a Puente del Congosto	SA-102
SA-103	De Gallegos de Solmirón a L.P. de Ávila	SA-104
SA-104	De Guijuelo a Gallegos de Solmirón	SA-104
SA-110	De Cruce con SA-104 a La Tala	DIP
SA-111	De Cruce N-630 a Salvatierra de T.	DIP
SA-112	De Mancera de Abajo a L.P. de Ávila	DIP
SA-113	De Macotera a Anaya de Alba	SA-113
SA-114	De Peñaranda de B. a Alba de Tormes	SA-114
SA-120	De Alba de Tormes a N-630	SA-114
SA-121	De N-630 a N-630	S/C
SA-122	De Camino de Alba de Tormes a Estación	S/C
SA-200	De N-620 a Frontera Portuguesa	SA-200
SA-201	De La Alberca a L.P. de Cáceres	SA-201
SA-202	De El Cabaco a La Alberca	SA-201
SA-203	De SA-201 a La Peña de Francia	SA-203
SA-204	De Tamames a El Cabaco	SA-201
SA-210	De CL-512 a Tamames	SA-210
SA-211	De N-620 a Vecinos	SA-211
SA-212	De Vecinos a Las Veguillas	DIP
SA-213	De Las Veguillas a Endrinal	DIP
SA-214	De Guijuelo a Cristóbal	SA-214
SA-300	De Salamanca a Ledesma	SA-300
SA-301	De Cruce SA-300 a Los Baños Ledesma	DIP
SA-302	De Ledesma a Monleras	SA-302
SA-303	De Monleras a SA-315 (Almendra)	SA-302
SA-303	De Trabanca a Almendra	SA-315
SA-304	De SA-306 a Pelilla	SA-311
SA-310	De Ledesma a L.P. de Zamora	SA-305
SA-311	De Pelilla a L.P. de Zamora	SA-311
SA-312	De SA-302 (Monleras) a L.P. de Zamora	S/C

CARRETERA ANTERIOR	DENOMINACIÓN	CARRETERA NUEVA
SA-313	De Cruce C-517 a Vitigudino (cruce C-517)	S/C
SA-314	De Vitigudino a Aldeavila de La Ribera	SA-314
SA-320	De Vitigudino a Mieza	SA-320
SA-321	De Vitigudino a Villavieja de Yeltes	DIP
SA-322	De cruce N-620 a Villavieja de Yeltes	DIP
SA-323	De Yecla de Yeltes a Bogajo (Est. FF.CC)	DIP
SA-324	De Ciudad Rodrigo a Lumbrales	SA-324
SA-330	De Lumbrales a Vilvestre	SA-330
SA-331	Ronda de Salamanca	AYTO.
SA-334	De SA-302 a L.P. de Zamora	SA-315
SA-600	De Pedrosillo El Ralo a La Velles	SA-601
SA-601	De La Velles a N-630	SA-601
SA-800	De Cantalapiedra a L.P. de Valladolid	SA-800
SA-801	De Peñaranda de B. a Campo de Peñaranda	SA-801
SA-802	De Campo de Peñaranda a Cantalpino	SA-801
SA-803	De Cantalpino a CL-605	SA-801
SA-804	De Salamanca a Aldearrubia	SA-804
SA-810	De Encinas de Abajo a Babilafuente	SA-810
SA-811	De Babilafuente a Villaflores	SA-810
SA-812	De Villaflores a Cantalapiedra	SA-810
SA-813	De N-620 a Est. FF.CC. De Gomecello	DIP
SA-814	De N-620 a Salamanca	AYTO.
SA-V-3037	De CL-517 a Ledesma	SA-305
SA-V-3137	De La Fuente de San Esteban a CL-517	SA-305

CARRETERA ANTERIOR	DENOMINACIÓN	CARRETERA NUEVA
C-112	De Cuéllar (CL-601) a L.P. de Valladolid	CL-602
	De Cerezo de Abajo (N-I) a Cuellar	SG-205
C-114	De Ayllon a L.P. de Guadalajara	SG-145
	De Ayllon a L.P. de Burgos	SG-945
C-603	De CL-601 a L.P. de Burgos	CL-603
C-604	De Puerto de Navacerrada a L.P. de Madrid	SG-615
C-605	De Segovia (N-110) a L.P. de Avila	CL-605
CL-601	De L.P. de Valladolid a L.P. de Madrid	CL-601
Ctra nº 81	De Cerezo de Arriba a La Pinilla	SG-115
N-001A	Travesía de Boceguillas	S/C
	Travesía de Honrubia	S/C
	Travesía de Villacastin	S/C
N-403A	Travesía de Martín Muñoz	S/C
N-601A	Travesía de Navalmanzano	S/C
SG-111	De Riaza a Riofrio de Riaza	SG-112
SG-112	De Riofrio de Riaza a L.P. de Guadalajara	SG-112
SG-113	De N-110 a estación de FF.CC.	S/C
SG-114	De SG-112 a centro invernal de la Pinilla	SG-114
SG-203	De SG-223 a L.P. Valladolid	SG-203
SG-211	De CL-601 a Aguilafuente	SG-211
SG-212	De Aguilafuente a Hontalbilla	SG-211
SG-213	De cruce con SG-205 a Adrados	Diputación
SG-221	De Aguilafuente a Navalmanzano	SG-222
SG-222	De Turégano a Aguilafuente	SG-222
SG-223	De Cuéllar a L.P. de Valladolid	SG-223
	De Cuellar a L.P. de Valladolid	SG-223
SG-231	De CL-603 a SG-205	SG-231
SG-232	De Sepúlveda a SG-205	SG-232
SG-233	De N-I a Sepúlveda	SG-232
SG-234	De N-I a el Olmo	SG-234
SG-235	De cruce con SG-232 a cruce con SG-234	S/C
SG-241	De Sepúlveda a CL-603	SG-241
SG-242	De CL-603 a Sacramenia	SG-241
SG-310	De Segovia (N-110) a C-605	S/C
SG-312	De N-110 a la Fuencisla	S/C
SG-313	De Abades a N-110	SG-313
SG-314	De CL-605 a Abades	SG-313
SG-321	De Muñopedro a L.P. de Avila	SG-322
SG-322	De N-110 a Muñopedro	SG-322
SG-331	De CL-601 a estación de Yanguas	Diputación
SG-332	De CL-601 a Navas de Oro	SG-332
SG-333	De CL-601 a Chañe	SG-333
SG-334	De Chañe a L.P. Valladolid	SG-333
SG-341	De Nava de la Asunción a CL-605	SG-342
SG-342	De Cuellar a Nava de la Asunción	SG-342
SG-343	De Nava de la Asunción a Fuente de Santa Cruz	SG-343
SG-344	De SG-334 a Remondo	SG-344
SG-351	De Santiuste de San Juan Bautista a N-601	SG-351
SG-352	De est. de Fuente de Santa Cruz a Fuente de Santa Cruz	Diputación
	De Fuente de Santa Cruz a L.P. Valladolid	Diputación
SG-353	De Fuente de Santa Cruz a L.P. Valladolid	SG-343
SG-411	De Martín Muñoz de la Dehesa a N-VI	SG-411
SG-412	De cruce con N-601 a Martín Muñoz de la Dehesa	SG-411
SG-413	De Donhierro a L.P. de Avila (Arevalo)	SG-413
SG-414	De cruce con N-601 a Donhierro	SG-413
SG-500	De N-VI a L.P. de Avila	SG-500
SG-611	De cruce con N-110 a Navafría	SG-612
SG-612	De Navafría a L.P. de Madrid	SG-612
SG-711	De Baterías a Segovia	S/C
SG-713	De L.P. de Madrid a cruce con SG-7132	S/C
SG-714	De cruce con SG-724 a Riofrio	Diputación
SG-720	De Valdeprados a cruce con SG-723	Diputación
SG-721	De cruce con N-603 a Riofrio	Diputación
SG-722	De N-110 a N-603	SG-722
	De cruce con N-603 a Estación de Otero de Herreros	Diputación
SG-723	De N-110 a N-603	SG-723
SG-724	De estación de Segovia a N-110	SG-724
SG-911	De N-I a N-110	SG-911
SG-911A	Travesía de Castillejo de Mesleon	S/C
SG-P-2131	De cruce con SG-V-2421 a L.P. de Valladolid	SG-241
SG-P-3121	De CL-601 a CL-605	CL-607
SG-V-2421	De Sacramenia a cruce con SG-P-2131	SG-241

CARRETERA ANTERIOR	DENOMINACIÓN	CARRETERA NUEVA
	Antigua N-111 Variante de Adradas	DIP.
	Antigua N-122 Variante de Rejas de San Esteban	DIP.
C.P.	De Toledillo a El Royo	SO-800
	De Quintana Redonda a Matamala del Almazán	SO-115
	De S. Pedro Manrique a Oncala (SO-615)	SO-650
C-101	De Agreda (N-122) a L.P. de Guadalajara	CL-101
	De Gómara a N-234	SO-340
C-115	De N-111 a Límite CC.AA. La Rioja	SO-615
C-116	De El Burgo de Osma (N-122) a L.P. Zaragoza	CL-116
SO-100	De N-111 a Quintana Redonda	SO-100
SO-101	De Quintana Redonda a Fuentepinilla	SO-100
SO-102	De Fuentepinilla a CL-116	SO-100
SO-103	De SO-100 a La Seca	DIP.
SO-104	De CL-116 a Berlanga de Duero	SO-100
SO-105	De N-111 a SO-100	SO-105
SO-110	De Almazán a Fuentepinilla	SO-110
SO-111	De Fuentepinilla a Nódalo	SO-110
SO-112	De Nódalo a N-122	SO-110
SO-120	De Rioseco a Valderrodilla	DIP.
SO-121	De N-122 a Rioseco	DIP.
SO-122	De Antigua SO-120 a Escobosa de Calatañazor	DIP.
SO-130	De N-II a Medinaceli	SO-132
SO-131	De N-111 a Medinaceli	DIP.
SO-132	De Medinaceli a Barahonda	SO-132
SO-133	De N-II a Estación de Torralba	DIP.
SO-134	De Torralba a L.P. de Guadalajara	DIP.
SO-150	De Hortezueta a Berlanga de Duero	SO-152
SO-151	De SO-152 a Estación FF.CC. Berlanga	DIP.
SO-152	De Berlanga de Duero a Barcones	SO-152
SO-153	De Barcones a L.P. de Guadalajara	SO-152
SO-154	De Barcones a L.P. de Guadalajara	SO-154
SO-160	De Burgo de Osma a Recuerda	SO-160
SO-161	De Recuerda a Retortillo	SO-160
SO-162	De Retortillo a L.P. de Guadalajara	SO-160
SO-163	De SO-160 a Est. Quintanas de Gormaz	DIP.
SO-180	De Puente de Portugués a La Rasa	DIP.
SO-181	De N-122 a Alcubilla del Marqués	DIP.
SO-330	De Morón de Almazán a Serón de Nágima	DIP.
SO-340	De Gómara a Monteagudo de Las Vicarías	SO-340
SO-344	De Ciria a L.P. de Zaragoza	DIP.
SO-350	De Gómara a Deza	SO-350
SO-351	De Deza a Cihuela	SO-350
SO-352	De Cihuela a L.P. de Zaragoza	SO-350
SO-353	De Deza a L.P. de Zaragoza	DIP.
SO-361	De cruce con N-122 a Pinilla del Campo	DIP.
SO-364	De SO-361 a Pozalmuro	DIP.
SO-370	De cruce con SO-361 a Villar del Campo	DIP.
SO-371	De SO-361 a Estación de Villar del Campo	DIP.
SO-372	De Estación de Villar del Campo a SO-361	DIP.
SO-373	De N-234 a Ciria	DIP.
SO-380	De N-122 a Ólvega	SO-380
SO-381	De N-122 a Ágreda	SO-382
SO-382	De SO-381 (Ágreda) a Vozmediano	SO-382
SO-383	De Vozmediano a L.P. de Zaragoza	SO-382
SO-411	De N-II a L.P. de Guadalajara	SO-411
SO-610	De N-111 a Ruinas de Numancia	DIP.
SO-630	De San Pedro Manrique a Castilruiz	SO-630
SO-631	De SO-630 a Magaña	DIP.
SO-640	De CL-115 a San Pedro Manrique	SO-630
SO-641	De SO-630 a Taniñe	DIP.
SO-642	De SO-630 a Aldealcardo	DIP.
SO-643	De San Pedro Manrique a Hurteles	DIP.
SO-660	De (SO-615) a Diustes	DIP.
SO-680	De L.P. de Zaragoza a N-113	DIP.
SO-681	De SO-680 a Est. La nava (L.P. Zaragoza)	DIP.
SO-690	De San Felices a L.P. de La Rioja	DIP.

CARRETERA ANTERIOR	DENOMINACIÓN	CARRETERA NUEVA
SO-691	De Castilruiz a San Felices	DIP.
SO-692	De Castilruiz a N-122	SO-630
SO-801	De N-111 a Hinojosa de La Sierra	DIP.
SO-810	De N-234 a SO-820	SO-810
SO-811	De SO-810 a Pantano La Cuerda del Pozo	DIP.
SO-820	De N-111 a Sotillo del Rincón	SO-820
SO-821	De Sotillo del Rincón a Vinuesa	SO-820
SO-830	De Vinuesa a Puerto de Santa Inés	SO-830
SO-831	De Puerto de Santa Inés a Montenegro	SO-830
SO-832	De Montenegro a L.P. de La Rioja	SO-830
SO-840	De Abéjar a SO-830	CL-117
	De Vinuesa a CL-117	SO-820
SO-841	Travesía de Abéjar	S/C
SO-850	De Molinos de Duero a Duruelo de La Sierra	CL-117
SO-851	De Duruelo a L.P. de Burgos	CL-117
SO-910	De N-122 a Abéjar	SO-910
SO-920	De Burgo de Osma a San Leonardo de Yagüe	SO-920
SO-934	De Alcoba de La Torre a L.P. de Burgos	SO-934
SO-960	De San Leonardo de Y. a Santa M ^a de las Hoyas	SO-934
SO-961	De Santa María de Las Hoyas a Guijosa	SO-934
SO-962	De Guijosa a Alcoba de La Torre	SO-934
SO-C-3558	De Gomara a N-234	CL-101
SO-V-1411	De Barahona a Marazovel	SO-132
SO-V-1521	De Marazovel a La Riba de Escalote	SO-132
SO-V-1527	De La Riba de Escalote a SO-160	SO-132
SO-V-1606	De Retortillo de Soria a Montejo de Tiermes	SO-135
SO-V-1916	De Montejo de Tiermes a L.P. de Segovia	SO-135
SO-V-6605	De La Rubia a N-111	SO-620

CARRETERA ANTERIOR	DENOMINACIÓN	CARRETERA NUEVA
C-112	De L.P. Zamora a L.P. de Segovia	CL-602
C-519	De Villardefrades a L.P. de Zamora	VA-705
	De Medina de Rioseco a Villardefrades	VA-505
C-610	De Valladolid a L.P. de Avila	CL-610
C-611	De Tordesillas a Medina de Rioseco	VA-515
	De Medina de Rioseco a L.P. de Palencia	VA-905
C-612	De L.P. de Palencia a L.P. de Zamora	CL-612
C-621	De N-601 a L.P. de León	CL-621
CL-601	De Valladolid a L.P. Segovia	CL-601
VA-100	De Valladolid a Fombellida	VA-140
VA-101	De Peñafiel a Esguevillas de Esgueva	VA-101
	De L.P. de Palencia a Esguevillas de Esgueva	VA-103
	De Valoria la Buena a L.P. de Palencia	VA-103
VA-102	De Valoria la Buena a L.P. de Palencia	VA-102
VA-103	De cruce con N-620 a Valoria la Buena	VA-103
VA-104	De N-122 a Villafuerte	VA-104
VA-110	De cruce con VA-140 a Encinas de Esgueva	Diputación
VA-111	De VA-140 a L.P. de Palencia	VA-110
VA-112	De Cabezón a N-620	VA-113
VA-113	De Valladolid a Cabezón	VA-113
VA-114	De cruce con VA-113 a Cabezón por Fabrica Nacional	S/C
VA-130	De N-122 a L.P. de Burgos	VA-130
VA-134	De Valdearcos a L.P. de Burgos	VA-134
VA-140	De Fombellida a L.P. de Palencia	VA-140
VA-200	De Aldeamayor a Tudela de Duero	VA-200
VA-201	De CL-601 a N-122	CL-300
VA-202	De Quintanilla de Onesimo a Torrescarcela	VA-202
VA-203	De Torrescarcela a L.P. de Segovia	VA-203
VA-204	De Torrescarcela a Montemayor de Pililla	Diputación
VA-210	De Peñafiel a Cogeces del Monte	VA-210
VA-211	De Castrillo de Duero a L. P. de Burgos	VA-211
VA-213	De Peñafiel a Campaspero	VA-223
VA-214	De Rabano a L.P. de Segovia	VA-241
VA-220	De Peñafiel a Rábano	VA-241
VA-223	De Campaspero a L.P. Segovia	VA-223
VA-300	De CL-601 a N-601	CL-300
VA-301	De Arrabal de Portillo a Mojados	VA-301
VA-302	De Mojados a Aldeamayor	VA-302
VA-303	De N-601 a Arrabal de Portillo	VA-303
VA-304	De Mojados a N-601	S/C
VA-310	De cruce con N-601 a Mojados	S/C
VA-352	De N-601 a L.P. de Segovia	Diputación
VA-353	De N-601 a L.P. de Segovia	VA-343
VA-400	De Puente Duero a Viana de Cega	CL-600
VA-401	De Viana de Cega a N-601	CL-600
VA-402	De cruce con N-601 a Valdestillas	Diputación
VA-403	De Matapozuelos a N-601	VA-404
VA-404	De Medina del Campo a Matapozuelos	VA-404
VA-410	De Olmedo a Ataquines	VA-410
VA-500	De cruce con N-620 a Velilla	Diputación
VA-501	De Vega de Valdetronco a N-VI	S/C
VA-502	De Mota del Marqués a N-VI	S/C
VA-504	De Bolaños de Campos a L.P. de Zamora	VA-504
VA-510	De La Mudarra a Castromonte	VA-510
VA-511	De Castromonte a Villabrágima	VA-511
VA-512	De Tordehumos a Barcial de la Loma	VA-524
VA-514	De N-601 a Torrelobatón	VA-514
VA-520	De N-601 a Bolaños de Campos	VA-504
VA-521	Travesía de Almaraz de la Mota	S/C
VA-522	De N-601 a La Unión de Campos	VA-541
VA-523	De Barcial de la Loma a L.P. de Zamora	VA-524
VA-530	De cruce con N-601 a Castrobol	VA-542
VA-541	De Unión de Campos a L.P. de León	VA-541
VA-542	De Castrobol a L.P. de León	VA-542
VA-600	De N-620 a Castronuño	VA-610
VA-601	De Castronuño a L.P. de Zamora	VA-610

CARRETERA ANTERIOR	DENOMINACIÓN	CARRETERA NUEVA
VA-602	De N-620 a L.P. de Zamora	VA-602
VA-714	De San Pedro de Latarce a L.P. de Zamora	VA-714
VA-800	De Torrecilla de la Orden a L.P. de Salamanca	VA-800
VA-801	De Cervillego de la Cruz a Castrejón	VA-801
VA-802	De Castrejón a Alaejos	VA-801
VA-803	De Nava del Rey a Castrejón	VA-800
VA-804	De Castrejón a Torrecilla de la Orden	VA-800
VA-810	De Ataquines a Fuente del Sol	VA-801
VA-900	De N-601 a Mucientes	VA-900
VA-901	De Mucientes a Trigueros del Valle	VA-900
VA-902	De Trigueros del Valle a N-620	VA-900
VA-903	De Trigueros del Valle a Quintanilla de Trigueros	VA-904
VA-904	De Quintanilla de Trigueros a a L.P. de Palencia	VA-904
VA-910	De cruce con N-601 a cruce con VA-911	Diputación
	De Montealegre a antigua VA-910	VA-912
VA-911	De Mucientes a antigua VA-910	VA-912
VA-912	De Montealegre a L.P. de Palencia	VA-912
VA-913	De N-601 a Villanueva de San Mancio	VA-913
VA-914	De Villanueva de San Mancio a L.P. de Palencia	VA-913
VA-920	De N-601 a Gatón de Campos	VA-920
VA-921	De Gatón de Campos a N-610	VA-920
VA-922	Villalón de Campos	S/C
VA-923	De N-610 a Herrín de Campos	VA-924
VA-924	De Herrín de Campos a L.P. de Palencia	VA-924
VA-930	De N-601 a Zorita de la Loma	VA-931
VA-931	De Zorita de la Loma a L.P. de Palencia	VA-931
VA-932	De Villalón de Campos a VA-931	VA-932
VA-933	De VA-931 a Saelices de Mayorga	VA-932
VA-934	De Saelices de Mayorga a L.P. de León	VA-932
VA-940	De N-601 a Saelices de Mayorga	VA-941
VA-941	De Saelices de Mayorga a Melgar de Arriba	VA-941
VA-942	De Melgar de Arriba a L.P. de León	VA-941
VA-943	De Montealegre a L.P. de Palencia	VA-943
VP-1102	De Iscar (CL-602) a L.P. de Segovia	VA-333
VP-6606	De N-VI a San Pedro de Latarce	VA-714
VP-8002	De Fuente del Sol a Cervillego de la Cruz	VA-801
VP-9001	De Simancas a Puente Duero	CL-600
VP-9106	De Olmedo a Tordesillas	VA-405

CARRETERA ANTERIOR	DENOMINACIÓN	CARRETERA NUEVA
C-112	De N-122 a L.P. de Valladolid	CL-602
C-519	De Toro a L.P. de Salamanca	ZA-605
	De Toro a L.P. de Valladolid	ZA-705
C-525	De Fermoselle a L.P. de Salamanca	ZA-316
C-527	De Zamora a Bermillo de Sayago	CL-527
	De Bermillo de Sayago a Fermoselle	CL-527
C-528	De CL-527 a ZA-320	ZA-330
	De ZA-320 a L.P. de Salamanca	ZA-306
C-605	de l.p. salamanca a zamora	CL-605
C-612	de l.p. de valladolid a zamora	CL-612
C-622	De Palacios de Sanabria a L.P. de León	ZA-125
	De Puebla de Sanabria a la frontera portuguesa	ZA-925
N-006A	Travesía de Pobladura del Valle	Diputación
N-525A	Sustituido por Variante N-525 a L.P. de Orense	S/C
	Sustituido por Variante de la N-525 en Puebla de Sanabria	S/C
ZA-101	De ZA-102 a Barjacoba	ZA-101
ZA-102	De L.P. de Orense a Porto	ZA-102
ZA-103	De ZA-104 a San Martín de Castañeda	ZA-103
ZA-104	De Puebla de Sanabria a Moncabril	ZA-104
ZA-110	De L.P. de León a N-525	ZA-110
ZA-111	De N-525 a L.P. de León	ZA-111
ZA-113	De Trefacio a Cerdite	Diputación
ZA-114	De Trefacio a San Ciprián	Diputación
ZA-120	De N-525 a Villanueva de las Peras	Diputación
ZA-121	De Morales del Valverde a Tábara	ZA-100
ZA-122	De San Martín de Castañeda a fin de carretera	ZA-103
ZA-123	De N-630 a Tábara	ZA-123
ZA-300	De ZA-313 a cruce con ZA-302 (Variante de Peñausende)	S/C
ZA-301	De N-630 a Peñausende	ZA-301
ZA-302	De Peñausende a Fresno de Sayago	ZA-301
ZA-303	De Fresno de Sayago a Bermillo de Sayago	ZA-301
ZA-304	De C-527 (Bermillo de Sayago) a Fariza	Diputación
ZA-310	De Peñausende a L.P. de Salamanca	ZA-305
ZA-311	De Almeida a L.P. de Salamanca	ZA-311
ZA-312	De L.P. de Salamanca a Carballino	S/C
ZA-313	De N-630 a Peñausende	ZA-305
ZA-314	De Almeida a Carballino	ZA-320
ZA-320	De CL-527 a Almeida	ZA-320
ZA-321	de bermillo de sayago a moralina	ZA-311
	De N-122 a Moralina	ZA-321
ZA-322	De Almeida a Bermillo de Sayago	ZA-311
ZA-323	De Fermoselle a frontera con Portugal	CL-527
ZA-324	de moralina a l.f. portuguesa	ZA-324
	De Salto de Villalcampo a Moralina	ZA-324
	De Cibanal a L.P. de Salamanca	ZA-315
ZA-503	De Villamayor de Campos a Castroverde de Campos	ZA-504
ZA-504	De Castroverde de Campos a L.P. de Valladolid	ZA-504
ZA-511	De CL-612 (Villalpando) a N-610	ZA-512
ZA-512	De Villanueva del Campo a L.P. de León	ZA-512
ZA-513	De Fuentes de Ropel a L.P. de León	ZA-513
ZA-514	De Fuentes de Ropel a L.P. de León	ZA-510
ZA-523	De ZA-504 a L.P. de Valladolid	ZA-524
ZA-601	De La Bodega de Toro a L.P. de Valladolid	ZA-610
ZA-602	De Fuente la Peña a L.P. de Valladolid	ZA-610
ZA-603	De ZA-602 a CL-605	ZA-604
ZA-604	De Bodega de Toro a ZA-602	ZA-604
ZA-610	De CL-605 a La Bodega de Toro	ZA-610
ZA-611	De CL-602 a Venialbo	ZA-611
ZA-612	De Venialbo a El Pinedo	ZA-611
ZA-613	De El Pinedo a Cuelgamures	ZA-611
ZA-614	De Cuelgamures a ZA-602	ZA-611
ZA-620	De Fuentesauco a Fuentelapeña	ZA-602
ZA-621	De Cubo de la Tierra del Vino a Fuentesauco	ZA-602
ZA-622	De ZA-621 a El Maderal	Diputación
ZA-623	De Moraleja del Vino a Casaseca de las Chanas	ZA-623
ZA-624	De N-630 a Pontejos	ZA-624

CARRETERA ANTERIOR	DENOMINACIÓN	CARRETERA NUEVA
ZA-631	De cruce con N-122 (Toro) a la estación de Toro	S/C
ZA-632	De N-122 a ZA-631	S/C
ZA-701	De N-630 a estación FF.CC. de La Tabla	ZA-702
ZA-702	De estación FF.CC. de La Tabla a CL-602	ZA-702
ZA-703	De Villarrín de Campos a Manganeses de la Lampreana	Diputación
ZA-704	De Villafáfila a Villarrín de Campos	Diputación
ZA-710	De Coreses a N-122	ZA-711
ZA-711	De CL-612 a Coreses	ZA-711
ZA-712	De ZA-705 a Villadondiego	ZA-712
ZA-713	De Toro a ZA-714 (Castronuevo)	ZA-713
ZA-714	De Castronuevo a L.P. de Valladolid	ZA-714
ZA-720	De Arquillos a Castronuevo	ZA-714
ZA-721	De Pajares de la Lampreana a Arquillos	ZA-714
ZA-900	De Zamora a La Hiniesta	Diputación
ZA-901	De Vide de Alba a Fonfría	ZA-902
ZA-902	De San Martín de Tábara a Vide de Alba	ZA-902
ZA-903	De ZA-902 a Losacio	Diputación
ZA-904	De cruce con N-631 a ZA-V-9022	Diputación
ZA-910	De Carbajales de Alba a la Estación de Carbajales	Diputación
ZA-911	De Carbajales de Alba a Castillo de Alba	Diputación
ZA-912	De N-631 a San Pedro de las Herrerías	ZA-912
ZA-913	De San Pedro de las Herrerías a N-122	ZA-912
ZA-914	De ZA-912 a Torres de Aliste	Diputación
ZA-920	De ZA-914 (Torres de Aliste a Pobladura de Aliste)	Diputación
ZA-921	De ZA-925 (Puebla de Sanabria) a Ungilde	ZA-921
ZA-922	De cruce con C-622 (Calabor) a Baños de Calabor	S/C
ZA-923	De ZA-912 a estación de San Pedro de las Herrerías	Diputación
ZA-924	De ZA-125 a estación de FF.CC. de Pedralba	S/C
ZA-930	De cruce con N-525 a estación de FF.CC. de Requejo	S/C
ZA-931	Estación de FF.CC. de Lubián	S/C
ZA-941	De ZA-911 a ZA-901	Diputación
ZA-H-3272	De Villalcampo a Salto de Villalcampo	CL-529
ZA-L-2216	De cruce con C-527 a Cibanal	ZA-315
ZA-L-2639	De Ungilde a Rihonor de Castilla	ZA-921
ZA-L-3216	De N-122 a Villalcampo	CL-529
ZA-L-9022	De San Martín de Tábara a Escober	ZA-902
ZA-P-1508	De Camarzana de Tera (N-525) a N-631	ZA-105
ZA-P-1509	De cruce con ZA-P-1509 a Morales de Valverde	ZA-100
ZA-P-2313	De Riego del Camino (N-630) a Pajares de la Lampreana	ZA-714
ZA-P-2316	De Santovenia a Bretó	ZA-100
	De Villalpando (N-VI) a Villafáfila	ZA-715
ZA-P-2443	De Bretocino a cruce con ZA-P-1509	ZA-100
ZA-S/C	De Escober a Tábara cruce con N-631	ZA-902

Capítulo 2

Actuaciones programadas



Sección 2.1 De modernización por tipo de red



Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Ávila

Propuesta de actuaciones. Modernización de la Red

RED BÁSICA

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tráfico 2001	Terreno	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
CL-501	Ramacastañas-Candeleda	20,0	2.636	Accidentado	Nueva Carretera	9.600
CL-501	Piedralaves-Gavilanes	16,0	1.697	Ondulado	Acondicionamiento	3.690
CL-501	Piedralaves-Gavilanes	16,0	1.697	Ondulado	Acondicionamiento	3.690
TOTAL		36,0				16.290

RED COMPLEMENTARIA

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tráfico 2001	Terreno	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
AV-105	L.P. Salamanca-Arevalillo	20,0	392	Accidentado	Mejora	2.400
AV-110	Ávila-Muñico	28,7	1.082	Llano	Acondicionamiento	5.166
AV-110	Muñico-L.P. Salamanca	23,7	328	Llano	Mejora	2.844
AV-800	N-501-Villanueva del Aceral	26,0	804	Ondulado	Acondicionamiento	5.460
AV-900	Ávila-Intersección Riofrío	10,2	420	Ondulado	Mejora	1.224
AV-900	Intersección.Riofrío-Navalmoral	17,1	420	Accidentado	Mejora	2.565
AV-900	Navalmoral-Burgohondo	10,0	699	Accidentado	Acondicionamiento	2.570
AV-905	Navalacruz-N-502	27,7	448	Accidentado	Acondicionamiento	8.310
AV-922	De Mombeltrán a Pedro Bernardo	28,0	562	Accidentado	Acondicionamiento	6.720
AV-922	CL-501-Pedro Bernardo	5,4	550	Accidentado	Acondicionamiento	1.944
AV-922	De CL-501 a L.C.A. Castilla-La Mancha	3,0	550	Accidentado	Mejora	450
AV-925	Ramacastañas-Arenas de San Pedro	5,0	3.694	Accidentado	Acondicionamiento	1.800
AV-562	Cebreros-L.C.A. Madrid	14,,2	377	Ondulado	Mejora	1.704
AV-904	De N-403 a CL-501	3,0	1.377	Llano	Mejora	324
AV-104*	Sta. M. ^a Berrocal-L.P. Salamanca	9,4	710	Llano	Acondicionamiento	1.692
AV-500*	Ávila-Urraca Miguel	13,0	218	Ondulado	Mejora	1.404
AV-901*	CL-501-Casavieja	2,0	510	Ondulado	Mejora	216
TOTAL		246,4				46.793

*Red Complementaria Local

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Burgos

Propuesta de actuaciones. Modernización de la Red

RED BÁSICA

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tráfico 2001	Terreno	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
CI-117	Salas de los Infantes-L.P. Soria	33,0	1.411	Ondulado	Mejora	4.950
CL-117	Variante Salas de los Infantes	4,0	1.411	Llano	Variante	3.600
CL-620	L.C.A País Vasco-L.C.A. País Vasco	4,7	500	Ondulado	Acondicionamiento	1.410
CL-629	Variante Villasana y Villanueva	6,0	2.671	Ondulado	Variante	7.560
CL-629	Sotopalacios-Cruce con BU-520	26,0	1.598	Ondulado	Acond/Mejora	5.850
CL-629	De BU-502 a Puerto de la Mazorra	17,0	1.503	Ondulado	Acondicionamiento	5.100
CL-629	Puertode la Mazorra	10,0	1.503	Accidentado	Acondicionamiento	3.000
CL-629	Conexión con N-623	3,0	1.598	Ondulado	Nueva carretera	2.700
CL-632	Brieviesca-Cornudilla	18,0	1.717	Llano	Mejora	2.700
TOTAL		121,7				36.870

RED COMPLEMENTARIA

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tráfico 2001	Terreno	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
BU-101	De Villahoz a Pampliega	18,9	984	Ondulado	Mejora	2.268
BU-130	Puente Sobre el río Duero (Roa)	2,0	1.590		Estructura	1.800
BU-130	De N-I a L.P. Valladolid	40,2	1.590	Llano	Mejora	4.800
BU-400	De N-620 a Meglar de Fermental	31,6	586	Ondulado	Mejora	3.792
BU-405	Castrojeriz-L.P. Palencia	11,0	518	Llano	Mejora	1.320
BU-406	Estepar-Villanuevade Argaño	12,0	2.006	Llano	Mejora	1.440
BU-525	Puente sobre el Ebro (Puentelarrá)	0,5	235		Estructura	456
BU-525/556	De N-I a L.P. Alava	19,0	235	Ondulado	Acondicionamiento	3.990
BU-526	De Bercedo a Soncillo	31,0	599	Accidentado	Mejora	3.720
BU-551	De BU-550 a Medina de Pomar	19,0	1.304	Ondulado	Mejora	2.850
BU-552	Villaventín-El Ribero	15,0	640	Accidentado	Mejora	2.700
BU-564/642	De Soncillo-L.C.A. Cantabria	14,7	434	Ondulado	Mejora	1.764
BU-600	Acceso Pol.Villalonquejar desde A-231	2,3		Llano	nueva carretera	3.600
BU-622	De Villalonquejar a N-627	34,0	1.702	Ondulado	Mejora	4.080
BU-627	De N-120 a Villadiego	17,8	771	Ondulado	Mejora	2.136
BU-627	Villadiego a L.P. Palencia	26,0	334	Ondulado	Mejora	3.120
BU-710	Briviesca a Belorado	21,0	324	Ondulado	Mejora	2.520
BU-733	De Miranda de Ebro a L.C.A. La Rioja	5,1	300	Llano	Mejora	612
BU-750	Puerto de Vitoria	1,2	2.139	Accidentado	Acondicionamiento	1.210
BU-750	Puerta de Vitoria-CL-127	7,0	2.139	Ondulado	Acondicionamiento	2.100
BU-750	CL-127 a L.C.A. País Vasco	8,0	2.139	Ondulado	Mejora	1.200
BU-800	Burgos (N-I) a Burgos (N-620)	20,5	5.074	Llano	Mejora	4.305
BU-811	De N-120 a L.C.A. La Rioja	21,9	301	Ondulado	Mejora	3.285
BU-820	De BU-813 a BU-825	31,4	631	Accidentado	Mejora	4.710
BU-825	De Salas de los Infantes a L.P. La Rioja	29,0	480	Ondulado	Acondicionamiento	6.090
BU-901	Cuevas de San Clemente-Sto. Domingo	31,0	411	Ondulado	Acondicionamiento	6.510
BU-910	De Sto. Domingo de Silos-N-234	13,6	268	Accidentado	Acondicionamiento	2.856
BU-122*	De Roa a Fuentecen	8,7		Ondulado	Mejora	1.044
BU-744*	De CL-127 a L.C.A. País Vasco	3,4	676	Llano	Mejora	408
BU-813*	Valmala-Pradoluengo	5,0	380	Accidentado	Acondicionamiento	1.199
BU-934*	BU-925 (Peñaranda de Duero) - L.P. Soria	10,0	251	Llano	Acondicionamiento	1.500
TOTAL		511,8				83.385

* Red Complementaria Local

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). León

Propuesta de actuaciones. Modernización de la Red

RED BÁSICA

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tráfico 2001	Terreno	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
CL-631	Variante de Torreno	4,0	3.562	Accidentado	Variante	15.000
CL-613	Variante de Sahagún	2,0	1.916	Llano	Variante	4.200
CL-622	Sta. María del Páramo- La Bañeza	14,3	3.911	Llano	Acondicionamiento	4.290
CL-623	Acceso a León	1,5	10.819	Llano	Desdoblamiento	1.800
CL-624	Devesa a Boñar	18,7	1.925	Ondulado	Acondicionamiento	6.732
CL-624	Variante de Ambas Aguas	1,0	1.925	Ondulado	Variante	2.100
CL-626	La Magdalena-Cruce con A-66	23,0	394	Ondulado	Acondicionamiento	4.830
CL-626	La Robla-Cruce con CL-623	16,0	719	Llano	Acondicionamiento	3.360
CL-626	Variantes de Sorribos y Olleros	2,0	719	Accidentado	Variante	4.808
CL-626	Variante de Prado de la Guzpeña	4,0	719	Ondulado	Variante	1.925
CL-626	Variante de Palazuelo y la Valcuera	2,5	1.023	Accidentado	Variante	1.800
CL-626	Variante de Villablino	4,0	5.069	Accidentado	Variante	9.000
CL-626	Variante de Cistierna	4,0	1.068	Accidentado	Variante	9.000
CL-626	Puente Almuhey-Guardo	16,0	1.639	Ondulado	Acondicionamiento	4.800
CL-626	Caboalles-L.C.A. Asturias	7,0	504	Accidentado	Acondicionamiento	2.100
CL-626	Puente Orugo-C-631	28,0	2.752	Ondulado	Acondicionamiento	8.400
CL-635	De N-625 a Puerto de Trama	21,8	134	Accidentado	Acondicionamiento	6.540
TOTAL		169,8				90.685

RED COMPLEMENTARIA

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tráfico 2001	Terreno	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
LE-110	La Bañeza-L.P. Zamora	17,9	2.338	Llano	Acondicionamiento	3.759
LE-126	Variante de La Baña	1,5	506	Accidentado	Variante	3.000
LE-126	La Baña-L.C.A. de Galicia	11,0	506	Accidentado	Acondicionamiento	3.300
LE-215	Besande-L. Palencia	10,0	148	Ondulado	Acondicionamiento	2.100
LE-215	Besande-Boca de Huérgano	13,6	150	Ondulado	Acondicionamiento	2.856
LE-232	Sahagún-Almanza	33,9	699	Llano	Acondicionamiento	6.102
LE-331	Boñar-Puebla de Lillo	18,00	1.201	Llano	Mejora	1.927
LE-331	Puebla de Lillo-L.P. Asturias	16,0	727	Accidentado	Acondicionamiento	3.840
LE-420	Villanueva de Carrizo-La Magdalena	27,1	2.168	Llano	Acondicionamiento	5.691
LE-420	Variante de Carrizo	2,0	2.168	Llano	Variante	6.000
LE-441	Montejos-N-120	3,0	3.278	Llano	Nueva carretera	2.700
LE-451	Quintana del Castillo-La Garandilla	16,0	152	Accidentado	Acondicionamiento	3.840
LE-451	Astorga-Quintana del Castillo	24,7	1.173	Ondulado	Acondicionamiento	5.187
LE-451	Garandilla a LE-493	9,0	74	Accidentado	Acondicionamiento	2.160
LE-463	Bembibre-Toreno	14,2	1.047	Ondulado	Mejora	2.130
LE-481	Puenteorugo-L.C.A. Asturias	16,0	413	Accidentado	Acondicionamiento	3.840
LE-495	Piedrafita-Puerto Somiedo	9,0	177	Accidentado	Acondicionamiento	2.160
LE-512	Valencia de Juan a A-231	18,8	1.273	Ondulado	Acondicionamiento	3.948
LE-512	Valencian de Juan a L.P. Zamora	31,2	944	Llano	Acondicionamiento	5.616
LE-512	De A-231 a Mansilla	8,5	1.273	Ondulado	Acondicionamiento	1.785
LE-711	Vega de Espinareda-Fabero	5,0	2.567	Accidentado	Acondicionamiento	1.864
LE-711	Columbianos-Vega de Espinareda	15,0	3.437	Ondulado	Acondicionamiento	3.150
LE-711	Fabero-Páramo	18,2		Ondulado	Acondicionamiento	3.276
LE-460	Rioseco-CL-623	7,0	1.121	Accidentado	Mejora	1.050
LE-133*	Astorga a LE-125	31,8	172	Llano	Acondicionamiento	5.724
LE-142*	Astorga-Molinaseca	39,0	1.020	Llano	Acondicionamiento	7.020
LE-211*	Almanza-Valle de las Casas	13,6	294	Llano	Acondicionamiento	2.448
LE-230*	De LE-215 a LE-234	2,2		Llano	Nueva carretera	264
LE-234*	Puente Almuhey-Prioro	22,0	68	Llano	Acondicionamiento	3.960
LE-243*	Portilla la Reina-Posada de Valdeón	5,5	98	Accidentado	Acondicionamiento	1.320
LE-315*	Matallana-Piedrafita	33,0	358	Accidentado	Mejora	4.950
LE-321*	De CL-624 a CL-626	17,0		Ondulado	Acondicionamiento	3.570
LE-465*	Acceso a la A-6 desde LE-460	5,0		Llano	Nueva carretera	3.600
LE-716*	Vega de la Espinareda-Berlanga	6,0		Accidentado	Acondicionamiento	1.140
LE-716*	Berlanga-Torero	70		Ondulado	Acondicionamiento	1.260
TOTAL		528,7				116.837

* Red Complementaria Local

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Palencia

Propuesta de actuaciones. Modernización de la Red

RED BÁSICA

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tráfico 2001	Terreno	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
CL-612	Villamartín de Campos-L.P. Valladolid	21,4	656	Llano	Acondicionamiento	4.494
CL-613	Variante de Paredes	4,0	2.699	Llano	Variante	4.300
CL-615	Variante de Perales	2,0	3.853	Llano	Variante	1.600
CL-619	Variante de Villaviudas	3,0	1.928	Llano	Variante	2.400
CL-615/626	Variante de Guardo	8,0	1.993	Accidentado	Variante	15.000
CL-626	Guardo-L.P. León	5,0	1.150	Accidentado	Acondicionamiento	1.500
CL-626	Variante de cervera	4,0	1.635	Ondulado	Variante	7.200
CL-626	Cervera-Aguilar	25,0	1.630	Ondulado	Acondicionamiento	7.500
CL-626	Variante de Santibañez de la Peña	1,5	1.565	Ondulado	Variante	1.500
CL-626	Variante de Villanueva de Arriba	1,5	1.565	Ondulado	Variante	1.500
CL-627	Cervera-L.C.A. Cantabria	27,0	588	Accidentado	Acondicionamiento	8.100
TOTAL		102,4				55.094

RED COMPLEMENTARIA

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tráfico 2001	Terreno	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
P-103	De L.P. Valladolid a L.P. Valladolid	7,5	394	Llano	Mejora	900
P-130	Baltanás-N-620	12,0	204	Llano	Mejora	1.440
P-215	Guardo-L.P. León	10,0	1.809	Accidentado	Acondicionamiento	3.000
P-220	Aguilar de campoo-Brañosera	19,4	1.170	Accidentado	Acondicionamiento	5.820
P-230	Herrera de Pisuerga-P-232	8,9	375	Llano	Mejora	1.068
P-230	P-232-P225	21,7	186	Llano	Mejora	2.604
P-990	Monzón de Campos-CL-615	5,7	596	Llano	Mejora	684
P-235	Saldaña-N-120	19,9	745	Llano	Acondicionamiento	3.582
P-412	Torquemada-Astudillo	19,2	512	Llano	Mejora	2.304
P-431	N-611 a Astudillo	13,3	624	Llano	Acondicionamiento	2.394
P-627	Herrera-L.P. Burgos	3,6	654	Ondulado	Mejora	432
P-901	Puente sobre el canal de Castilla		928		Estructura	900
P-901	Palencia-P903	10,0	347	Llano	Acondicionamiento	1.800
P-901	De P-903 a Ampudia	10,6	347	Llano	Acondicionamiento	1.590
P-901	Ampudia-Villerías	5,5	347	Llano	Acondicionamiento	990
P-922	Villerías-Villaramiel	12,3	326	Llano	Acondicionamiento	2.214
P-905	De N-120 a Villada	13,8	316	Llano	Acondicionamiento	2.484
P-905	Villada-L.P. Valladolid	12,1	304	Llano	Acondicionamiento	1.815
P-953	CL-615 Becerril de Campos	7,1	250	Llano	Mejora	852
P-953	Becerril de Campos-Fuentes de Navas	12,4	250	Llano	Mejora	1.488
P-953	Fuentes de Nava- Villaramiel	13,7	200	Llano	Mejora	1.644
P-972	De N-120 a Villada	15,0	191	Llano	Mejora	1.800
P-900	Variante Villamuriel con nuevo puente	1,0	3.597	Llano	Variante	1.800
P-121*	Puente en Soto del Cerrato		100		Estructura	900
P-141*	Baltanás a P-413	16,0	330	Llano	Mejora	1.920
TOTAL		270,7				46.425

* Red Complementaria Local

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Salamanca

Propuesta de actuaciones. Modernización de la Red

RED BÁSICA

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tráfico 2001	Terreno	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
CL-512	Salamanca-Vecinos	27,9	3.052	Llano	Mejora	4.710
CL-517	La Fregeneda-L.Portugal	11,0	888	Accidentado	Mejora	1.650
CL-526	Ciudad Rodrigo-El Bodón	13,5	2.102	Ondulado	Mejora	2.025
CL-526	Variante de El Bodón	2,0	1.600	Ondulado	Variante	2.000
CL-526	El Bodón-Robleda	13,0	1.102	Ondulado	Mejora	1.950
CL-610	Variante de Rágama	2,0	1.556	Llano	Variante	1.600
TOTAL		69,4				13.935

RED COMPLEMENTARIA

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tráfico 2001	Terreno	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
SA-100	De N-630 a L.P. Avila	5,6	896	Accidentado	Mejora	672
SA-105	Macotera-L.P. Avila	11,5	852	Llano	Mejora	1.380
SA-114	Peñaranda-Alba de Tormes	27,9	1.118	Llano	Mejora	3.348
SA-114	Alba de tormes-N-630	15,8	1.808	Llano	Mejora	1.896
SA-210	De CL-512 a SA-215	24,7	1.684	Ondulado	Mejora	2.964
SA-201	De SA-215 a La Alberca	21,4	1.193	Ondulado	Mejora	2.568
SA-205	Vecinos-Linares	23,0	1.086	Ondulado	Mejora	2.760
SA-220	De SA-205 a SA-225	8,0	1.197	Ondulado	Mejora	960
SA-220	De SA-215 a El Maillo	15,1	188	Accidentado	Acondicionamiento	3.624
SA-220	El Maillo-Ciudad Rodrigo	27,4	517	Llano	Mejora	2.960
SA-300	Salamanca-Ledesma	30,4	1.612	Llano	Mejora	3.648
SA-300	Variante de Villamayor	2,5	10.979	Llano	Variante	2.500
SA-305	La Fuente de San Esteban-Sandro	23,9	350	Ondulado	Mejora	2.868
SA-305	Sando-CL-517	9,7	350	Ondulado	Mejora	1.164
SA-305	CL-517-L.P. Zamora	15,2	200	Ondulado	Mejora	3.192
SA-311	De Ledesma-L.P.Zamora	11,0	510	Ondulado	Mejora	1.320
SA-324	Ciudad Rodrigo-Castilla de M.	15,0	727	Llano	Mejora	1.800
SA-324	Castillejo-San Felices	22,8	727	Accidentado	Acondicionamiento	4.788
SA-810	Encinas-Babilafuente	5,8	1.463	Ondulado	Mejora	870
SA-810	Babilafuente-Riolobos	15,1	1.463	Llano	Mejora	1.812
SA-810	Riolobos-Cantalapiedra	10,6	1.021	Llano	Mejora	1.272
SA-214*	Valdelacasa-Cristóbal	11,7	485	Ondulado	Mejora	2.457
SA-302*	Ledesma-Trabanca	40,6	495	Accidentado	Mejora	6.090
SA-801*	Variante de Aldeaseca	1,0	620	Llano	Variante	600
TOTAL		395,7				57.513

* Red Complementaria Local

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Segovia

Propuesta de actuaciones. Modernización de la Red

RED BÁSICA

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tráfico 2001	Terreno	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
CL-601	Variante de Navalmanzano	3,8	3.927	Llano	Variante	4.300
CL-601	Navalmanzano-CL-603	22,2	3.033	Ondulado	Acondicionamiento	9.240
CL-601	CL-603-Segovia	8,5	8.045	Llano	Desdoblamiento	10.200
CL-601	Variante de Pinarejos	2,0	3.927	Llano	Variante	1.800
CL-601	Variante de Roda de Eresma	2,0	3.033	Llano	Variante	1.800
CL-300	De CL-601 a CL-605	4,0	3.967	Llano	Acondicionamiento	1.200
CL-602	Cuellar-L.P. Valladolid	15,8	1.867	Llano	Acondicionamiento	4.740
CL-605	Variante de Sta. M ^a Real de Nieva	4,0	3.631	Llano	Variante	3.600
TOTAL		62,1				36.880

RED COMPLEMENTARIA

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tráfico 2001	Terreno	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
SG-205	Variante de Aldeosancho	2,0	1.688	Llano	Variante	1.800
SG-223	Cuellar L.P. Valladolid	9,0	1.273	Llano	Acondicionamiento	1.827
SG-232	De SG-205 a sepúlveda	11,6	380	Accidentado	Acondicionamiento	2.784
SG-241*	De Sacramenia a L.P. Valladolid	7,1	78	Llano	Acondicionamiento	1.278
TOTAL		29,7				7.689

* Red Complementaria Local

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Soria

Propuesta de actuaciones. Modernización de la Red

RED BÁSICA

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tráfico 2001	Terreno	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
CL-101	Villasayas-Almanzán	14,5	778	Ondulado	Acondicionamiento	2.610
CL-101	Vaiante de Noviercas	3	3.412	Llano	Variante	2.250
CL-101	Variante de Villasayas	2	778	Ondulado	Variante	1.200
CL-117	Molinos de Duero-Abejar	10,7	1.353	Ondulado	Acondicionamiento	3.000
CL-117	Ampliación Puente Río Duero (Molinos)		1.353		Estructura	780
TOTAL		30,2				9.840

RED COMPLEMENTARIA

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tráfico 2001	Terreno	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
SO-132	Barahona-La Riba de Escalote	16,8		Llano	Acondicionamiento	3.024
SO-132	La Riba de Escalote -SO-160	17,1		Llano	Acondicionamiento	3.078
SO-132	De N-II a Barahona	28,4	264	Llano	Acondicionamiento	5.112
SO-135	Retortillo-Montejo de Tiermes	21,1		Llano	Acondicionamiento	3.798
SO-135	Montejo de Tiermes-L.P. Segovia	16,7		Llano	Acondicionamiento	3.006
SO-160	Recuerda-L.P. Guadalajara	23,3	503	Ondulado	Acondicionamiento	4.893
SO-615	Asuejo-Paraje Recelada	15,8	262	Acidentado	Acondicionamiento	3.318
SO-615	Variantes de Yangüas	1,5	243	Accidentado	Variante	1.500
SO-650	SO-615 (Oncala) - San Pedro Manrique	12,2	308	Ondulado	Acondicionamiento	2.562
SO-800	N-122 a El Royo	14,8	631	Ondulado	Mejora	1.776
SO-830	Vinuesa-Puerta de Santa Ines	17	211	Accidentado	Mejora	2.040
SO-830	Pto. Sta. Inés-L.C.A. La Rioja	14,3	211	Accidentado	Mejora	2.145
SO-920	Ucero-Parque Riobos	5	940	Accidentado	Acondicionamiento	1.050
SO-382*	Agreda-Límite C.A. Aragón	14,2	200	Ondulado	Mejora	1.704
SO-630*	SO-615- San Pedro Manrique	12,3	243	Ondulado	Mejora	1.476
SO-934*	San Leonardo Yagüe-Sta. Mª Hoyas	10,4	152	Llano	Acondicionamiento	1.872
SO-934*	Sta. Mª Hoyas-L.P. Burgos	22	152	Llano	Acondicionamiento	3.300
TOTAL		262,9				45.654

* Red Complementaria Local

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Valladolid

Propuesta de actuaciones. Modernización de la Red

RED BÁSICA

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tráfico 2001	Terreno	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
CL-600	Nuevo Puentey Acceso en Simanca	2,3	2.801	Llano	Estructura	7.200
CL-600	Variante de Viana de Cega	3,5	3.058	Llano	Variante	4.300
CL-601	Variante de S. Miguel del Arroyo	7,3	3.630	Llano	Variante	8.000
CL-601	Variante de Portillo	5,6	4.332	Llano	Variante	5.000
CL-602	Variante de Iscar	3,6	2.563	Llano	Variante	5.770
CL-602	Variante de Olmedo	5,4	2.543	Llano	Variante	4.200
CL-602	Alejos-L.P. Zamora	19,5	612	Llano	Mejora	2.340
CL-610	Valladolid-Puente Duero	5,5	8.851	Llano	Desdoblamiento	6.000
CL-610	Variante de la Seca	3,0	2.358	Llano	Variante	2.500
CL-612	De L.P. Zamora a Villafrechós	8,0	1.010	Llano	Mejora	1.200
TOTAL		63,7				46.510

RED COMPLEMENTARIA

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tráfico 2001	Terreno	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
VA-103	De N-620 a VA-140	12,8	573	Llano	Mejora	1.536
VA-113	Valladolid-VA-140	2,0	9.470	Llano	Desdoblamiento	2.000
VA-130	De N-122 a L.P.	1,4	594	Llano	Mejora	210
VA-223	Peñafiel-L.P-Segovia	20,6	1.612	Llano	Acondicionamiento	4.326
VA-514	De N-601 a Torrelobatón	24,2	1.117	Llano	Mejora	2.904
VA-515	Tordesillas-Torrelobatón	17,1	329	Llano	Mejora	2.052
VA-515	Torrelobatón-Castromonte	14,3	301	Llano	Mejora	1.716
VA-515	Castromonte-Medina de Rioseco	12,4	435	Llano	Mejora	1.488
VA-801	Alaejos-Castrejón	8,0	234	Llano	Mejora	960
VA-801	Fuentes El Sol-Ataquines	8,0	220	Llano	Mejora	960
VA-410	Ataquines (N-VI)	17,0	220	Llano	Mejora	2.040
VA-101*	Peñafiel-Pesquera de Duero	4,8	2.115	Llano	Acondicionamiento	1.008
VA-101*	Pesquera a VA-140	25,0	2.115	Llano	Mejora	3.000
VA-241*	Peñafiel-L.P. Segovia	13,3	278	Llano	Acondicionamiento	2.394
TOTAL		180,9				26.594

* Red Complementaria Local

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Zamora

Propuesta de actuaciones. Modernización de la Red

RED BÁSICA

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tráfico 2001	Terreno	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
CL-527	Zamora-peruela	14,3	3.923	Llano	Acondicionamiento	3.432
CL-602	De Toro a L.P. Valladolid	10,3	2.044	Llano	Mejora	1.236
CL-605	Variante Fuentesauco	3,0	839	Llano	Variante	3.600
CL-605	De ZA-610 a ZA-611 (El Piñero)	18,2	1.116	Llano	Acondicionamiento	3.822
CL-605	El Piñero-Fuentesauco	17,6	839	Llano	Acondicionamiento	3.696
CL-605	Fuentesauco-L.P. Salamanca	22,3	601	Llano	Acondicionamiento	4.683
CL-612	Variante Cañizo	1,5	829	Llano	Variante	1.200
CL-612	Variante de Castronuevo	1,5	1.217	Llano	Variante	1.200
CL-612	Variante de S.Martín de Valderaduey	3,0	829	Llano	Variante	2.400
CL-612	S.Martín de Valderaduey a L.P. Valladolid	20,0	998	Ondulado	Mejora	3.000
CL-612	De Zamora a ZA-711	12,4	2.584	Llano	Mejora	2.604
TOTAL		124,1				30.870

RED BÁSICA

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tráfico 2001	Terreno	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
ZA-100	De Santovenia a ZA-P-1509	13,5	1.361	Ondulado	Acondicionamiento	2.430
ZA-100	De ZA-P-1509 Morales de Valverde	8,3	1.361	Ondulado	Acondicionamiento	1.494
ZA-302	El Cubo-Fresno (ZA-320)	24,8	338	Ondulado	Mejora	2.976
ZA-305	Peñausende-L.P. Salamanca	17,9	206	Ondulado	Mejora	2.148
ZA-311	Variante de Bermillo de Sayago	1,5	835	Llano	Variante	1.200
ZA-324	Ricobayo-Salto Villalcampo	11,5	691	Accidentado	Acondicionamiento	2.760
ZA-330	De CL-527 a Pùblica	10,0	2.447	Llano	Mejora	1.800
ZA-512	Villalpando-L.P. León	18,9	746	Llano	Mejora	2.268
ZA-602	Fuentesauco	20,0	296	Ondulado	Mejora	2.400
ZA-610	Variante de Moraleja del Vino	1,5	2.925	Llano	Variante	1.200
ZA-705	Toro-L.P. Valladolid	11,8	1.583	Llano	Mejora	1.416
ZA-711	N-122 a CL-612 por Corese	9,9	1.353	Llano	Mejora	1.188
ZA-715	Villalpando-Villafàfila	15,7	257	Llano	Mejora	1.884
ZA-102*	De Porto a L.C. A. de Galicia	18,0	268	Accidentado	Acondicionamiento	4.320
ZA-630*	De la CL-602 a N-122	4,0		Llano	Mejora	480
ZA-714*	Riego del Camino-Manganeses	4,8	468	Llano	Mejora	864
TOTAL		192,1				30.828

* Red Complementaria Local

Sección 2.2 De modernización priorizada



Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Ávila

Modernización de la Red. Actuaciones propuestas por orden de prioridad

N.º	Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
1	CL-501	Piedralaves-Gavilanes	16,00	Acondicionamiento	3.690
2	AV-925	Ramacastañas-Arenas de San Pedro	5,00	Acondicionamiento	1.800
3	AV-900	Navalmoral-Burgohondo	10,00	Acondicionamiento	2.570
4	AV-800	N-501 Villanueva del Arenal	26,00	Acondicionamiento	5.460
5	AV-922	CL-501 Pedro Bernardo	5,40	Acondicionamiento	1.944
6	AC-905	Navalacruz-N-502	27,70	Acondicionamiento	8.310
7	AV-500	Ávila-Urraca Miguel	13,00	Mejora	1.404
8	CL-605	Accesos a Arévalo		Estructura	3.000
9	AV-901*	De CL-501a Casavieja	2,00	Mejora	216
10	CL-501	Ramacastañas-Candeleda	20,00	Nueva carretera	9.600
11	AV-110	Ávila-Muñico	28,70	Acondicionamiento	5.166
12	AV-104*	Sta. M.ª Berrocal-L.P. Salamanca	9,40	Acondicionamiento	1.692
13	AV-904	De N-403 a CL-501	3,00	Mejora	324
14	AV-900	Ávila-Intersección Riofrío	10,20	Mejora	1.224
15	AV-922	De CL-501 L.C.A. Castilla-La Mancha	3,00	Mejora	450
16	AV-110	Muñico-L.P. Salamanca	23,70	Mejora	2.844
17	AV-562	Cebreros-L.C.A. Madrid	14,20	Mejora	1.704
18	AV-922	Monbeltrán-Pedro Bernardo	28,00	Acondicionamiento	6.720
19	AV-105	L.P. Salamanca-Arevalillo	20,00	Mejora	2.400
20	AV-900	Intersección Riofrío-Navalmoral	17,10	Mejora	2.565
TOTAL			282,40		63.083

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Burgos

Modernización de la Red. Actuaciones propuestas por orden de prioridad

N.º	Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
1	CL-629	Variante Villanueva y Villasana	6,00	Variante	7.560
2	BU-552	Villaventín-El Ribero	15,00	Mejora	2.700
3	BU-813*	Valmala-Pradoluengo	5,00	Acondicionamiento	1.200
4	BU-525	Puente sobre el Ebro (Puentelarrá)	0,50	Estructura	456
5	BU-750	Puerto de Vitoria	1,20	Acondicionamiento	1.210
6	BU-130	Puente sobre el río Duero (Roa)	2,00	Estructura	1.800
7	CL-629	Puerto de la Mazorra	10,00	Acondicionamiento	3.000
8	BU-600	Acceso al polígono de Villalonquejar desde la A-231	2,30	Nueva Carretera	3.600
9	BU-744*	De CL-127 a L.C.A. País vasco	3,40	Mejora	408
10	BU-750	Puerto Vitoria a CL-127	7,00	Acondicionamiento	2.100
11	CL-632	Briviesca-Cornudilla	18,00	Mejora	2.700
12	BU-901	Cuevas de S. Clemente Sto. Domingo	31,00	Mejora	6.510
13	CL-117	Salas de los Infantes-L.P. Soria	33,00	Mejora	4.950
14	CL-629	BU-502-Puerto de la Mazorra	17,00	Acondicionamiento	5.100
15	BU-811	De N-120 a L.C.A. La Rioja	21,90	Mejora	3.285
16	CL-629	Sotopalacios-Cruce con BU-502	26,00	Acondicionamiento/Mejora	5.850
17	BU-405	Castrojeriz-L.P. Palencia	11,00	Mejora	1.320
18	BU-551	Medina de Pomar-Cruce BU-550	19,00	Mejora	2.850
19	BU-564/642	Soncillo-L.C.A. Cantabria	14,70	Mejora	1.764
20	BU-733	De Miranda de Ebro a L.C.A. La Rioja	5,10	Mejora	612
21	BU-400	Cruce N-620 Mergal de Fernamental	31,60	Mejora	3.792
22	BU-526	Bercedo-Soncillo	31,00	Mejora	3.720
23	CL-629	Conexión con N-623	3,00	Nueva Carretera	2.700
24	BU-627	Villadiego a L.P. Palencia	26,00	Mejora	3.120
25	CL-117	Variante Sala de los Infantes	4,00	Variante	3.600
26	BU-820	De BU-813 a BU-825	31,40	Mejora	4.710
27	BU-406	Estepar-Villanueva de Argaño	12,00	Mejora	1.440
28	BU-750	CL-127 L.C. A. País Vasco	8,00	Mejora	1.200
29	BU-825	Sala de los Infantes-L.C.A. La Rioja	29,00	Acondicionamiento	6.090
30	BU-101	Villahoz-Pampliega	18,90	Mejora	2.268
31	BU-710	Briviesca-Beloarado	21,00	Mejora	2.520
32	BU-934*	BU-925 (Peñaranda de Duero)-L.P. Soria	10,00	Acondicionamiento	1.500
33	BU-122*	De Roa a Fuentecen	8,7	Mejora	1.044
34	BU-130	De N-I a L.P. Valladolid	40,2	Mejora	4.800
35	BU-525/556	Cruce N-I a L.C.A. País Vasco	19,00	Acondicionamiento	3.990
36	BU-622	Villalonquejar-Cruce con N-627	34,00	Mejora	4.080
37	BU-800	Burgos (N-I) Burgos (N-620)	20,50	Mejora	4.305
38	BU-910	Sto. Domingo de Silos N-234	13,60	Acondicionamiento	2.856
39	CL-620	L.C.A. País Vasco-L.C.A.P. Vasco	4,70	Acondicionamiento	1.410
40	BU-627	Cruce N-120 a Villadiego	17,80	Mejora	2.136
TOTAL			633,50		120.256

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). León

Modernización de la Red. Actuaciones propuestas por orden de prioridad

N.º	Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
1	CL-622	Sta. María del Páramo- La Bañeza	14,3	Acondicionamiento	4.290
2	LE-110	La Bañeza-L.P. Zamora	17,9	Acondicionamiento	3.759
3	LE-512	Valencia de D. Juan a A-231	18,8	Acondicionamiento	3.948
4	CL-626	Variante de Prado de la Guzpeña	4,0	Variante	1.925
5	LE-420	Variante de Carrizo	2,0	Variante	6.000
6	LE-126	La Baña-L.C.A. Galicia	11,0	Acondicionamiento	3.300
7	CL-613	Variante de Sahagún	2,0	Variante	4.200
8	LE-451	Astorga-Quintana del Castillo	24,7	Acondicionamiento	5.187
9	CL-623	Acceso a León	1,5	Desdoblamiento	1.800
10	LE-126	Variante de La Baña	1,5	Variante	3.000
11	LE-420	Villanueva de Carrizo-La Magdalena	27,1	Acondicionamiento	5.691
12	LE-441	Montejos N-120	3,0	Nueva carretera	2.700
13	LE-512	Valencia de D. Juan a L.P. Zamora	31,2	Acondicionamiento	5.616
14	LE-512	De A-231 a Mansilla	8,5	Acondicionamiento	1.785
15	LE-133*	Astorga a LE-125	31,8	Acondicionamiento	5.724
16	LE-243*	Portilla la Reina-Posada de Valdeón	5,5	Acondicionamiento	1.320
TOTAL			204,8		60.245

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). León

Modernización de la Red. Actuaciones propuestas por orden de prioridad. Programa Miner

N.º	Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
1	LE-711	Vega de Espinareda-Fabero	5,0	Acondicionamiento	1.864
2	CL-626	Caboalles-L.C.A. Asturias	7,0	Acondicionamiento	2.100
3	LE-716*	Vega de Espinareda-Berlanga	6,0	Acondicionamiento	1.440
4	CL-626	Puente Almuhey-Guardo	16,0	Acondicionamiento	4.800
5	CL-626	Vairantes de Sorribos y Olleros	2,0	Variante	4.808
6	LE-331	Puebla de Lillo-L.P. Asturias	16,0	Acondicionamiento	3.840
7	LE-331	Boñar-Puebla de Lillo	18,00	Mejora	1.927
8	LE-711	Fabero-Páramo	18,20	Acondicionamiento	3.276
9	LE-716*	Berlanga-Torero	7,00	Acondicionamiento	1.260
10	LE-451	Garandilla a LE-493	9,0	Acondicionamiento	2.160
11	LE-460	Rioseco-CL-623	7,0	Mejora	1.050
12	LE-711	Columbianos-Vega de Espinareda	15,0	Acondicionamiento	3.150
13	CL-626	Variante de Palazuelo y la Valcueva	2,5	Variante	1.800
14	LE-481	Puenteorugo-L.C.A. Asturias	16,0	Acondicionamiento	3.840
15	LE-215	Besande-L. Palencia	10,0	Acondicionamiento	2.100
16	CL-626	Puente Orugo-C-631	28,0	Acondicionamiento	8.400
17	CL-626	La Magdalena-Cruce con A-66	23,0	Acondicionamiento	4.830
18	CL-626	La Robla-Cruce con CL-623	16,0	Acondicionamiento	3.360
19	CL-624	Devesa a Boñar	18,7	Acondicionamiento	6.732
20	CL-624	Variante de Ambas Aguas	1,0	Variante	2.100
21	CL-635	De N-625 a Puerto de Tarna	21,8	Acondicionamiento	6.540
22	LE-465*	Accesos a la A-6 desde la LE-460	5,0	Nueva carretera	3.600
23	LE-230*	De LE-215 a LE-234	2,2	Nueva carretera	264
24	CL-626	Variante de Cistierna	4,0	Variante	9.000
25	CL-626	Variante de Villablino	4,0	Variante	9.000
26	LE-215	Besande-Boca de Huérgano	13,6	Acondicionamiento	2.856
27	LE-232	Sahagún-Almanza	33,9	Acondicionamiento	6.102
28	LE-211	Almanza-Valle de las Casas	13,6	Acondicionamiento	2.448
29	LE-315*	Matallana-Piedrafita	33,0	Mejora	4.950
30	LE-451*	Quintana del Castillo-La Garandilla	16,0	Acondicionamiento	3.840
31	LE-463	Bembibre-Toreno	14,2	Mejora	2.130
32	LE-495	Piedrafita-Puerto Somiedo	9,0	Acondicionamiento	2.160
33	LE-234	Puente Almuhey-Prioro	22,0	Acondicionamiento	3.960
34	LE-321*	De CL.624 a CL-626	17,0	Acondicionamiento	3.570
35	LE-142*	Astorga-Molinaseca	39,0	Acondicionamiento	7.020
36	CL-631	Variante de Toreno	4,0	Variante	15.000
TOTAL			493,7		147.277

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Palencia

Modernización de la Red. Actuaciones propuestas por orden de prioridad

N.º	Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
1	P-901	De P-903	a Ampudia	10,60	1.590
2	CL-615	Variante de Perales	2,00	Variante	1.600
3	P-901	Puente sobre el canal de Castilla		Estructura	900
4	P-121	Puente Soto de Cerrato		Estructura	900
5	CL-613	Variante de Paredes	4,00	Variante	4.300
6	P-901	De Palencia a P-903	10,00	Acondicionamiento	1.800
7	P-905	De Villada a L.P. Valladolid	12,10	Acondicionamiento	1.815
8	P-900	Variante Villamuriel con nuevo puente	1,00	Variante	1.800
9	P-235	Saldaña N-120	19,90	Acondicionamiento	3.582
10	P-141	De Baltanás a P-143	16,00	Mejora	1.920
11	P-103	De L.P. Valladolid a L.P. Valladolid	7,50	Mejora	900
12	CL-612	Villamartín de Campos-L.P. Valladolid	21,40	Acondicionamiento	4.494
13	CL-619	Variante de Villaviudas	3,00	Variante	2.400
14	P-905	N-120-Villada	13,80	Acondicionamiento	2.484
15	P-901	Ampudia a Villerías	5,50	Acondicionamiento	990
16	P-922	Villerías-Villaramiel	12,30	Acondicionamiento	2.214
17	P-972	De Villada a N-120	15,00	Mejora	1.800
18	P-990	Monzón de Campos-CL-615	5,70	Mejora	684
19	P-953	Becerril de C.-Fuentes de Nava	12,40	Mejora	1.488
20	P-953	Fuentes de Nava-Villamuriel	13,70	Mejora	1.644
21	P-130	Baltanás a N-620	12,00	Mejora	1.440
22	P-953	CL-615-Becerril de C.	7,10	Mejora	852
23	P-431	De N-611 a Astudillo	13,30	Acondicionamiento	2.394
24	P-627	Herrera-L.P. Burgos	3,60	Mejora	432
25	P-230	Herrera de Pisuerga-P-232	8,90	Mejora	1.068
26	P-230	De P-232 a P-225	21,70	Mejora	2.604
27	P-412	Torquemada-Astudillo	19,20	Mejora	2.304
TOTAL			271,70		50.399,00

Modernización de la Red. Actuaciones propuestas por orden de prioridad. Programa Miner

N.º	Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
1	CL-626	Guardo-L.P. León	5,0	Acondicionamiento	1.500
2	CL-626	Cervera-Aguilar	25,0	Acondicionamiento	7.500
3	CL-626	Variante de Santibáñez de la Peña	1,50	Variante	1.500
4	CL-626	Variante de Villanueva de Arriba	1,50	Variante	1.500
5	P-215	Guardo-L.P. León	10,00	Acondicionamiento	3.000
6	P-220	Aguilar-Brañosera	19,40	Acondicionamiento	5.820
7	CL-627	Cervera-L.C.A. Cantabria	27,00	Acondicionamiento	8.100
8	CL-615/626	Variante de Guardo	8,00	Variante	15.000
9	CL-626	Variante de Cervera	4,00	Variante	7.200
TOTAL			101,40		51,120

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Salamanca
 Modernización de la Red. Actuaciones propuestas por orden de prioridad

N.º	Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
1	SA-302*	Ledesma-Trabanca	40,60	Mejora	6.090
2	SA-220	El Maillo-Ciudad Rodrigo	27,40	Mejora	2.960
3	SA-220	De SA-215 a El Maillo	15,10	Acondicionamiento	3.624
4	SA-105	Macotera-L.P. Ávila	11,50	Mejora	1.380
5	SA-214*	Valdelacasa-Cristóbal	11,70	Mejora	2.457
6	CL-512	Salamanca-Vecinos	27,90	Mejora	4.710
7	SA-810	Encinas-Babilafuente	5,80	Mejora	870
8	SA-324	Castillejo-San Felices	22,80	Acondicionamiento	4.788
9	CL-526	Variante de El Bodón	2,00	Variante	2.000
10	SA-810	Babilafuente-Riolobos	15,10	Mejora	1.812
11	SA-100	De N-630 a L.P. Ávila	5,60	Mejora	672
12	CL-517	La Fregeneda-L. Portugal	11,00	Mejora	1.650
13	SA-205	Vecinos- Linares	23,00	Mejora	2.760
14	CL-526	Ciudad Rodrigo-El Bodón	13,50	Mejora	2.025
15	SA-114	Peñaranda-Alba de Tormes	27,90	Mejora	3.348
16	SA-114	Alba de Tormes-N-630	15,80	Mejora	1.896
17	SA-210	De CL-512 a SA-215	24,70	Mejora	2.964
18	SA-201	De SA-215 a La Alberca	21,40	Mejora	2.568
19	SA-220	De SA-205 a SA-225	8,00	Acondicionamiento	960
	CL-526	El Bodón-Robleda	13,00	Mejora	1.950
20	SA-305	CL-517-L.P. Zamora	15,20	Acondicionamiento	3.192
21	SA-300	Salamanca-Ledesma	30,40	Mejora	3.648
22	SA-300	Variante de Villamayor	2,50	Variante	2.500
23	SA-810	Riolobos-Cantalapiedra	10,60	Mejora	1.272
24	SA-801*	Variante de Aldeaseca	1,00	Variante	600
25	SA-324	Ciudad Rodrigo-Castillejo de M.	15,00	Mejora	1.800
26	SA-305	La Fuente de S. Esteban-Sando	23,90	Mejora	2.868
27	SA-305	Sando-C.L.-517	9,70	Mejora	1.164
28	SA-311	De Ledesma a L.P. Zamora	11,00	Mejora	1.320
29	CL-610	Variante de Rágama	2,00	Variante	1.600
TOTAL			465,10		71.448

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Segovia

Modernización de la Red. Actuaciones propuestas por orden de prioridad

N.º	Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
1	CL-601	Variante de Navalmanzano	3,80	Variante	4.300
2	CL-601	Navalmanzano-CL-603	22,00	Acondicionamiento	9.240
3	CL-602	Cuéllar-L.P. Valladolid	15,80	Acondicionamiento	4.740
4	CL-601	De CL-603 a Segovia	8,50	Desdoblamiento	10.200
5	CL-601	Variante de Rueda de Eresma	2,00	Variante	1.800
6	CL-300	De CL-601 a CL-605	4,00	Acondicionamiento	1.200
7	SG-223	Cuéllar-L.P. Valladolid	9,00	Acondicionamiento	1.827
8	CL-601	Variante de Pinarejos	2,00	Variante	1.800
9	SG-232	De SG-205 a Sepúlveda	11,60	Acondicionamiento	2.784
10	SG-241*	De Sacramenia a L.P. Valladolid	7,10	Acondicionamiento	1.278
11	CL-605	Variante Sta. M.ª Real de Nieva	4,00	Variante	3.600
12	SG-205	Variante de Aldeosancho	2,00	Variante	1.800
TOTAL			91,80		44.569

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Soria

Modernización de la Red. Actuaciones propuestas por orden de prioridad

N.º	Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
1	CL-101	Variante de Noviercas	3,00	Variante	2.250
2	CL-101	Villasayas-Almazán	14,50	Acondicionamiento	2.610
3	SO-934*	S. Leonardo Yagüe-Sta. M.ª Hoyas	10,40	Acondicionamiento	1.872
4	CL-117	Amplia. Puente Río Duero (Molinos)		Estructura	780
5	CL-117	Molinos de Duero-Abejar	10,70	Acondicionamiento	3.000
6	SO-650	SO-615 (Oncala)-San Pedro Manrique	12,20	Acondicionamiento	2.562
7	SO-920	Ucero-Parque Riobobos	5,00	Acondicionamiento	1.050
8	SO-830	Vinuesa-Puerto de Santa Inés	17,00	Mejora	2.040
9	SO-382*	Agreda-L.C. Aragón	14,20	Mejora	1.704
10	SO-800*	N-122 a El Royo	14,8	Mejora	1.776
11	SO-830	Pto. Sta. Inés-L.C.A. La Rioja	14,3	Mejora	2.145
12	SO-934*	Sta. M.ª Hoyas-L.P. Burgos	22	Acondicionamiento	3.300
13	SO-160	Recuerda-L.P. Guadalajara	23,30	Acondicionamiento	4.893
14	SO-132	Barahona-La Riba de Escalote	16,80	Acondicionamiento	3.024
15	SO-135	Retortillo-Montejo de Tormes	21,10	Acondicionamiento	3.798
16	SO-135	Montejo de Tormes-L.P. Segovia	16,70	Acondicionamiento	3.006
17	SO-132	La Riba de Escalote-SO-160	17,10	Acondicionamiento	3.078
18	CL-101	Variante de Villasayas	2,00	Variante	1.200
19	SO-630	SO-615-San Pedro Manrique	12,30	Mejora	1.476
20	SO-615	Ausejo-Paraje Recelada	15,80	Acondicionamiento	3.318
21	SO-132	N-II a Barahona	28,40	Acondicionamiento	5.112
22	SO-615	Variante de Yangüas	1,50	Variante	1.500
TOTAL			293,10		55.494

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Valladolid

Modernización de la Red. Actuaciones propuestas por orden de prioridad

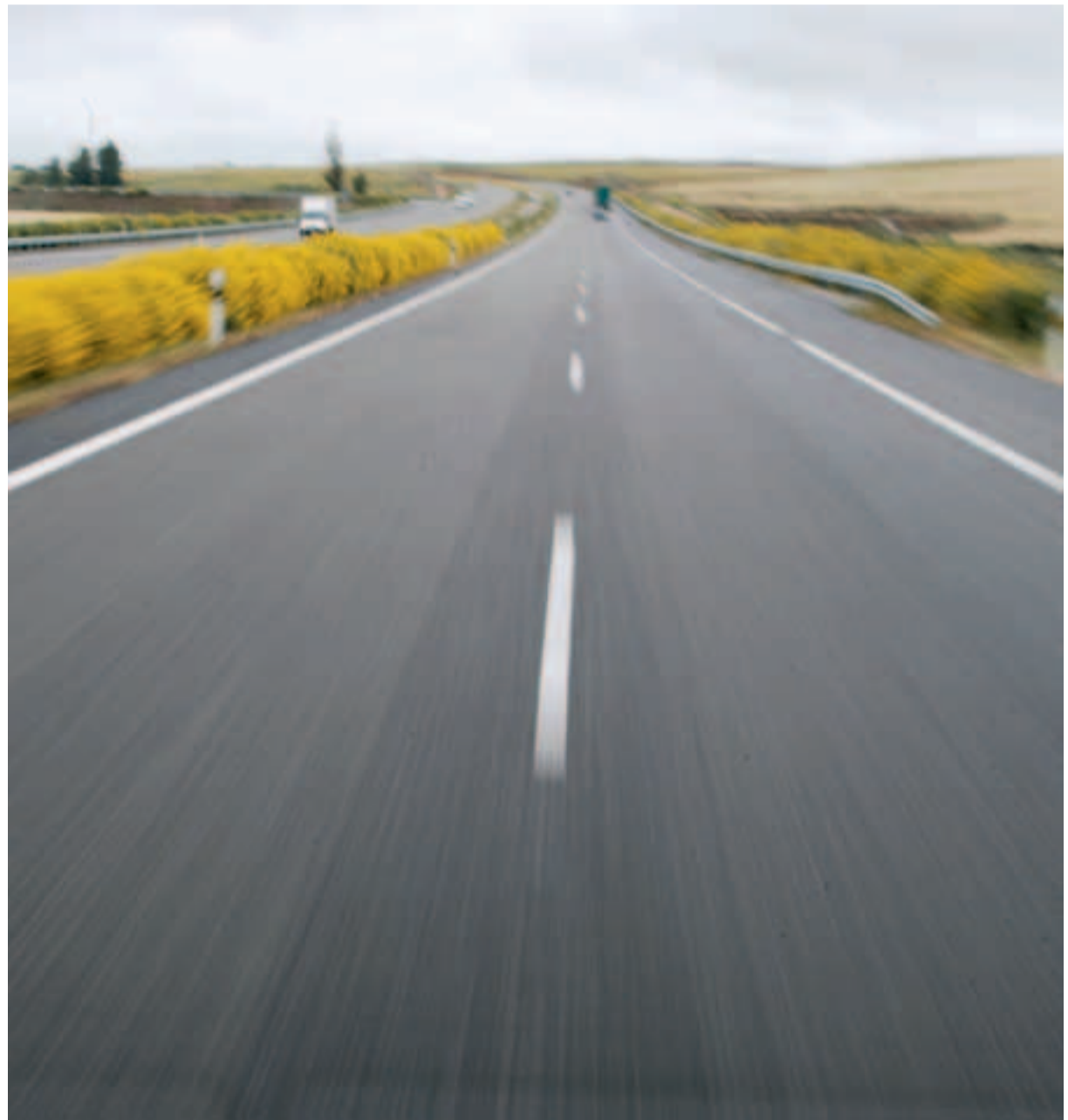
N.º	Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
1	CL-612	De L.P. Zamora a Villafrechós	8,00	Mejora	1.200
2	CL-601	Variante de S. Miguel del Arroyo	7,30	Variante	8.000
3	CL-600	Nuevo puente y accesos a Simancas	2,30	Estructura	7.200
4	CL-602	Variante de Iscar	3,60	Variante	5.770
5	CL-600	Variante de Viana de Cega	3,50	Variante	4.300
6	CL-602	Variante de Olmedo	5,40	Variante	4.200
7	CL-610	Valladolid-Puente Duero	5,50	Desdoblamiento	6.000
8	VA-101	Peñafiel-Pesquera de Duero	4,80	Acondicionamiento	1.008
9	VA-223	Peñafiel-L.P. Segovia	20,60	Acondicionamiento	4.326
10	CL-601	Variante de Portillo	5,60	Variante	5.000
11	VA-514	N-601-Torrelobatón	24,20	Mejora	2.904
12	VA-241*	Peñafiel-L.P. Segovia	13,30	Acondicionamiento	2.394
13	VA-515	Tordesillas-Torrelobatón	17,10	Mejora	2.052
14	CL-602	Alaejos-L.P. Zamora	19,50	Mejora	2.340
15	VA-130	De N-122 a L.P. Burgos	1,40	Mejora	210
16	VA-103	N-620 a VA-140	12,80	Mejora	1.536
17	VA-515	Castromonte-Medina de Rioseco	12,40	Mejora	1.488
18	VA-410	Ataquines (N-VI) Olmedo (601)	17,00	Mejora	2.040
19	VA-515	Torrelobatón-Castromonte	14,30	Mejora	1.716
20	VA-801	Alaejos-Castrejón	8,00	Mejora	960
21	VA-101*	Pesquera a VA-140	25,0	Mejora	3.000
22	CL-610	Variante de la Seca	3,00	Variante	2.500
23	VA-113	Valladolid-VA-140	2,00	Desdoblamiento	2.000
24	VA-801	Fuente El Sol-Ataquines	8,00	Mejora	960
TOTAL			244,60		73.104

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Zamora

Modernización de la Red. Actuaciones propuestas por orden de prioridad

N.º	Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Tipo de Actuación	Presupuesto Miles de Euros
1	CL- 612	S. Martín de Valderaduey a L.P. Valladolid	20,0	Mejora	3.000
2	ZA-602	Fuentesaúco-El Cubo	20,0	Mejora	2.400
3	ZA-330	De CL-527 a Pùblica	10,0	Mejora	1.800
4	ZA-100	De Santovenia a ZA-P.1509	13,5	Acondicionamiento	2.430
5	ZA-715	Villapando-Villafàfila	15,7	Mejora	1.884
6	ZA-705	Toro-L.P. Valladolid	11,8	Mejora	1.416
7	CL-527	Zamora.Peruela	14,3	Acondicionamiento	3.432
8	CL-605	Fuentesaúco-L.P. Salamanca	22,3	Acondicionamiento	4.683
9	CL-605	El Piñero-Fuentesaúco	17,6	Acondicionamiento	3.696
10	CL-602	De Toro a L.P. Valladolid	10,3	Mejora	1.236
11	CL-605	Variante Fuentesaúco	3,0	Variante	3.600
12	ZA-305	Peñasuende-L.P. Salamanca	17,9	Mejora	2.148
13	ZA-100	De ZA-P-1509 Morales de Valverde	8,3	Acondicionamiento	1.494
14	ZA-633*	De la CL-602 a N-122	4,0	Mejora	480
15	ZA-512	Villalpando-L.P. León	18,9	Mejora	2.268
16	CL-605	De ZA-610 a ZA-611 (El Piñero)	18,2	Acondicionamiento	3.822
17	ZA-711	N-122 a CL-612 por Coreses	9,9	Mejora	1.188
18	ZA-324	Ricobayo-Salto Villalcampo	11,5	Acondicionamiento	2.760
19	CL-612	Variante de Castronuevo	1,5	Variante	1.200
20	ZA-311	Variante de Bermillo de Sayago	1,5	Variante	1.200
21	CL-612	Variante de S. Martín de Valderaduey	3,0	Variante	2.400
22	CL-612	Variante Cañizo	1,5	Variante	1.200
23	CL-612	De Zamora a ZA-711	12,4	Mejora	2.604
24	ZA-610	Variante de Moraleja del Vino	1,5	Variante	1.200
25	ZA-102*	De Porto a L.C.A. De Galicia	18,0	Acondicionamiento	4.320
26	ZA-302	El Cubo-Fresno (ZA-320)	24,8	Mejora	2.976
27	ZA-714*	Riego del Camino-Manganeses	4,8	Mejora	864
TOTAL			316,2		61.701

Sección 2.3 Refuerzos



Plan Regional de Carreteras (2002-2007)

Propuestas de actuaciones. Refuerzos

Ávila

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Red	I.M.D.	Presupuesto Miles de Euros
CL-501	De Candeleda a L.P. Cáceres	10,10	B	2.228	1.212
CL-501	Piedralaves-L.C.A. Madrid	16,20	B	1.697	1.944
CL-505	La Cañada-L.C.A. De Madrid	20,40	B	2.545	2.448
AV-502	De N-403 a Cebreros	11,60	C.P.	1.377	905
AV-804	De Hermasacho a Arévalo	23,80	C.P.	930	1.856
AV-804	De Ávila a Hermasacho	21,20	C.P.	720	1.654
AV-941	De Hoyos Espino a Venta Rasquilla	16,50	C.P.	801	1.287
AV-902*	De Burgohondo a N-403	20,50	C.L.	839	1.599
AV-910*	De Candeleda a L.C.A. Castilla La Mancha	7,30	C.L.	1.183	569
AV-915*	Sotillo de La Adrada-L.C.A. Castilla-M	13,90	C.L.	1.557	834
AV-930*	La Adrada-L.C.A. Castilla La Mancha	7,40	C.L.	100	444
TOTAL		168,90			14.752

Burgos

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Red	I.M.D.	Presupuesto Miles de Euros
CL-127	De N-I a Obécuri	33,00	B	1.322	3.564
CL-603	De Aranda de Duero a L.P. Segovia	31,30	B	1.552	2.556
CL-619	De Aranda de Duero a La Hora	18,90	B	1.829	2.041
CL-619	La Horra-L.P. Palencia	23,40	B	1.301	2.527
CL-628	De Medina de Pomar	7,70	B	3.307	924
CL-633	De N-629 a Espinosa de los Monteros	5,20	B	1.833	562
CL-120	De N-122 a Roa de Duero	15,80	C.P.	1.590	1.232
BU-140	De CL-619 a L.P. Palencia	2,60	C.P.	200	203
BU-530	De Trespaderme a L.C.A. País Vasco	23,40	C.P.	1.273	1.825
BU-550	De Trespaderme a L.C.A. País Vasco	44,50	C.P.	1.050	3.471
BU-554	De CL-629 a L.P. Vizcaya	12,10	C.P.	401	944
BU-740	Miranda de Ebro a L.C.A. País Vasco	4,00	C.P.	6.231	360
BU-820	Ibeas-BU-813	19,50	C.P.	1.185	1.522
BU-925	De Aranda de Duero a Arandilla	26,50	C.P.	1.388	2.862
BU-925	De Arandilla a N-234	27,00	C.P.	705	2.916
BU-813*	De BU-811 a Pradoluengo	3,00	C.L.	238	180
BU-813*	De BU-820 a Valmala	5,90	C.L.	380	354
TOTAL		303,80			28.043

Plan Regional de Carreteras (2002-2007)

Propuestas de actuaciones. Refuerzos

León

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Red	I.M.D.	Presupuesto Miles de Euros
CL-631	Ponferrada-Cubillos	5,90	B	5.758	1.416
CL-621	Villamañán-L.P. Valladolid	23,00	B	2.438	2.760
CL-624	De N-601 a Devesa (CL-629)	19,00	B	1.925	2.052
LE-231	Sahechores-Almanza	16,20	C.P.	455	1.263
LE-420	La Bañeza-Cruce con N-120	17,50	C.P.	5.065	1.575
LE-420	De N-120 a Carrizo	17,10	C.P.	3.368	1.539
LE-441	León-Carrizo	22,20	C.P.	3.188	1.998
LE-513*	Valderas-L.P. Zamora	5,00	C.L.	200	390
LE-524*	Valderas-L.P. Zamora	5,60	C.L.	200	437
		TOTAL			13.430

Palencia

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Red	I.M.D.	Presupuesto Miles de Euros
A-619	Palencia-Magaz	7,70	B	10.210	1.848
CL-613	De CL-615 a Paredes P-960	18,60	B	2.699	2.232
CL-613	P-960 Paredes-Villada	24,90	B	1.041	2.689
CL-615	De Palencia a P-963	25,00	B	3.853	3.000
CL-619	Cevico Navero-Baltanás	11,20	B	843	1.008
CL-619	Magaz N-620-Baltanás P-130	16,40	B	1.928	1.771
CL-619	L.P. Burgos Cevico Navero	8,50	B	843	765
CL-625	De Cervera de Pisuerga a P-225	8,00	B	2.316	864
P-140	L.P. Valladolid-L.P. Burgos	4,40	C.P.	200	343
P-225	De P-223 a CL-615	20,30	C.P.	811	1.583
P-225	De CL-626 a P-223	20,90	C.P.	427	1.630
P-227	De P-222 a N-611	18,60	C.P.	565	1.451
P-227	De CL-626 a P-222	16,40	C.P.	565	1.279
P-405	Palencia-Astudillo	29,00	C.P.	1.090	2.262
P-405	P-431 Astudillo-L.P. Burgos	6,70	C.P.	1.036	523
P-900	Palencia a N-611	7,60	C.P.	3.597	684
P-980	De N-120 a Fromisa (N-611)	18,90	C.P.	889	1.474
P-410*	Villalobón-Valdeolmillos	9,80	C.L.	135	588
		TOTAL			25.994

Plan Regional de Carreteras (2002-2007)

Propuestas de actuaciones. Refuerzos

Salamanca

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Red	I.M.D.	Presupuesto Miles de Euros
CL-510	Salamanca-Alba de Tormes	13,70	B	5.157	1.644
CL-510	Alba de Tormes-L.P. Ávila	27,40	B	1.058	2.959
CL-517	SA-305 a Peralejos	23,10	B	2.440	2.772
CL-526	Robleda-L.C. Extremeña	17,00	B	2.102	1.836
SA-20*	Vitigudino-Mieza	27,60	C.L.	929	1.656
SA-804*	Salamanca-Aldearrubia	13,50	C.L.	4.105	810
TOTAL		122,30			11.677

Segovia

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Red	I.M.D.	Presupuesto Miles de Euros
CL-603	Cantalejo-L.P. Burgos	31,40	B	1.230	3.391
CL-603	De Turégano a Cantalejo	15,70	B	1.893	1.884
CL-603	De CL-601 a Turégano	23,80	B	2.394	2.856
CL-605	Segovia-Sta. M. ^a La Real de Nieva	27,40	B	4.886	3.288
CL-605	Sta. M. ^a Real de Nieva-L.P. Ávila	23,70	B	1.178	2.844
SG-205	De Cuéllar a Cantalejo	35,50	C.P.	1.482	2.746
SG-205	De Cantalejo a N-I	29,70	C.P.	1.534	2.317
SG-232	De Sepúlveda a N-I	10,50	C.P.	1.073	819
SG-332	De Navas de Oro a Navalmanzano	16,00	C.P.	513	1.248
SG-342	De Nava de Oro a CL-605	17,50	C.P.	2.033	1.365
SG-342	De Cuéllar a Nava de Oro	26,60	C.P.	1.071	2.075
SG-343	De Nava de la Asunción a L.P. Valladolid	17,90	C.P.	771	1.396
TOTAL		275,70			26.229

Soria

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Red	I.M.D.	Presupuesto Miles de Euros
CL-101	Olvega-Jaray	26,20	B	3.412	3.144
CL-116	El Burgo de Osma-Bayubas de Abajo	12,00	B	1.454	1.296
CL-116	Bayubas de Abajo-Fuentetovar	14,00	B	1.571	1.512
CL-116	Fuentetovar-Almazán	21,60	B	1.696	2.330
CL-116	Almazán-Puerto de Alentisque	19,30	B	2.381	2.100
CL-116	Puerto de Alentisque-L.C. Aragón	18,50	B	952	2.000
SO-100	Soria-Quintana Redondo	23,00	C.P.	1.469	1.796
SO-380	Matalebreras-Olvega	8,90	C.P.	200	693
SO-615	Garray-Ausejo	10,20	C.P.	1.054	796
SO-615	Paraje Recelada-Yanguas	13,40	C.P.	262	1.045
SO-152*	De SO-132 a L.C.A. La Mancha	11,00	C.L.	139	660
SO-154*	Barcones-L.C. Castilla La Mancha	4,30	C.L.	139	257
TOTAL		182,40			17.629

Plan Regional de Carreteras (2002-2007)

Propuestas de actuaciones. Refuerzos

Valladolid

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Red	I.M.D.	Presupuesto Miles de Euros
CL-600	Boecillo-Tudela	9,70	B	2.894	1.164
CL-602	Medina-Olmedo	20,60	B	2.543	2.472
CL-610	Puente Duero-Medina del Campo	32,40	B	2.358	3.888
CL-621	Mayorga-L.P. León	8,60	B	767	1.032
VA-113	De VA-140 a N-620	8,60	C.P.	2.476	774
VA-140	De VA-113 a VA-101	32,00	C.P.	2.511	2.496
VA-140	De VA-101 a L.P. Palencia	23,50	C.P.	488	1.833
VA-505	Medina de Rioseco-Villardefrades	24,90	C.P.	1.385	1.942
VA-705	Villardefrades-L.P. Zamora	15,10	C.P.	810	1.178
VA-801	Fuente el Sol-Castejón	22,80	C.P.	234	1.368
VA-524*	Tordehumos-L.P. Zamora	21,90	C.L.	235	1.314
VA-941*	Mayorga-L.P. León	21,30	C.L.	344	1.278
TOTAL		241,40			20.739

Zamora

Carretera	Tramo	Longitud (Km)	Red	I.M.D.	Presupuesto Miles de Euros
ZA-605	Toro (CL-602)-Fuentesaúco	35,40	C.P.	1.437	3.186
ZA-104	Puebla de Sanabria-Ribadelago	16,20	C.P.	2.429	1.264
ZA-105	Camarzana a N-631	10,40	C.P.	826	811
ZA-110	Camarzana-L.P. León	18,70	C.P.	857	1.459
ZA-305	De N-630 a Peñausende	24,20	C.P.	1.028	1.903
ZA-324	Moralina-L. Portugal	11,90	C.P.	979	928
ZA-925	Puebla de Sanabria-Portugal	22,40	C.P.	455	1.717
ZA-513*	Fuentes de Ropel-L.P. León	8,30	C.L.	1.291	647
ZA-524*	L.P. León-L.P. Valladolid por Castroverde	11,70	C.L.	250	913
TOTAL		159,20			12.828

Capítulo 3

Resultados del Plan



Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Ávila

Resumen propuesta de actuaciones

RED BÁSICA

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Nueva carretera (1)	20,0	9.600	480,0
Variantes			
Desdoblamientos			
Acondicionamientos	16,0	3.960	230,6
Mejoras			
Obras de fábrica y est. (1)		3.000	
Refuerzos	46,7	5.604	120,0
SUMA	82,7	21.894	264,7

RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Nuevas carreteras			
Variantes			
Desdoblamientos			
Acondicionamientos	130,8	31.970	244,4
Mejoras	91,2	11.511	126,2
Obras de fábrica y est.		3.000	
Refuerzos	73,1	5.702	78,0
SUMA	295,1	49.183	448,6

RED COMPLEMENTARIA LOCAL

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Acondicionamientos / Mejoras	24,4	3.312	135,7
Refuerzos	49,1	3.446	70,2
Variantes			
Obras de fábrica y est.			
SUMA	73,5	6.758	91,9

TOTAL RED	451,3	77.835	172,5
------------------	--------------	---------------	--------------

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Burgos

Resumen propuesta de actuaciones

RED BÁSICA

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Nueva carretera (1)	3,0	2.700	900,0
Variantes (2)	10,0	11.160	1116,0
Desdoblamientos			
Acondicionamientos	57,7	15.360	266,2
Mejoras	51,0	7.650	150,0
Obras de fábrica y est. (1)			
Refuerzos	119,5	12.174	101,9
SUMA	241,2	49.044,0	203,3

RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Nuevas carreteras (1)	2,3	3.600	1565,0
Variantes			
Desdoblamientos			
Acondicionamientos	100,8	22.756	225,8
Mejoras	379,1	50.622	133,5
Obras de fábrica y est. (2)	2,5	2.256	902,4
Refuerzos	175,4	15.335	87,4
SUMA	660,1	94.569	143,3

RED COMPLEMENTARIA LOCAL

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Acondicionamientos / Mejoras	27,1	4.152	153,2
Refuerzos	8,9	534	60,0
Variantes			
Obras de fábrica y est.			
SUMA	36,0	4.686	130,2

TOTAL RED	937,3	148.299	158,2
------------------	--------------	----------------	--------------

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). León

Resumen propuesta de actuaciones

RED BÁSICA

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Nuevas carreteras			
Variantes (8)	23,5	47.833	2035,4
Desdoblamientos (1)	1,5	1.800	1200,0
Acondicionamientos	114,8	41.052	283,5
Mejoras	51,0	7.650	150,0
Obras de fábrica y est.			
Refuerzos	47,9	6.228	130,0
SUMA	217,7	96.913	3649,0

RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Nuevas carreteras (1)	3,0	2.700	900,0
Variantes (2)	3,5	9.000	2571,4
Desdoblamientos			
Acondicionamientos	300,9	64.474	214,3
Mejoras	39,2	5.107	130,3
Obras de fábrica y est.	2,5	2.256	902,4
Refuerzos	73	6.375	87,3
SUMA	419,6	87.656	208,9

RED COMPLEMENTARIA LOCAL

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Nuevas carreteras (2)	7,2	3.864	536,7
Acondicionamientos / Mejoras	174,9	31.692	181,2
Refuerzos	10,6	827	78,0
Variantes			
Obras de fábrica y est.			
SUMA	192,7	36.383	188,8

TOTAL RED	830	220.952	262,2
------------------	------------	----------------	--------------

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Palencia

Resumen propuesta de actuaciones

RED BÁSICA

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Nueva carretera			
Variantes (7)	24,0	33.500	1395,8
Desdoblamientos			
Acondicionamientos	78,4	21.594	275,4
Mejoras			
Obras de fábrica y est.			
Refuerzos	120,3	14.177	117,8
SUMA	222,7	69.271	311,1

RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Nuevas carreteras			
Variantes (1)	1,0	1.800	
Desdoblamientos			
Acondicionamientos	126,9	25.689	202,4
Mejoras	126,8	15.216	120,0
Obras de fábrica y est. (1)		900	
Refuerzos	142,8	1.229	78,6
SUMA	397,5	54.834	137,9

RED COMPLEMENTARIA LOCAL

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Acondicionamientos / Mejoras	16,0	1.920	120,0
Refuerzos	9,8	588	60,0
Variantes			
Obras de fábrica y est. (1)		900	
SUMA	25,8	3.408	132,1

TOTAL RED	646,0	127.513	197,4
------------------	--------------	----------------	--------------

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Salamanca

Resumen propuesta de actuaciones

RED BÁSICA

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Nueva carretera			
Variantes (2)	4,0	3.600	900,0
Desdoblamientos			
Acondicionamientos			
Mejoras	65,4	10.335	158,0
Obras de fábrica y est.			
Refuerzos	81,2	9.211	113,4
SUMA	150,6	23.146	153,7

RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Nuevas carreteras			
Variantes (1)	2,5	2.500	1000,0
Desdoblamientos			
Acondicionamientos	37,9	8.412	222,0
Mejoras	302,0	37.454	124,0
Obras de fábrica y est.			
Refuerzos			
SUMA	342,4	48.366	141,3

RED COMPLEMENTARIA LOCAL

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Acondicionamientos / Mejoras	52,3	8.547	163,4
Refuerzos	41,1	2.466	60,0
Variantes (1)	1,0	600	600,0
Obras de fábrica y est.			
SUMA	94,4	11.613	26,1

TOTAL RED	587,4	83.125	141,5
------------------	--------------	---------------	--------------

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Segovia

Resumen propuesta de actuaciones

RED BÁSICA

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Nueva carretera			
Variantes (4)	11,8	11.500	974,6
Desdoblamientos	8,5	10.200	1200,0
Acondicionamientos	41,8	15.180	363,2
Mejoras	65,4	10.335	158,0
Obras de fábrica y est.			
Refuerzos	122,0	14.263	116,9
SUMA	184	51.143	277,8

RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Nuevas carreteras			
Variantes (1)	2,0	1.800	900,0
Desdoblamientos			
Acondicionamientos	20,6	4.611	223,8
Mejoras			
Obras de fábrica y est.			
Refuerzos	153,7	11.966	77,9
SUMA	176,3	18.377	104,2

RED COMPLEMENTARIA LOCAL

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Acondicionamientos / Mejoras	7,1	1.278	180,0
Refuerzos			
Variantes			
Obras de fábrica y est.			
SUMA	7,1	1.278	180,0

TOTAL RED	367,5	70.798	192,6
------------------	--------------	---------------	--------------

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Soria

Resumen propuesta de actuaciones

RED BÁSICA

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Nuevas carreteras			
Variantes (2)	5,0	3.450	690,0
Desdoblamientos			
Acondicionamientos	25,2	5.610	222,6
Mejoras			
Obras de fábrica y est. (1)		780	
Refuerzos	111,6	12.382	110,9
SUMA	141,8	22.222	156,7

RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Nuevas carreteras			
Variantes (1)	1,5	1.500	1000,0
Desdoblamientos			
Acondicionamientos	156,4	29.841	190,8
Mejoras	46,1	5.961	129,3
Obras de fábrica y est.			
Refuerzos	55,5	4.330	78,0
SUMA	259,5	41.632	160,4

RED COMPLEMENTARIA LOCAL

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Acondicionamientos / Mejoras	58,9	8.352	141,8
Refuerzos	15,3	917	59,9
Variantes	1,0	600	600,0
Obras de fábrica y est.			
SUMA	74,2	9.269	124,9

TOTAL RED	475,5	73.123	153,8
------------------	--------------	---------------	--------------

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Valladolid

Resumen propuesta de actuaciones

RED BÁSICA

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Nuevas carreteras			
Variantes (6)	28,4	29.770	1048,2
Desdoblamientos (1)	5,5	6.000	1090,9
Acondicionamientos			
Mejoras	27,5	3.540	128,7
Obras de fábrica y est.	2,3	7.200	3130,4
Refuerzos	71,3	8.556	120,0
SUMA	135,0	55.066	407,9

RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Nuevas carreteras			
Variantes			
Desdoblamientos	2,0	2.000	1000,0
Acondicionamientos	20,6	4.326	210,0
Mejoras	115,2	13.866	120,4
Obras de fábrica y est.			
Refuerzos	126,9	9.591	75,6
SUMA	264,7	29.783	112,5

RED COMPLEMENTARIA LOCAL

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Acondicionamientos / Mejoras	43,1	6.402	148,5
Refuerzos	43,2	2.592	60,0
Variantes (1)			
Obras de fábrica y est.			
SUMA	86,3	8.994	104,2

TOTAL RED	86,3	8.994	104,2
------------------	-------------	--------------	--------------

Plan Regional de Carreteras (2002-2007). Zamora

Resumen propuesta de actuaciones

RED BÁSICA

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Nuevas carreteras			
Variantes (4)	9,0	8.400	933,3
Desdoblamientos			
Acondicionamientos	72,4	15.633	215,9
Mejoras	42,7	6.840	160,2
Obras de fábrica y est.			
Refuerzos			
SUMA	124,1	30.873	248,8

RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Nuevas carreteras			
Variantes (2)	3,0	2.400	800,0
Desdoblamientos			
Acondicionamientos	33,3	6.684	200,7
Mejoras	129,0	16.080	124,7
Obras de fábrica y est.			
Refuerzos	139,2	11.268	80,9
SUMA	304,5	36.432	119,6

RED COMPLEMENTARIA LOCAL

TIPO DE ACTUACIÓN	KILÓMETROS	MILES DE EUROS	MILES DE EUROS/KILÓMETROS
Acondicionamientos / Mejoras	26,8	5.664	211,3
Refuerzos	20,0	1.560	78,0
Variantes			
Obras de fábrica y est.			
SUMA	46,8	7.224	154,4

TOTAL RED	475,4	74.529	156,8
------------------	--------------	---------------	--------------

Mapas Provinciales y Regionales



Índice

MAPAS PROVINCIALES

Clasificación de la Red de Carreteras de la Comunidad

Tráfico en la Red

Anchura de la plataforma. Situación inicial

Propuesta de actuaciones

Anchura de plataforma. Situación final

MAPAS REGIONALES

Clasificación de la Red de Carreteras de la Comunidad

Anchura de la plataforma. Situación inicial

Propuesta de actuaciones

Anchura de plataforma. Situación final

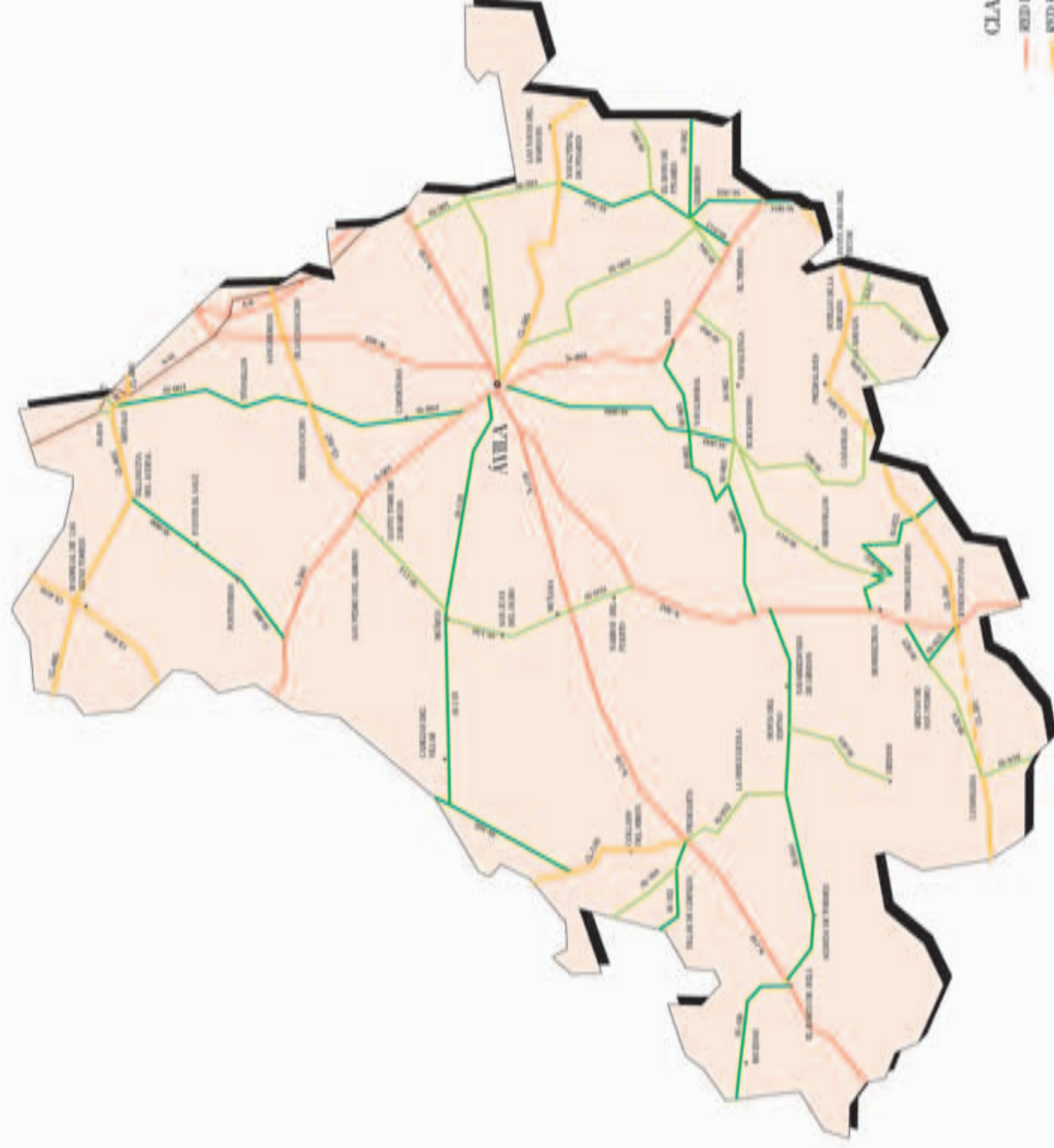




MAPAS PROVINCIALES

Clasificación de la Red de Carreteras de la Comunidad

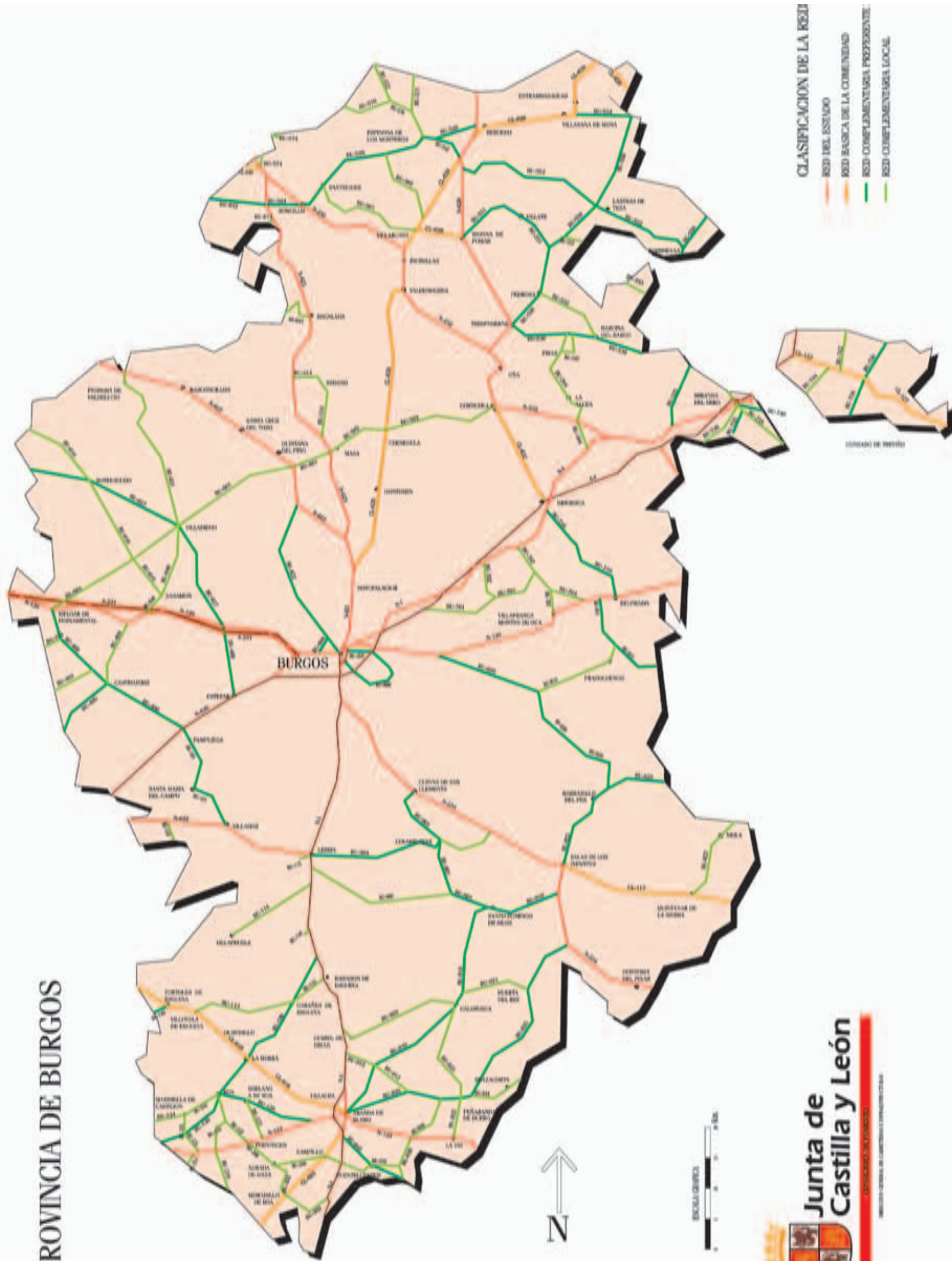
PROVINCIA DE AVILA



Junta de Castilla y León
CONSEJERÍA DE FOMENTO
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

- CLASIFICACION DE LA RED**
- RED DEL ESTADO
 - RED BASICA DE LA COMUNIDAD
 - RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE
 - RED COMPLEMENTARIA LOCAL

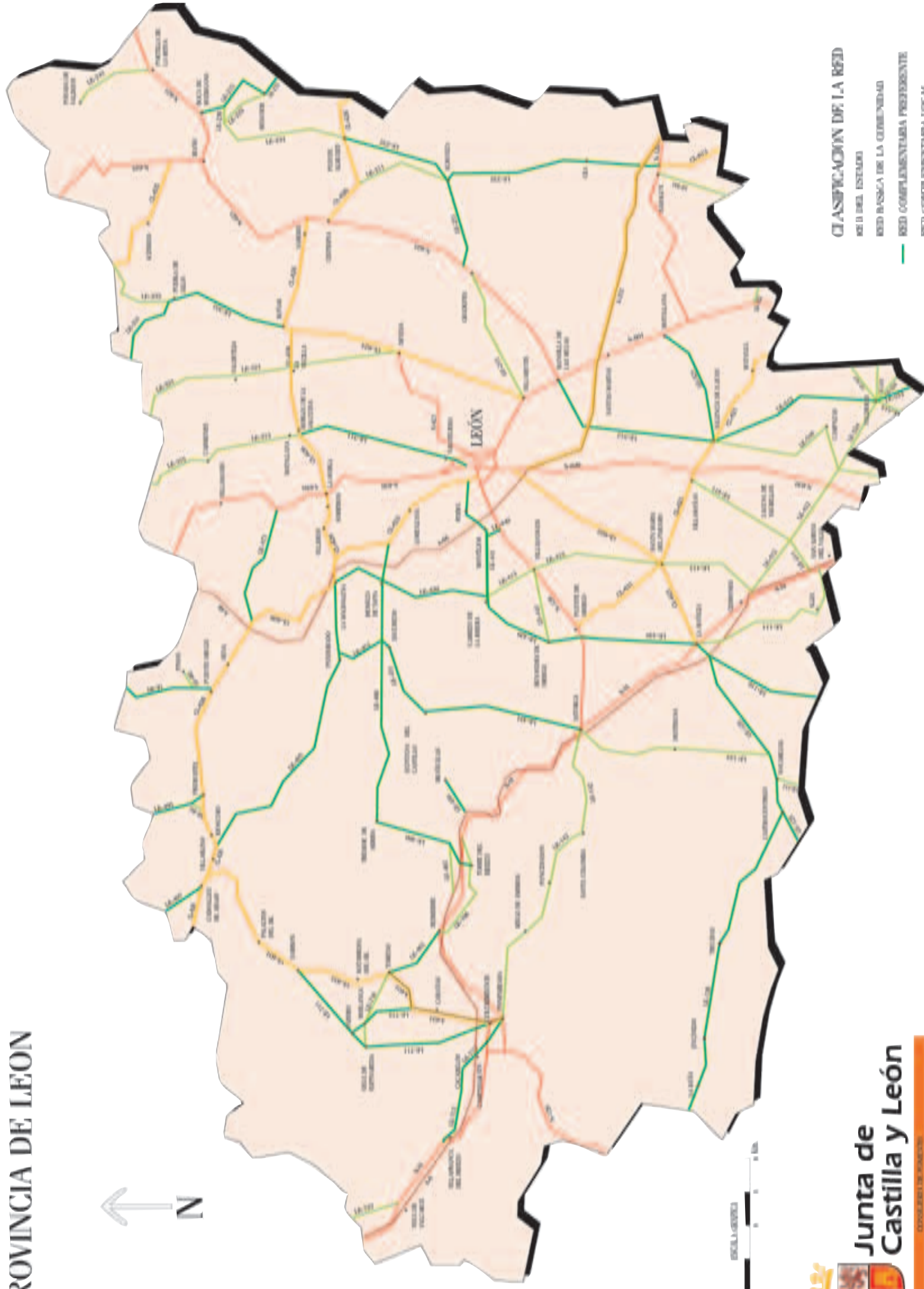
PROVINCIA DE BURGOS



CLASIFICACION DE LA RED
RED DEL ESTADO
RED BASICA DE LA COMUNIDAD
RED COMPLEMENTARIA PROFESIONAL
RED COMPLEMENTARIA LOCAL

Junta de Castilla y León
COMUNIDAD DE CASTILLA Y LEÓN
MINISTERIO DE INTERIO Y SEGURIDAD DEL ESTADO

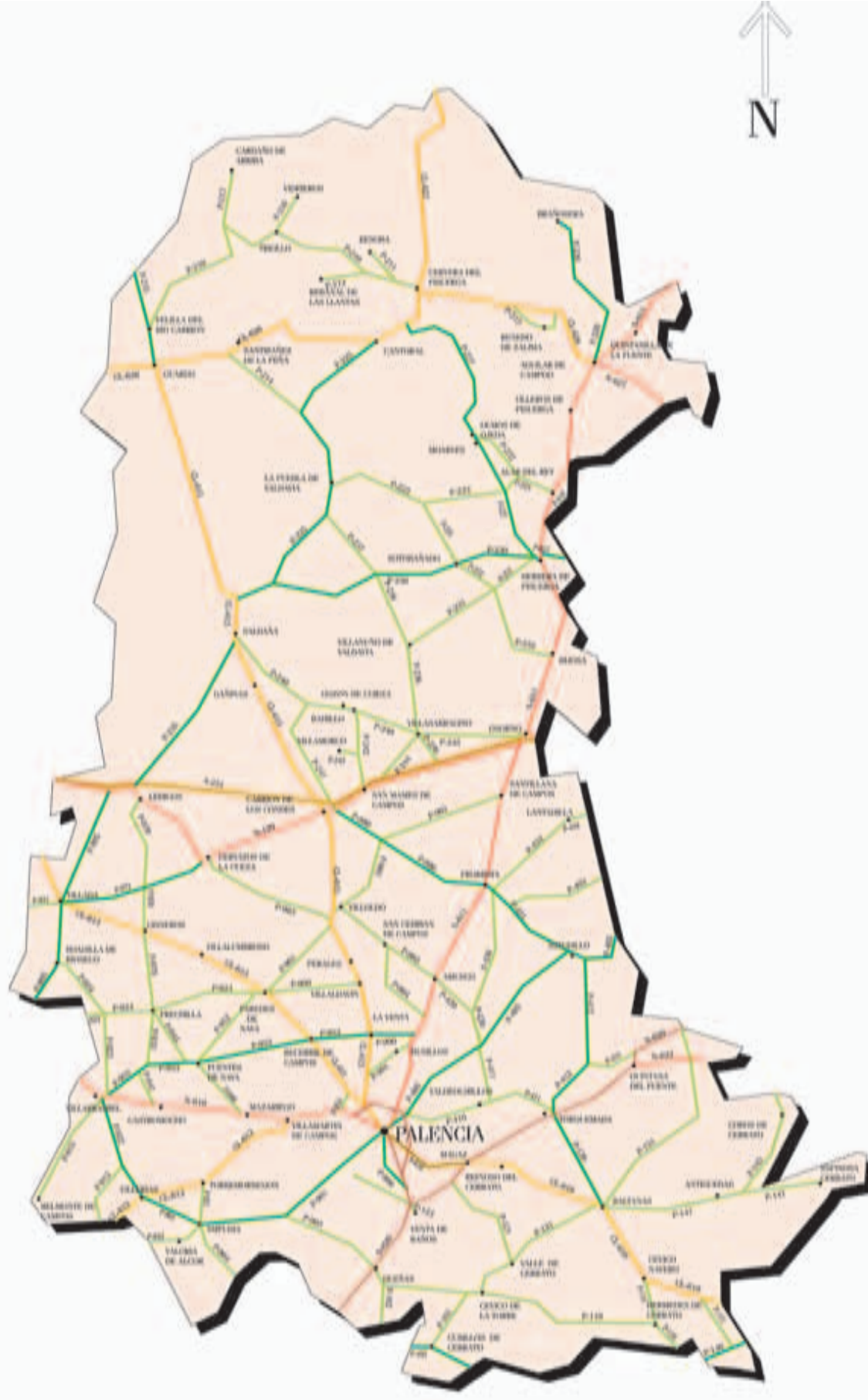
PROVINCIA DE LEÓN



Junta de Castilla y León
GOBIERNO DE AUTÓNOMAS COMUNIDADES

- CLASIFICACION DE LA RED**
- RED DEL ESTADO
 - RED BASICA DE LA COMUNIDAD
 - RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE
 - RED COMPLEMENTARIA LOCAL

PROVINCIA DE PALENCIA

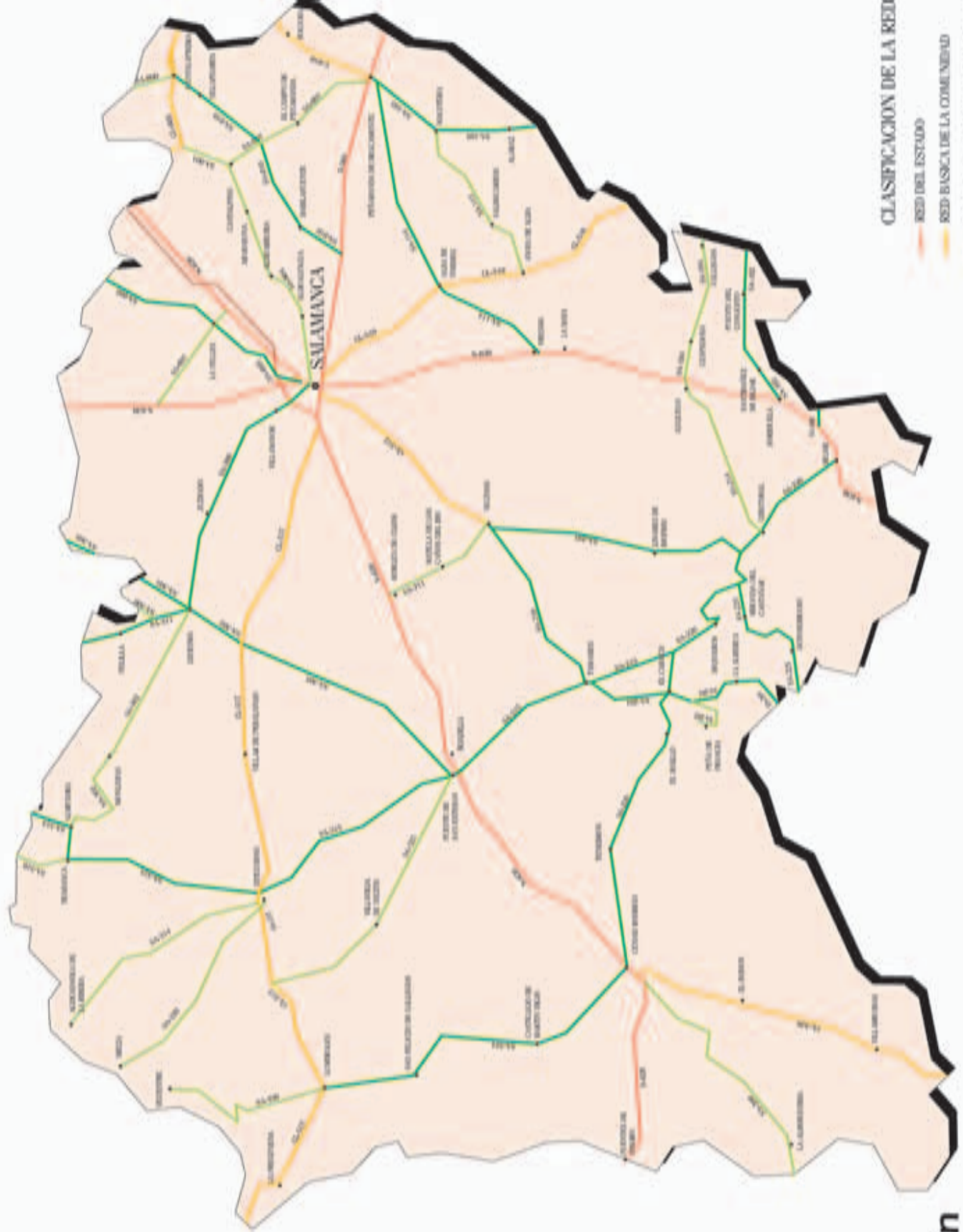


CLASIFICACION DE LA RED

- RED DEL ESTADO
- RED BASICA DE LA COMUNIDAD
- RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE
- RED COMPLEMENTARIA LOCAL

ESCALA GRÁFICA
0 2 4 6 8 km

PROVINCIA DE SALAMANCA



**Junta de
Castilla y León**


CONSEJO DE FUNDACIONES

INICIATIVA PÚBLICA DE SERVICIOS Y PARTICIPACIÓN





- CLASIFICACION DE LA RED**
- RED DEL ESTADO
 - RED BASICA DE LA COMUNIDAD
 - RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE
 - RED COMPLEMENTARIA LOCAL

PROVINCIA DE SEGOVIA

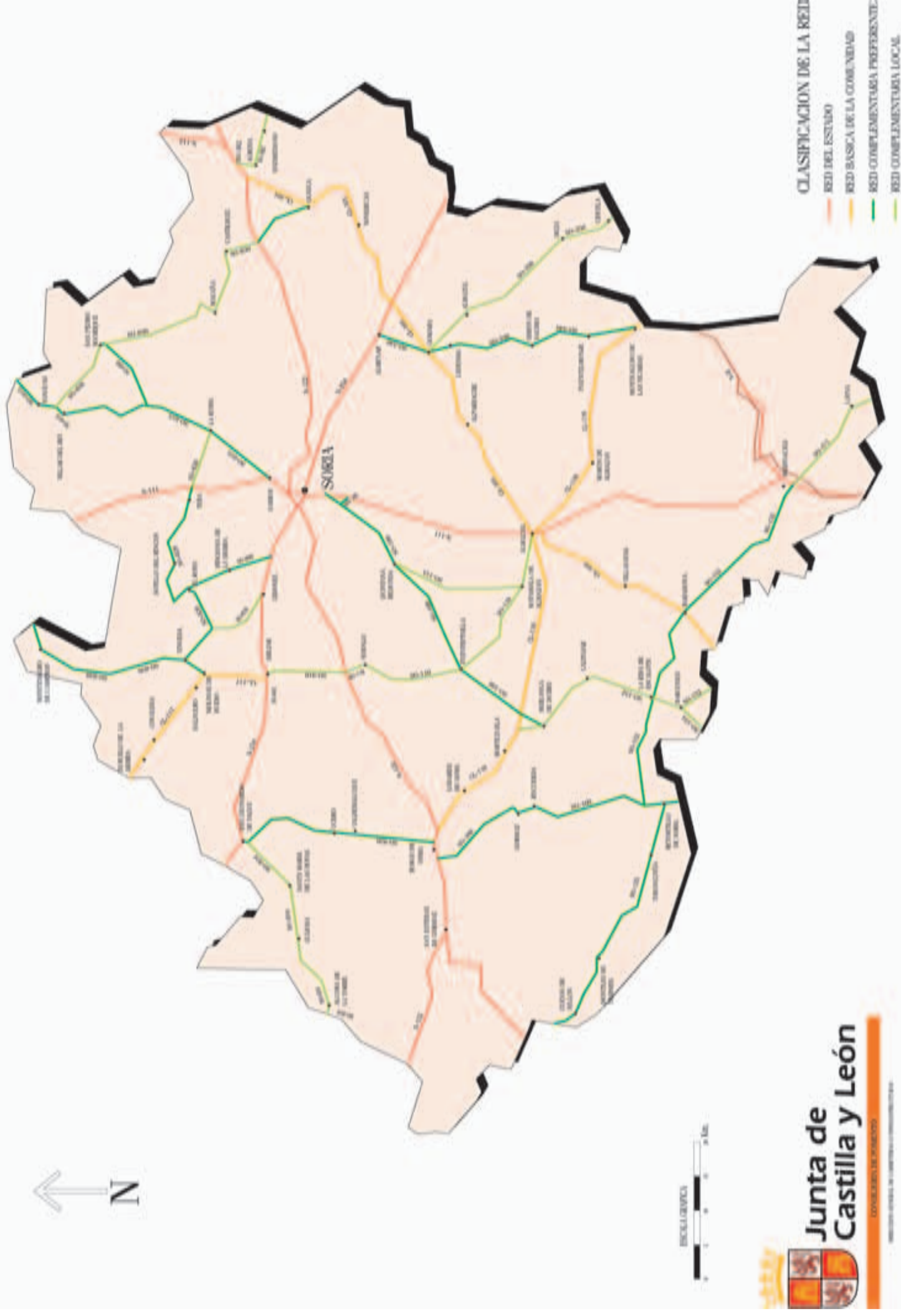


**Junta de
Castilla y León**
CONSEJO DE GOBIERNO

CLASIFICACIÓN DE LA RED

-  RED DEL ESTADO
-  RED BASICA DE LA COMUNIDAD
-  RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE
-  RED COMPLEMENTARIA LOCAL

PROVINCIA DE SORIA



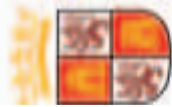
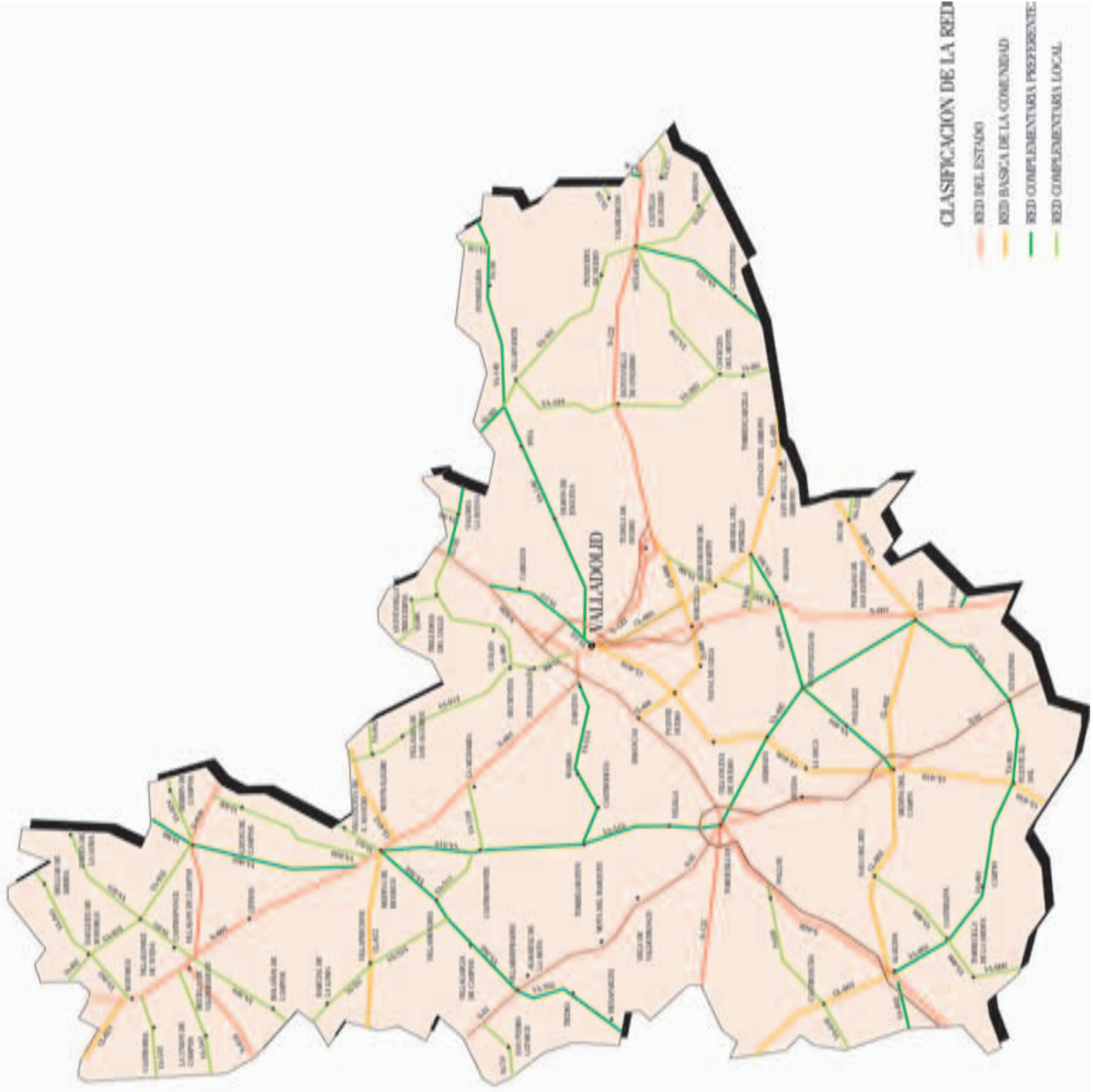
ESCALA EN KILOMETROS
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10



Junta de Castilla y León
CONSEJO DE GOBIERNO

CLASIFICACION DE LA RED
RED DEL ESTADO
RED BASICA DE LA COMUNIDAD
RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE
RED COMPLEMENTARIA LOCAL

PROVINCIA DE VALLADOLID

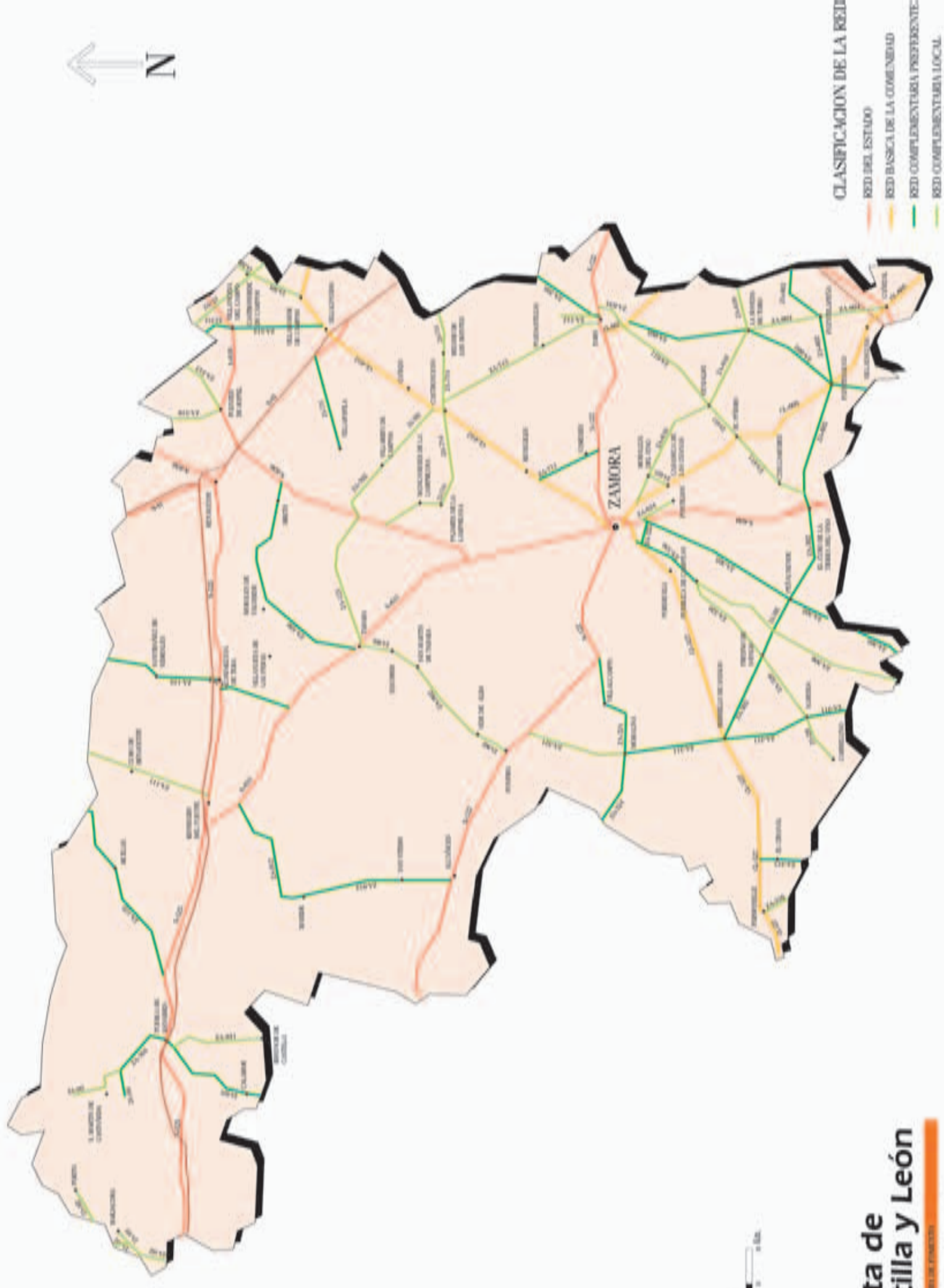


**Junta de
Castilla y León**

CONSEJO REGULADOR DE FERROVIARIOS

INICIATIVA LEONESA DE COMERCIO Y TRANSPORTES

PROVINCIA DE ZAMORA





MAPAS PROVINCIALES

Tráfico en la Red

Mapa de Tráfico 2001

Red Regional de Carreteras

ÁVILA



Junta de Castilla y León

Dirección General de Carreteras e Infraestructuras

ESTACION DE AFORD

Nombre de Estación
 Tipo de Estación:
 - Estación
 - Alameda
 - Alameda
 - Alameda

Intensidad Media Diaria (IMD) (vehículos/día)
 - Intensidad Media Diaria (IMD) (vehículos/día)
 - Intensidad Media Diaria (IMD) (vehículos/día)

INTENSIDAD MEDIA DE TRAFICO

- 140.000 a 200.000
- 200.000 a 300.000
- 300.000 a 400.000
- 400.000 a 500.000
- 500.000 a 600.000
- 600.000 a 700.000
- 700.000 a 800.000
- 800.000 a 900.000
- 900.000 a 1000.000
- 1000.000 a 1100.000
- 1100.000 a 1200.000
- 1200.000 a 1300.000
- 1300.000 a 1400.000

SIMBOLOGIA

AVILA: Capital de Provincia
 AVILA: Provincia
 AVILA: Límite de Provincia
 AVILA: Red de carreteras del Estado

Mapa elaborado a las CARRETERAS NACIONALES por el SERVICIO DE TRÁFICO 2001

USO DE FUNCIONAMIENTO AL AÑO POR TIPO DE ESTACIÓN Y NÚMERO DE ESTACIONES

	Número de Est.	Número de Estaciones
Estaciones Principales	10	4
Estaciones Secundarias	10	4
Estaciones de Cobertura	1	4

ESCALA 1:400.000





Mapa de Tráfico 2001

Red Regional de Carreteras

BURGOS



Junta de Castilla y León

CONSEJERÍA DE FOMENTO
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS

ESTACIÓN DE AFORO

BU-80 Nombre de Estación
 C Tipo de Estación
 P = primaria
 S = secundaria
 C = cobertura
 1144 Intensidad Media Diaria 1399
 L.M.D. (Vehículo/día)
 90 Porcentaje de vehículos ligeros
 10 Porcentaje de vehículos pesados

INTENSIDAD MEDIA DE TRÁFICO

L.M.D. de 0 a 250
 L.M.D. de 251 a 500
 L.M.D. de 501 a 1000
 L.M.D. de 1001 a 2000
 L.M.D. de 2001 a 5000
 L.M.D. de 5001 a 10000
 L.M.D. de 10001 a 20000
 L.M.D. mayor de 20000

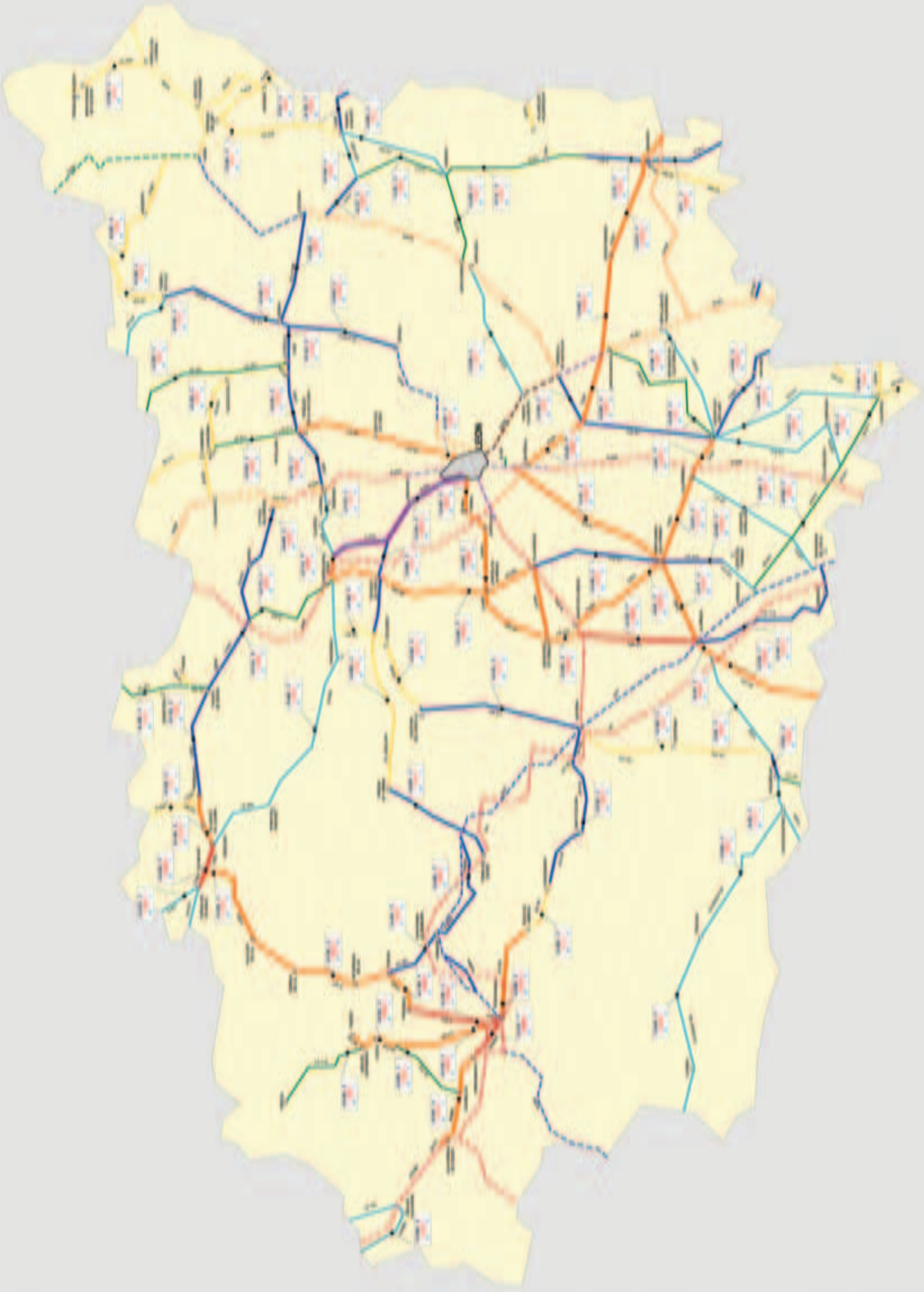
SIMBOLOGÍA

BURGOS Capital de Provincia
 LERMA Población
 Límite de Provincia
 Red de Carreteras del Estado

TRÁFICO ASIGNADO A LAS CARRETERAS NACIONALES SEGÚN DATOS DEL MINISTERIO DE FOMENTO 2000

DÍAS DE FUNCIONAMIENTO AL AÑO POR TIPO DE ESTACIÓN Y NÚMERO DE ESTACIONES	Número de Estaciones	
	Número de Días	Número de Estaciones
Estaciones Primarias	42	9
Estaciones Secundarias	12	6
Estaciones de Cobertura	1	97

ESCALA 1:400,000



Mapa de Tráfico 2001

Red Regional de Carreteras

LEÓN



Junta de Castilla y León

CONSEJERÍA DE FOMENTO
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS

ESTACION DE AFORO

LEF-55 C 1500 1000 500 250

Nombre de Estación
Tipo de Estación
S = secundaria
C = cobertera
Intensidad Media Diaria 1399
M.D. (vehículos)
Porcentaje de vehículos ligeros
4

INTENSIDAD MEDIA DE TRÁFICO

LM.D. de 0 a 250
LM.D. de 251 a 500
LM.D. de 501 a 1000
LM.D. de 1001 a 2000
LM.D. de 2001 a 5000
LM.D. de 5001 a 10000
LM.D. de 10001 a 20000
LM.D. mayor de 20000

SIMBOLOGÍA

LEÓN Capital de Provincia
ASTORGA Capital de Provincia
○ Población
- - - Límite de Provincia
- - - Red de Carreteras del Estado

TRÁFICO ASIGNADO A LAS CARRETERAS NACIONALES SEGÚN DATOS DEL MINISTERIO DE FOMENTO 2000

DÍAS DE FUNDAMENTACIÓN AL AÑO POR TIPO DE ESTACIÓN Y NÚMERO DE ESTACIONES

Estaciones Primarias	Estaciones Secundarias	Estaciones de Cobertura
42	12	1
10	7	79

ESCALA 1:400.000
Kilómetros

Mapa de Tráfico 2001

Red Regional de Carreteras

PALENCIA



Junta de Castilla y León

Dirección General de Carreteras e Infraestructuras

ESTACION DE AFORO

Estación de Aforo
 Estación de Aforo

INTENSIDAD MEDIA DE TRAFICO
 1400 de 0 a 200
 1400 de 201 a 500
 1400 de 501 a 1000
 1400 de 1001 a 2000
 1400 de 2001 a 3000
 1400 de 3001 a 5000
 1400 Mayor de 5000

SIMBOLOGIA

PALENCIA Capital de Provincia
 CIUDAD Ciudad
 Límite de Provincia
 Límite de Comarca

MAPA ASOCIADO A LAS CUENTAS ANUALES DE GASTOS DEL SECTOR DE FOMENTO 2001

DIRECCIÓN DE FOMENTO DE CARRETERAS POR TIPO DE ESTACIÓN Y NÚMERO DE ESTACIONES		
	Número de Estaciones	Número de Estaciones
Estaciones Principales	12	8
Estaciones Secundarias	12	8
Estaciones de Control	1	10

ESCALA 1:400.000



Mapa de Tráfico 2001

Red Regional de Carreteras

SALAMANCA



ESTACION DE AFORO

- Estación de Aforo
- Tipo de Estación
- Tipo de Carretera
- Carretera
- Carretera
- Capacidad máxima (veh/h)
- Capacidad máxima (veh/h)
- Capacidad máxima (veh/h)
- Capacidad máxima (veh/h)
- Capacidad máxima (veh/h)

INTENSIDAD MEDIA DE TRAFICO

- 1000 - 2000
- 2000 - 3000
- 3000 - 4000
- 4000 - 5000
- 5000 - 6000
- 6000 - 7000
- 7000 - 8000
- 8000 - 9000
- 9000 - 10000

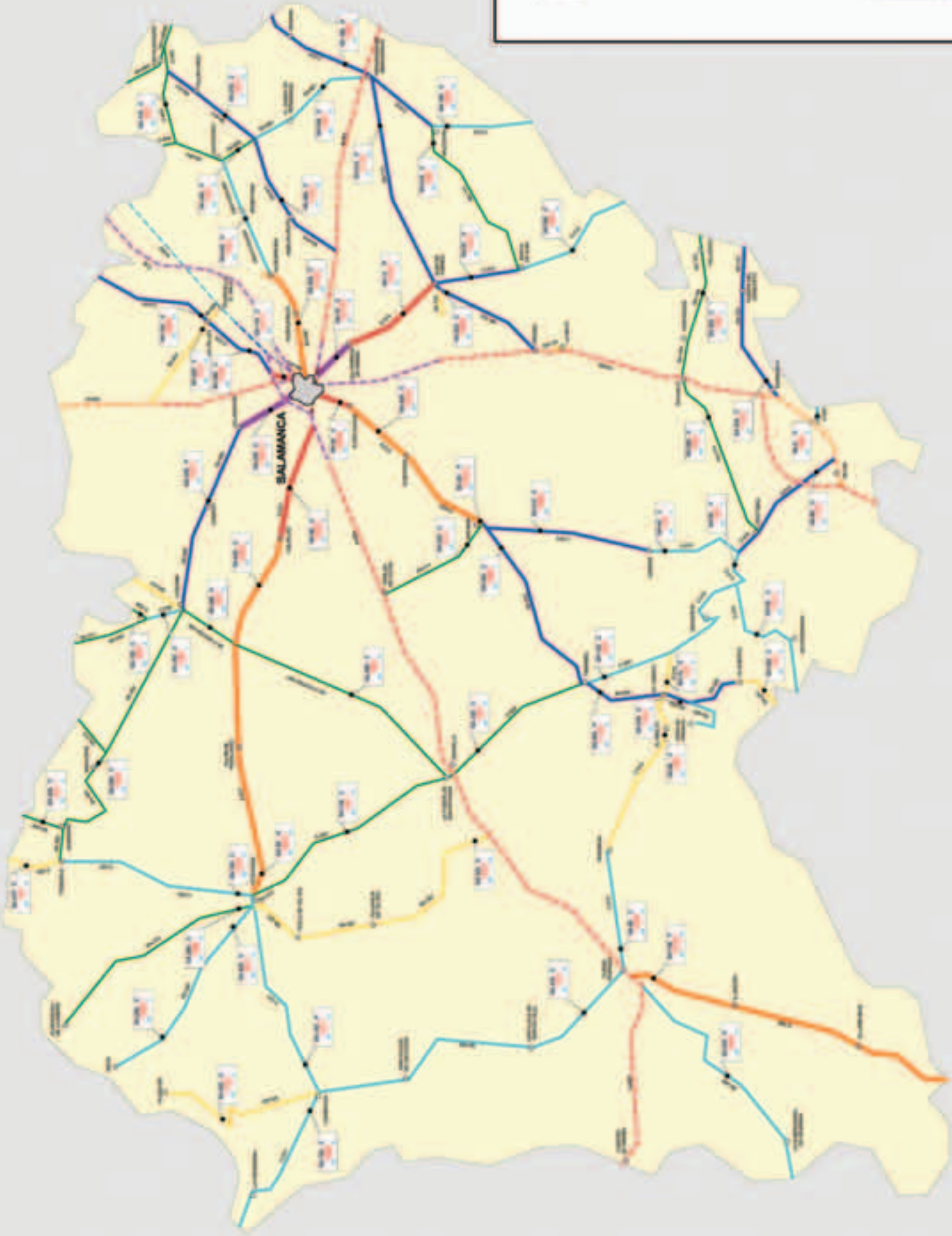
SIMBOLOGIA

SALAMANCA

- Tipo de Puntuación
- Puntuación
- Tipo de Puntuación
- Puntuación
- Tipo de Puntuación
- Puntuación

ESCALA 1:400.000

0 5 10 15 20 25 30 Kilómetros



Mapa de Tráfico 2001

Red Regional de Carreteras

SEGOVIA



Junta de Castilla y León

CONSEJERÍA DE FOMENTO
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS

ESTACIÓN DE AFORO



SG-10 Nombre de Estación
C Tipo de Estación
P - primaria
S - secundaria
C - cobertura
8047 Intensidad Media Diaria 1399
L.M.D. (Vehículo/día)
94 Porcentaje de vehículos ligeros
6 Porcentaje de vehículos pesados

INTENSIDAD MEDIA DE TRÁFICO

L.M.D. de 0 a 250
L.M.D. de 251 a 500
L.M.D. de 501 a 1000
L.M.D. de 1001 a 2000
L.M.D. de 2001 a 5000
L.M.D. de 5001 a 10000
L.M.D. de 10001 a 20000
L.M.D. mayor de 20000

SIMBOLOGÍA

SEGOVIA Capital de Provincia
GORMAZ Población
Límite de Provincia
Red de Carreteras del Estado

TRÁFICO ASIGNADO A LAS CARRETERAS NACIONALES SEGÚN DATOS DEL MINISTERIO DE FOMENTO 2000

DÍAS DE FUNCIONAMIENTO AL AÑO POR TIPO DE ESTACIÓN Y NÚMERO DE ESTACIONES	Número de Estaciones	
	Número de Días	Número de Estaciones
Estaciones Primarias	42	5
Estaciones Secundarias	12	7
Estaciones de Cobertura	1	48

Kilómetros

ESCALA 1:400.000

Mapa de Tráfico 2001

Red Regional de Carreteras

SORIA



Junta de Castilla y León

CONSEJERÍA DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS



ESTACION DE AFORO

SC-140 Nombre de Estación
 C Tipo de Estación
 P - primaria
 S - secundaria
 C - cobertura

139 Intensidad Media Diaria 1399
 L.M.D. (Vehículo/día)

91 Porcentaje de vehículos ligeros
 9 Porcentaje de vehículos pesados

INTENSIDAD MEDIA DE TRÁFICO

L.M.D. de 0 a 250
 L.M.D. de 251 a 500
 L.M.D. de 501 a 1000
 L.M.D. de 1001 a 2000
 L.M.D. de 2001 a 5000
 L.M.D. de 5001 a 10000
 L.M.D. de 10001 a 20000
 L.M.D. mayor de 20000

SIMBOLOGÍA

SORIA Capital de Provincia
 ALMAZÁN Población
 ○ Limite de Provincia
 --- Red de Carreteras del Estado

TRÁFICO ASIGNADO A LAS CARRETERAS NACIONALES SEGUN DATOS DEL MINISTERIO DE FOMENTO 2000

DÍAS DE FUNCIONAMIENTO AL AÑO POR TIPO DE ESTACIÓN Y NÚMERO DE ESTACIONES

	Numero de Dias	Numero de Estaciones
Estaciones Primarias	42	7
Estaciones Secundarias	12	5
Estaciones de Cobertura	1	34



ESCALA 1:400.000

Mapa de Tráfico 2001

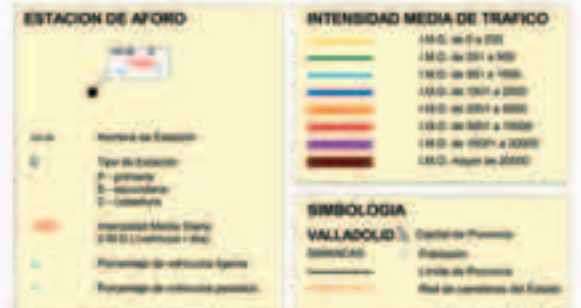
Red Regional de Carreteras

VALLADOLID



Junta de Castilla y León

Dirección General de Carreteras e Infraestructuras



MAPA DE FUNDAMENTO A LAS CARRETERAS NACIONALES Y A LOS FACTORES DEL AMBIENTE DE FUNDAMENTO

DIRECCIÓN DE FUNDAMENTO AL AÑO POR TIPO DE ESTACIÓN Y NÚMERO DE ESTACIONES	Número de Estaciones	
	Número de Estaciones	Número de Estaciones
Estaciones Primarias	10	0
Estaciones Secundarias	11	0
Estaciones de Control	1	0



Mapa de Tráfico 2001

Red Regional de Carreteras

ZAMORA



Junta de Castilla y León

CONSEJERÍA DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS

ESTACIÓN DE AFORO

ZA-45

Nombre de Estación
C

Tipos de Estación
P - primaria
S - secundaria
C - cobertura

Intensidad Media Diaria 1339
L.M.D. (Vehículo/día)

Porcentaje de vehículos ligeros
80

Porcentaje de vehículos pesados
10

INTENSIDAD MEDIA DE TRÁFICO

- LM.D. de 251 a 500
- LM.D. de 501 a 1000
- LM.D. de 1001 a 2000
- LM.D. de 2001 a 3000
- LM.D. de 3001 a 10000
- LM.D. de 10001 a 20000
- LM.D. mayor de 20000

SIMBOLOGÍA

ZAMORA

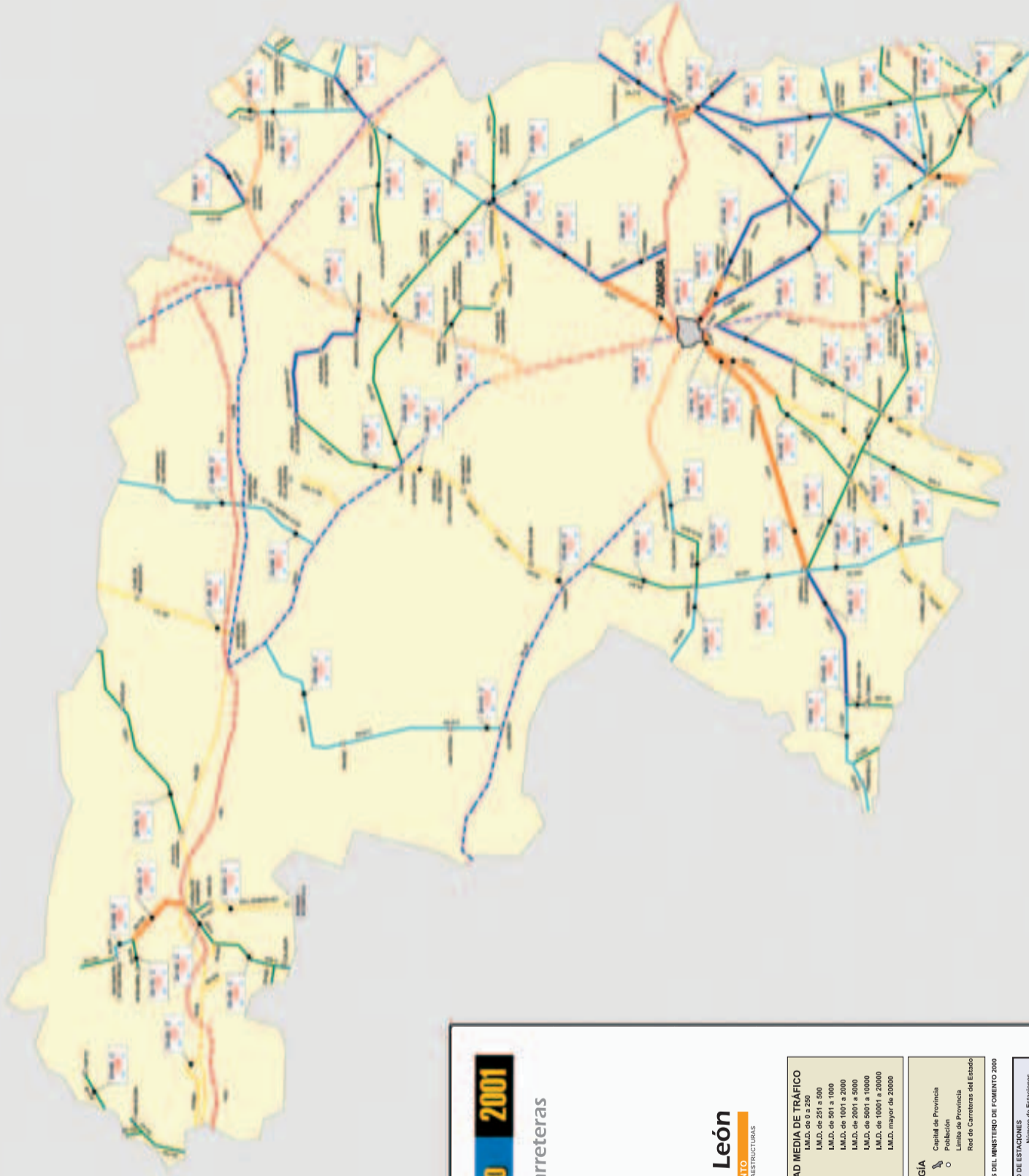
- Capital de Provincia
- Provincia
- Límite de Provincia
- Red de Carreteras del Estado

TRÁFICO ASIGNADO A LAS CARRETERAS NACIONALES SEGÚN DATOS DEL MINISTERIO DE FOMENTO 2000

DÍAS DE FUNCIONAMIENTO AL AÑO POR TIPO DE ESTACIÓN Y NÚMERO DE ESTACIONES	
Estaciones	Número de Estaciones
Estaciones Primarias	42
Estaciones Secundarias	12
Estaciones de Cobertura	1
	67

Kilómetros

ESCALA 1:400.000

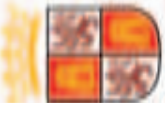
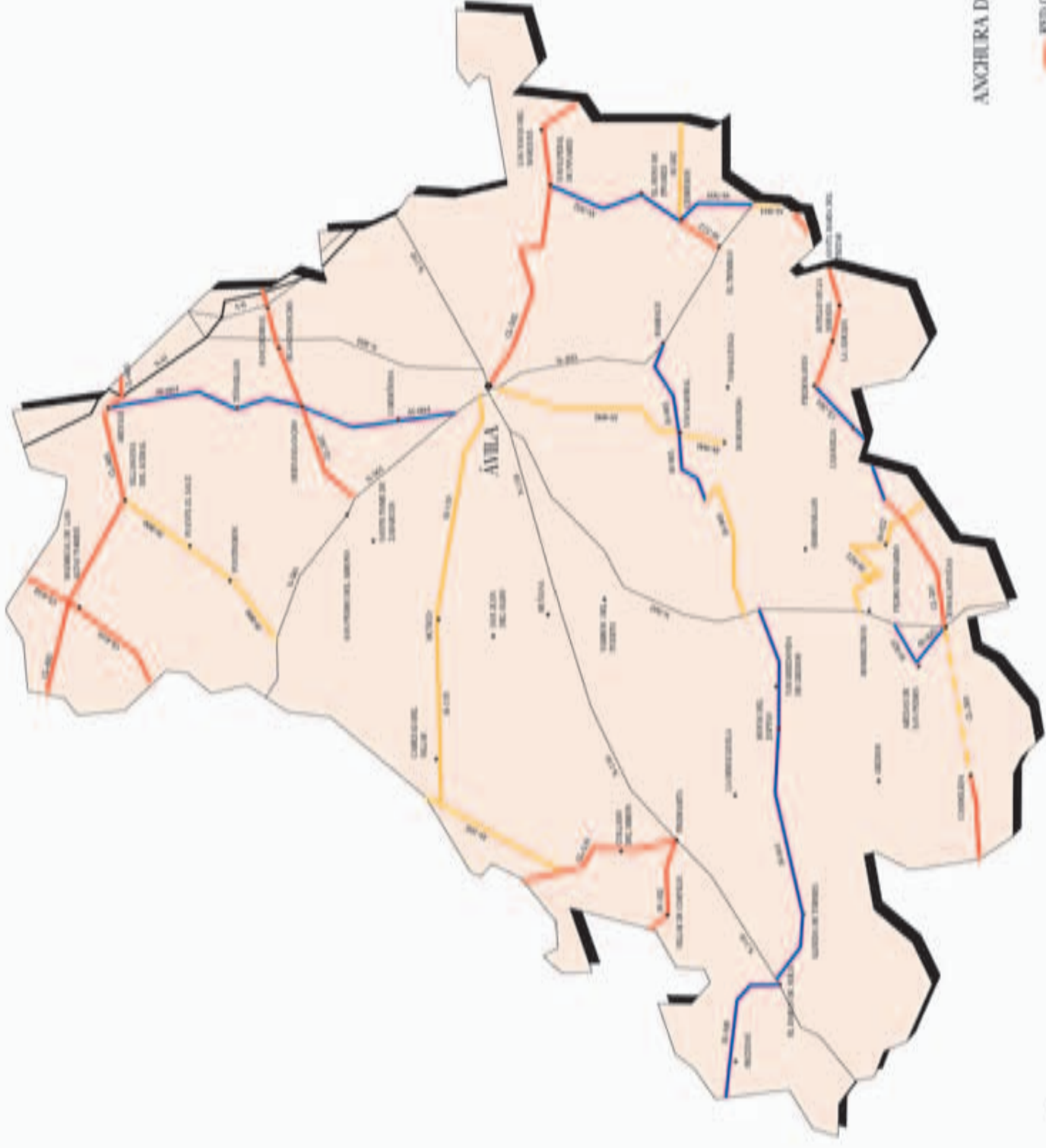




MAPAS PROVINCIALES

Anchura de plataforma. Situación inicial

PROVINCIA DE AVILA



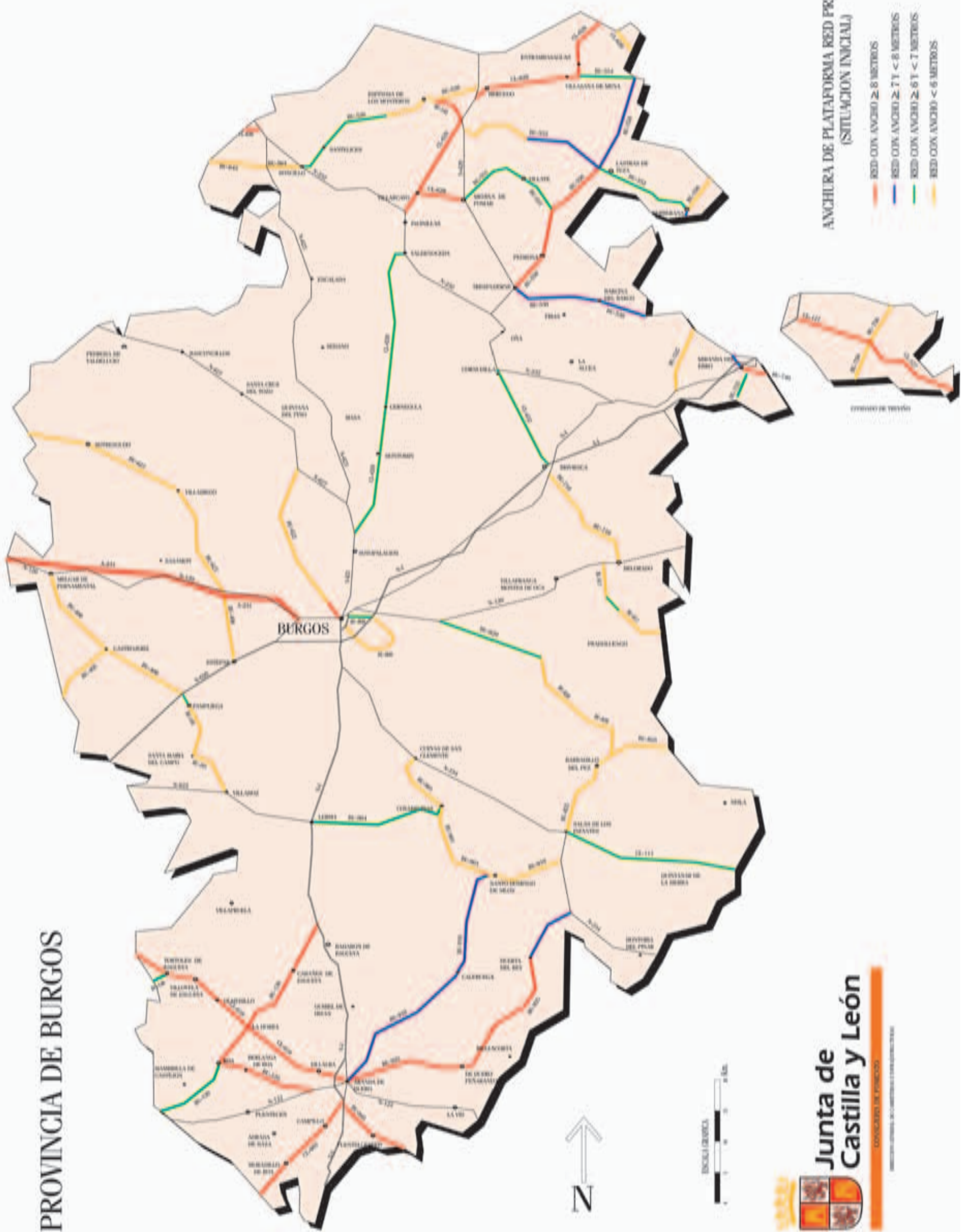
Junta de Castilla y León

CONSEJO REGULADOR DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURAS

ANCHURA DE PLATAFORMA RED PRINCIPAL (SITUACION INICIAL)

- RED CON ANCHO ≥ 8 METROS
- RED CON ANCHO ≥ 7.1 < 8 METROS
- RED CON ANCHO ≥ 6.1 < 7 METROS
- RED CON ANCHO < 6 METROS

PROVINCIA DE BURGOS

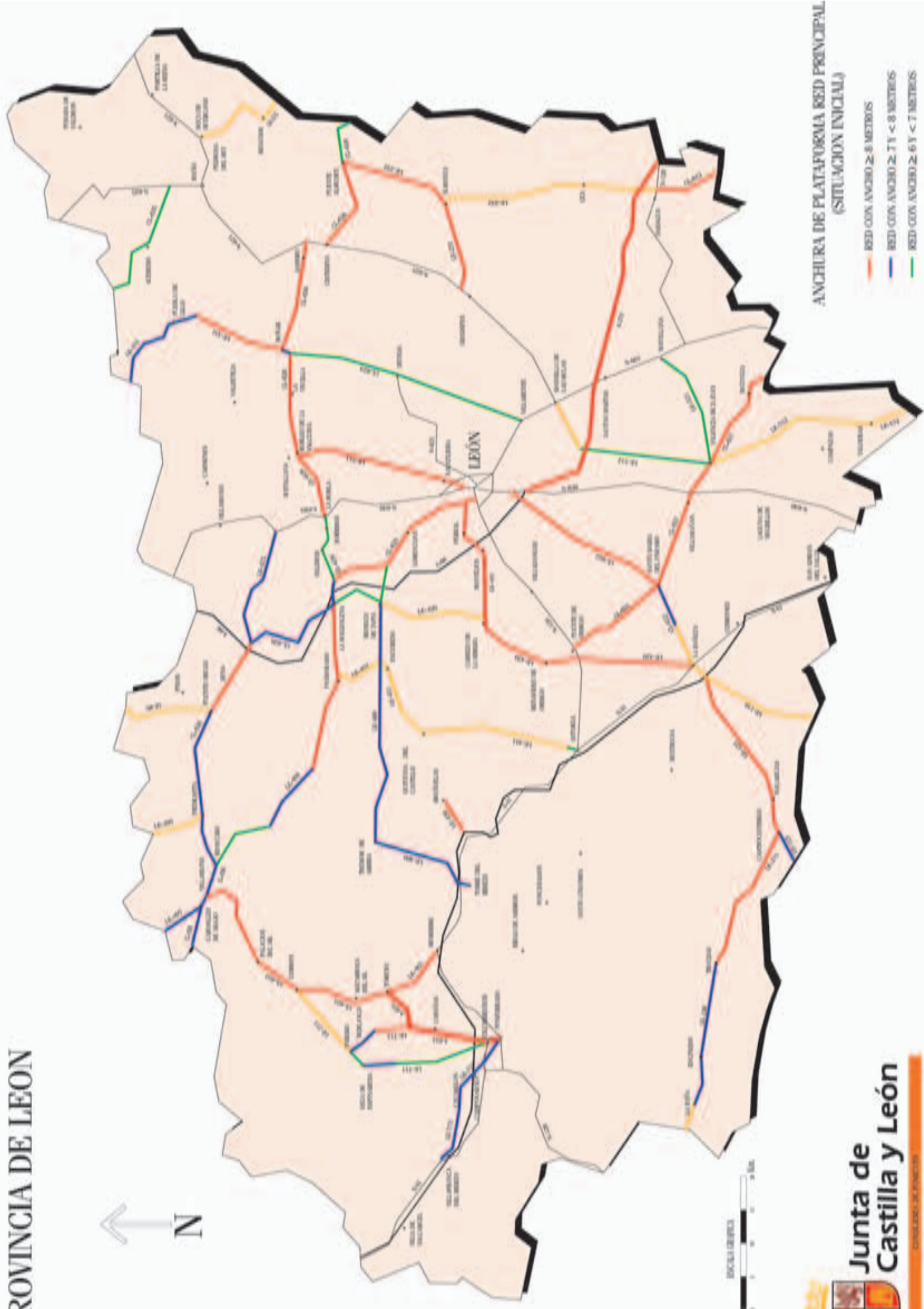


ANCHURA DE PLATAFORMA RED PRINCIPAL
(SITUACION INICIAL)

- RED CON ANCHO ≥ 8 METROS
- RED CON ANCHO ≥ 7.1 < 8 METROS
- RED CON ANCHO ≥ 6.1 < 7 METROS
- RED CON ANCHO < 6 METROS

Junta de Castilla y León
CONSEJO DE ECONOMÍA Y FINANZAS

PROVINCIA DE LEON



**Junta de
Castilla y León**

CONSEJO DE PLANIFICACION

ANCHURA DE PLATAFORMA RED PRINCIPAL (SITUACION INICIAL)

- RED CON ANCHO 2-8 METROS
- RED CON ANCHO 2.71 < 8 METROS
- RED CON ANCHO 2.61 < 7 METROS
- RED CON ANCHO < 6 METROS

PROVINCIA DE PALENCIA



ANCHURA DE PLATAFORMA RED PRINCIPAL (SITUACION INICIAL)

- RED CON ANCHO ≥ 8 METROS
- RED CON ANCHO ≥ 7 Y < 8 METROS
- RED CON ANCHO ≥ 6 Y < 7 METROS
- RED CON ANCHO < 6 METROS



Junta de
Castilla y León

DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUCTURAS
INICIATIVAS DE INTERCOMUNICACION

PROVINCIA DE SALAMANCA



Junta de Castilla y León
CONSEJO DE INICIATIVAS
INICIATIVA DE PLATAFORMA DE CALIDAD Y TRANSPARENCIA

ANCHURA DE PLATAFORMA RED PRINCIPAL
(SITUACION INICIAL)

- RED CON ANCHO ≥ 8 METROS
- RED CON ANCHO $\geq 7.1 < 8$ METROS
- RED CON ANCHO $\geq 6.1 < 7$ METROS
- RED CON ANCHO < 6 METROS

PROVINCIA DE SEGOVIA



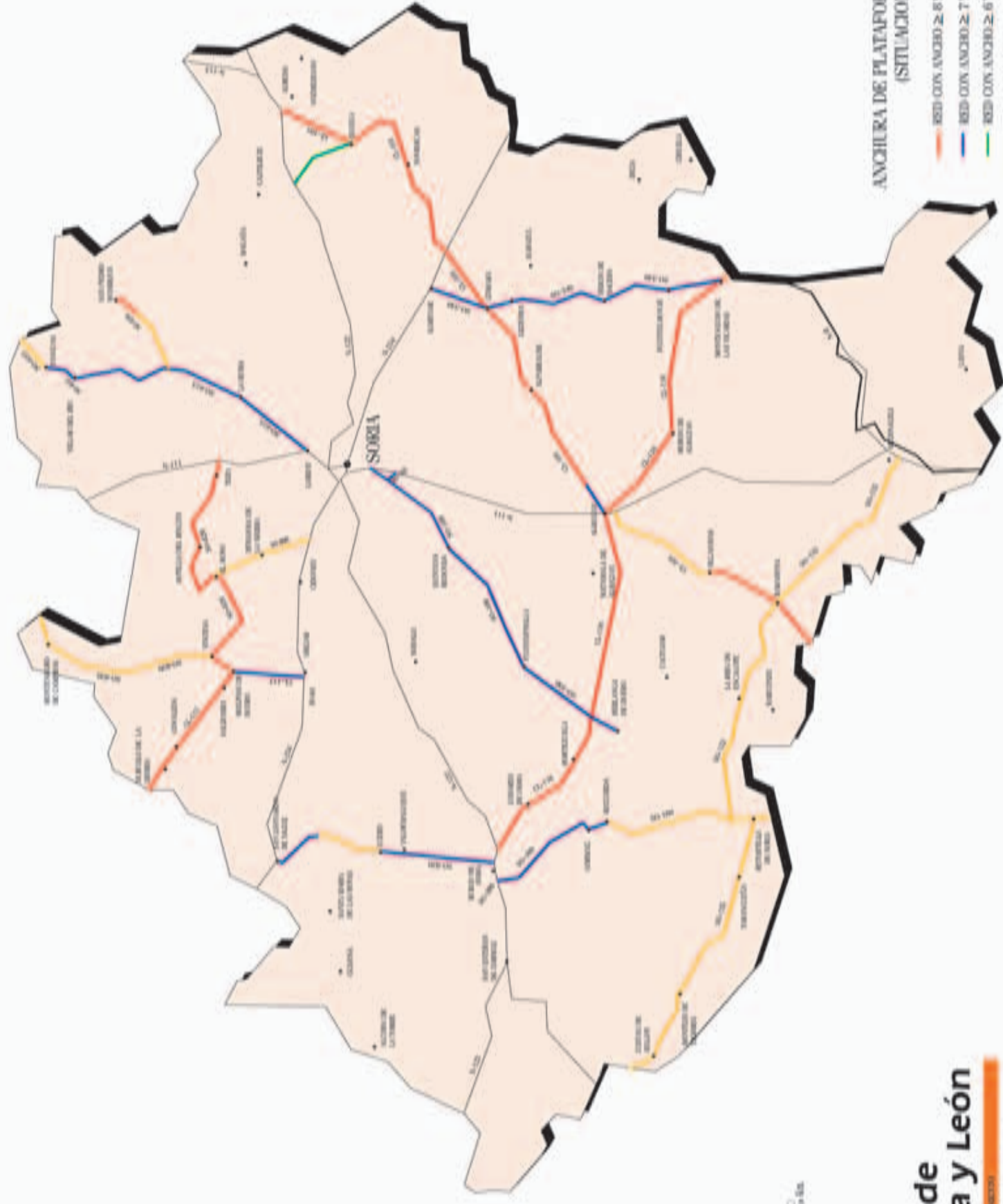
Junta de Castilla y León

CONSEJO DE PLANIFICACIÓN

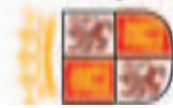
ANCHURA DE PLATAFORMA RED PRINCIPAL
(SITUACION INICIAL)

- RED CUYA ANCHURA ≥ 8 METROS
- RED CUYA ANCHURA ≥ 7.1 < 8 METROS
- RED CUYA ANCHURA ≥ 6.1 < 7 METROS
- RED CUYA ANCHURA < 6 METROS

PROVINCIA DE SORIA

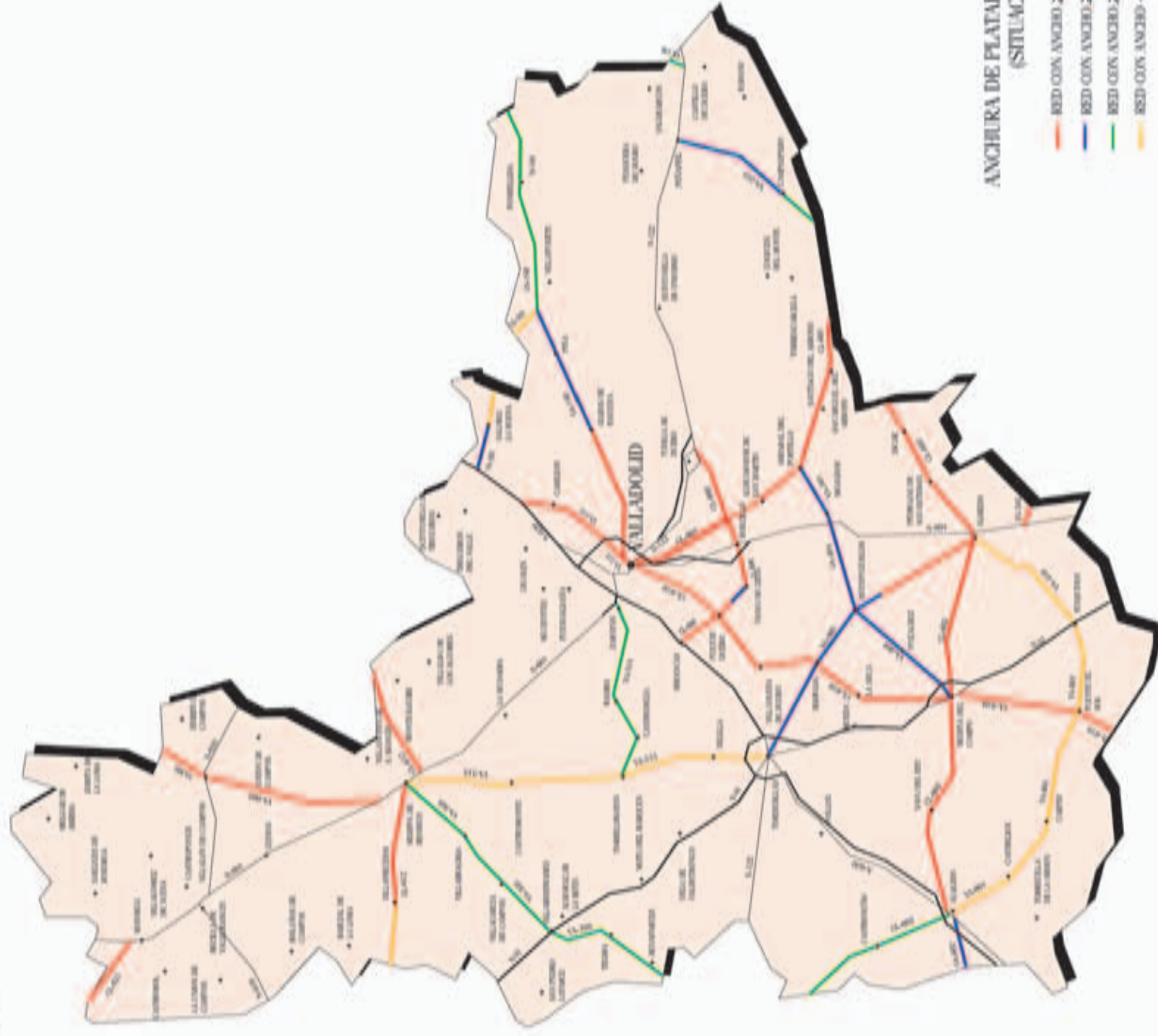


PROVINCIA DE VALLADOLID



Junta de
Castilla y León

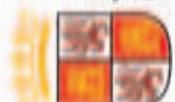
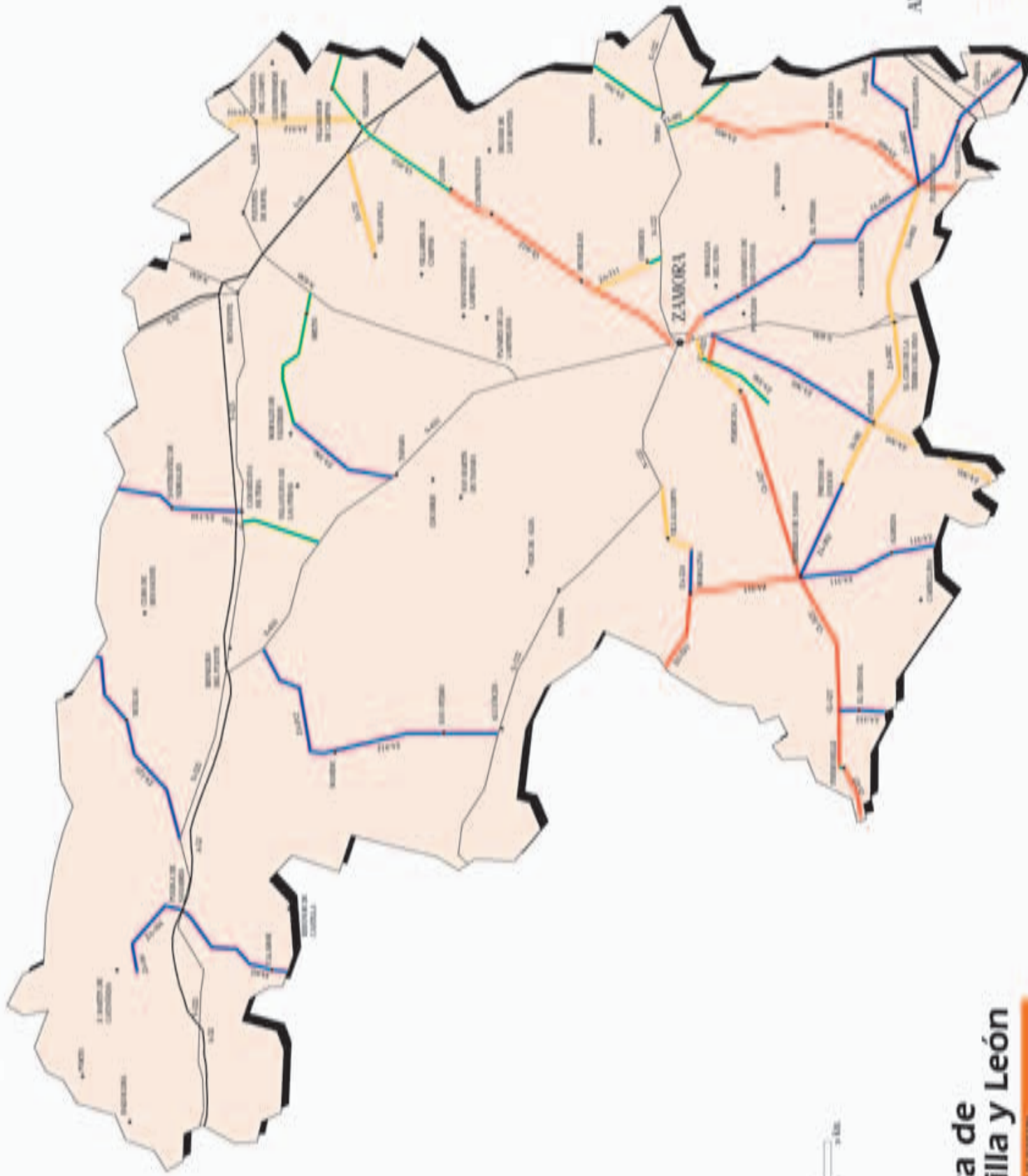
CONSEJO REGULADOR DE OBRAS PÚBLICAS



ANCHURA DE PLATAFORMA RED PRINCIPAL
(SITUACION INICIAL)

- RED CON ANCHO ≥ 8 METROS
- RED CON ANCHO $\geq 7.1 < 8$ METROS
- RED CON ANCHO $\geq 6.1 < 7$ METROS
- RED CON ANCHO < 6 METROS

PROVINCIA DE ZAMORA



Junta de Castilla y León
GOBIERNO REGIONAL DE CASTILLA Y LEÓN

**ANCHURA DE PLATAFORMA RED PRINCIPAL
(SITUACION INICIAL)**

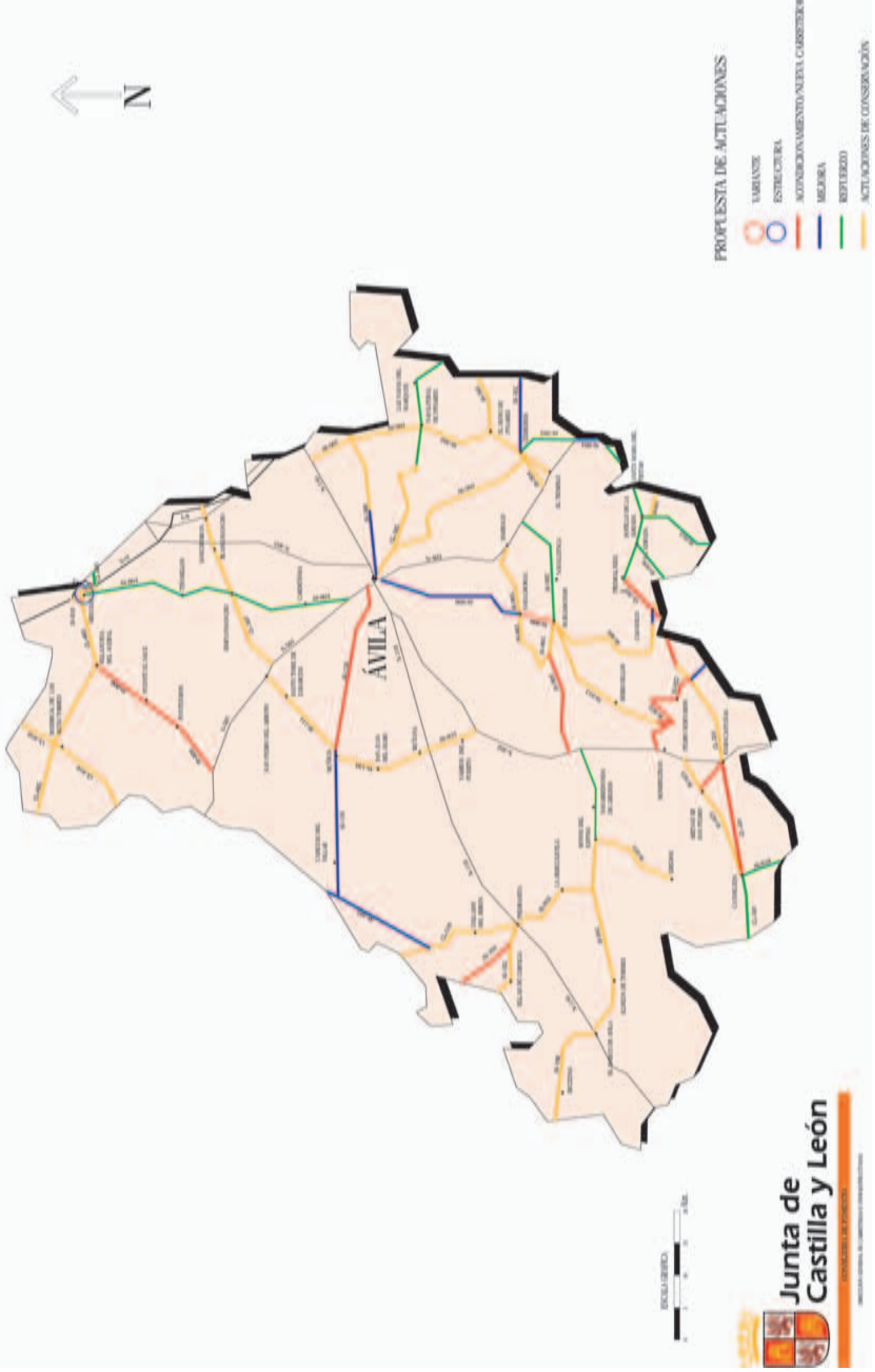
- RED-CUY ANCHO ≥ 8 METROS
- RED-CUY ANCHO ≥ 7Y < 8 METROS
- RED-CUY ANCHO ≥ 6Y < 7 METROS
- RED-CUY ANCHO < 6 METROS



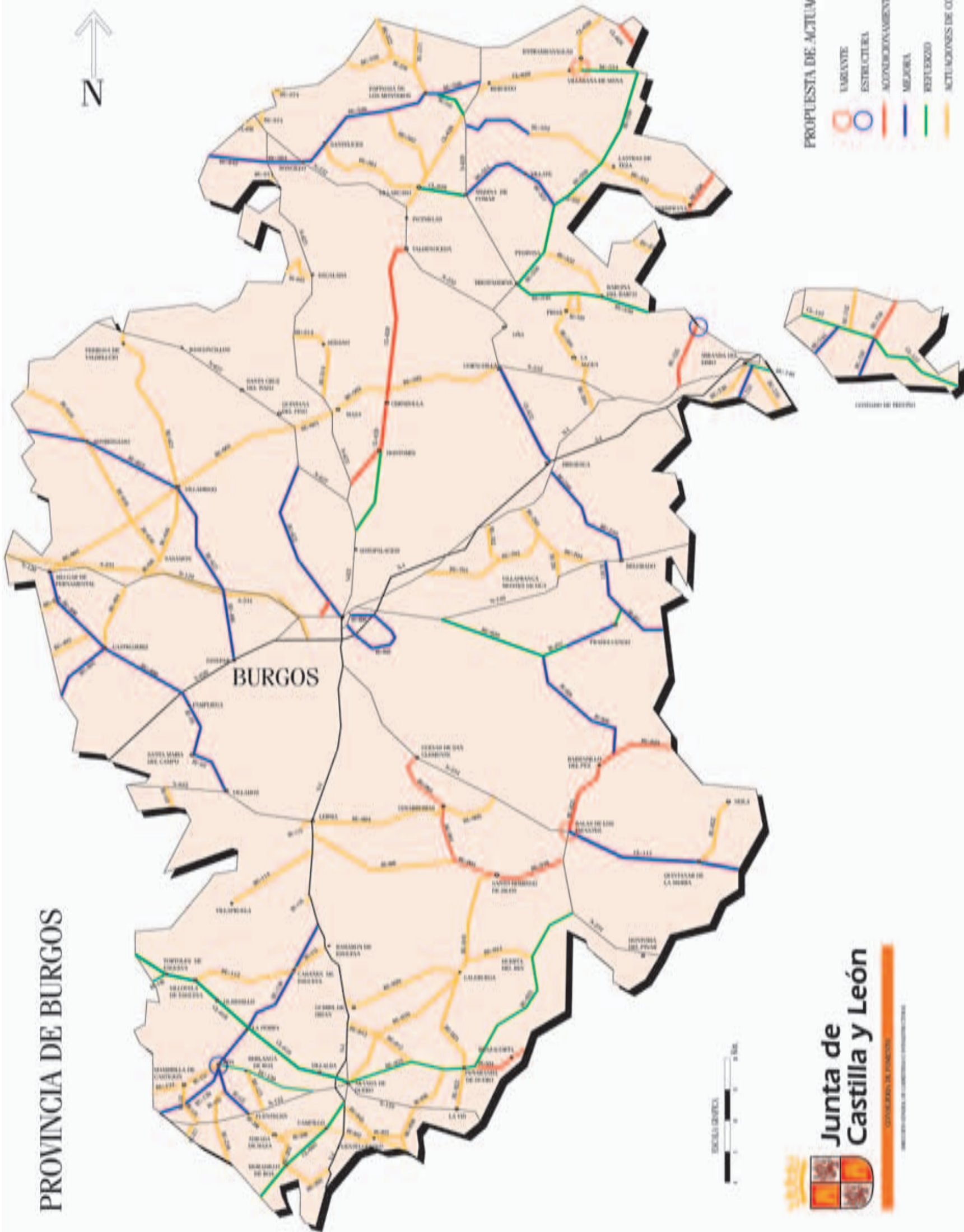
MAPAS PROVINCIALES

Propuesta de actuaciones

PROVINCIA DE ÁVILA



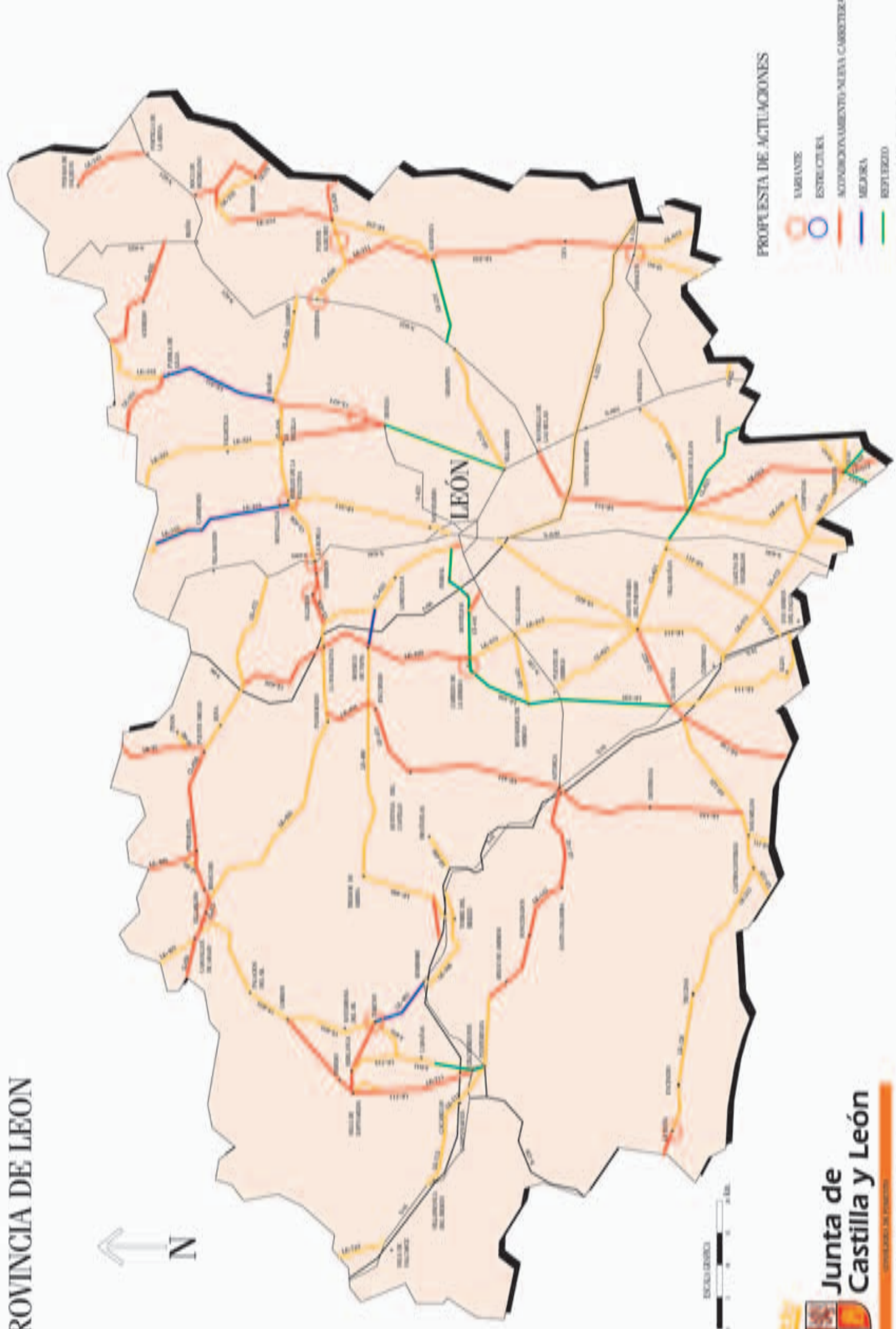
PROVINCIA DE BURGOS



PROPUESTA DE ACTUACIONES

- URBANTE
- ESTRUCTURA
- ACORDONAMIENTO/ALEÑA/CARRETERA
- MEJORA
- REFLEXOS
- ACTUACIONES DE CONSERVACIÓN

PROVINCIA DE LEÓN



PROPUESTA DE ACTUACIONES

-  VARIANTE
-  ESTRUCTURA
-  ADICIONAMIENTO NUEVA CARRETERA
-  MEJORA
-  REFORZADO
-  ACTUACIONES DE CONSERVACIÓN

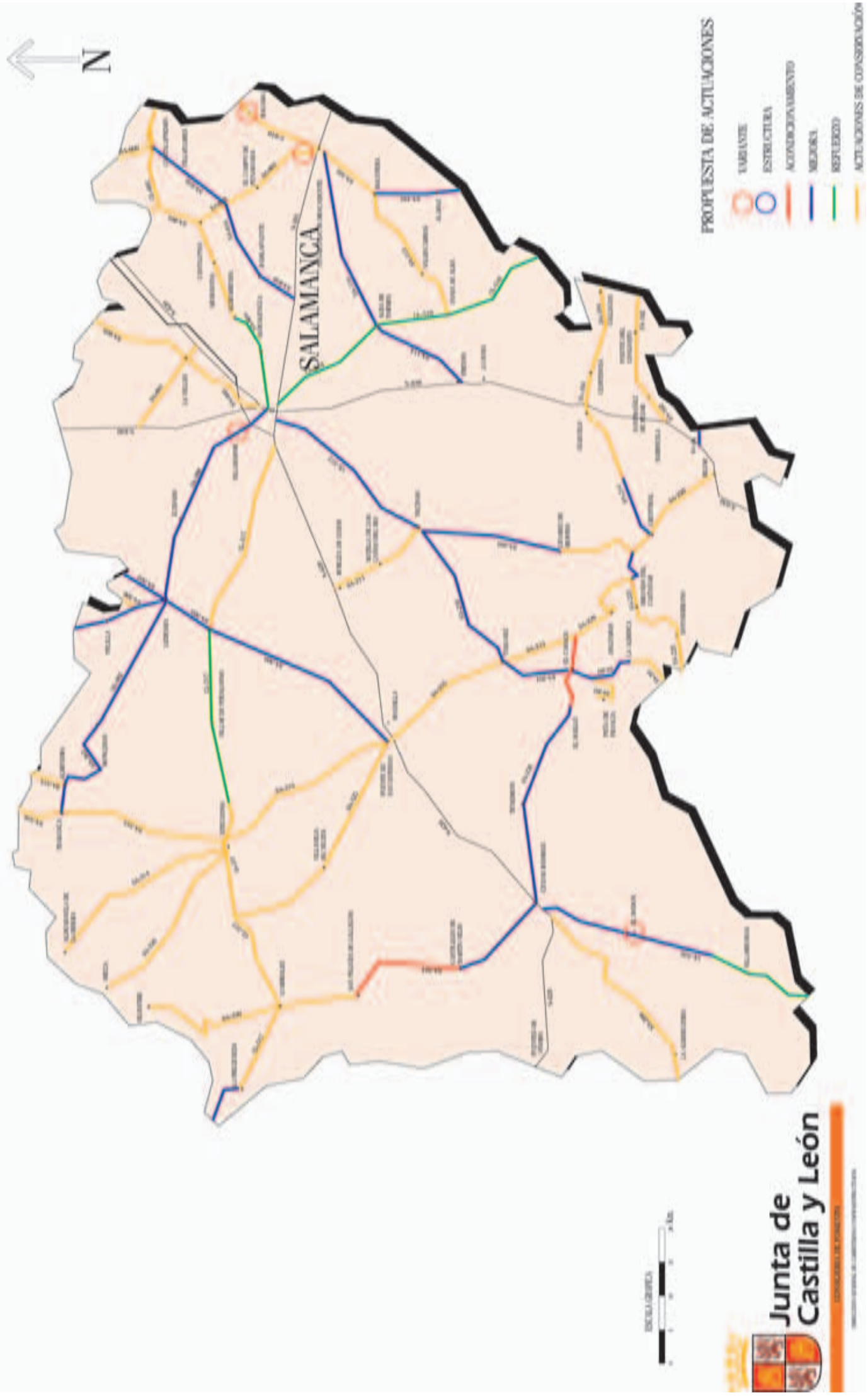


**Junta de
Castilla y León**
GOBIERNO AUTÓNOMO REGIONAL

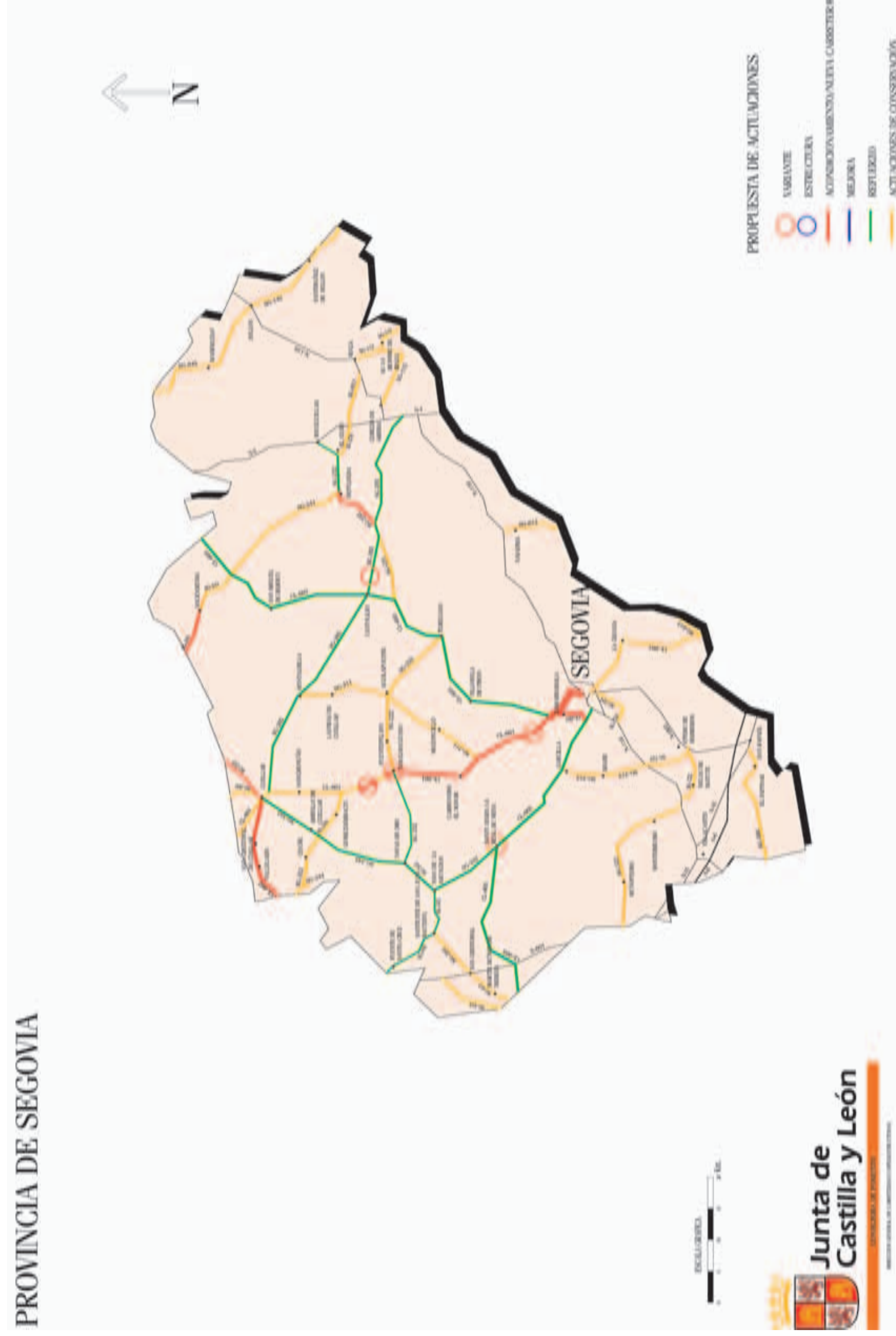
PROVINCIA DE PALENCIA



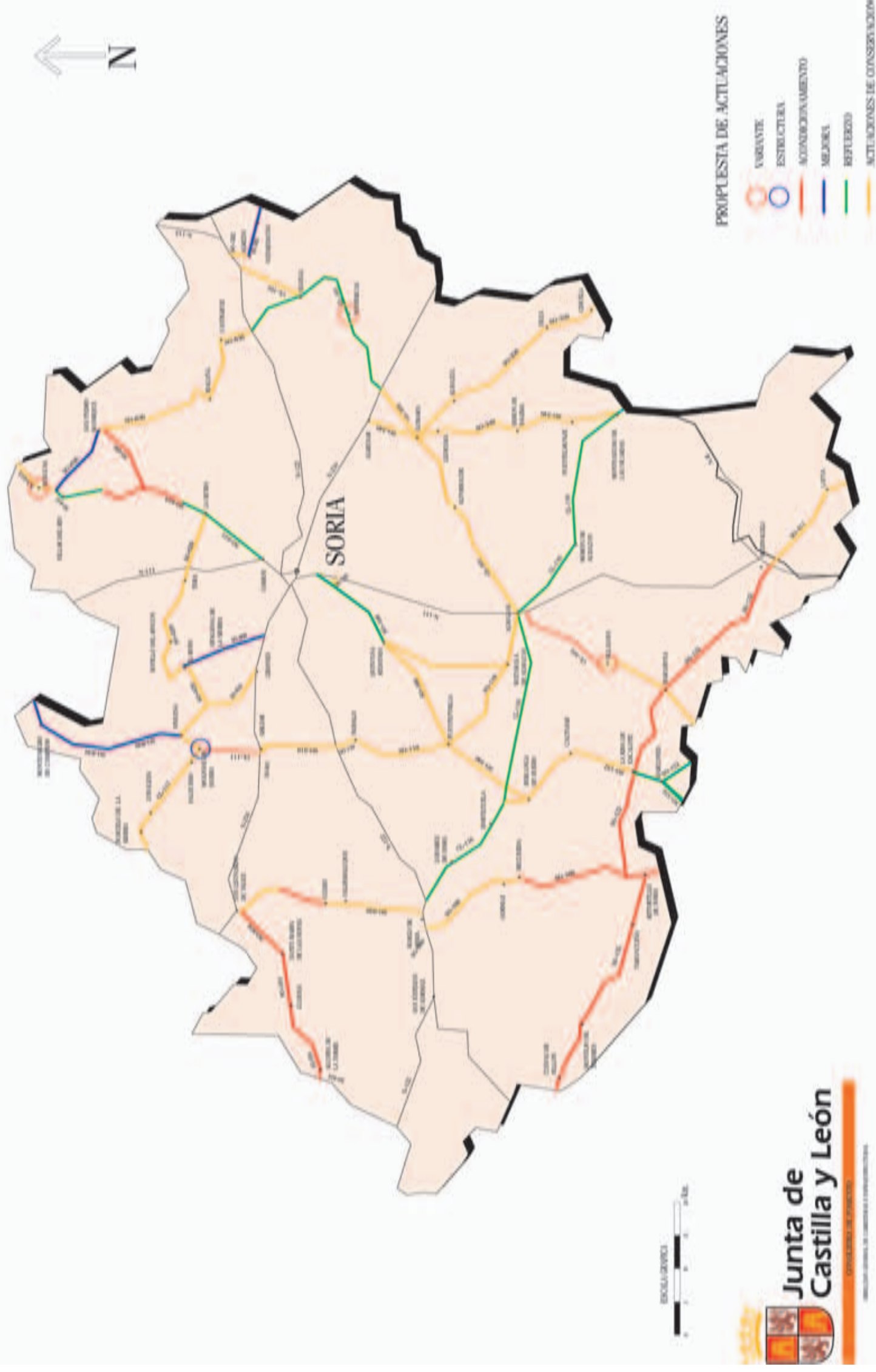
PROVINCIA DE SALAMANCA



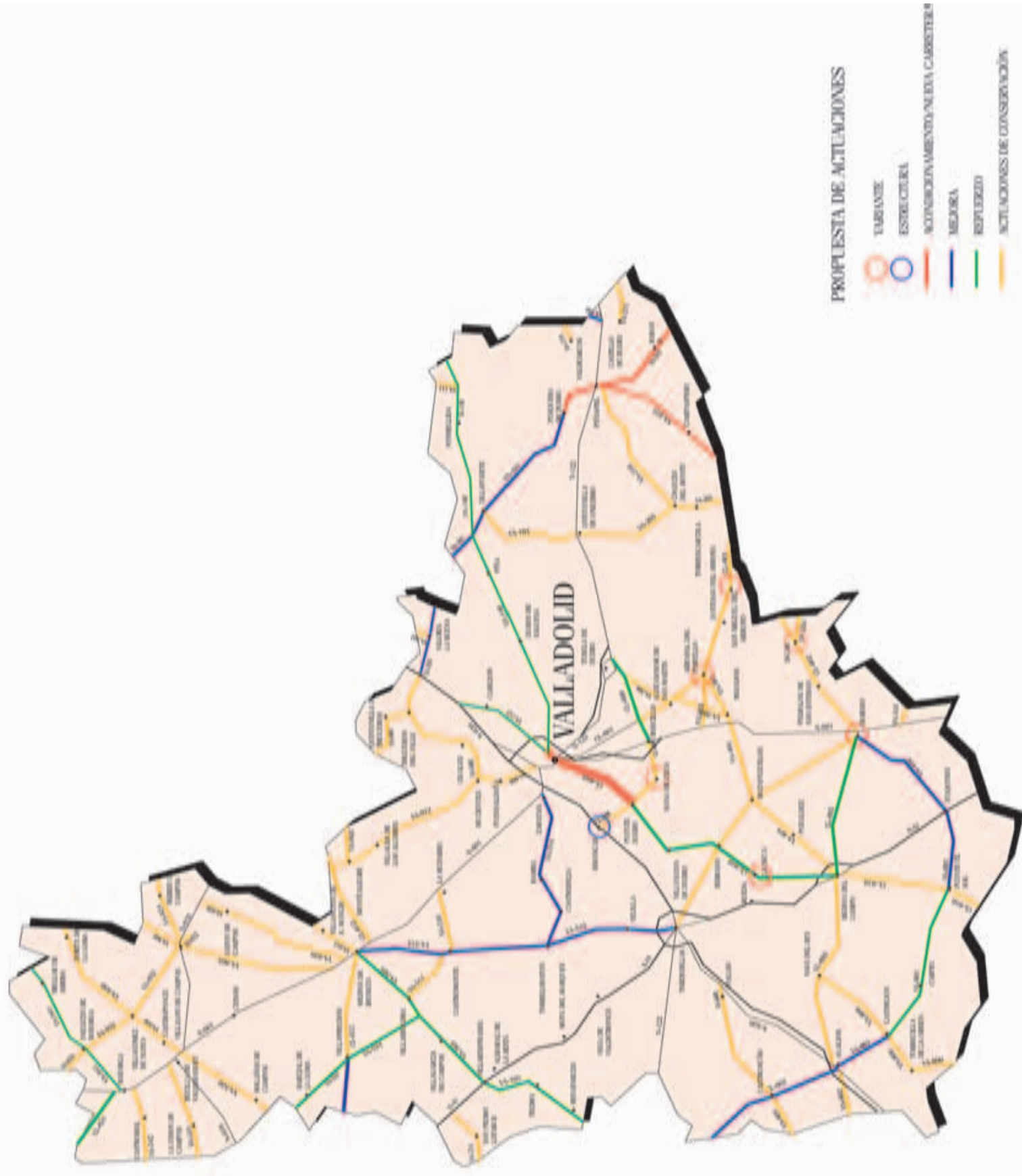
PROVINCIA DE SEGOVIA




PROVINCIA DE SORIA



PROVINCIA DE VALLADOLID



ESCALA GRÁFICA
0 5 10 km

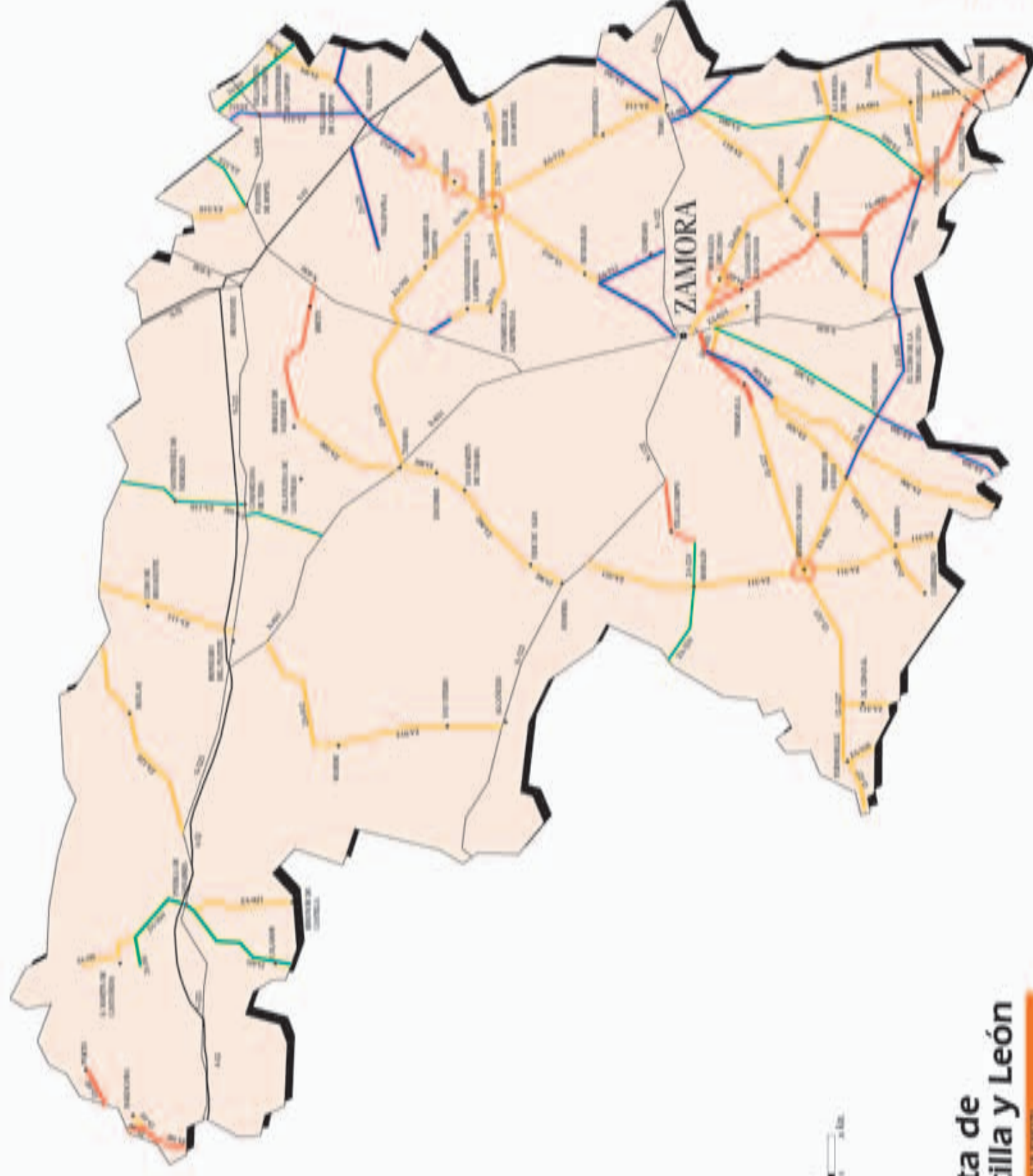


Junta de Castilla y León
CONSEJO REGULADOR DE OBRAS PÚBLICAS

PROPUESTA DE ACTUACIONES

-  AMPLIACION
-  REESTRUCTURACION
-  CONSTRUCCION DE NUEVA CARRETERA
-  MEJORA
-  REFORZAMIENTO
-  ACTUACIONES DE CONSERVACION

PROVINCIA DE ZAMORA



ESCALA GRÁFICA
0 1 2 3 4 5 Km.

PROPIETA DE ACTUACIONES

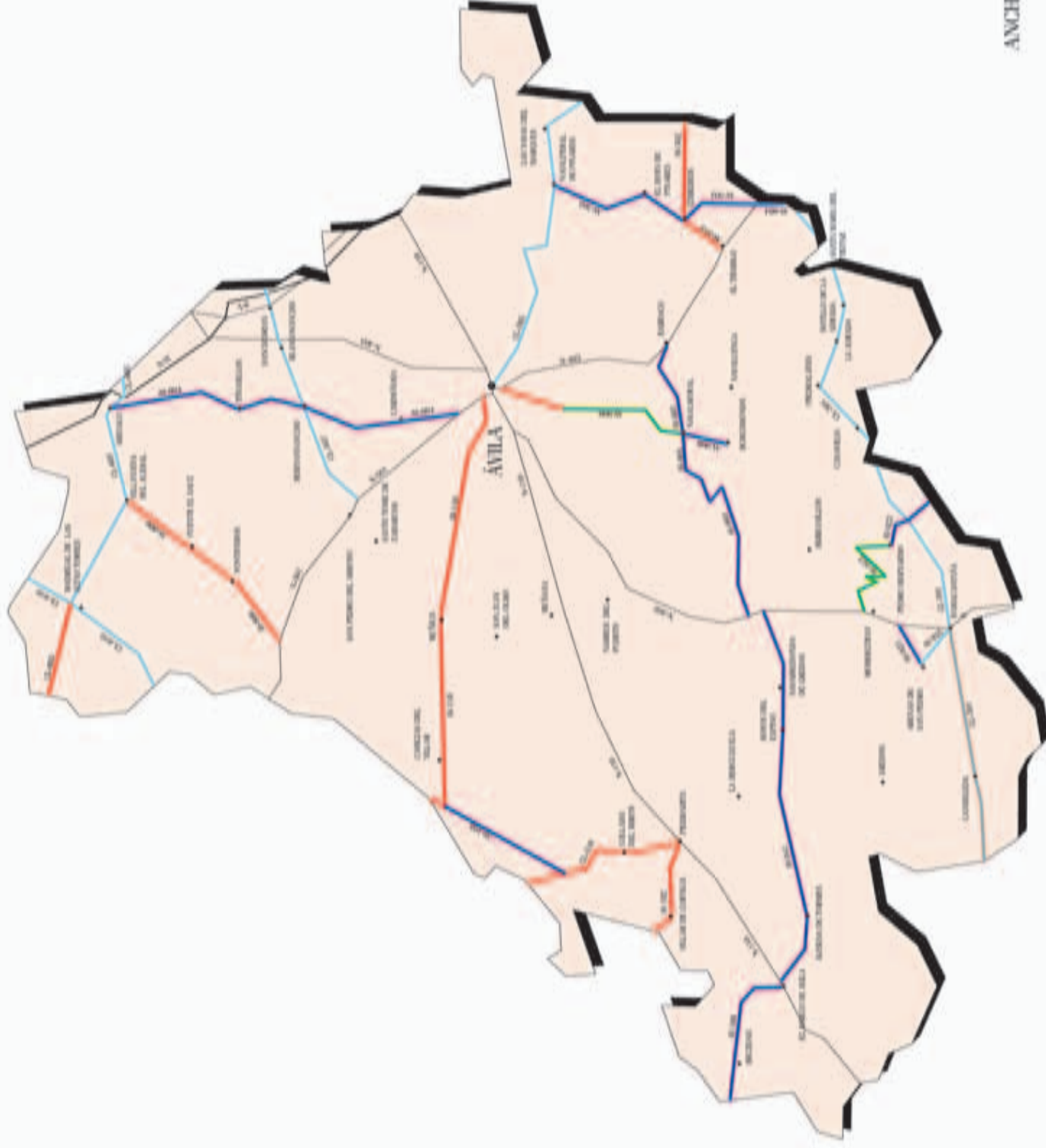
- VARIANTE
- ESBUCTERA
- ACORDAMIENTO/ NUEVA CARRETERA
- MEJORA
- REFUERZO
- ACTUACIONES DE CONSERVACIÓN



MAPAS PROVINCIALES

Anchura de plataforma. Situación final

PROVINCIA DE AVILA



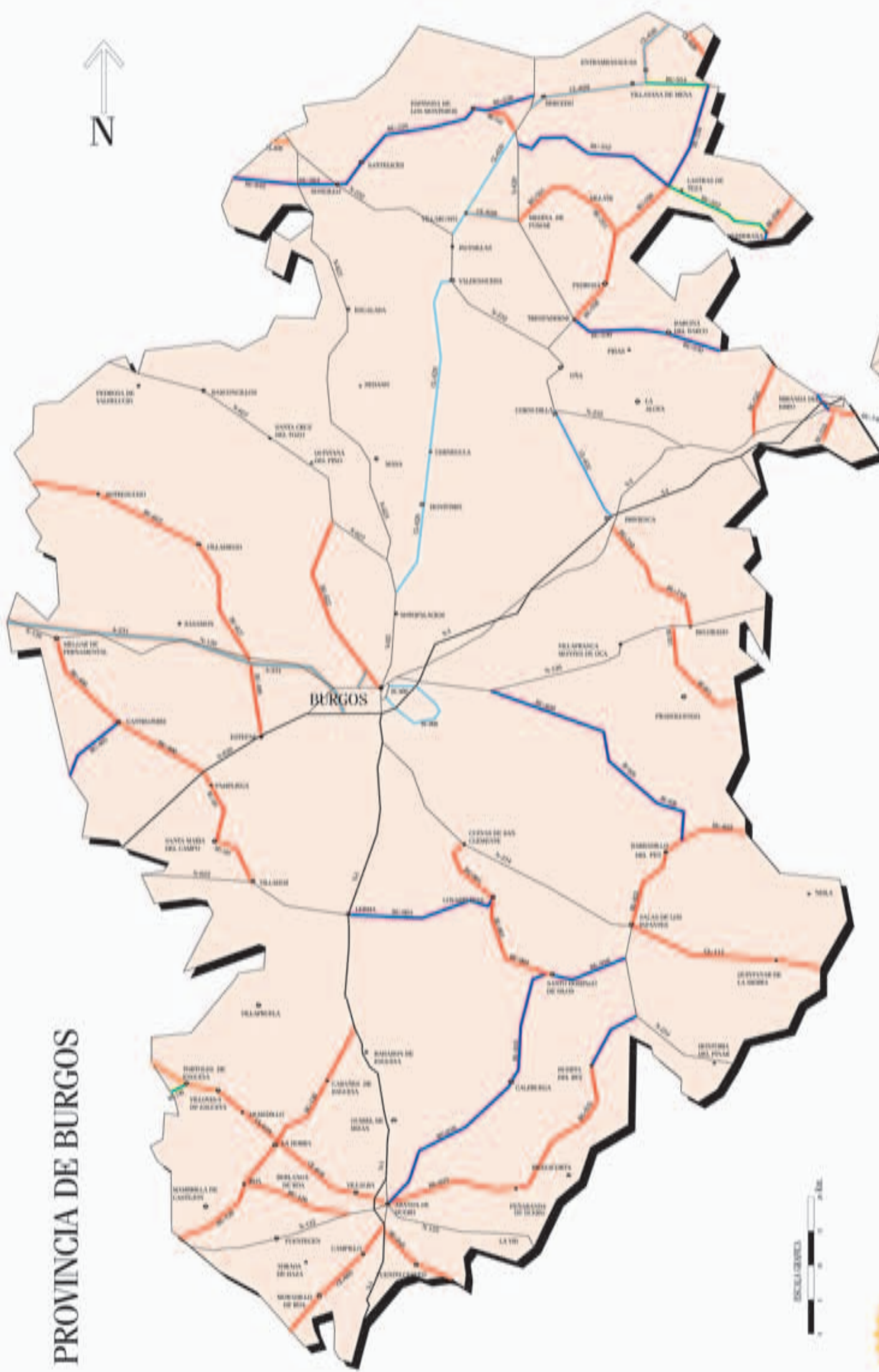
**Junta de
Castilla y León**

CONSEJO REGULADOR DE PLATAFORMAS

ANCHURA DE PLATAFORMA RED PRINCIPAL (SITUACION FINAL)

- RED CON ANCHO 10 METROS
- RED CON ANCHO 9 METROS
- RED CON ANCHO 8 METROS
- RED CON ANCHO 7 METROS
- RED CON ANCHO 6 METROS

PROVINCIA DE BURGOS



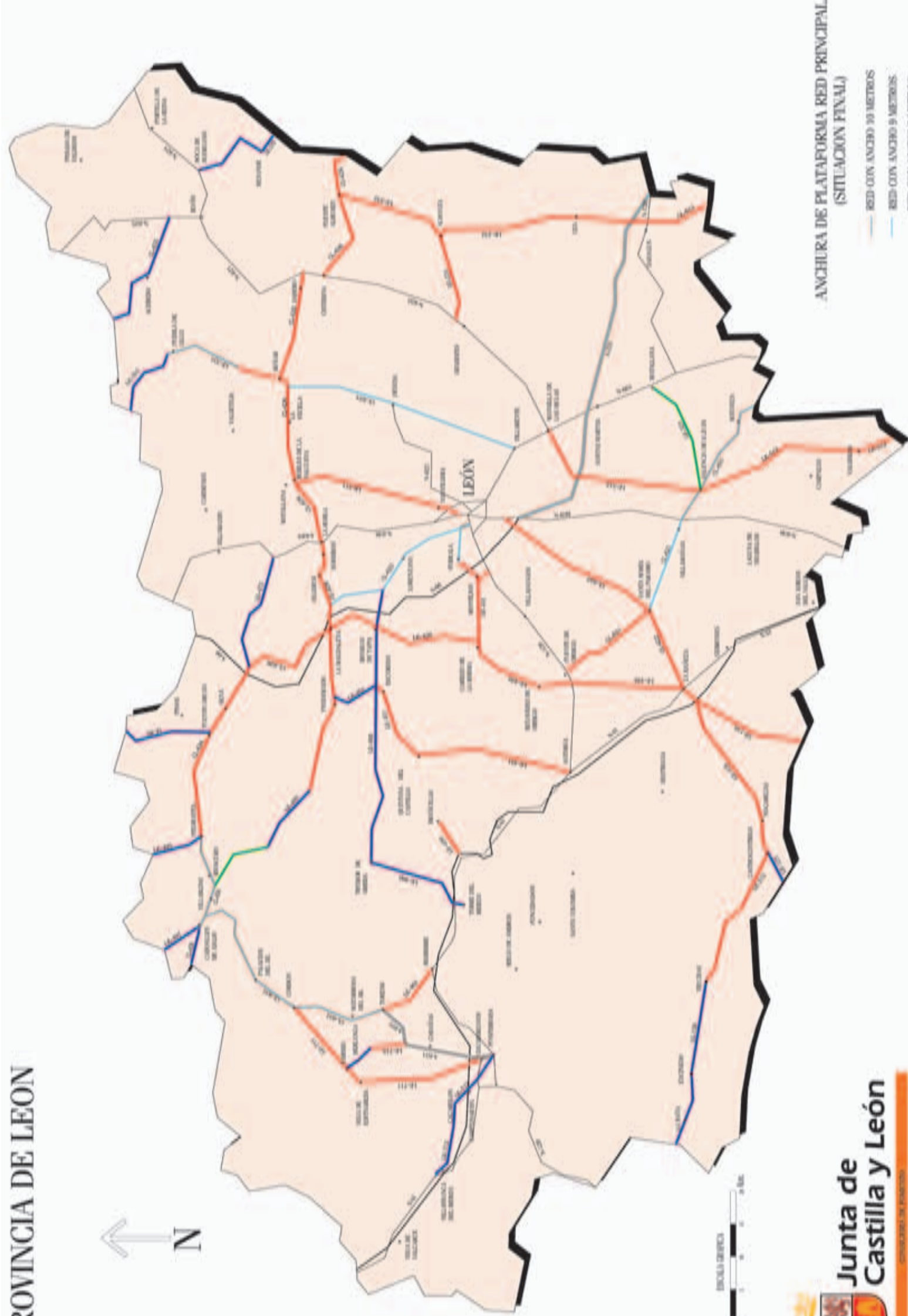
ANCHURA DE PLATAFORMA RED PRINCIPAL
(SITUACION FINAL)

- RED CON ANCHO 10 METROS
- RED CON ANCHO 9 METROS
- RED CON ANCHO 8 METROS
- RED CON ANCHO 7 METROS
- RED CON ANCHO 6 METROS



Junta de Castilla y León
CONSEJO REGULADOR DE PLANTAS Y ANCHURAS

PROVINCIA DE LEÓN



Junta de Castilla y León
CONSEJO DE FOMENTO

MINISTERIO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y URBANISMO

ANCHURA DE PLATAFORMA RED PRINCIPAL (SITUACIÓN FINAL)

- RED CON ANCHO 10 METROS
- RED CON ANCHO 9 METROS
- RED CON ANCHO 8 METROS
- RED CON ANCHO 7 METROS
- RED CON ANCHO 6 METROS

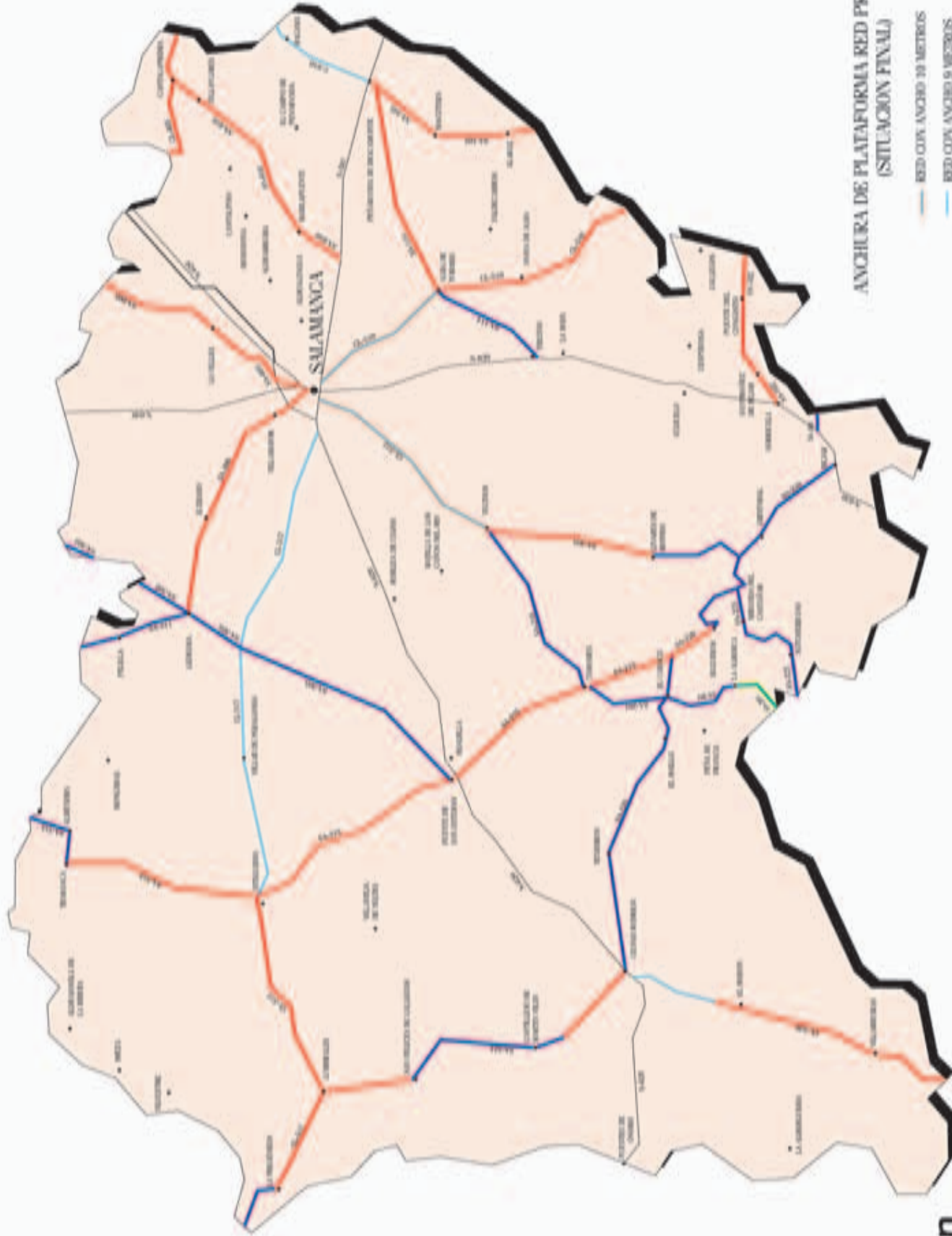
PROVINCIA DE PALENCIA



- ANCHURA DE PLATAFORMA RED PRINCIPAL
(SITUACION FINAL)
- RED CON ANCHO 10 METROS
 - RED CON ANCHO 9 METROS
 - RED CON ANCHO 8 METROS
 - RED CON ANCHO 7 METROS
 - RED CON ANCHO 6 METROS

Junta de Castilla y León
CONSEJO DE PLANOS
INICIACION DE OBRAS DE RECONSTRUCCION

PROVINCIA DE SALAMANCA



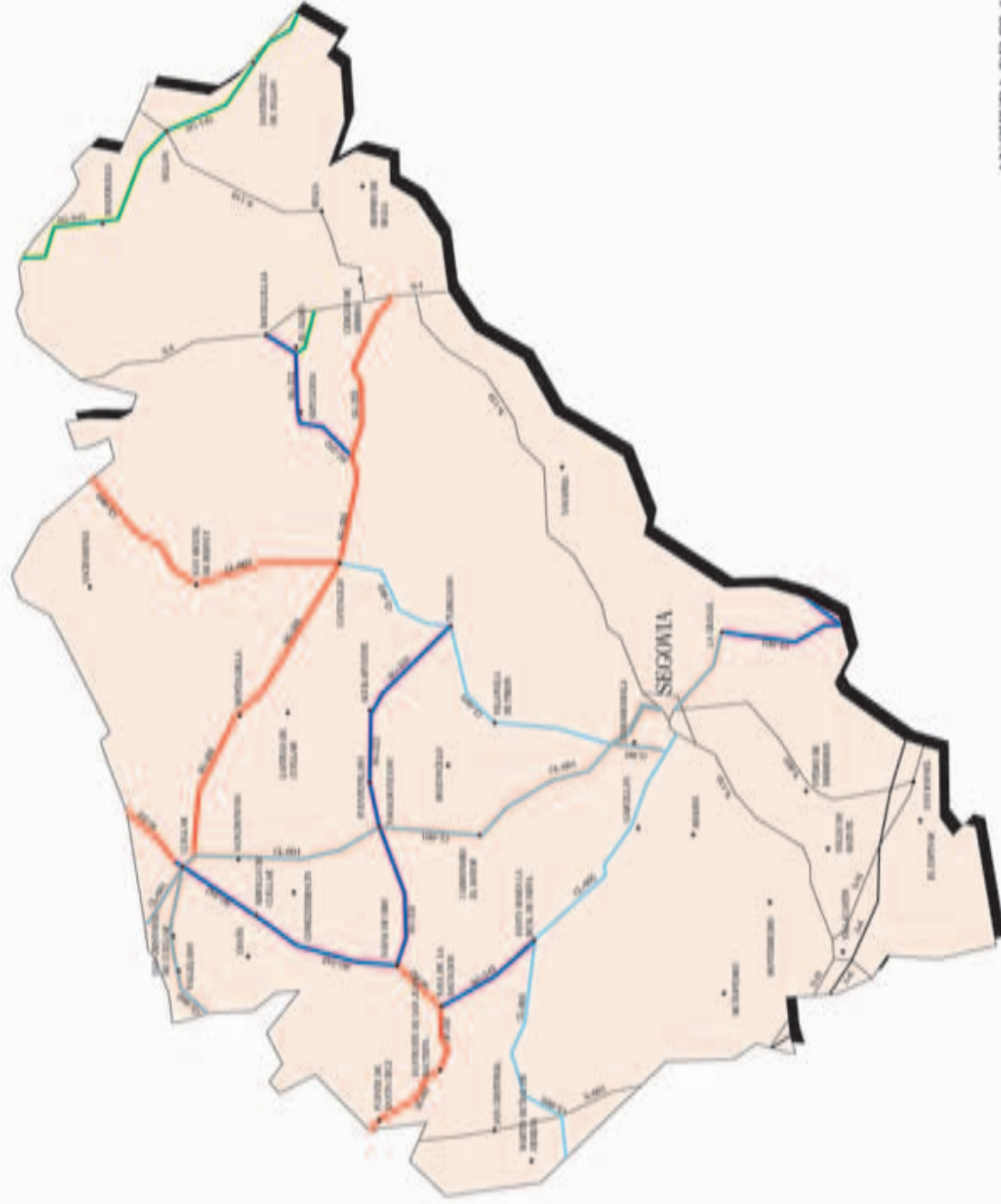
Junta de Castilla y León

CONSEJO DE PLANOS

ANCHURA DE PLATAFORMA RED PRINCIPAL (SITUACION FINAL)

- RED CON ANCHO 10 METROS
- RED CON ANCHO 9 METROS
- RED CON ANCHO 8 METROS
- RED CON ANCHO 7 METROS
- RED CON ANCHO 6 METROS

PROVINCIA DE SEGOVIA



**Junta de
Castilla y León**

CONSEJO REGULADOR DE FERROVIAS

ANCHURA DE PLATAFORMA RED PRINCIPAL (SITUACION FINAL)

- RED CON ANCHO 10 METROS
- RED CON ANCHO 9 METROS
- RED CON ANCHO 8 METROS
- RED CON ANCHO 7 METROS
- RED CON ANCHO 6 METROS

PROVINCIA DE SORIA



**Junta de
Castilla y León**

CONSEJO REGULADOR DE FERROVIAS

ANCHURA DE PLATAFORMA RED PRINCIPAL (SITUACION FINAL)

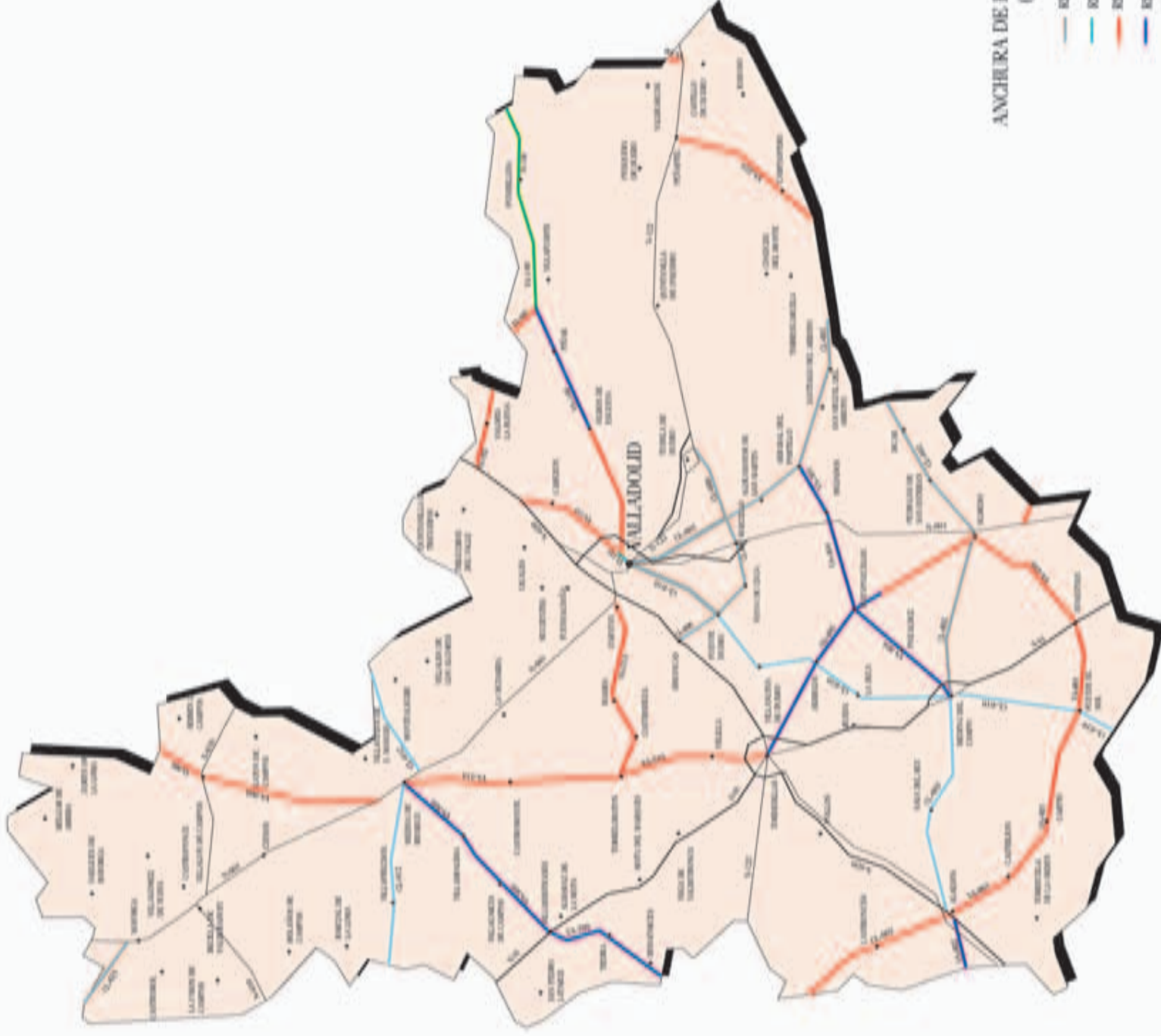
- RED OVA ANCHO 10 METROS
- RED OVA ANCHO 9 METROS
- RED OVA ANCHO 8 METROS
- RED OVA ANCHO 7 METROS
- RED OVA ANCHO 6 METROS

PROVINCIA DE VALLADOLID



Junta de
Castilla y León

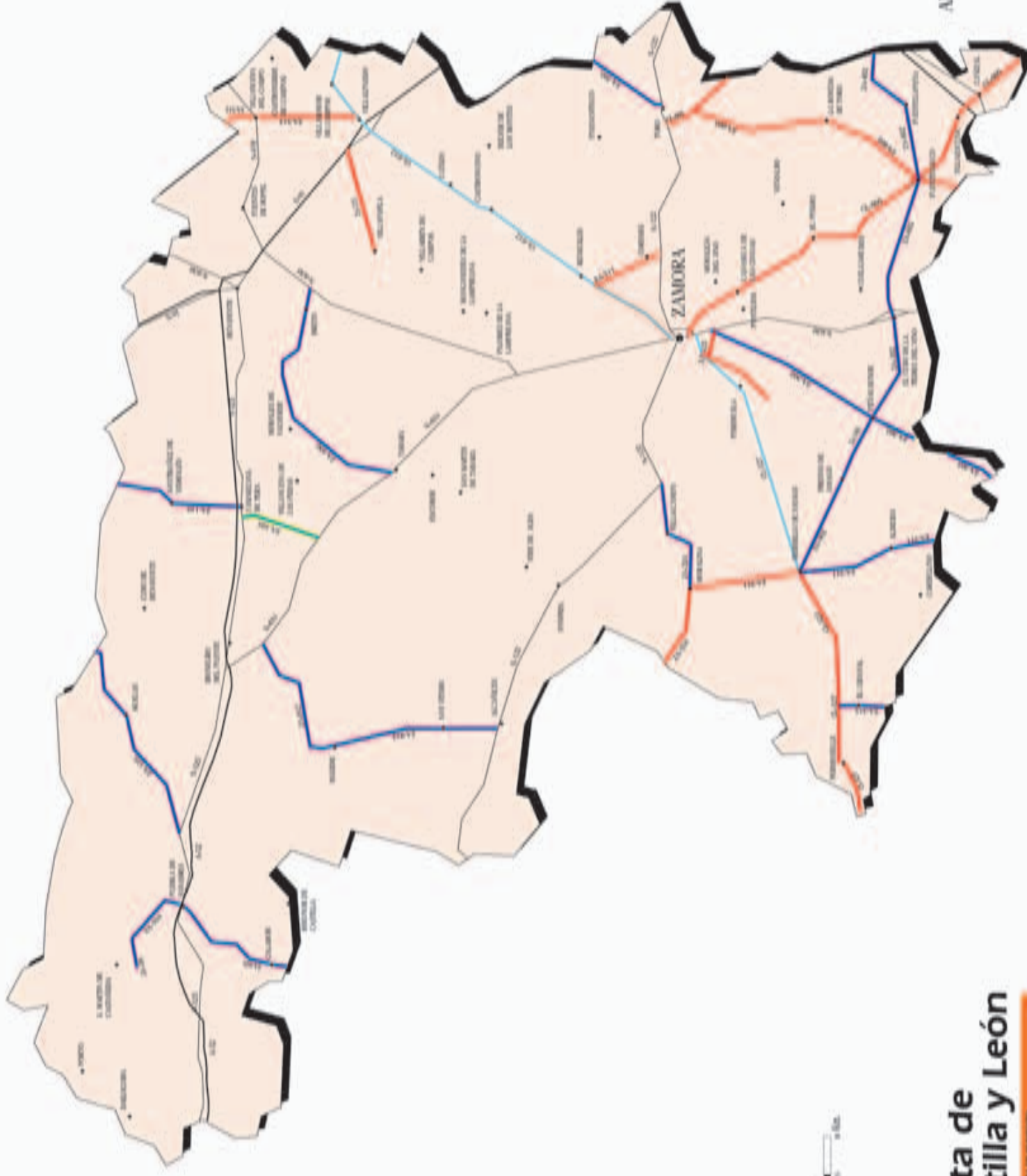
CONSEJO REGULADOR DE FERROVIAS



ANCHURA DE PLATAFORMA RED PRINCIPAL (SITUACION FINAL)

- RED CON ANCHO 10 METROS
- RED CON ANCHO 9 METROS
- RED CON ANCHO 8 METROS
- RED CON ANCHO 7 METROS
- RED CON ANCHO 6 METROS

PROVINCIA DE ZAMORA



Junta de Castilla y León

CONSEJO REGULADOR DE PLANTAS

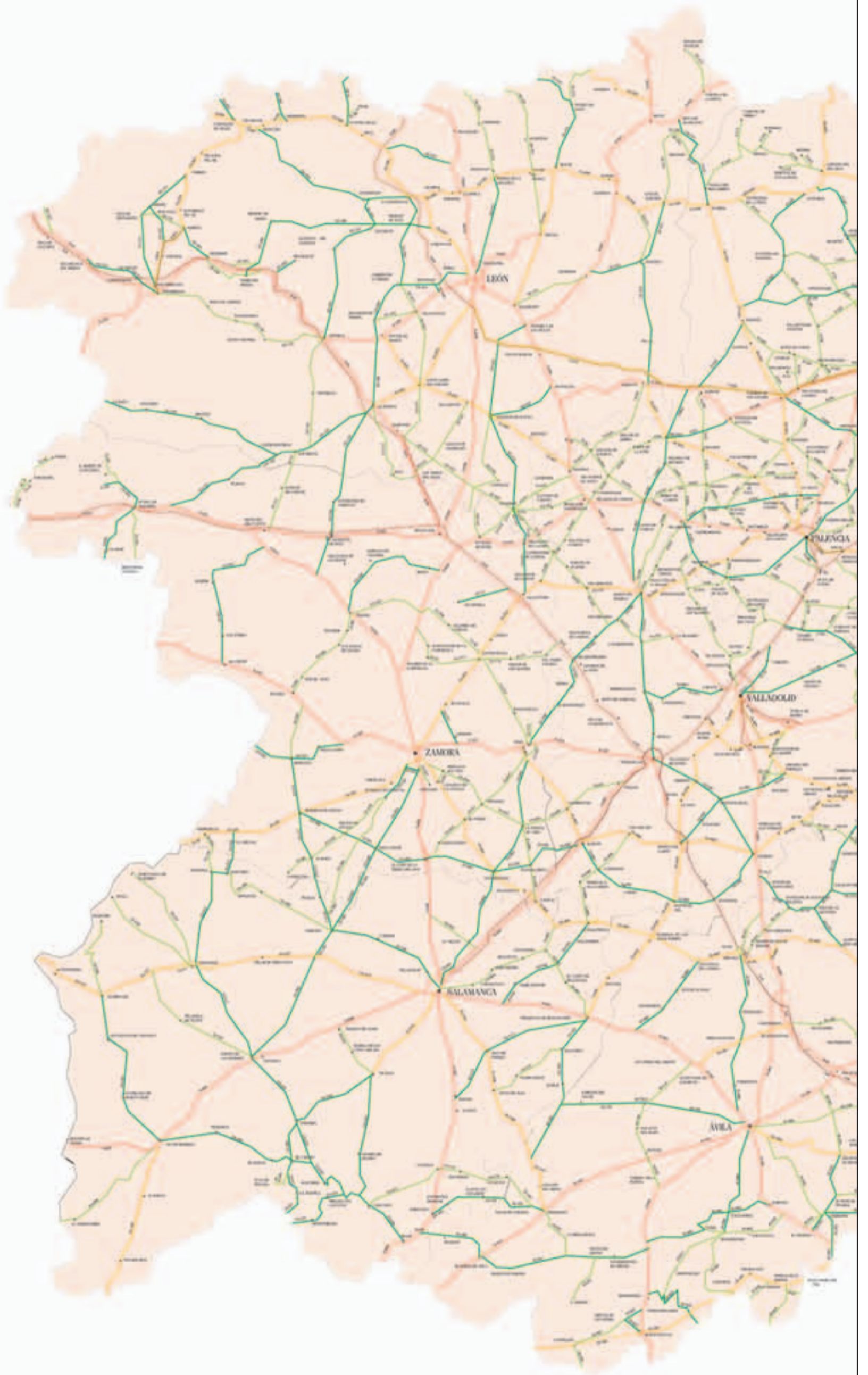
MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESQUERÍA

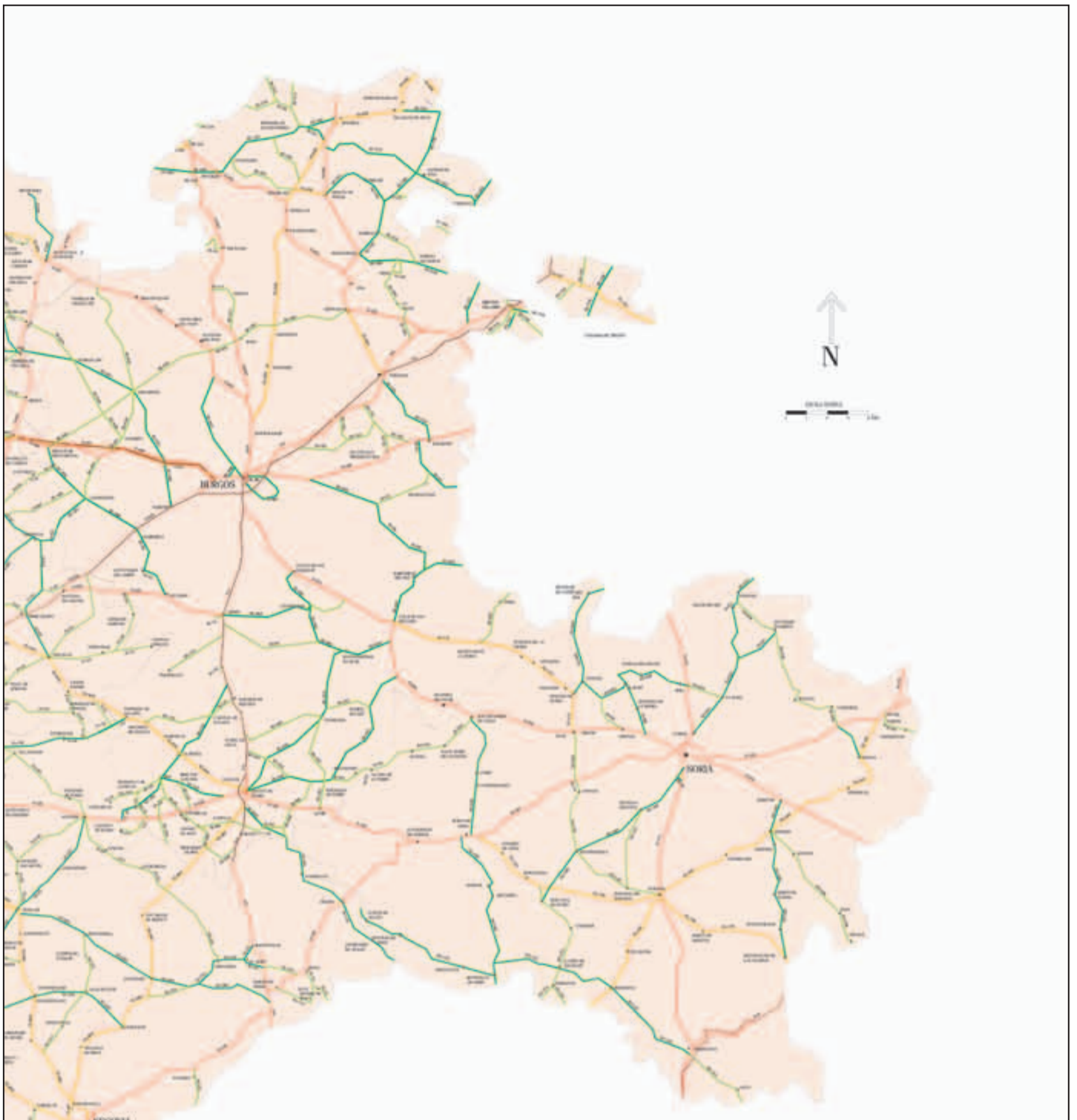
ANCHURA DE PLATAFORMA RED PRINCIPAL (SITUACIÓN FINAL)

- RED CON ANCHURA 10 METROS
- RED CON ANCHURA 9 METROS
- RED CON ANCHURA 8 METROS
- RED CON ANCHURA 7 METROS
- RED CON ANCHURA 6 METROS



MAPAS REGIONALES





PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS 2002-2007

CLASIFICACION DE LA RED

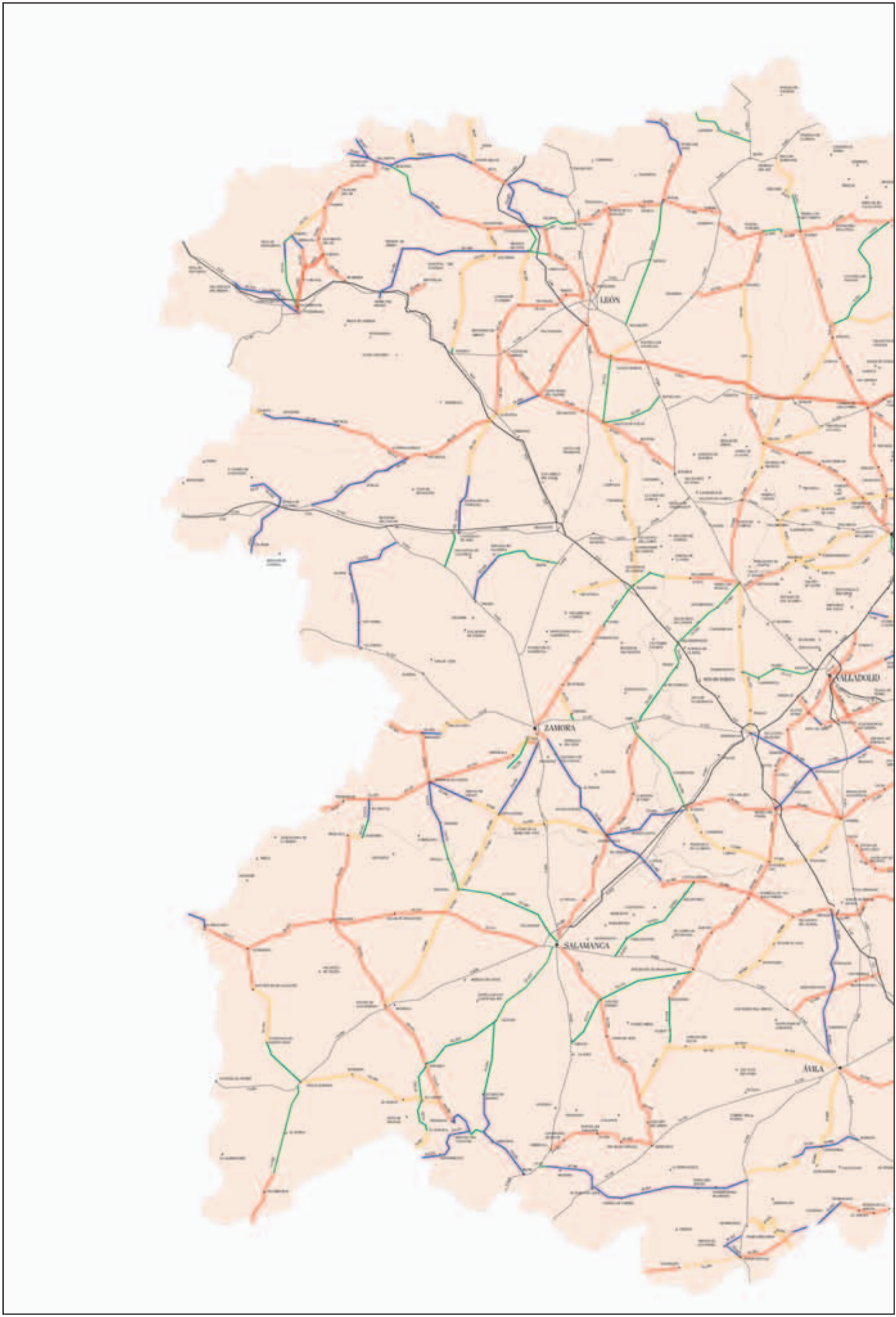
- RED DEL ESTADO
- RED BASICA DE LA COMUNIDAD
- RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE
- RED COMPLEMENTARIA LOCAL

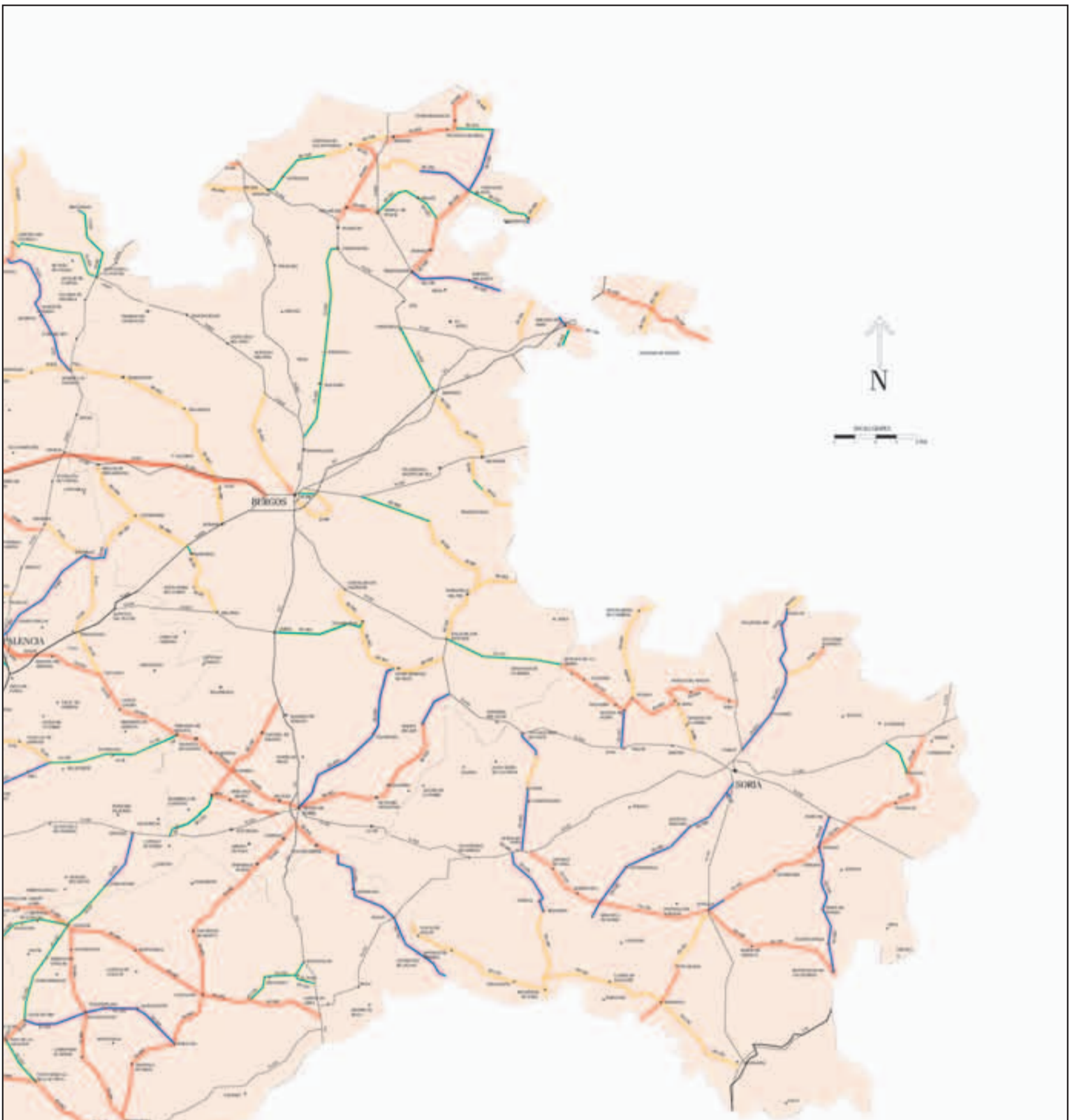


**Junta de
Castilla y León**

CONSEJERIA DE FOMENTO

DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS Y INFRAESTRUCTURAS





PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS 2002-2007

ANCHURA DE PLATAFORMA RED PRINCIPAL (SITUACION INICIAL)

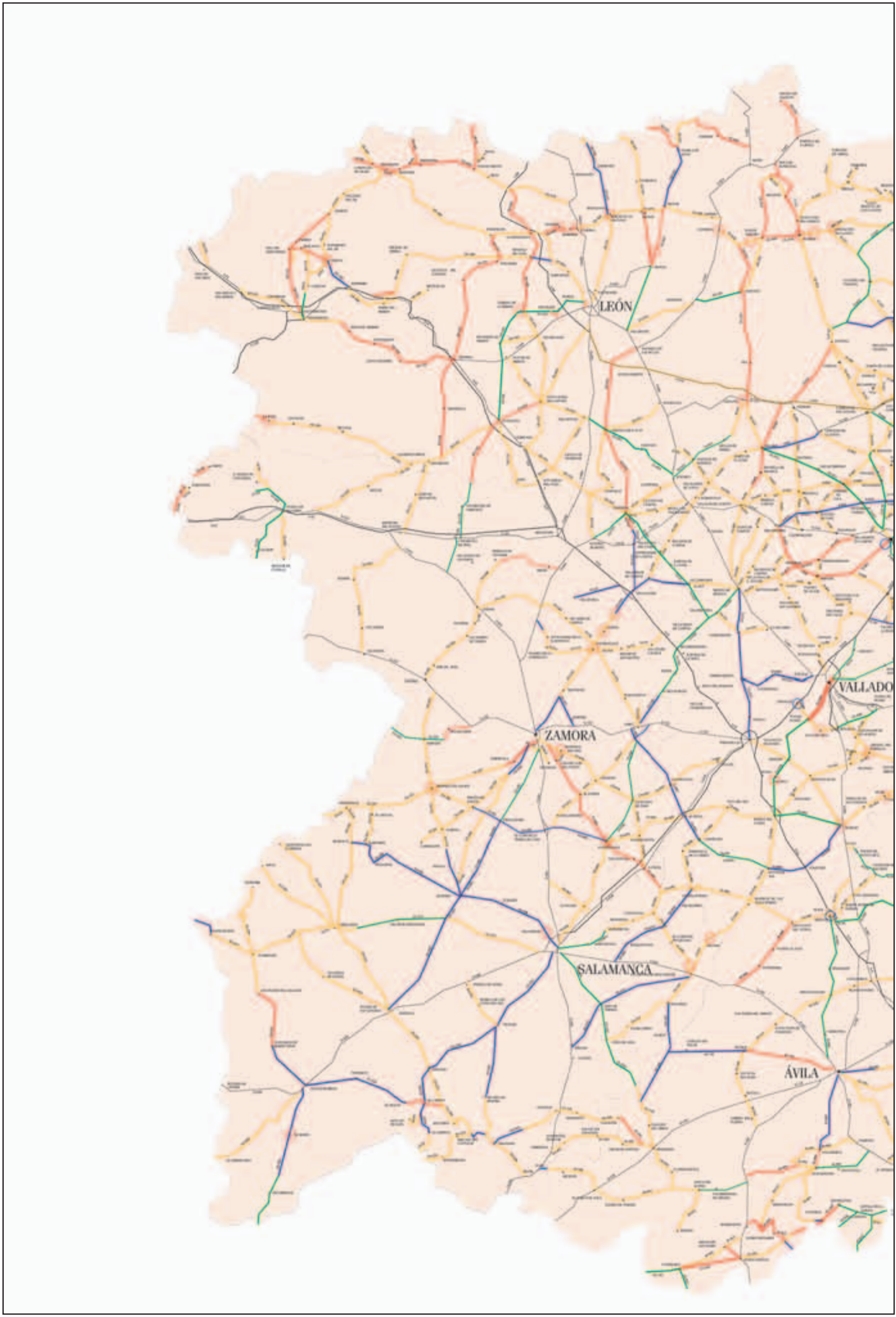
- RED CON ANCHO > 8 METROS
- RED CON ANCHO > 7 Y < 8 METROS
- RED CON ANCHO > 6 Y < 7 METROS
- RED CON ANCHO < 6 METROS

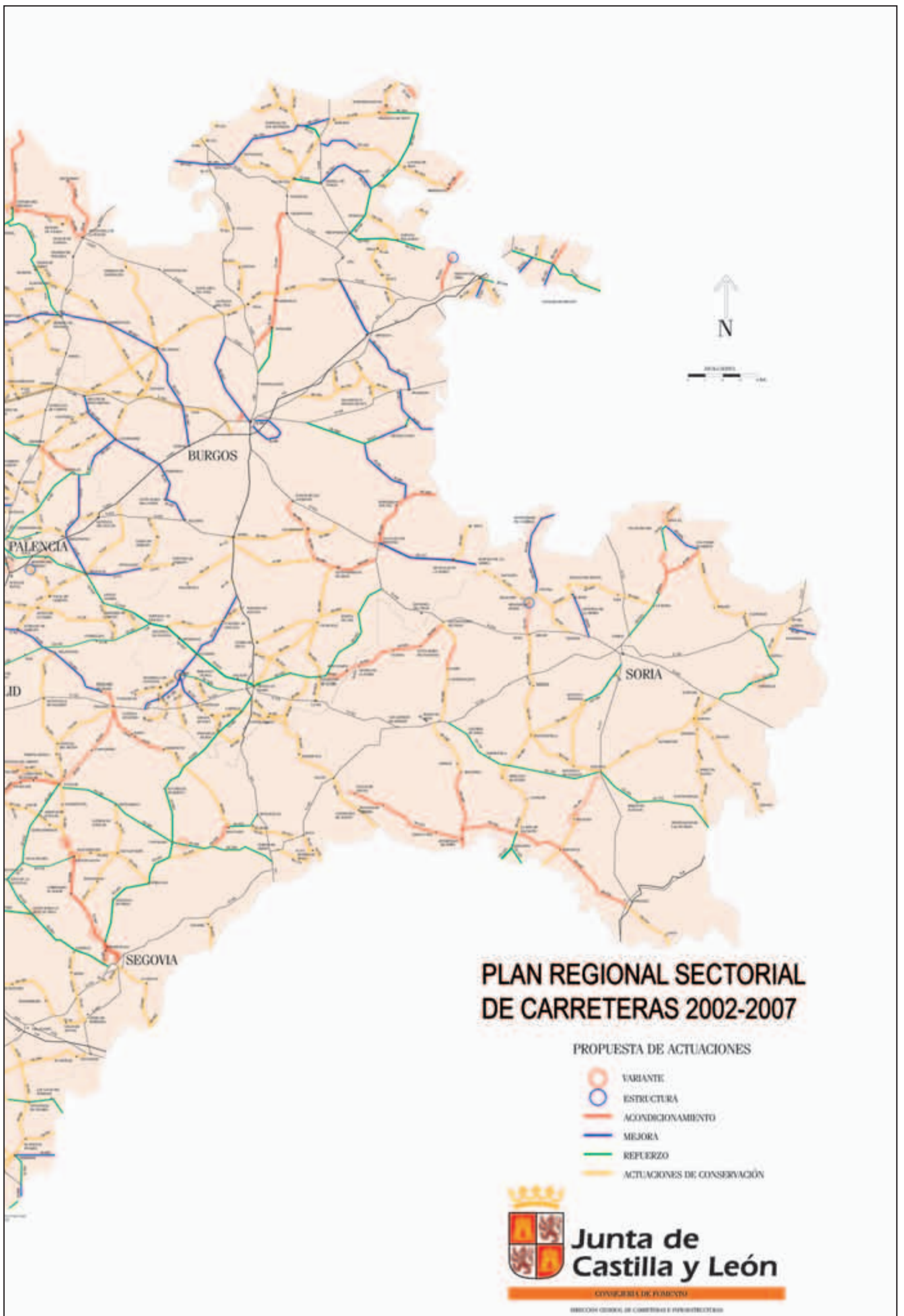


**Junta de
Castilla y León**

CONSEJERIA DE FOMENTO

UNIDAD GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS





PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS 2002-2007

PROPUESTA DE ACTUACIONES

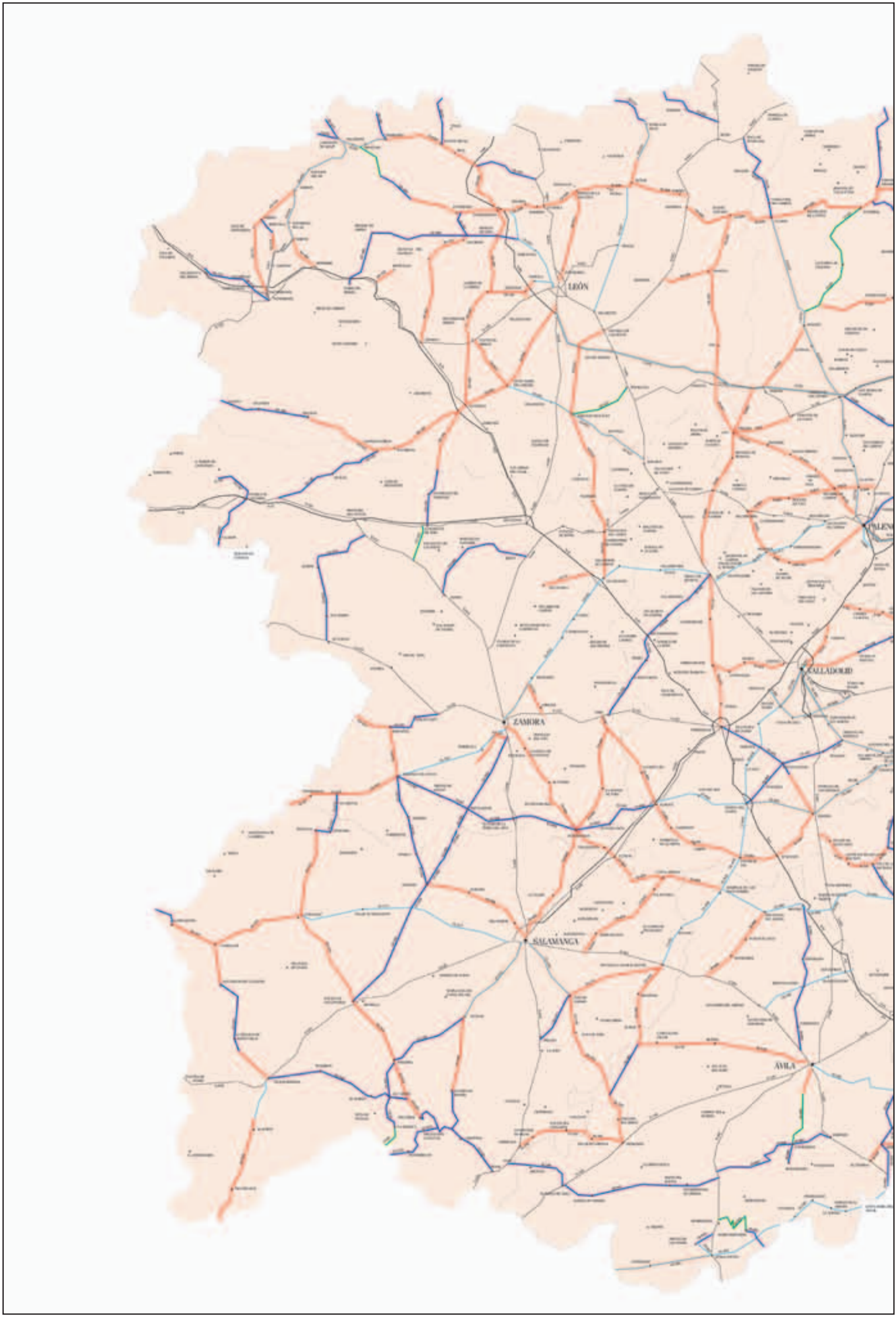
-  VARIANTE
-  ESTRUCTURA
-  ACONDICIONAMIENTO
-  MEJORA
-  REFUERZO
-  ACTUACIONES DE CONSERVACIÓN



Junta de Castilla y León

CONSEJERIA DE FOMENTO

DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS E INFRASURSTRUCTURAS





PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS 2002-2007

ANCHURA DE PLATAFORMA RED PRINCIPAL
(SITUACION FINAL)

- RED CON ANCHO 10 METROS
- RED CON ANCHO 9 METROS
- RED CON ANCHO 8 METROS
- RED CON ANCHO 7 METROS
- RED CON ANCHO 6 METROS



**Junta de
Castilla y León**

CONSEJERIA DE FOMENTO

DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS

Informe ambiental



1. Introducción

La Evaluación Estratégica Previa (EEP) del Plan Regional de Carreteras 2002-2007 de Castilla y León (PRC) pretende dar cumplimiento a los requerimientos de integración ambiental que se prevén en los instrumentos de programación de Castilla y León, de acuerdo a las directrices que emanan de su propia normativa, así como de la estatal y europea.

El presente documento constituye el Informe Ambiental conforme a lo que establece la normativa de Castilla y León respecto a la Evaluación Estratégica Previa del Plan Regional de Carreteras 2002-2007 de Castilla y León, ajustándose a los contenidos que dicha normativa establece.

El Plan Regional de Carreteras 2002-2007 de Castilla y León constituye el plan sectorial que permite desarrollar el Plan Director de Infraestructuras del Transporte en Castilla y León 2001-2013 y disponer de un instrumento de planificación, que sustituya al Plan Regional de Carreteras de 1992 y también al Plan de Actuaciones Prioritarias en Infraestructuras del Transporte (PAPIT 1997-2000).

1.1. MARCO LEGAL

La Comunidad Autónoma de Castilla y León ha incorporado a su marco legislativo en materia de evaluación de impacto ambiental las consideraciones ambientales que en relación a planes y programas, al igual que lo referido a proyectos, emanan de la norma europea al respecto (Directiva 85/337/CEE y su posterior modificación Directiva 97/11/CE). El marco normativo de Castilla y León se ajusta a los contenidos de la reciente Directiva 2001/42/CE (del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente).

Así la Junta de Comunidades de Castilla y León concretó el Decreto Legislativo 1/2000, de 18 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Impacto Ambiental y Auditorías Ambientales de Castilla y León (que deroga la Ley 8/1994, de 24 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y Auditorías Ambientales y modificaciones posteriores, manteniéndose en vigor el Decreto 209/1995, de 5 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de Castilla y León, en tanto no se oponga al Decreto Legislativo 1/2000).

Posteriormente, y con objeto de incorporar plenamente a la norma estatal los contenidos de las Directivas citadas se ha aprobado la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental. Esta norma junto con el Real Decreto 1131/88 (de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/86, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental) constituyen las normas básicas estatales que regulan la evaluación de impacto ambiental de proyectos, dejando pendiente la regulación de los aspectos referidos a evaluación estratégica ambiental de planes y programas, más allá de lo que establecen las Directivas europeas vigentes.

Tal y como se establece en el Decreto Legislativo 1/2000, la Junta de Castilla y León efectuará una evaluación estratégica previa de las repercusiones ambientales de los planes y programas de desarrollo regional, antes de su aprobación y específicamente de aquellos con contenido plurisectorial aplicados a determinadas zonas geográficas, con el fin de prevenir los potenciales efectos ambientales transectoriales y de estudiar alternativas pertinentes (art. 1.3).

Posteriormente el Título II se refiere específicamente a las Evaluaciones Estratégicas Previas de Planes y Programas, estableciendo en su artículo 19: a los efectos de la Evaluación Estratégica Previa de los Planes y Programas de desarrollo regional a que se refiere el artículo 1.3, dentro de las competencias de la Junta de Castilla y León, se considerarán los siguientes sectores: forestal, turismo, agrícola, ganadero, industrial, energético regional, ordenación de los recursos mineros, carreteras, transportes, ordenación del territorio, residuos industriales, residuos urbanos, residuos ganaderos, residuos hospitalarios, y otros que estime procedentes la Junta de Castilla y León. Así el Plan Regional de Carreteras 2002-2007 de Castilla y León afecta al sector de Carreteras que debe someterse, conforme a dicha norma, a la Evaluación Estratégica Previa.

El artículo 20 de la norma citada establece el contenido de las Evaluaciones Estrategias Previas de Planes y Programas:

Los Planes de desarrollo regional, sectorial o plurisectoriales deberán ser evaluados, teniendo en cuenta los siguientes criterios, que se recogerán en un Informe Ambiental:

- Descripción del plan o programa y de sus objetivos principales.
- Descripción del modo en que se han tenido en cuenta las repercusiones sobre el medio ambiente al elaborar los objetivos del plan o programa.
- Descripción de las alternativas principales.
- Descripción de las características del medio ambiente y, si es posible, de la zona que pueda quedar afectada, incluida una descripción de las zonas sensibles.

- Descripción de los efectos significativos directos e indirectos sobre el medio ambiente y en particular sobre las Áreas de Sensibilidad Ecológica que puedan tener el plan o programa y sus principales alternativas.
- Descripción de las medidas de atenuación de los efectos ambientales de la alternativa elegida, incluidos los procedimientos que se apliquen al evaluar actividades de nivel inferior derivadas de la actividad de que se trate.
- Descripción de la compatibilidad de la alternativa elegida con la legislación pertinente de medio ambiente.
- Descripción de las medidas de control de los efectos de la actividad sobre el medio ambiente.
- Esbozo de las dificultades (fallos técnicos o falta de conocimiento) encontrados por la autoridad responsable al recoger la información requerida.
- Resumen no técnico.

Asimismo, el Decreto 209/1995, de 5 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de Castilla y León, regula el procedimiento de las Evaluaciones Estratégicas Previas de Planes y Programas. En el artículo 41, en relación con la Información Previa, se establece que: el órgano o autoridad responsable y promotor del Plan o Programa de Desarrollo Regional podrá efectuar en la fase inicial del mismo, y antes de su tramitación, consultas a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio sobre los aspectos medioambientales a tener en cuenta en su elaboración, con el fin de contemplarlos en el preceptivo Informe Ambiental al que hace referencia el artículo 20 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental y Auditorías Ambientales de Castilla y León.

En relación con la Información Pública, el artículo 42 de dicho Reglamento, establece: elaborado el Informe Ambiental por el promotor, éste lo someterá conjuntamente con el Plan o Programa al trámite de información pública dentro del procedimiento de aprobación del mismo, si en él existe dicho trámite. En caso contrario, someterá a información pública el Informe Ambiental durante un periodo de treinta días hábiles.

La remisión del expediente al Órgano Medioambiental queda regulada en el artículo 43 del Reglamento citado: el promotor del Plan o Programa remitirá a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio el Plan o Programa, el Informe Ambiental y el resultado de la información pública del mismo, acompañando una valoración de las alegaciones recibidas y de las modificaciones del Plan o Programa que aquellas hubieran motivado.

Finalmente, el artículo 44 del Reglamento anterior, establece en relación con el Dictamen del Órgano Medioambiental lo siguiente: recibida la documentación citada en el artículo anterior, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, como Órgano Medioambiental competente, elaborará un dictamen medioambiental, en el que se recogerán las diversas consideraciones ambientales, a tener en cuenta por el Órgano Autorizante del Plan o Programa.

1.2. METODOLOGÍA

La metodología para la realización de la Evaluación Estratégica Previa (o Evaluación Ambiental Estratégica según otras terminologías al uso) aún no está regulada normativamente si bien se están realizando continuos avances en la definición de una metodología de referencia para aplicar con coherencia a la multiplicidad de situaciones que derivan de los mecanismos de planificación y programación.

Aún así ya se han desarrollado numerosos documentos que proponen modelos de referencia para facilitar y normalizar la evaluación. Un papel decisivo, en este sentido, lo está desarrollando la Red de Autoridades Ambientales, que tiene su origen en la propia dinámica de la política de medio ambiente de la Unión Europea (resultado práctico de las recomendaciones expresamente mencionadas en el Reglamento Marco 2081/93/CEE de los Fondos Estructurales y en el Reglamento 1260/99/CE por el que se establecen disposiciones generales sobre los Fondos Estructurales para el período 2000-2006), con objeto de asociar a las autoridades responsables de medio ambiente en la preparación y ejecución de la planificación y en la programación estructural.

La utilización de la metodología propuesta por la Red de Autoridades Ambientales garantiza la aproximación a la Evaluación Estratégica Previa (o Evaluación Ambiental Estratégica) del Plan Regional de Carreteras garantizando la incorporación de las propuestas de evaluación que emanan de las propias instituciones europeas encargadas de desarrollar e implementar la política de medio ambiente de la Unión Europea. Esta política, recogida en el Tratado de Amsterdam, se basa en la integración de las exigencias de la protección del medio ambiente en la definición y la realización de las políticas y acciones de la Comunidad, en particular con objeto de fomentar un desarrollo sostenible. Desarrollar esa política requiere de la coordinación y colaboración permanente entre las autoridades ambientales y las de gestión de los Fondos comunitarios, junto con las autoridades responsables de las diferentes políticas

sectoriales, especialmente de las consideradas prioritarias por el VI Programa Comunitario de Acción en Materia de Medio Ambiente.

En España, la Red (constituida en 1997) está integrada por miembros designados por las Comunidades Autónomas (Consejerías de Medio Ambiente), por el Ministerio de Medio Ambiente y los Ministerios gestores de los Fondos Estructurales y de Cohesión: Ministerio de Economía y Hacienda (FEDER y Fondo de cohesión), Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (FEOGA e IFOP) y Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales (FSE).

De esta manera se garantiza que todas las instituciones participen en el diseño de la política medioambiental europea y a la vez se desarrollen metodologías comunes y consensuadas para aplicar a la evaluación de políticas, planes y programas, como puede ser la propuesta realizada en relación con la Evaluación Ambiental Estratégica.

El presente documento presenta en primer lugar el Plan Regional de Carreteras 2002-2007 de Castilla y León, reseñando los objetivos y alcance del Plan, los criterios seguidos en su elaboración, así como su estructura básica. Se presenta a continuación el marco territorial y socioeconómico del PRC, continuándose con el análisis de la red de carreteras e infraestructuras asociadas existentes en Castilla y León, de manera que un diagnóstico de la situación existente permita identificar los déficit estructurales que pretende resolver el Plan. La presentación del PRC concluye con la definición de objetivos, atendiendo al déficit identificado, y de las propuestas para garantizar la consecución de los objetivos propuestos, estructuradas en torno a los siguientes ejes principales: nuevas carreteras, acondicionamientos, mejoras de plataforma, renovación del firme, refuerzo, conservación y explotación.

La Evaluación Ambiental del Plan (Evaluación Estratégica Previa) requiere que tras la presentación del mismo se establezca la situación ambiental de partida en Castilla y León de manera que la aplicación del Plan se realice dentro de los criterios del desarrollo sostenible, usando y gestionando los recursos en equilibrio con la demanda y su disponibilidad. El diagnóstico ambiental se realiza en relación a tres ejes fundamentales en relación con el transporte: territorio, biodiversidad y atmósfera, ejes perfectamente desarrollados y estructurados en Castilla y León.

A continuación se han establecido los objetivos y prioridades medioambientales que emanan de las políticas de Castilla y León en relación con el Plan a evaluar, repasándose los criterios medioambientales de sostenibilidad en los que se enmarcan las políticas sectoriales, los objetivos medioambientales de la normativa vigente, así como los criterios para la protección y conservación de espacios naturales. Esta cuestión se trata de manera específica al constituir un excelente referente para la evaluación ambiental del Plan.

La evaluación de la situación ambiental de partida se completa con una descripción de las características medioambientales del territorio castellano-leonés, marco de aplicación del Plan, lo que permite identificar los enclaves de mayor valor medioambiental realizando una descripción de las zonas sensibles para en una fase posterior de la evaluación y relacionándolos con las propuestas del Plan, poder identificar las afecciones más significativas que se derivan de su implementación prevista, así como establecer los efectos significativos directos e indirectos sobre el medio ambiente y en particular sobre las Áreas de Sensibilidad Ecológica.

Se desarrolla a continuación la Evaluación Ambiental de manera que pueda garantizarse que las inversiones del Plan contribuyan a alcanzar los objetivos de desarrollo sostenible a nivel comunitario, nacional y regional.

Como el Plan incorpora un amplio desarrollo de actuaciones previstas, el documento repasa las acciones que, de forma general, se derivan del desarrollo de las actuaciones y proyectos concretos derivados del desarrollo del Plan, poniendo de manifiesto los efectos ambientales significativos derivados. Este apartado sirve de guía para la evaluación global de las medidas incluidas en el Plan, a la vez que permite incluir medidas de atenuación de los efectos medioambientales y mecanismos de vigilancia medioambiental en el desarrollo de las actuaciones.

El documento termina con un capítulo de conclusiones y recomendaciones, además de incorporar Anejos con información clave utilizada en la Evaluación Ambiental del Plan, en su Evaluación Estratégica Previa.

1.3. EQUIPO REDACTOR

La Evaluación Estratégica Previa ha sido realizada por un equipo multidisciplinar perteneciente a la empresa PROINTEC, SA (Departamento de Medio Ambiente y Desarrollo Rural) contratada por el promotor del proyecto. El equipo redactor ha tomado como punto de partida del análisis la evaluación ambiental estratégica realizada anteriormente por la empresa PROINTEC, SA, en relación con el Plan Director de Infraestructuras del Transporte en Castilla y León 2001-2013. En aquel documento se realizaba una evaluación integrada del conjunto de propuestas que definían el Plan Director, considerando además de las carreteras, los ferrocarriles, los puertos y aeropuertos y los transportes terrestres (infraestructuras

complementarias del transporte de viajeros y del transporte de mercancías). En este trabajo la evaluación se centra en las carreteras si bien se hacen referencias continuadas a Plan Director en que debe integrarse el conjunto de actuaciones. La composición del equipo redactor del estudio es la siguiente:

- Rosalía Gil-Albarellos Marcos (Ingeniera de Montes)
- Ramón del Cubillo (Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos)
- Antonio García Álvarez (Dc. Ing. de Montes y Licenciado en Ciencias Económicas)
- Javier Bernal Gómez (Biólogo)

2. Plan regional de carreteras 2002-2007 de Castilla y León

2.1. OBJETIVOS Y CRITERIOS

El Plan Regional de Carreteras 2002-2007 de Castilla y León, permite disponer de un instrumento de planificación que sustituya al Plan Regional de Carreteras de 1992 y su complementario Plan de Actuaciones Prioritarias en Infraestructuras del Transporte (PAPIT 1997-2002). El nuevo Plan Regional constituye el desarrollo sectorial del Plan Director de Infraestructuras del Transporte en Castilla y León 2001-2013.

La Ley 2/1990, de 16 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, y las previsiones que al respecto se contienen en su desarrollo reglamentario establecen las prescripciones relativas a la clasificación, jerarquización y catalogación de la Red de Carreteras Autonómicas. Así en las disposiciones transitorias de la Ley 2/1990 se hace referencia al cambio de titularidad de carreteras que se ha producido en relación con las Diputaciones Provinciales, debiendo modificarse también la denominación de las carreteras recogida en el antiguo Plan Regional de Carreteras de 1992. La antigua denominación (comarcales y locales) da paso a una nueva clasificación de las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma en tres categorías: Red Básica; Red Complementaria Preferente y Red Complementaria Local.

La Red Regional Básica es aquella que, junto con la red estatal, sirve de forma continuada al tráfico de largo recorrido e incluye a todas las carreteras con mayor intensidad de circulación o de función más relevante en la estructuración y ordenación del territorio. La Red Regional Complementaria está constituida por aquellos tramos de carreteras no incluidos en la Red Básica. Atiende a los tráficos de corto y medio recorrido y cumple la misión de unir los núcleos de población, bien directamente o a través de carreteras estatales o de la Red Básica. La Red Básica se identificará con el símbolo CL (Castilla y León) seguido de un número que las diferencie.

La Red Complementaria se subdivide en Preferentes y Local. La Complementaria Preferente están constituidos por los tramos que sirven a los tráficos de medio recorrido y a la colección y distribución de los de largo recorrido, a la vez que aseguran la conexión de los principales centros de población con los más próximos de igual rango, garantizando, junto con la Red Básica, una cobertura suficiente de todo el espacio regional. La Complementaria Local sirven a los tráficos de corto recorrido aunque con una función más general que la puramente local de las redes provinciales de las Diputaciones. La Red Complementaria se identificará con dos letras correspondientes a la provincia respectiva seguidas de un número que las identifique.

En la Tabla 2.1, se resumen los valores totales de las distintas carreteras que componen la Red Regional (Básica, Preferente y Local). En el Anejo de Tablas se detalla el contenido de esta Tabla resumen, considerando individualizadamente cada carretera considerada y diferenciando cada tramo por provincias.

TABLA 2.1.a				
Longitud de la Red Regional (Plan Regional de Carreteras 2002-2007 de Castilla y León)				
PROVINCIA	TIPO DE RED			TOTAL
	PROVINCIA	PREFERENTE	LOCAL	
	Kilómetros	Kilómetros	Kilómetros	
ÁVILA	228,3	411,7	361,7	1.001,7
BURGOS	311,6	768,0	759,9	1.839,5
LEÓN	483,4	752,2	564,1	1.799,6
PALENCIA	358,1	398,9	795,4	1.552,4
SALAMANCA	262,5	615,3	391,1	1.268,9
SEGOVIA	236,5	254,5	294,6	785,6
SORIA	216,7	414,8	288,9	920,6
VALLADOLID	258,3	376,8	472,4	1.107,5
ZAMORA	201,1	467,1	484,6	1.152,8
TOTAL	2.556,5	4.459,3	4.412,6	11.428

El Plan Regional de Carreteras mantiene como objetivo básico que todas las carreteras incluidas en las redes básica y complementaria (itinerarios preferentes) alcancen al final del Plan las condiciones de planeamiento establecidas en el mismo, siendo los criterios y prioridades establecidos coincidentes con los establecidos al respecto en el Plan Director de Infraestructuras del Transporte en Castilla y León 2001-2013:

- Vertebración de la Comunidad Autónoma mediante vías de gran capacidad, en particular la conexión de todas las capitales de provincia.
- Mejora de la calidad y capacidad de las carreteras, dando prioridad a las actuaciones en las redes Básica y Complementaria Preferente.
- Mejora de la seguridad vial con la propuesta de actuaciones tendentes a la disminución de la siniestralidad, como la construcción de variantes de población, seleccionadas en función de su tráfico y del número de habitantes.
- Mantenimiento del patrimonio viario, mediante la dotación de la máxima inversión anual posible para conservación de carreteras, sin que ello produzca un perjuicio en otras actuaciones necesarias.

Además, se plantean un conjunto de objetivos específicos para ajustar el alcance del Plan a desarrollar:

Actuaciones de modernización y mejora de la red de carreteras para conseguir el ajuste de las características geométricas de las carreteras que la configuran a los objetivos derivados del planeamiento global de la región.

Mantenimiento de las actuaciones realizadas o ya previstas para cumplir el objetivo anterior, dando prioridad a las situaciones más graves, con clara disfuncionalidad técnica o con mayor intensidad de tráfico.

Actuaciones orientadas a evitar la degradación de la red controlando ahora los costes derivados de su futura reparación.

Actuaciones sobre los tramos urbanos de las carreteras de la red (travesías).

Actuaciones en los enclaves identificados como de especial peligrosidad, desarrollando medidas específicas de seguridad vial en los tramos con concentración de accidentes.

Mejora de la señalización de las carreteras de la red.

Actuaciones de conservación general de la red con optimización en la aplicación de los recursos humanos y materiales disponibles.

Mantenimiento de los equipos técnicos necesarios para la correcta conservación de la red (parques, maquinaria, etc.).

Adquisición de terrenos necesarios para la ejecución de las propuestas anteriores.

Desarrollo de estudios específicos y actuaciones complementarias para el desarrollo correcto de las propuestas anteriores.

2.2. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA RED DE CARRETERAS DE CASTILLA Y LEÓN

Se realiza a continuación un diagnóstico y análisis de la situación actual de la Red de Carreteras de Castilla y León de manera que, atendiendo a los objetivos y criterios del Plan Regional estudiado, puedan establecerse los contenidos de los diferentes programas de actuación. Las características definitorias de la actual Red de Carreteras de Castilla y León son las siguientes:

- Se trata de una red de gran importancia, como corresponde a las características propias del territorio, que representa el 20% de la red nacional de carreteras, y cuya dotación, tanto territorial como por habitante es netamente superior a la media nacional. Tiene una distribución provincial bastante homogénea, siendo las zonas de menor dotación la frontera con Portugal, la Sierra de la Demanda, La Cabrera y El Bierzo.
- El volumen anual de tráfico en las tres redes (16 894 millones veh/km) supone aproximadamente el 9% del volumen de tráfico anual en España, lo que comparado con su longitud, 20% de la red nacional, refleja su bajo grado de utilización, de hecho, su IMD media es la mitad que en el total de España.
- El estado de las carreteras de la Red de Carreteras del Estado y de la Red de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León es, en general, aceptable, gracias a las importantes transformaciones realizadas en los últimos años. La red de carreteras de las Diputaciones Provinciales se adecua, en su mayor parte, a sus bajos niveles de utilización, destacando en la misma una señalización con importantes deficiencias.
- Con relación a la red de carreteras, Burgos y Valladolid son los lugares más accesibles de Castilla y León con coeficientes de accesibilidad (tiempo ideal/tiempo real) de 0,66 y 0,62 respectivamente. De las capitales de provincia las de menor coeficiente de

accesibilidad son León y Soria con un valor de 0,57, estando todas por encima o muy próximas al valor del coeficiente medio para las capitales de provincia en España que es de 0,59.

- Para el total de las poblaciones se consigue un valor de 0,56, superior al coeficiente medio en España que es de 0,52. Por lo que se considera que en general no existen problemas de accesibilidad, sino en algunos casos muy puntuales.

Una vez analizada la situación actual de la Red de Carreteras de la Comunidad Castilla y León, sus condiciones geométricas, su capacidad, su utilización, su estado de conservación, así como la estructura de las inversiones que se realizan en ella por parte de las administraciones correspondientes, y teniendo en cuenta su evolución en el futuro, se puede extraer como conclusión fundamental que la red de carreteras es suficiente para garantizar, con carácter general, la accesibilidad a todas las poblaciones de la Comunidad y a las de las comunidades vecinas en unas condiciones de calidad acordes con su utilización actual y futura, y por tanto no son en la actualidad un freno para el desarrollo económico de Castilla y León.

Dicha conclusión esta basada como se ha visto en el análisis de lo que en la actualidad existe:

- Buena accesibilidad en general a las poblaciones, en general superior a la media de España.
- Excelente dotación tanto territorial como demográfica, con valores muy superiores al resto de España.
- En general, suficiente capacidad de la red, bajo nivel de utilización (inferior a la media española) y por tanto buenos niveles de servicio.
- Estado de la red aceptable, excepto en la red de las diputaciones.

No obstante, es posible detectar algunas deficiencias en la red, en concreto:

- Una menor facilidad en las comunicaciones en dirección Este-Oeste y entre las principales ciudades de la Comunidad Autónoma, que sería oportuno resolver mediante vías de alta capacidad.
- Déficit de capacidad en ciertos tramos localizados de la red.
- Problemas de seguridad vial en distintos puntos.
- Necesidad de separar los tipos de tráfico en algunas travesías mediante la construcción de variantes de población.
- Mal estado de conservación de la red en algunos puntos (firmes, señalización, equipamiento), sobre todo en los tramos locales.

Es necesario una racionalización de la red de carreteras y de su gestión con el fin de disponer de una red adaptada a su uso real y con una calidad y una seguridad sostenibles. La necesidad de dicha racionalización se debe fundamentalmente a:

- La distribución geográfica de su población esta variando desde 1900 continuamente, así se ha pasado de una dispersión de municipios con una población media, a la presencia masiva, en la actualidad, de municipios de poca población (menos de 1 000 habitantes), escasez relativa de los de población media (1 000-10 000 habitantes) y tendencia creciente a la concentración de la población en las capitales de provincia y grandes ciudades.
- La estructura de inversiones está descompensada en algunos casos, sobre todo en el caso de las carreteras más locales, destinando más presupuesto a mejoras geométricas, cuando debido a su bajo nivel de uso no es necesario, que en mantener toda la red existente en un estado de conservación y seguridad adecuado.
- Es necesario una adecuada jerarquización de la red de acuerdo a su uso, separando claramente la red de largo recorrido (que debe ser de gran capacidad, y es la que debe vertebrar la región), en una red interprovincial y provincial (con unas características geométricas adecuadas a su uso) y una red local de acceso a todas las poblaciones.

Para el funcionamiento óptimo de la red sería, por tanto, necesario la realización una serie de actuaciones, basadas en los problemas indicados.

No obstante y de acuerdo a la necesidad de racionalización de la red, las obras de acondicionamiento de trazado, mejora de plataforma y otras que exijan una importante inversión unitaria deben limitarse, con las oportunas excepciones, a las Redes principales y con mayor utilización. En las redes locales, tanto autonómicas como con cargo a las Diputaciones Provinciales, dada su escasa utilización, es obligado limitar las actuaciones en estas carreteras a la conservación, que incluiría reparación de firmes y mejora de pavimentos, señalización horizontal y vertical y, en general, las que afecten a la seguridad vial. De esta forma se conseguirá disponer de una red adaptada a su uso y con un estado de calidad y seguridad sostenible, es decir soportable por las administraciones (gestión e inversión) y asumible por los usuarios (tiempos de recorrido, comodidad y coste de circulación, seguridad vial, etc.).

2.3. OPCIONES ESTRATÉGICAS

Tras la revisión de la situación actual de la Red y de los objetivos a alcanzar, se establecen las opciones estratégicas que se contrastarán con los condicionamientos medioambientales que se derivan de considerar las políticas de aplicación en Castilla y León y su marco estratégico de desarrollo. El análisis medioambiental que se desarrolla en los siguientes capítulos permitirá conocer el ajuste a los criterios de integración medioambiental de las opciones planteadas a la vez que dan solución a los objetivos marco del Plan y a las exigencias socioeconómicas y territoriales que se plantean en Castilla y León.

Se ha planteado una Opción 0, No Actuación, como propuesta en la que no se desarrolla ninguna iniciativa pública dirigida a resolver la problemática existente e identificada en el diagnóstico y análisis realizado, de los que se derivan unas exigencias de mejora que permitan resolver los déficit detectados. En esta opción la evolución futura de la Red de Carreteras dependerá de los propios factores y procesos del modelo socioeconómico de Castilla y León, lo que introduce factores de incertidumbre insostenible en el cumplimiento de los objetivos de planificación y ordenación territorial que orientan y dirigen el desarrollo de la región.

Las restantes opciones planteables, que implican el desarrollo de un plan de carreteras regional, dependerán en el cumplimiento de los objetivos y satisfacción de las demandas detectadas de las inversiones aplicables. Obviamente, la limitación de recursos económicos constituye un factor clave en el desarrollo de propuestas, por lo que se hace inevitable el desarrollo de propuestas concretas que optimicen las inversiones bajo la perspectiva de un desarrollo sostenible, tanto socioeconómico como medioambiental. En este objetivo se están realizando importantes esfuerzos en Castilla y León, como obliga además un territorio tan extenso y en el que se debe mantener un desarrollo interno suficiente y equilibrado territorialmente.

Como se verá más adelante la propuesta del Plan Regional de Carreteras es el resultado de un dilatado proceso de diseño, implementación y mejora de numerosas iniciativas de planificación. En este esfuerzo se entremezclan las numerosas iniciativas que se adelantan a este Plan y que durante años han permitido madurar la propuesta que ahora se presenta: Plan Director de Infraestructuras del Transporte, Directrices de Ordenación del Territorio, Plan de Desarrollo Regional, Estrategia de Desarrollo Sostenible, etc., además de un extenso marco normativo que regula el ajuste de estas iniciativas al marco socioeconómico de la región.

La opción 0, se ha incluido como referencia desde una perspectiva metodológica, pero conforme a lo referido y desarrollado en los siguientes apartados, no es compatible con los objetivos generales de desarrollo socioeconómico de Castilla y León, ni con los objetivos específicos que plantea el Plan para alcanzarlos en el marco del desarrollo sostenible, pudiendo destacarse entre otros los siguientes resultados inmediatos:

- Introduce nuevos factores de desestructuración territorial en la región respecto al resto del territorio nacional e internacional.
- Genera un desequilibrio territorial indeseable desde la perspectiva del reequilibrio y solidaridad interterritorial.
- Genera desequilibrios sociales y económicos derivados del desequilibrio territorial provocado, con un progresivo alejamiento ligado al deterioro generalizado de la red ante la ausencia de mantenimiento.
- Mantiene y agrava las situaciones negativas identificadas en la actualidad en relación con el estado de la red: disfuncionalidad, deterioro progresivo por mantenimiento insuficiente, inadecuación en tramos urbanos, tramos con alta siniestralidad, etc.
- No mejora la situación medioambiental global de la región al impedir el mantenimiento de sistemas de intercambio internos en la región que a medio plazo supondrán la desaparición de sistemas productivos y usos del suelo que contribuyen a ese equilibrio medioambiental.

No puede concluirse por ello que sea válida desde ningún punto de vista una plan general basado en la no actuación en la red actual de carreteras, siendo contrario a todos los objetivos de planificación y ordenación territorial que se desarrollan en Castilla y León, así como a todas las propuestas de desarrollo socioeconómico y medioambiental de la región, por lo que se descarta como opción a considerar en el análisis que se realiza a continuación como opción estratégica válida.

a3. Evaluación medioambiental del Plan

Evaluación Estratégica Previa (Evaluación Ambiental Estratégica): Proceso sistemático de evaluación de las consecuencias sobre el medio ambiente de las actividades de una política, plan o programa propuestos, que tiene por objeto conseguir que éstas queden plenamente incorporadas y sean tenidas en cuenta debidamente en la fase más temprana del proceso decisorio en las mismas condiciones que las consideraciones de índole económico o social.

Castilla y León recoge en su normativa de evaluación de impacto ambiental (Decreto Legislativo 1/2000, de 18 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Impacto Ambiental y Auditorías Ambientales de Castilla y León) la obligatoriedad de efectuar una evaluación medioambiental (evaluación estratégica previa) de las repercusiones ambientales de los planes y programas de desarrollo regional, antes de su aprobación y específicamente de aquellos con contenido plurisectorial aplicados a determinadas zonas geográficas, con el fin de prevenir los potenciales efectos ambientales transectoriales y de estudiar alternativas pertinentes (art. 1.3). El Plan Regional de Carreteras 2002-2007 de Castilla y León afecta al sector de Carreteras que debe someterse, conforme a dicha norma, a la Evaluación Estratégica Previa.

Se establecen además en la norma los pasos metodológicos para la evaluación mediante la realización de un Informe Ambiental de los planes de desarrollo regional, sectoriales o plurisectoriales (art. 20):

- a) Descripción del Plan o Programa y de sus objetivos principales.
- b) Descripción del modo en que se han tenido en cuenta las repercusiones sobre el medio ambiente al elaborar los objetivos del plan o programa.
- c) Descripción de las alternativas principales.
- d) Descripción de las características del medio ambiente y, si es posible, de la zona que puede quedar afectada, incluida una descripción de las zonas sensibles.
- e) Descripción de los efectos significativos directos e indirectos sobre el medio ambiente y en particular sobre las Áreas de Sensibilidad Ecológica que puedan tener el plan o programa y sus principales alternativas.
- f) Descripción de las medidas de atenuación de los efectos ambientales producidos por la alternativa elegida, incluidos los procedimientos que se apliquen al evaluar actividades de nivel inferior derivadas de la actividad de que se trate.
- g) Descripción de la compatibilidad de la alternativa elegida con la legislación pertinente de medio ambiente.
- h) Descripción de la medida de control de los efectos de la actividad sobre el medio ambiente.
- i) Esbozo de las dificultades (fallos técnicos o falta de conocimientos encontrados por la autoridad responsable al recoger la información requerida).
- j) Resumen no técnico.

Asimismo, el Decreto 209/1995, de 5 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de Castilla y León, regula el procedimiento de las Evaluaciones Estratégicas Previas de Planes y Programas. En el artículo 41, en relación con la Información Previa, se establece que: el órgano o autoridad responsable y promotor del Plan o Programa de Desarrollo Regional podrá efectuar en la fase inicial del mismo, y antes de su tramitación, consultas a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio sobre los aspectos medioambientales a tener en cuenta en su elaboración, con el fin de contemplarlos en el preceptivo Informe Ambiental al que hace referencia el artículo 20 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental y Auditorías Ambientales de Castilla y León.

En relación con la Información Pública, el artículo 42 de dicho Reglamento, establece: elaborado el Informe Ambiental por el promotor, éste lo someterá conjuntamente con el Plan o Programa al trámite de información pública dentro del procedimiento de aprobación del mismo, si en él existe dicho trámite. En caso contrario, someterá a información pública el Informe Ambiental durante un periodo de treinta días hábiles.

La remisión del expediente al Órgano Medioambiental queda regulada en el artículo 43 del Reglamento citado: el promotor del Plan o Programa remitirá a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio el Plan o Programa, el Informe Ambiental y el resultado de la información pública del mismo, acompañando una valoración de las alegaciones recibidas y de las modificaciones del Plan o Programa que aquellas hubieran motivado.

Finalmente, el artículo 44 del Reglamento anterior, establece en relación con el Dictamen del Órgano Medioambiental lo siguiente: recibida la documentación citada en el artículo anterior, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, como Órgano Medioambiental competente, elaborará un dictamen medioambiental, en el que se recogerán las diversas consideraciones ambientales, a tener en cuenta por el Órgano Autorizante del Plan o Programa.

El presente documento constituye el Informe Ambiental conforme a lo que establece la normativa de Castilla y León respecto a la Evaluación Estratégica Previa del Plan Regional de

Carreteras 2002-2007 de Castilla y León, ajustándose a los contenidos que dicha normativa establece.

Aunque, como ya se comentó al principio del documento, la metodología para la realización de la Evaluación Ambiental Estratégica aún no está regulada normativamente, se están realizando continuos avances en la definición de una metodología de referencia para aplicar con coherencia a la multiplicidad de situaciones que derivan de los mecanismos de planificación y programación.

Se destacaba la propuesta, que en este sentido, realiza la Red de Autoridades Ambientales (resultante de la propia política de medio ambiente de la Unión Europea en las recomendaciones del Reglamento Marco 2081/93/CEE de los Fondos Estructurales y en el Reglamento 1260/99/CE por el que se establecen disposiciones generales sobre los Fondos Estructurales para el período 2000-2006), con objeto de asociar a las autoridades responsables de medio ambiente en la preparación, ejecución de la planificación y programación estructural.

La utilización de la metodología propuesta por la Red de Autoridades Ambientales garantiza la aproximación a la Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Regional de Carreteras garantizando la incorporación de las propuestas de evaluación que emanan de las propias instituciones europeas encargadas de desarrollar e implementar la política de medio ambiente de la Unión Europea. Las etapas diferenciadas se muestran en el siguiente cuadro.

CUADRO 3.a.

Esquema Metodológico de la Evaluación Ambiental
(Plan Regional Carreteras 2002-2007)

ETAPA / DESCRIPCIÓN

1. Evaluación de la situación medioambiental - Elaboración de una base de referencia.

Identificar y presentar información sobre la situación del medio ambiente y los recursos naturales de una región, así como sobre las interacciones positivas y negativas con los principales sectores de fomento que se financian con cargo a los Fondos Estructurales.

2. Objetivos, metas y ejes prioritarios

Indicar los objetivos, metas y ejes prioritarios con respecto al medio ambiente y el desarrollo sostenible que deberán realizar los Estados miembros y las regiones con los planes y programas de fomento financiados por los Fondos Estructurales.

3. Propuesta de proyecto de plan o programa y otras opciones

Incorporar plenamente los objetivos y ejes prioritarios en materia de medio ambiente en el plan o programa propuesto que establece los objetivos y ejes prioritarios para las regiones que reciben la ayuda, los tipos de iniciativas que pueden financiarse, las principales opciones para realizar los objetivos de desarrollo de una región y el plan de financiación.

4. Evaluación ambiental del proyecto de plan o programa

Evaluar las implicaciones para el medio ambiente de los ejes prioritarios de los planes y programas y el grado de integración del medio ambiente en sus objetivos, ejes prioritarios, metas e indicadores. Estudiar en qué medida la estrategia establecida en el documento puede favorecer u obstaculizar el desarrollo sostenible en la región. Examinar el proyecto de documento para comprobar si cumple las políticas y legislación Pertinentes a nivel regional, nacional y de la UE.

5. Indicadores ambientales

Establecer indicadores medioambientales y de desarrollo sostenible para cuantificar y simplificar la información de manera que tanto las autoridades competentes sustantivas como la población puedan conocer Mejor la interacción entre medio ambiente y los principales problemas sectoriales. Sirven para hacer un uso de datos cuantificados que permita detectar y explicar los cambios que se vayan produciendo.

6. Incorporación de los resultados de la evaluación en la decisión definitiva con respecto al plan o programa

Colaborar en la elaboración de la versión definitiva del plan o programa teniendo en cuenta los resultados de la evaluación.

3.1. MARCO DE REFERENCIA DE LA EEP

La Evaluación Estratégica Previa (EEP) del Plan Regional de Carreteras 2002-2007 de Castilla y León (PRC) pretende dar cumplimiento a los requisitos de integración ambiental y desarrollo sostenible que prevén los instrumentos de programación y planificación de Castilla y León. El desarrollo sostenible implica la necesidad de usar y gestionar los recursos en equilibrio con la demanda y su disponibilidad. Para ello es básico contar con información sobre el estado del medio ambiente y de los recursos, de manera que se disponga de información básica de partida sobre el conjunto de aspectos medioambientales sobre los que pueda tener repercusión el Plan Regional de Carreteras.

En primer lugar se realiza una aproximación al marco territorial y socioeconómico en el que se enmarca el Plan considerando aspectos concretos que definen el territorio de Castilla y León, con un análisis y diagnóstico de la situación actual de las carreteras en el referido contexto territorial.

A continuación se realiza una exposición de los aspectos del medio natural en que se enmarca el Plan Regional de Carreteras con referencias concretas a aquellos aspectos que puedan verse más afectados por el Plan (espacios naturales de interés, hábitats, especies, etc.). Se trata de realizar un acercamiento a la realidad física del conjunto de territorios que constituye la Comunidad para, con posterioridad, señalar aquellos entornos cuyas características naturales les otorgan un carácter prioritario de cara a su conservación.

En una tercera parte de la definición del marco de referencia de la EPP se revisan pormenorizadamente los apartados de los diferentes planes y programas que puedan establecer condiciones para el desarrollo e implementación del PRC. En particular se revisan los contenidos de las Directrices de Ordenación del Territorio de Castilla y León, el Plan de Desarrollo Regional (PDR) y la Estrategia de Desarrollo Sostenible de Castilla y León: Agenda 21 (el marco medioambiental del PDR).

Finalmente, se realiza una aproximación al marco legislativo actualmente vigente dentro de la Comunidad y que afecta a aspectos como la conservación de los espacios naturales, especies protegidas, normativa sectorial en relación con las carreteras, y en general aquella que pueda enmarcar, desde el punto de vista normativo, el conjunto de actuaciones previstas en el Plan.

En este apartado se incluye un diagnóstico medioambiental que permite una visión de conjunto de los valores y déficits medioambientales de Castilla y León, y sirve de marco de referencia para el análisis de los objetivos del Plan y para la evaluación de sus contenidos y actuaciones previstas.

3.2. MARCO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

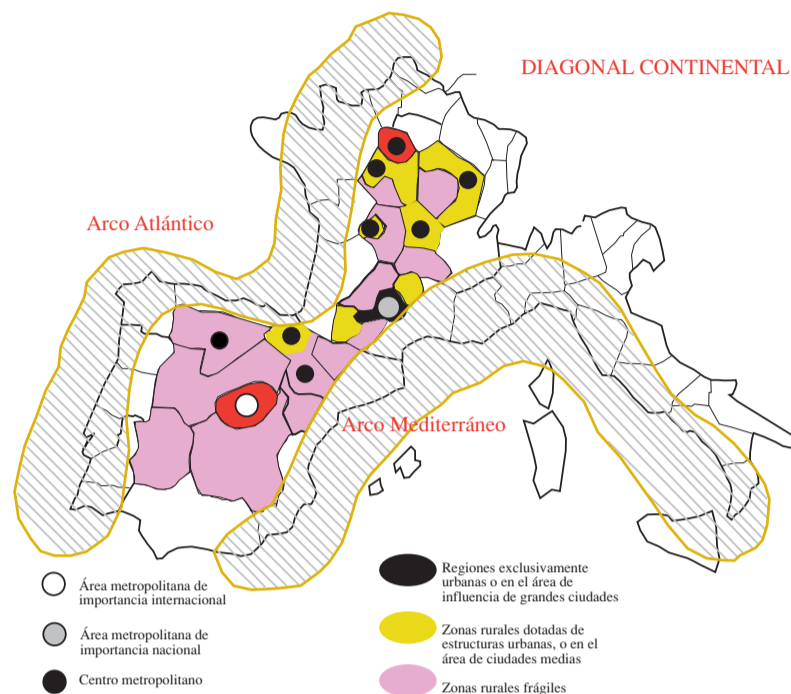
Castilla y León es una Región interior, situada en el Noroeste de la península ibérica, limitando con 9 Comunidades Autónomas y con las regiones Norte y Centro de Portugal. La enorme extensión del territorio regional (94 224 km²) hacen de Castilla y León una de las regiones más extensa de la Unión Europea, superando la superficie de 7 de los 15 Estados Miembros. Ello unido al escaso número de habitantes (2 500 000) dan como resultado una escasa densidad de población (27 habitantes/km²) muy inferior a la media española (78 habitantes/km²). Al mismo tiempo, existe una gran dispersión geográfica de los núcleos de población, más de 6 000 agrupados en 2 247 municipios, la mayoría de los cuales no superan los 1 000 habitantes.

De este modo, las dos principales características de la región son las largas distancias que separan los distintos lugares de esta Comunidad y la gran dispersión que marca la distribución geográfica de su población, con presencia masiva de municipios de menos de 2 000 habitantes, escasez relativa de los de 2 000-10 000 habitantes y tendencia creciente a la concentración de la población en núcleos de más de 10 000 habitantes.

La gran extensión de la Comunidad Autónoma y su reducida densidad de población, exigen una amplia red de infraestructuras de transporte, muy especialmente carreteras, para garantizar el cumplimiento de los objetivos de desarrollo económico equilibrado y mejora de la calidad de vida de la población.

Las Redes provinciales y, en gran parte, la Red Autonómica, deben permitir que las cabeceras de cada comarca o área funcional se consoliden como centros económicos, administrativos, culturales, sanitarios, educativos, etc., constituyendo los focos desde los que se extenderá el crecimiento económico al resto de los pequeños núcleos. La Red Básica de la Red Autonómica y la Red del Estado, deberán proporcionar un alto grado de conectividad entre las cabeceras de la comarca o área funcional, y los principales centros económicos de la región, y de éstos con el exterior de la Comunidad.

Pero además de la superficie y la población, hay que hacer referencia a la ubicación del territorio en relación con la Península Ibérica, por una parte, y con Europa por otra. La ubicación de Castilla y León, dominando el centro y norte de la Península Ibérica, y lugar de paso obligado de buena parte de las infraestructuras de transporte que parten de la capital de España, debe actuar como motor de desarrollo económico de la Comunidad Autónoma. En cuanto a la posición en el espacio europeo, Castilla y León, se localiza en dos zonas: el Arco Atlántico y la Diagonal Continental.



La situación de Castilla y León, antes descrita, determina las necesidades de desarrollar, con todo tipo de infraestructuras, dos ejes de la Comunidad Autónoma:

- un primer eje, con orientación SE-NO, con origen en Madrid, centro en Valladolid, y final en León, punto desde el cual podría tomar forma una extensión hasta Asturias. El hecho de que la cornisa cantábrica tenga una escasa integración Este-Oeste podría favorecer los intereses de Castilla y León.
- un segundo eje, que atraviesa el primero, de orientación NE-SO, y que con origen en el País Vasco se extiende hasta Salamanca, permaneciendo aún latente la conexión con Portugal, que debe consolidarse en el menor plazo posible.

Los indicadores macroeconómicos que reflejan las características básicas del comportamiento económico, son: Renta, Producto Interior Bruto y Empleo.

La renta familiar bruta por habitante ha experimentado una tendencia creciente en los últimos años, siendo siempre superior dicha renta en la Comunidad Autónoma de Castilla y León que en el conjunto de España. De hecho, el crecimiento experimentado en el periodo 1993-1996 ha sido superior en la comunidad castellano leonesa (22,81%) que en el conjunto de España (21,37%), invirtiendo esta tendencia en el intervalo 1996-1998.

El Producto Interior Bruto no sigue las tendencias marcadas por el resto de España, debido a la mayor participación en el mismo del sector agrícola y la menor dimensión del sector servicios. De este modo, en los años de buena cosecha el crecimiento del PIB es mayor que el experimentado en el conjunto de España y viceversa.

En cuanto al Empleo, la evolución histórica reciente de la Comunidad de Castilla y León se caracteriza por la inflexión demográfico-laboral que se produce a partir del año 1991, que provoca que, por primera vez en los últimos 20 años, esta comunidad pierda potencial laboral. A partir del mencionado año, la población activa castellano leonesa comienza a reducirse como resultado del descenso de la población en edad de trabajar y la reducción de la tasa de actividad masculina, manteniéndose la tasa de actividad femenina.

Esta tendencia iniciada en 1991 se invierte a partir del año 1993, en el que se observa un movimiento creciente tanto en la población activa como en el número de personas empleadas. Este último ha aumentado más de un 4% en los dos últimos años, fundamentalmente debido a las mejores expectativas de empleo generadas por el crecimiento de la economía.

Las pautas seguidas en los últimos años por la evolución del empleo reflejan una estabilización del empleo en la construcción y en la industria, un descenso del empleo agrario y un aumento del empleo en el sector servicios. En 1998 la mayoría de la población se concentraba en el sector servicios (59%), seguido de la industria (18%), agricultura (13%) y construcción (10%).

Esta expansión del sector servicios necesita un adecuado sistema de infraestructuras que le permita continuar esta tendencia creciente en los próximos años, convirtiendo al sector terciario en el motor de la economía.

3.3. DIAGNÓSTICO MEDIOAMBIENTAL DE CASTILLA Y LEÓN

El marco territorial de Castilla y León - región interior de gran extensión y escaso poblamiento (y consiguientemente una baja densidad de población, 27 habitantes/km², respecto a la media española, 78 habitantes/km²), unido a una gran dispersión geográfica (más de 6 000 núcleos agrupados en 2 247 municipios, la mayoría de los cuales no supera los 1 000 habitantes) - ha motivado que la Región no haya sufrido presiones excesivamente graves sobre el medio ambiente, si se exceptúa alguno de los grandes núcleos urbanos e industriales o zonas concretas como las situadas al norte de las provincias de León y Palencia, afectadas por la minería del carbón y las centrales térmicas asociadas. A su vez, esta dispersión geográfica dificulta y encarece notablemente la necesaria dotación de infraestructuras medioambientales, especialmente en lo que se refiere a abastecimiento de aguas, depuración de aguas residuales urbanas y tratamiento de residuos urbanos, y en general de todo tipo de infraestructuras necesarias para el desarrollo socioeconómico.

Por otro lado, como consecuencia de esta escasa presión humana sobre el territorio y de la dispersión geográfica, el medio natural ocupa un importante lugar dentro de la política medioambiental de Castilla y León. Además, la naturaleza, los espacios naturales y el sector forestal ofrecen un enorme potencial para el desarrollo rural. Pero para ello necesitan cuantiosas inversiones que permitan valorizar estos recursos a la vez que se conservan y gestionan de forma sostenible.

Se realiza a continuación un breve diagnóstico de la situación medioambiental de Castilla y León en referencia a tres elementos claramente vinculados a la EAE del Plan: ordenación del territorio, mantenimiento de la biodiversidad y protección de la atmósfera, con referencias a las principales cuestiones a abordar por la administración medioambiental de Castilla y León en el periodo de aplicación del Plan.

3.3.1. ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Por su situación geográfica, Castilla y León se encuentra dentro de un área fundamental para las comunicaciones de la Península Ibérica con el resto de la Unión Europea, y entre el área denominada Arco Atlántico y la Diagonal continental. Los factores principales que condicionan la ordenación del territorio castellano y leonés son su base económica (en la que tiene un elevado peso el sector agrícola -la industria se encuentra concentrada sectorial y territorialmente-); la debilidad del sistema urbano (con un notable cambio en la tendencia de transformación) debida fundamentalmente a la escasa densidad demográfica; y una cierta falta de correspondencia entre el sistema urbano y las infraestructuras diseñadas para conectar el centro de la península ibérica con la periferia.

La superación de estos problemas se apoya en el diseño de un modelo de ordenación del territorio de Castilla y León basado en las Directrices de Ordenación Territorial de Castilla y León actualmente en proceso de discusión y aprobación definitiva.

Por otro lado, en Castilla y León se está produciendo un intenso proceso de urbanización, concentrándose la población y la actividad en áreas espaciales reducidas. Actualmente el 53% de la población de Castilla y León habita en las doce áreas urbanas de la Región, que ocupan menos del 3% del territorio; en el restante 97% del territorio tan solo vive el 47% de la población, con una densidad de ocupación de 13 habitantes por km².

Este hecho no puede traducirse en una baja presión sobre el espacio no urbano, sino que, por el contrario, puede observarse como las aglomeraciones urbanas, que son los grandes consumidores de suelo, agua, energía y recursos naturales y los grandes generadores de contaminantes y residuos, imponen crecientes demandas de uso sobre el espacio no urbano.

Los problemas del medio ambiente urbano en Castilla y León son los que caracterizan este tipo de enclaves: contaminación atmosférica (provocada por el tráfico y la generación de energía), residuos sólidos y líquidos, ruido, insuficiencia de espacios verdes y, finalmente, polarización social.

Evidentemente, existen variaciones entre las ciudades; (como el caso de Valladolid, que ha sido sometida a la presión de una rápida urbanización, tiene dificultades para ofrecer una infraestructura adecuada en materia de tratamiento de residuos, zonas verdes, etc.); mientras que en otras zonas urbanas (Segovia por ejemplo), los problemas radican en el deterioro de las infraestructuras existentes o en su inadecuación, además de los requerimientos y condicionantes específicos que derivan del hecho de contar con un rico patrimonio histórico-artístico y de contar con varias ciudades Patrimonio de la Humanidad. En el periodo de aplicación del Plan, las principales cuestiones a abordar en este apartado son:

- Aprobación y desarrollo de las Directrices de Ordenación del Territorio de Castilla y León.
- Elaboración de las Directrices de Ordenación de ámbito subregional para todo el territorio de Castilla y León, así como aprobación y desarrollo de los ámbitos

territoriales correspondientes a las principales aglomeraciones urbanas de Castilla y León que permitan diseñar sistemas urbanos sostenibles.

- Potenciación de las áreas funcionales y realización de acciones piloto que favorezcan su papel como motores de desarrollo local.
- Desarrollar el programa cartográfico regional y el Centro de Información Territorial como apoyo al desarrollo regional y la vertebración territorial.
- Impulsar la elaboración de instrumentos urbanísticos especialmente en núcleos con valores naturales y arquitectónico-culturales y en espacios naturales.

3.3.2. MANTENIMIENTO DE LA BIODIVERSIDAD

Castilla y León estableció su propia Red de Espacios Naturales (REN), creada por la Ley 8/1991, de 10 de mayo, de Espacios Naturales, incluyendo inicialmente 35 espacios, además de un importante grupo de zonas naturales de interés especial (zonas húmedas, riberas, hábitats de protección especial, vías pecuarias, montes, zonas naturales de esparcimiento) además de especímenes naturales de interés especial (árboles singulares); a los que se van sumando nuevos espacios declarados protegidos.

En la actualidad, están declarados protegidos 17 espacios naturales (1 Parque Nacional, 2 Parques Regionales, 6 Parques Naturales, 3 Reservas Naturales y 5 Monumentos Naturales) que totalizan alrededor de 300 000 ha. Al mismo tiempo, se ha aprobado el Catálogo de Zonas Húmedas, en cuya primera fase se incluyen 118 humedales, y cuentan con Estatuto de Protección el hábitat del Oso Pardo y de la Cigüeña Negra.

En total, los 39 espacios previstos en la Red (considerando las restantes zonas naturales de interés especial), suman 1 167 000 hectáreas, a las que habrá que añadir los Lugares de Importancia Comunitaria (Zonas Especiales de Conservación) designadas al amparo de la Directiva Hábitats y las Zonas Especiales de Protección para las Aves, ZEPA, referidas a la Directiva de Aves.

3.3.2.1. Áreas de protección especial. Espacios naturales

En los siguientes epígrafes se recoge la tipología de Espacios Naturales Protegidos cuyas figuras aparecen en la Ley 4/89, de 27 de marzo, sobre Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres, que ha sido utilizada como normativa básica de referencia. Castilla y León ha establecido otras figuras que aparecen en la Ley 8/1991 a través de la cual se establece su propia Red de Espacios Naturales (REN) y que también han sido seleccionados.

Un último grupo de espacios naturales considerados son aquellos con reconocimiento internacional por su particular valor, a pesar de que algunos no dispongan todavía de una ley que garantice su protección efectiva en Castilla y León. Se han incorporado las Zonas Húmedas de Importancia Internacional incluidas en el Convenio de RAMSAR y las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA), que deben formar parte de la Red Ecológica Europea Natura 2000.

A) Figuras de protección comunitarias e internacionales

ZEPA: Zona de especial protección para las Aves. Son zonas protegidas en función de sus distintos valores para la protección de aves incluidas en los anexos I, II y III de la Directiva 79/409/CEE del Consejo de 2 de abril de 1979 relativa a la conservación de las aves silvestres. Los Estados miembros deben desarrollar planes y regulaciones específicas para garantizar la protección de estas zonas. Existen doce zonas declaradas ZEPA dentro de Castilla y León y otras cincuenta cuya protección ha sido solicitada por la presencia de enclaves de importancia para las aves.

LIC-ZEC: Lugares de Importancia Comunitaria-Zonas de Especial Conservación. Espacios que configuran la Red Natura 2000 a través de espacios propuestos por la Comunidad Autónoma, que deben ser remitidos a la Comisión Europea para su aprobación definitiva para constituir la Red. El 8 de enero de 1998 la Junta de Consejeros aprobó una propuesta inicial de Lugares de Importancia Comunitaria para su incorporación a la Lista Nacional y por tanto a la Red Natura 2000 de la Unión Europea. La Tercera Propuesta de LIC la superficie protegida bajo este epígrafe ascendería a 2 211 602,6 ha, un 23% de la superficie de la Comunidad

RAMSAR: Zonas húmedas protegidas dentro del Convenio RAMSAR (2 de febrero de 1971) como Humedales de Importancia Internacional por el conjunto de sus valores. Este convenio se ratificó por España en 1982. Se incluyen en esta figura de protección el conjunto de lagunas de Villafáfila.

B) Figuras de protección Estatal y Regional

Parque Nacional: Áreas poco transformadas por la actividad humana que, en razón a la belleza de sus paisajes, la representatividad de sus ecosistemas o la singularidad de su flora, de su fauna o de sus formaciones geomorfológicas, poseen unos valores ecológicos, estéticos, educativos y científicos cuya conservación merece una atención preferente. Esta figura se haya representada en Castilla y León en una limitada extensión dentro del extremo septentrional y corresponde al Parque Nacional de Picos de Europa y Montaña de Covadonga.

Parque Regional: Áreas en las que existen ecosistemas sin una excesiva alteración, de máxima relevancia dentro del contexto del medio natural, que hacen necesaria su protección. Su definición aparece recogida dentro de la Ley 8/91, de 10 de mayo, de Espacios Naturales de la Comunidad de Castilla y León. Dentro de esta categoría se incluyen dos espacios: Sierra de Gredos y Picos de Europa.

Parque Natural: Espacios de relativa extensión, notable valor natural y de singular calidad biológica, en los que se compatibiliza la presencia humana y de sus actividades, con la dinámica natural del sistema, manteniéndose un uso equilibrado y sostenible de los recursos. Sus características se recogen en la Ley 8/91 de 10 de mayo, de Espacios Naturales de la Comunidad de Castilla y León. Se hallan incluidos actualmente dentro de esta categoría seis espacios: Hoces del río Duratón; Lago de Sanabria y su entorno; Cañón del río Lobos; La Batuecas-Sierra de Francia; Arribes del Duero; y Fuentes Carrionas y Fuente Cobre-Montaña Palentina.

Reserva Natural: La creación de estos espacios tiene como finalidad la protección de ecosistemas, comunidades o elementos biológicos que, por su rareza, fragilidad, importancia o singularidad merecen una valoración especial. Existen tres reservas declaradas: Valle de Iruelas; Sabinar de Calatañazor; y Riberas de Castronuño-Vega del Duero.

Monumento Natural: Elementos o espacios naturales constituidos básicamente por formaciones de notoria singularidad, rareza o belleza, que merecen ser objeto de una protección especial. Se han declarado hasta ahora cinco enclaves en esta categoría de protección: Lago de La Baña; Lago Truchillas; La Fuentona; Ojo Guareña; y Monte de Santiago.

Paisaje Protegido: Lugares concretos del medio que son merecedores de una protección legal por sus valores estéticos y culturales.

Zona Húmeda de Interés Especial: Figura de protección destinada a la protección de aquellos ecosistemas acuáticos, temporales o permanentes. En Castilla y León afecta a 297 enclaves en la Comunidad. El Catálogo de Zonas Húmedas de Interés Especial fue aprobado por el Decreto 194/1994, de 25 de agosto, habiendo sido ampliado mediante el Decreto 125/2001, de 19 de abril.

Riberas Protegidas. La Ley 8/1991, de 10 de mayo, de espacios naturales, crea el Catálogo de Riberas Protegidas de Castilla y León, con el objetivo de preservar aquellas riberas que conserven unas características ecológicas especiales que obligan a establecer medidas específicas de protección y gestión. Buena parte de las riberas catalogadas a entrado a formar parte de la propuesta de LIC presentada para su incorporación a la Red Natura 2000.

Reservas Regionales de Caza: Reservas cinegéticas, que inicialmente fueron Cotos Nacionales de Caza, reconvertidas por la Ley de Caza a Reservas Nacionales de Caza. Existen en la actualidad 11 de estas Reservas la mayoría de las cuales han pasado, dado un interés natural, a ser declaradas ZEPA o incluso humedal protegido por RAMSAR con lo que su función cinegética inicial se ha visto transformada en la de conservación de unos espacios en virtud de su calidad como hábitats para las especies faunísticas.

Castilla y León cuenta con una gran extensión superficial de alta variabilidad de factores condicionantes del paisaje, dando lugar a numerosos y variados hábitats, que albergan una notable y singular riqueza faunística y florística. Por ello, el patrimonio faunístico y florístico de la Comunidad presenta un gran valor ambiental y una notable diversidad.

Considerando exclusivamente las especies vertebradas de cuya presencia se tiene constancia en la Comunidad la cifra asciende a 418 especies (de las 635 especies de vertebrados que hay en España), la mayor parte de ellas con unos efectivos poblacionales exiguos, lo que hace que 278 de ellas estén incluidas dentro de diversas categorías de protección y formen parte del Catálogo Nacional de Especies Amenazadas. Se han identificado, además, 30 endemismos y más de 100 especies están consideradas como amenazadas. Se han destacado aquellas que por su relevancia están clasificadas como en peligro de extinción o de interés especial, y para las cuales se han desarrollado planes de recuperación o incluso legislaciones específicas. Las siete especies consideradas representan tres ámbitos generales de distribución bien definidos: entorno mediterráneo con su matorral y bosques asociados (Lince Ibérico, Águila Imperial, Buitre Negro y Cigüeña Negra), territorio eurosiberiano (Urogallo y Oso Pardo) y espacios cerealistas esteparios (Avutarda).

Lince ibérico (Lynx pardina). Se trata del felino con un mayor riesgo de extinción a nivel mundial (UICN, 1998). Es una especie endémica de la Península Ibérica que cuenta con una

población cercana a los 50 individuos en Castilla y León, lo que supone en torno a un 10-15% del total nacional (total mundial). Estos efectivos aparecen en el margen meridional de las provincias de Ávila y Salamanca junto con una pequeña población en Sanabria (Zamora). Entre los principales factores que están condicionando su viabilidad en la región están precisamente los efectos derivados de la ejecución y explotación de las infraestructuras lineales de transporte. Estos factores se pueden resumir en fragmentación de las zonas de distribución, mortalidad por atropello y alteración de las condiciones originarias de los hábitats afectados por la infraestructura. Actualmente se está llevando a cabo la redacción de unas Bases para llevar a cabo un Plan de recuperación de la especie en la región, además se encuentra en fase de ejecución un programa LIFE para la garantizar su conservación.

Águila imperial (*Aquila adalberti*). Endemismo ibérico en peligro de extinción que presenta una población cifrada en torno a 15-20 parejas nidificantes en la región, un 20-25% de la población total. Las áreas de campeo y de dispersión de los juveniles se sitúan en el extremo meridional de Ávila y Segovia solapándose con Madrid y Extremadura. Los censos de esta especie, realizados desde 1989, indican un cierto freno a su declive en la región, gracias en buena parte a la realización de mejoras en el hábitat y el respecto a sus zonas de nidificación. Como en el caso del Lince Ibérico, existe actualmente un programa LIFE en ejecución para recuperar esta especie en Castilla y León.

Buitre Negro (*Aegypius monachus*). El mayor ave rapaz de la Península se halla catalogada como Vulnerable, presenta una distribución fragmentada de ocho enclaves de nidificación dentro de Castilla y León. Dichos enclaves se localizan en el límite meridional de la región coincidiendo con los relieves salmantinos de la Peña de Francia o Las Hurdes y con los abulenses y segovianos de la Sierra del Guadarrama. La posible afección a esta rapaz por parte de proyectos de infraestructura sería sobre todo la debida a la modificación de las condiciones de sosiego del hábitat reproductor.

Cigüeña Negra (*Ciconia nigra*). Catalogada en peligro de extinción. Sus zonas de nidificación se localizan habitualmente en árboles de gran porte, roquedos o cortados fluviales inaccesibles. Su presencia en Castilla y León se da en el sur de Ávila y Salamanca, con alguna cita aislada en Zamora y Segovia. Este ave se encuentra muy ligada al medio acuático por lo que las actuaciones que afectan a las zonas húmedas de su rango de distribución o las que modifican las condiciones de sosiego necesarias para su reproducción. Actualmente se halla aprobado por Decreto de fecha 11 de mayo de 1995 su Plan de Recuperación así como las medidas complementarias para su protección.

Urogallo (*Tetrao urogallus*). Ave forestal ligada casi exclusivamente al bosque caducifolio atlántico. La población de la subespecie cántabrica presenta un grave peligro de extinción, manteniéndose sólo en la región entre 30 y 50 parejas, que se distribuyen en el extremo septentrional de las provincias de León y Palencia. Especie muy sensible a la alteración de las condiciones del hábitat forestal.

Oso Pardo (*Ursus arctos*). Especie localizada en las tres provincias más septentrionales. Buena parte de los osos cántabros y asturianos, también utilizan el territorio castellano-leonés. Los 80 o 90 ejemplares presentes se hallan divididos en dos subpoblaciones, la oriental –con 60-70 osos– y la occidental –con 20-25 osos–. Desde el año 1973 es una especie protegida y desde 1989 está catalogada en peligro de extinción. El estatuto de protección y el Plan de Recuperación del Oso Pardo se aprobó (decreto del 21 de junio de 1991) para garantizar la viabilidad de las poblaciones de este animal, estando además en ejecución un programa LIFE para la conservación de esta especie. Las dos causas principales de su regresión han sido la fragmentación de sus hábitat por infraestructuras y la alteración de los hábitats incluidos en sus áreas de campeo o sus áreas de refugio e invernada.

Avutarda (*Otis tarda*). En Castilla y León presenta algunas poblaciones en buen estado de conservación. Catalogada como de interés especial, la especie es representativa de los espacios cerealistas y esteparios, caracterizados por un relieve poco accidentado y una cobertura vegetal dominada por las herbáceas. Especie indicadora y representativa de una comunidad de aves en la que suelen aparecer otras aves esteparias que se benefician de los planes de gestión y conservación de la Avutarda, como es el caso de Aguilucho Cenizo, Sisón, o Alcaraván. Las afecciones a esta especie vendrían dadas por la alteración de su hábitat que, por su carácter esquivo, es muy sensible a la presencia humana incluso a grandes distancias, sobre todo en sus territorios de reproducción.

Hay que mencionar también otras especies de vertebrados no citados previamente como el grupo de los anfibios, además de la diversidad y riqueza de los invertebrados, teniendo en Castilla y León una numerosa lista de especies de artrópodos protegidos por convenios internacionales presentes en Castilla y León.

En relación con el Plan las actuaciones propuestas pueden agravar los problemas para la conservación de hábitats y especies al acentuarse la problemática ligada a la fragmentación de hábitats y de poblaciones animales, por lo que esta cuestión deberá ser tenida muy en cuenta a la hora de diseñar los trazados de forma que estos sean lo suficientemente permeables para evitar el aislamiento de poblaciones (efecto barrera), minimizándose los efectos derivados de

la fragmentación del hábitat de especies que requieren amplias zonas para el mantenimiento de sus poblaciones. También los atropellos directos derivados del tráfico constituyen otro factor importante que debe ser evaluado con detalle en todos los estudios de impacto ambiental ligados a proyectos de carreteras.

Por otro lado, la red de vías pecuarias de Castilla y León es la más extensa del territorio español con cerca de 34.638 km. de vías pecuarias, un 22,7% del total español, de las cuales están clasificadas aproximadamente la mitad. En determinadas zonas de la Comunidad, las vías pecuarias tienen un alto interés natural y cultural y una especial potencialidad para un uso turístico sostenible, aunque el principal problema que presenta la red se relaciona con el deficiente estado de conservación de las vías pecuarias que la componen.

El conocimiento y la información relativos a los ecosistemas acuáticos y a sus poblaciones animales y vegetales se ha desarrollado en los últimos años, con la realización de estudios biogénicos de la práctica totalidad de los cursos de agua de la Comunidad. Esta información debe servir de base para poner en marcha planes de ordenación y medidas de protección y recuperación de las zonas más sensibles, así como para la evaluación de impactos ambientales derivados de proyectos de carreteras.

Para la protección de los ecosistemas acuáticos y la regulación de la pesca de Castilla y León, se aprobó la Ley 6/1992, que establece un mayor control de las autorizaciones de usos y actividades por parte de la Administración regional desde la perspectiva de la conservación de las especies.

El Plan Regional de Carreteras ha incorporado en su definición los siguientes aspectos relativos a la protección de los valores naturales del territorio de Castilla y León:

- Mantenimiento de la red de carreteras para contribuir a potenciar de la Red de Espacios Naturales, favoreciendo el aprovechamiento de la potencialidad del turismo para la economía rural.
- Garantizar los objetivos de los distintos programas de protección y conservación de las especies silvestres, así como de los espacios protegidos y hábitat de interés natural.
- Desarrollar con exhaustividad los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de cada actuación prevista, garantizando la minimización de impactos ambientales derivados y la aplicación de medidas protectoras y correctoras.
- Ajustar sus actuaciones a las exigencias y limitaciones derivadas de los documentos de planeamiento de los distintos espacios protegidos, así como a las exigencias de la normativa sectorial de aplicación.
- Minimizar el riesgo de fragmentación de hábitats y poblaciones animales ocasionados por las nuevas carreteras y las actuaciones sobre la red existente.
- Incorporar medidas específicas de protección de los ecosistemas acuáticos.
- Incorporar medidas específicas de protección de las vías pecuarias.
- Incorporar medidas específicas de protección del patrimonio histórico.

3.3.3. PROTECCIÓN DE LA ATMÓSFERA

En la Comunidad de Castilla y León se ha desarrollado la Red de Medida de la Contaminación Atmosférica de la Junta de Castilla y León que junto a otras estaciones de medición existentes totalizan 73 estaciones de medición. Estas estaciones se instalan con los siguiente objetivos fundamentales:

- Determinar el estado de la calidad del aire de las poblaciones e informar a los ciudadanos.
- Observar tendencias sobre la evolución de contaminantes en el tiempo.
- Determinar situaciones de alerta o emergencia y el grado de cumplimiento de los límites legales.
- Evaluación de efectos y determinación de riesgos sobre personas, otros organismos vivos y patrimonio arquitectónico.
- Seguimiento de la difusión de contaminantes.

En las estaciones se instalan monitores para medida en continuo de diferentes contaminantes atmosféricos, fundamentalmente aquéllos cuyo control ha sido objeto de regulación legal (partículas en suspensión, SO₂, NO_x plomo, hidrocarburos, CO, SH₂ y O₃). También se han instalado unidades de medida en continuo de parámetros meteorológicos, tales como temperatura del aire, precipitación, presión atmosférica, humedad relativa, velocidad y dirección del viento y radiación solar, parámetros que pueden ser muy útiles para la interpretación de los datos de contaminación.

Las estaciones están dotadas de un sistema informático que almacena los datos que generan los analizadores. Estos datos, se envían telefónicamente a los Centros de Proceso de Datos (CPD) de los Ayuntamientos con una periodicidad máxima de 24 h. y posteriormente, los Ayuntamientos, envían los datos al CPD Regional instalado en la Consejería de Medio Ambiente.

Los CPD están diseñados para procesar la información que les llega de acuerdo con lo indicado legalmente, de forma que, automáticamente, elaboran informes sobre las emergencias que se puedan producir. De este modo, se podrán tomar decisiones rápidamente a efectos de evitar peligros sobre la salud de los ciudadanos. Con el fin de informar de una manera sencilla y fácil de entender por todos los ciudadanos, sobre el estado de la calidad del aire, se ha diseñado un índice que pondera los distintos contaminantes medidos. De la aplicación del índice, se deduce:

- Las estaciones cuyo índice es más alto, son aquellas que se encuentran próximas a vías de tráfico intenso.
- Las estaciones próximas a instalaciones industriales potencialmente contaminantes dan índices buenos o muy buenos.

De los datos suministrados por la Red se deduce que no existen situaciones especialmente preocupantes en los núcleos urbanos, si bien las concentraciones de NOx sí resultan problemáticas en al menos 3 municipios de la Comunidad Autónoma. No obstante, sí se plantean problemas de concentraciones de ozono superándose en casi todas las estaciones de medición los umbrales de protección de la salud en algún momento del verano.

Fuera de los núcleos urbanos, es especialmente reseñable la contaminación producida en las zonas del Norte de León y Palencia debida a las Centrales Térmicas.

Igualmente, es preocupante el constante aumento de la emisión de gases que contribuyen al cambio climático procedente del transporte por carretera. Por ello entre las principales cuestiones a solucionar en el período de aplicación del Plan Regional de Carreteras se plantean las siguientes:

- Modernización de la Red de medición, sustituyendo las estaciones manuales por estaciones automáticas.
- Enfoque global del medio ambiente urbano que contemplen medidas especiales para la reducción de la contaminación atmosférica y el ruido.
- Aumentar la investigación para la mejora de combustibles o en su caso, para alternar sustituir de los más contaminantes, especialmente en las centrales térmicas.
- Potenciación del Plan de Ahorro y Diversificación Energética y del apoyo a las energías renovables.
- Reducción de la contaminación ocasionada por el transporte por carretera, tanto urbano como interterritorial.

El Plan Regional de Carreteras recoge en sus objetivos las propuestas establecidas en la Estrategia para el Control de la Contaminación Atmosférica en la Comunidad Autónoma de Castilla y León, en línea con los contenidos de la Directiva Marco de Calidad del Aire Ambiente (96/62/CE, de 27 de septiembre). La línea estratégica 1 (mejora del conocimiento y acciones preparatorias), plantea entre sus actuaciones Horizontales en relación con las emisiones, el desarrollo de un inventario de emisiones a escala regional actualizado cada 4 años, de manera que pueda completarse el inventario de focos emisores contaminantes.

Este inventario de emisiones debe proporcionar datos suficientes para tener un buen conocimiento de todas las fuentes emisoras de contaminantes, incluidas las carreteras en la Comunidad Autónoma de Castilla y León, así como la evolución de estas emisiones en el tiempo y en el espacio, con el fin de realizar una buena gestión ambiental en relación a la contaminación atmosférica de la zona. El inventario será la base de las informaciones básicas de la región para el desarrollo de los programas sobre el cambio climático y otros que se desarrollan desde ámbitos internacionales sobre emisiones.

Asimismo, la línea estratégica 2 (desarrollo de herramientas y su puesta en práctica) establece entre sus actuaciones horizontales, la promoción del transporte público, con objeto de reducir las emisiones debidas al tráfico rodado en las concentraciones urbanas, mediante el impulso y concienciación ciudadana para una mayor utilización del transporte público. El Plan Regional de Carreteras posibilita con el desarrollo de sus programas de actuación el cumplimiento de los objetivos planteados en la Estrategia.

3.4. OBJETIVOS Y PRIORIDADES MEDIOAMBIENTALES DE CASTILLA Y LEÓN

Se recogen en este apartado los objetivos medioambientales que incorporan los diversos documentos de programación en Castilla y León, válidos para la evaluación medioambiental del Plan. Se pretende avanzar en el cumplimiento de las demandas ambientales de manera que el desarrollo del Plan no signifique únicamente el cumplimiento de la legislación vigente, que debe ser el marco en el que se desarrollen mínimamente todas sus actuaciones, sino que se avance en el cumplimiento de los objetivos de sostenibilidad que se plantean las distintas administraciones y autoridades de Castilla y León, teniendo en cuenta las oportunidades y los beneficios generados por la integración de la variable ambiental.

Los objetivos a conseguir son:

- Asegurar la integración de los principios ambientales de sostenibilidad en los objetivos regionales y sectoriales de cada uno de los documentos de programación.
- Definir objetivos y prioridades para el sector ambiental

El resultado de todo el proceso debe ser la integración de criterios de desarrollo sostenible en los objetivos y prioridades de la programación, además de la identificación e integración de prioridades para el sector ambiental.

La participación de las autoridades ambientales en esta fase se ha orientado a preparar recomendaciones para los objetivos y prioridades de los diversos documentos de programación, definir objetivos y prioridades para el medio ambiente y el desarrollo sostenible, y, junto con las autoridades de planificación, comparar objetivos y solucionar conflictos potenciales.

Al deberse garantizar la integración de los principios ambientales en los objetivos del Plan se identifican una serie de principios ambientales de integración:

- Reducción del uso de recursos no renovables
- Uso de recursos renovables dentro de su capacidad de regeneración
- Mantenimiento y mejora de recursos naturales: hábitats, especies, paisajes
- Mantenimiento y mejora de la calidad del medio ambiente local
- Protección de la atmósfera regional y global
- Impulso de la participación pública en las decisiones relativas a un desarrollo sostenible

En relación con las actuaciones programadas se definirán los objetivos ambientales, las medidas previstas por prioridad y sector, estableciendo su vínculo con la legislación y la política ambiental (nacional, regional y comunitaria) y su coherencia con los objetivos y prioridades planteados.

La consideración de la dimensión medioambiental en el proceso de toma de decisiones sobre el Plan constituye el factor clave en la Evaluación Estratégica Previa (EEP). Por ello las carencias en materia de identificación, caracterización y posterior selección de alternativas constituyen un sesgo ambiental muy singular a tener en cuenta en la evaluación ambiental estratégica. Se entiende como sesgo ambiental cualquier desarrollo o acción que modifica el proceso coherente y participativo de toma de decisiones, lo que determina la alteración de los valores, metas y objetivos medioambientales definidos previamente. Por tanto, el objeto de análisis de la EEP es el sesgo ambiental del proceso de toma de decisiones, siendo el objetivo la minimización del sesgo.

Por tanto, el establecimiento de objetivos y metas medioambientales, así como la consideración de la normativa medioambiental vigente constituye un momento fundamental en el desarrollo correcto del procedimiento de Evaluación Estratégica Previa, debiendo consistir su análisis en detectar la coherencia de la alternativa final del Plan con esos objetivos y metas medioambientales, de manera que finalmente pueda asegurarse que se propone la alternativa del PRC que ha minimizado los factores de riesgo medioambiental consiguiendo un equilibrio razonable entre el conjunto de objetivos planteados. Es decir, la EEP debe garantizar que el PRC propuesto es el mejor de los posibles en el contexto global de los objetivos que lo afectan y que incluyen los medioambientales o de sostenibilidad entre los prioritarios.

El Plan presentado ha desarrollado sus propuestas en torno a dos componentes fundamentales de todo el análisis posterior de alternativas:

- Principios ambientales de integración.
- Requisitos medioambientales de la normativa vigente.

3.4.1. PRINCIPIOS AMBIENTALES DE INTEGRACIÓN

La integración del medio ambiente en el conjunto de las políticas sectoriales es la condición básica para la consecución de un modelo de desarrollo sostenible. Bajo esta premisa se ha elaborado el Plan de Desarrollo Regional 2000-2006 (PDR) que establece el marco general de actuación de las Administraciones Públicas y de los agentes económicos y sociales en dicho periodo. Asimismo, el documento Estrategia de Desarrollo Sostenible de Castilla y León: Agenda 21, recoge los contenidos medioambientales que han orientado el PDR y los restantes documentos de planificación territorial de Castilla y León, entre los que debe incluirse el presente Plan Regional de Carreteras.

Los contenidos de estos documentos están conformes con los de la Estrategia Nacional para la Conservación y el Uso Sostenible de la Diversidad Biológica. En los documentos se establecen una serie de requisitos que permitirán orientar las distintas políticas sectoriales bajo la dimensión medioambiental y permitir el desarrollo regional.

De acuerdo con el proceso general de evaluación ambiental estratégica, la incorporación de los principios de integración ambiental a los objetivos del Plan ha debido producirse en etapas previas a la elaboración de su documento final, permitiendo que las autoridades ambientales y de programación hayan debatido el proceso de integración ambiental.

En esta etapa se comprueba la forma en que los objetivos del Plan han incorporado los principios ambientales de integración. El contenido de estos principios se muestra en el siguiente cuadro:

CUADRO 4.1.1.a. Principios Ambientales de Integración (Criterios de Sostenibilidad para el Establecimiento de los Objetivos del Plan Regional de Carreteras)	
DESCRIPCIÓN	LEGISLACIÓN AMBIENTAL
1. Reducción del uso de recursos no renovables	
Es preciso hacer un uso condicionado de los recursos naturales no renovables que garantice la no reducción de los depósitos disponibles para generaciones futuras.	
Directiva 85/337/CEE (97/11/CE) - EIA Proyectos	Real Decreto 1131/1988 - EIA Decreto Legislativo 1/2000 - EIA (Castilla y León)
Directiva 2001/42/CE - EIA Planes Real Decreto Legislativo 1302/1986 - EIA Ley 6/2001 - EIA	Decreto 209/1995 - EIA Reglamento (Castilla y León) Ley 10/1998 - Ordenación Territorio (Castilla y León)
2. Uso de recursos renovables dentro de su capacidad de regeneración.	
Es preciso utilizar los recursos naturales renovables (bosques, pesca, aire, ríos, costas, mares) por debajo del límite natural de su capacidad de regeneración.	
Directiva 85/337/CEE (Directiva 97/11/CE) - EIA Directiva 92/43/CEE - Hábitats y especies Directiva 79/409/CEE - Aves Directiva 2000/60/CE - Agua Decreto 1997/1995 - Biodiversidad y hábitats (Real Decreto 1193/1998) Legislación EIA (apartado 1)	Ley 29/1985 - Aguas RD 849/1986 (RD 927/1988) - Aguas RDL 11/1995 - Aguas residuales RD 509/1996 (RD 2116/1998) - Aguas residuales Ley 6/1992 - Ecosistemas acuáticos (Castilla y León) Decreto 194/1994 - Zonas húmedas (Castilla y León) (modificación Decreto 125/2001)
3. Uso y gestión consciente de sustancias peligrosas y residuos.	
Es preciso utilizar la menor cantidad posible de sustancias peligrosas y minimizar la producción de residuos.	
Directiva 91/156/CEE - Residuos Directiva 91/689/CEE - Residuos peligrosos Directiva 96/61/CE-IPPC	Legislación EIA (apartado 1) Ley 11/1997 - Envases y residuos Ley 10/1998 - Residuos
4. Mantenimiento y mejora de recursos naturales: hábitats, especies, paisajes	
Es preciso mantener y mejorar el patrimonio natural (flora, fauna, valores fisiográficos, geológicos y paisajísticos) para el disfrute y beneficio de generaciones futuras.	
Directiva 92/43/CEE - Hábitats y especies Directiva 79/409/CEE - Aves Decreto 1997/1995 - Biodiversidad y hábitats (Real Decreto 1193/1998) Ley 8/1991 - Espacios naturales (Castilla y León)	Decreto 172/1998 - Especies cinegéticas (Castilla y León) Decreto 55/2002 - Plan Forestal (Castilla y León) Legislación EIA (apartado 1) Legislación Aguas (apartado 2)

5. Mantenimiento y mejora de la calidad de los recursos hídricos y edáficos

Es preciso proteger la cantidad y calidad de los recursos existentes y mejorar los degradados

Legislación EIA (apartado 1) Legislación Aguas (apartado 2) Legislación Residuos (apartado 3)

6. Mantenimiento y mejora de recursos del patrimonio histórico y cultural

Es preciso proteger los recursos existentes y mejorar los degradados

Ley 16/1985 - Patrimonio Histórico Decreto 273/1994 - Patrimonio Histórico, competencias y procedimientos (Castilla y León) Decreto 37/1985 - Excavaciones (Castilla y León) Legislación EIA (apartado 1)

7. Mantenimiento y mejora de la calidad del medio ambiente local

Es preciso conservar y mejorar la calidad ambiental en zonas urbanas.

Ley 5/1999 - Urbanismo (Castilla y León) Decreto 3/1995 - Ruido y vibraciones (Castilla y León) Legislación EIA (apartado 1) Legislación Aguas (apartado 2) Legislación Residuos (apartado 3) Legislación Aire (apartado 8)

8. Protección de la atmósfera

Es preciso proteger la atmósfera reduciendo y eliminando la emisión de contaminantes relacionados con el cambio climático, la contaminación fotoquímica, la destrucción de la capa de ozono y la acidificación.

Directiva 96/62/CE - Aire Directiva 96/61/CE - IPPC Ley 38/1972 - Atmósfera Decreto 833/1975 - Atmósfera RD 646/1991 - Atmósfera RD 1088/1992 - Atmósfera

9. Formación y educación ambiental

Es preciso impulsar la información y la formación ambiental.

10. Impulso de la participación pública en las decisiones relativas a un desarrollo sostenible

Es preciso impulsar la participación del público y las partes afectadas en la toma de decisiones que les afecta.

Legislación EIA (apartado 1)

Directiva 96/61/CE - IPPC

La estrategia y las prioridades del Plan resumen las acciones necesarias para aprovechar al máximo el potencial económico regional. Para ello, existen diversas alternativas en cuya selección debe integrarse el medio ambiente y los criterios de desarrollo sostenible.

Así, en esta fase los objetivos a alcanzar serán:

- Identificar las posibles alternativas y estrategias de desarrollo para alcanzar los objetivos económicos, sociales y ambientales.
- Asegurar la compatibilidad y coordinación con otras iniciativas regionales, nacionales y comunitarias.

El resultado de todo el proceso será la identificación de las distintas alternativas para el desarrollo estratégico y justificación de su selección o rechazo, así como la descripción de la coordinación con otras iniciativas financieras.

El papel de las autoridades ambientales en este delicado proceso se ha concretado en la cooperación con las autoridades de desarrollo para la identificación de las estrategias ambientales, la identificación de los temas ambientales que deben ser integrados en otras políticas, la identificación de alternativas para las medidas sectoriales.

La evaluación ambiental del Plan pretende garantizar que las inversiones contribuyan a alcanzar los objetivos de desarrollo sostenible en el ámbito comunitario, nacional y regional. Para ello se recogen los documentos orientadores del Plan con relación a los contenidos medioambientales.

Se destacan a continuación las prioridades de carácter horizontal y específicas de medio ambiente que se establecen en la Estrategia y que han sido consideradas en la preparación del Plan Regional de Carreteras 2002-2007 de Castilla y León:

Prioridades de Carácter Horizontal

Integración del Medio Ambiente en otras Políticas:

Consideraciones Generales

1.a Deberá generalizarse la aplicación del procedimiento de Evaluación Estratégica Previa a los Planes y Programas (así como a sus revisiones y actualizaciones) que sirvan de soporte a las acciones financiadas por los Fondos Estructurales y otros Fondos Comunitarios.

1.b El procedimiento de evaluación de impacto ambiental es una herramienta fundamental en este proceso, debiendo perfeccionarse a lo largo del período de inversión (2000/2006) la definición de alternativas y la aplicación de la vigilancia ambiental.

En este sentido, debe prestarse mayor atención a la realización efectiva de las medidas correctoras propuestas en las correspondientes Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA) consignando una mayor parte de los Fondos Estructurales a la financiación del coste de dichas medidas.

1.c En aquellos proyectos que no estén sometidos al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y que vayan a ejecutarse o desarrollarse sobre un Área de Sensibilidad Ecológica, deberán extremarse las precauciones para asegurarse que no se pondrá en peligro la conservación de dichas Áreas o de las especies singulares que las habiten.

Deberá realizarse una mayor asociación entre los órganos sustantivos y los órganos ambientales para hacer efectivo el principio de prevención más allá del procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

1.d Los instrumentos económicos y fiscales deberán incorporar las variables medioambientales e incentivar los comportamientos respetuosos con el medio ambiente.

Deberán realizarse esfuerzos para incorporar a la contabilidad regional dichas variables, así como elaborar cuentas satélites que permitan una más correcta valoración de la evolución de la riqueza generada en la región y de la eficiencia del Plan de Desarrollo Regional medidos en términos ambientales.

1.e La contratación pública deberá generalizar la introducción de baremos ambientales en la valoración de las ofertas de forma que se incentive la introducción de sistemas de gestión ambiental en la empresa o la utilización de materiales o tecnologías respetuosos con el medio ambiente.

1.f El conjunto de las acciones que constituyen la Política de Desarrollo Regional deberán prestar una especial atención al cumplimiento de los objetivos de las Estrategias par la Conservación de la Biodiversidad y la Lucha contra el Cambio Climático, tanto desde el punto de vista de la contribución activa (acciones que contribuyan positivamente a aumentar y conservar la biodiversidad y a reducir las emisiones contaminantes), como desde el punto de vista pasivo (garantizando que las acciones emprendidas no suponen pérdida de biodiversidad ni aumentan los problemas del cambio climático).

1.g La formación y la información son instrumentos horizontales de gran importancia para favorecer la integración de la dimensión medioambiental en las políticas de desarrollo regional y para aprovechar la potencialidad de los nuevos campos de empleo que ofrece el medio ambiente.

Habrará de prestarse por tanto una atención especial a la creación de un sistema de información ambiental completo.

Al mismo tiempo habrá que potenciar los programas de formación y empleo en materia de medio ambiente y incorporar las cuestiones ambientales a los programas de formación de técnicos y responsables de otras actividades sectoriales, especialmente en los ámbitos del transporte, la energía, la industria, la agricultura y el turismo.

Prioridades en relación con el sector agrario

2.g Las inversiones en infraestructuras rurales (camino, encauzamientos, etc.), incluyendo los proyectos de concentración parcelaria deberán tener en cuenta las consideraciones medioambientales desde el inicio de las actuaciones, contemplando las medidas necesarias desde la fase de planificación y proyecto, en las que se justificará que la naturaleza de las actuaciones está en consonancia con los objetivos a cubrir y con la minimización de las repercusiones negativas sobre el medio ambiente.

Prioridades en relación con el sector de los transportes

4.a Debe promoverse una política de transportes integrada que incluya el aumento de la eficacia económica del sector del transporte y la mejora de los aspectos relacionados con el medio ambiente, la seguridad y la accesibilidad, en particular mediante el fomento de una mejor integración del uso del suelo y de la planificación de los transportes.

En este esquema debe considerarse prioritario el establecimiento de rondas que eliminen puntos negros de seguridad vial y contaminación atmosférica.

- 4.b *Deben reducirse los desequilibrios existentes entre los distintos modos de transporte y potenciar especialmente aquellos que menos perjudiquen al medio ambiente y en particular mediante:*

La evaluación estratégica de las consecuencias medioambientales de la Red de Transporte Transeuropea a su paso por Castilla y León y del conjunto de las actuaciones previstas en el Plan Nacional de Infraestructuras y en el Plan Regional de Carreteras

Promover el uso de modos de transporte que menos perjudiquen al medio ambiente y en especial el transporte por ferrocarril.

- 4.c *Dada la gran riqueza natural y el buen estado de conservación del medio natural de Castilla y León, debe garantizarse una más amplia aplicación de medidas correctoras a través de las Declaraciones de Impacto Ambiental de los proyectos de infraestructura, reservando una parte significativa de los fondos estructurales para garantizar las inversiones que resulten necesarias, especialmente para mantener corredores ecológicos y evitar la fragmentación de hábitats o el aislamiento de poblaciones de especies animales.*

Prioridades Específicas de Medio Ambiente

Prioridades en materia de Biodiversidad y Conservación de la Naturaleza

2.a Espacios Naturales.

Deberá priorizarse la coherencia de las actuaciones financiadas por el conjunto de las Administraciones Públicas y buscar las sinergias de la concentración de ayudas en los espacios naturales, tanto de los diferentes ejes de los fondos estructurales, como de las acciones de desarrollo rural, indemnizaciones en zonas desfavorecidas, Fondo de Cohesión, etc.

2.b Especies Protegidas

Debe profundizarse en el conocimiento de numerosas especies prioritarias (Directiva 79/409 y Directiva 92/43) de cara a su efectiva protección.

Prioridades en materia de Contaminación, Residuos y Medio Ambiente Urbano

- 4.f *Deberá ponerse en marcha un programa especial de actuaciones sobre el medio ambiente urbano desarrollado en colaboración con los Ayuntamientos de la Comunidad Autónoma que priorice actuaciones dentro de programas de carácter global (Agenda 21 Local), así como acciones encaminadas a favorecer el diagnóstico y la gestión ambiental municipal.*

En este programa se prestará una especial atención a los problemas derivados de la contaminación atmosférica, la contaminación acústica, el urbanismo y la integración del medio natural o seminatural en la ciudad.

- 4.i *Las políticas de Lucha contra la contaminación, de gestión de residuos y de medio ambiente urbano, deberán estrechar su relación con los objetivos establecidos en el Plan de Salud de Castilla y León y orientarse a la consecución de los objetivos de la Estrategia contra el Cambio Climático.*

El Plan Regional de Carreteras también ha tenido en cuenta en su elaboración los contenidos de las Directrices de Ordenación del Territorio de Castilla y León. Estas son la concreción de los objetivos de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, al estar concebidas como el instrumento que sintetiza y orienta la política territorial de la Comunidad, de acuerdo con las políticas sociales, económicas y culturales vigentes. Es interesante destacar los principios y objetivos de la Ordenación del Territorio conforme a lo establecido en dicha Ley:

Artículo 2. Principios y objetivos de la Ordenación del Territorio.

- 1 *La Ordenación del Territorio en la Comunidad de Castilla y León se regirá por los principios de coordinación y cooperación administrativa orientada a asegurar la coherencia en la actuación de las Administraciones públicas y la participación social, ambos deberán garantizarse en la elaboración y ejecución de los instrumentos regulados en esta Ley.*
- 2 *Serán objetivos generales de la Ordenación del Territorio en la Comunidad de Castilla y León la promoción de su desarrollo equilibrado y sostenible, el aumento de la cohesión económica y social y la mejora de la calidad de vida de sus habitantes, así como la gestión responsable de los recursos naturales y la protección del medio ambiente y del patrimonio cultural.*
- 3 *Para alcanzar los objetivos generales enunciados en el número anterior, la actividad de la Junta de Castilla y León en materia de Ordenación del Territorio se concretará en los instrumentos regulados en esta Ley, destinados, mediante la ordenación y gestión racional de los usos y actividades sobre el territorio, a la consecución de los siguientes objetivos concretos:*

- a) *Definir un modelo territorial para Castilla y León, capaz de favorecer la articulación e integración de su territorio y su conexión con el exterior de la Comunidad, con especial atención a los núcleos que por sus características y posibilidades puedan constituirse en centros de desarrollo comarcal.*
 - b) *Mejorar la compatibilidad entre los procesos de desarrollo del sistema productivo y de la urbanización, y la protección del medio ambiente y del patrimonio cultural de la Comunidad.*
 - c) *Establecer los criterios y procedimientos necesarios para asegurar la coordinación de las actuaciones con incidencia territorial, desde una visión global de los problemas de la Comunidad Autónoma.*
4. *Los objetivos mencionados tendrán carácter enunciativo y no limitativo, y la competencia en las materias relacionadas con la Ordenación del Territorio comprenderá cuantas otras fueren congruentes con los mismos.*

Es interesante repasar el contenido de las Directrices de Ordenación del Territorio para conocer cual ha sido el modelo de desarrollo territorial en el que se ha basado el Plan Regional de Carreteras en la elaboración de sus propuestas, así como la importancia de la dimensión medioambiental en su diseño.

La integración en el espacio europeo evitando las limitaciones derivadas de la situación periférica de Castilla y León implica avanzar en dos líneas de actuación principales:

- *Reforzar la estructura territorial peninsular mediante un sistema eficaz de áreas de desarrollo y nodos urbanos dinámicos e interrelacionados. Se trata de conseguir un espacio dotado de un potencial propio, que actúe como contrapeso a las tendencias que hacen del centro y del este de Europa los ámbitos preferentes de desarrollo futuro.*
- *Fortalecer las estructuras territoriales necesarias para acercarnos a los espacios centrales de crecimiento, facilitando la difusión hacia el sur de las dinámicas de innovación y desarrollo continentales.*

La posición central de Castilla y León en el norte peninsular constituye un factor esencial para el aprovechamiento de las oportunidades derivadas de esta localización, ofreciendo importantes oportunidades territoriales que debe aprovechar para afianzar su posición en el nuevo contexto europeo:

- *Castilla y León es el espacio a través del cual se produce la conexión entre Madrid y los sistemas urbanos del Arco Atlántico del norte peninsular. El fortalecimiento de los espacios intermedios entre Madrid y estas zonas urbanas es una de las estrategias fundamentales para potenciar el sistema territorial peninsular.*
- *El carácter lineal del Arco Atlántico dificulta su vertebración interna, correspondiendo a Castilla y León realizar la importante función de ser la conexión interior del Arco Atlántico que se necesita para la articulación de este espacio emergente.*
- *El territorio de Castilla y León se localiza sobre el eje europeo norte-sur, a través del cual deben darse los procesos de difusión desde los espacios centrales europeos hacia el territorio peninsular y el norte de África.*

Estas funciones constituyen una opción estratégica para la política europea de reequilibrio territorial y para los objetivos de convergencia de España y Portugal, siendo las líneas de acción principales para lograr estos grandes objetivos territoriales y que constituyen el núcleo central de las propuestas del modelo territorial:

- *La vertebración y fortalecimiento del sistema urbano regional.*
- *La potenciación de las grandes infraestructuras de transportes y comunicaciones.*
- *La puesta en valor de las ventajas comparativas de la Comunidad para aumentar el atractivo y la competitividad global del territorio.*

El fortalecimiento del sistema urbano conlleva la necesidad de desarrollar una red urbana dinámica, en la que basar los procesos de modernización y transformación del conjunto del territorio y a través de la cual se deben dar los procesos de integración en estructuras territoriales más amplias.

Las nueve capitales provinciales además de Ponferrada, Miranda de Ebro y Aranda de Duero acogen la mitad de la población de la Comunidad y son los centros más dinámicos desde el punto de vista demográfico y económico. Estos núcleos son los Nodos del Sistema Urbano de Castilla y León. Corresponde a los Nodos la importante función de garantizar una adecuada cobertura de los servicios urbanos en todo el territorio de la Comunidad y de organizar y apoyar los procesos de cambio territorial en sus respectivos ámbitos de influencia.

Valladolid, Burgos, León y Salamanca son los Nodos Urbanos Primarios, siendo estas las ciudades que lideran el sistema urbano de la Castilla y León y siendo su fortalecimiento esencial para todo el espacio regional.

Las restantes capitales provinciales, además de Ponferrada, Aranda de Duero y Miranda de Ebro, constituyen los Nodos Urbanos Secundarios. La función de estas ciudades es proporcionar una base urbana sólida a sus respectivos ámbitos de influencia para que la totalidad del territorio disponga de una adecuada cobertura de servicios urbanos de alto nivel, esenciales para la calidad de vida y para el desarrollo de las actividades productivas.

La estrategia de potenciación de los Nodos Urbanos que proponen las DOT se apoya fundamentalmente en dos tipos de iniciativas:

- *Fortalecer las interrelaciones entre los diferentes elementos del sistema urbano.*
- *Aumentar la calidad urbana de nuestras ciudades como factor de competitividad y atraktividad global del territorio.*

Entre las líneas de acción que se presentan las DOT se destacan en relación con el Plan:

- Mejora de las infraestructuras de carreteras para lograr una interconexión rápida y eficaz entre los Nodos y de éstos con los espacios colindantes. Las DOT proponen el desarrollo de la Malla Viaria Básica del Territorio, constituida por vías de gran capacidad concebidas desde una estrategia de vertebración regional, para facilitar la intensificación de las relaciones entre los Nodos del Sistema Urbano y asegurar una alta accesibilidad a las áreas metropolitanas del entorno regional.
- Mejora del sistema de equipamientos, enriqueciéndolo y diversificándolo, para dar respuesta a nuevas necesidades y a las demandas de una sociedad más rica y compleja.
- Énfasis en la calidad ambiental, en la imagen y en la eficacia de los espacios urbanos, recualificando áreas deterioradas, eliminando problemas de congestión, incorporando los activos naturales a la estructura urbana, potenciando los centros históricos como espacios emblemáticos que singularizan a nuestras ciudades, etc.

En referencia a las nuevas estrategias territoriales para los espacios rurales, las DOT pretenden la incorporación de los espacios rurales y de los centros comarcales a las estrategias de transformación territorial como un requisito indispensable para el modelo territorial propuesto, reduciendo el riesgo de completa desertización demográfica de amplias extensiones de Castilla y León. Para ello es necesario que las Cabeceras mejoren su oferta urbana en aspectos esenciales para aumentar su atractivo y su capacidad de dinamización territorial, siendo las principales líneas de acción:

- *Mejora de las infraestructuras de comunicación, aumentando la accesibilidad de las Cabeceras, facilitando los desplazamientos entre ellas y su conexión con los Nodos del Sistema Urbano mediante la red de Interconexiones de las Cabeceras de las Áreas Funcionales.*
- *Fortalecimiento de los equipamientos y dotaciones de las Cabeceras aumentando su variedad y, sobre todo, elevando los niveles de servicio con el fin de proporcionar una oferta de calidad, adecuada a las necesidades de la población y con capacidad para aumentar el atractivo de estos núcleos como centros de residencia y actividad.*
- *Desarrollo de acciones de mejora urbana que incidan en la imagen de los núcleos, la oferta residencial, la puesta en valor de los atractivos naturales y patrimoniales y una oferta de espacios de actividad adaptada a las necesidades de cada ámbito que permita aprovechar al máximo las oportunidades de desarrollo existentes.*
- *Diseño de estrategias territoriales orientadas a potenciar modelos de desarrollo endógeno que permitan la modernización de las actividades existentes.*

Finalmente las DOT hacen referencia a los recursos naturales, la calidad ambiental y los amplios espacios no urbanizados de Castilla y León como factores fundamentales de la singularidad y del atractivo de su territorio. Como elementos indispensables de calidad de vida y de desarrollo futuro su ordenación y su integración coherente con el resto de estrategias territoriales es una de las propuestas principales de las DOT. Definir su papel en el modelo territorial, garantizando un uso sostenible y aprovechando las oportunidades que ofrecen, es especialmente importante en un momento en el que surgen nuevas demandas y expectativas en relación con el medio natural, a la vez que sus usos tradicionales experimentan una profunda transformación.

El modelo territorial propone una clasificación del suelo rústico en tres grandes categorías: de protección, de entorno urbano y común, estableciendo una propuesta de regulación de usos para cada categoría.

En esta estrategia de protección, la Red de Espacios Naturales de Castilla y León, por su dimensión y su relevancia ambiental, es un componente básico del Modelo Territorial. En estas áreas el objetivo fundamental es la recuperación y conservación de la biodiversidad y de la riqueza natural de la Comunidad, así como la preservación de paisajes y ambientes singulares, cumpliendo una función de gran importancia en la identificación de Castilla y León como un territorio de especial interés ambiental, dotado de valores naturales de excepcional importancia.

Las iniciativas de protección de la naturaleza, para ser eficaces, no deben limitarse al establecimiento de una regulación de los usos del suelo. La identificación de singularidades ambientales, de zonas con riesgos específicos y de las posibilidades de uso sostenible de cada tipo de espacio deben incorporarse con carácter general en la concepción de todas las acciones con incidencia territorial.

Las DOT plantean algunas iniciativas de carácter estratégico, destinadas a desarrollar potencialidades existentes en el territorio, con el objetivo de dinamizar y promover la puesta en valor de los recursos naturales dentro de una estrategia de desarrollo sostenible:

- *Desarrollo de una red de Áreas Recreativas y de la Malla Orgánica del Territorio, formada por itinerarios de interés ecológico y paisajístico, concebidas con el objetivo de aumentar el atractivo del territorio y potenciar su interés para actividades de ocio, a la vez que se reduce la presión sobre los espacios más frágiles y valiosos.*
- *Puesta en marcha de acciones infraestructurales, de organización territorial y de gestión para eliminar los problemas de contaminación de las aguas y mejorar la eficacia en el uso de los recursos hídricos, garantizando la satisfacción de las demandas y reduciendo la necesidad de nuevas captaciones.*
- *Generalización de los sistemas de gestión de residuos que superen el ciclo simple de recogida y vertido.*
- *Propuesta de una política activa de reforestación de amplio alcance con criterios multiobjetivo (restauración ecológica, hidrológica y paisajística, prevención de riesgos, control de la erosión, producción forestal, actividades de ocio, etc.).*
- *Medidas para la integración ambiental de las actividades extractivas y para el desarrollo de un amplio programa de recuperación de explotaciones abandonadas ligado a la mejora ambiental y al desarrollo de nuevas actividades.*

Así los objetivos fundamentales del Modelo Territorial de Castilla y León son:

- La cohesión económica y social de la Comunidad.
- La conservación de los recursos naturales y del patrimonio cultural de Castilla y León.
- El aumento de la competitividad y el equilibrio del territorio regional.

Para alcanzar estos objetivos el Modelo Territorial plantea como estrategia principal modernizar las estructuras territoriales de la Comunidad, haciéndolas más aptas para dar respuesta a las nuevas necesidades del desarrollo regional, impulsando la aparición de nuevas funciones, elementos y actividades en el territorio para potenciar las ventajas comparativas de Castilla y León. El Modelo Territorial establece los siguientes criterios fundamentales para la ordenación del territorio y para las políticas con incidencia territorial en Castilla y León, siendo las que orientan el Plan:

La mejora de las infraestructuras de carreteras se dirigirá a lograr una interconexión rápida y eficaz entre los diferentes elementos del sistema urbano y rural, así como con el exterior, tomando como referencia las relaciones definidas por la Malla Viaria Básica y las Interconexiones de las Cabeceras de las Áreas Funcionales de Castilla y León.

Los recursos naturales y el patrimonio cultural de la Comunidad se considerarán como activos que singularizan el territorio de Castilla y León y como recursos esenciales para el desarrollo regional, por lo que su protección y conservación será un criterio prioritario para toda actuación que se dé en el territorio.

La Red de Espacios Naturales de Castilla y León deberá gestionarse con criterios de preservación y mejora de sus valores naturales, siendo prioritarias las acciones de recuperación y conservación de la biodiversidad y de los paisajes y ambientes singulares que albergan.

Es importante destacar que la primera directriz complementaria de las DOT es la referida a los recursos naturales y espacios protegidos, estableciendo las siguientes directrices que han orientado el PRC:

1. *Los planes y programas territoriales y sectoriales incorporarán las acciones y medidas necesarias para garantizar la protección de los recursos naturales, incentivar la mejora de la calidad ambiental del territorio y propiciar la extensión de las zonas ocupadas por usos naturales, identificando las oportunidades existentes para integrar los activos naturales en las propuestas de desarrollo socioeconómico de la Comunidad.*
2. *Las actuaciones territoriales y sectoriales considerarán prioritariamente los siguientes criterios de protección del medio físico y de los recursos naturales:*
 - a) *La conservación y extensión del arbolado, especialmente de las formaciones autóctonas o de carácter singular por su posición biogeográfica, su dificultad de regeneración o lo reducido de su área de distribución, así como de las especies vegetales endémicas o amenazadas.*

- b) *La protección de los hábitats que acogen a especies amenazadas o en peligro, aquéllos con una elevada biodiversidad o que presentan condiciones favorables para el desarrollo de comunidades faunísticas que requieren para su mantenimiento de espacios singulares por sus características o su dimensión.*
 - c) *El mantenimiento de los flujos naturales y de las condiciones para el desplazamiento de las poblaciones animales, adaptando con este fin las infraestructuras lineales y cerramientos, los tendidos aéreos potencialmente dañinos y las infraestructuras hidráulicas que interfieren en los cursos fluviales.*
 - d) *La protección de los suelos y la reducción de los procesos erosivos como factor necesario para el desarrollo de los ecosistemas y el aprovechamiento de los usos potenciales de los terrenos, desarrollando acciones de conservación de suelos y regulando aquellas actividades susceptibles de incrementar los procesos erosivos.*
 - e) *El mantenimiento de los rasgos paisajísticos y geomorfológicos del territorio con especial atención a los elementos singulares de interés geológico, morfológico o paleontológico existentes.*
 - f) *La prevención de inundaciones y grandes avenidas, evitando la ocupación de cauces y riberas de la red de drenaje natural del territorio, eliminando obstáculos que impidan la libre circulación de las aguas, estableciendo programas de mantenimiento que garanticen la funcionalidad de los pasos de agua y de las obras de drenaje e impidiendo actuaciones que modifiquen las aportaciones naturales de cada subcuenca y su capacidad de evacuación de avenidas extraordinarias.*
3. *Los instrumentos de ordenación de ámbito subregional analizarán y delimitarán los elementos y áreas de interés natural y paisajístico, con especial atención a los terrenos ocupados por masas arboladas, endemismos animales y vegetales, zonas húmedas, cursos fluviales, hábitats de especies amenazadas o en peligro y las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA), estableciendo los criterios y normas de uso necesarios para su conservación y orientando sus propuestas de ordenación de forma compatible con la protección de estos recursos*
4. *Los ámbitos incluidos en la Red de Espacios Naturales definida por la Ley 8/91 deben concebirse como áreas fundamentales en la protección de los recursos naturales del territorio y en la preservación y mejora de la biodiversidad de la Comunidad. Las propuestas de los diferentes planes y programas que afecten a estos espacios se realizarán de acuerdo con este criterio y propondrán modelos de actuación que reduzcan la presión sobre estas zonas del territorio.*

3.4.2. REQUISITOS MEDIOAMBIENTALES DE LA NORMATIVA VIGENTE

El diseño del Plan ha supuesto un ajuste completo a los objetivos medioambientales que establece la normativa medioambiental vigente en Castilla y León. El Plan propone un amplio catálogo de actuaciones que deben concretarse e implementarse con un cumplimiento estricto y riguroso de los citados objetivos medioambientales. Sólo así, dentro de la incertidumbre que encierra el desarrollo de un plan de estas características, es posible garantizar el cumplimiento de los objetivos y metas, ya que al no estar definidas por completo los proyectos de cada actuación es difícil establecer los impactos ambientales derivados, por lo que la Evaluación Estratégica Previa debe orientarse a que la dimensión medioambiental se haya considerado en todo el proceso de diseño, así como la consideración de toda la normativa medioambiental vigente, hayan orientado todo el desarrollo del Plan.

Castilla y León incluye en su normativa vigente referencias específicas a la evaluación ambiental de planes. El ajuste a esta normativa, así como a las directrices de ordenación territorial y de sostenibilidad medioambiental hace de que la propuesta final del Plan se convierta en una alternativa válida.

En los últimos años se ha desarrollado un nutrido conjunto de Leyes, Decretos, Reales decretos, Directivas, Resoluciones y demás figuras de carácter legal, en relación con los factores ambientales afectados por el Plan elaborado, y en concreto sobre el medio ambiente y la ordenación territorial. En este capítulo se destaca sobre todo, aquella materia legal que relaciona ambos, es decir, la parte de la legislación sobre medio ambiente que concierne a la ordenación del territorio y la protección del entorno.

La normativa de referencia se ha incorporado en el Inventario Ambiental, de manera que sea más abordable su análisis y el ajuste del Plan a los requisitos establecidos. Las normas básicas referidas se relacionan a continuación, completándose el apartado con la inclusión de la referencia a los principios ambientales de integración que incorpora el Plan conforme a la normativa vigente. En la siguiente relación de la normativa básica de referencia se ha evitado la inclusión de normativas de carácter estatal y comunitario que se encuentran recogidas en la normativa autonómica. Sólo se hace referencia a este nivel normativo cuando hay referencias específicas en este estudio de impacto ambiental.

- Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.
- Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.
- Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación del Impacto Ambiental.
- Decreto Legislativo 1/2000, de 18 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Impacto Ambiental y Auditorías Ambientales de Castilla y León (que deroga la Ley 8/1994, de 24 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y Auditorías Ambientales y modificaciones posteriores).
- Decreto 209/1995, de 5 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de Castilla y León (se mantiene en vigor en tanto no se oponga al Decreto Legislativo 1/2000).
- Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León.
- Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León.
- Ley 8/1991, de 10 de mayo, de espacios naturales de la Comunidad de Castilla y León.
- Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (adaptación Directiva 97/62/CEE).
- Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres (modificación Real Decreto 1193/1998).

3.4.2.1. *Legislación sectorial sobre infraestructuras*

En la Ley 28/88 de Carreteras del estado, se define cuales son las vías a las que alcanza su vigencia y, en el artículo 9 se prescribe que los proyectos de autopista y autovías que supongan nuevo trazado, así como los de nueva carretera, deberán incluir la correspondiente evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa aplicable a tal efecto.

En la Ley 2/90 de Carreteras de Castilla-León, se determina las carreteras sujetas a su jurisdicción y la definición de los tipos de carretera de acuerdo a la Ley 28/88 del estado, así como los cauces para la planificación: el Plan Regional de Carreteras de la Red Básica y de la Red Complementaria.

Asimismo, se definen en esta ley los tipos de estudios y proyectos de carreteras, según su grado de detalle técnico, su financiación y trámites. Respecto al Estudio de Impacto Ambiental, establece que se incluirán en los estudios y proyectos los documentos que reglamentariamente se determinen, y en el Art. 12.7. se adhiere al requerimiento de E.I.A. en los casos citados en la Ley estatal, mencionando expresamente todo proyecto que se desarrollen en los límites de espacios naturales.

Por el Real Decreto 1812/94 se establece el Reglamento de carreteras de ámbito estatal, en el que se estructura la aplicación la ley de carreteras. Regula más precisamente lo que son los tipos de Estudios y Proyectos, incluyendo el desarrollo de la Evaluación de Impactos Ambientales.

En el caso de los Estudios de Planeamiento, únicamente se hace mención a la necesidad de una recopilación de datos medioambientales. Para los proyectos concretos de infraestructuras, se habrá de seguir un proceso de E.I.A. que se detalla más adelante, en la descripción de la legislación que le corresponde. En el Artículo 31 de esta ley de Carreteras, se refiere también expresamente a esta Evaluación de Impacto Ambiental y al proceso a seguir.

3.4.2.2. *Otras legislaciones relacionadas*

Las infraestructuras del transporte, en lo relativo a carreteras, se encuentran entre las actividades que se asocian a la generación de molestias a la calidad de vida, entre las que se encuentran las emisiones atmosféricas de gases contaminantes o las emisiones sonoras. En sí mismas, no puede considerarse que las infraestructuras, a excepción de la propia fase de obra generen este tipo de molestias, sin embargo está claro que las actividades que sustentan, el tráfico terrestre, tienen una importante repercusión en la calidad del aire, por lo que su ubicación y las medidas correctoras que se le asocian son de una gran importancia.

A este respecto existe una legislación genérica sobre actividades clasificadas (molestas, insalubres, nocivas y peligrosas) tanto a un nivel estatal como a nivel autonómico, que se detalla en las tablas adjuntas. Asimismo, hay una legislación más particular sobre ruidos y emisiones atmosféricas desarrollada a nivel europeo y estatal que hay que tomar en cuenta a la hora de proyectar posibles nuevas infraestructuras y que se detalla en la tabla adjunta.

En la legislación europea se plantean niveles sonoros admisibles de vehículos a motor (Directiva 70/157) que se relaciona con la explotación de las carreteras, trasladada a la legislación estatal por el Decreto 2028/86.

Junto a esta normativa hay todo un conjunto de directivas y sus adaptaciones a la legislación nacional, en las que se limitan los niveles aceptables en las maquinarias de obra, grúas, hormigoneras, etc., que regirán en el desarrollo de las obras asociadas a las infraestructuras, que tendrán que ser tenidas en cuenta en estas fases, y que resultaría muy prolijo detallar en este punto.

En lo que respecta al medio ambiente atmosférico, la Ley 38/72 del estado español regula de forma genérica el problema de la generación de contaminantes, con objeto de prevenir, vigilar y corregir las situaciones de contaminación atmosférica, cualesquiera sean las causas que lo produzcan. Existe también un nutrido conjunto de Directivas de la Comunidad Europea, en las que se regula la emisión de diferentes tipos de contaminantes y que se relacionan de una u otra forma con la ubicación de las infraestructuras.

Tras la aprobación del Plan la aplicación de la normativa sectorial de Evaluación de Impacto Ambiental constituye uno de los elementos claves en la integración de los criterios medioambientales en el desarrollo del Plan.

3.4.3. CRITERIOS PARA LA PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE ESPACIOS NATURALES Y ESPECIES SILVESTRES

Uno de los condicionantes más importantes del territorio de la comunidad, en los que respecta a posibles futuras actuaciones en materia de infraestructuras, es la existencia de espacios de interés natural, especialmente cuando estos se encuentran protegidos por alguna figura legalmente reconocida.

La legislación básica estatal en materia de Espacios Naturales Protegidos se recoge en la Ley 4/89 sobre Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres, en la que se establece la figura de los Parques Nacionales como única figura cuya gestión se reserva el Estado, a través del Servicio de Parques Nacionales del Ministerio de Medio Ambiente. Esta categoría ha sido desarrollada con modalidades específicas en la mencionada Ley, para espacios cuya conservación ha sido declarada de interés general de la Nación y cuya gestión se atribuye en primera instancia al Estado. Las Leyes 40/97 y 41/97, modifican la anterior 4/89, introduciendo de una forma explícita, la participación de las comunidades autónomas implicadas territorialmente, en la gestión de los Parques Nacionales.

En la comunidad castellano-leonesa únicamente aparece la figura de Parque Nacional limitada en extensión al extremo septentrional, correspondiendo con el Parque Nacional de Picos de Europa y Montaña de Covadonga. Por la Ley 16/1995, se declara este Parque Nacional, con una máxima limitación de usos, y en el que la construcción de infraestructuras se encuentra limitada de forma precisa en su correspondiente Plan de Ordenación de Recursos Naturales, publicado como Real Decreto 640/94. En este PORN de Picos de Europa, se contemplan un conjunto de criterios orientadores de las políticas sectoriales, y en concreto de las Infraestructuras de transporte y comunicaciones. Los límites del Parque Nacional dentro de la comunidad únicamente comprenden una pequeña parte de la provincia de León, que incluyen cuatro términos municipales.

En el ámbito competencial de la comunidad de Castilla y León es la Ley 8/91 de Espacios Naturales la que se encarga de establecer las restricciones generales que afectan a la Red de Espacios Naturales de Castilla y León. En esta ley se establece una primera lista de espacios naturales a tener en cuenta en el ámbito de la comunidad autónoma con un total de 35, además de un conjunto de zonas naturales de interés especial, como zonas húmedas, riberas, hábitats de protección especial, vías pecuarias, montes, zonas naturales de esparcimiento, en incluso especímenes de árboles con interés especial.

La Red de Espacios Naturales de Castilla y León y Red Natura 2000 de Castilla y León constituyen un factor fundamental en el diseño del Plan. Los elementos naturales de mayor interés están recogidos dentro de estas dos redes de espacios naturales.

La Ley 8/1991, de 10 de mayo, de Espacios Naturales de la Comunidad de Castilla y León, establece como finalidad (art. 1):

1. La conservación de la naturaleza estableciendo un régimen jurídico que permita la protección, a la vez que el uso y la gestión compatibles con ella, de aquellos espacios naturales del ámbito de la Comunidad de Castilla y León que, manteniendo en su interior ecosistemas no sustancialmente alterados, destaquen por su calidad natural o por la función biológica que ostentan.
2. Posibilitar la utilización racional de los espacios naturales con fines educativos, científicos y recreativos sin mermas sensibles en el ordenado aprovechamiento de sus recursos naturales y en el ejercicio de actividades económicas, compatibilizando conservación y desarrollo, de manera que se garanticen la permanencia y mejora de los valores ambientales así como los

derechos históricos de la población asentada y la mejora de su calidad de vida y bienestar social.

3. La creación de la Red de Espacios Naturales de la Comunidad de Castilla y León compuesta por aquéllos que, cumpliendo alguno de los objetivos y requisitos que se detallan en esta Ley, estén amparados por alguno de los estatutos de protección que en ella se determinan.

Según establece el artículo 2 de la Ley, la Red de Espacios Naturales de Castilla y León -en adelante REN- estará formada por:

- a) Los Espacios Naturales Protegidos.
- b) Las Zonas Naturales de Interés Especial.

El artículo 3 establece las directrices generales:

1. Todos tienen el deber de respetar y conservar los espacios naturales y la obligación de reparar el daño que causen.
2. Las distintas administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, acomodarán su normativa a la consecución de los objetivos de esta Ley.
3. La Administración responsable de la gestión de los espacios naturales adecuará ésta a los principios de:
 - a) Mantenimiento de los procesos ecológicos esenciales y conservación de los sistemas vitales.
 - b) La preservación de la diversidad genética.
 - c) La utilización ordenada de los recursos, garantizando el aprovechamiento sostenido de las especies y los ecosistemas, su restauración y mejora y el desarrollo socioeconómico de la población afectada en los espacios naturales.
 - d) La preservación de la variedad, singularidad y belleza de los ecosistemas y del paisaje.
4. La Administración de Castilla y León establecerá el régimen económico de ayudas y compensaciones a entidades locales, empresas y particulares vinculados a estos espacios y de acuerdo con las limitaciones que de esta Ley se deriven.

En esta ley se establece una primera lista de espacios naturales a tener en cuenta en el ámbito de la comunidad autónoma con un total de 35, además de un conjunto de zonas naturales de interés especial, como zonas húmedas, riberas, hábitats de protección especial, vías pecuarias, montes, zonas naturales de esparcimiento, en incluso especímenes de árboles con interés especial.

La figura de mayor categoría de espacio protegido y con mayores restricciones para el uso -y por supuesto para la construcción de infraestructuras- en la comunidad de Castilla y León, es el Parque Regional, bajo cuya etiqueta se engloban tanto la Sierra de Gredos como los Picos de Europa.

Otro importante factor a tener en cuenta en la elaboración del Plan es el valioso patrimonio faunístico y florístico que posee la región y para cuya salvaguarda se han desarrollado instrumentos legales, que limitan de forma notable las actuaciones sobre los territorios en los que se presentan.

Mediante el Convenio de RAMSAR, firmado el 2 de febrero de 1971, sobre humedales de importancia internacional, especialmente como hábitat de aves acuáticas, al que se adhiere el estado español mediante Instrumento de Ratificación de 18 de marzo de 1982, se crea una lista de humedales con importancia naturalística, que incluye especialmente aquellas áreas con interés internacional para la avifauna acuática y a la que el estado español ha ido añadiendo enclaves de interés en todo el territorio (Resoluciones de 15 de marzo de 1993 y del 4 de noviembre de 1994).

En el caso de Castilla y León, se incluye únicamente el complejo de la laguna de Villafáfila dentro de esta lista de RAMSAR. Sin embargo, a instancias del gobierno regional, se añade un Catálogo de Zonas Húmedas de Castilla y León, publicado en el Decreto 194/1994 (de 25 de agosto, por el que se aprueba el Catálogo de Zonas Húmedas y se establece su régimen de protección) y su posterior ampliación (Decreto 125/2001, de 19 de abril, por el que se modifica el Decreto 194/1994, de 25 de agosto, y se aprueba la ampliación del Catálogo de Zonas Húmedas de Interés Especial), que incluye un total de 294 humedales a proteger. Estos se acogen a la protección establecida en el régimen jurídico general recogido en la Ley de Aguas y su Reglamento, y la Ley de Espacios Naturales de Castilla y León, además de la prohibición específica, salvo autorización expresa de la Junta, de cualquier actividad que pueda desecar, deteriorar o contaminar los humedales que se incluyen en esta lista.

Por otra parte, en la Directiva 79/409/CEE se establecen los principios para la conservación de las aves silvestres en el territorio comunitario. Los estados miembros han ido desarrollando un conjunto de planes y regulaciones para garantizar la preservación, mantenimiento o restablecimiento de una diversidad y una superficie suficientes de hábitats para todas las

especies de aves contempladas en la Directiva, cuyo listado se actualiza en la Directiva 94/24/CEE. Para ello se crea un tipo de figura de protección denominada Z.E.P.A. en el territorio nacional, de las cuales en Castilla y León hay un total de doce y actualmente se espera la inminente declaración de algunas más.

La Directiva 92/43/CEE, relativa a conservación de los hábitats naturales y flora y fauna silvestres, se encuentra ya anticipada parcialmente en la Ley 4/89, anteriormente citada, y de una forma concreta se plasma en el Real Decreto 1997/95, en el que se establece un conjunto de hábitats naturales de interés comunitario y hábitats de interés prioritario, por su valor naturalístico y por peligrar en su conservación, teniéndose como finalidad el mantenimiento o el restablecimiento de un estado de conservación favorable para los mismos.

Asimismo, se recoge en este Real Decreto la importancia de la conservación de un conjunto de especies de fauna y de flora y de sus hábitats particulares, lista que es actualizada en la Directiva 97/62/CEE. Esto afectará por supuesto a la construcción de infraestructuras, dado que se trata de entornos geográficos cuya alteración se deberá limitar al máximo, designándose un conjunto de zonas englobadas en una red ecológica europea, denominada «Natura 2000», en la que se incluirán también las zonas de especial protección para las aves (ZEPA) de la Directiva 79/409/CEE, y cuya importancia radica en ser el elemento clave para el desarrollo de la política europea de conservación de hábitat y especies en los años próximos.

La Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, permite complementar la Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres, incorporando las Zonas Especiales de Protección para las Aves (ZEPA) dentro de una red ecológica europea coherente. La Directiva de hábitats establece la creación de la red ecológica europea coherente de zonas especiales de conservación, denominada Natura 2000. Mediante los criterios que establece la Directiva, cada Estado miembro propone una lista de lugares de importancia comunitaria (LIC). Tras su remisión a la Comisión esta deberá aprobarla, y posteriormente cada Estado deberá con los LIC seleccionados proceder a la designación de zona especial de conservación (ZEC).

El Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y la fauna y flora silvestres, traspone la Directiva 92/43/CEE al ordenamiento jurídico español. Esta norma establece la forma en que se realizará la propuesta de lugares susceptibles de ser considerados ZEC. Son los órganos competentes de las Comunidades Autónomas los que elaborarán la lista de lugares (LIC) que puedan ser declarados ZEC. Estas listas se facilitarán al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación que, de acuerdo con los criterios de selección que establece el Real Decreto, las propondrá a la Comisión Europea.

Cuando la Comisión Europea, basándose en la lista propuesta por el Estado español, seleccione y apruebe la lista de lugares de importancia comunitaria, estos lugares serán declarados por la Comunidad Autónoma correspondiente como zonas especiales de conservación lo antes posible y como máximo en un plazo de seis años, fijando las prioridades en función de su importancia, para aplicarles las medidas de conservación necesarias para el mantenimiento o el restablecimiento, en un estado de conservación favorable, de un tipo de hábitat natural o de una especie y para la coherencia de Natura 2000, así como en función de las amenazas de deterioro y destrucción que pesen sobre ellos.

Todo el proceso de selección de los lugares de importancia comunitaria, garantiza el interés y la importancia de los espacios naturales seleccionados. Por ello los enclaves propuestos en la Red Natura 2000 de Castilla y León, junto con los espacios que componen la Red de Espacios Naturales de Castilla y León (REN), constituyen un referente fundamental para la evaluación de la incidencia medioambiental derivada del desarrollo del Plan. La incidencia del Plan en ambas redes constituye, además, un excelente indicador de seguimiento para la evaluación del grado de cumplimiento de los objetivos medioambientales del Plan en sus diferentes niveles de definición.

Para realizar una primera aproximación a este análisis, se ha partido de la propuesta de Castilla y León de lugares de importancia comunitaria, en los que se incluyen las ZEPA, y de los enclaves de la Red de Espacios Naturales de Castilla y León. Esta información territorial se ha superpuesto a la propuesta de actuaciones que recoge el Plan, de manera que se puedan identificar los lugares en los que se incide con alguna actuación en un espacio natural de interés, entendiendo éstos como una magnífica síntesis de los valores medioambientales más destacados de Castilla y León.

Como legislación muy específica, dedicada a la conservación de especies concretas, la Comunidad de Castilla y León recoge la importancia del oso pardo, el lince ibérico, el águila imperial y la cigüeña negra, cuyas áreas de distribución y reproducción se han de tener en cuenta para el desarrollo del Plan y que se encuentran reflejadas en el presente trabajo, incluyendo la cartografía de sus límites dentro de la comunidad autónoma.

Finalmente, se ha de citar la Ley 6/92, de protección de los ecosistemas acuáticos y regulación de la pesca en Castilla y León, que plantea la protección de los cauces y márgenes fluviales,

en la que se prohíbe cualquier actuación o modificación en las riberas sin un informe vinculante de la Junta en materia de su competencia y la oportuna autorización al respecto.

3.4.4. INTEGRACIÓN MEDIOAMBIENTAL DE LAS PROPUESTAS DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS

En esta etapa de la evaluación medioambiental del Plan de Carreteras se pretende comprobar el ajuste de los objetivos del Plan a los principios ambientales de integración establecidos, resultantes del estudio de los documentos de planificación referidos. El Plan de Carreteras incluye en su propio documento de planificación unos objetivos que se concretan en un conjunto de propuestas-programas de actuación de los cuales se seleccionarán en esta etapa aquellos de los que pueda derivarse un impacto ambiental significativo.

Es necesario estudiar con detalle el contenido y alcance de cada programa de actuación del Plan de Carreteras considerando las acciones que implica su implementación y su imbricación con los contenidos de los documentos estudiados que definen el marco medioambiental de desarrollo de las diferentes políticas, planes y programas sectoriales en Castilla y León. Se puede así detectar el potencial coste o beneficio ambiental de cada uno de los programas de actuación del Plan de Carreteras, seleccionando aquellos que tengan un coste medioambiental significativo para realizar una evaluación pormenorizada de las medidas que incluye en posteriores fases de la evaluación medioambiental.

La selección de los programas se realiza en relación a la incidencia potencial derivada de las acciones o actuaciones que incluye en relación con: usos del suelo; gestión ambiental; formación y divulgación ambiental; y patrimonio natural/ cultural: hábitats, especies, paisajes, restos arqueológicos.

Se ha construido una tabla de selección de programas de actuación (véase Tabla 3.5.a, Matriz de Selección de Programas con Incidencia Medioambiental), procediéndose a continuación a seleccionar aquellos que tienen un potencial efecto ambiental significativo. La tabla utilizada es la recomendada en la metodología propuesta por la Red de Autoridades Ambientales.

Este proceso de selección de programas (y subprogramas) del Plan de Carreteras con incidencia medioambiental potencial permite avanzar en las fases posteriores de evaluación tras seleccionar entre el conjunto de medidas y programas del Plan de Carreteras aquellas de las que se puede derivar un impacto ambiental potencial. Todo ello permitirá en las posteriores fases de la evaluación:

- Evaluar el impacto ambiental potencial de los programas (medidas).
- Establecer la coherencia entre los objetivos y medidas con las potencialidades y limitaciones ambientales.
- Establecer criterios para la selección de proyectos.
- Establecer los indicadores adecuados para el seguimiento del Plan de Carreteras.

Tabla 3.5.a

Matriz de Selección de Programas con Incidencia Medioambiental

PROGRAMAS (Y SUBPROGRAMAS) DEL PLAN DE CARRETERAS	Acciones				
	Relación con usos del suelo	Relación con gestión ambiental	Relación con formación ambiental	Relación con patrimonio natural o cultural	Coste / Beneficio ambiental potencial ^(*)
1 Construcción de nuevas carreteras (incluyen los desdoblamientos y las variantes de población)	C	C	0	C	SIG
2 Acondicionamientos: obras de mejora en carreteras (mejora de las condiciones geométricas y modificaciones en planta y en alzado)	C	C	0	C	SIG
3 Mejoras de plataforma en planta (ensanche) nunca en alzado	C	C	0	C	SIG
4 Estructuras	C	C	0	C	SIG
5 Renovación y mejora del firme	0	0	0	0	0
6 Refuerzo de firmes y recuperación de su capacidad estructural	0	0	0	0	0
7 Travesías	0	0	B	C	SIG
8 Conservación: mantenimiento general de la red	0	B	0	C	0
9 Señalización y balizamiento	0	0	B	B	0
10 Seguridad vial	0	0	B	0	0
11 Conservación y renovación de parques y maquinaria	0	C/B	0	0	SIG
12 Otros programas: proyectos, estudios, sistemas de gestión, adquisición de terrenos (expropiaciones), etc.	C/B	B	B	C/B	SIG

Leyenda: (*) Columna de valoración sobre la magnitud del coste y/o beneficio ambiental / C, la medida puede incluir acciones que originen costes ambientales / B, la medida puede incluir acciones que originen beneficios ambientales / C/B, las acciones pueden originar costes y beneficios ambientales / 0, el coste o beneficio ambiental de la acción es neutro o muy bajo / SIG, el coste o beneficio ambiental de la acción es significativo.

3.5. EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LOS PROGRAMAS DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS

En esta etapa de la evaluación medioambiental se procede a comprobar si las medidas recogidas del Plan contemplan de forma adecuada los principios ambientales de integración detallados anteriormente.

Para ello se elabora la Tabla 3.6.a. Matriz de Integración Medioambiental de los Programas (Evaluación Preliminar) en la que se enfrentan los principios ambientales de integración con los programas seleccionados anteriormente, atendiendo a su potencial incidencia en el entorno. Para realizar de forma sistemática esta evaluación el procedimiento recomendado por la Red de Autoridades Ambientales propone un listado de cuestiones de referencia que se recogen en el siguiente Cuadro 3.6.a. Cuestiones para la Evaluación Ambiental de las Propuestas del Plan:

Al profundizar en el análisis detallado del Plan de Carreteras se pueden desagregar los impactos potenciales derivados en un conjunto de efectos concretos relacionados con la implementación del Plan, de manera que realiza una evaluación más detallada que posibilita la:

- Identificación del impacto ambiental de las medidas con relación al déficit ambiental de la región, evaluando la relación entre las medidas seleccionadas y su impacto potencial sobre las metas ambientales no alcanzadas en la región (déficit ambiental).
- Coherencia entre las medidas y las limitaciones ambientales de desarrollo sectorial, garantizando que las medidas previstas no contribuyen a aumentar las limitaciones de desarrollo sectorial.

Conocido el déficit ambiental del territorio afectado por el Plan, resultado de la evaluación ambiental previa, se realiza una identificación del impacto ambiental potencial de las medidas orientado a conocer la contribución a la reducción del déficit ambiental identificado.

La magnitud del impacto ambiental potencial de cada programa dependerá de los resultados previstos en relación con el déficit ambiental del sector. Los programas con un potencial coste ambiental negativo deberán ser analizados con mayor detalle, debiendo contemplarse los diferentes tipos de impacto para cada programa analizado y evaluando el ajuste a los objetivos del Plan. El resultado inicial de este análisis se muestra en la Tabla 3.6.b, Matriz de Identificación del Impacto Ambiental Potencial de los Programas.

Cuadro 3.6.a

Principios Ambientales de Integración. Recomendaciones

1. Reducción del uso de recursos no renovables
 - Menor consumo de recursos no renovables*
 - Uso preferente de recursos renovables*
 - Uso preferente de materiales reciclados y reutilizados*
 - Selección preferente de los medios de transporte público*
 - Fomento de la eficiencia energética en diseños y tecnologías*
2. Uso de recursos renovables dentro de su capacidad de regeneración
 - No sobreexplotar recursos naturales*
 - Fomentar la regeneración de recursos naturales degradados*
3. Uso y gestión consciente de sustancias peligrosas y residuos
 - Minimizar el uso de materiales tóxicos*
 - Minimizar la producción de residuos*
 - Fomento de tecnologías de bajo consumo de recursos primarios*
 - Gestión cuidadosa de los residuos*
4. Mantenimiento y mejora de recursos naturales: hábitats, especies, paisajes
 - Evitar el daño a especies y hábitats protegidos*
 - Fomentar la mejora de hábitats*
 - Fomentar el conocimiento y disfrute del patrimonio natural*
 - Conservar el paisaje, incluyendo el paisaje cultural (muros, setos, canales, etc.)*
5. Mantenimiento y mejora de la calidad de los recursos hídricos y edáficos
 - Minimizar vertidos al suelo*
 - Evitar actividades que puedan causar erosión*
 - Fomentar actividades de regeneración de espacios contaminados*
 - Minimizar vertidos al agua*

6. Mantenimiento y mejora de recursos del patrimonio histórico y cultural
Evitar afecciones a elementos del patrimonio histórico y cultural
Incorporar elementos patrimoniales en los proyectos
7. Mantenimiento y mejora de la calidad del medio ambiente local
Minimizar las emisiones atmosféricas
Incorporar el factor ruido a la planificación
8. Protección de la atmósfera
Minimizar el consumo de combustibles fósiles
Mejorar la eficiencia energética
Crear sumideros de CO₂
Fomentar energías alternativas
9. Formación y educación ambiental
Fomentar los compromisos sobre buenas prácticas ambientales
Incluir la formación ambiental en el desarrollo de proyectos
10. Impulso de la participación pública en las decisiones relativas a un desarrollo sostenible
Fomentar la incorporación del público en la toma de decisiones

Tabla 3.6.a

Matriz de Integración Medioambiental de los Programas (Evaluación preliminar)

Principio Ambiental de Integración	Construcción de nuevas carreteras (desdoblamientos y variantes)	Acondicionamientos (obras de mejora)	Mejoras de plataforma en planta (ensanche)	Estructuras	Travesías	Renovación de parques y maquinaria	Adquisición de terrenos (expropiaciones)
Reducción del uso de recursos naturales no renovables	-	-					
Uso de recursos naturales dentro de los límites de su capacidad de regeneración	-	0	0	-	-	0	-
Uso y gestión consciente de sustancias peligrosas y residuos	-	0	0	-	0	0	-
Mantenimiento y mejora de los recursos naturales: hábitats, especies y paisajes	-	-	-	-	-	?	-
Mantenimiento y mejora de los recursos naturales: suelo	-	-	-	-	-	0	-
Mantenimiento y mejora de los recursos naturales: agua	-	-	-	-	-	0	-
Mantenimiento y mejora de la calidad del medio ambiente local	-	-	-/+	-	-	-/+	-
Protección de la atmósfera regional y global	-	-/+	-/+	-/+	-/+	0	-
Desarrollo de la formación ambiental	+	+	+	+	+	+	+
Promoción de la participación pública en la toma de decisiones	+	+	+	+	+	+	+

Leyenda: 0, no tiene relación o carece de impacto significativo / +, potencial impacto significativo beneficioso (signo positivo) / -, potencial impacto significativo adverso (signo negativo) /?, impacto potencial impredecible.

Tabla 3.6.b
Matriz de Identificación del Impacto Ambiental Potencial de los Programas

Objetivos	Construcción de nuevas carreteras (deshoblamiento y variantes)	Acondicionamientos (obras de mejora)	Mejoras de plataforma en planta (ensanche)	Estructuras	Travesías	Renovación de parques y maquinaria	Adquisición de terrenos (expropiaciones)
Potenciar modelos de desarrollo endógeno	+	+	+	+	+	0	0
Mejorar la calidad ambiental de los espacios urbanos	-	-	-	-	+	0	0
Garantizar un modo de transporte con bajo impacto sobre el medio ambiente	-	-	-	-	+	0	0
Garantizar la protección de los recursos naturales	-	-	-	-	-	+	+/-
Potenciar los atractivos naturales y patrimoniales	+	+	+	+	+	0	0
Aplicación de los instrumentos de evaluación medioambiental	+	+	+	+	+	0	+
Aplicación de medidas contra contaminación atmosférica (Estrategia Cambio Climático)	+/-	+	+	0	0		
Proteger los suelos y reducir los procesos erosivos	-	+	-	-	0	0	0
Mantener los rasgos paisajísticos y geomorfológicos del territorio	-	+	-	-	-	0	+/-
Mantener flujos naturales y condiciones para desplazamiento poblaciones animales	-	-	-	+	0	0	0
Proteger los hábitats (de especies amenazadas, de elevada biodiversidad o singulares)	-	+	-	-	0	+	-
Protección de especies silvestres	-	+/-	-	0	0	0	-
Conservar y extender el arbolado	-	+	-	-	-	-	-
Evitar la ocupación de cauces y riberas de la red de drenaje natural del territorio	+/-	+/-	+/-	+/-	-	+/-	+/-
Establecer medidas de protección en REN y Natura 2000 y coordinar actuaciones en espacios naturales	+	+	+	0	0	0	0

Leyenda: 0, no tiene relación o carece de impacto significativo / +, potencial impacto significativo beneficioso (signo positivo) / -, potencial impacto significativo adverso (signo negativo) /?, impacto potencial impredecible.

3.5.1. INDICADORES AMBIENTALES

Las evaluaciones adquieren su utilidad si contribuyen al proceso de toma de decisiones. Por ello, es importante la participación conjunta de las autoridades ambientales y de planificación a lo largo de todo el proceso de evaluación ambiental estratégica. Una vez finalizada la evaluación ambiental, es necesario preparar un sistema que permita el seguimiento del Plan y la evaluación de sus resultados finales.

El objetivo de esta fase será establecer las bases para el seguimiento y evaluación ambiental de la programación estructural. El resultado esperado será la construcción de un sistema que permita el seguimiento ambiental del Plan.

La participación de las autoridades ambientales en esta fase se apoya en el diseño de indicadores ambientales para el seguimiento y evaluación del Plan, y, junto con las autoridades de planificación explicar la forma en que los objetivos de la programación contribuyen al desarrollo sostenible, diseñar un sistema para el seguimiento ambiental de la programación, y participar en el seguimiento y evaluación de la programación.

Las orientaciones para el proceso de seguimiento y evaluación del Plan se derivan de la información de la evaluación ambiental de la situación de partida y del resultado de la evaluación ambiental del Plan. Información básica para ello es:

- situación ambiental de partida
- objetivos del Plan
- acciones previstas para alcanzar los objetivos
- medidas de mayor impacto y recomendaciones para evitarlo y reducirlo

Es entonces cuando se pueden diseñar los indicadores adecuados para el seguimiento y evaluación del Plan. Las etapas anteriores permiten identificar las medidas y las acciones que pueden contribuir a reducir el déficit ambiental, así como la coherencia con las limitaciones y potencialidades de desarrollo sectorial.

Estos resultados permiten realizar una evaluación ambiental del Plan y proponer medidas adecuadas para una mayor integración ambiental. También constituyen una adecuada base de partida para diseñar los indicadores ambientales para hacer el seguimiento y la evaluación del programa.

Para la construcción de estos indicadores deben tenerse en cuenta:

- los indicadores de evaluación y seguimiento referidos a la evaluación previa.
- los requerimientos específicos de control que vienen determinados por la evaluación del potencial impacto ambiental de las medidas, estableciendo los criterios para la evaluación intermedia y la posterior.

La utilización de indicadores se ha convertido en una herramienta clave En el contexto de la a la hora de elaborar bases de referencia, seguir los impactos y evaluar los resultados de los ejes prioritarios y los objetivos del Plan.

Al desarrollar el Plan es fundamental disponer de un conjunto acordado de indicadores que permita realizar el seguimiento del impacto neto de los programas y su posterior evaluación. Los indicadores deben cumplir los criterios siguientes:

- Deben ser representativos de las actividades que pueden llegar a incorporarse al Plan
- Deben poner claramente de manifiesto el impacto de un eje prioritario o de una medida.
- Deben basarse en datos disponibles de inmediato.
- Tienen que poder actualizarse a intervalos regulares durante todo el período de vigencia del Plan.
- Deben tener un nivel y una base de referencia con los que pueda compararse.

Si los indicadores no cumplen esos criterios, no van a poder cumplir su función principal consistente en medir el impacto del programa ni aportar una contribución a las evaluaciones intermedia y ex-post.

Se puede diferenciar entre indicadores de referencia, de resultados y de impacto. Los indicadores de referencia van a ser fundamentales durante el seguimiento y la evaluación ex-post porque permitirán calcular el impacto positivo o negativo del plan sobre el estado del medio ambiente al principio y al final del período de aplicación del plan.

Al seleccionar los indicadores de referencia hay que tener en cuenta que deben estar relacionados con los ejes prioritarios del programa para, así, poder establecer la relación causal entre las actividades desarrolladas en el plan y los cambios que se produzcan con respecto a las condiciones de partida.

Por tanto, a la hora de seleccionar los indicadores de referencia, habrá que centrarse en los recursos medioambientales que pueden verse afectados por el plan ya sea a causa de las inversiones directas en el medio ambiente (infraestructura medioambiental) ya sea a causa de la propia actividad de transporte y los efectos directos que pueda provocar.

Los indicadores de resultados son muy importantes para el seguimiento y la evaluación de los distintos programas del plan porque pueden utilizarse para elaborar metas que permitan medir la contribución de cada programa incluido en el Plan. Fundamentalmente, sirven para comparar la importancia de las actividades realizadas dentro de cada programa con una serie de metas acordadas a partir de las distintas políticas, regionales, nacionales y de la UE.

Los indicadores de impacto se pueden elaborar también de manera que permitan evaluar los impactos directos del plan, adquiriendo con frecuencia la forma de resultados de las actividades que incluye el plan. A continuación se presentan algunas propuestas de indicadores para aplicar en la implementación del Plan.

Tabla 3.4.1.a

Propuesta de Indicadores para la Evaluación del Desarrollo del Plan Regional de Carreteras

INDICADOR REFERENCIA	INDICADOR RESULTADOS	INDICADOR IMPACTO
Espacios Naturales		
Superficie de espacios naturales incluidos en la REN y Red Natura 2000 (provisionalmente declarados LIC. Directiva 92/43/CEE) en relación al Plan. Datos de referencia año 2002	Mantenimiento / incremento niveles iniciales de superficie protegida dentro de la superficie afectada por el Plan.	Deterioro o pérdida de superficies iniciales de espacios naturales incluidos en las redes por desarrollo del Plan (impacto negativo).
Número de Humedales (protegidos o no) en relación al Plan. Datos de referencia año 2002.	Mantenimiento / incremento número inicial de humedales dentro del ámbito de actuación del Plan.	Reducción del número inicial o pérdida de superficie de humedales por el desarrollo del Plan (impacto negativo).
Medidas referidas al Plan recogidas en los planes de gestión de espacios protegidos. Referencias hasta año 2002.	Incorporación e implementación de medidas de protección referidas al Plan.	Incremento de impactos ambientales derivados del Plan no recogidos en planes de gestión (impacto negativo).
Longitud de ríos considerados de buena calidad ambiental en relación al Plan. Datos de referencia año 2002.	Mantenimiento / incremento de longitudes iniciales en relación al ámbito de actuación del Plan.	Reducción o pérdida de longitud inicial de tramos con buena calidad ambiental por el desarrollo del Plan (impacto negativo).
Especies Fauna y Flora		
Número de especies incluidas en catálogo y/o Anexo I de la Directiva 79/409/CEE. Datos de referencia año 2002.	Mantenimiento / incremento de número inicial en relación a espacios afectados por el Plan.	Reducción de número de especies referidas o aumento de especies afectadas por el desarrollo del Plan (impacto negativo).
Número de especies incluidas en catálogo y/o Anexo II de la Directiva 92/43/CEE. Datos de referencia año 2002.	Mantenimiento / incremento de número inicial en relación a espacios afectados por el Plan.	Reducción de número de especies referidas o aumento de especies afectadas por el desarrollo del Plan (impacto negativo).
Patrimonio Histórico		
Número de elementos del patrimonio histórico en ámbito Plan. Datos de referencia año 2002.	Mantenimiento / incremento de número inicial en relación al ámbito de aplicación del Plan.	Deterioro o pérdida de elementos del patrimonio histórico en el ámbito del Plan (impacto negativo).
Impacto ambiental		
Número de proyectos del Plan sometidos a Evaluación de Impacto Ambiental respecto al total. Datos de referencia año 2002.	Aplicación a los casos que obliga la legislación vigente.	Exclusión de proyectos de la obligación de realizar la Evaluación de Impacto Ambiental (impacto negativo).
Porcentaje presupuestario destinado a la prevención y corrección de impactos ambientales dentro de los proyectos incluidos en el Plan (en relación a costes totales por afecciones al medio). Datos de referencia año 2002.	Incremento de valores iniciales.	Reducción / mantenimiento de valores iniciales (impacto negativo).

Tabla 3.4.1.a (continuación)
**Propuesta de Indicadores para la Evaluación del Desarrollo
del Plan Regional de Carreteras**

INDICADOR REFERENCIA	INDICADOR RESULTADOS	INDICADOR IMPACTO
Impacto ambiental		
<p>Porcentaje de la red de infraestructuras, incluidas instalaciones, con desarrollo de sistemas de gestión ambiental.</p> <p>Datos de referencia año 2002.</p>	<p>Incremento de valores de referencia.</p>	<p>Ausencia de desarrollo de sistemas de gestión ambiental en la red de infraestructuras e instalaciones (impacto negativo).</p>
Atmósfera		
<p>Número de municipios en que supera alguno de los límites de contaminación (SO₂, NO_x, CO₂).</p> <p>Datos de referencia año 2002.</p>	<p>Reducción del número de municipios con valores no permitidos. Reducción de niveles de contaminación iniciales.</p>	<p>Incremento de valores de referencia (impacto negativo).</p>
<p>Número de municipios en que se superan los límites de ozono.</p> <p>Datos de referencia año 2002.</p>	<p>Reducción del número de municipios con valores no permitidos. Reducción de niveles de contaminación iniciales.</p>	<p>Incremento de valores de referencia (impacto negativo).</p>
<p>Número medio de episodios en los que se superan los límites.</p> <p>Datos de referencia año 2002.</p>	<p>Reducción del número de episodios con valores no permitidos.</p>	<p>Incremento de valores de referencia (impacto negativo).</p>
<p>Niveles de ruido en espacios urbanos y espacios protegidos.</p> <p>Datos de referencia año 2002.</p>	<p>Reducción de valores de referencia.</p>	<p>Mantenimiento - incremento de valores de referencia (impacto negativo).</p>
Transporte - Socioeconomía		
<p>Número de usuarios del transporte público por carretera.</p> <p>Datos de referencia año 2002.</p>	<p>Incremento del número de personas usuarias</p>	<p>Mantenimiento o reducción de los niveles iniciales (impacto negativo).</p>
<p>Número de pasajeros en vehículo privado.</p> <p>Datos de referencia año 2002.</p>	<p>Incremento del número de personas usuarias.</p>	<p>Incremento de los niveles iniciales (impacto negativo).</p>
Eficiencia energética		
<p>Eficacia energética del transporte medido como porcentaje de desplazamientos pendulares (lugar de residencia - centro de trabajo) respecto al total.</p> <p>Datos de referencia año 2002.</p>	<p>Reducción del número de trayectos pendulares en vehículo privado.</p>	<p>Incremento de los valores iniciales (impacto negativo).</p>

3.6. EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DE PROYECTOS DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS

El Plan desarrolla un extenso catálogo de actuaciones en las que deberán concretarse e incorporarse los criterios medioambientales antes detallados. Es en este marco en el que cobra especial importancia el desarrollo exhaustivo y riguroso de la normativa sectorial de Evaluación de Impacto Ambiental, así como de criterios recogidos en las distintas normas de aplicación referidas al mantenimiento de los criterios de sostenibilidad.

En el Cuadro 3.6.a se muestran, a modo de ejemplo, algunas de las recomendaciones para integrar la variable ambiental en el desarrollo de los proyectos, minimizando el impacto ambiental derivado.

Cuadro 3.6.a Recomendaciones Básicas para la Integración Medioambiental de los Proyectos del Plan	
PRINCIPIO DE INTEGRACIÓN	RECOMENDACIONES BÁSICAS
1 Reducción del uso de recursos no renovables	Menor consumo de recursos no renovables Uso preferente de recursos renovables Uso preferente de materiales reciclados y reutilizados Selección preferente de los medios de transporte público Fomento de la eficiencia energética en diseños y tecnologías
2 Uso de recursos renovables dentro de su capacidad de regeneración	No sobreexplotar recursos naturales Fomentar la regeneración de recursos naturales degradados
3 Uso y gestión consciente de sustancias peligrosas y residuos	Minimizar el uso de materiales tóxicos Minimizar la producción de residuos Fomento de tecnologías de bajo consumo de recursos primarios Gestión cuidadosa de los residuos
4 Mantenimiento y mejora de recursos naturales: hábitats, especies, paisajes	Evitar el daño a especies y hábitats protegidos Fomentar la mejora de hábitats Fomentar el conocimiento y disfrute del patrimonio natural Conservar el paisaje, incluyendo el paisaje cultural (muros, setos, canales, etc.)
5 Mantenimiento y mejora de la calidad de los recursos hídricos y edáficos	Minimizar vertidos al suelo Evitar actividades que puedan causar erosión Fomentar actividades de regeneración de espacios contaminados Minimizar vertidos al agua
6 Mantenimiento y mejora de recursos del patrimonio histórico y cultural	Evitar afecciones a elementos del patrimonio histórico y cultural Incorporar elementos patrimoniales en los proyectos
7 Mantenimiento y mejora de la calidad del medio ambiente local	Minimizar las emisiones atmosféricas Incorporar el factor ruido a la planificación
8 Protección de la atmósfera	Minimizar el consumo de combustibles fósiles Mejorar la eficiencia energética Crear sumideros de CO ₂ Fomentar energías alternativas
9 Formación y educación ambiental	Fomentar los compromisos sobre buenas prácticas ambientales Incluir la formación ambiental en el desarrollo de proyectos
10 Impulso de la participación pública en las decisiones relativas a un desarrollo sostenible	Fomentar la incorporación del público en la toma de decisiones

Tras la aprobación del Plan, si procede, y para el desarrollo de las actuaciones previstas debe considerarse el preceptivo proceso de Evaluación de Impacto Ambiental. La legislación estatal está recogida en las siguientes normas:

- Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental (recogiendo las indicaciones de la Directiva 85/337/CEE relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente).
- Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del RDL 1302/1986.
- Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental (recogiendo las indicaciones de la Directiva 97/11/CE del Consejo, de 3 de marzo, por la que se modifica la Directiva 85/337/CEE).

La legislación de Castilla y León relativa a la Evaluación de Impacto Ambiental se presenta en las siguientes normas:

- Decreto Legislativo 1/2000, de 18 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Impacto Ambiental y Auditorías Ambientales de Castilla y León (que deroga la Ley 8/1994, de 24 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y Auditorías Ambientales y modificaciones posteriores).
- Decreto 209/1995, de 5 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de Castilla y León (se mantiene en vigor en tanto no se oponga al Decreto Legislativo 1/2000).

El desarrollo de la aplicación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental a los proyectos del Plan se convierte en un elemento de garantía de la integración de los objetivos medioambientales en su propio desarrollo. Los proyectos sobre los que obligatoriamente debe aplicarse el procedimiento de evaluación de impacto ambiental en relación con el Plan, están recogidos en la normativa referida.

La Ley 6/2001, establece un nuevo listado de proyectos en los que se debe aplicar el procedimiento de EIA, conforme a lo recogido en la Directiva 97/11/CE. Así el Anexo I recoge los proyectos, públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad que deberán someterse a evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición (art. 1.1). Se relacionan los contenidos de interés en relación al Plan:

Grupo 6. **Proyectos de infraestructuras**

a) *Carreteras:*

- 1ª Construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado.
- 2ª Actuaciones que modifiquen el trazado de autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales preexistentes en una longitud continuada de más de 10 kilómetros.
- 3ª Ampliación de carreteras convencionales que impliquen su transformación en autopista, autovía o carretera de doble calzada en una longitud continuada de más de 10 kilómetros.

Grupo 9. **Otros proyectos**

b) Los siguientes proyectos correspondientes a actividades listadas en el anexo I que, no alcanzando los valores de los umbrales establecidos en el mismo, se desarrollen en zonas especialmente sensibles, designadas en aplicación de la Directiva 79/409/CEE, del Consejo, de 2 de abril, relativa a la conservación de las aves silvestres, y de la Directiva 92/43/CEE, del Consejo, de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, o en humedales incluidos en la lista del Convenio de Ramsar:

4ª Transformaciones de uso del suelo que impliquen eliminación de la cubierta vegetal cuando dichas transformaciones afecten a superficies superiores a 10 hectáreas.

k) Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II, ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, es decir, cuando se produzca alguna de las incidencias siguientes:

1ª Incremento significativo de las emisiones a la atmósfera.

2ª Incremento significativo de los vertidos a cauces públicos o al litoral.

3ª Incremento significativo de la generación de residuos.

4ª Incremento significativo en la utilización de recursos naturales.

5ª Afección a áreas de especial protección designadas en aplicación de las Directivas 79/409/CEE y 92/43/CEE, o a humedales incluidos en la lista del Convenio Ramsar.

Nota: el fraccionamiento de proyectos de igual naturaleza y realizados en el mismo espacio físico no impedirá la aplicación de los umbrales establecidos en este anexo, a cuyos efectos se acumularán las magnitudes o dimensiones de cada uno de los proyectos considerados.

Además la legislación de Castilla y León (Decreto Legislativo 1/2000, de 18 de mayo, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de Impacto Ambiental y Auditorías Ambientales de Castilla y León) incorpora nuevas situaciones en las que se aplicará la norma autonómica de evaluación de impacto ambiental: deberán someterse al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental los proyectos, públicos o privados, consistentes en la realización de obras, instalaciones, o de cualquier otra actividad, siempre que se pretendan ubicar dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, y que se encuentren previstos en la legislación básica del Estado, en los Anexos I y II de la presente Ley, en la legislación sectorial tanto del Estado como de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, o en cualquier otra normativa aplicable a ésta (art. 1.2).

Anexo I. Obras, instalaciones o actividades sometidas a evaluación ordinaria de impacto ambiental

Proyectos de autovías y carreteras que supongan un nuevo trazado, así como los de nuevas carreteras y todos los que se sitúen en espacios naturales protegidos.

Anexo II. Obras, instalaciones o actividades sometidas a evaluación simplificada de impacto ambiental

3.5. Infraestructura

Proyectos de modificación de carreteras que afecten a una longitud mayor de 1 Km, cuando supongan una duplicación de calzada o una variación en planta de su trazado originario superior al 15% de la longitud total del proyecto.

4. Cualquier otra obra, instalación o actividad que, mediante Decreto de la Junta de Castilla y León, se someta a dicho procedimiento por sus potenciales efectos negativos sobre el medio ambiente.

Es interesante destacar la obligatoriedad de someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental por razón de la localización, que establece la norma autonómica:

1. Se establece un régimen especial para aquellas zonas denominadas Áreas de Sensibilidad Ecológica, sobre las que, por sus características naturales, los proyectos o actividades pueden tener una mayor incidencia ecológica.

A estos efectos, son Áreas de Sensibilidad Ecológica los Espacios Naturales declarados protegidos en la actualidad, aquellos que lo sean en lo sucesivo de acuerdo con la legislación de Espacios Naturales; y las Zonas Húmedas y Riberas, catalogadas como Zonas Naturales de Interés Especial. Así mismo son Áreas de Sensibilidad Ecológica las Áreas resultantes como de máxima protección una vez aprobado el Plan de Recuperación de las especies catalogadas «en peligro de extinción»; las Áreas Especiales de Conservación de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y seminaturales y de la flora y fauna silvestres y las zonas de especial protección para las aves de la Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres.

2. Se someterán a evaluación ordinaria de impacto ambiental los proyectos de las actividades relacionadas tanto en el Anexo I como en el II, que vayan a realizarse en Áreas de Sensibilidad Ecológica

Con arreglo a las actuaciones que pudieran producirse en las inmediaciones de Espacios Naturales, la normativa estatal, Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres (que transpone parte de la Directiva 79/409/CEE, del Consejo, de 2 de abril, relativa a la conservación de las aves silvestres) contempla un conjunto de protecciones genéricas que remiten, para los casos de las protecciones más específicas, a las declaraciones concretas de cada espacio natural protegido o a sus planes de ordenación particulares.

Los planteamientos anteriores son ratificados y ampliados en la Ley 8/1991, de 10 de mayo, de espacios naturales de la Comunidad de Castilla y León, en la que además se plantean de forma más detallada y explícita las restricciones y protecciones a respetar y la necesidad de Evaluación de Impacto Ambiental en actividades que así lo exigieran (art. 36, usos autorizables):

1. Se consideran usos o actividades «autorizables» todos aquellos sometidos a autorización, licencia o concesión que afecten al suelo no urbanizable del ámbito territorial del espacio natural y de su zona de protección, no contemplados en los artículos de usos permitidos y prohibidos.

2. Se considerarán usos o actividades «autorizables», pero requerirán someterse a Evaluación de Impacto Ambiental en cada caso:

- Carreteras

La localización y diseño de toda infraestructura sobre un Espacio Natural, debe plantear diversas alternativas sobre la base de una evaluación de impacto ambiental. Únicamente podrán localizarse nuevas infraestructuras en aquellas categorías de zonificación donde no las prohíban las directrices particulares o los instrumentos de planificación, y siempre con las precauciones y limitaciones allí establecidas. En todo caso, se habrá de evitar la alteración de la cubierta vegetal de las zonas adyacentes durante las obras, incluyendo el proyecto las necesarias partidas presupuestarias para la corrección del impacto producido, así como para su adecuación ecológica y paisajística.

En lo que respecta a la protección de hábitats de interés, hay que señalar lo recogido en el Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y la fauna y flora silvestres (que transpone al ordenamiento jurídico español la Directiva 92/43/CEE, del Consejo, de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la flora silvestres). La Red Natura-2000, se encuentra aún en fase de elaboración en el territorio español y su desarrollo futuro corresponde a las Comunidades Autónomas (art. 3 del Real Decreto 1997/95). En todo el proceso de Evaluación Ambiental del Plan se ha considerado la lista de Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) propuestos por la Comunidad de Castilla y León para ser declarados Zonas Especial de Conservación (ZEC) y formar parte de la Red Natura 2000.

Las Medidas de Conservación prescritas para estas áreas, en el artículo 6 del Real Decreto se detallan y en lo que afecta al diseño de PRC se menciona que:

- Las comunidades autónomas deberán fijar las medidas de conservación necesarias mediante los adecuados planes de gestión específicos y las apropiadas medidas reglamentarias, que eviten el deterioro de los hábitats naturales y de los hábitats de especies y las alteraciones con efecto apreciable en los mismos.
- Cualquier plan o proyecto que pueda afectar de forma directa o indirecta a los citados lugares, se someterá a la adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar, de acuerdo a las normas establecidas en la legislación básica ambiental y las normas adicionales de protección dictadas por la comunidad autónoma, con el objetivo de conservar dicho lugar.

Tras el examen de las conclusiones del análisis ambiental, la comunidad autónoma sólo manifestará su conformidad con dicho plan o proyecto tras haberse asegurado que no causará perjuicio a la integridad del lugar en cuestión y si procede, tras haberlo sometido a información pública.

Si a pesar de unas conclusiones negativas de la evaluación de las repercusiones sobre el lugar, y a falta de alternativas, debiera realizarse el plan o proyecto, siempre por razones imperiosas de interés público de primer orden (relacionados con la salud humana, la seguridad pública o de consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente), las Administraciones deberán tomar las medidas oportunas de protección y corrección, y las compensatorias necesarias para asegurar la coherencia del Natura 2000, informándose de ello al Estado y a la Comisión Europea.

En lo que respecta a las áreas ZEPA, en la Directiva 79/409/CEE se explicitaba que los estados miembros han de tomar las medidas necesarias para preservar, mantener o restablecer una diversidad y una superficie suficiente de los hábitats de importancia para las aves, contemplados en la misma.

Así, en el Art.3.2 menciona que la preservación, el mantenimiento y el restablecimiento de los biotopos de los hábitats impondrán en primer lugar las medidas siguientes:

- a) creación de zonas de protección;
- b) mantenimiento y ordenación de acuerdo con los imperativos ecológicos de los hábitats que se encuentren en el interior y en el exterior de las zonas de protección;
- c) restablecimiento de los biotopos destruidos;
- d) desarrollo de nuevos biotopos.

Asimismo, en el Art.4.4. se pide a los estados miembros que tomen las medidas adecuadas para evitar dentro de las zonas de protección mencionadas, la contaminación o el deterioro de los hábitats, así como las perturbaciones que afecten a las aves, en la medida que tengan efecto significativo respecto a la preservación de su supervivencia y reproducción en su área de distribución.

Finalmente, la ratificación del convenio de RAMSAR sobre la protección de humedales de importancia ecológica, implica también el respeto de un conjunto de restricciones a la hora de afectar alguna de las áreas incluidas en su lista. Del mismo modo las zonas incluidas en el Catálogo de Zonas Húmedas de Castilla y León, significan una restricción a las actuaciones que puedan significar la desecación, deterioro o contaminación de los mismos, acogiéndose al régimen jurídico general establecido en la Ley de Espacios Naturales, la Ley de Aguas y el Reglamento del Dominio Hidráulico.

3.7. DEFINICIÓN DE ACCIONES EN LOS PROYECTOS DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS

Se desarrollan a continuación los capítulos que recogen los aspectos que deberán considerarse en la evaluación de impacto ambiental de los proyectos que constituyen el contenido del PRC. Todos estos aspectos deben ser considerados en el procedimiento de evaluación medioambiental para poder garantizar la aplicación correcta de la normativa vigente, así como la incorporación de la dimensión medioambiental en la implementación del Plan.

Dentro de las directrices para la ordenación del territorio de Castilla y León, se establece la necesidad de contemplar la creación de infraestructuras desde un punto de vista integral, que prevea todas las variables definitorias del territorio y no sólo las que definen el modelo basado en el binomio oferta-demanda. El Plan Regional de Carreteras de 1992, recogía entre las nuevas directrices, demandas reclamadas por la Sociedad y en razón de la experiencia acumulada, el respeto y conservación del medio ambiente. Esta demanda se ha convertido en el momento de la elaboración del Plan Regional de Carreteras 2002-2007 en un eje definitorio de sus contenidos. En el periodo entre ambos planes se ha producido la incorporación plena de la componente ambiental y los objetivos establecidos en este sentido por los diferentes órganos de gobierno de Castilla y León.

De todo ello se deduce que, desde este nuevo enfoque, la implantación y desarrollo de una red regional de carreteras, como la que se está planificando, no deba implicar la aparición de impactos ambientales significativos, ni un menoscabo de la calidad ambiental del territorio o de sus posibilidades de mejora. Por ello el desarrollo de la Red propuesta debe apoyarse, en gran medida, en la red viaria existente y adaptar su diseño a las características de los diferentes enclaves de interés natural de Castilla y León, minimizando las demandas medioambientales.

En los epígrafes anteriores se han definido las características medioambientales del territorio castellano-leonés susceptibles de condicionar la implementación de un conjunto de propuestas de construcción, mejora y conservación de carreteras. Entre los factores condicionantes se han considerado el conjunto de espacios naturales de interés y el hábitat de las especies consideradas como de especial interés de cara a su conservación dentro de la región. A su vez, estas especies son indicadoras de unas condiciones del medio favorables a su presencia por lo que sus áreas de distribución potencial también se han considerado al establecer las propuestas finales que integran el Plan. También se ha establecido el marco normativo al que debe ajustarse el Plan.

El propósito de los siguientes epígrafes es la definición de las principales fases y actuaciones inherentes a la ejecución y explotación de las carreteras propuestas en el Plan así como los impactos ambientales potenciales que pueden derivarse. La diversidad de actuaciones propuestas obliga a establecer una definición genérica de las fases y acciones que las integran, destacando los efectos más significativos. Las acciones del proyecto que se han considerado, diferenciando entre la fase de construcción o de explotación, con aptitud para producir impactos sobre diferentes variables del medio, de forma directa o indirecta, se describen a continuación.

Fase de Construcción

Expropiación de los terrenos

Referida a los terrenos sobre los que se asentarán las nuevas carreteras o las actuaciones previstas para su mejora y su conservación. Dependiendo de la distribución de las propiedades y de los usos predominantes en el territorio puede llegar a significar un cambio de usos del suelo y de titularidad cuya repercusión sobre el medio socioeconómico puede ser muy significativa.

Obras auxiliares y de instalación

Se consideran bajo este epígrafe las áreas destinadas a infraestructuras e instalaciones básicas necesarias dentro de la obra: almacenes, áreas de acopio de materiales, servicios de personal, oficinas, parque de maquinaria y otras de similares características, que requieren la ocupación y preparación de terrenos incluyendo movimientos de tierra adicionales.

Dependiendo de las características del territorio y más concretamente de aspectos como la disponibilidad de suelo, el relieve, la geotecnia u otros requerimientos específicos para la realización de la infraestructura, la ubicación precisa de este tipo de áreas juega un papel muy importante en la valoración de la cuantía e importancia de los impactos, pudiendo representar en conjunto, al menos durante la fase de obras, una incidencia medioambiental de similar magnitud a la que genera el propio proyecto de construcción de la nueva carretera.

Pistas y accesos adicionales

En la mayor parte de las ocasiones en que la infraestructura es de nueva creación y en los entornos rurales se hace necesaria la construcción de pistas de acceso al tajo de obra, que conecten con el viario de la zona, por las que habrá de circular la maquinaria pesada y los vehículos de transporte de materiales. También suele ser necesaria la mejora de algunas pistas o carreteras ya existentes, para que sean capaces de dar paso a un volumen de pesados como el que se suele generar en obras de este tipo.

En las carreteras que se ejecutan en terrenos accidentados, estas pistas se presentan en los tramos donde la vía no discurre en túnel, concentrándose especialmente en aquellos puntos donde se emplazan las embocaduras de los mismos, debido a la gran cantidad de material a trasladar, como consecuencia de las obras de excavación. En estos mismos terrenos, las áreas donde se proyecta la construcción de viaductos suelen generar una necesidad de apertura de pistas, especialmente concentrados alrededor de los puntos de emplazamiento de los pilares.

Despeje y desbroce

Eliminación de la cubierta vegetal y de las diferentes comunidades presentes tanto en las áreas ocupadas por la propia infraestructura, como en los terrenos ocupados por las demás infraestructuras asociadas.

En infraestructuras lineales, a la hora de evaluar la extensión afectable por la obra habrá de contabilizarse la superficie de la banda de ocupación de la vía, más las cunetas y los derrames de los taludes existentes y áreas de sombra de viaductos, en las que lo común es desbrozar una franja a todo lo largo de las mismas.

Movimiento de tierras

Engloba los procesos de excavación y relleno para la explanación, generándose taludes de desmonte y terraplén. Los rasgos geomorfológicos del entorno sobre el que se desarrolle la infraestructura pueden determinar la necesidad de practicar un elevado número de movimientos de tierra, algunos de ellos de notable desarrollo que constituirán uno de los principales aspectos condicionantes del impacto sobre el medio receptor.

A priori, y siempre que se realicen de forma correcta, son preferibles ambientalmente los trazados en túnel frente a los que se desarrollan generando fuertes desmontes y terraplenes. En la realización de esta fase de obra es previsible la utilización de explosivos para la ejecución de las excavaciones, y por supuesto, la continua utilización de maquinaria de excavación y el tránsito de pesados, asociados al transporte de materiales.

Plantas de hormigonado y asfaltado

Tanto en el momento de realizar las obras de fábrica y otras estructuras, como más adelante cuando se proceda al afirmado de la superficie de rodadura, se hará necesaria la instalación de plantas de obra en las que se realicen estos procesos. Para que el impacto sea el menor posible, siempre se tratará de ubicarlas en suelos que más tarde serán ocupados por la infraestructura, o en áreas de escaso valor ambiental.

Tránsito de maquinaria pesada

Sobre todo en los casos en que se prevea la generación de una gran cantidad de materiales excedentarios procedentes de la ejecución del proyecto, este habrá de ser transportado en gran parte, ya sea para su utilización en otro lugar de la obra o para su ubicación en vertederos. Este transporte de materiales además de los movimientos de materias primas y personal puede generar un tráfico de vehículos pesados que entorpecerá la circulación en las vías locales, durante el tiempo que dure la obra, con los consiguientes perjuicios para la comodidad y seguridad viales de las carreteras afectadas.

Con el fin de prever alteraciones y molestias al usuario habitual del sistema de circulación local es necesario prever las contingencias asociadas al desarrollo de la obra así como plantear la necesidad de mejorar el viario tras las alteraciones que puede sufrir debido al paso de la maquinaria pesada asociada a la obra.

Generación de áreas de préstamo y vertederos

Estos dos tipos de áreas se hacen necesarias en el caso de obras con balances de tierras descompensados. Los volúmenes de materiales excedentes suelen ser ubicados preferiblemente en lugares cercanos al punto donde se extrajeron aunque a veces se hace

problemático la ubicación de los sobrantes, sobre todo en zonas de relieve abrupto, gran valor ecológico o entornos urbanos. Los préstamos de material para el relleno de terraplenes o estructuras plantean similar problemática en cuanto a su ubicación que la que producen los vertederos.

En ambos casos, la ubicación, dimensiones, procesos constructivos y de restauración deben estar convenientemente diseñados ya que una realización incorrecta puede llegar a generar un impacto superior al de la construcción de la propia infraestructura.

Servicios asociados a la infraestructura

Pueden ser de muy diversa índole dependiendo del tipo de infraestructura: Terminales y zonas de recepción de viajeros, de equipajes y mercancías, áreas de descanso y restauración, peajes... Dentro del proyecto inicial se deben considerar estas zonas y plantear todas las alteraciones producidas no sólo por su desarrollo constructivo sino también por su explotación.

En general, y desde el contexto general del desarrollo de una infraestructura de transporte, se trata de una serie de acciones puntuales pero cuya magnitud requiere una consideración aparte de los impactos que produce la obra principal, sobre todo teniendo en cuenta que suelen presentar impactos muy distintos y que pueden verse no sólo añadidos sino complicados de modo sinérgico con los que se dan por parte de la obra principal.

Construcción de estructuras y obras de drenaje

Son obras singulares dentro de las infraestructuras lineales de transporte y sirven para facilitar la permeabilidad territorial a distintos niveles que la obra proyectada, la conexión con el viario rural, las rutas tradicionales de paso, las vías pecuarias así como salvar los principales cauces interceptados.

En el caso de determinadas actuaciones sobre cauces, es necesario valorar si el dragado, la canalización y el entubado en muchos casos, de parte de los mismos son aceptables constructiva y ambientalmente frente a soluciones en viaducto o, incluso las modificaciones de trazado. Estas actuaciones en los canales de drenaje naturales, junto a otros movimientos de tierras en las cuencas, pueden generar, especialmente en lugares con elevados riesgos de erosión o elevada escorrentía, un deterioro de la calidad de las aguas, así como un cambio en el flujo de los caudales y en los procesos de erosión-sedimentación.

Para la restitución del esquema de drenaje es necesario diseñar los oportunos órganos de desagüe en cuyo dimensionamiento deben haberse calculado caudales circulantes en períodos de retorno de 500 años, en el caso de viaductos, y 100 años para pequeñas cuencas, con menor entidad hidrológica.

Explanación y afirmado

Preparación del terreno y de la plataforma de las carreteras para la posterior disposición selectiva de materiales sobre la plataforma y las labores de extendido del firme elegido. Estas acciones pueden suponer una dificultad añadida al tráfico de las zonas aledañas en el caso de vías destinadas al tráfico rodado.

Vertidos accidentales

En cualquier proceso constructivo de la magnitud de los considerados, existe un riesgo potencial de escape de sustancias contaminantes del tipo de aceites, combustibles, coladas de hormigoneras, aguas de lavado de máquinas de perforación, procesos de cimentación, etc. Estas afecciones son de aparición previsible en zonas específicas de la obra como las zonas de acopio de materiales y parques de maquinaria por lo que no es deseable que se ubiquen en las cercanías de cauces de agua o acuíferos, ya que pueden producir afecciones indeseables y de importancia.

Generación y destrucción de empleo

Un hecho intrínseco a la ejecución de proyectos de la magnitud de las infraestructuras de transporte, es la generación de empleo directo durante el proceso de ejecución del mismo y, en mucha menor medida, durante su explotación. En el otro extremo estaría la necesidad de considerar la destrucción de puestos de trabajo asociada a la aparición de una nueva infraestructura sobre un territorio sobre el cual se pueden producir fuertes cambios de uso.

Fase de Explotación

Presencia de la infraestructura

Finalizada la fase de construcción, la carretera comienza su periodo de operación y explotación con la apertura al tráfico rodado. Su presencia una vez acabada significa también un conjunto de impactos positivos referidos a la mejora de la accesibilidad y comunicaciones, e impactos negativos, entre los que destacan la intrusión paisajística y el efecto barrera.

Señalización, iluminación y balizamiento

Se trata de la colocación de todo el conjunto de elementos que facilitan, dirigen y aseguran la circulación de los vehículos. Los impactos adicionales pueden tener una cierta importancia en el entorno circundante en lo referente a la intrusión visual de ciertos elementos y sobre todo de la iluminación, que puede ser un factor adicional de modificación del entorno visual de la carretera.

Cerramientos

El vallado perimetral que suele cerrar totalmente las carreteras (autopistas y autovías) y los perímetros de las zonas de servicios tiene como función imposibilitar el acceso directo e incontrolado a las mismas de personas, vehículos y animales. Cumple pues una función de seguridad, pero al mismo tiempo plantea problemas de permeabilidad territorial, tanto para los habitantes del lugar como para la fauna local. Este aspecto adquiere especial importancia cuando se produce la fragmentación de un hábitat y se impide el acceso de la fauna a recursos fundamentales del territorio.

Tráfico

En el caso de carreteras, autovías y autopistas, los vehículos usuarios de la vía, ejercen una presión sobre el entorno que es directamente proporcional a sus características y a la densidad del tráfico. En el proyecto deben incluirse aproximaciones a los valores de tráfico para el horizonte de puesta en marcha de la carretera y una previsión de evolución en un periodo lo suficientemente largo como para justificar la necesidad de la propia vía. Como ejemplos de afecciones debidas al tráfico rodado se pueden mencionar: la emisión de contaminantes, el aumento de los niveles sonoros, el riesgo de accidentes y atropellos, etc.

Riesgo de accidentes

A pesar de tratarse de un factor con una probabilidad baja de ocurrencia, debe considerarse el riesgo de accidentes que puedan generar algún tipo de daño al medio ambiente, tales como: derramamiento de sustancias tóxicas y peligrosas derivadas de accidentes de los vehículos que las transporten; riesgo de atropello o colisión con la fauna silvestre (factor discriminante a la hora de considerar las afecciones de cada obra concreta); etc.

Conservación y mantenimiento

Durante la fase de operación de las carreteras se hace necesario el mantenimiento y conservación de las superficies de tránsito y despegue para asegurar un buen estado de uso y función. Muchas de las actividades de este tipo, como la limpieza de cunetas y pasos de fábrica, tendrán un carácter positivo, sin embargo, el uso de herbicidas o de sales fundentes en caso de heladas, representan agresiones significativas para el entorno de la vía.

Estas acciones junto con otras más específicas propias de cada obra son causa de un conjunto de efectos producidos sobre las distintas variables medioambientales que han de describirse en el inventario de las zonas afectables por los proyectos. Es por ello que se hace necesario el establecimiento de un conjunto de parámetros para cada una de las mencionadas variables que servirán como indicadores de los impactos potenciales del proyecto. El cruce de las acciones del proyecto con las variables ambientales o indicadores de cambio, constituirá la base de la identificación y valoración de los impactos ambientales derivados del proyecto, sirviendo de referencia definitiva para la definición de alternativas menos impactantes para el medio.

3.8. IDENTIFICACIÓN DE EFECTOS MEDIOAMBIENTALES DE LOS PROYECTOS DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS

Los efectos sobre el medio ambiente generados por los proyectos de nuevas carreteras y conservación y mantenimiento de las existentes, recogidas en el Plan Regional de Carreteras, presentan características muy diversas lo que incorpora un alto grado de incertidumbre a la previsión de impactos ambientales derivados de su ejecución. La respuesta de los diferentes ecosistemas afectados a las alteraciones generadas es poco previsible, dado que existen mecanismos homeostáticos y respuestas no lineales que implican desviaciones, de tipo cualitativo y cuantitativo, difíciles de evaluar. La larga experiencia resultante de la evaluación de numerosos proyectos de carreteras permite el establecimiento de un listado extenso de efectos identificados asociados a la implementación de estas infraestructuras lineales.

La descripción de las principales alteraciones ambientales derivadas de las actuaciones del Plan Regional de Carreteras sólo servirá de guía general para su profundización posterior en fases más avanzadas de definición de los diferentes proyectos, debiendo definirse con precisión en cada proceso de evaluación de impacto ambiental correspondiente a cada proyecto individualizado.

Clima

Las carreteras pueden producir cambios microclimáticos de pequeña envergadura en los alrededores de la vía, debido a la distinta reflectancia del asfalto respecto a la superficie original sin modificar, como resultado de la eliminación de la vegetación. En el caso de la ejecución de un proyecto de carretera que implica importantes modificaciones del terreno atravesado, pueden tener mayor significación los cambios mesoclimáticos generados por la formación de pasillos entre valles o efectos barrera sobre el régimen local de vientos, como pudiera ocurrir al seccionar perpendicularmente una cadena montañosa. Son difíciles de estimar, pero evaluables a nivel cualitativo si se estudia detalladamente el terreno en la fase de comparación de alternativas.

Calidad de aire

La contaminación atmosférica es también uno de los problemas propios asociado al funcionamiento de carreteras. Durante la fase de obras ?con motivo de los movimientos de tierras, transporte de materiales, explotación de canteras, etc.? se produce un incremento en la emisión de partículas sólidas que temporalmente pueden provocar niveles altos de partículas en suspensión y sedimentables. Se trata sin embargo, de un impacto de carácter muy puntual en el espacio y en el tiempo, que puede ser atajado de forma muy eficaz con las medidas corrección.

En el caso de la emisión de contaminantes químicos por los automóviles, asociados a los gases de escape de la combustión de carburantes, la incidencia principal sobre la salud humana se produce en las áreas urbanas y periurbanas, en las que se generan efectos de tipo sinérgico con otros contaminantes, llegándose a superar los niveles tolerables de contaminación. La difícil previsión de éste aspecto obliga a considerar con rigor la legislación vigente y los niveles aceptables para la salud humana. En otros epígrafes se refieren las afecciones significativa previsible sobre vegetación y fauna.

Ruido

El impacto acústico en la fase de construcción de la carretera (o en las obras asociadas a su mejora) puede tener un carácter puntual (voladuras) o continuo (incremento del tráfico de maquinaria pesada y camiones). En la fase de explotación, los efectos son de tipo continuo o de marcada regularidad.

Las alteraciones sobre las poblaciones afectadas se han estudiado con detalle variando entre ligeras molestias hasta la interrupción de la actividad humana. Es importante resaltar que el organismo humano, superados ciertos niveles de ruido, no es capaz de adaptarse aunque se produzca una aparente habituación a tales situaciones. Los efectos psicológicos generados pueden ser muy graves (contribución al desarrollo de enfermedades de los sistemas cardiovascular y digestivo, perturbaciones del sueño y del descanso, efectos perniciosos sobre la audición, desde la fatiga auditiva y sordera temporal hasta la pérdida permanente de audición), pudiendo producirse también efectos reflejos sobre el sistema nervioso central, el vegetativo y sobre funciones vitales (endocrinas, inteligibilidad y confort de las conversaciones) y sobre el aprendizaje y la concentración, e incluso efectos sobre el comportamiento cotidiano del tipo de la pérdida de calidad del espacio público (abandono del reposo y disminución de las visitas). Por todo ello, el estudio del ruido generado por la nueva carretera se convierte en una exigencia para minimizar posibles impactos derivados mediante la aplicación de medidas correctoras específicas.

Relieve y geomorfología

Principalmente, la construcción de nuevas carreteras y la modificación de las características geométricas de las existentes pueden generar un aumento de los riesgos de inestabilidad de las laderas con aumento de los procesos erosivos, así como la destrucción de posibles puntos de interés geológico o paleontológico. Ambas alteraciones son debidas generalmente a los movimientos de tierras y explotación de áreas de préstamo de materiales, o a la creación de áreas de vertido de materiales sobrantes, pudiendo ser evitadas con un correcto diseño de los proyectos, considerando la naturaleza litológica del sustrato, diseñando taludes apropiados y evitando los yacimientos con su identificación previa.

Suelos

El medio edáfico puede verse alterado por la destrucción directa de suelos de importancia y con valor agrológico, y por la compactación debida a la construcción de la vía y los movimientos de tierras asociados, cuya magnitud depende de la superficie destruida y de la calidad edáfica de las superficies ocupadas y afectadas por las obras y actividades asociadas.

La pérdida de la capacidad agrológica de los suelos debe valorarse en el caso de suelos productivos de interés, ya que puede producirse la acumulación de contaminantes transmitidos por aire o aguas de escorrentía, especialmente en los casos en que se presenten metales pesados producidos por el tráfico rodado.

Es fundamental atender a medidas que eviten los procesos erosivos, tanto el arrastre de materiales, como la reducción de la capacidad de infiltración del suelo por deposición de materiales finos arrastrados. Hay que valorar adecuadamente la eliminación de la vegetación para la construcción, mejora y conservación de la carretera, previendo los procesos erosivos asociados a la pérdida de cobertura vegetal.

Hidrología e hidrogeología

La construcción de nuevas carreteras suele implicar la desviación de caudales, temporal o permanentemente, la impermeabilización de superficies, la erosión hídrica debido al movimiento de tierras, el arrastre de partículas y contaminantes, vertidos accidentales y otros impactos que pueden implicar cambios en los caudales, los flujos de circulación o la calidad de las aguas. Una de las alteraciones del flujo hidrológico, tanto superficial como subterráneo, más importante suele ser el denominado efecto barrera-presa, principalmente cuando afecta a áreas de recarga de acuíferos, aislándolas de áreas de escorrentía asociadas. La desviación de los caudales puede significar un cambio en los sistemas de escorrentía con repercusión a distintos niveles en los procesos de erosión-sedimentación, vegetación ripícola, etc.

La construcción de nuevos viarios puede producir alteraciones en la dinámica fluvial, en la recarga de los acuíferos o en la calidad de las aguas debidos a:

- Alteración de las características de la escorrentía, derivados de cambios en las características físicas del sustrato, por impermeabilización fundamentalmente y por los movimientos de tierras.
- Alteración de la relación entre las fluctuaciones freáticas, el suelo y la vegetación, que puede implicar tanto sequías como encharcamientos temporales o permanentes del suelo y los consiguientes efectos en vegetación y fauna.
- Cambios en los procesos erosivos y de sedimentación.
- Interrupciones de la corriente de aguas subterráneas por comprimir los suelos y rocas subyacentes y reduciendo su permeabilidad.
- Reducción de la recarga de acuíferos por impermeabilización de la superficie.
- Disminución del nivel freático por extracción de materiales de construcción.
- Alteración de la calidad de las aguas por sólidos en suspensión, productos químicos, residuos, alquitranes, aceites, detergentes, carburantes, aguas residuales y otros.

Vegetación

La construcción de una carretera implica la destrucción directa de las comunidades vegetales interceptadas. En el caso de las áreas asfaltadas implica la no regeneración de las mismas y en el caso de las superficies de taludes suelen ser colonizadas por especies vegetales pioneras cuando no se realiza una colonización artificial mediante plantaciones. La magnitud del impacto se asocia con el valor de la vegetación original y la superficie ocupada, pudiendo presentarse situaciones de especial gravedad cuando aparecen formaciones de alto valor para la conservación, como en el caso de existir especies endémicas.

La generación de áreas de depósito y vertido de materiales, y de los préstamos de obra, produce un impacto más localizado pero también de importancia por la dificultad de la recolonización espontánea, por lo que se hace imprescindible el diseño de medidas apropiadas de restauración vegetal.

Los efectos indirectos o secundarios son más difíciles de evaluar, como son el aumento de las inmisiones de óxidos de nitrógeno, plomo y otros contaminantes químicos. Esta alteración adquiere una relevancia especial en tramos del viario con alta densidad de tráfico y rodeadas de vegetación y cultivos, pudiendo iniciarse los procesos de necrosis, clorosis o pérdida de la productividad, siendo especialmente peligroso el fenómeno de bioacumulación de plomo en los cultivos de consumo humano localizados en el entorno inmediato de las carreteras.

Otros efectos secundarios son los asociados a los cambios microclimáticos con efectos a medio plazo sobre la vegetación, como los producidos por la comunicación de valles o los debidos a la interceptación de cursos fluviales y acuíferos que pueden acarrear la pérdida de humedad en el sustrato y afectar a la vegetación freatofita. La utilización de herbicidas y sal para el mantenimiento de las vías, el incremento de riesgo de incendios o el incremento del efecto de compactación asociado al pisoteo, pueden afectar significativamente a la vegetación colindante a la carretera, especialmente en los tramos del viario que discurren por enclaves con vegetación de interés para la conservación o espacios con formaciones bien conservadas y más vulnerables a la modificación. En este sentido, es imprescindible considerar con detalle las afecciones producidas en espacios protegidos o de interés para la conservación, siendo un referente básico las consideraciones establecidas en la Directiva de Hábitats.

Fauna

Las alteraciones previsibles sobre las comunidades animales, guardan una estrecha relación con las producidas sobre la vegetación que caracteriza los hábitat que ocupan. La destrucción de los hábitat, bien directa por la construcción de la carretera, bien indirecta a través de la eliminación de la vegetación, implica una pérdida de los lugares de refugio de la fauna y de sus espacios de alimentación, aspecto especialmente grave en el caso de poblaciones aisladas o de interés científico.

El efecto barrera que producen las carreteras en los desplazamientos territoriales de la fauna, puede interferir de forma grave en los ciclos vitales de determinadas especies de anfibios (impidiendo el acceso a zonas húmedas donde realizar su reproducción), reptiles y mamíferos.

En el caso de la fauna acuática, los cambios de caudal, la ocupación y desvío de cauces, o la pérdida de calidad de las aguas, implican un importante deterioro del hábitat fluvial y en muchas ocasiones un efecto de barrera, que pueden llegar a ser graves en el caso de la presencia de especies piscícolas migradoras.

Los enclaves reproductivos pueden llegar a ser abandonados de forma temporal durante la obra, o de forma definitiva, así como ciertos enclaves vitales como comederos o puntos de reposo, siendo en muchos casos de difícil sustitución por otras áreas del entorno, resultando de vital importancia el respeto a zonas de especial interés para la fauna, como las ZEPA. El aumento de la accesibilidad a muchas zonas antes aisladas, incrementándose la frecuentación y la presión cinegética, implica también un importante impacto para determinadas especies.

Por otro lado, los agentes contaminantes pueden provocar alteraciones en un entorno más o menos amplio, aunque existen numerosas medidas correctoras de posible aplicación que reducen significativamente los niveles de emisión, evitando afecciones significativas en los hábitat faunísticos.

El ruido constituye un problema grave sobre la fauna, comparables a los producidos sobre la calidad de vida humana. Las alteraciones del sistema nervioso (estrés o alteraciones del comportamiento) pueden llegar a ser muy graves, como es el caso de especies sensibles que pueden verse desplazadas de su hábitat reproductor, pudiendo originarse importantes desplazamientos faunísticos en las especies silvestres. En la fauna doméstica, sin posibilidad de movimiento, el ruido puede producir reducciones significativas de la productividad.

Paisaje

Constituye un factor de calidad de vida percibido por la población (de forma cada vez más notable), que opera como elemento perceptivo aglutinante de las cualidades físicas, biológicas y socioeconómicas del medio, y por tanto de la calidad ambiental del entorno. Requiere de medidas específicas de protección y conservación en los proyectos de carreteras, debiendo constituir una variable clave en la determinación de la capacidad de acogida del territorio a las actuaciones del Plan.

En el caso de las carreteras (infraestructuras lineales), hay que considerar la introducción de líneas y patrones rectilíneos sobre el paisaje, generalmente discordantes con la morfología ondulada y sinuosa del terreno, además de los importantes contrastes cromáticos con el entorno por el color de la vía y la eliminación de una franja de vegetación y alteración del suelo. La iluminación nocturna es un aspecto a tener en cuenta en la alteración del paisaje.

Los grandes movimientos de tierra representan la creación de nuevas superficies artificiales y planas, rompiendo las formas naturales del relieve y generando nuevas formas de paisaje. Junto a ellos, la generación de áreas denudadas para la toma de préstamos o de áreas de depósito de sobrantes constituyen, en ocasiones, impactos más graves que los derivados de la propia carretera.

Las alteraciones paisajísticas dependen de la fragilidad que presente el entorno o de la pérdida de sus características originales frente a determinadas actuaciones. La fragilidad depende de factores biofísicos (relieve, estructura y diversidad de la vegetación), de factores de visualización (tamaño, forma, complejidad de la cuenca visual, escala, etc.) e incluso de las características histórico-culturales, así como de la accesibilidad visual y de la frecuentación de pública del entorno de la carretera. Todos estos factores deben ser considerados en el proceso de selección de alternativas, así como en el diseño de la carretera y establecimiento de las medidas correctoras.

Sistema territorial

La construcción de una nueva carretera, o el cambio significativo de las características de la red, implica la remodelación profunda del sistema territorial existente debido a dos factores antagónicos: creación de nuevos accesos que mejoran la interconexión territorial y el efecto de barrera.

En el caso de áreas activas, la accesibilidad potenciará ese dinamismo, pero, por el contrario, cuando las áreas son de tipo regresivo, el efecto es el opuesto, pues posibilita los traslados rápidos hacia puntos más activos. En general se suele favorecer algún tipo de desarrollo local,

que repercute las relaciones interterritoriales y la modificación de las áreas de influencia de los equipamientos, servicios y otras dotaciones.

Es imprescindible valorar los cambios de uso del suelo que se generan con la construcción de la carretera, tanto por ocupación de espacios como por las nuevas demandas que genera la creación de un nuevo viario. También se altera la distribución de los núcleos de población y los focos de atracción urbanística. Se requiere un análisis de la modificación coordinada del conjunto de la red viaria para evitar que se interrumpan gravemente determinadas vías de comunicación, que se incrementen los tiempos de viaje o se alteren las condiciones de conducción, así como que se afecten vías agropecuarias, caminos tradicionales, etc.

El planeamiento urbanístico debe ser revisado para garantizar el ajuste de las actuaciones propuestas por el Plan a los requisitos establecidos, debiendo preverse las modificaciones que una nueva carretera o la mejora de una existente introduce en las relaciones intramunicipales, para evitar contradicciones con los objetivos del planeamiento municipal.

Población

La construcción o mejora de carreteras puede producir variaciones significativas en la estructura demográfica derivada de la modificación de las relaciones económicas existentes en un área (generación de empleo, movimientos poblacionales, generación de nuevas oportunidades de desarrollo, etc.). Pueden generarse demandas importantes de mano de obra que producen flujos nuevos de población.

Hay que evaluar correctamente el efecto barrera que genera la carretera en los núcleos de población. También las alteraciones de las condiciones de vida y salud de la población, asociados al incremento de emisiones contaminantes, ruido, accidentes, etc.

Factores socioculturales

El proyecto de carretera debe evaluar la incidencia sobre los servicios e instalaciones públicas existentes en su entorno, que pueden ver modificada su funcionalidad (escuelas, hospitales, espacios de recreo, etc.). Por otro lado, la creación de nuevos servicios asociados a la nueva carretera puede mejorar el conjunto de prestaciones a la población local.

La modificación del modo de vida rural puede generar un impacto significativo en las áreas más aisladas con estructuras socioterritoriales con menor capacidad de respuesta ante la irrupción de nuevos usos.

La protección del patrimonio histórico debe considerarse con detalle en los proyectos del Plan, debiendo mantenerse una vigilancia permanente en las actuaciones previstas para evitar afecciones a yacimientos, elementos etnológicos, caminos tradicionales, vías pecuarias, etc.

Sectores productivos

La creación de nuevas carreteras y la mejora global de la red puede generar alteraciones significativas sobre el sector primario: cambios de uso, expropiaciones, pérdida de productividad, alteración de la red de riego y la prestación de otros servicios, reducción de accesibilidad a las parcelas cultivadas, dificultades para el tránsito de maquinaria agrícola y ganado, etc.

La afección generada sobre el sector industrial debe caracterizarse para cada tipo de industria, a la que afectan de forma diferente el aumento de la accesibilidad, la mejora de los desplazamientos y el transporte de materiales y mercancías, la reducción de los tiempos de comunicación, etc.

La creación de empleo en el sector de la construcción es un punto fuerte de la construcción, mejora y conservación de carreteras. La mejora económica de las poblaciones locales generada por el incremento de la demanda de empleo durante la construcción puede mantenerse con la generación de nuevas relaciones económicas (incluido el sector terciario) derivadas del funcionamiento de la vía y su mejor integración en la red regional.

3.9. IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES DE LOS PROYECTOS DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS

En el presente apartado se trata de definir las incidencias medioambientales más relevantes asociadas al desarrollo del Plan Regional, como interacción entre el medio receptor y las acciones asociadas al desarrollo de las actuaciones proyectadas.

Se ha elegido como base de análisis la estructura tradicional utilizada en los Estudios de Impacto Ambiental, dado que será a lo largo del proceso de Evaluación del Impacto Ambiental cuando habrán de salir a relucir las mencionadas repercusiones. Servirá por ello de modelo esta evaluación genérica y de plantilla de revisión que deberá validarse en cada caso concreto de actuación.

Una vez analizado el medio receptor del Plan, y conocidas las principales características ambientales de la comunidad de Castilla y León, se han inventariado las singularidades ambientales del mismo, cartografiándose las principales Áreas de sensibilidad que se podrían ver afectadas por las actuaciones de generación de infraestructuras asociadas al mismo. Estas áreas de sensibilidad estudiadas han sido aquellas más susceptibles de condicionar el desarrollo de las infraestructuras de este tipo, como son los espacios naturales de interés, los hábitat de las especies consideradas como de especial interés de cara a su conservación o sus áreas de distribución.

Por otra parte, como es necesario para cualquier análisis de repercusiones o impactos, se definieron, con la profundidad posible en un análisis de ámbito general como el presente, las acciones que se derivan de la construcción de infraestructuras del transporte terrestre.

En el análisis de las afecciones generadas sobre el medio por las acciones, se utiliza el método de desagregación de los factores o unidades conceptuales ambientales sobre las que se va a revisar las repercusiones o alteraciones que se prevén para cada una de las acciones definidas.

La revisión de estas alteraciones sobre cada una de las variables y sus elementos definitorios se resume mediante una matriz de doble entrada en la que se presenta en una de las entradas (columnas) las fases de actuación (obras y explotación) desagregadas en sus acciones propias; en la entrada opuesta (filas) se presentan los factores del medio desagregados por medio abiótico, medio biótico y perceptual, y finalmente medio humano.

En las casillas resultantes del cruce de factores ambientales y de las acciones del proyecto, se situarán cruces cuando se produce una interacción causa - efecto entre ambos y que significa la generación de una alteración, o blancos si dicha interacción no existe. Por esta razón a esta matriz se la denomina de Identificación de Impactos.

Una vez identificados estos cruces entre acciones del plan y factores del medio, el siguiente paso es la descripción de estas alteraciones. Las principales alteraciones que se pueden generar por la construcción y explotación de una vía de comunicación se resumen en el cuadro adjunto donde para cada factor ambiental se han enumerado las acciones impactantes identificadas en la matriz anterior, nombrándose y describiéndose de forma sucinta sus principales interacciones, que no son otras que los impactos o alteraciones. A estas alteraciones se le asocian los indicadores de impacto más apropiados y recomendables para la evaluación de la gravedad de los mismos. Se han añadido algunas observaciones sobre los efectos secundarios o colaterales que se derivan de los impactos o alteraciones directas, dado que muchos impactos van asociados unos con otros y que generan a veces efectos de suma, sinergia o acumulación que es importante tener en cuenta en los análisis de detalle.

No se ha realizado una caracterización de estos impactos por considerarse que esta sería más adecuada en fases de mayor detalle del proceso de Evaluación de Impacto Ambiental como el Estudio Informativo.

En la legislación sobre Evaluación de Impacto Ambiental se establecen un conjunto de parámetros o criterios de evaluación de las mencionadas características de las alteraciones recibidas por los factores ambientales, que habrán de ser aplicados junto a la valoración, cualitativa o cuantitativa, de los mismos.

El cuadro adjunto se ha elaborado a modo de recordatorio o de base de revisión, ya que según el tipo de obra y las características del medio afectado, pueden aparecer alteraciones no incluidas en ella o por el contrario, puede resultar excesivamente detallada.

Con arreglo a la importancia de cada actuación, y tal y como se plantea en la revisión o análisis de los procedimientos de control que prescribe la legislación, habrá de someterse a un tipo de Evaluación determinado.

Cuadro 3.10.a

Impactos Potenciales sobre el Medio Abiótico

FACTORES AMBIENTALES	ACCIONES IMPACTANTES	ALTERACIONES DEL MEDIO	INDICADORES DE IMPACTO	EFFECTOS ASOCIADOS
Atmósfera	Movimiento de tierras Explotación de préstamos Plantas de tratamiento de materiales	Partículas en suspensión por excavación y aumento de las superficies expuestas a la erosión eólica, especialmente en áreas de incidencia de vientos	Índices de calidad del aire	Pérdidas de visibilidad Abrasión de superficies Cambios microclimáticos por nieblas o en la radiación solar incidente Perjuicios morfológicos y fisiológicos a ecosistemas
	Tránsito de maquinaria en fase de obras Tráfico rodado en explotación	Incremento de los niveles de contaminantes: Gases (CO, CO ₂ , NO _x , compuestos del azufre, Hidrocarburos inquemados), Metales pesados, etc.		Incidencias sobre la salud humana y calidad de vida (irritaciones, afecciones respiratorias) Acumulación de contaminantes en el hombre y en las cadenas alimentarias Efectos secundarios de la transformación química en los sistemas físicos y biológicos
Climatología	Destrucción de vegetación	Cambios en el albedo y la evapotranspiración	Pérdida de superficie vegetada	Cambios en el régimen térmico y de precipitaciones
	Destrucción o creación de barreras relieve por los movimientos de tierras	Cambios en la circulación de las masas de aire y los vientos	Intersecciones con los flujos de aire	Exposición de áreas resguardadas a las corrientes de viento Impedimento de circulación de masas de aires frío hacia el fondo de los valles
Agua	Movimientos de tierra Tráfico: deposición de emisiones gaseosas Vertidos accidentales Utilización aditivos conservación	Pérdida de calidad del agua superficial y de acuíferos	Cumplimiento de los objetivos de calidad previstos en los planes hidrológicos Vulnerabilidad de acuíferos	Pérdidas en la potabilidad de las aguas Daños al ecosistema acuático Pérdidas en los recursos pesqueros y riesgos por ingestión Reducción de usos recreativos
	Movimientos de tierras Desviación temporal o permanente de cauces Obras de drenaje Préstamos y vertederos	Efecto de barrera, obstrucción de los drenajes naturales Relleno de cauces, humedales, embalses o canales	Intersecciones de la red de drenaje Ocupación masas de agua Rupturas de nivel freático	Cambio en los flujos de caudales Cambio en procesos de erosión - sedimentación Riesgos de inundación Cambio en las recargas de los acuíferos

Cuadro 3.10.a

Impactos Potenciales sobre el Medio Abiótico (continuación)

FACTORES AMBIENTALES	ACCIONES IMPACTANTES	ALTERACIONES DEL MEDIO	INDICADORES DE IMPACTO	EFFECTOS ASOCIADOS
Geología	Movimientos de tierras Préstamos y vertederos	Inestabilidades en las laderas por excavación o relleno	Riesgos geológicos	Aumento de la erosión potencial Riesgo de accidentes Molestias al tráfico
	Movimiento de maquinaria pesada Voladuras	Destrucción parcial o total de puntos de interés geológico o paleontológico	Importancia y extensión de puntos de interés afectados	Pérdida de patrimonio natural, cultural y científico
Geomorfología	Movimientos de tierra (desmontes y terraplenes) Préstamos y vertederos Edificaciones auxiliares	Cambio en las formas del relieve	Magnitud de los cambios del relieve	Ruptura de los equilibrios dinámicos de laderas entre monte y valle Generación de inestabilidad y erosionabilidad Deterioro del paisaje
	Movimientos de tierras Préstamos y vertederos Movimiento de maquinaria pesada Apertura de pistas e instalaciones auxiliares Deposición atmosférica y uso de sustancias para la conservación Vertidos incontrolados o accidentales	Remoción de suelos Compactación Denudación y aumento de la erosionabilidad Contaminación edáfica (salinización, alcalinización, deposición de Pb, etc.)	Volumen de tierras erosionadas Aumento de la Erosión Potencial	Deterioro del ecosistema y del paisaje Pérdida de suelo vegetal y de la capacidad de regeneración de la vegetación autóctona y del paisaje Incremento de la pedregosidad Aumento de los riesgos de inestabilidad Pérdida de retención hídrica y aumento de riesgos de inundación
Suelos			Pérdida potencial productivo y capacidad agrológica	Disminución de la producción agraria, de la renta y del valor del suelo Cambios en el paisaje
Vegetación	Despeje y desbroce para el movimiento de tierras o las instalaciones auxiliares Préstamos y vertederos	Destrucción vegetación de interés y de poblaciones de especies protegidas o amenazadas	Superficie de formaciones vegetales valiosas afectadas	Degradación de hábitats faunísticos Deterioro del paisaje Aumento de los riesgos de incendio
	Movimientos de maquinaria pesada Pistas de acceso y efecto de pisoteo	Degradación de las comunidades vegetales de interés por pérdida de productividad y calidad	Especies endémicas afectadas	Perjuicios a la cabaña ganadera Cambios microclimáticos Pérdida de fertilidad edáfica

Cuadro 3.10.b

Impactos Potenciales sobre el Medio Abiótico (continuación)

FACTORES AMBIENTALES	ACCIONES IMPACTANTES	ALTERACIONES DEL MEDIO	INDICADORES DE IMPACTO	EFFECTOS ASOCIADOS
Fauna	Acciones asociadas a la destrucción de la vegetación y al deterioro de la calidad de las aguas	Destrucción de hábitats de interés: Nidificación, cría campeo	Superficie de hábitats de interés eliminados o deteriorados	Alteración de los procesos ecológicos y de los ecosistemas
	Presencia de la infraestructura y su cerramiento (de existir) Tráfico rodado y ruidos asociados Efecto de aumento de la accesibilidad	Daños directos a las especies (atropellos, destrucción de fauna edáfica) Efecto barrera para la dispersión y movimientos locales	Puntos críticos afectados Especies singulares afectadas Poblaciones afectadas por el efecto de barrera	Pérdida de patrimonio natural y vida silvestre Pérdida de condiciones de calidad paisajística Aumento de la caza y la pesca, y del furtivismo
Fauna	Presencia de la vía y de las superficies generadas por los movimientos de tierras	Alteración de los contenidos del paisaje	Cambios perceptibles en el patrimonio geológico, ecológico o cultural	Asociado a los impactos sobre el medio físico y biótico Pérdida de valor patrimonial y de interés turístico-cultural
	Presencia de préstamos y vertederos Acciones asociadas a la destrucción de la vegetación Tráfico rodado y ruidos asociados	Alteración de la Calidad Estética Alteración de las pautas de visibilidad	Cambios en los elementos visuales (forma, textura, color, línea, escala, espacio y dominancias) Propagación visual de la actuación y presencia dentro de vistas Intrusión visual de la vía sobre el recurso paisajístico Creación de nuevos miradores	Cambios en las connotaciones perceptuales subjetivas del paisaje sobre el observador (tradicional, natural, artificial, monumental, armonioso....) Generación de un «paisaje interno» a la vía y de un nuevo acceso visual o «vista desde la vía» del paisaje existente. Idem en el caso de instalaciones aeroportuarias
Espacios Naturales	Despeje y desbroce Movimientos de tierra Ocupación de los terrenos	Alteración de los valores singulares propios de cada espacio. Ocupación de área protegida	Superficie ocupada del espacio protegido Especies singulares afectadas	Alteraciones en las comunidades bióticas, tanto vegetales como faunísticas Alteraciones en el Patrimonio cultural Alteraciones en el Paisaje Infracciones de la legislación autonómica, estatal o europea comunitaria

Cuadro 3.10.c

Impactos Potenciales sobre el Medio Humano

FACTORES AMBIENTALES	ACCIONES IMPACTANTES	ALTERACIONES DEL MEDIO	INDICADORES DE IMPACTO	EFFECTOS ASOCIADOS
Población y demografía	Proceso de construcción Demanda de empleo	Aumento del nivel del empleo	Puestos de trabajo ocupados por residentes	Molestias a las condiciones de circulación durante la fase de obras Cambios en la población activa
	Presencia de la vía y mejora de las comunicaciones	Mejora de las comunicaciones entre núcleos y en las condiciones de circulación	Número de usuarios de la vía y ahorro en tiempo. Mejora en los índices de peligrosidad	Redistribución espacial de la población Cambios en la estructura poblacional
		Cambio en los procesos migratorios	Variaciones en el nivel de población Cambios pirámide demográfica	Cambios en los sectores económicos
Salud y calidad del hábitat humano	Movimientos de tierras y voladuras	Aumento de los niveles de ruido en áreas habitadas, en continuidad o de forma puntual	Niveles de presión acústica	Molestias y perturbaciones psicosociales: trabajo, estudio, comunicación, ocio, recreo, descanso. Efectos acumulativos y sinérgicos (sueño y descanso con trabajo)
	Procesos de carga y descarga de materiales			Sectores de sensibilidad: enfermos, niños, ancianos
	Explotación de préstamos	Tráfico de maquinaria pesada	Aumentos de las inmisiones gaseosas en la atmósfera	Indices de calidad del aire (contaminación)
Tráfico rodado en explotación				
Sector primario	Expropiaciones	Pérdida de terrenos productivos	Superficie de terrenos de cultivo de alta productividad a expropiar	Efectos en la demografía y en la renta per cápita
	Ocupación de suelos	Pérdida de productividad agropecuaria		
Sector secundario y terciario	Presencia de la vía y tráfico rodado	Efecto barrera para estas actividades		
	Construcción	Incremento de la demanda de dotaciones y servicios en obra	Renta y producción durante el período de construcción	Cambios poblacionales a modo de ciclo de retroalimentación positiva
	Presencia de la infraestructura y tráfico rodado, asociado a movimientos demográficos	Alteración de las necesidades de dotaciones y servicios	Cambio de la demanda poblacional en relación con el equipamiento existente	

Cuadro 3.10.c

Impactos Potenciales sobre el Medio Humano (continuación)

FACTORES AMBIENTALES	ACCIONES IMPACTANTES	ALTERACIONES DEL MEDIO	INDICADORES DE IMPACTO	EFFECTOS ASOCIADOS
Sistema territorial	Presencia de la infraestructura y su funcionamiento	Intersección con servicios existentes, y pérdida de permeabilidad transversal Remodelación del sistema territorial	Número de servicios interceptados Demora peatonal para atravesar la vía y proporción de individuos afectados por ella	Mejora de las comunicaciones en general, con situaciones en que se producen perjuicios locales en el caso de vías con acceso restringido.
Patrimonio cultural	Construcción y explotación de la infraestructura Mejora de la accesibilidad	Daños a bienes del patrimonio histórico, artístico y arquitectónico Afección a yacimientos y restos arqueológicos Cambios sistema de vida tradicional Puntos interés científico-cultural Afección a centros educativos	Número de elementos patrimoniales, yacimientos arqueológicos y puntos de interés científico-cultural afectados e importancia de los mismos Valor y extensión de las áreas que sufran modificación en los modos de vida tradicional	Pérdida de los recursos patrimoniales en relación con el sector turístico Pérdida de contenido paisajístico

4. Propuesta final del Plan Regional de Carreteras 2002-2007

Tras establecer los criterios de integración que deben garantizar que la variable medioambiental ha quedado incorporada en la elaboración de los objetivos y contenidos del Plan y tras identificar los impactos ambientales que pueden derivarse de su implementación, se puede realizar una propuesta final de contenidos para el Plan Regional de Carreteras, cuyos datos principales se presentan en los siguientes cuadros.

De esta manera se cumplen las exigencias de la normativa vigente en relación con la realización de un examen de las distintas alternativas técnicamente viables, y una justificación de la solución propuesta (artículo 8 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación del Impacto Ambiental). También lo establecido en el Decreto Legislativo 1/2000, de 18 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Impacto Ambiental y Auditorías Ambientales de Castilla y León, que en su artículo 20 establece:

Los Planes de desarrollo regional, sectorial o plurisectoriales deberán ser evaluados, teniendo en cuenta los siguientes criterios, que se recogerán en un Informe Ambiental:

[...]

- Descripción de la compatibilidad de la alternativa elegida con la legislación pertinente de medio ambiente.

La metodología seguida ha permitido definir los objetivos medioambientales a los que tenía que ajustarse el Plan, siguiendo el procedimiento de Evaluación Estratégica Previa, e identificar, siguiendo un procedimiento clásico de Evaluación de Impacto Ambiental, aquellas acciones derivadas de la implementación del proyecto inicial. Se han podido así corregir los contenidos del Plan de manera que se ha establecido un documento final con propuestas que dando cumplimiento a los objetivos iniciales del propio Plan y sus exigencias básicas de planeamiento permite, además minimiza los impactos ambientales derivados de su implementación futura.

De esta manera se presentan a continuación las determinaciones establecidas en el documento final del Plan, si bien este documento deberá incorporar las exigencias que las autoridades ambientales establezcan así como las que se consideren oportunas tras someterse el documento a información pública.

4.1. PROGRAMAS DE ACTUACIÓN

A la vista de la situación actual de la Red, de las condiciones de planeamiento y de los objetivos a alcanzar, se fijan las actuaciones necesarias clasificadas en los siguientes programas:

a) Modernización de la Red. Son las actuaciones sobre carreteras correspondientes a las redes básica y complementaria, itinerarios preferentes, que no tienen las características geométricas acordes con las condiciones de planeamiento. Excepcionalmente, pueden incluirse algunas actuaciones sobre tramos pertenecientes a la red complementaria, tramos de carácter local. En total se propone la modernización de 2 036 km de carreteras de la Red.

Para las actuaciones incluidas en este programa se establece un orden de prioridad basado en los siguientes criterios:

- Mantener la continuidad de las actuaciones ya realizadas o en curso de ejecución para completar itinerarios de la Red.
- Situación grave de la carretera actual.
- Solución de problemas de disfuncionalidad técnica.
- Tramos de mayor intensidad de tráfico.

Refuerzos de Firme. Actuaciones sobre carreteras que tienen las características geométricas adecuadas a las condiciones de planeamiento pero es imprescindible proceder al refuerzo del firme para evitar una progresiva degradación que conllevaría, en un futuro muy próximo, una reparación general con un coste muy superior. En total se propone el refuerzo de 1 579 km de carreteras de la Red.

Travesías. Actuaciones sobre los tramos urbanos de las carreteras de la Red Autonómica para adecuar sus características a su condición de travesías.

Seguridad Vial. Actuaciones sobre tramos que el Plan Regional de Seguridad Vial identifique como Tramos de Concentración de Accidentes.

Señalización y Balizamiento. Programa para la mejora de la señalización, tanto vertical como horizontal, de las carreteras de la Red Autonómica.

Conservación por Gestión Directa. Incluye las actuaciones que se realizan con los medios humanos y materiales de la propia Administración Regional.

Conservación Contratada. Con los contratos de conservación se actuará sobre el firme para su mejora y renovación en las carreteras incluidas en la red complementaria, tramos de carácter local, y en las carreteras de las redes básica y complementaria, itinerarios preferentes, el mantenimiento de las características superficiales del firme; en ambos casos cuando no son objeto de uno de los dos programas anteriores.

Renovación de Parques y Maquinaria. Programa necesario para mantener unos equipos adecuados, en especial los relacionados con la vialidad invernal, así como unos parques maquinaria funcionales.

Adquisición de terrenos. Inversión necesaria para disponer de los terrenos, generalmente por expropiación, necesarios para la ejecución de obras.

Los kilómetros de actuación previstos por los distintos programas del Plan, así como la inversión prevista, desagregados por provincias.

5. Directrices para las medidas correctoras de los impactos ambientales identificados

Atendiendo a lo dispuesto en el Artículo 20 de la Ley 8/94 de Evaluación de Impacto Ambiental y Auditorías de Castilla y León, se hace necesaria la definición y descripción de un conjunto de medidas protectoras y correctoras tendentes a reducir o eliminar las alteraciones esperadas.

En correspondencia con las principales alteraciones esperables sobre el medio, se desarrollan un conjunto de medidas de protección y correctoras de las alteraciones o impactos residuales. Por supuesto, se ha de partir de la premisa, a menudo citada, de que siempre es mejor evitar los impactos mediante el correcto diseño de las actuaciones, lo cual no es ni más ni menos que una de las finalidades de la evaluación estratégica del plan.

Las medidas de corrección supondrán un coste adicional al proyecto, sin que en la mayoría de los casos se pueda conseguir la total eliminación de los daños, sino únicamente de una parte variable de ellos, generalmente pequeña, y a veces ni eso.

En cualquier caso, es importante en el impacto final producido por las obras de infraestructuras de transporte que se cumplan con rigor las normas para la ejecución de las obras y el diseño del conjunto de las medidas de precaución, protección o corrección de los impactos, adecuadas a los detalles del proyecto. Por esta razón, el éxito final de las medidas correctoras dependerá del grado de adecuación de su diseño al del proyecto y, en definitiva, al grado de coordinación del mismo con la redacción del proyecto o actuación.

El ámbito espacial de aplicación de las medidas que aquí se resumen, se asocia al entorno inmediato a las infraestructuras planteadas, en una banda de afección variable según los factores que se trate o el tipo de acción. A menudo esta banda de afección supera con creces la banda de expropiación, y se afecta de una forma indirecta a colectivos con los que es conveniente contar a la hora de la planificación y el diseño de las medidas correctoras.

Las medidas de corrección deben ser llevadas a cabo de forma simultánea a la construcción de las infraestructuras, o en el período inmediatamente posterior, con objeto de evitar impactos añadidos derivados de situaciones provisionales en las que los riesgos de daños aumentan (por ejemplo, la erosión de taludes desnudos y colmatación de cunetas y cauces por arrastre de sedimentos, por no haber sido revegetados a tiempo).

Se adjuntan, como orientación, unos cuadros donde se recogen las medidas correctoras básicas que debe incorporar cada proyecto del Plan, correspondiéndose con la tipología de alteraciones más importantes identificadas en el apartado anterior y las medidas de corrección más comunes planteadas en cada caso.

Cuadro 5.a

Medidas Correctoras Básicas. Medio Abiótico

FACTORES AMBIENTALES	ALTERACIONES DEL MEDIO	MEDIDAS CORRECTORAS
Atmósfera	Partículas en suspensión	Riego de viales y tajo de obra durante el período constructivo Pantallas protectoras en zonas de vientos fuertes (setos vegetales, montículos de tierras, etc.) Revegetación de superficies desnudas (hidrosiembras y plantaciones) Uso de sistemas de captación de polvo en las voladuras
	Incremento de los niveles de contaminantes: Gases (CO, CO ₂ , NOX, compuestos del azufre, Hidrocarburos inquemados), Metales pesados, etc.	Evitar las vías en zonas urbanas con edificaciones altas y mantener un tráfico fluido mediante las oportunas señalizaciones Implantación de motores con sistemas de control y reducción de emisiones
	Cambios en el albedo y la evapotranspiración	Plantaciones arbóreas y arbustivas compensatorias
Climatología	Cambios en la circulación de los vientos y masas de aire	Sobredimensionado de las obras de fábrica en los puntos con corrientes de aire frío en descenso hacia el fondo del valle Creación de setos u otro tipo de barreras contra el viento Aplicación de medidas contra la erosión Prohibir y sancionar el vertido de lubricantes de motores Colocación de trampas de sedimentos
	Pérdida de calidad del agua superficial y de acuíferos	Colocar balsas de decantación y otros sistemas de retención de sólidos en los desagües de los drenajes Plantaciones entre la obra y los cauces (efecto de tampón) Regular la aplicación de antihielos y biocidas
Agua	Efecto presa por obstrucción de los drenajes naturales. Relleno de cauces, humedales, embalses o canales.	Diseño de los trazados minimizando las ocupaciones del Dominio Público Hidráulico Restitución de la red de drenaje y correcto dimensionamiento Restauración de la vegetación de ribera Prohibir la localización de cualquier instalación o servidumbre, ni siquiera temporal, sobre los cauces de drenaje natural (canteras, vertederos, etc.)
	Intersección del nivel freático y afección a los flujos hidrogeológicos. Areas de carga y descarga	Situar el elemento inferior de la carretera a 1,5 por encima del nivel freático Mantener la tasa de infiltración en las zonas de recarga generados por los efectos de barrera generados por los terraplenes.

Cuadro 5.a

Medidas Correctoras Básicas. Medio Abiótico (continuación)

FACTORES AMBIENTALES	ALTERACIONES DEL MEDIO	MEDIDAS CORRECTORAS
Geología	Inestabilidades en las laderas por excavación o relleno	Diseño apropiado de las pendientes de los taludes Control de los movimientos de tierra y de la maquinaria pesada Empleo de medidas de estabilización de laderas: cunetas en cabecera, revegetaciones, mallas metálicas.
	Dstrucción parcial o total de puntos de interés geológico o paleontológico	Diseño del trazado y las canteras evitando puntos de interés Control a pie de obra de la aparición de restos, por parte de técnicos cualificados
Geomorfología	Cambio en las formas del relieve	Diseño de estructuras en viaducto o falso túnel en los casos de desniveles importantes Jalonamiento de las áreas a ocupar por el proyecto y elementos auxiliares
	Remoción y compactación de suelos Denudación y aumento de los riesgos de erosión	Retirada, selección y acopio la cobertura edáfica superficial para su posterior reutilización sobre las superficies artificiales generadas por los movimientos de tierras Evitar compactación por efecto pisoteo en áreas aledañas, laboreos.
Suelos		Suavizar las pendientes de los taludes Impermeabilización y drenaje de las cabeceras de los taludes Revegetación de taludes mediante plantaciones y siembras Minimización de la utilización de aditivos de conservación
	Contaminación edáfica (salinización, alcalinización, deposición de Pb, etc.)	Utilización de sistemas de depuración simple de las aguas de evacuación de la plataforma (balsas de decantación) Aplicación de fertilizantes, enmiendas o encalados
		Medidas de control de la erosión

Cuadro 5.b

Medidas Correctoras Básicas. Medio Biótico y Perceptual

FACTORES AMBIENTALES	ALTERACIONES DEL MEDIO	MEDIDAS CORRECTORAS
Vegetación	Destrucción vegetación de interés y de poblaciones de especies protegidas o amenazadas	Medidas contra la erosión y conservación/reconstrucción de suelos Protección contra incendios asociados al tráfico Plantaciones en las superficies denudadas y márgenes de la carretera con especies adecuadas al ecosistema
	Degradación de las comunidades vegetales de interés por pérdida de productividad y calidad	Hidrosiembras en aquellas superficies que lo admitan o, en su defecto, utilización de sistemas de recubrimiento (mallas textiles u orgánicas, etc.) Plantaciones compensatorias de especies autóctonas Utilización racional de plaguicidas y fertilizantes
Fauna	Destrucción de hábitats de interés y puntos de nidificación, cría, campeo, etc.	Evitar actuaciones molestas para la fauna (voladuras especialmente) durante los períodos de cortejo, nidificación y cría de especies sensibles Restauración de comunidades vegetales con especies autóctonas y alimenticias
	Daños directos a las especies (atropellos, destrucción de fauna edáfica)	Medidas de atenuación de ruidos en áreas sensibles Vallado para evitar atropellos
	Efecto barrera para la dispersión y movimientos locales	Establecer pasos inferiores o superiores para la fauna y la posibilidad de remonte para las especies acuáticas migratorias Mantener la diversidad de los cauces Restauración de riberas afectadas minimizando la afección a la vegetación acuática
Paisaje	Alteración de los contenidos del paisaje	Medidas morfológicas de diseño respetuoso con la tipología constructiva de la zona:
	Alteración de la Calidad Estética	Adaptación de la vía a las formas preexistentes evitando los cortes visuales (diseño de túneles, falsos túneles y viaductos) Remodelación de taludes y terraplenes (tendido en áreas onduladas, abancalamiento, precortes irregulares, alabeo, etc.) Integración paisajística de la obra Camuflaje cromático de ciertas estructuras Plantaciones imitando la estructura del paisaje existente, evitando regularidad
		Diseñar los bordes de los bosquetes de forma festoneada e interrumpir las repoblaciones alternativamente a ambos lados de los trazados Medidas sobre la visibilidad: Plantaciones arbustivas que resalten las curvas en las autopistas Resaltar de estructuras de interés arquitectónico y apertura de vistas Colocación de barreras visuales (de tierras, arbóreas) y ocultación topográfica

Cuadro 5.c

Medidas Correctoras Básicas. Medio Humano

FACTORES AMBIENTALES	ALTERACIONES DEL MEDIO	MEDIDAS CORRECTORAS
Población y demografía	Demanda de mano de obra	Utilización de mano de obra local
	Mejora de las comunicaciones entre núcleos y en las condiciones de circulación	Políticas administrativas compensatorias, encaminadas a evitar la degradación de determinadas zonas rurales con tendencias a la despoblación. Creación de alternativas de mantenimiento de la calidad de vida
	Cambio en los procesos migratorios	Planes de asimilación de grupos migratorios en los focos de atención Medidas compensatorias de creación de empleo en zonas afectadas por el proyecto
Salud y calidad del hábitat humano	Aumento de los niveles de ruido en áreas habitadas, en continuidad o de forma puntual	Aislamiento acústico de ventanas en viviendas afectadas Colocación de pantallas antirruído
	Aumentos de las inmisiones gaseosas en la atmósfera	Plantaciones compensatorias de especies arbóreas Política de limitación de la contaminación por vehículos a motor
Sector primario	Pérdida de terrenos productivos	Compensaciones económicas por expropiaciones
	Pérdida de productividad agropecuaria	Reposición de servidumbres de paso para el viario rural y cañadas
	Efecto barrera para estas actividades	Planificación parcelaria
Sector secundario y terciario	Incremento de la demanda de dotaciones y servicios en obra	Utilización de mano de obra local
		Ayudas a los municipios locales afectados y al asentamiento de entidades productoras y generadoras de empleo
		Concesión de ayudas al personal afectado (becas, jubilaciones anticipadas...)
Sector secundario y terciario	Incremento de la demanda de dotaciones y servicios en obra	Políticas de creación de puestos de trabajo en áreas afectadas y formación profesional
		Utilización de mano de obra local
		Ayudas a los municipios locales afectados y al asentamiento de entidades productoras y generadoras de empleo
Sector secundario y terciario	Alteración de las necesidades de dotaciones y servicios	Concesión de ayudas al personal afectado (becas, jubilaciones anticipadas...)
		Políticas de creación de puestos de trabajo en áreas afectadas y formación profesional
		Utilización de mano de obra local
Sistema territorial	Intersección con servicios existentes, y pérdida de permeabilidad transversal	Reposición de viales y servicios afectados
	Remodelación del sistema territorial	

Medidas Correctoras Básicas. Medio Humano (continuación)

FACTORES AMBIENTALES	ALTERACIONES DEL MEDIO	MEDIDAS CORRECTORAS
Patrimonio cultural	Daños a bienes del patrimonio histórico, artístico y arquitectónico	Cumplimiento de la legislación en materia de protección del patrimonio histórico - cultural y ampliación de las mismas
	Afección a yacimientos y restos arqueológicos	Supervisión a pié de obra por técnicos cualificados de los posibles hallazgos arqueológicos y traslado a museo de los mismos
	Cambios en el sistema de vida tradicional	Restauración y rehabilitación de áreas afectadas
	Puntos de interés científico - cultural	Traslado y reconstrucción de monumentos afectados
	Afección a centros educativos	

6. Directrices del programa de vigilancia ambiental

A lo largo del desarrollo del Plan Regional de Carreteras, se ha de desarrollar un proceso de control de los efectos de la actividad sobre el medio ambiente. Este proceso consta de varias etapas que se corresponden con los niveles de detalle de su diseño.

Durante la etapa de redacción del Plan y su aprobación, así como durante la realización de los diferentes proyectos concretos, el control de los efectos ambientales se reducirá a la predicción y evaluación de los impactos ambientales, que incluyen las consultas previas a instituciones afectadas y la fase de alegaciones en la que se incorporan los criterios de los afectados, incluyendo instituciones públicas y privadas con dedicación a la preservación del medio ambiente.

Durante el proceso de actuación, es decir, durante la realización de las obras, así como una vez acabada la misma y en uso, se habrán de llevar a cabo el conjunto de medidas de atenuación de los impactos. Tanto la ejecución de las mismas, como su efectividad y la aparición de nuevos impactos no previstos o el agravamiento de los ya existentes, han de ser objeto de un control y vigilancia cuidadosos. De la buena ejecución de estos controles dependerá la minimización de los impactos residuales y la rápida actuación ante problemas imprevistos añadidos.

El programa de vigilancia ambiental será, pues, el sistema que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental. Permitirá comprobar la cuantía de ciertos impactos y la aparición de algunos no previstos y que deberán ser tenidos en cuenta en situaciones futuras similares.

En el cuadro adjunto se plantean los contenidos básicos de un Programa de Vigilancia Ambiental en el que se plantean unos objetivos básicos a cumplir para un conjunto de medidas correctoras comunes en infraestructuras de carreteras, junto a las medidas de control mínimas que deberían de acompañarlos.

Tras el planteamiento de los objetivos, el plan ha de proceder de forma científica, a través de una recogida de datos y su análisis con una frecuencia temporal establecida para cada una de los factores ambientales. Estos serán recogidos en un «Diario de incidencias ambientales», que será la fuente de información para la interpretación de los efectos. Mediante un proceso de modificación de los objetivos iniciales al conocer dichos datos, se genera una retroalimentación que enriquecerá el proceso de atenuación de los impactos. Se requiere por ello flexibilidad para encontrar el punto de equilibrio entre la problemática ambiental y la actuación.

Por supuesto, cada programa de vigilancia ambiental deberá adecuarse a las condiciones concretas del medio y de las actuaciones. El modelo de plan de vigilancia que se adjunta es, una vez más, una orientación general a imitar con las particularidades de cada caso.

Asociado a cada programa de vigilancia ambiental, será necesario realizar un conjunto de informes técnicos, en los que se recojan las etapas del proceso, con su correspondiente aportación de datos y cartografía. A modo de ejemplo se plantean algunos de los aspectos a considerar:

- Antes del acta de comprobación del replanteo:
 - Informe sobre desafección a zonas excluidas
 - Informe de las condiciones generales de la obra
- Antes del Acta de Recepción de la Obra
 - Informe sobre protección y conservación de los suelos y la vegetación.

- Informe sobre medidas de protección de acuíferos
- Informe sobre medidas de protección de la fauna
- Informe sobre la prevención de ruido en áreas habitadas
- Informe sobre las medidas de prospección arqueológicas
- Informe sobre la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra
- Semestralmente durante tres años tras el Acta de Recepción de la obra
 - Informes sobre niveles de ruido en áreas sensibles
 - Informes sobre eficacia de las medidas de protección de la fauna
 - Informe sobre la eficacia y evolución de la restauración paisajística y vegetal y de defensa contra la erosión.

En el caso de situaciones especiales se presentarán informes para la evaluación de los riesgos de deterioro de cualquier factor ambiental, como podrían ser lluvias torrenciales con riesgo de inundación, accidentes en fase de construcción o de explotación, desprendimientos, etc.

En suma, se trata de planificar un sistema de control e inspección ambiental a lo largo del tiempo en que se produzcan las obras y durante la fase de funcionamiento de las mismas.

Cuadro 6.a
Contenidos Básicos del Programa de Vigilancia Ambiental

FACTOR AMBIENTAL	MEDIDA	OBJETIVO	OBJETIVO
Atmosfera	Humectación de las superficies polvorientas y uso de maquinaria y elementos preventivos en voladuras	Mantener el aire libre de polvo	Observar la presencia de polvo en suspensión en el aire Presencia ostensible de polvo sobre la vegetación próxima
	Prohibición y sanción de vertidos	Evitar contaminación a cauces	Detectar la presencia de materiales arrastrables cerca de los cauces
Agua	Colocación de trampas de sedimentos y dispositivos de desbaste		Comprobación de la existencia de los dispositivos de retención de sólidos y su efectividad, especialmente en las obras de túneles e instalaciones generadoras de aguas residuales
	Localización adecuada del trazado y elementos de obra	Evitar la ocupación de cauces	Vigilancia de las ocupaciones temporales de cauces y de la restauración de las riberas afectadas
	Prohibición y sanción de la ubicación de depósitos de maquinaria y materiales sobre el acuífero subterráneo	Evitar la contaminación de las aguas subterráneas	Vigilancia de la presencia de los mencionados elementos sobre áreas de acuífero
Geología	Estabilización de taludes	Evitar inestabilidades en los taludes	Vigilancia del cumplimiento de las pendientes estipuladas por los estudios técnicos y posibles medidas de ayuda en caso de riesgos
	Protección de los restos paleontológicos	Evitar los daños a los yacimientos paleontológicos	Seguimiento y control a pie de obra de la aparición de restos en las zonas calificadas de alta frecuencia
Suelos	Marcaje de las zonas a ocupar y de áreas sensibles a preservar.	Evitar la ocupación innecesaria de suelos por las obras y elementos auxiliares y preservar las zonas sensibles colindantes	Medición de la longitud relativa señalizada correctamente de la zona de ocupación de trazado, accesos, elementos auxiliares y zonas excluidas

Cuadro 6.a

Contenidos Básicos del Programa de Vigilancia Ambiental (continuación)

FACTOR AMBIENTAL	MEDIDA	OBJETIVO	OBJETIVO
Suelos	Restauración de los suelos compactados y ocupados provisionalmente o de forma innecesaria	Restaurar los suelos ocupados de forma provisional o de forma innecesaria	Verificar la restauración de áreas ocupadas provisionalmente: laboreo de suelos y siembra y plantaciones complementarias
	Recuperación del suelo vegetal	Retirada de suelos vegetales para su conservación y evitar los rechazos por mala calidad de los mismos	Verificar la retirada de los espesores de suelo prefijados según estudios técnicos y eliminación de los materiales rechazables, así como su acopio de forma correcta
	Protección de la vegetación en zonas sensibles	Impedir la alteración de vegetación sensible de áreas colindantes	Vigilar la vegetación afectada en las áreas inmediatamente colindantes
	Incorporación de tierra vegetal a superficies desnudas a revegetar	Preparación de la superficie del terreno para plantaciones y siembras	Comprobación de los espesores de tierra vegetal incorporada, de acuerdo con la aconsejada en el proyecto
	Plantaciones y seguimiento de las mismas	Restituir una cubierta vegetal similar a la existente	Control del n.º de individuos, especie, tamaño, presentación (raíz desnuda, cepellón o contenedor) y forma de plantación
Vegetación	Hidrosiembras y seguimiento de su eficacia	Mantenimiento de las plantaciones realizadas	Comprobación de las marras y restitución
		Tratamiento de superficies desnudas en taludes	Comprobación de la superficie tratada en relación con la prevista y evaluación de su calidad
	Eficacia de las plantaciones	Comprobar la cobertura con las especies sembradas y resiembras en superficies con menos del 90%	
		Estabilización superficial de los taludes	Control de la aparición de surcos o cárcavas de erosión en los taludes y de sedimentos en la base, con posibilidad de tratamientos protectores de ayuda

Cuadro 6.a
Contenidos Básicos del Programa de Vigilancia Ambiental (continuación)

FACTOR AMBIENTAL	MEDIDA	OBJETIVO	OBJETIVO
	Pasos de fauna	Mantenimiento de la permeabilidad de la infraestructura a la fauna	Comprobación de la ejecución de los pasos de fauna proyectados
Fauna	Cerramiento	Evitar atropellos	Comprobación del cumplimiento absoluto de las condiciones establecidas
	Protección contra voladuras	Evitar molestias graves a la fauna en período de reproducción	Vigilar la ausencia total de voladuras durante los períodos sensibles
Paisaje	Pantallas visuales	Evitar vistas antiestéticas y camuflar la obra	Comprobar que las pantallas visuales diseñadas cumplen su función y diseñar nuevas si fuera necesario
	Colocación de pantallas antirruído	Protección de la población de niveles sonoros superiores a lo aceptable	Comprobar la colocación de las pantallas previstas
Salud y calidad del hábitat humano	Protección de las condiciones de sosiego público	Mantener la protección de la población de niveles sonoros superiores a lo aceptable	Comprobación del mantenimiento de las condiciones de niveles fónicos por debajo de los umbrales permitidos diurnos y nocturnos. En caso negativo será necesarias medidas de aislamiento complementarias
Sector primario	Reposición del viario rural	Mantenimiento del servicio al sector agrario	Comprobación de la ejecución de los pasos transversales y de su eficacia
Patrimonio cultural	Prospecciones arqueológicas	Protección del patrimonio histórico - artístico	Cumplimiento de las prospecciones arqueológicas previstas y de las normas establecidas para el caso de producirse hallazgos: parada de los movimientos de tierras y retirada de los restos por técnicos cualificados

7. Conclusiones y recomendaciones

La Evaluación Estratégica Previa (EEP) (metodológicamente coincidente con la Evaluación Ambiental Estratégica, EAE) del Plan Regional de Carreteras 2002-2007 de Castilla y León (PRC) ha permitido la aplicación de una metodología que posibilita la integración de la dimensión ambiental en la planificación permitiendo definir propuestas, que además de integrar los criterios económicos y sociales, incorporan criterios medioambientales de desarrollo sostenible, identificando las líneas de actuación prioritarias que pueden significar la no adecuación a las exigencias medioambientales y estableciendo, con un enfoque preventivo, medidas que reajusten el Plan para minimizar el impacto ambiental potencial derivado de su desarrollo.

El Plan Regional de Carreteras 2002-2007 de Castilla constituye el plan sectorial que permite desarrollar el Plan Director de Infraestructuras del Transporte en Castilla y León 2001-2013 y disponer de un instrumento de planificación, que sustituya al Plan Regional de Carreteras de 1992 y también al Plan de Actuaciones Prioritarias en Infraestructuras del Transporte (PAPIT 1997-2000).

En estos documentos previos se incorporaban ya el objetivo básico que ha orientado el diseño del Plan: ser respetuoso con el medio ambiente. Establecían también las directrices para la Evaluación Estratégica Previa conforme a lo establecido en la normativa de Castilla y León (Decreto Legislativo 1/2000, de 18 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental y Auditorías Ambientales de Castilla y León) adelantando algunos de los aspectos fundamentales en el desarrollo de la EAE del presente Plan, como son la integración de los criterios medioambientales que emanan de los distintos documentos de planificación de Castilla y León, de la propia normativa medioambiental y de las directrices de desarrollo sostenible que orienta sus políticas regionales.

En todo el análisis se ha establecido una referencia obligada en los espacios naturales de Castilla y León, en sus áreas de sensibilidad ecológica (espacios naturales protegidos, espacios naturales de interés, humedales, zonas de especial importancia para las aves, etc.), al representar un elemento integrador de todas las exigencias medioambientales en relación con el territorio, así como de los criterios de protección y conservación del medio ambiente, y por tanto de las exigencias de sostenibilidad que derivan de todas las políticas autonómicas, estatales y comunitarias.

Es por ello que para la evaluación de las propuestas del Plan, concreción de sus objetivos y metas generales, se ha considerado la afección potencial en las áreas de sensibilidad ecológica identificando aquellas actuaciones de mayor impacto ambiental potencial. La evaluación de impacto ambiental se ha presentado como una herramienta para la identificación, prevención y corrección de impactos ambientales derivados de la implementación del propio Plan y por ello se han incorporado listados de acciones definitivas de los proyectos que pueden representar repercusiones negativas en el medio ambiente, además de efectos potenciales que permiten su identificación y medidas correctoras y de vigilancia ambiental para minimizar los efectos negativos de las distintas actuaciones.

El procedimiento seguido de Evaluación Estratégica Previa, va más allá de la identificación ex post del impacto ambiental del Plan, sino que ha pretendido realizar una evaluación ex ante de sus contenidos de manera que su implementación permita garantizar que se han integrado todos los criterios medioambientales.

El documento de la Evaluación Estratégica Previa del Plan Regional de Carreteras recoge de manera extensa todas las directrices y objetivos medioambientales que plantea Castilla y León en sus distintos documentos de planificación. Se han repasado con especial interés la documentación referida a la ordenación del territorio, legislación medioambiental y documentos de conservación de hábitats y especies silvestres. Toda esta documentación ha sido considerada en la elaboración del Plan, ya que la propia EEP constituye un procedimiento iterativo que identifica las carencias de documento inicial, establece la corrección necesaria e integra los contenidos medioambientales no considerados inicialmente en la propuesta final. Es decir todos los objetivos y criterios medioambientales identificados en el procedimiento de evaluación ambiental deben considerarse incorporados a los propios objetivos y metas del Plan. Este mecanismo es válido en este caso, al significar el desarrollo del Plan la ejecución de numerosas actuaciones que aún deben someterse a un nuevo procedimiento de control y ajuste medioambiental, como es el procedimiento comentado de evaluación de impacto ambiental.

Es por esta razón que el presente documento de Evaluación Estratégica Previa realiza una evaluación de las medidas en las que repasa su ajuste a los objetivos medioambientales que ha establecido el propio Plan además de los criterios de sostenibilidad que recoge el documento de evaluación. Las matrices elaboradas en las que se cruzan los principales ejes de actuación del Plan con los criterios y objetivos medioambientales, presentan un largo listado de cruces en los que se valora el impacto ambiental potencial como negativo. Esto significa que es imprescindible implementar con rigor los procedimientos de prevención y corrección medioambiental que establecen las propias políticas, planes y programas elaborados por Castilla y León para anular o minimizar los efectos negativos del Plan sobre el medio ambiente.

Aún considerando todo lo anterior deben establecerse una serie de recomendaciones y conclusiones que eviten que todos los aspectos comentados no queden perfectamente recogidos en la propia documentación del Plan Regional de Carreteras:

- a) Las características básicas de la red de carreteras es suficiente para garantizar, con carácter general, la accesibilidad a todas las poblaciones de la Comunidad y a las de las comunidades vecinas en unas condiciones de calidad aceptables, no constituyendo en la actualidad un freno para el desarrollo económico de Castilla y León pero exigiendo un continuado esfuerzo de mejora en el que se enmarca la propuesta del Plan.
- b) Considerando lo anterior, entre las deficiencias detectadas en la red, que justifican la aplicación de los contenidos del Plan Regional de Carreteras propuesto destacan:
 - Una menor facilidad en las comunicaciones en dirección Este-Oeste y entre las principales ciudades de la Comunidad Autónoma, que sería oportuno resolver mediante vías de alta capacidad.
 - Déficit de capacidad en ciertos tramos localizados de la red.
 - Problemas de seguridad vial en distintos puntos.
 - Necesidad de separar los tipos de tráfico en algunas travesías mediante la construcción de variantes de población.
 - Mal estado de conservación de la red en algunos puntos (firmes, señalización, equipamiento), sobre todo en los tramos locales.
- c) El Plan plantea la necesaria racionalización de la red de carreteras y de su gestión con el fin de disponer de una red adaptada a su uso real y con una calidad y una seguridad

sostenibles. La necesidad de dicha racionalización se debe fundamentalmente a los siguientes factores:

- nuevo modelo de distribución de la población, con tendencia creciente a la concentración en las capitales de provincia y grandes ciudades.
 - estructura de inversiones descompensada, sobre todo en el caso de las carreteras más locales, debiendo reorientarse la inversión a alcanzar niveles óptimos de conservación y seguridad.
 - jerarquización de la red de acuerdo a su uso, diferenciando entre la red de largo recorrido (de gran capacidad y capaz de vertebrar la región), red interprovincial y provincial (con características geométricas adecuadas a su uso) y red local de acceso a todas las poblaciones.
- d) Se ha planteado una Opción 0, No Actuación, como propuesta en la que no se desarrolla ninguna iniciativa pública dirigida a resolver la problemática existente e identificada en el diagnóstico y análisis realizado, de los que se derivan unas exigencias de mejora que permitan resolver los déficits detectados. Esta opción se ha incluido como referencia desde una perspectiva metodológica pero, conforme a lo referido y desarrollado en el presente documento de evaluación, no es compatible con los objetivos generales de desarrollo socioeconómico de Castilla y León, ni con los objetivos específicos que plantea el Plan para alcanzarlos en el marco del desarrollo sostenible, pudiendo destacarse entre otros los siguientes resultados inmediatos:
- Introduce nuevos factores de desestructuración territorial en la región respecto al resto del territorio nacional e internacional.
 - Genera un desequilibrio territorial indeseable desde la perspectiva del reequilibrio y solidaridad interterritorial.
 - Genera desequilibrios sociales y económicos derivados del desequilibrio territorial provocado, con un progresivo alejamiento ligado al deterioro generalizado de la red ante la ausencia de mantenimiento.
 - Mantiene y agrava las situaciones negativas identificadas en la actualidad en relación con el estado de la red: disfuncionalidad, deterioro progresivo por mantenimiento insuficiente, inadecuación en tramos urbanos, tramos con alta siniestralidad, etc.
 - No mejora la situación medioambiental global de la región al impedir el mantenimiento de sistemas de intercambio internos en la región que a medio plazo supondrán la desaparición de sistemas productivos y usos del suelo que contribuyen a ese equilibrio medioambiental.
- e) Desarrollar los objetivos medioambientales del Plan referidos a cada uno de los ejes prioritarios o programas de actuación, de manera que los criterios medioambientales de desarrollo sostenible se ajusten más a los propios contenidos del Plan evitando interpretaciones generalistas de las exigencias medioambientales de las políticas, planes y programas, así como normativa vigente, tanto autonómicas como estatales y europeas.
- f) El Plan incorpora explícitamente los contenidos y exigencias que, en este sentido, incluyen las distintas políticas sectoriales relacionadas con los ejes prioritarios del Plan.
- g) Asimismo, el Plan permite concretar, en cada programa, los contenidos de la Estrategia de Desarrollo Sostenible de Castilla y León: Agenda 21, incorporando objetivos medioambientales específicos en cada eje prioritario y relacionándolos con las actuaciones previstas en cada caso.
- h) En la implementación del Plan debe considerarse el impacto potencial derivado de las numerosas actuaciones concretas que incluye cada programa de actuación. No deben desdeñarse los efectos acumulativos y sinérgicos derivados de una multiplicidad de actuaciones puntuales y que por su propia definición escapan a los procedimientos establecidos de evaluación de impacto ambiental. El Plan se compromete a asumir la aplicación del procedimiento de EIA a todas sus actuaciones evitando las exclusiones que autoriza la legislación vigente.
- i) El Plan se compromete a potenciar los instrumentos de participación pública que ya recoge la legislación vigente en relación a la información pública del Plan y de los proyectos sometidos a EIA.
- j) Asimismo, se ha favorecido en la elaboración del Plan la participación de las autoridades ambientales en todas las fases, pudiendo representar, en este sentido, el presente documento de EEP el texto para el debate público del Plan, permitiéndose así la incorporación de nuevos criterios y exigencias medioambientales que garanticen la correcta integración de los criterios de sostenibilidad.
- k) La consideración de aspectos referidos a la protección y conservación de hábitats y especies silvestres permite valorar adecuadamente la incidencia ambiental derivada del desarrollo de las diferentes actuaciones. En cualquier caso quedarán sometidas al procedimiento de

impacto ambiental todas las actuaciones que desarrollen los contenidos del Plan, conforme a la legislación vigente.

- 1) El Plan debe completarse con acciones concretas orientadas a la información y formación medioambiental. El Plan incorpora actuaciones relevantes para la vertebración territorial y la mejora de la calidad de vida de la población, por lo que deben crearse materiales informativos específicos que recojan la dimensión ambiental del Plan y publiciten los mecanismos de información y participación pública del mismo.

Anexo

Dictamen Medio Ambiental



**DICTAMEN MEDIOAMBIENTAL DE LA EVALUACIÓN ESTRATÉGICA PREVIA
SOBRE EL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS 2002-2007,
PROMOVIDO POR LA CONSEJERÍA DE FOMENTO**

ANTECEDENTES

La Consejería de Medio Ambiente en virtud de las atribuciones conferidas por los artículos 43 y 44 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de Castilla y León, aprobado por Decreto 209/1995, de 5 de octubre, es el órgano administrativo de medio ambiente competente para formular los dictámenes medioambientales resultantes del procedimiento de Evaluación Estratégica Previa a que hayan de someterse los planes o programas contemplados en el Título II del Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental y Auditorías Ambientales de Castilla y León, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2000, de 18 de mayo.

Los referidos Dictámenes Medioambientales deberán contener aquellas consideraciones de tipo ambiental que se estimen oportunas, a tener en cuenta por el órgano autorizante del plan o programa.

El Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007 promovido por la Consejería de Fomento se encuadra dentro del sector de “carreteras”, señalado en el artículo 19 del citado Texto Refundido y por tanto ha de someterse al procedimiento de Evaluación Estratégica Previa.

Por Orden de 25 de noviembre de 2002, de la Consejería de Fomento, se procedió a iniciar el procedimiento de aprobación del Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007, al amparo de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, que en su artículo 24 establece el procedimiento de elaboración y aprobación de los Planes y Proyectos Regionales. En este procedimiento se incluye, entre otros, la realización del trámite ambiental aplicable en función de su naturaleza y características, que tal como se ha citado anteriormente es la Evaluación Estratégica Previa.

DESCRIPCIÓN DEL PLAN

El Plan Regional de Carreteras 2002-2007 (PRC) es un instrumento de planificación que sustituye al Plan Regional de Carreteras de 1992 y su complementario Plan de Actuaciones Prioritarias en Infraestructuras del Transporte (PAPIT 1997-2002). Sus objetivos básicos son los siguientes:

- Mejorar la calidad de vida de los habitantes de Castilla y León, favoreciendo el desarrollo de los pueblos y comarcas.
- Potenciar el desarrollo económico regional, incrementando la competitividad en el marco nacional e internacional.
- Colaborar a disminuir los desequilibrios territoriales, mejorando la accesibilidad de las áreas peor comunicadas.
- Mejorar las comunicaciones de las denominadas áreas periféricas de la Comunidad Autónoma, potenciando la cohesión con el resto de la Comunidad y la conexión con los territorios limítrofes.
- Colaborar a la protección del medio ambiente de manera que, manteniendo un nivel funcional adecuado de las carreteras, se minimice el impacto sobre el medio físico.
- Favorecer las condiciones de circulación y seguridad vial.

El Plan se estructura con arreglo a los siguientes apartados:

1. *La Red de carreteras de la Comunidad Autónoma.* Este apartado incluye la clasificación de las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma, distinguiendo tres categorías: Red básica, Red complementaria (itinerarios preferentes) y Red complementaria (tramos de carácter local). También marca los criterios para la denominación y numeración de las carreteras.

2. *Análisis de la situación actual.* Se analizan las características de las carreteras en el año inicial del Plan, al objeto de poder determinar el tipo de actuación que debe realizarse para alcanzar las condiciones de planeamiento.
3. *Condiciones de planeamiento.* Se definen las características geométricas y tipo de firme que deben tener las carreteras en función de su categoría, tráfico y tipo de terreno por el que discurren.
4. *Programas de actuaciones.*
 - I. MODERNIZACIÓN DE LA RED. Son las actuaciones que conllevan la modificación de alguna de las características geométricas actuales para adecuarlas, en lo posible, a las condiciones de planeamiento que prevé el Plan. Los subprogramas correspondientes son:
 - I.1. Nuevas carreteras
 - I.2. Variantes
 - I.3. Desdoblamientos de calzada
 - I.4. Acondicionamientos
 - I.5. Mejoras
 - I.6. Obras de fábrica y estructuras

En particular, se plantean únicamente tres nuevas carreteras: el tramo Ramacastañas-Candeleda (CL-501), el tramo Sotopalacios-Peñahorada (CL-629) y en la LE-441, el tramo de Montejo a la N-120.

- II. CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA RED. Son las actuaciones cuyo objeto es el mantenimiento de la carretera en las adecuadas condiciones de comodidad y seguridad, sin que modifiquen las características geométricas, evitando la descapitalización del patrimonio viario. Se divide en los subprogramas siguientes:
 - II.1. Refuerzos de firme
 - II.2. Renovación de firme
 - II.3. Travesías
 - II.4. Seguridad vial
 - II.5. Señalización y balizamiento
 - II.6. Conservación contratada.
 - II.7. Renovación de parques y maquinaria
 - II.8. Conservación por gestión directa
 - II.9. Obras complementarias.
5. *Actuaciones programadas.* Para cada actuación que prevé el Plan se determina: carretera y tramo afectado, longitud de la actuación, IMD, tipo de actuación, clase de terreno y valoración de acuerdo con los ratios establecidos.
6. *Evaluación económica financiera.* A la vista de las inversiones programadas, con su correspondiente valoración, se determinan las necesidades económicas para la ejecución del Plan Regional de Carreteras. Se establece asimismo la adecuada programación presupuestaria anual, considerando los diferentes artículos presupuestarios.
7. *Resultados del Plan.* En este apartado se resumen los resultados, en lo que se refiere a kms. de actuación y anchuras de plataforma que se alcanzan con la ejecución del Plan Regional.
8. *Evaluación medioambiental.* En cumplimiento de la legislación en esta materia de la Comunidad de Castilla y León, se incluye un Informe Ambiental sobre la repercusión ambiental del Plan, lo que se desarrolla en el siguiente apartado.

INFORME AMBIENTAL

De conformidad con lo establecido en el artículo 41 del Reglamento aprobado por Decreto 209/1995, de 5 de octubre, se elaboró el correspondiente informe ambiental donde se evalúan los previsible efectos ambientales, conforme a los contenidos y criterios establecidos en el artículo 20 del Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental y Auditorías Ambientales de Castilla y León.

En primer lugar se realizan varias consideraciones previas sobre la Evaluación Estratégica Previa: su marco legal, la metodología utilizada y el equipo redactor de carácter multidisciplinar. También se describen los aspectos básicos del Plan Regional de Carreteras 2002-2007, con exposición de sus objetivos y criterios, el diagnóstico de la red de carreteras de Castilla y León, y el planteamiento de las opciones estratégicas, que invalida la opción “cero” o de no actuación.

Ya en relación con la evaluación ambiental del Plan, el Informe analiza el marco territorial y socioeconómico de Castilla y León y realiza un diagnóstico medioambiental de la comunidad, haciendo énfasis en tres aspectos: ordenación del territorio, mantenimiento de la biodiversidad y protección de la atmósfera. Se señalan los objetivos y prioridades medioambientales de Castilla y León, incluyendo los principios ambientales de integración -con referencia a la Estrategia de desarrollo sostenible de Castilla y León-, los requisitos medioambientales básicos de la normativa vigente, los criterios para la protección y conservación de espacios naturales y especies silvestres, y finalmente la integración medioambiental de las propuestas del PRC.

Los programas del Plan Regional de Carreteras son evaluados ambientalmente de dos modos diferentes. En una primera aproximación se realiza una matriz de integración medioambiental y otra de identificación del impacto ambiental potencial de los programas, con observación de si éste es positivo o negativo. En una segunda aproximación se hace una propuesta de indicadores para la evaluación del desarrollo del PRC, enmarcados en los distintos factores ambientales, distinguiendo tres tipos de indicadores: referencia, resultados e impacto.

En cuanto a los proyectos que se ejecuten en desarrollo del Plan, en principio se dan unas recomendaciones básicas para conseguir su integración ambiental, para después describir con más detalle las distintas acciones de los proyectos, sus efectos medioambientales y finalmente los impactos ambientales originados por los proyectos. Todos ellos son resumidos en una tabla que combina los distintos factores ambientales (atmósfera, climatología, agua, etc.) con acciones impactantes, alteraciones del medio, indicadores de impacto y efectos asociados.

Tal vez, uno de los apartados más interesantes del Informe Ambiental es el dedicado a directrices para las medidas correctoras de los impactos ambientales identificados, por la importancia que puede tener como guía en la realización de estudios de impacto ambiental de proyectos de carreteras, o incluso a tener en cuenta en aquellos que no se hayan de someter a Evaluación de Impacto Ambiental. En una línea similar se encuentran las directrices del programa de vigilancia ambiental, que sirven de base a todos los programas de estas características que se elaboren para asegurar la eficacia de las medidas correctoras propuestas.

Finalmente, el Informe Ambiental concluye con unas reflexiones sobre la correcta realización de la Evaluación Estratégica Previa, procedimiento que ha permitido confirmar la viabilidad ambiental del Plan Regional de Carreteras 2002-2007, citando unas recomendaciones para asegurar que todas las consideraciones realizadas sean recogidas en dicho Plan.

INFORMACIÓN PÚBLICA

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 42 del Reglamento de Evaluación de Impacto de Castilla y León, aprobado por Decreto 209/1995, de 5 de octubre, el Plan Regional de Carreteras 2002-2007 y su correspondiente Informe Ambiental fue sometido, por la Consejería de Fomento, al correspondiente trámite de información pública, cuyo anuncio se publicó en el Boletín Oficial de Castilla y León n.º 232, de 29 de noviembre de 2002.

Durante el plazo de treinta días hábiles de exposición pública se recibieron varias alegaciones, la mayoría de las cuales tienen por objeto solicitar la inclusión de determinadas carreteras en el Plan. Aquellas que tienen contenido ambiental son las siguientes:

- D. Juan José Hernández de la Torre Hernández, en nombre y representación de la Asociación ecologista "Gredos Verde", solicita sustituir en el Plan el nuevo trazado de la C-501 entre Ramacastañas y Candeleda, por el acondicionamiento del antiguo trazado entre Arenas de San Pedro y Poyales del Hoyo, y una circunvalación a la primera localidad.
- D. Luis Enrique Espinoza Guerra, en representación de Ecologistas en Acción, insta a que no se eluda el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental en los proyectos en que sea obligatorio su sometimiento, solicita que se prevean y presupuesten medidas correctoras y compensatorias en todos los proyectos del Plan -incluyéndose el correspondiente programa de vigilancia ambiental-, y finalmente proponen el sometimiento a Evaluación de Impacto Ambiental de varios proyectos de la provincia de Salamanca.

Las diferentes alegaciones fueron valoradas técnicamente, estimándose el contenido de alguna de ellas e introduciendo las correspondientes modificaciones y correcciones en la documentación.

De conformidad con lo establecido en el artículo 43 del Reglamento aprobado por Decreto 209/1995 se remitió el expediente, junto con toda la documentación señalada anteriormente, a la Consejería de Medio Ambiente para la elaboración del correspondiente Dictamen Medioambiental.

La Consejería de Medio Ambiente, considerando adecuadamente tramitado el expediente, de acuerdo con el procedimiento establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, formula el siguiente

DICTAMEN MEDIOAMBIENTAL

1. *Informe favorable.* La Consejería de Medio Ambiente determina, a los solos efectos ambientales, informar favorablemente el Plan Regional de Carreteras 2002-2007, con las consideraciones que se señalan a continuación, sin perjuicio del cumplimiento de otras normas vigentes que pudieran impedir o condicionar su realización.
2. *Viabilidad ambiental.* Se estima de modo general que del análisis descrito en el Informe Ambiental se puede concluir la viabilidad ambiental del Plan, pues en él se asumen los principales condicionantes normativos y técnicos a que se han de someter los proyectos de carreteras en Castilla y León, con objeto de que se cumpla uno de los objetivos básicos del Plan: “colaborar a la protección del medio ambiente de manera que, manteniendo un nivel funcional adecuado de la carretera, se minimice el impacto sobre el medio físico”. No obstante, la excesiva generalidad de dicho Informe obliga a que se hayan de realizar varias puntualizaciones, que habrán de integrarse en el PRC para asegurar su integración medioambiental.
3. *Subprograma de restauración de espacios degradados.* Se deberá redactar un “Subprograma de restauración de espacios degradados”, a incluir en el “Programa de conservación y explotación”. En él se deberá realizar un inventario de zonas degradadas por la realización de obras en la red de carreteras de la Comunidad de Castilla y León, que incluya taludes erosionados, vías muertas, acumulación de materiales en el entorno de las vías, graveras no restauradas, elementos que generen impactos visuales, etc. Dicho subprograma deberá incluir además los tipos de actuaciones a realizar, la planificación temporal, la definición de los distintos proyectos de ejecución, el presupuesto total, y su supervisión por parte de las Consejerías de Fomento y Medio Ambiente.

Para la elaboración del subprograma se puede tomar como base el “Plan general de restauración de impactos causados por las obras públicas”, promovido por la Junta de Castilla y León en 1990.

4. *Subprograma de carreteras paisajísticas.* Se estima igualmente necesaria la elaboración de un “Subprograma de carreteras paisajísticas”, a incluir en el mismo programa marco citado. Su finalidad sería la de inventariar una serie de carreteras que tuviesen un atractivo especial en cuanto a contemplación del paisaje circundante, fundamentalmente situadas en los espacios naturales, en áreas de alta calidad paisajística o en zonas con presencia de elementos del patrimonio histórico-artístico. En ellas se deben extremar las precauciones a tener en cuenta en la realización de obras, persiguiendo siempre la máxima integración de la carretera en el entorno. Además, se pueden realizar actuaciones puntuales que fomenten el uso de la carretera como atractivo turístico: realización de miradores, pequeñas áreas recreativas, restauración de fuentes, itinerarios, etc.
5. *Estudio de permeabilidad.* Uno de los principales impactos ambientales de las carreteras es el relativo a la permeabilidad, tanto faunística como territorial (humana). Por dicha razón, *en un plazo máximo de 3 años, se deberá realizar un estudio de permeabilidad sobre la eficacia de las medidas correctoras aplicadas en las infraestructuras realizadas dentro del Plan*, para habilitar en su caso la realización de otras necesarias o modificar las que se propusieron.

Dicho estudio se habrá de completar con un análisis de los puntos de accidentes por atropello a la fauna, con la adopción de las medidas adecuadas para mitigar este problema.

Asimismo deberá analizarse las interrelaciones con las vías pecuarias y las posibles soluciones para restablecer las comunicaciones interrumpidas, al menos en aquellas de mayor interés.

6. *Espacios naturales protegidos.* A los efectos del sometimiento de proyectos a Evaluación de Impacto Ambiental de acuerdo con la Ley 2/1990 de Carreteras de Castilla y León y el Decreto Legislativo 1/200, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental y Auditorías Ambientales de Castilla y León, se entenderán como espacios naturales protegidos todos aquellos considerados como Áreas de Sensibilidad Ecológica por el artículo 10 de dicho Texto Refundido, y los propuestos por la Junta de Castilla y León como Lugares de Interés Comunitario (L.I.C).

Todos los proyectos incluidos dentro del PRC a desarrollar en espacios naturales protegidos deberán someterse a las determinaciones establecidas en los planes de ordenación y/o gestión de los mismos (PORN, PRUG, Planes de recuperación de especies, etc.), incorporándose de forma detallada las afecciones a que dieran lugar dichos documentos (prohibición o limitación de usos, calendarios de obras, medidas preventivas, correctoras y compensatorias específicas, etc.), en las distintas fases de planeamiento y proyecto de dichas infraestructuras.

En aquellas actuaciones realizadas en espacios naturales protegidos deberán contemplarse dentro de los proyectos, no sólo las pertinentes medidas protectoras y correctoras, sino también medidas compensatorias que permitan equilibrar de alguna manera los posibles efectos inevitables y residuales de la actuación.

7. *Residuos.* Se habrá de fomentar el uso de materiales residuales adecuados en los componentes de los materiales y equipamientos utilizados en la construcción de carreteras (polvo de neumáticos, arenas de desmoldeo, paval, RCDs triturados, etc.), en su señalización (uso de señales elaboradas con plásticos reciclados) y en su mantenimiento, mediante la adecuada formación de proyectistas y directores de obra y mediante la valoración positiva en los concursos de obras del uso de estos materiales residuales.

Se deberá incluir en los pliegos de licitación de las obras públicas que las empresas cumplan adecuadamente la normativa en materia de residuos, tanto de los que generan por el uso de maquinaria (aceites usados) los productores de residuos peligrosos, como los generados en el desarrollo de las obras (tierras y materiales naturales, residuos de construcción, envases, etc.), que deberán ser siempre gestionados a través de un gestor autorizado.

En las áreas de descanso se instalarán los contenedores que sea preciso de acuerdo con la afluencia de personas a ese lugar, pero siempre de acuerdo con los requerimientos municipales para su recogida. Como mínimo se instalará siempre un contenedor general, otro de papel y cartón, y otro de vidrio.

8. *Carteles publicitarios.* En consonancia con lo establecido en la legislación estatal, sería conveniente que se estableciesen medidas para evitar la instalación de carteles publicitarios en el entorno de las carreteras de titularidad autonómica, por el riesgo de accidentes que entrañan y la degradación paisajística que provocan.

De igual modo, se habrán de diseñar adecuadamente todos aquellos carteles de las carreteras que no sean indicadores de circulación -como los de numeración de la vía o señalización de obras-, con objeto de que causen el menor impacto visual (tamaño más reducido, acabados mate de los materiales, etc.).

9. *Contaminación acústica.* Se considera necesario el *desarrollo de estudios previos de la incidencia del ruido de las carreteras sobre zonas residenciales*, al objeto de determinar aquellos lugares en los que sea preciso construir barreras acústicas.

El uso de bandas sonoras para reducir la velocidad de vehículos se llevará a cabo preferentemente fuera de los núcleos urbanos y alejado en todo caso de viviendas, para no superar los niveles sonoros máximos establecidos en el Decreto 3/1995, de 12 de enero.

El uso de bandas sonoras para reducir la velocidad de vehículos se llevará a cabo preferentemente fuera de los núcleos urbanos y alejado en todo caso de viviendas, para no superar los niveles sonoros máximos establecidos en el Decreto 3/1995, de 12 de enero.

10. *Áreas de préstamo y caballeros.* El hecho de que, en general, las zonas de extracción de áridos necesarios para las obras de las carreteras no se contemplen en los proyectos de construcción, está provocando en la práctica distintos problemas: no se evalúan las actuaciones de forma conjunta, los promotores son diferentes, no se plantean alternativas de parcelas a explotar, e incluso el sometimiento de las extracciones al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental provoca disfunciones temporales importantes. Por ello, al menos en los proyectos de carreteras sometidos a Evaluación de Impacto Ambiental, *el proyecto de construcción debería incluir, en el caso de que no estuvieran ya autorizadas, la definición de las nuevas extracciones de áridos que en su caso se realicen y el planteamiento de su restauración.* De igual modo se habrá de proceder con las áreas de caballeros.

11. *Estudios de impacto ambiental.* En el caso de los proyectos que se desarrollen en el ámbito de aplicación del PRC, que deban someterse al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, los correspondientes estudios de impacto ambiental que se redacten para cada uno de ellos deberán recoger los condicionantes, medidas protectoras e indicadores de vigilancia que se reflejan en el Informe Ambiental, elaborado por la Consejería de Fomento.

A tal efecto, en dichos estudios, además de las cuestiones ya consideradas y las que han de contemplarse por la propia legislación de Evaluación de Impacto Ambiental, se prestará especial atención a los impactos indirectos e inducidos por las nuevas infraestructuras y su repercusión en las áreas sensibles.

En cualquier caso, todas las medidas protectoras, correctoras y de vigilancia que se establezcan en los estudios de impacto ambiental se deberán incorporar en el proyecto de construcción definitivo, de modo que aparezcan definidas en cada uno de sus apartados: memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto.

12. *Anejo de ordenación ecológica, estética y paisajística.* En el resto de proyectos incluidos en el programa de "Modernización de la red" que no se sometan a Evaluación de Impacto

Ambiental, se deberá incorporar un “Anejo de ordenación ecológica, estética y paisajística” o proyecto de restauración, que habrá de recoger las consideraciones ambientales (antecedentes, exigencias ambientales, análisis ambiental en detalle, diseño de medidas correctoras y programa de vigilancia ambiental). Sus determinaciones también deberán tener reflejo en la memoria, planos, pliego de prescripciones técnicas particulares y presupuesto del proyecto.

13. *Técnico medioambiental.* Las empresas contratistas de las obras incluidas en el programa de “Modernización de la red” deberán contar con un técnico medioambiental, al objeto de velar por el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras, desarrollar el programa de vigilancia ambiental y emitir los correspondientes informes periódicos a los órganos competentes.
14. *Asesoramiento técnico.* Para la elaboración del “Subprograma de restauración de espacios degradados”, el “Subprograma de carreteras paisajísticas” y el “Estudio de permeabilidad”, así como del resto de las consideraciones planteadas en este Dictamen, se deberá contar con el asesoramiento técnico de la Consejería de Medio Ambiente.
15. *Aprobación del Plan.* El Plan definitivo que se apruebe deberá tener en cuenta los contenidos del Informe Ambiental, las consideraciones planteadas en este Dictamen y las modificaciones que se deriven de las alegaciones consideradas.
16. *Divulgación.* La Consejería de Fomento deberá remitir un ejemplar del Plan Regional de Carreteras 2002-2007, desde el momento en que se apruebe, a los Servicios Territoriales de Medio Ambiente y al Centro de Información y Documentación Ambiental (CIDA) de la Consejería de Medio Ambiente, con objeto de que pueda ser puesto a disposición del público en general.

Valladolid, 27 de marzo de 2003.

SILVIA CLEMENTE MUNICIO
Consejera de Medio Ambiente

PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS 2002/2007



Junta de
Castilla y León