

ÍNDICE

MEMORIA

1	INTRODUCCIÓN.....	4
1.1	JUSTIFICACIÓN DEL PLAN DE CARRETERAS.....	4
1.2	ALCANCE DEL PLAN DE CARRETERAS DE CASTILLA Y LEÓN 2008-2020	4
1.3	TRAMITACIÓN DEL PLAN DE CARRETERAS	6
2	ANTECEDENTES DEL PLAN DE CARRETERAS	7
2.1	PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS 2002-2007	7
2.2	PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES (PEIT)	7
2.3	ACUERDO DEL DIÁLOGO SOCIAL	8
2.4	ESTRATEGIA PARA LA SEGURIDAD VIAL EN CASTILLA Y LEÓN	12
3	OBJETIVOS Y CONTENIDOS DEL PLAN.....	14
3.1	OBJETIVOS BÁSICOS.....	14
3.2	OBJETIVOS CONCRETOS.....	15
3.3	CONTENIDO DEL PLAN.....	15
	Análisis de la situación actual	16
	Criterios de intervención y condiciones de planeamiento.....	16
	Programas y valoración de actuaciones	17
	Presupuesto del plan.....	18
	Escenario presupuestario.....	18
	Situación final de la red de carreteras.....	18
	Evaluación medio ambiental del plan de carreteras	18
4	ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE LA RED.....	19
4.1	LAS CARRETERAS EN CASTILLA Y LEÓN	19
4.1.1	Red de Carreteras del Estado en Castilla y León	19
4.1.2	Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma	20
4.1.3	Red de Carreteras de las Diputaciones Provinciales.....	25
4.2	TRÁFICO EN LA RED DE CARRETERAS DE CASTILLA Y LEÓN	26
4.2.1	Análisis del Tráfico Actual según el Tipo de Red	26
4.2.2	Evolución del Tráfico	26
4.2.3	Niveles de Servicio en la Red Regional de Carreteras	31
4.3	LA ACCESIBILIDAD EN LA RED DE CARRETERAS DE CASTILLA Y LEÓN	35
4.4	LA SEGURIDAD EN LA RED DE CARRETERAS DE CASTILLA Y LEÓN	38
4.4.1	Evolución Histórica de la Accidentalidad.....	38
4.4.2	Análisis de la Accidentalidad en el año 2006	40

5	CONDICIONES DE PLANEAMIENTO	45
5.1	CRITERIOS DE INTERVENCIÓN	45
5.2	CONDICIONANTES DEL PLANEAMIENTO	47
5.2.1	Trazado en Planta y en Alzado	48
5.2.2	Sección Transversal	49
5.2.3	Tipo de Pavimento	51
5.2.4	Condiciones Medioambientales.....	51
6	PROGRAMAS Y VALORACIÓN DE ACTUACIONES	53
6.1	PROGRAMAS DEL PLAN REGIONAL	53
6.1.1	Programa de Modernización	53
6.1.2	Programa de Conservación y Explotación	56
6.2	VALORACIÓN DE ACTUACIONES	60
6.2.1	Tráfico.....	60
6.2.2	Ancho de Plataforma	61
6.2.3	Tipo de Terreno	61
6.2.4	Cuadros de Valoración	61
7	PRESUPUESTO DEL PLAN	64
7.1	VALORACIÓN DE ACTUACIONES EN LA RED AUTONÓMICA	64
7.1.1	Inversión por Provincias	65
7.1.2	Tabla – Resumen de Inversiones.....	75
7.2	PLAN ECONÓMICO – FINANCIERO DE GICAL	77
7.3	AUTOVÍA VALLADOLID – SEGOVIA.....	77
7.4	CARRETERAS DE ENTIDADES LOCALES	78
7.5	PRESUPUESTO DEL PLAN	79
8	ESCENARIO PRESUPUESTARIO.....	80
9	RESULTADOS DEL PLAN DE CARRETERAS 2008-2020....	83
9.1	MODERNIZACIÓN DE LA RED	83
9.2	RESULTADOS SOBRE EL NIVEL DE SERVICIO EN LA RED DE CARRETERAS 87	
9.3	RESULTADOS SOBRE LAS MEJORAS DE ACCESIBILIDAD	89
9.4	CONTRIBUCIÓN DEL PLAN AL MEDIO AMBIENTE	94

ANEJOS

ANEJO 1 - LA RED DE CARRETERAS

1.1 CATÁLOGO DE LA RED

1.2 RED TRAMIFICADA

ANEJO 2 – ACTUACIONES PROGRAMADAS

**ANEJO 3 – ACTUACIONES EN ITINERIOS COMPLEMENTARIOS A LA RED
DE ALTA CAPACIDAD**

MAPAS PROVINCIALES Y REGIONALES

INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

1 INTRODUCCIÓN

1.1 JUSTIFICACIÓN DEL PLAN DE CARRETERAS

La aplicación de la planificación, ya sea en el desarrollo de infraestructuras o la conservación de las ya existentes, permite determinar las necesidades presupuestarias y las dotaciones necesarias para su correcta ejecución, aportando a la administración competente un conocimiento preciso de las previsiones que van a ser necesarias en los años de vigencia del plan.

La red viaria cumple con una importante función estratégica en el desarrollo de un territorio, permitiendo una comunicación eficiente entre los diferentes centros de interés de la región. La importancia de elaborar planes de carreteras, se deriva del hecho de que estas infraestructuras son elementos vertebradores de un territorio, que condicionan el desarrollo económico y social.

Una adecuada red de carreteras de titularidad de Comunidad Autónoma que complemente el Sistema de comunicación interregional e internacional, así como la conservación del patrimonio viario de la región, permite mejorar la competitividad económica, y la fijación de población en la región, elementos indispensables para el progreso y desarrollo de Castilla y León.

La experiencia acumulada por la Consejería de Fomento en la gestión de la red de carreteras de su competencia, permite la elaboración de un documento con amplio calado técnico, adecuado a las necesidades y condiciones del territorio castellano y leonés.

1.2 ALCANCE DEL PLAN DE CARRETERAS DE CASTILLA Y LEÓN 2008-2020

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, respecto de sus carreteras

Por tanto, el presente Plan de Carreteras, como instrumento de planificación, únicamente alcanza a las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

En este sentido se incluirán el conjunto de directrices y propuestas para alcanzar los objetivos del presente Plan de Carreteras, a través de su desarrollo mediante los correspondientes proyectos.

Dichos proyectos incluirán, cuando sea preceptivo de acuerdo con la legislación sectorial o medioambiental, el específico Estudio de Impacto Ambiental, base para la correspondiente Declaración de Impacto ambiental.

Alcance Temporal

El alcance propuesto para el presente Plan de Carreteras abarca un extenso periodo temporal, considerando dentro del desarrollo del mismo diferentes hitos intermedios, a fin de estructurar las actuaciones que se incluyen en función de las previsiones de planificación y coordinación de la Consejería de Fomento.

El desarrollo y programación del plan se estructurará en aquellos horizontes temporales que se adecuen a las actuaciones que se encuentran programadas en el plan, con especial importancia en aquellas en que la planificación se encuentra avanzada, o la coordinación con actuaciones del entorno lo requiera.

La necesaria coordinación con las figuras de planeamiento existentes en el momento actual, en especial el PEIT, Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte del Ministerio de Fomento, induce a la Consejería a considerar como horizontes temporales los mismos que se abordan en el citado documento.

El alcance temporal del presente plan alcanza, por tanto, el año 2020, año límite de horizonte temporal del citado PEIT.

1.3 TRAMITACIÓN DEL PLAN DE CARRETERAS

El Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020, se encuentra incluido dentro del ámbito de aplicación de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre “Evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente”.

Asimismo es de aplicación la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León.

En aplicación de ambas leyes, la tramitación es la siguiente:

- En Marzo de 2007, se redactó el “Documento de Inicio”, conforme a lo dispuesto en el Art. 18 de la Ley 9/2006.
- La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, con fecha 15 de Marzo de 2007 aprueba el “Documento de Referencia” al que se refiere el Art. 193 de la citada Ley.
- El presente documento que incluye el “Informe de Sostenibilidad Ambiental” constituye la “Versión Preliminar del Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020”, al objeto de someterlo a información pública y oficial conforme a lo dispuesto en la Ley arriba indicada.
- Finalizado el trámite anterior se procederá a la redacción de la memoria ambiental y a la “Versión Definitiva del Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020”

2 ANTECEDENTES DEL PLAN DE CARRETERAS

2.1 PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS 2002-2007

En octubre de 2002 se redactó el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007, siendo elaborado por los Servicios de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento.

Dicho plan se redactó teniendo como base el Plan Director de Transporte en Castilla y León, redactado en 2001, el cual abarca las necesidades de actuación, con independencia de la titularidad, en los distintos modos de transporte, así como las posibles infraestructuras intermodales.

El Plan Regional de Carreteras incluyó la actuación en 4.620,2 Km. de la Red Básica y Complementaria Preferente, suponiendo aproximadamente un 66% de la longitud total de estas redes. Además, contemplaba la construcción de 44 variante de población, de las cuales 35 correspondían a carreteras de la Red Básica.

En el caso de la Red Complementaria Local, las actuaciones previstas abarcaban 1.308,8 km (aproximadamente un 30% de la longitud total de esta red).

A la finalización del Plan 2002-2007, todas las carreteras de la Red Principal (Red Básica y Red Complementaria Preferente) deberían haber sido objeto de al menos una actuación de acondicionamiento o mejora, si bien se recogen en este Plan aquellas actuaciones que, por cualquier circunstancia, no hayan podido llevarse a cabo, adaptadas a los nuevos objetivos.

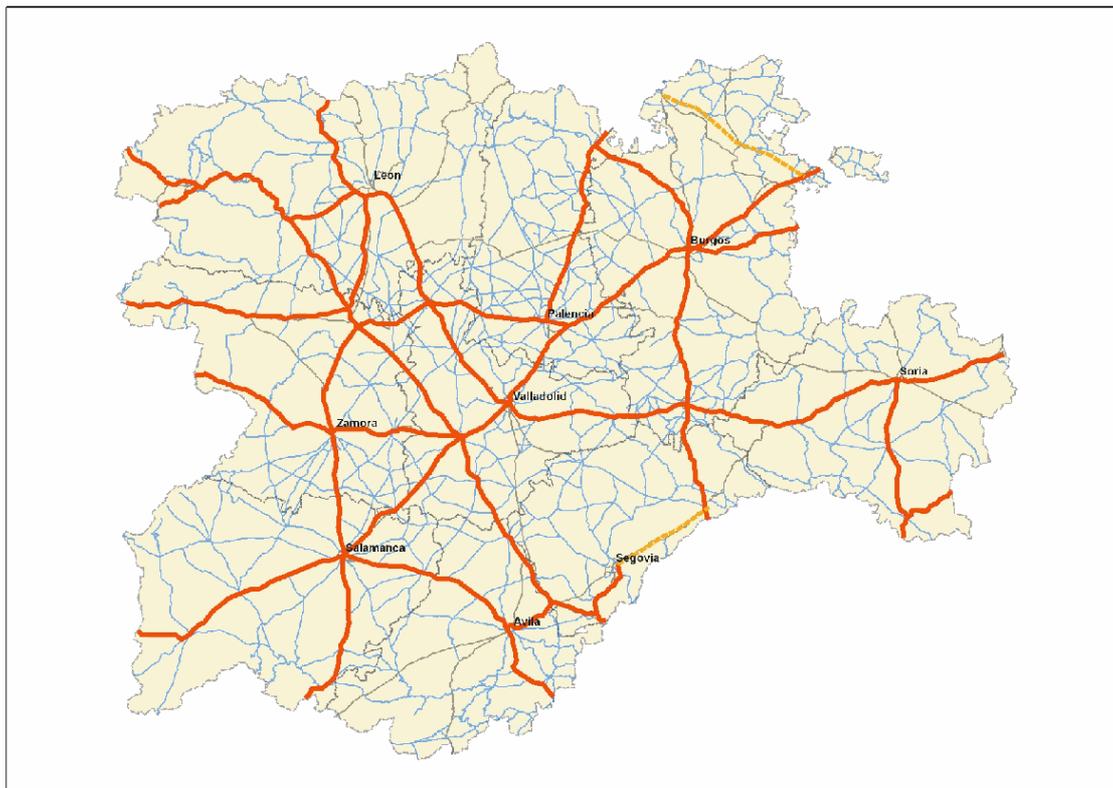
2.2 PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES (PEIT)

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, 2005-2020 (PEIT), aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros del 15 de julio de 2005, define las directrices básicas de la actuación en infraestructuras y transporte de competencia estatal con un horizonte a medio y largo plazo (2005-2020).

El PEIT abarca el conjunto de modos de transporte que operan en el momento actual en todo el territorio: transporte por carretera, ferrocarril, aéreo y marítimo.

En el momento de redactar este documento aún no se han aprobado los planes sectoriales que deberían haber desarrollado el PEIT, con la planificación definida para los periodos 2006-2012 y 2013-2020, por lo que únicamente se conoce la imagen objetivo el año final del PEIT (2020), de la red de carreteras del Estado, que, por lo que se refiere a las vías de alta capacidad de Castilla y León, se recogen en el mapa siguiente.

Red de Alta Capacidad PEIT 2020



2.3 ACUERDO DEL DIÁLOGO SOCIAL

El Diálogo Social y el alcanzar acuerdos con los agentes sociales es una de las señas de identidad de la política social de la Junta de Castilla y León.

En este sentido, en febrero de 2008 se suscribió por el Presidente de la Junta de Castilla y León y los Agentes Sociales el "Acuerdo del Diálogo Social".

Dicho acuerdo recoge de forma expresa la validez de los anteriores acuerdos alcanzados en las diferentes mesas, entre las que se incluye el relativo a infraestructuras. En él se recogen las

propuestas para la creación de infraestructuras en Castilla y León, con claro carácter impulsor de la Comunidad, tanto en materia de carreteras como ferroviaria, atendiendo a las necesidades del territorio de Castilla y León y a su desarrollo.

Por tanto, el documento incluye todas las infraestructuras, independientemente de la titularidad de las mismas, y en concreto, las dependientes tanto de la Junta de Castilla y León, como de la Administración General del Estado.

En relación con las **infraestructuras de transporte por carretera**, destacar, que con independencia de la titularidad, se han considerado tanto vías de gran capacidad, como carreteras convencionales. Los grandes corredores, que desde el punto de vista de la situación geográfica de la Comunidad, se consideran son:

- Los corredores radiales que comunican el Norte-Noroeste de España con el centro peninsular
- Los ejes Este-Oeste, por el Norte de la Comunidad (Ponferrada-León-Burgos-Miranda de Ebro) y por el Centro-Sur (corredor del Duero)
- El Norte-Sur, por el Oeste de la Comunidad (Ruta de la Plata, y por el Este (Soria-Medinaceli)
- El corredor Cantábrico-Mediterráneo (Santander-Sagunto por Burgos y Soria)
- El de Portugal-Francia (Salamanca-Valladolid-Burgos)
- El de Segovia-Soria (transversal por el Sur)

Además de estas vías de gran capacidad, se contempla la conexión desde estas vías a los distintos núcleos de población de la Comunidad (tanto por carreteras nacionales como por carreteras con titularidad de la Comunidad Autónoma).

Finalmente, una vez se satisfagan las necesidades básicas de infraestructuras, la orientación de la inversión se dirige hacia la conservación de todo el mallado viario.

Por tanto, dentro del documento, las actuaciones consideradas son:

A. Vías de gran capacidad

Dentro de estas actuaciones, se diferencian dos grupos, en función de las posibilidades técnico-administrativas de su puesta en servicio:

1. Finalización en el periodo 2005-2010

Las propuestas para este periodo son las siguientes:

- a) Corredor del Duero (A-11 y AP-15)
- b) Ruta de la Plata (A-66)
- c) Valladolid-León (A-60)
- d) Salamanca-Ávila (A-50)
- e) Palencia-Cantabria (A-67)
- f) Burgos-Límite de la Comunidad de La Rioja (A-12)
- g) Soria-Medinaceli (A-15)
- h) Valladolid-Segovia (CL-601)
- i) Burgos-Aguilar de Campoo (A-73)
- j) Palencia-Benavente (A-65)
- k) Adanero-Ávila (N-403)

2. Finalización en el periodo 2010-2015

Entre estas actuaciones se engloban aquellas, que siendo prioritarias, no es factible que su finalización pueda llevarse a cabo antes de 2010. Estas actuaciones propuestas son las que se citan a continuación:

- a) Segovia-San Esteban de Gormaz (N-110)
- b) Burgos-Soria-Límite Comunidad de Aragón (N-234)
- c) Ávila-Maqueda (N-403)
- d) Modernización de autovías en servicio

B. Itinerarios de la Red Autonómica Complementaria a la Red de Alta Capacidad

Se considera un siguiente paso en la estrategia en materia de carreteras dentro de la región, la creación de itinerarios regionales que sirvan a un tráfico de largo recorrido dentro de la Comunidad, y que a su vez, atiendan la comunicación de los núcleos de población más importantes de la Región.

Estos itinerarios son los siguientes:

- a) Eje Ponferrada-Miranda de Ebro
- b) Eje León-Puebla de Sanabria
- c) Eje Palencia-Guardo (CL-615)
- d) Eje Zamora-Segovia
- e) Eje Salamanca-La Fregeneda
- f) Eje Palencia-Aranda
- g) Eje Almazán-Gómara-Ágreda (CL-101)
- h) Eje Cuellar-Íscar-Olmedo-Medina del Campo-Alaejos-Toro (CL-602)
- i) Eje Segovia-Aranda (CL-603)
- j) Eje Valladolid-Medina del Campo (CL-610)

C. Red Regional Complementaria Local y Conservación de carreteras

Se propone que una vez se haya finalizado el Plan de Carreteras 2002-2007, y sin perder de vista los itinerarios a los que se refiere el punto anterior, dentro del ámbito de las carreteras autonómicas, cobren especial importancia los siguientes aspectos:

- Especial atención a la Red Complementaria Local, dada su extensa longitud (aproximadamente 4.500km), y que su principal función es la de permitir la comunicación de núcleos de población de menor entidad entre sí, y con las vías principales, de forma que se den las condiciones idóneas para evitar la despoblación.
- Aumento de la inversión en conservación, siguiendo la línea marcada por el Plan de Carreteras 2002-2007, el cual ha marcado una pauta clara para el mantenimiento del patrimonio viario, estableciendo unos estándares de crecimiento acusados.

2.4 ESTRATEGIA PARA LA SEGURIDAD VIAL EN CASTILLA Y LEÓN

La Junta de Castilla y León, consciente del problema de la siniestralidad en las carreteras, elaboró en 2003 la Estrategia para la Seguridad Vial en Castilla y León 2004-2008, la cual apareció publicada en el B.O.C.y L. Nº 124, del miércoles 30 de junio de 2004.

En dicha Estrategia se programan una serie de actuaciones con las que afrontar el difícil reto de hacer disminuir el número y gravedad de los accidentes de tráfico de una manera integral y coordinada. Se trata de una solución integral y coordinada, dado que se pretende abordar la prevención de los accidentes desde una perspectiva en la que se complementen los tres factores fundamentales que influyen en los accidentes: la infraestructura y su entorno, el vehículo y el usuario. De esta forma, se superan las visiones centradas en un único factor, destacando la infraestructura, cuyo enfoque era válido por sus resultados, pero resultaba insuficiente.

Aunque en el documento se fija como ámbito temporal el periodo 2004-2008, siguen vigentes tanto los objetivos como las propuestas de actuación en los diferentes campos contemplados, de manera que se está preparando un nuevo documento para el siguiente periodo.

Los objetivos que se persiguen son:

- Abordar el programa de seguridad vial globalmente, tanto desde el punto de vista de los factores implicados en un accidente (factor humano, vía y usuario), como desde el ámbito de implicación en este proyecto.
- Incorporar dentro de una Política de Seguridad Vial la colaboración y participación activa de los ciudadanos.
- Conseguir que la seguridad vial tome nuevas dimensiones de sensibilidad y reflexión en la sociedad.
- Unificar esfuerzos e iniciativas de todos los agentes sociales, públicos y privados.

El objetivo final perseguido con el desarrollo de la Estrategia para la Seguridad Vial en Castilla y León es el aumento progresivo de la seguridad, que se traduzca en un futuro, en una reducción del número de accidentes y víctimas en las carreteras de la Comunidad Autónoma, así como de las consecuencias resultantes de los mismos.

Los cuatro campos de actuación en los que se ha estructurado la Estrategia son: el ámbito institucional; el factor infraestructura y su entorno; el factor vehículo y el factor usuario.

De particular interés es conocer las propuestas que se realizan, referidas al factor infraestructura y entorno, con objeto de asumirlas por el presente Plan Regional de Carreteras, e incorporarlas.

Las **actuaciones más significativas relacionadas con la infraestructura** son las siguientes:

- a) Seguimiento de los tramos de concentración de accidentes (TCA) y propuestas de optimización.
- b) Seguimiento de la accidentalidad.
- c) Programa de protección de barreras metálicas para motociclistas.
- d) Incorporación de Anexos de Seguridad Vial a los proyectos de renovación y acondicionamiento/mejora.
- e) Mejora de las condiciones de diseño y visibilidad de las intersecciones.
- f) Programa de diseño y adecuación de travesías.

3 OBJETIVOS Y CONTENIDOS DEL PLAN

3.1 OBJETIVOS BÁSICOS

Los **objetivos básicos** de toda red de carreteras, a los que deben contribuir los planes de carreteras son los siguientes:

- Adecuación funcional de la red de carreteras al incremento de movilidad y tráfico.
- Potenciación del desarrollo económico de la región, mejorando la calidad de vida de los habitantes.
- Disminución de los desequilibrios territorial, mejorando la accesibilidad de las zonas peor comunicadas y las más periféricas, facilitando su integración con las cabeceras comarcales y con el resto de núcleos principales.
- Mejora global de la red de carreteras, de forma que favorezca la creación de itinerarios alternativos de los grandes ejes viarios de la región.
- Mejora de las condiciones de circulación y seguridad vial. Se trata de mejorar la seguridad de la red de carreteras, actuando no sólo en los tramos de concentración de accidentes existentes, sino también, con carácter preventivo, actuando en todos aquellos tramos de la red de carreteras con peligrosidad potencial (tramos urbanos y travesías, accesos a la red, intersecciones y enlaces, etc.).
- Protección de la calidad ambiental de los espacios de interés natural afectados por las propuestas de actuación, con especial atención a aquellas zonas más sensibles, tales como Parques Regionales y/o espacios protegidos y/o catalogados. El objetivo es colaborar con la protección del medio ambiente, manteniendo un nivel funcional adecuado de las carreteras, minimizando el impacto sobre el medio físico.
- Gestión adecuada de los recursos destinados a la red de carreteras, mejorando e incrementando las partidas destinadas a la conservación y gestión de la explotación de la red.
- Mantenimiento de las nuevas fórmulas de inversión extrapresupuestaria que permita adelantar actuaciones de nuevas carreteras y ampliaciones de capacidad de la red existente, con repercusión diferida de los presupuestos.

3.2 OBJETIVOS CONCRETOS

El presente Plan de Carreteras de Castilla y León, además de los objetivos comunes de los planes de carreteras, fija como **objetivos concretos** los expuestos a continuación:

- Completar la modernización de la Red Principal (Red Básica más Red Complementaria Preferente).
- Adecuación de la Red Complementaria Local a estándares mínimos de funcionalidad, lo cual se traduce en un ensanche de la Red Complementaria Local para conseguir un ancho mínimo de plataforma de 6,00 m.
- Adecuación de itinerarios con el carácter complementario a la red de alta capacidad, para reducir los tiempos de acceso desde las localidades de la región, a la citada red de alta capacidad que atraviesa la Comunidad.
- Potenciación de la conservación del patrimonio viario, con objeto de evitar la degradación de la red de carreteras.
- Continuación en la línea de la construcción de variantes de población, para eliminación de conflictos en las travesías más problemáticas.
- Adecuación de los grandes ejes de vertebración del territorio.
- Recuperación de los espacios medioambientales degradados por las diferentes actuaciones en materia de infraestructura viaria.
- Incremento de la accesibilidad en las áreas periféricas de la región.

3.3 CONTENIDO DEL PLAN

El Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 se estructura con arreglo a los diferentes apartados.

Análisis de la situación actual

Este capítulo incluye:

- Descripción y clasificación de las carreteras, en función de las categorías establecidas en el anterior documento de planificación, y las modificaciones que como consecuencia de las actuaciones realizadas han acontecido en la ordenación existente
- Análisis de la situación actual de la red viaria, atendiendo a los siguientes aspectos:
 1. Relación con las redes viarias existentes en la región
 2. Datos de tráfico y movilidad
 3. Accesibilidad de la red
 4. Seguridad Vial

Criterios de intervención y condiciones de planeamiento

Este apartado incluye:

- Descripción de los criterios de intervención aplicados en la determinación de las actuaciones descritas en el plan
- Condiciones de planeamiento a aplicar en los distintos tipos de actuaciones que define el Plan Sectorial de Carreteras relativos a:
 1. Trazado en planta y en alzado
 2. Sección Transversal
 3. Tipo de Pavimento
 4. Condicionantes Medioambientales

Programas y valoración de actuaciones

Este capítulo incluye los siguientes apartados:

- Programas del Plan Regional, donde se desarrollan los diferentes tipos de actuaciones

- A. Programa de Modernización

- 1. Acondicionamiento
 - 2. Mejoras
 - 3. Nuevas Carreteras
 - 4. Variantes de Población
 - 5. Autovías
 - 6. Desdoblamientos y accesos a ciudades
 - 7. Otros Subprogramas

- B. Programa de Conservación y Explotación

- 1. Refuerzos
 - 2. Conservación contratada
 - 3. Seguridad vial
 - 4. Conservación directa
 - 5. Señalización
 - 6. Balizamiento
 - 7. Otros Subprogramas

- Valoración de actuaciones, donde se establece el coste unitario de cada tipo de actuación en función de parámetros tales como tráfico, tipo de terreno y ancho de plataforma.

Presupuesto del plan

Este capítulo incluye la valoración detallada del conjunto de actuaciones a realizar en el desarrollo del Plan. Se incluyen en este capítulo los siguientes apartados:

- Valoración de Actuaciones en la Red Autonómica
 - 1. Inversión por programas y tipos de actuación
 - 2. Inversión por provincia
- Plan Económico – Financiero de GICAL
- Autovía Valladolid – Segovia
- Carreteras de Entidades Locales
- Presupuesto del Plan

Escenario presupuestario

Este capítulo describe las necesidades financieras del plan, así como detalla las anualidades necesarias para la realización del mismo.

Situación final de la red de carreteras

Este capítulo muestra la situación final de la red de carreteras de la región, tras la ejecución de las actuaciones propuestas dentro del Plan de Carreteras.

Evaluación medio ambiental del plan de carreteras

En cumplimiento de la legislación vigente en materia medioambiental de la Comunidad de Castilla y León, se incluye el “Informe de Sostenibilidad Ambiental”.

4 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE LA RED

4.1 LAS CARRETERAS EN CASTILLA Y LEÓN

Dada la gran extensión de terreno de Castilla y León (93.814 km², el 18,6% de España), y sus características demográficas (baja densidad de población 29.92 hab/km² y gran cantidad de núcleos de población), la red de carreteras tiene una gran longitud y una alta dotación territorial (0,35 km/km² en Castilla y León, frente al 0,31 km/km² de la media nacional) y poblacional (13,84 km/1000 habitantes, la más alta de España).

Así, su longitud en 2006 es de 32.760 km, representando un 19,7% del total nacional, convirtiéndose con ello en la red más extensa de las redes de las Comunidades Autónomas. Como en el resto de las Comunidades Autónomas multiprovinciales, la red depende de las tres Administraciones Públicas: Estado, Comunidad Autónoma y Administración Local.

Longitud de la Red de Carreteras

Red (en km)	Estatal	Autonómica	Diputaciones	Total
Castilla y León	5.233	11.598	15.929	32.760
España	25.804	70.995	69.540	166.339
Porcentaje	20,3%	16,1%	22,9%	19,7%

4.1.1 Red de Carreteras del Estado en Castilla y León

La Red de Carreteras del Estado en Castilla y León tiene una longitud de 5.233 Km, lo cual supone un 16,0 % de los 32.760 km que constituyen la red total. De esta longitud, 1.619 km corresponde a vías de gran capacidad, de los cuales, 282 km corresponden a autopistas de peaje, 1.246 km a autovías y autopistas libres, y 91 km de carretera desdoblada.

En los últimos años, la mayoría de las carreteras de la Red del Estado, han experimentado, o experimentan en la actualidad, importantes transformaciones, por lo que en general, presentan condiciones de circulación aceptables.

Además, dentro del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) 2005-2020, se recogen actuaciones sobre las vías interurbanas de altas prestaciones, mejora y reposición de las autopistas y autovías en servicio y de adecuación de las condiciones de calidad y seguridad de la Red Complementaria.

Por tanto, teniendo en cuenta lo anterior, se prevé que una vez se lleve a cabo las actuaciones previstas en el PEIT 2006-2020, la Red de Carreteras del Estado en Castilla y León, presentará unas características que se puede considerar satisfactorias.

4.1.2 Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma

Clasificación

La Ley 2/1990, de 16 de marzo de Carreteras de la Comunidad Autónoma de Castilla y León fija la clasificación de la red de carreteras de titularidad autonómica en dos redes: red básica y red complementaria. El Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007, estableció la clasificación, denominación y numeración de las carreteras competencia de la Comunidad, que se mantienen prácticamente vigentes en el presente Plan.

Red Básica

Esta red, junto con la Red de Carreteras del Estado, satisface 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 Comunidad Autónoma correspondiente.

Red Complementaria

La Red Complementaria está formada por las carreteras de la red regional no catalogadas como básicas. Por ello, es una red de gran longitud y con tráficos muy desiguales. Esta red se subdivide a su vez en dos redes:

- 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.
- 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.

Resto de la Red

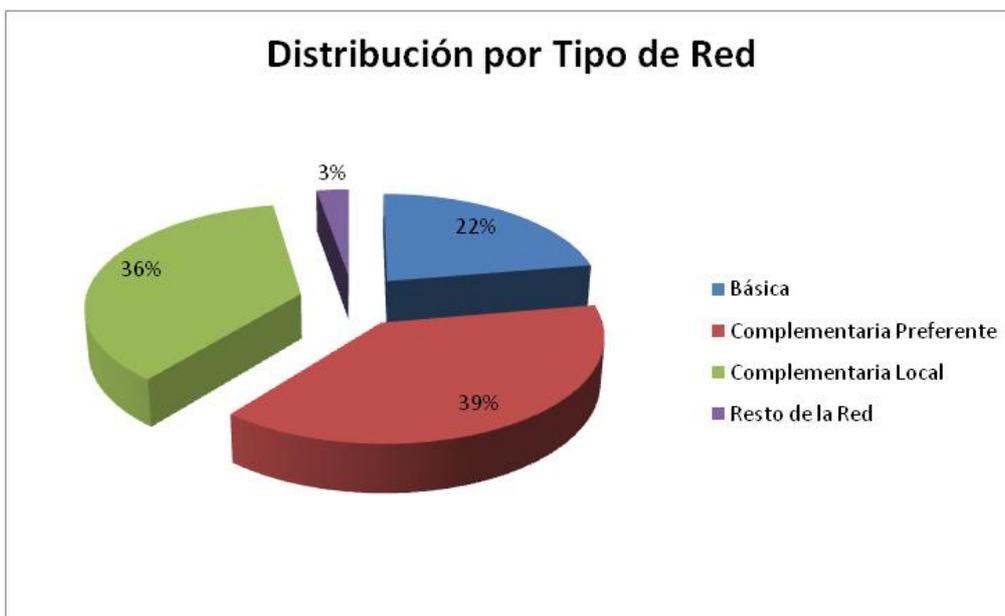
Son tramos de pequeña longitud y sin funcionalidad en la red autonómica, tales como travesías sustituidas por variantes, accesos a estaciones de ferrocarril que hoy en día no tienen tráfico ferroviario, y otros tramos sin práctica utilización

La longitud de la Red Autonómica alcanza los 11.598,10 km, constituyendo un 35,2% de los 32.590 km que conforman la red de Castilla y León.

Longitud por Tipo de Red (km.)

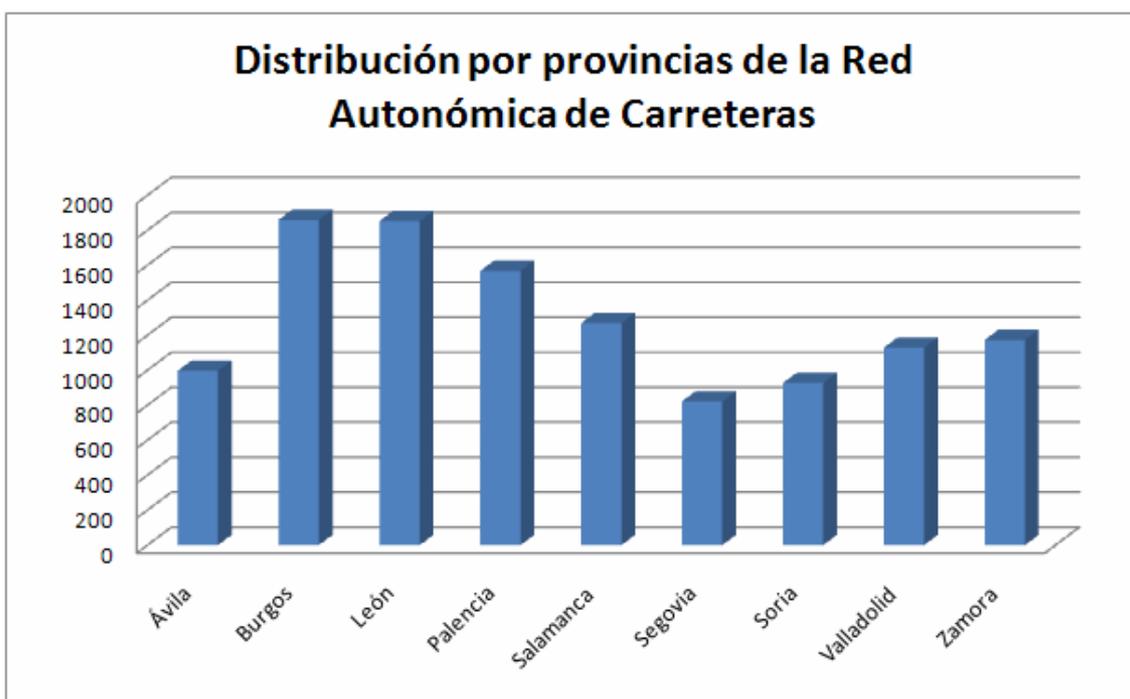
Longitud por Tipo de Red (km)				
Básica	Complementaria Preferente	Complementaria Local	Resto de la Red	Total
2.588,5	4.464,8	4.226,2	318,6	11.598,10

Distribución por Tipo de Red



Si se realiza un desglose por provincias, se observa que la provincia con mayor longitud de red es Burgos, aunque seguida muy de cerca por León.

Distribución por provincias de la Red Autónoma de Carreteras



Carreteras por provincia y tipo de red

Provincia	Longitud (km)				Total
	Básica	Complementaria Preferente	Complementaria Local	Resto de la Red	
Ávila	228,3	429,5	325,2	13,9	996,9
Burgos	346,9	769,0	693,8	49,7	1.859,4
León	476,0	743,5	562,1	70,9	1.852,5
Palencia	358,2	398,1	779,6	32,3	1.568,2
Salamanca	260,5	611,8	381,7	15,3	1.269,3
Segovia	238,8	254,5	278,6	50,4	822,3
Soria	217,3	414,1	272,3	23,6	927,3
Valladolid	260,1	376,6	449,7	42,4	1.128,8
Zamora	202,4	467,7	483,2	20,1	1.173,4
Total	2.588,5	4.464,8	4.226,2	318,6	11.598,1

Análisis de la sección transversal

Dentro de las características geométricas de las carreteras, la sección transversal tiene una importancia esencial en lo que se refiere a la seguridad vial; carreteras con un ancho de plataforma inferior a 6.00 m presentan siempre problemas en el cruce de dos vehículos pesados que se agrava por el mal estado de los bordes.

El Plan 2002-2007 atendía casi exclusivamente a las Redes Básica y Complementaria Preferente, por lo que en estas redes con carácter general no existen carreteras de ancho menor a 6.00 m.

En la Red Complementaria Local, sin embargo, en gran medida la carretera tiene un ancho inferior, de manera que uno de los objetivos de este Plan es alcanzar en toda la red el ancho de 6.00 m.

En el siguiente cuadro se detallan por provincias la anchura de la plataforma (Calzada más arcén pavimentado) de toda la red autonómica.

*Longitud (en Km) de carreteras de la Red Autonómica por ancho de plataforma (en metros).
Situación Inicial*

Provincia	Longitud (km)						
	< 6,00	6,00	7,00	8,00	> 8,00	Doble calzada	TOTAL
Ávila	341,1	0,0	308,9	122,2	210,8	0,0	983,0
Burgos	861,2	152,2	279,1	296,7	168,3	52,2	1.809,7
León	323,2	159,5	669,3	411,9	143,8	73,9	1.781,6
Palencia	724,4	208,6	194,2	250,3	97,5	60,9	1.535,9
Salamanca	141,5	204,3	319,2	456,3	132,7	-----	1.254,0
Segovia	125,7	126,2	137,1	170,4	201,5	11,0	771,9
Soria	249,8	41,0	338,1	168,2	106,6	-----	903,7
Valladolid	200,2	185,3	198,7	232,6	260,0	9,6	1.086,4
Zamora	277,4	100,6	462,4	169,1	143,8	-----	1.153,3
Total	3.244,5	1.177,7	2.907,0	2.277,7	1.465,0	207,6	11.279,5

*No se incluyen los tramos correspondientes a "Resto de la Red"

4.1.3 Red de Carreteras de las Diputaciones Provinciales

Las carreteras gestionadas por las Diputaciones Provinciales, se caracterizan por su clara función de accesibilidad a los municipios de cada provincia, comunicando los diferentes municipios con las redes de movilidad de la región. La longitud de red competencia de las diputaciones alcanza en 2006 los 15.929 km. En el caso particular de Castilla y León, el conjunto de esta red tiene una Intensidad Media Diaria (IMD) inferior a 180 vehículos/día.

DIPUTACIONES PROVINCIALES DE CYL	LONGITUD DE LA RED DE CTRA. (km)
Ávila	1.164,0
Burgos	2.290,0
León	3.173,0
Palencia	1.035,0
Salamanca	2.175,0
Segovia	1.231,0
Soria	1.884,0
Valladolid	1.420,0
Zamora	1.557,0
TOTAL	15.929,0

Dada la funcionalidad de la Red de las Diputaciones que, completa el esquema viario de las carreteras de la Comunidad, y como continuación de la política de colaboración de la Junta de Castilla y León, el Plan debe prever una ayuda, a convenir con las diferentes Diputaciones para financiar determinadas obras a realizar en estas Redes Provinciales

En el caso en que los Planes Provinciales de Carreteras redactados por las Diputaciones incluyan una nueva denominación y numeración de las carreteras, se recomienda que se realice siguiendo los criterios definidos en el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007 para las carreteras autonómicas, y que se mantienen en el presente Plan.

4.2 TRÁFICO EN LA RED DE CARRETERAS DE CASTILLA Y LEÓN

4.2.1 Análisis del Tráfico Actual según el Tipo de Red

El conocimiento del tráfico que soportan las carreteras es esencial para una adecuada gestión de la red y, en particular, para poder llevar a cabo la programación de actuaciones necesarias que al final constituyen un Plan de Carreteras.

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras dispone de un Plan Regional de Aforos, elaborándose anualmente unos Mapas de Tráfico con los datos relativos a IMD y % de pesados.

Dada la magnitud de la red viaria de Castilla y León, y su dispersión, existen un total de 782 estaciones de aforo, 18 de ellas permanentes, 95 de las cuales son primarias, 30 secundarias y 669 de cobertura.

4.2.2 Evolución del Tráfico

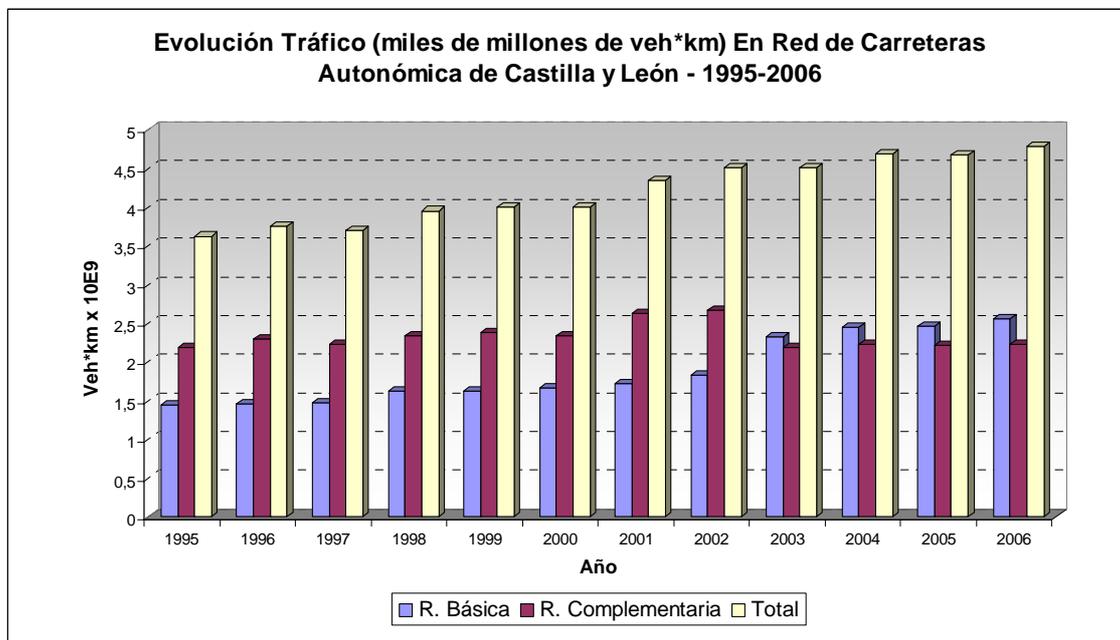
4.2.2.1 Tráfico total en la Red Autonómica

De acuerdo con los datos anuales del Plan Regional de Aforos, se ha producido un notable aumento del tráfico, habiendo pasado de 3.620 millones de vehículo-kilómetro en 1995 a 4.780 en 2006, lo que supone un aumento de un 32% respecto de 1.995. Se observa que el crecimiento anual acumulado es de aproximadamente un 2,5%.

Evolución del tráfico de la red Autonómica

Tipo de Red	Tráfico (veh*km) x 10 ⁹											
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
R. Básica	1,44	1,45	1,47	1,62	1,62	1,66	1,72	1,83	2,32	2,45	2,46	2,55
R. Complementaria	2,18	2,30	2,23	2,33	2,38	2,34	2,62	2,67	2,18	2,23	2,21	2,23
Total	3,62	3,75	3,70	3,95	4,00	4,00	4,34	4,50	4,50	4,68	4,67	4,78

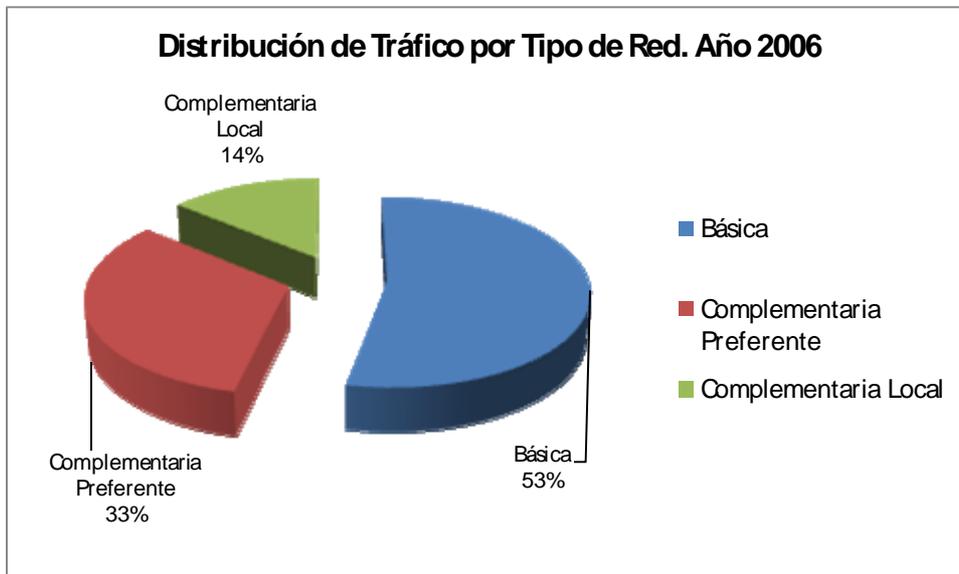
Evolución del tráfico de la red Autonómica



La evolución del tráfico de toda la red durante el periodo 1995-2006, tal y como se observa en el gráfico anterior, presenta una tendencia ascendente, tal y como ocurre en el resto del territorio español. Los datos globales de crecimiento del tráfico en la red alcanzan un valor promedio interanual de 2,56%, con un valor para la red básica del 5,33% interanual, y del 0,21% en la red complementaria, para el total del periodo considerado.

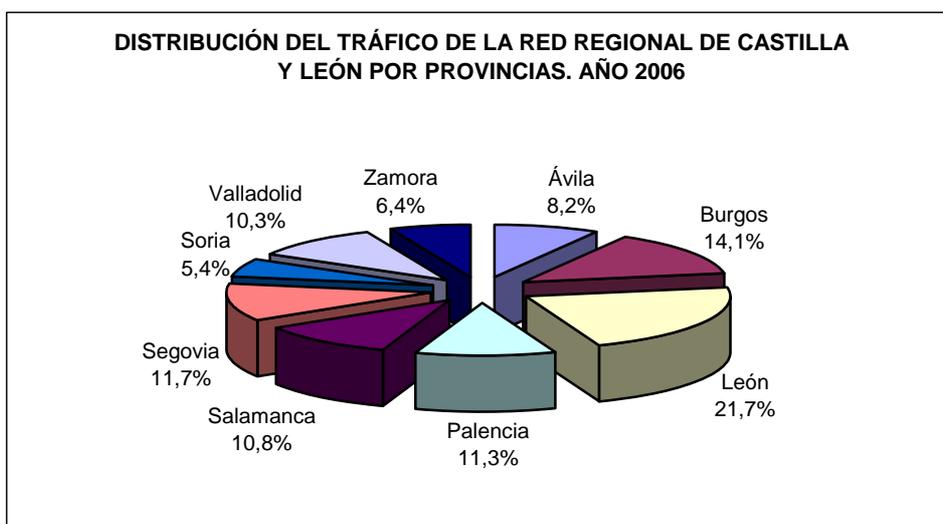
El Tráfico de la Red Regional de Carreteras de Castilla y León se distribuye en los distintos tipos de red, de forma que el 53,37% del mismo circula por la Red Básica, mientras que el 46,63% restante lo hace por la Red Complementaria, correspondiendo un 32,68% a la Preferente y un 13,95% a la Local.

Distribución de Tráfico por Tipo de Red. Año 2006



En cuanto al volumen de tráfico registrado por provincias, apuntar que la provincia de León es la de mayor peso, soportando el 21,7% del volumen total de la Red Regional. A ella le siguen, aunque de lejos, provincias como Burgos (14,1%), Segovia (11,7%) y Palencia (11,3%). La provincia que registra un menor volumen de tráfico es Soria, con tan sólo un 5,4% del tráfico total de la Red Regional.

Distribución del Tráfico de la Red Regional de Castilla y León por Provincias. Año 2006



Tal y como se observa en la tabla siguiente, al analizar el tráfico por provincias, en función del tipo de red, se observa, que en los referente a la Red Básica, vuelve a ser la provincia de León, la que soporta más tráfico (20,6% del tráfico total de la Red Regional), seguida, por Palencia (14.7%), Segovia (13,4%) y Burgos(13%). La provincia que registra un tráfico menor en la Red Básica es Zamora, con 116 millones de vehículos-km.

La situación que presenta la Red Complementaria es semejante al de la Red Básica, de forma que en este caso, vuelve a ser la provincia de León la que mayor tráfico registra (23,6%). A esta provincia le siguen las provincias de Burgos (17,8%), Salamanca (13,7%) y Valladolid (10,2%).

Distribución de Tráfico por Tipo de Red y provincias. Año 2006

Provincia	Tráfico (veh x km x 10E+06). Año 2006				% Básica Sobre Total
	Básica	Comp. Pref	Comp. Local	Total Red	
Ávila	209,20	125,70	57,80	392,70	53,3%
Burgos	299,20	283,00	92,10	674,30	44,4%
León	537,90	347,00	151,30	1.036,20	51,9%
Palencia	384,70	104,40	51,60	540,70	71,1%
Salamanca	216,50	221,10	76,40	514,00	42,1%
Segovia	360,10	128,30	67,60	556,00	64,8%
Soria	148,00	77,90	31,80	257,70	57,4%
Valladolid	273,00	155,20	65,30	493,50	55,3%
Zamora	118,60	116,80	72,10	307,50	38,6%
Total	2.547,20	1.559,40	666,00	4.772,60	53,4%

4.2.2.2 Intensidades medias diarias (IMD)

Realizando el análisis en función de la intensidad media diaria (IMD), cabe apuntar que el valor medio para la IMD ponderada sobre el total de la red se sitúa en torno a los 1.164 vehículos al día, que supone un incremento de un 11,5% respecto al año 2001, en el que se registró una IMD de 1.044 vehículos al día.

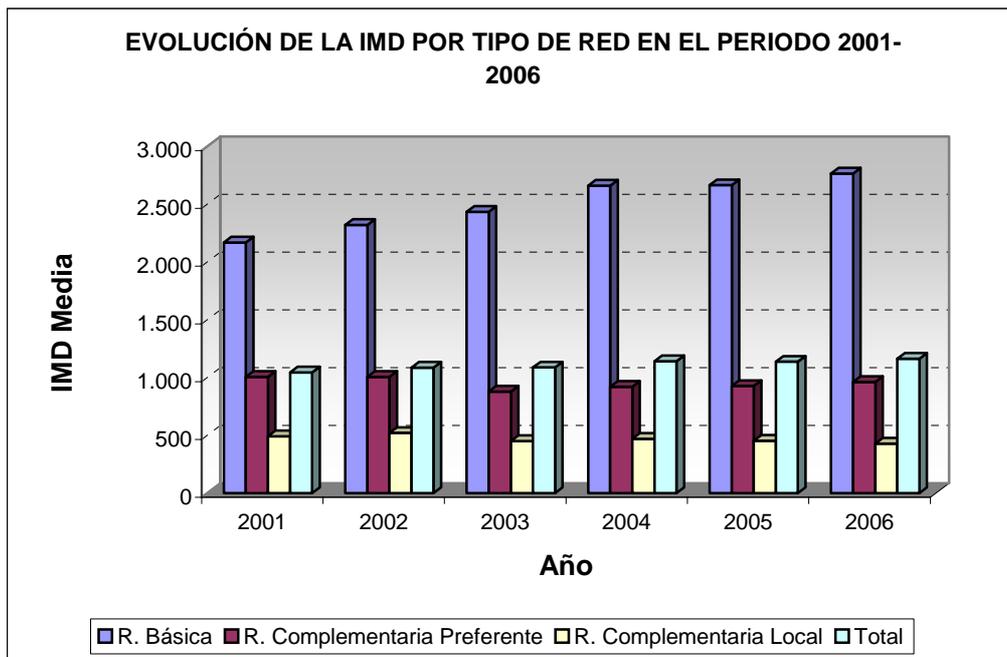
Evolución del tráfico por Tipo de Red. Año 2006

Tipo de Red	IMD media por tipo de red (veh/día)					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
R. Básica	2.169	2.319	2.433	2.659	2.664	2.764
R. Complementaria Preferente	1.006	1.005	878	921	927	961
R. Complementaria Local	492	521	451	471	453	428
Total	1.044	1.086	1.087	1.141	1.137	1.164

Por tipo de red, destaca el hecho de que es la Red Básica es la que soporta una mayor IMD (2.764 vehículos al día), mientras que la Red Complementaria Preferente sobrepasa los 960 vehículos al día, y la Red Complementaria Local alcanza una IMD de 428 vehículos al día.

Como se observa en el gráfico, la IMD de la totalidad de la red sigue una tendencia ascendente durante todo el periodo, con un crecimiento del tráfico interanual en el periodo 2001-2006 del 2,2%. Por redes, y entre 2003 y 2006, la red básica crece anualmente un 4,3% su valor de IMD medio y la red complementaria preferente un 3,1% anual, mientras que la red complementaria local reduce su IMD un 1,7% al año.

Evolución de la IMD por tipo de red en el periodo 2001-2006



4.2.3 Niveles de Servicio en la Red Regional de Carreteras

Como se ha visto en apartados anteriores, la distribución de tráfico es desigual en las distintas redes en las que se divide la Red de Carreteras de Castilla y León. Así, destaca el hecho de que es la Red Básica la que soporta una mayor IMD (2.764 vehículos al día), mientras que la Red Complementaria Preferente sobrepasa los 960 vehículos al día, y la Red Complementaria Local alcanza una IMD de 428 vehículos al día..

En cualquier caso, los datos de tráfico no son elevados en general en la red de carreteras autonómica. Únicamente en una estación de aforo de las programadas en 2006 se superan los 20.000 veh/día, y en ocho de ellas se superan los 10.000. Todos los tramos con IMD superior a 10.000 vehículos corresponden a accesos a capitales de provincia, que lógicamente deben ser objeto de una actuación específica con carácter urbano.

No obstante, los resultados de intensidades horarias arrojan cifras elevadas de participación en hora punta, con valores que sobrepasan el 13% de intensidad en la hora más cargada del día. Este parámetro resulta determinante en el nivel de servicio que la vía ofrece.

A fin de determinar los tramos de vía con mayores problemas de saturación de tráfico de la red, se procede a determinar la relación Intensidad/Capacidad, de manera que se localicen los tramos con mayor densidad de tráfico, y por tanto, con probables problemas de congestión.

Considerando como parámetro de análisis el valor I/C se ha calculado el nivel de servicio en aquellos tramos en los que la citada relación es mayor o igual de un 20%. Para completar el análisis, además de calcular el nivel de servicio en la situación actual, se ha realizado una prognosis del tráfico hasta la finalización del Plan, es decir, hasta el año 2020, año en el cual se ha calculado el nivel de servicio.

A fin de realizar una prognosis de datos fiable, se han empleado los registros históricos disponibles, así como las tendencias medias de crecimiento de tráfico en cada tipo de red, con el objetivo de establecer un criterio conservador en cuanto a la demanda futura de infraestructura dentro del desarrollo del Plan.

Se ha aplicado al conjunto de volumen de tráfico de la red una tasa de crecimiento de tráfico interanual del 3,15%, valor que deja del lado de la seguridad los cálculos de crecimiento.

Para el cálculo de los niveles de servicio de cada uno de los tramos se ha utilizado el estándar establecido por el Manual de Capacidad HCM 2000 (TRB), de forma que se han asumido todos los tramos como CLASE I, según lo establecido en el Manual de Capacidad, al tratarse de un procedimiento más restrictivo.

Como características principales de cálculo de nivel de servicio, destacar las siguientes:

- Proyección de los datos al año 2020
- IHP = 12% de IMD
- Reparto de tráfico entre sentidos 60/40
- Vehículos pesados según datos disponibles

Se muestran a continuación los resultados de los cálculos de nivel de servicio, obtenidos tanto para los tramos de carretera multicarril (que han presentado intensidades de tráfico elevadas, pero con mejores condiciones de capacidad) y las vías convencionales, de un carril por sentido.

Análisis de carreteras multicarril y autovías/autopistas

Nivel de servicio en carreteras multicarril y autovías/autopistas

Carretera	Tramo	IMD 2006	N.S. 2006	IMD 2020	N.S. 2020
CL - 601	DE CRUCE CON N-110 (ROTONDA DEL ESPOLÓN) A CRUCE CON SG-20	12.241	B	18.949	C
A-610	DE PALENCIA A MAGAZ, CRUCE CON N-620	11.881	B	18.391	C
C.-601	DE VALLADOLID A CRUCE CON CL.600	9.737	B	15.073	B
CL-631	DE PONFERRADA A CUBILLOS DEL SIL	9.309	B	14.410	B
CL-6010	DE VALLADOLID A COVARESA	8.829	B	13.667	B
A-231	DE VILLANUEVA DE ARGAÑO A BURGOS, CRUCE CON N-120	9.154	B	14.170	B
A-231	DE EL BURGO RANERO A SAHAGÚN	8.977	B	13.896	B
A-231	DE ONZONILLA A CRUCE LE -512	8.761	B	13.562	B

Los datos muestran que, en las vías de alta capacidad de la región, en el periodo de duración del Plan no van a requerir actuaciones de entidad, encontrándose en un margen de operación óptimo para el funcionamiento de la red.

En este caso, las actuaciones sobre la red de alta capacidad se orientará a conservar la calidad del servicio ofertado en el momento actual, mediante actuaciones de conservación.

Análisis de carreteras de dos carriles.

En el caso de las vías convencionales, se encuentran tramos con dificultades en el año 2020 desde la óptica del nivel de servicio, como se muestra en la tabla siguiente. Los tramos con nivel de servicio "D" se encuentran en el límite aconsejable para las vías de esta tipología.

Nivel de servicio en vías convencionales

Carretera	Tramo	IMD-e 2006	N.S. 2006	IMD-e 2020	N.S. 2020
CL-101	DE ÁGRED A ALMAZÁN	4.798	C	7.428	D
CL-501	DE LÍMITE DE C.A. DE MADRID A PIEDRALAVES	7.281	D	11.270	D
CL-505	DE ÁVILA (CAMINO DEL GANSINO) A CRUCE CON AV-503	6.107	C	9.453	D
CL-510	DE SALAMANCA A ALBA DE TORMES	11.787	E	18.246	E
CL-512	DE SALAMANCA A ALDEATEJADA	6.857	C	10.614	D
CL-517	DE SALAMANCA A DOÑINOS DE SALAMANCA	5.979	C	9.255	D
CL-600	DE SIMANCAS A TUDELA DE DUERO	4.450	C	7.044	D
CL-601	CRUCE CON SG-20 A LA GRANJA	12.241	E	18.949	E
CL-602	DE MEDINA DEL CAMPO A CL- 601	3.338	B	5.167	C
CL-605	DE CRUCE CON ZA-610 A ZAMORA	10.315	D	15.967	E
CL-605	DE SEGOVIA, CRUCE CON N-110, A SANTA MARÍA REAL DE NIEVA	7.772	D	12.031	E
CL-610	DE VALLADOLID A CRUCE CON CL-600	8.829	D	13.667	E
CL-613	DE PALENCIA A PAREDES	9.630	D	11.328	E
CL-615	DE PALENCIA A CARRIÓN	5.346	D	8276	D
CL-622	DE LEÓN A LA BAÑEZA	4.600	C	9.200	D
CL-623	DE SAN ANDRÉS DEL RABANEDO A LORENZANA, CRUCE CON LE-129-14	17.494	F	20.578	F
CL-626	DE VILLABLINO A PIEDRAFITA	5.043	C	7.806	D
CL-626	DE LA MAGDALENA A LA ROBLA	3.920	B	7.841	D
CL-628	DE MEDINA DE POMAR A VILLARCAYO	4.731	C	7.325	D
CL-631	DE TORENO A PÁRAMO	2.443	B	3.782	C
BU-740	DE MIRANDA DE EBRO A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	7.875	D	12.191	E
SA-605	DE SALAMANCA A VILLARES DE LA REINA	11.307	E	13.300	E
VA-113	DE VALLADOLID A CRUCE CON VA-VP-3003	9.110	D	14.102	E
VA-140	DE VALLADOLID A RENEDO	4.980	C	7.709	D

Estas vías presentarían al final del periodo del Plan niveles de servicio inadecuados, atendiendo a la normativa vigente. Las actuaciones en estas vías se orientarán a la mejora de las condiciones de capacidad, a fin de mantener un nivel de servicio adecuado y de calidad en la red de carreteras.

4.3 LA ACCESIBILIDAD EN LA RED DE CARRETERAS DE CASTILLA Y LEÓN

Cumpliendo con los objetivos básicos de la Red de Carreteras de Castilla y León, la accesibilidad es un elemento primordial para una región con una situación de baja densidad de población y un elevado número de núcleos urbanos.

Las características principales de la red viaria de Castilla y León se diferencian en función de la clasificación de las carreteras competencia de la Comunidad:

- La Red Básica debe constituir, junto con la Red de Carreteras del Estado, la red fundamental de comunicación viaria de la región, debiendo satisfacer las siguientes condiciones:
 - Servir al tráfico de largo recorrido a través del territorio de la Comunidad
 - Asegurar la comunicación entre los principales centros de población de la región
 - Interconexión con las redes principales de comunicación de las comunidades autónomas limítrofes
- La Red Complementaria, como su nombre indica, ejerce de vías colectoras desde los diferentes núcleos de población hacia los principales ejes viarios; en función de sus características, se distinguen la Red Complementaria de Interés Preferente y la Red Complementaria Local, atendiendo a las funciones siguientes:
 - Red Complementaria de Interés Preferente, conformada por las carreteras que comunican las cabeceras comarcales y municipios de entidad, entre sí y con la Red Básica

- Red Complementaria Local, formada por aquellas vías que recogen tráficos locales y de acceso a las redes de categorías superiores, complementada con la Red de Carreteras de las Diputaciones

Contar con unas condiciones operativas adecuadas resulta, por tanto, fundamental para el cumplimiento de las funciones principales de la Red de Carreteras, permitiendo la mejora de la cohesión territorial, y la disminución de los desequilibrios territoriales.

A fin de determinar la mejora que en materia de accesibilidad se va a producir en la Red de Carreteras de la Región, se procede a establecer un escenario de partida que permita comparar las mejoras introducidas, tanto por tipo de red como por provincia, con el conjunto de actuaciones previsto en el presente Plan Regional de Carreteras.

Se requiere un indicador que permita determinar el alcance real de las actuaciones, entre el escenario donde no se producen actuaciones de modernización, y el escenario propuesto; para lo cual, se ha construido un modelo de simulación en el que se ha introducido la red de carreteras actual y la red prevista en el año 2020 (año horizonte del Plan de Carreteras)

En este modelo se han calculado los tiempos medios de conexión entre las poblaciones más importantes de la Comunidad Autónoma, y se ha calculado la accesibilidad median en minutos a cada uno de ellas, obteniéndose los siguientes valores para la situación actual:

Accesibilidad media actual por provincias (en minutos)

Provincia	Actual
Ávila	129,98
Burgos	116,10
León	116,74
Palencia	106,82
Salamanca	129,21
Segovia	108,61
Soria	158,07
Valladolid	85,47
Zamora	108,21
PROMEDIO	116,94

Accesibilidad media actual por municipios (en minutos)

Provincia	Municipio	Accesibilidad Media
Ávila	Arenas de San Pedro	153,45
	Arévalo	94,24
	Ávila	118,88
	El Barco de Ávila	146,62
	El Tiemblo	136,72
Burgos	Aranda de Duero	102,95
	Briviesca	114,77
	Burgos	97,52
	Lerma	100,34
	Medina de Pomar	147,49
	Miranda de Ebro	130,62
	Sala de los Infantes	119,01
León	Astorga	108,82
	Cistierna	128,36
	La Bañeza	104,71
	León	105,34
	Ponferrada	134,64
	Sahagún	100,02
	Valencia de Don Juan	101,72
	Villablino	150,27
Palencia	Aguilar de Campoo	123,78
	Carrión de los Condes	94,15
	Guardo	123,67
	Palencia	85,67
Salamanca	Béjar	143,61
	Ciudad Rodrigo	143,38
	Peñaranda de Bracamonte	109,02
	Salamanca	106,30
	Vitigudino	143,72
Segovia	Cantalejo	109,27
	Cuellar	94,98
	Riaza	119,88
	Segovia	110,31
Soria	Agreda	186,84
	Almazán	161,65
	El Burgo de Osma	129,23

	Soria	154,57
Valladolid	Medina de Rioseco	90,68
	Medina del campo	84,15
	Peñafiel	93,87
	Tordesillas	78,05
	Valladolid	80,57
Zamora	Alcañices	126,24
	Benavente	93,03
	Bermillo de Sayago	119,00
	Puebla de Sanabria	123,84
	Toro	88,59
	Zamora	98,54
ACCESIBILIDAD MEDIA TOTAL		116,94

4.4 LA SEGURIDAD EN LA RED DE CARRETERAS DE CASTILLA Y LEÓN

4.4.1 Evolución Histórica de la Accidentalidad

Anualmente, la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de Castilla y León, realiza un análisis de la accidentalidad en la red de su competencia. El objetivo de dicho estudio es conocer el comportamiento de la accidentalidad en las carreteras regionales, identificando los puntos o tramos de las carreteras en los que se produce una concentración de accidentes (TCA).

El análisis de la accidentalidad registrada en la Red Regional de Castilla y León, se realiza a partir de los datos de accidentes con víctimas y las víctimas mortales, dado que el registro y recuento de los accidentes con sólo datos materiales resulta errático, dada la dificultad que existe para su contabilización.

Para la realización del mismo, se parte de la información suministrada por la Dirección General de Tráfico, en los Cuestionarios Estadísticos de Accidentes con víctimas, así como los datos de tráfico registrado en la Red Regional de Carreteras. El estudio se realiza en cinco fases:

- Recopilación e identificación de los Cuestionarios Estadísticos de Accidentes, suministrados por la Dirección General de Tráfico, correspondientes a accidentes con víctimas ocurridos en carreteras regionales

- Asignación de los accidentes al tramo de la carretera correspondiente
- Obtención del tráfico registrado en la Red Regional de Carreteras durante el año en estudio
- Cálculo de los índices de peligrosidad (IP) y de mortalidad (IM)
- Identificación de los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA)

La tabla adjunta, refleja los accidentes con víctimas y, los Índices de peligrosidad y mortalidad desde el año 1991 hasta el 2006.

Cuadro de la accidentalidad en la Red Regional de carreteras de la Comunidad de Castilla y León.

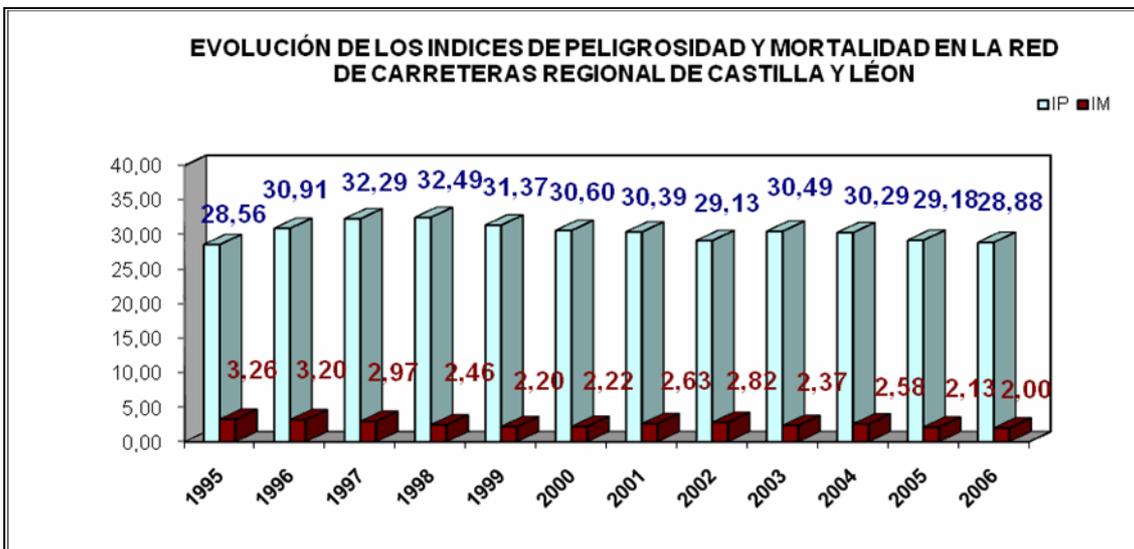
CUADRO RESUMEN DE LA ACCIDENTALIDAD EN LA RED REGIONAL DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD DE CASTILLA Y LEÓN. PERIODO 1991-2006													
AÑO	1991	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
ACV	1.430	1.147	1.159	1.194	1.281	1.254	1.226	1.319	1.313	1.374	1.467	1.382	1.383
AM	123	104	107	94	86	76	81	95	109	92	106	90	82
VM	159	131	120	110	97	88	89	114	127	107	125	101	96
TOTVICTIM	2.534	2.042	2.032	2.055	2.107	2.115	2.111	2.279	2.376	2.420	2.385	2.232	2.384
Veh-km x 10 ⁸	39,75	40,16	37,50	36,98	39,43	39,97	40,07	43,40	45,07	45,07	45,07	45,07	47,9
Km red	11.486	11.486	11.498	11.566	11.456	11.236	11.361	11.366	11.365	11.365	11.249	11.284	11.259
IP	35,97	28,56	30,91	32,29	32,49	31,37	30,60	30,39	29,13	30,49	30,29	29,18	28,88
IM	4,00	3,26	3,20	2,97	2,46	2,20	2,22	2,63	2,82	2,37	2,58	2,13	2,00

Siendo:

- ACV: Número de accidentes con víctimas
- AM: Número de accidentes mortales
- VM: Número de víctimas mortales

- TOTAVICT: Número total de víctimas
- IP: Índice de Peligrosidad
- IM: Índice de Mortalidad

Evolución de los índices de peligrosidad y mortalidad en la Red de Carreteras Regionales de Castilla y León.

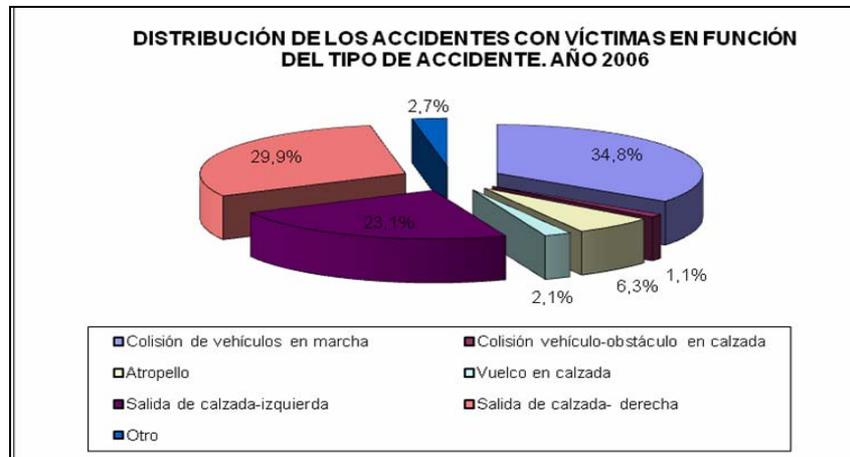


4.4.2 Análisis de la Accidentalidad en el año 2006

En el año 2006 se produjeron 1.383 accidentes con víctimas en la Red Regional de Castilla y León, que ocasionaron 96 víctimas mortales y 2.288 heridos (graves y leves). El volumen de tráfico que circuló en el año 2006, por la Red Regional es de aproximadamente 47,9 millones de vehículos-km.. Así, y a vista de los resultados de accidentalidad, los Índices de Peligrosidad y Mortalidad alcanzan valores de 28,88 y 2,00, respectivamente.

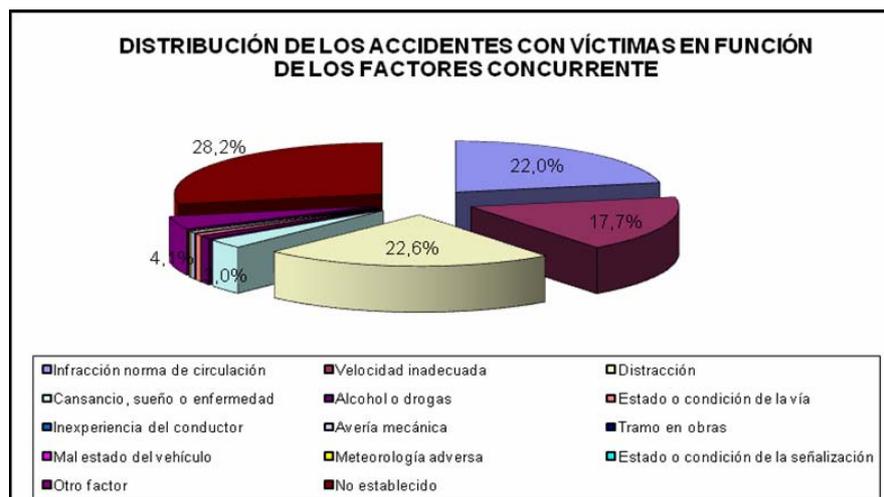
Al analizar la accidentalidad en función de la tipología de los accidentes, se observa que la mayor cantidad de accidentes es por salida de vía (izquierda + derecha), registrándose un total de 726 accidentes con víctimas, que supone un 52,49% del total de accidentes de la Red Regional. A este tipo de accidente le siguen las colisiones de vehículos en marcha, los cuales alcanzan una proporción de un 36,15%, al registrarse un total de 500 accidentes de los 1.383 accidentes con víctimas que se produjeron en la Red Regional en el año 2006.

Distribución de los accidentes con víctimas en función del tipo de accidente. Año 2006



En relación con el factor concurrente, cabe señalar que el que aglutina un mayor número de accidentes con víctimas es la distracción, que supone un 22,6% del total de los accidentes de la Red Regional de Castilla y León, aunque le siguen de cerca la infracción a la norma, con un 22%. El tercer factor con mayor proporción es la velocidad inadecuada, con un 17,7%, al haberse registrado en un total de 245 de los 1.383 accidentes con víctimas que se produjeron en la Red Regional de Castilla y León en el año 2006.

Distribución de los accidentes con víctimas en función de los factores concurrentes



CUADRO RESUMEN DE LA ACCIDENTALIDAD EN LAS CARRETERAS DE LA RED REGIONAL DE CASTILLA Y LEÓN. AÑO 2006										
Provincia	Total Red									
	ACDM	ACV	VM	Heridos	Tráfico (Millones de vehículos-km)	Índices				
						IP	IM	IAT	IL	IG
Ávila	220	182	14	286	4,007	45,45	3,49	100,32	4,67	7,69
Burgos	497	193	16	319	6,903	29,96	2,32	99,96	4,78	8,29
León	587	277	14	467	9,918	27,93	1,41	87,11	2,91	5,05
Palencia	4343	156	7	272	5,578	27,97	1,25	89,46	2,51	4,49
Salamanca	205	160	10	268	5,151	31,06	1,94	70,86	3,60	6,25
Segovia	151	134	9	225	5,558	24,11	1,62	51,28	3,85	6,72
Soria	253	50	5	92	2,375	21,05	2,11	127,58	5,15	10,00
Valladolid	172	165	16	266	5,314	31,05	3,01	63,42	5,67	9,70
Zamora	190	66	5	93	3,084	21,40	1,62	83,01	5,10	7,58
Total	2.618	1.383	96	2.288	47,888	28,88	2,00	83,55	4,03	6,94

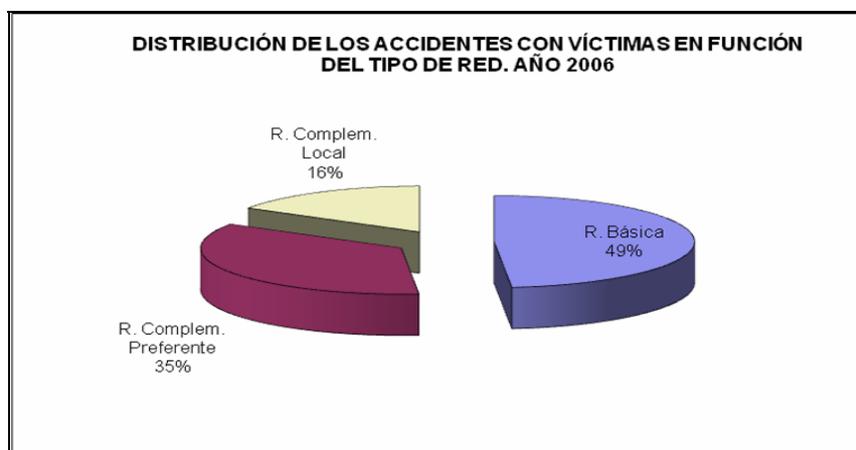
Siendo:

- ❑ ACDM: Accidentes con sólo daños materiales
- ❑ ACV: Accidentes con víctimas
- ❑ VM: Víctimas mortales
- ❑ Heridos: Número de heridos graves y leves

La Red Regional de Castilla y León se encuentra dividida en tres redes diferenciadas: Red Básica, Red Complementaria Preferente, y Red Complementaria Local. Sus longitudes aproximadas son 2.588,5 km, 4.464,8 km y 4.226,2 km, respectivamente. Ni el tráfico, ni la accidentalidad, se distribuye proporcionalmente entre estas tres redes, de forma que la mayor tráfico soporta es la Red Básica (25,489 millones de vehículos-km en el año 2006), seguida de la Red Complementaria Preferente, con prácticamente la mitad del tráfico que la anterior (15,590 millones de vehículos-km, en el año 2006), y finalmente, la Red Complementaria Local, con la mitad del tráfico que la Preferente (6,808 millones de vehículos-km en 2006).

Así, es la Red Básica en la que se registra un mayor número de accidentes con víctimas (672 accidentes con víctimas en 2006), lo que supone que en ella se han producido un 49% de los 1.383 accidentes con víctimas de la Red Regional de Castilla y León en 2006. Le sigue la Red Complementaria Preferente (36%), y de lejos, la Red Complementaria Local (16%). Dicho resultado es lógico, a la vista de los volúmenes de tráfico que soporta cada una de las redes.

Distribución de los accidentes con víctimas en función del tipo de red. Año 2006.



Dado que el volumen de tráfico es muy distinto de una red a otra, se estudian, para poder comparar la accidentalidad entre las tres redes, los índices de Peligrosidad y Mortalidad

En cuanto a los primeros, los mayores valores se observan en la Red Complementaria Local, con un valor de 33,04, seguido por la Red Complementaria Preferente con un valor de 31,18 y finalmente la Red Básica con un valor de 26,37.

Estos valores, se invierten al analizar el Índice de Mortalidad, donde el mayor valor se corresponde con la Red Básica, 2,67, seguido de la Red Complementaria preferente con un valor de 1,35 y la Red Complementaria Local con un valor de 1,03.

5 CONDICIONES DE PLANEAMIENTO

5.1 CRITERIOS DE INTERVENCIÓN

El Plan deberá incluir las actuaciones necesarias para alcanzar los objetivos indicados. Para determinar dichas actuaciones se establecen unos criterios de intervención, a aplicar después de analizar la situación inicial de la red autonómica.

Dichos criterios son los siguientes:

- **CAPACIDAD INSUFICIENTE**

La insuficiencia de capacidad y las recurrentes situaciones de saturación en determinados tramos de la red requieren de actuaciones que mejoren la capacidad de la sección viaria, o de aquellos elementos que resulten limitantes del nivel de servicio ofertado por la vía..

El tipo de actuación podrá ser de duplicación de calzada, construcción de variantes, acondicionamiento de trazados, nuevas carreteras, etc.

- **CARENCIAS DE ACCESIBILIDAD**

Tiempos de viaje excesivos entre determinados orígenes y destinos desincentivan la movilidad y el desarrollo económico de determinadas zonas de la región; la compleja orografía, así como la atomización de los municipios de la Comunidad Autónoma conlleva una amplia red de carreteras; no obstante, sus características no son insuficientes en cuanto a conectividad con los grandes ejes viarios de la región.

La mejora de la accesibilidad se traducirá en las actuaciones necesarias para la adecuación de los itinerarios que tienen el carácter de complementarios a la red de alta capacidad.

- **GEOMETRIA INADECUADA**

Este criterio incluye las deficiencias de trazado, especialmente en planta y la insuficiencia de la sección transversal, en particular cuando el ancho de calzada es inferior a 6,00 m.

Las actuaciones necesarias para eliminar estas deficiencias serán de tipo “acondicionamiento” cuando se pretenda mejorar el trazado, y de tipo de “mejora” cuando el objeto sea ensanchar la plataforma.

- **CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO VIARIO**

Las actuaciones encaminadas a la conservación del patrimonio viario son todas las relativas a :

- Reparación del firme
- Adecuación de puentes y estructuras
- Conservación ordinaria

- **SEGURIDAD VIAL**

Las necesidades se establecen en función de la accidentalidad y de la intensidad de tráfico que circula por ella, Así se han definido unos índices denominados índice de peligrosidad e índice de mortalidad, que relacionan el tráfico con los accidentes con víctimas y las víctimas mortales. A partir de estos índices se identifican los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA).

Las actuaciones derivadas de este criterio de intervención serán las denominadas de “seguridad vial”.

Las actuaciones concretas serán las que se deduzcan del Estudio de Accidentes, que anualmente realiza la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, dentro de la Estrategia de Seguridad Vial.

- **SEÑALIZACIÓN Y BALIZAMIENTO**

La señalización, tanto vertical como horizontal y el balizamiento constituyen elementos esenciales de la carretera, influyendo de manera muy importante en la seguridad vial.

La señalización horizontal debe realizarse con una cadencia de uno o dos años; en cuanto a la señalización vertical y el balizamiento, además del necesario mantenimiento y reparación del existente, el Plan debe considerarlos de un modo especial al objeto de que las carreteras sean cada vez más seguras.

- **ACTUACIONES MEDIOAMBIENTALES**

El presente Plan de Carreteras debe incluir las medidas necesarias, a fin de conseguir una mejora del entorno medioambiental del sistema viario de la región.

Dichas medidas deberán incorporarse a los proyectos correspondientes a actuaciones de modernización de la red prevista en el Plan Regional.

Asimismo, debe prever una partida para la adecuación paisajística de determinadas carreteras.

5.2 CONDICIONANTES DEL PLANEAMIENTO

En el presente apartado se describen los condicionantes de planeamiento de las diferentes actuaciones que se abordan en el presente Plan Regional Sectorial de Carreteras en lo relativo a:

- Trazado en Planta y Alzado
- Sección Transversal
- Tipo de Pavimento
- Condiciones Medioambientales

Excepcionalmente podrán disminuirse las características fijadas, siempre y cuando se expongan motivos justificados para ello, tales como, entre otros, el lograr la homogeneidad con otros tramos de una misma carretera que, aunque no cumplan las condiciones de planeamiento, se consideran modernizados, o el cumplimiento de prescripciones medioambientales o patrimoniales en orden de la preservación de determinados entornos.

5.2.1 Trazado en Planta y en Alzado

Según los diferentes tipos de actuaciones, las características geométricas se ajustarán a lo siguiente:

- **Autovías, nuevas carreteras, variantes y acondicionamientos**

Será de aplicación la norma 3.1.-IC, "Trazado de la Instrucción de Carreteras" del Ministerio de Fomento.

Se adoptarán como velocidades de proyecto, a la vista del tipo de red (Básica o Complementaria), tráfico (IMD) y tipo de terreno, la indicada en el siguiente cuadro:

Velocidad de Proyecto.

Velocidad de Proyecto				
Tipo de Red	IMD	Tipo de terreno		
		Llano	Ondulado	Accidentado
Autovías	TODAS	120	120	100
Básica y Complementaria Preferente	< 2.000	80	60	60
	> 2.000	100	80	60
Complementaria Local	< 500	80	60	40
	De 500 a 2.000	80	60	40
	> 2.000	80	60	60

En el supuesto de acondicionamientos para el trazado en alzado, serán aceptables con carácter general las rasantes existentes y los parámetros mínimos de los acuerdos verticales serán los que la norma 3.1.-IC, "Trazado de la Instrucción de Carreteras" del Ministerio de Fomento fija para que exista visibilidad de parada.

- **Mejora de carretera existente**

Los umbrales de intervención para la modificación del trazado en planta serán:

- Radio de curvatura inferior a 250 m. en terreno llano, correspondiente a una velocidad de proyecto de 80 km/h.
- Radio de curvatura inferior a 130 m. en terreno ondulado, correspondiente a una velocidad de proyecto de 60 km/h.
- Radio de curvatura inferior a 50 m. para terreno accidentado, correspondiente a una velocidad de proyecto de 40 km/h.

En proyectos de carreteras urbanas, de montaña o que discurran por espacios naturales de elevado interés ambiental, o acusada fragilidad, podrán establecerse umbrales de intervención inferiores a los indicados.

En cuanto al trazado en alzado se tendrá en cuenta lo siguiente:

- Los parámetros mínimos de los acuerdos verticales serán los que la norma 3.1.-IC, "Trazado de la Instrucción de Carreteras" del Ministerio de Fomento fija para que exista visibilidad de parada, considerándose, al igual que para el trazado en planta, velocidades de proyecto de 80 km/h en terreno llano, 60 km/h. en terreno ondulado y de 40 km/h en terreno accidentado.
- Serán aceptables las rasantes existentes en la carretera, salvo en las variantes de trazado en planta de longitud superior a 1 km., en que se aplicará la citada norma 3.1.-IC.

5.2.2 Sección Transversal

Según los diferentes tipos de actuaciones, las características de la sección transversal se ajustarán a lo siguiente:

- En autovía los carriles tendrán un ancho de 3,50 m., y el arcén exterior 2,50 m. y el arcén interior 1,00 m; las bermas serán de 0,75 m.

- En el resto de carreteras de calzadas separadas (desdoblamientos) las dimensiones de los diferentes elementos de la sección transversal se determinarán en cada caso a la vista de su funcionalidad; en todo caso el ancho de los carriles no será inferior a 3,00 m.
- En carreteras de calzada única, el ancho de calzada y plataforma, en función del tipo de red, tráfico y tipo de terreno, se ajustarán a lo siguiente:

Ancho de Calzada y plataforma previsto

Ancho de Calzada y Plataforma				
Tipo de Red	IMD	Tipo de terreno		
		Llano	Ondulado	Accidentado
Básica y Complementaria Preferente	< 2.000	6/8	6/8	6/7
	> 2.000	7/10	7/10	7/8
Complementaria Local	< 500	6/7	6/7	6/6
	De 500 a 2.000	6/8	6/8	6/6
	> 2.000	7/10	7/10	7/7

- En las secciones sin arcén, el pavimento tendrá un sobreebanco, sobre el teórico de la calzada de 0,15 m. a cada lado, al objeto de poder disponer las marcas viales de borde.
- Se adoptará sobreebanco para los carriles en las alineaciones circulares cuyo radio sea inferior a 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.
- Se dispondrán bermas de ancho 0,50m. en terreno llano y ondulado y de 0,25m. en terreno accidentado.

5.2.3 Tipo de Pavimento

El tipo de pavimento, en general, será de mezcla bituminosa, preferentemente en caliente, siempre que sea técnicamente posible. En el caso de la Red Complementaria, con una IMD <200 vehículos, se podrá adoptar un pavimento con tratamientos superficiales.

Cuadro de Aplicación de Tipo de Pavimento

Tipo de Pavimento		
Tipo de Red	IMD	Pavimento
Básica y Complementaria Preferente	Todas	Mezcla Bituminosa
Complementaria Local	> 200	Mezcla Bituminosa
	< 200	Mezcla bituminosa o tratamiento superficial

5.2.4 Condiciones Medioambientales

En el conjunto de actuaciones del Plan Sectorial de Carreteras se han de considerar los siguientes aspectos medioambientales:

- Los Proyectos incluirán en cada caso las exigencias derivadas del Dictamen Medioambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio correspondiente a este Plan.
- Los proyectos de modernización de la red que no deban someterse al trámite de Declaración de Impacto Ambiental incorporarán un Anejo de "Ordenación ecológica, estética y paisajística" que definirá las medidas medioambientales a incluir en el Proyecto.

- Con objeto de compensar las emisiones de gases de efecto invernadero se desarrollarán actuaciones de implantación de arbolado que actúen como sumideros de CO₂ para compensar las emisiones referidas. Para ello, aquellos tramos de vías que queden abandonados o sustituidos por las actuaciones del Plan acogerá actuaciones de reforestación, complementarias a las medidas específicas de integración ambiental de la vía, de la tipología planteada en el Plan Forestal de Castilla y León, conforme a lo establecido en los Requerimientos Técnicos del Programa de Forestación 2007-2013.
- En el desarrollo de las actuaciones del Plan, conforme a la Estrategia Regional de Residuos de la Comunidad de Castilla y León 2001-2010 y el Plan Nacional de Residuos de Construcción y Demolición, se fomentarán medidas que reduzcan la utilización de recursos naturales, mediante el empleo en las unidades de obra de áridos y otros productos procedentes de valorización de residuos de construcción y demolición (RCD), siempre que sea viable técnica y económica.
- 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, de manera que antes de finalización de periodo de vigencia del Plan se haya alcanzado el valor máximo de reutilización técnicamente viable
- Se adoptará el uso de betún mejorado con caucho procedente del polvo de neumáticos fuera de uso, en las actuaciones de modernización y conservación a acometer en el desarrollo del presente Plan, siempre que sea técnica y económicamente viable, conforme a lo establecido en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, y la Orden Circular 21/2007 del Ministerio de Fomento.

6 PROGRAMAS Y VALORACIÓN DE ACTUACIONES

6.1 PROGRAMAS DEL PLAN REGIONAL

El presente Plan Regional de Carreteras 2008-2020 se extenderá, en cuanto a programas de actuación, al igual que el “Plan Regional de Carreteras 2002-2007” en torno a dos conceptos: Nuevas Infraestructuras, por una parte, y Conservación y Reparación de las ya existentes. Esto da lugar a dos programas-marco principales:

- Modernización
- Conservación y Explotación

Las diferentes tipologías de actuación que se incluyen en cada programa-marco, se describen a continuación.

6.1.1 Programa de Modernización

Se incluyen dentro de este Programa las actuaciones derivadas de las siguientes necesidades:

- Geometría inadecuada.
- Capacidad insuficiente.
- Carencias de accesibilidad.

Cada una de estas necesidades da lugar a un tipo de actuación de forma que dentro de este Programa de Modernización se consideran los siguientes subprogramas:

- Acondicionamiento

Este tipo de actuación se prevé para carreteras de la Red Básica o Complementaria Preferente, que presenten deficiencias en cuanto al trazado en planta o alzado de una parte importante de su longitud.

Por tanto, incluye mejora de curvas en planta y modificación del perfil longitudinal, todo ello de acuerdo con las condiciones de planeamiento establecidas.

➤ Mejoras

Este tipo de actuación se prevé para carreteras con una sección transversal insuficiente y va dirigido principalmente a la Red Complementaria Local.

Esta red tiene una longitud aproximada de 4.400 km y sirve generalmente a pequeños núcleos de población; su modernización, al permitir una mejor comunicación con los núcleos de cabecera de zona, y así acceder a los servicios sanitarios, de educación, de cultura, etc., se convierte en un elemento esencial para fijación de la población en estos pequeños núcleos rurales.

Al finalizar el presente Plan Regional de Carreteras ninguna carretera de la red autonómica tendrá una anchura de calzada menor de 6,00 m., salvo aquellos tramos que discurran por espacios naturales de elevado interés medioambiental o acusada fragilidad, y que, por su escaso tráfico, no se considere conveniente su ensanche.

Las actuaciones de mejora, por tanto, no deberán incluir modificaciones del trazado de la carretera; excepcionalmente los proyectos podrán introducir pequeñas variantes de trazado en planta, con el carácter de mejora local.

➤ Nuevas carreteras

Con las nuevas carreteras se pretende resolver problemas de accesibilidad de determinadas zonas, como es el caso de la comarca de La Cabrera, así como resolver la conexión de determinadas carreteras de la red regional con las vías de alta capacidad.

➤ Variantes de Población

En general, las travesías se consideran puntos potencialmente peligrosos, no sólo por la existencia de usuarios vulnerables, sino también por el hecho de que los conductores que circulan por medio interurbano deben adecuar su conducción a medio urbano, en un espacio y un periodo de tiempo no muy extenso.

Por otro lado, con la construcción de variantes, al eliminar puntos potencialmente peligrosos, aumentan la seguridad de la circulación, disminuyendo sobre todo la accidentalidad por atropello.

En este Plan se consideran prioritarias las variantes de la Red Básica; no obstante, también se contemplan en el Plan las variantes de travesías en las que la anchura de calzada hace imposible el cruce de dos vehículos, o sea con una anchura inferior a 6,00 m. en alguno de sus puntos.

Los tramos de carretera que sean interiores a la traza de la variante proyectada, y sean sustituidos en su funcionalidad por la construcción de la variante, adquirirán la condición de tramos puramente urbanos, y por aplicación de la Ley de Carreteras de Castilla y León Art. 28, serán cedidos a las administraciones locales competentes. La cesión de estos tramos será acompañada de una dotación económica cuyo importe se establecerá a la vista del estado de la travesía a ceder y que, en todo caso, será como máximo el vigente en el momento de la cesión para las carreteras de titularidad del Estado.

➤ Autovías

Las autovías se prevén para aquellos tramos de carretera interurbana en los que el tráfico en el año horizonte del Plan pueda dar lugar a problemas de capacidad

➤ Desdoblamientos y accesos a ciudades

Los desdoblamientos de calzada deben realizarse en aquellas carreteras que sirven de acceso a grandes núcleos de población, por lo que soportan no solamente tráfico interurbanos sino importantes tráfico de agitación urbana, que determinan intensidades medias diarias superiores a los 5.000 vehículos/día.

Las actuaciones de desdoblamiento serán coordinadas con los Ayuntamientos correspondientes, a fin de conseguir la integración en el desarrollo general del municipio o área de afección. Los terrenos necesarios de carácter urbano o urbanizable para a realización de las duplicaciones serán cedidos por los Ayuntamientos correspondientes.

➤ Otros subprogramas de modernización

Dentro de este subprograma se incluyen las inversiones necesarias para llevar a cabo las actuaciones incluidas dentro del Programa de Modernización tales como expropiaciones, redacción de proyectos y el control de calidad de las obras.

6.1.2 Programa de Conservación y Explotación

Dentro del Programa de Conservación se engloban las actuaciones destinadas a la conservación del patrimonio viario, así como aquellas encaminadas a la mejora de la seguridad vial.

Al contrario de los que ocurre con el Programa de Modernización, las actuaciones no requieren efectuar expropiaciones, salvo en casos puntuales, tales como en aquellas actuaciones de seguridad vial que modifiquen las características geométricas de las carreteras sobre las que actúa.

El programa abarca actuaciones tales como refuerzos, seguridad vial, señalización y balizamiento.

En concreto, las actuaciones incluidas en este programa se estructuran de la siguiente manera:

- Refuerzos
 - Conservación ordinaria contratada
 - Conservación directa
 - Seguridad vial
 - Señalización horizontal y vertical
 - Balizamiento y barreras de seguridad
 - Otros subprogramas de conservación
- Refuerzos

El objeto de este tipo de actuaciones es impedir el agotamiento de la capacidad estructural del firme, por lo que estas actuaciones se dirigen fundamentalmente a la rehabilitación y mejora de la capacidad estructural y a la reposición y mejora de las características superficiales.

➤ Conservación Ordinaria Contratada

En el momento actual se promueve por parte de la administración la participación de la empresa privada en las operaciones de gestión de la red viaria; es el caso concreto de la conservación, cuyas operaciones se ejecutan de una forma más eficiente y racional, adjudicándolas a empresas externas con experiencia en la materia, permitiendo al personal de la administración se puede especializar en la inspección y dirección de las actividades.

La empresa adjudicataria del contrato de conservación debe analizar y plantear la solución más adecuada a cada situación que se plantee en la vialidad y en la conservación ordinaria, y programar las operaciones de conservación extraordinaria y de mejora de la seguridad vial, para que la Dirección lo apruebe y ordene su ejecución o lo modifique.

➤ Conservación Directa

Este Programa va dirigido fundamentalmente a las operaciones de limpieza y márgenes de carretera, pequeñas reparaciones y, en general, aquellas operaciones que deban realizarse por la propia Administración.

➤ Seguridad Vial

Pese a que todas las actuaciones planificadas por las distintas administraciones redundan en una mejora de la seguridad vial, este subprograma se refiere a actuaciones específicas en esta materia, con objeto de incrementar la seguridad de la circulación en los puntos que registran mayor accidentalidad, o en aquellos que se presentan como potencialmente peligrosos.

Las actuaciones enmarcadas en Seguridad Vial tienen como objetivos principales los siguientes:

- Tratamiento de los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA), denominando así a ciertos tramos de la red que presentan mayor accidentalidad que el resto de tramos con características similares, en particular los relacionados con la presencia de fauna salvaje.
- Reducir las zonas de conflicto potencial, tales como intersecciones, travesías, etc. que pese a que en la actualidad no presentan una accidentalidad anormalmente elevada, son susceptibles de hacerlo.

- Proporcionar las mejores condiciones posibles de visibilidad.
 - Facilitar la operación y el control del vehículo en el caso de condiciones meteorológicas adversas o en caso de que el conductor pierda el control del vehículo.
- Señalización Horizontal y Vertical

Las actuaciones englobadas están referidas tanto a la reposición y mantenimiento de la señalización vertical como de las marcas viales. Asimismo se encuentran englobadas todas las actuaciones de adaptación en materia de señalización a los nuevos avances de la técnica y de la Normativa.

Para determinar las actuaciones necesarias, es necesario comprobar el cumplimiento y adecuación de la señalización a las normas 8.1-I.C. "Señalización vertical" y 8.2-I.C. "Marcas viales", y del balizamiento a las disposiciones de la Instrucción 8.1-I.C., así como su estado de conservación.

- Balizamiento y Barreras de Seguridad

Son actuaciones dirigidas a mejorar la percepción de la vía, así como a la reposición y mantenimiento de las barreras de seguridad existentes, como a la instalación de nuevas barreras en tramos en los que se consideren necesarias y a la colocación de Sistemas de protección de motoristas (SPM) conforme a la normativa aplicable.

- Otros Subprogramas de Conservación

Dentro de este punto se han englobado todas las obras referidas a la conservación de obras de fábrica, la renovación del parque de maquinaria, y las actuaciones de recuperación ambiental, de tramos de carreteras modernizados en ejecución de planes anteriores.

- Conservación de Obras de Fábrica

Las actuaciones de conservación de obras de fábrica tiene por objeto eliminar las deficiencias, bien sean de trazado, bien sean de anchura, o bien sean de capacidad estructural de las obras de fábrica existentes a lo largo de la red.

Las actuaciones se adecuarán a la deficiencia detectada, de forma que en el caso de que el trazado de los accesos sea totalmente inadecuado, se construirá un nuevo puente, y en el caso en que exista una insuficiencia de la sección transversal, se procederá al ensanche del existente.

- Maquinaria

Los fenómenos meteorológicos invernales, especialmente la nieve, producen perturbaciones al transporte por carretera en las zonas que se ven afectadas por los mismos.

La orografía de la Comunidad de Castilla y León, rodeada prácticamente por cadenas montañosas, así como el importante número de núcleos de población asentados en dichas zonas de montaña, hace que las actuaciones de vialidad invernal tomen gran importancia.

Las actuaciones consideradas como vialidad invernal se llevan a cabo para que las posibles perturbaciones al tráfico (como consecuencia de la formación de placas de hielo o de nevadas) sean mínimas y asumibles por los usuarios. Los medios para actuar son, especialmente, camiones quitanieves, máquinas dinámicas, silos y naves de fundentes, plantas de salmuera, estaciones meteorológicas y sistemas de localización y comunicación. Estos medios serán dispuestos por la Dirección General de Carreteras en las diferentes zonas en que se subdivide la Red.

- Recuperación Medioambiental y Adecuación paisajística

La mayor parte de las actuaciones para mejorar la red de carreteras, y en particular la relativa al acondicionamiento, suponen determinadas modificaciones de trazado que lleva a que tramos de carretera existente sean sustituidos por otros. Así, esos tramos abandonados, al quedar sin funcionalidad, deben ser objeto de actuaciones específicas, para facilitar su integración medioambiental. Dichas actuaciones son fundamentalmente la eliminación del firme, el relleno en tierra vegetal, las plantaciones, etc.

Por otro lado, los acondicionamientos, y a veces los ensanches de plataforma, dan lugar a la aparición de taludes importantes (tanto terraplenes, como desmontes), que deben ser objeto de tratamiento medioambiental.

Las actuaciones de recuperación medioambiental, que se podrían denominar como complementarias se deberán incorporar en los proyectos correspondientes de las actuaciones que ocasionan la necesidad de realizar una recuperación de este tipo.

Por tanto, este Subprograma de Recuperación Medioambiental y Adecuación Paisajística tendrá por objeto la actuación sobre tramos antiguos de carretera, así como el tratamiento de desmontes y terraplenes existentes en la actualidad, y cuyo origen se encuentra en actuaciones anteriores a las que se incluyen en el presente Plan.

6.2 VALORACIÓN DE 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:

6.2.1 Tráfico

El tráfico 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.

Con respecto al tráfico, se han considerado dos parámetros, la Intensidad Media Diaria, o IMD, y la Intensidad Media Diaria de vehículos pesados, cuya caracterización se asocia a las necesidades de dimensionamiento de firme.

Para la valoración, se han considerado indiferente en el caso de autovías, desdoblamientos, nuevas carreteras y variantes. En el caso de los acondicionamientos, se han considerado dos escalones, con límite en los 2.000 veh/día. En el caso de las mejoras, se han establecido tres escalones, más adecuados a los valores de intensidad media que afectan a las vías objeto de esta actuación.

En el caso de los refuerzos, se han considerado los datos de tráfico pesado, ya relacionados con las categorías de tráfico pesado asociados al dimensionamiento de firme.

6.2.2 Ancho de Plataforma

En las actuaciones de refuerzo de firme el ancho de la plataforma determina las necesidades de material a emplear para cubrir la superficie de la carretera, por lo que es un dato esencial para determinar el coste, considerando cuatro escalones entre 6,00 m. y más de 8,00 metros.

Se han considerado cuatro escalones en la red de carreteras, en función del ancho de plataforma disponible.

6.2.3 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 modernización; los refuerzos se valoran sin tener en cuenta este parámetro.

6.2.4 Cuadros de Valoración

Los costes unitarios de las actuaciones que figuran en el cuadro que se incluye a continuación, son a título orientativo, y sobre la base de los criterios anteriores; no obstante, la valoración final 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 actuaciones de modernización

COSTE UNITARIO DE ACTUACIONES DE MODERNIZACIÓN				
(Millones de €/ Km.)				
MODERNIZACIÓN DE LA RED				
Actuación	IMD	Tipo de Terreno		
		Llano	Ondulado	Accidentado
Autovías	TODAS	2,500	3,500	6,000
Desdoblamientos (Accesos a ciudades)	TODAS	2,000	2,000	2,000
Nuevas Carreteras y Variantes	TODAS	2,000	2,750	4,000
Acondicionamientos	< 2.000	0,300	0,360	0,480
	> 2.000	0,360	0,480	0,600
Mejoras	< 500	0,150	0,180	0,200
	500 a 1.000	0,200	0,250	0,300
	> 1.000	0,250	0,300	0,360

Coste unitario de actuaciones de refuerzo

COSTE UNITARIO DE ACTUACIONES DE REFUERZO				
(Millones de €/ Km.)				
REFUERZOS				
Ancho de Plataforma	Categoría de Tráfico Pesado			
	T4	T32	T31	T2
6,00	0,090	0,100	0,120	0,150
7,00	0,100	0,115	0,135	0,185
8,00	0,115	0,125	0,150	0,200
> 8,00	0,125	0,150	0,180	0,250

7 PRESUPUESTO DEL PLAN

7.1 VALORACIÓN DE ACTUACIONES EN LA RED AUTONÓMICA

Las actuaciones en la Red Autonómica suponen una inversión de 5.478,52 millones de euros, a lo largo de la vigencia del Plan. Dentro de estas actuaciones se incluye, por un lado el Programa de Modernización, por un importe de 3.459,99 millones de euros, y el Programa de Conservación de la red, cuyo presupuesto en el presente Plan asciende a un total de 2.018,53 millones de euros.

Programa de Modernización

PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN		
SUBPROGRAMA	LONGITUD (Kms)	INVERSIÓN (Mill. de €)
ACONDICIONAMIENTOS	995	386,68
MEJORAS	3.398,1	679,20
NUEVAS CARRETERAS	85,8	162,73
VARIANTES	317,3	701,93
AUTOVIAS Y ACCESOS A CIUDADES	475,8	1.373,45
OTROS SUBPROGRAMAS		156,00
TOTAL MODERNIZACIÓN	5.272	3.459,99
PROGRAMA DE CONSERVACIÓN		
SUBPROGRAMA	LONGITUD (Km)	INVERSIÓN (Mill. de €)
REFUERZOS	6.848,8	939,03
CONSERVACIÓN ORDINARIA CONTRATADA		390,00
CONSERVACIÓN DIRECTA		130,00
SEGURIDAD VIAL		260,00
SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL		91,00
BALIZAMIENTO (BARRERAS DE SEGURIDAD)		62,50
OTROS SUBPROGRAMAS		146,00
TOTAL CONSERVACIÓN	6.848,8	2.018,53
TOTAL PROGRAMAS DE ACTUACIÓN		5.478,52

7.1.1 Inversión por Provincias

Ávila

Programa de Modernización		
Subprograma	Longitud (Km)	Inversión (M€)
Acondicionamientos	25,0	12,00
Mejoras	316,1	65,87
Nuevas Carreteras	0,0	0,00
Variantes	15,0	33,76
Autovías y Accesos a Ciudades	49,0	135,50
Total Programa Modernización	405,1	247,13

Programa de Conservación		
Subprograma	Longitud (Km)	Inversión (M€)
Refuerzos	644,7	79,65
Conservación Contratada	-	36,00
Seguridad Vial	-	24,00
Conservación Directa	-	12,50
Señalización	-	10,00
Balizamiento	-	7,00
Total Programa Conservación	644,7	169,15

Total Inversión Ávila: 416,28 Millones de €

Burgos

Programa de Modernización		
Subprograma	Longitud (Km)	Inversión (M€)
Acondicionamientos	180,3	62,02
Mejoras	815,7	157,11
Nuevas Carreteras	3,0	6,00
Variantes	31,5	74,28
Autovías y Accesos a Ciudades	11,7	34,95
Total Programa Modernización	1.042,2	334,36

Programa de Conservación		
Subprograma	Longitud (Km)	Inversión (M€)
Refuerzos	808,3	121,02
Conservación Contratada	-	69,00
Seguridad Vial	-	36,00
Conservación Directa	-	21,00
Señalización	-	11,00
Balizamiento	-	9,00
Total Programa Conservación	808,3	267,02

Total Inversión Burgos: 601,38 Millones de €

León

Programa de Modernización		
Subprograma	Longitud (Km)	Inversión (M€)
Acondicionamientos	257,8	132,74
Mejoras	395,5	109,41
Nuevas Carreteras	18,3	36,60
Variantes	55,5	131,75
Autovías y Accesos a Ciudades	99,2	424,25
Total Programa Modernización	826,3	834,75

Programa de Conservación		
Subprograma	Longitud (Km)	Inversión (M€)
Refuerzos	1.223,7	172,06
Conservación Contratada	-	63,00
Seguridad Vial	-	36,00
Conservación Directa	-	20,00
Señalización	-	11,00
Balizamiento	-	9,00
Total Programa Conservación	1.223,7	329,06

Total Inversión León: 1.163,81 Millones de €

Palencia

Programa de Modernización		
Subprograma	Longitud (Km)	Inversión (M€)
Acondicionamientos	171,9	57,60
Mejoras	691,8	111,25
Nuevas Carreteras	0,0	0,00
Variantes	32,0	72,50
Autovías y Accesos a Ciudades	61,0	150,50
Total Programa Modernización	956,7	391,85

Programa de Conservación		
Subprograma	Longitud (Km)	Inversión (M€)
Refuerzos	676,6	105,70
Conservación Contratada	-	54,00
Seguridad Vial	-	32,00
Conservación Directa	-	17,00
Señalización	-	11,00
Balizamiento	-	8,00
Total Programa Conservación	676,6	227,70

Total Inversión Palencia: 619,5 Millones de €

Salamanca

Programa de Modernización		
Subprograma	Longitud (Km)	Inversión (M€)
Acondicionamientos	107,5	34,25
Mejoras	264,2	61,28
Nuevas Carreteras	6,0	12,00
Variantes	38,0	81,00
Autovías y Accesos a Ciudades	32,0	74,00
Total Programa Modernización	447,60	262,53

Programa de Conservación		
Subprograma	Longitud (Km)	Inversión (M€)
Refuerzos	865,8	103,78
Conservación Contratada	-	36,00
Seguridad Vial	-	30,00
Conservación Directa	-	14,00
Señalización	-	10,00
Balizamiento	-	6,50
Total Programa Conservación	865,8	200,28

Total Inversión Salamanca: 462,81 Millones de €

Segovia

Programa de Modernización		
Subprograma	Longitud (Km)	Inversión (M€)
Acondicionamientos	51,3	15,39
Mejoras	165,9	36,13
Nuevas Carreteras	0,0	0,00
Variantes	44,5	89,00
Autovías y Accesos a Ciudades	43,0	109,50
Total Programa Modernización	304,7	250,02

Programa de Conservación		
Subprograma	Longitud (Km)	Inversión (M€)
Refuerzos	484,6	70,10
Conservación Contratada	-	32,00
Seguridad Vial	-	26,00
Conservación Directa	-	10,00
Señalización	-	9,00
Balizamiento	-	5,50
Total Programa Conservación	484,6	152,60

Total Inversión Segovia: 402,62 Millones de €

Soria

Programa de Modernización		
Subprograma	Longitud (Km)	Inversión (M€)
Acondicionamientos	94,5	29,83
Mejoras	193,8	37
Nuevas Carreteras	2,00	4,00
Variantes	22,5	48,76
Autovías y Accesos a Ciudades	71,6	179,00
Total Programa Modernización	384,4	298,59

Programa de Conservación		
Subprograma	Longitud (Km)	Inversión (M€)
Refuerzos	609,3	75,89
Conservación Contratada	-	30,00
Seguridad Vial	-	22,00
Conservación Directa	-	10,00
Señalización	-	9,00
Balizamiento	-	5,50
Total Programa Conservación	609,3	152,39

Total Inversión Soria: 450,98 Millones de €

Valladolid

Programa de Modernización		
Subprograma	Longitud (Km)	Inversión (M€)
Acondicionamientos	42,8	14,01
Mejoras	300,4	56,37
Nuevas Carreteras	0,0	0,00
Variantes	37,8	86,88
Autovías y Accesos a Ciudades	96,3	230,75
Total Programa Modernización	477,3	388,01

Programa de Conservación		
Subprograma	Longitud (Km)	Inversión (M€)
Refuerzos	699,8	96,77
Conservación Contratada	-	34,00
Seguridad Vial	-	28,00
Conservación Directa	-	12,50
Señalización	-	10,00
Balizamiento	-	6,00
Total Programa Conservación	699,8	187,27

Total Inversión Valladolid: 575,28 Millones de €

Zamora

Programa de Modernización		
Subprograma	Longitud (Km)	Inversión (M€)
Acondicionamientos	63,9	28,84
Mejoras	254,7	44,78
Nuevas Carreteras	56,5	104,13
Variantes	40,5	84,00
Autovías y Accesos a Ciudades	12,0	35,00
Total Programa Modernización	427,6	296,75

Programa de Conservación		
Subprograma	Longitud (Km)	Inversión (M€)
Refuerzos	836,0	96,06
Conservación Contratada	-	36,00
Seguridad Vial	-	26,00
Conservación Directa	-	13,00
Señalización	-	10,00
Balizamiento	-	6,00
Total Programa Conservación	836,0	187,06

Total Inversión Zamora: 483,81 Millones de €

Sin Provincializar

Programa de Modernización		
Subprograma	Longitud (Km)	Inversión (M€)
Redacción de proyectos y control de calidad	-	26,00
Expropiaciones	-	130,00
Total Programa Modernización	-	156,00

Programa de Conservación		
Subprograma	Longitud (Km)	Inversión (M€)
Conservación de obras de fábrica	-	50,00
Maquinaria y vialidad invernal	-	70,00
Recuperación Medioambiental y Addecuación Paisajística	-	26,00
Total Programa Conservación	-	146,00

Total Inversión Sin provincializar: 302,00 Millones de €

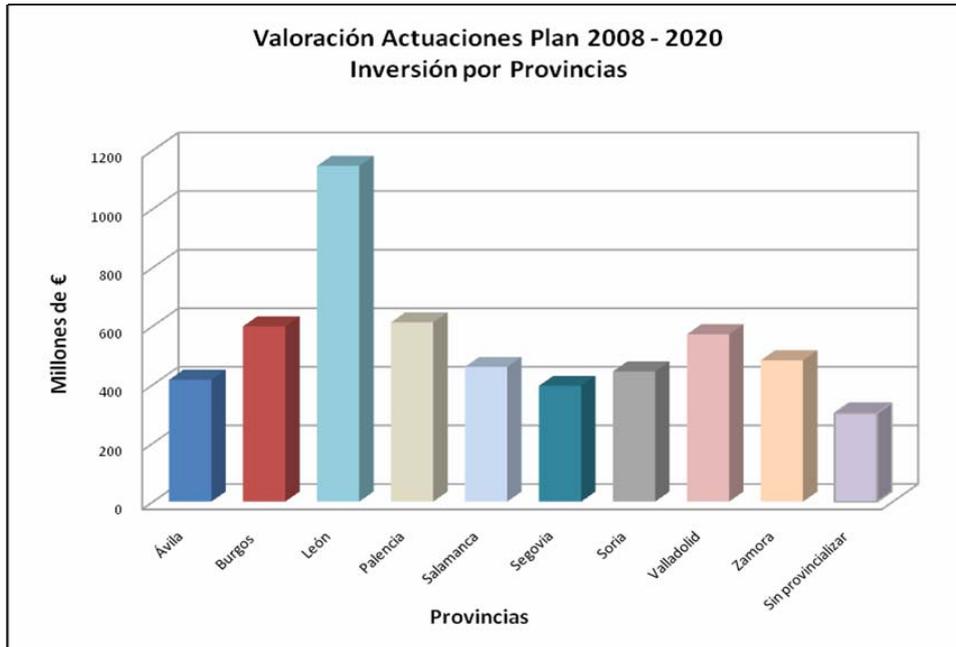
7.1.2 Resumen de Inversiones

Provincia	Programas		Total (M€)
	Modernización	Conservación	
Ávila	247,13	169,15	416,28
Burgos	334,36	267,02	601,38
León	834,75	329,06	1.163,81
Palencia	391,85	227,70	619,55
Salamanca	262,53	200,28	462,81
Segovia	250,02	152,60	402,62
Soria	298,59	152,39	450,98
Valladolid	388,01	187,27	575,28
Zamora	296,75	187,06	483,81
Sin Provincializar	156,00	146,00	302,00
TOTAL	3.459,99	2.018,53	5.478,52

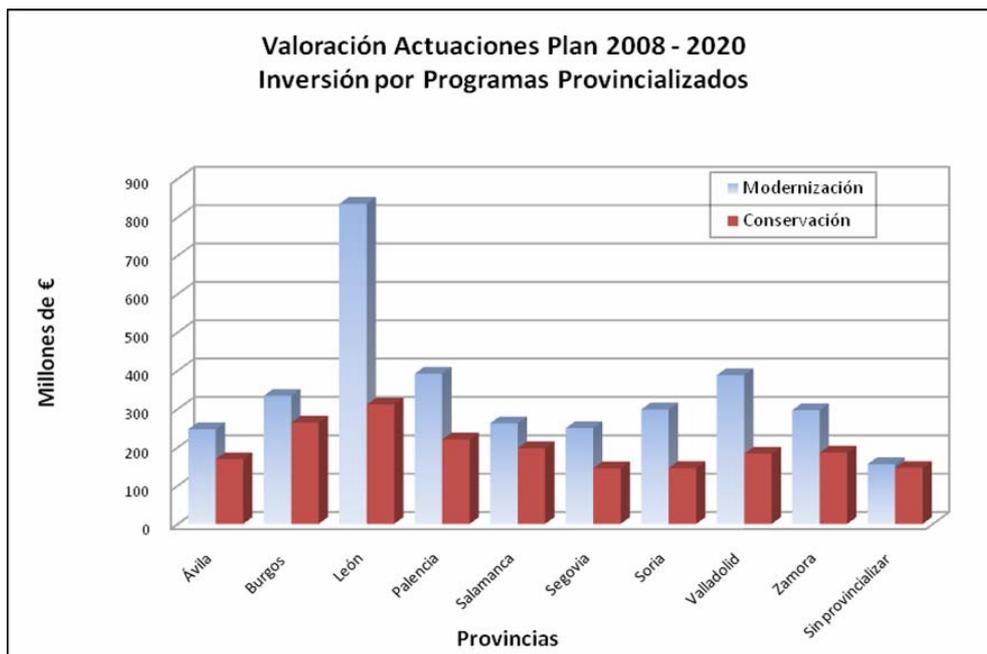
La inversión en el conjunto de la red de carreteras de Castilla y León dentro del presente Plan de Carreteras asciende a un total de CINCO MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y OCHO MILLONES QUINIENTOS VEINTE MIL EUROS (5.478,52 Mill de €).

Se muestra a continuación de manera gráfica la distribución presupuestaria, en inversión total, y por programas específicos.

Valoración Actuaciones Plan 2008-2020. Inversión por Provincias



Valoración Actuaciones Plan 2008-2020. Inversión por Programas Provincializados.



7.2 PLAN ECONÓMICO – FINANCIERO DE GICAL

Además de la inversión a que hace referencia el punto anterior, debe tenerse en cuenta, a efectos de previsión presupuestaria, los compromisos derivados del pago de la Autovía Burgos-León (GICAL).

Dichos pagos ascienden a un total de 297,69 millones de euros, con los pagos anuales siguientes.

▪ AÑO 2008	54,65 M€
▪ AÑO 2009	58,07 M€
▪ AÑO 2010	59,53 M€
▪ AÑO 2011	61,04 M€
▪ AÑO 2012	64,40 M€
▪ TOTAL	297,69 M€

7.3 AUTOVÍA VALLADOLID – SEGOVIA

Asimismo, a efectos presupuestarios, deberá recoger los compromisos derivados del pago del canon correspondiente a la concesión de la autovía Valladolid-Segovia.

Dichos pagos ascienden a un total de 251,58 millones de euros, con los pagos anuales siguientes:

▪ AÑO 2009	14,17 M€
▪ AÑO 2010	16,72 M€
▪ AÑO 2011	17,90 M€
▪ AÑO 2012	18,96 M€
▪ AÑO 2013	19,87 M€
▪ AÑO 2014	20,78 M€
▪ AÑO 2015	21,67 M€
▪ AÑO 2016	22,61 M€

▪ AÑO 2017	23,48 M€
▪ AÑO 2018	24,33 M€
▪ AÑO 2019	25,13 M€
▪ AÑO 2020	25,96 M€
▪ TOTAL	251,58 M€

7.4 CARRETERAS DE ENTIDADES LOCALES

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 (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.

En el Plan se contemplan las aportaciones de la Junta para colaborar en la financiación de las actuaciones que realicen, tanto Ayuntamientos como Diputaciones, en su red viaria.

Dichas aportaciones se articularán a través de los correspondientes Convenios de Colaboración con las respectivas Corporaciones, en los que se determinarán las obligaciones de cada una de las partes.

En particular, se incluyen las aportaciones derivadas de las transferencias a Ayuntamientos de los tramos de carreteras regionales a que hace referencia el artículo 28.2 de la Ley 2/1990, de 16 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León.

Las aportaciones previstas de la Junta para la financiación de las actuaciones a llevar a cabo por Diputaciones y Ayuntamientos, a lo largo del periodo de vigencia del Plan, serán de 273 millones de euros, distribuidos en:

Ayuntamientos:	117 millones de €
Diputaciones:	156 millones de €

7.5 PRESUPUESTO DEL PLAN

Conforme a lo indicado en los apartados anteriores, el presupuesto total del Plan Regional de Carreteras 2008-2020 asciende a SEIS MIL TRESCIENTOS MILLONES SETECIENTOS NOVENTA MIL EUROS (6.300,79 Mill. de €), distribuidos en los diferentes programas del Plan según el cuadro adjunto.

RESUMEN DE PRESUPUESTOS	
ACTUACIONES EN LA RED AUTONÓMICA	
CONCEPTO	PRESUPUESTO (Mill. de €)
1.1 INVERSIÓN EN EL PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN	3.459,99
1.2 INVERSIÓN EN EL PROGRAMA DE CONSERVACIÓN	2.018,53
INVERSIÓN ACTUACIONES RED AUTONÓMICA (1)	5.478,52
2. PLAN ECONÓMICO-FINANCIERO DE GICALSA	
INVERSIÓN PLAN GICALSA (2)	297,69
3. AUTOVÍA VALLADOLID – SEGOVIA	
INVERSIÓN AUTOVÍA VALLADOLID – SEGOVIA (3)	251,58
4. CARRETERAS DE OTRAS ADMINISTRACIONES	
CARRETERAS PROVINCIALES	156,00
CARRETERAS MUNICIPALES	117,00
INVERSIÓN CARRETERAS OTRAS ADMIN. (4)	273,00
TOTAL PRESUPUESTO (1+2+3+4)	6.300,79

8 ESCENARIO PRESUPUESTARIO

El alcance temporal del presente Plan abarca los años 2008 – 2020. No obstante, dadas las características de las actuaciones a desarrollar, se han de tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- Las obras de modernización de la red se desarrollan con carácter general en tres anualidades por lo que:
 - Obras contratadas de 2006 y 2007 (y que no están en el Plan) tendrán anualidades en los Presupuestos de los años 2008 y 2009.
 - Obras contratadas en los dos últimos años del Plan tendrán repercusión en los Presupuestos de 2021 y 2022.
- Análogamente ocurre con las obras de refuerzo correspondientes a conservación de la red, aunque en este caso las anualidades son únicamente dos.

Por ello, al determinar las necesidades presupuestarias, en el periodo 2008-2020, correspondientes al Plan, debe tenerse en cuenta que al Presupuesto del Plan hay que:

- Sumar las anualidades de los años 2008 y 2009 de las obras contratadas en 2007 y años anteriores, que suponen:
 - 235 millones en obras de modernización.
 - 80 millones en obras de refuerzo.
- Restar las anualidades de las obras que se contraten en los años 2019 y 2020 del Plan, y que tendrán anualidades en los años 2021 y 2022 que pueden estimarse en:
 - 375 millones en obras de modernización.
 - 220 millones en obras de refuerzo.

En consecuencia, las necesidades presupuestarias en el periodo del Plan 2008-2020 serían:

- Presupuesto del Plan 6.300,79 millones de €
- Anualidades 2008-2009 obras anteriores + 315,00 millones de €
- Anualidades 2021-2022 obras del Plan - 595,00 millones de €

TOTAL

6.020,79 millones de €

Estos 6.020,65 millones de euros se distribuirían en:

- Modernización de la red 3.319,99 millones de €
- Conservación de la red..... 1.878,53 millones de €
- GICAL + Autovía SG-VA + Corp. Locales..... 822,27 millones de €

No obstante, el Plan contempla la posibilidad de construcción y conservación de las autovías (excepto las que se financien con fondos MINER), mediante concesión de obra pública, con pago del canon por la Administración (peaje en sombra).

Lo anterior, supone una financiación diferida de dichas autovías, al igual que la Valladolid-Segovia.

La financiación diferida indicada, supone que en el período 2.008 – 2.020 no habría que presupuestar créditos para el pago de la ejecución de las autovías (914,45 millones de euros), sino únicamente lo correspondiente al abono del canon que por otra parte no empezaría a pagarse hasta un año después de finalizadas las obras.

Se estima que el pago total en el período del Plan Regional sería de 301 millones de euros.

En consecuencia las necesidades presupuestarias antes indicadas de 6.020,79 millones de euros se reducirían en la diferencia entre los 914,45 millones de euros correspondientes al coste de las autovías, y los 301 millones de euros que supondrían el pago del canon en el período del Plan, y serían

$$6.020,79 - 914,45 + 301,00 = 5.407,34 \text{ millones de euros.}$$

CUADRO DE ANUALIDADES PRESUPUESTARIAS 2008-2020

Ajunto se incluye el cuadro 1 con las necesidades presupuestarias en el periodo 2008-2020 para la financiación de los 5.407,34 millones de euros.

En dicho cuadro se diferencian las fuentes de financiación, teniendo en cuenta que las únicas fuentes de financiación son el presupuesto autónomo (5.082,24 millones de euros) que representa un 94% y los fondos MINER (324,30 millones de euros) que suponen un 6%.

Partiendo del presupuesto del año 2008, se ha considerado un incremento anual del 4,7% en el período 2.008 – 2.011 y del 5,7% para el resto del período del Plan.

El presupuesto correspondiente a cada año se distribuye en los siguientes capítulos:

- Modernización de la red (autonómica y de las entidades locales)
- Conservación de la red autonómica.

PLAN REGIONAL DE CARRETERAS 2008 - 2020

ESCENARIO PRESUPUESTARIO

PRESUPUESTO				INVERSIÓN		
AÑO	ORDINARIO	MINER	TOTAL	MODERNIZACION	CONSERVACION	TOTAL
2008	266,66	32,80	299,46	220,46	79,00	299,46
2009	276,03	37,50	313,53	227,02	86,51	313,53
2010	281,27	47,00	328,27	233,54	94,73	328,27
2011	286,70	57,00	343,70	239,97	103,73	343,70
2012	303,29	60,00	363,29	249,71	113,58	363,29
2013	339,00	45,00	384,00	259,63	124,37	384,00
2014	375,89	30,00	405,89	269,70	136,19	405,89
2015	414,03	15,00	429,03	279,90	149,13	429,03
2016	453,48		453,48	290,18	163,30	453,48
2017	479,33		479,33	300,52	178,81	479,33
2018	506,65		506,65	310,85	195,80	506,65
2019	535,53		535,53	321,13	214,40	535,53
2020	565,18		565,18	326,20	238,98	565,18
SUMAS	5083,04	324,30	5407,34	3528,81	1878,53	5407,34

9 RESULTADOS DEL PLAN DE CARRETERAS 2008-2020

El conjunto de actuaciones que se recogen en el presente Plan Regional de Carreteras busca contribuir a mejorar las condiciones y la calidad de vida de los habitantes de la región, como queda reflejado en el apartado de Objetivos del presente documento.

A continuación, se muestran los principales resultados obtenidos sobre una serie de aspectos como consecuencia de la puesta en servicio de las actuaciones del Plan de Carreteras. Los ámbitos en los que se centra el análisis son los siguientes:

- Modernización de la red.
- Resultados sobre el nivel de servicio
- Resultados sobre la accesibilidad integral del territorio
- Consideraciones sobre la contribución del Plan al Medio Ambiente

Los aspectos mostrados en esta tabla se desarrollan en los siguientes epígrafes.

9.1 MODERNIZACIÓN DE LA RED

Con el programa de “modernización de la red” se alcanza una importante transformación de las carreteras incluidas en el mismo, en cuanto a las características geométricas y de firme, consiguiéndose una mejora sustancial en la comunidad y seguridad para el usuario.

La ejecución del presente Plan Regional de Carreteras conlleva un incremento de 184,1 km en la longitud de la red de carreteras de titularidad de la comunidad de Castilla y León, por la construcción o incorporación a la red autonómica de las siguientes carreteras:

ÁVILA:

- Autovía A-6 - Adanero (30,0 km)

LEÓN:

- Conexión Ponferrada - La Cabrera (55,0 km)

- Conexión La Cabrera - L.P. Zamora (23,0 km)
- Carretera Truchas - Llamas de Cabrera (38,8 km)
- Conexión LE-510 - N- 630 (6,6 km)
- LE- 482 Pinos - L.C. Asturias (7,7 km)

ZAMORA:

- Conexión La Cabrera - Sanabria (23,0 km)

En el cuadro siguiente se detallan los kilómetros de carreteras, clasificados por provincias y tipo de actuación.

Kilómetros de actuaciones

PROVINCIA	ACONDICIONAM.	MEJORAS	NUEVAS CARRETERAS	VARIANTES	AUTOVÍAS	ACCESOS A CIUDADES	REFUERZOS	TOTAL KILÓMETROS
ÁVILA	25,00	316,10		15,00	45,00	4,00	644,70	1.049,80
BURGOS	180,30	815,70	3,00	31,50	7,70	4,00	808,30	1.850,50
LEÓN	257,80	395,50	18,30	55,50	86,20	13,00	1.223,70	2.050,00
PALENCIA	171,90	691,80		32,00	57,00	4,00	676,60	1.633,30
SALAMANCA	107,50	264,20	6,00	38,00	20,00	12,00	865,80	1.313,50
SEGOVIA	51,30	165,90		44,50	35,00	8,00	484,60	789,30
SORIA	94,50	193,80	2,00	22,50	71,60		609,30	993,70
VALLADOLID	42,80	300,40		37,80	76,30	20,00	699,80	1.177,10
ZAMORA	63,90	254,70	56,50	40,50		12,00	836,00	1.263,60
TOTAL	995,00	3.398,10	85,80	317,30	398,80	77,00	6.848,80	12.120,80

9.1.2 Resultados sobre la sección transversal

En el cuadro siguiente se detalla por provincias los nuevos anchos de plataforma en la red autonómica.

*Longitud (en Km) de carreteras de la Red Autonómica por ancho de plataforma (en metros).
Situación final**

Provincia	Longitud (km)						TOTAL
	< 6,00	6,00	7,00	8,00	> 8,00	Doble calzada	
Ávila	-----	165,2	439,2	167,8	191,8	49,0	1.013,0
Burgos	-----	111,7	830,7	605,5	197,9	63,9	1.809,7
León	-----	157,4	961,4	379,5	254,4	160,1	1.912,8
Palencia	-----	203,1	852,5	195,9	166,5	117,9	1.535,9
Salamanca	-----	116,7	453,0	551,6	112,7	20,0	1.254,0
Segovia	-----	45,5	204,3	309,6	112,5	100,0	771,9
Soria	-----	12,9	608,5	175,7	35,0	71,6	903,7
Valladolid	-----	108,8	291,2	403,8	146,9	135,7	1.086,4
Zamora	-----	74,2	741,7	216,5	143,8	-----	1.176,2
Total	0,0	995,5	5.382,5	3.005,9	1.361,5	718,2	11.463,6

*No se incluyen los tramos correspondientes a "Resto de la Red"

A la vista del cuadro anterior y del correspondiente a la situación inicial se deduce que a la finalización del Plan Regional de Carreteras:

1. Ninguna carretera de la red tendrá un ancho de calzada inferior a 6,00 m, cuando en la situación inicial totalizaban una longitud de 3.245 km.
2. Prácticamente la totalidad de la red (10.468 km, el 91,3%) dispondrá de arcenes pavimentados (plataforma igual o superior a 7,00 m). Únicamente 995 km (8,7%) tendrá una anchura de plataforma de 6 m correspondiendo a carreteras de muy baja intensidad de tráfico y que discurren por terreno accidentado.
3. La longitud de las vías de alta capacidad (doble calzada) pasa de 207 km a 718 km, con un aumento de 511 km (246% de la situación inicial).

9.2 RESULTADOS SOBRE EL NIVEL DE SERVICIO EN LA RED DE CARRETERAS

Como ya se analizó en el capítulo “Análisis de la situación de la red”, actualmente el nivel de servicio general de la red regional de carreteras no es preocupante, pero el crecimiento del tráfico que se prevé en la red empeora el nivel de servicio en un importante número de tramos, que se detalla en el apartado 4.2.3 del citado capítulo.

Las actuaciones previstas en el Plan de Carreteras 2008 – 2020 de la Junta de Castilla y León permiten mejorar de manera notable las condiciones de dichos tramos, presentándose a continuación los niveles de servicio estimados “Con” y “Sin” Plan Regional de Carreteras.

Carretera	Tramo	IMD 2020	N.S. 2020 SIN PLAN	ACTUACIÓN PREVISTA	N.S. 2020 CON PLAN
CL-101	DE ÁGREDA A ALMAZÁN	7.428	D	AUTOVÍA	B
CL-501	DE LÍMITE DE C.A. DE MADRID A PIEDRALAVES	11.270	D	AUTOVÍA	B
CL-505	DE ÁVILA (CAMINO DEL GANSINO) A CRUCE CON AV-503	9.453	D	DESDOBLAMIENTO	B
CL-510	DE SALAMANCA A ALBA DE TORMES	18.246	E	AUTOVÍA	C
CL-512	DE SALAMANCA A ALDEATEJADA	10.614	D	DESDOBLAMIENTO	B
CL-517	DE SALAMANCA A DOÑINOS DE SALAMANCA	9.255	C	DESDOBLAMIENTO	B
CL-600	DE SIMANCAS A TUDELA DE DUERO	7.044	C	AUTOVÍA	B
CL-601	CRUCE CON SG-20 A LA GRANJA	18.949	E	DESDOBLAMIENTO	C
CL-602	DE MEDINA DEL CAMPO A CL- 601	5.167	B	AUTOVÍA	A
CL-605	DE CRUCE CON ZA-610 A ZAMORA	15.967	D	AUTOVÍA	C
CL-605	DE SEGOVIA, CRUCE CON N-110, A SANTA MARÍA REAL DE NIEVA	12.031	D	AUTOVÍA	B
CL-610	DE VALLADOLID A CRUCE CON CL-600	13.667	D	DESDOBLAMIENTO	C
CL-613	DE PALENCIA A PAREDES	11.328	E	AUTOVÍA	B
CL-615	DE PALENCIA A CARRIÓN	8.276	D	AUTOVÍA	B
CL-622	DE LEÓN A LA BAÑEZA	9.200	C	AUTOVÍA	B
CL-623	DE SAN ANDRÉS DEL RABANEDO A LORENZANA, CRUCE CON LE-129-14	20.578	F	DESDOBLAMIENTO	C
CL-626	DE VILLABLINO A PIEDRAFITA	7.806	D	AUTOVÍA	C
CL-626	DE LA MAGDALENA A LA ROBLA	7.841	D	AUTOVÍA	C
CL-628	DE MEDINA DE POMAR A VILLARCAYO	7.325	C	AUTOVÍA	B
CL-631	DE TORENO A PÁRAMO	3.782	B	AUTOVÍA	A
BU-740	DE MIRANDA DE EBRO A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	12.191	D	DESDOBLAMIENTO	C
SA-605	DE SALAMANCA A VILLARÉS DE LA REINA	13.300	E	DESDOBLAMIENTO	C
VA-113	DE VALLADOLID A CRUCE CON VA-VP-3003	14.102	D	DESDOBLAMIENTO	C
VA-140	DE VALLADOLID A RENEDO	7.709	C	AUTOVÍA	B

9.3 RESULTADOS SOBRE LAS MEJORAS DE ACCESIBILIDAD

Para el análisis de la mejora de la accesibilidad en el año horizonte 2020, se ha construido un modelo de simulación en el que se ha introducido tanto la Red Regional de Carreteras como la Red Estatal. Sobre este modelo se han generado tres escenarios:

- Escenario 2006, con el viario actual
- Escenario 2020, en el que se incluye la situación prevista en el 2020, tanto nuevas vías como otras actuaciones.
- Escenario “óptimo”, considerando que todo el viario fuera de tipo autovía (tan sólo para el análisis de ratio Tiempo en Red – Tiempo Óptimo que se verá a continuación).

A partir de este modelo se han calculado la accesibilidad absoluta potencial total en tiempo, de las 48 poblaciones más importantes de la Comunidad Autónoma, en los tres escenarios descritos.

A continuación se presentan los principales resultados:

Accesibilidad media entre provincias (en minutos) - Actual y final del Plan

Provincia	Actual	Final del Plan	Diferencias	Diferencias(%)
Ávila	129,98	118,47	11,51	9,72%
Burgos	116,10	110,53	5,57	5,04%
León	116,74	107,99	8,74	8,10%
Palencia	106,82	96,84	9,98	10,31%
Salamanca	129,21	116,35	12,85	11,05%
Segovia	108,61	99,95	8,66	8,66%
Soria	158,07	136,64	21,43	15,68%
Valladolid	85,47	78,63	6,83	8,69%
Zamora	108,21	98,28	9,92	10,10%
PROMEDIO	116,94	106,84	10,10	9,45%

Accesibilidad media entre capitales de provincia (en minutos) - Actual y final del Plan

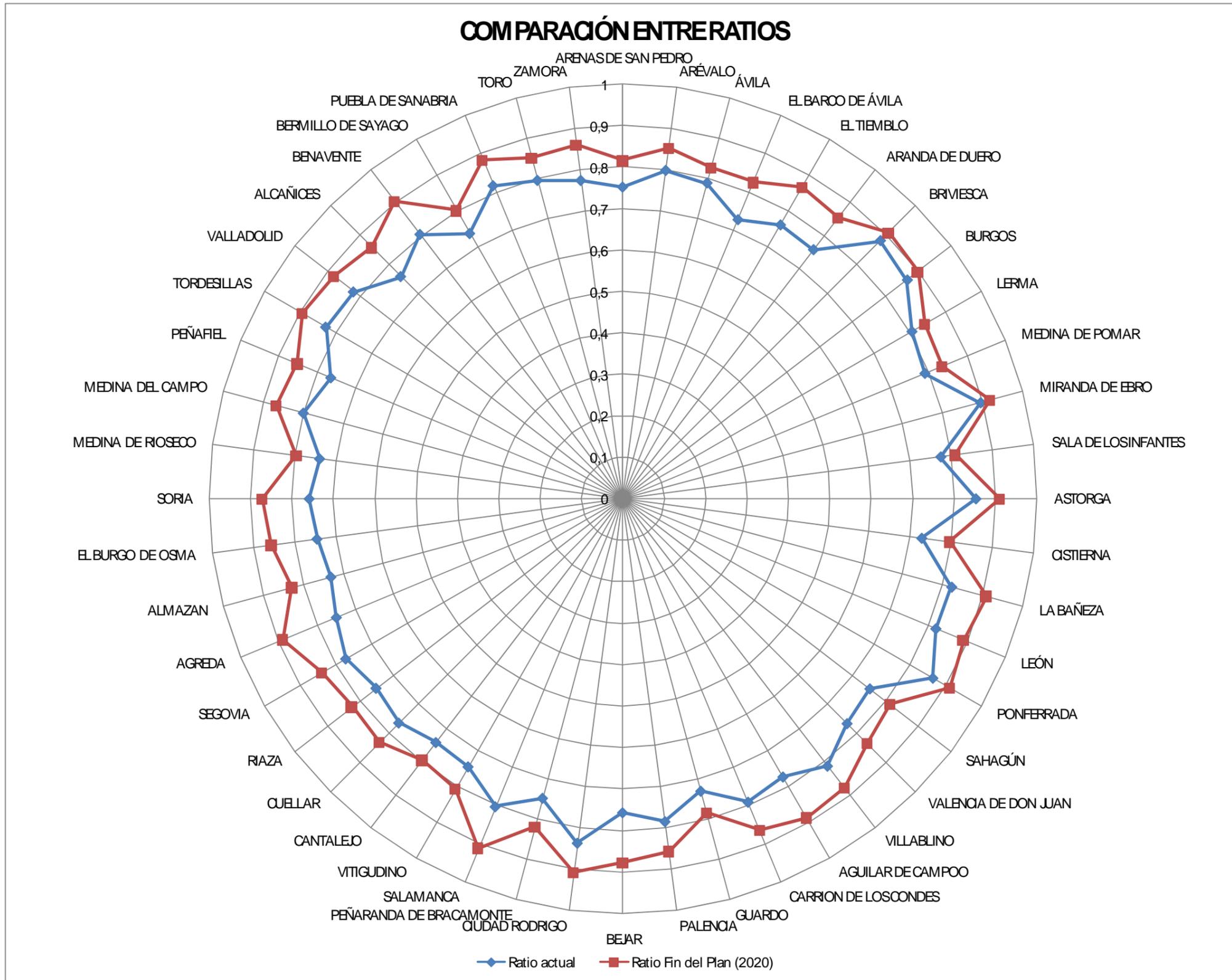
Provincia	Actual	Final del Plan	Diferencias	Diferencias(%)
Ávila	96,40	92,57	3,83	4,13%
Burgos	85,35	84,64	0,71	0,84%
León	100,21	92,93	7,28	7,84%
Palencia	71,27	67,06	4,22	6,29%
Salamanca	91,39	79,94	11,44	14,31%
Segovia	92,41	85,34	7,07	8,29%
Soria	137,85	118,68	19,17	16,15%
Valladolid	64,30	60,74	3,57	5,88%
Zamora	85,40	77,95	7,45	9,55%
PROMEDIO	91,62	84,43	7,19	8,52%

Ratios Tiempo Real / Tiempo Ideal entre poblaciones (Situación actual 2006)

	ÁVILA				BURGOS				LEÓN				PALENCIA				SALAMANCA				SEGOVIA				SORIA				VALLADOLID				ZAMORA																
	ARENAS DE SAN PEDRO	AREVALO	ÁVILA	EL BARCO DE ÁVILA	EL TIEMBLADO	BRIVIESCA	BURGOS	LEMA	MEDINA DE POMAR	MIRANDA DE EBRO	SALA DE LOS INFANTES	ASTORGA	CISTERNA	LA BARRERA	LEÓN	PONFERRADA	SAHAGÚN	VALENCIA DE DON JUAN	VILLABUENA	AGUILAR DE CAMPO	CARRION DE LOS CONDES	GUARDO	PALENCIA	BEJAR	CIUDAD RODRIGO	PEÑARANDA DE BRACAMONTE	SALAMANCA	VITIGUDINO	CANTALEJO	CUELLAR	RÍAJA	SEGOVIA	AGREDA	ALMAZAN	EL BURGO DE OSMAR	SORIA	MEDINA DE RIOSECO	MEDINA DEL CAMPO	PEÑAFIEL	TORDESILLAS	VALLADOLID	ALCAZICES	BENAVENTE	BERMILLO DE SAYAGO	PUEBLA DE SANABRIA	TORO	ZAMORA		
ÁVILA	0,70	0,77	0,71	0,71	0,68	0,95	0,94	0,78	0,85	0,96	0,69	1,00	0,75	1,00	0,93	1,00	0,73	0,86	0,81	0,81	0,84	0,77	0,80	0,66	0,82	0,67	0,71	0,69	0,67	0,68	0,70	0,73	0,73	0,73	0,74	0,76	0,69	0,78	1,00	0,86	1,00	0,85	0,78	1,00	0,68	0,96	0,96	0,82	
BURGOS	0,81	0,94	0,87	0,81	0,83	1,00	1,00	0,69	1,00	0,69	1,00	0,83	0,90	0,96	1,00	1,00	0,91	0,93	0,87	1,00	0,86	0,99	0,91	0,99	0,88	0,99	0,90	0,79	0,79	0,87	0,80	0,70	0,68	0,68	0,70	0,88	0,96	0,84	0,99	0,99	0,88	0,83	0,89	0,99	0,94	0,94	0,94	0,94	
LEÓN	0,87	1,00	0,95	0,77	0,89	0,90	1,00	0,88	0,88	1,00	0,93	0,78	1,00	0,85	0,91	0,96	1,00	1,00	0,92	0,93	0,89	1,00	0,88	0,99	0,92	0,99	0,89	0,89	0,82	0,82	0,89	0,82	0,73	0,71	0,72	0,74	0,90	0,97	0,86	1,00	0,90	0,99	0,92	1,00	0,73	0,91	0,88	0,84	
PALENCIA	0,75	0,81	0,78	0,74	0,75	0,87	0,83	0,87	0,67	0,89	0,78	0,78	0,71	0,71	1,00	0,77	0,67	0,79	0,76	0,82	0,69	0,73	0,77	0,83	0,85	0,79	0,72	0,85	0,81	0,83	0,83	0,73	0,70	0,71	0,72	0,73	0,86	0,80	0,79	0,79	0,79	0,72	0,74	0,79	0,80	0,76	0,76		
SALAMANCA	0,84	0,91	0,89	0,77	0,85	0,76	0,93	0,91	0,87	0,78	0,93	0,88	0,87	0,68	0,79	0,77	0,86	0,81	0,67	0,88	0,68	0,79	0,78	0,81	0,84	0,80	0,73	0,80	0,86	0,82	0,76	0,77	0,80	0,77	0,89	0,89	0,69	0,87	0,76	0,82	0,81	0,81	0,81	0,81	0,81	0,81			
SEGOVIA	0,72	0,70	0,73	0,73	0,73	0,71	0,70	0,72	0,69	0,70	0,73	0,71	0,82	0,75	0,77	0,81	0,84	0,80	0,76	0,82	0,75	0,78	0,76	0,72	0,72	0,82	0,71	0,79	0,77	0,69	0,70	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71		
SORIA	0,72	0,69	0,73	0,72	0,72	0,69	0,68	0,69	0,60	0,68	0,71	0,67	0,70	0,71	0,70	0,74	0,73	0,70	0,77	0,72	0,86	0,71	0,82	0,79	0,68	0,69	0,70	0,67	0,67	0,71	0,69	0,69	0,69	0,74	0,71	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70		
VALLADOLID	0,74	0,79	0,79	0,69	0,79	0,69	0,88	0,83	0,72	0,77	0,90	0,72	0,83	0,88	0,88	0,71	0,90	0,84	0,69	0,77	0,70	0,83	0,64	0,67	0,74	0,84	0,69	0,78	0,66	0,70	0,72	0,73	0,74	0,71	0,69	0,69	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	
ZAMORA	0,84	1,00	0,93	0,71	0,86	0,80	0,85	0,82	0,75	0,77	0,86	0,73	1,00	0,80	1,00	0,96	1,00	0,75	0,92	0,87	0,72	0,81	0,81	0,81	0,74	0,73	0,80	0,81	0,74	0,67	0,82	0,89	0,78	0,87	0,75	0,76	0,76	0,76	0,77	1,00	0,91	1,00	0,98	0,83	-	0,89	1,00	0,78	0,71
Total general	0,75	0,80	0,79	0,73	0,76	0,78	0,88	0,87	0,81	0,79	0,90	0,78	0,85	0,73	0,82	0,82	0,87	0,75	0,77	0,81	0,77	0,79	0,73	0,79	0,76	0,84	0,75	0,80	0,75	0,74	0,76	0,75	0,77	0,75	0,73	0,74	0,76	0,83	0,82	0,76	0,80	0,74	0,82	0,80	0,77	0,71	0,71		

Ratios Tiempo Real / Tiempo Ideal entre poblaciones (Situación actual 2006)

	ÁVILA			BURGOS				LEÓN							PALENCIA				SALAMANCA				SEGOVIA				SORIA				VALLADOLID				ZAMORA														
	ARENAS DE SAN PEDRO	AREVALO	ÁVILA	EL BARCO DE AVILA	EL TIEMBLIO	ARANDA DE DUERO	BRIVIESCA	BURGOS	LEMA	MEDINA DE POMAR	MIRANDA DE EBRO	SALA DE LOS INFANTES	ASTORGA	CASTRERA	LA BAÑEZA	LEÓN	PONFERRADA	SAMAGÓN	VALENCIA DE DON JUAN	VILLALBINO	AGUIJAR DE CAMPOO	CARRION DE LOS CONDES	GUARDO	PALENCIA	BEJAR	CIUDAD RODRIGO	PEÑARANDA DE BRACAMONTE	SALAMANCA	VITIGUDINO	CANTALEJO	CUELLAR	RIAZA	SEGOVIA	AGREDA	ALMAZAN	EL BURGOS DE OSMA	SORIA	MEDINA DE RIOSECO	MEDINA DEL CAMPO	PEÑAFIEL	TORDESILLAS	VALLADOLID	ALCAÑICES	BENAVENTE	BERMILLO DE SAYAGO	PUEBLA DE SANABRIA	TORO	ZAMORA	
ÁVILA	-	0,80	0,76	0,64	0,66	0,78	0,88	0,86	0,76	0,83	0,89	0,75	0,92	0,82	0,91	0,88	0,91	0,83	0,89	0,87	0,84	0,81	0,82	0,64	0,63	0,81	0,80	0,66	0,80	0,76	0,78	0,82	0,83	0,76	0,77	0,81	0,81	0,84	0,84	0,74	0,86	0,79	0,84	0,90	0,79	0,84	0,84	0,84	0,81
ÁVILA	0,80	-	0,77	0,80	0,93	0,77	0,95	0,94	0,78	0,87	0,96	0,72	1,00	0,82	1,00	0,93	1,00	0,76	0,86	0,94	0,95	0,92	0,83	0,90	0,73	0,87	0,69	0,78	0,75	0,79	0,75	0,77	0,84	0,85	0,77	0,79	0,83	0,82	1,00	0,71	1,00	0,86	0,87	1,00	0,88	0,98	0,96	0,82	
ÁVILA	0,76	0,77	-	0,76	0,83	0,75	0,89	0,87	0,74	0,83	0,90	0,72	0,95	0,81	0,94	0,90	0,96	0,76	0,84	0,91	0,88	0,85	0,81	0,82	0,74	0,86	0,74	0,79	0,76	0,80	0,72	0,80	0,87	0,80	0,77	0,82	0,81	0,86	0,70	0,88	0,77	0,85	0,93	0,70	0,94	0,89	0,80		
ÁVILA	0,64	0,80	0,76	-	0,64	0,78	0,89	0,88	0,83	0,84	0,90	0,75	0,96	0,84	0,95	0,95	0,90	0,79	0,90	0,93	0,88	0,86	0,80	0,84	0,64	0,63	0,68	0,67	0,63	0,80	0,75	0,78	0,81	0,82	0,76	0,77	0,80	0,78	0,67	0,75	0,82	0,81	0,94	0,94	0,82	0,88	0,78	0,92	
ÁVILA	0,66	0,93	0,84	0,64	-	0,83	0,92	0,91	0,80	0,86	0,93	0,78	0,98	0,85	0,97	0,93	0,96	0,81	0,88	0,93	0,92	0,89	0,85	0,88	0,64	0,68	0,93	0,94	0,85	0,87	0,81	0,84	0,94	0,86	0,79	0,81	0,84	0,87	0,95	0,78	0,95	0,85	0,90	0,97	0,84	0,89	0,92	0,87	
BURGOS	0,78	0,77	0,75	0,78	0,83	-	0,87	0,82	0,74	0,78	0,89	0,84	0,89	0,74	0,90	0,82	0,91	0,78	0,79	0,83	0,83	0,79	0,76	0,73	0,93	0,99	0,79	1,00	0,91	0,71	0,79	0,89	0,89	0,74	1,00	0,84	1,00	1,00	0,72	0,83	1,00	1,00	0,86	0,87	1,00	0,88	0,98	0,99	0,93
BURGOS	0,88	0,95	0,89	0,89	0,92	0,87	-	1,00	1,00	0,69	1,00	0,69	1,00	0,85	0,97	1,00	1,00	0,91	0,95	0,99	1,00	0,87	0,99	1,00	0,98	0,99	0,88	0,99	0,92	0,82	0,81	0,88	0,81	0,75	0,71	0,68	0,70	0,88	0,96	0,86	0,99	0,99	0,95	0,98	0,89	0,96	0,99	0,94	
BURGOS	0,86	0,94	0,87	0,88	0,91	0,82	1,00	-	1,00	0,74	1,00	0,73	1,00	0,82	0,97	1,00	1,00	0,89	0,95	0,98	1,00	0,84	0,98	0,98	0,99	0,87	0,99	0,91	0,78	0,78	0,83	0,77	0,78	0,78	0,70	0,72	0,85	0,95	0,81	0,99	0,99	0,94	0,97	0,88	0,95	0,99	0,93		
BURGOS	0,76	0,78	0,74	0,83	0,80	0,74	1,00	1,00	-	0,80	1,00	0,66	0,88	0,82	0,87	0,92	0,90	0,89	0,84	0,90	0,99	0,97	0,85	0,81	0,93	0,94	0,80	0,93	0,87	0,73	0,76	0,81	0,74	0,76	0,75	0,78	0,69	0,75	0,85	0,74	0,89	0,86	0,89	0,89	0,82	0,92	0,90	0,88	
BURGOS	0,83	0,87	0,83	0,84	0,86	0,78	0,69	0,74	0,80	-	0,78	0,72	0,91	0,76	0,89	0,89	0,92	0,87	0,83	0,79	0,81	0,85	0,77	0,85	0,92	0,93	0,83	0,91	0,87	0,76	0,75	0,81	0,77	0,76	0,73	0,71	0,72	0,80	0,87	0,78	0,89	0,87	0,89	0,89	0,84	0,89	0,90	0,87	
BURGOS	0,89	0,96	0,90	0,90	0,93	0,89	1,00	1,00	1,00	0,78	-	0,76	1,00	0,87	0,98	1,00	1,00	0,92	0,96	0,99	1,00	0,89	0,99	0,99	0,99	0,99	0,90	1,00	0,93	0,84	0,83	0,89	0,83	0,78	0,75	0,72	0,74	0,90	0,97	0,88	0,99	0,99	0,95	0,98	0,89	0,90	0,96	0,99	0,94
BURGOS	0,75	0,72	0,70	0,75	0,78	0,64	0,69	0,73	0,66	0,72	0,76	-	0,93	0,75	0,90	0,92	0,94	0,90	0,83	0,90	0,88	0,87	0,81	0,75	0,86	0,91	0,74	0,89	0,84	0,67	0,71	0,74	0,70	0,79	0,75	0,72	0,74	0,90	0,97	0,88	0,99	0,99	0,95	0,98	0,89	0,90	0,96	0,99	0,94
BURGOS	0,92	1,00	0,95	0,96	0,98	0,84	1,00	1,00	0,88	0,91	1,00	0,93	-	0,82	1,00	0,94	1,00	0,76	0,94	0,91	1,00	0,79	0,88	0,99	0,93	0,91	1,00	0,77	0,88	0,94	0,85	0,96	0,89	0,84	0,87	0,88	1,00	0,90	1,00	0,99	0,65	1,00	0,83	0,67	0,88	1,00			
LEÓN	0,82	0,82	0,81	0,84	0,85	0,74	0,83	0,82	0,82	0,87	0,87	0,79	0,82	-	0,82	0,74	0,88	0,84	0,87	0,78	0,71	0,89	0,71	0,78	0,88	0,88	0,77	0,88	0,78	0,73	0,78	0,77	0,82	0,80	0,77	0,79	0,77	0,83	0,80	0,73	0,78	0,80	0,75	0,82	0,79	0,78	0,81		
LEÓN	0,91	1,00	0,94	0,95	0,97	0,85	0,97	0,97	0,87	0,89	0,98	0,90	1,00	0,82	-	0,94	1,00	0,93	0,77	0,87	0,93	0,95	0,77	0,91	0,99	0,97	0,90	1,00	0,79	0,87	0,93	0,85	0,96	0,90	0,84	0,86	0,89	0,85	1,00	0,92	1,00	0,99	0,67	1,00	0,88	0,71	0,85	1,00	
LEÓN	0,88	0,93	0,90	0,93	0,93	0,82	1,00	1,00	0,92	0,89	1,00	0,92	0,94	0,74	0,94	-	0,97	1,00	0,84	0,83	0,88	1,00	0,72	0,90	0,98	0,97	0,88	0,98	0,81	0,80	0,88	0,83	0,91	0,87	0,82	0,85	0,88	1,00	0,92	0,81	0,91	0,91	0,76	0,96	0,89	0,79	0,83	0,98	
LEÓN	0,91	1,00	0,96	0,90	0,96	0,87	1,00	1,00	0,90	0,94	1,00	0,94	1,00	0,88	1,00	0,97	-	1,00	0,87	0,88	0,93	1,00	0,84	0,92	0,92	0,87	0,85	0,91	0,78	0,90	0,88	0,87	0,91	0,91	0,86	0,89	0,90	0,92	1,00	0,92	1,00	0,99	0,71	1,00	0,76	0,67	0,91	0,88	
LEÓN	0,77	0,76	0,78	0,79	0,81	0,78	1,00	1,00	0,89	0,87	1,00	0,90	1,00	0,84	0,93	1,00	1,00	-	0,71	0,91	1,00	1,00	0,64	0,82	0,84	0,85	0,70	0,81	0,75	0,74	0,84	0,79	0,79	0,85	0,79	0,82	0,83	0,85	0,71	0,75	0,67	0,87	0,79	0,83	0,65	0,83			
LEÓN	0,83	0,86	0,84	0,90	0,88	0,79	0,91	0,89	0,84	0,83	0,92	0,83	0,76	0,67	0,77	0,84	0,87	0,71	-	0,86	0,86	0,81	0,66	0,86	0,93	0,92	0,80	0,91	0,75	0,78	0,81	0,81	0,85	0,87	0,81	0,83	0,86	0,85	0,82	0,78	0,79	0,82	0,79	0,92	0,80	0,81	0,67	0,86	
LEÓN	0,89	0,94	0,91	0,93	0,93	0,83	0,95	0,95	0,90	0,94	0,96	0,90	0,94	0,78	0,87	0,83	0,88	0,91	0,86	-	0,75	0,92	0,77	0,88	0,95	0,92	0,89	0,55	0,88	0,63	0,90	0,84	0,92	0,87	0,83	0,85	0,86	0,93	0,93	0,82	0,92	0,92	0,76	0,91	0,85	0,75	0,85	0,84	
LEÓN	0,87	0,95	0,88	0,88	0,92	0,85	0,99	0,98	0,99	0,81	0,99	0,80	0,91	0,71	0,93	0,83	0,88	0,93	1,00	0,86	0,75	-	1,00	0,71	0,98	0,98	0,99	0,88	0,81	0,92	0,86	0,95	0,84	0,82	0,81	0,83	0,81	0,86	0,96	0,84	0,92	0,99	0,87	0,88	0,84	0,87	0,94	0,87	
LEÓN	0,84	0,92	0,85	0,88	0,89	0,79	1,00	1,00	0,97	0,85	1,00	0,87	1,00	0,89	0,95	1,00	1,00	0,81	0,92	1,00	-	0,88	1,00	0,93	0,96	0,84	0,95	0,80	0,75	0,88	0,82	0,84	0,82	0,84	0,81	0,85	0,81	0,83	0,80	0,73	0,88	0,83	0,80	0,77	0,86	0,82	0,80		
PALENCIA	0,81	0,83	0,81	0,80	0,85	0,78	0,87	0,84	0,83	0,77	0,89	0,83	0,79	0,71	0,77	0,72	0,84	0,66	0,77	0,71	0,88	-	0,78	0,84	0,85	0,77	0,61	0,73	0,73	0,81	0,78	0,78	0,81	0,78	0,80	0,78	0,80	0,78	0,80	0,74	0,78	0,83	0,74	0,76	0,75	0,70	0,77		
PALENCIA	0,82	0,90	0,82	0,84	0,88	0,73	0,99	0,98	0,81	0,83	0,99	0,73	0,88	0,76	0,91	0,90	0,92	0,82	0,86	0,88	0,98	1,00	0,78	-	0,97	0,98	0,81	0,98	0,82	0,70	0,84																		



9.4 CONTRIBUCIÓN DEL PLAN AL MEDIO AMBIENTE

Dentro de los condicionantes del Planteamiento del Plan se incluyen unas “Condiciones Medioambientales” (apartado 5.2.4) con independencia del cumplimiento de la legislación medioambiental.

Dichas condiciones suponen un coste añadido para cada actuación, que incrementa el que sería necesario para ejecutar las obras.

A continuación se analizan los costes añadidos, consecuencia de llevar a efecto cada una de las condiciones, que suponen un total de 146,7 millones de €.

A los costes indicados hay que añadir el correspondiente subprograma “Recuperación Medioambiental y Adecuación Paisajística” por importe de 26 millones de €.

Por tanto, el Plan contribuye al medio ambiente con 172,7 millones de €

A) ORDENACIÓN ECOLÓGICA, ESTÉTICA Y PAISAJÍSTICA

Se entiende que un 75% de los proyectos de modernización incluyen este Anejo, al no precisar la Declaración de Impacto Ambiental.

El coste de las medidas que se recogen en el Anejo se estima en un 1,5% del coste total del proyecto.

- 75% del presupuesto de modernización: 2.595 millones de €

- **Coste: 1,5% S/2.595 = 38,9 millones de €**

B) SUMIDEROS DE CO₂

Los tramos de carreteras objeto de acondicionamiento tendrán un presupuesto de 380 millones de €.

Es en este tipo de actuación donde generan tramos de carreteras que son sustituidas y que pueden ser objeto de reforestación.

El coste se puede estimar en un 1% del presupuesto de cada obra.

Coste sumideros CO₂: 1% S/380 = 3,8 millones de €

C) UTILIZACIÓN RESIDUOS DE LA CONSTRUCCIÓN Y RECICLADO DE FIRMES

El Plan fomenta la utilización de productos procedentes de valorización de residuos de construcción y demolición, para reducir la utilización de recursos naturales.

Asimismo se fomenta la técnica del reciclado de firmes, que supone la reutilización de los materiales de la propia carretera para los firmes, minorando en lo posible la utilización de materiales tales como zahorras, áridos, suelos, etc.

Estas medidas sin duda supondrán un coste añadido de difícil cuantificación, dado que su puesta en práctica está supeditada a su viabilidad técnica y económica.

D) UTILIZACIÓN DE BETÚN-CAUCHO.

La utilización como ligante para la fabricación de mezclas bituminosas del betún modificado con polvo de caucho procedente de neumáticos fuera de uso (betún-caucho) supone una importantísima medida para la eliminación del stock de neumáticos, cuestión que supone un grave problema medioambiental.

Esta previsión del Plan Regional de Carreteras 2008-2020 implica un incremento del coste de las actuaciones y, en consecuencia, del propio Plan Regional debido a:

- Más cantidad de betún, al ser mayor el porcentaje de betún en las mezclas bituminosas.
- Mayor precio del betún-caucho en relación con el betún convencional.

Cantidad de betún.

- Tm de mezcla bituminosa para actuaciones del Plan

$$\text{Acond. y mejoras: } 4.393 \times 10^3 \times 8,00 \times 0,12 \times 2,4 = 10.122 \times 10^3$$

$$\text{Nuevas carr. y var.: } 403 \times 10^3 \times 10,00 \times 0,15 \times 2,4 = 1.451 \times 10^3$$

$$\text{Autov. y desdobl.: } 475 \times 10^3 \times 2 \times 10,00 \times 0,15 \times 2,4 = 3.420 \times 10^3$$

$$\text{Refuerzos: } 6.849 \times 10^3 \times 8,00 \times 0,12 \times 2,4 = 15.780 \times 10^3$$

$$\text{Total tm mezclas bituminosas: } 30.773 \times 10^3 \text{ Tm.}$$

- Tm Betún convencional

Se puede estimar una dotación ponderada del 4,615%, considerando un 4,825% para las mezclas S y D (60% del total de las mezclas bituminosas) y 4,300% para las mezclas G (40% del total de las mezclas bituminosas)

Tm de betún convencional (40% de actuaciones):

$$30.773 \times 10^3 \times 4,615\% = 1.420 \times 10^3 \text{ Tm.}$$

- Tm Betún-caucho

La dotación media se puede estimar en un 5,145%.

Tm de betún-caucho BC(40% de actuaciones):

$$30.773 \times 10^3 \times 5,145\% = 1.583 \times 10^3 \text{ Tm.}$$

Precio de Tm de Betún

- Betún convencional: 390 €/Tm
- Betún BC: 448 €/Tm

Realizados los cálculos anteriores son dos las cuestiones a analizar:

1. Cantidad de neumáticos eliminados

- Porcentaje de caucho en el betún 6,5%
- Tm de betún-caucho 1.583×10^3 Tm
- Tm de caucho $1.583 \times 10^3 \times 6,5\% = 102,90 \times 10^3$ Tm
- Porcentaje de caucho de los neumáticos 60%
- Tm de neumáticos $102,90 / 0,6 = 171,5 \times 10^3$ Tm

Estas Tm de neumáticos supondría eliminar prácticamente la totalidad de los neumáticos desechados en Castilla y León (13.000 Tm/año)

No obstante, y dada la limitación de disponibilidad de polvo de caucho, sobre todo en la primera época del Plan, se puede estimar que la utilización real del betún-caucho (BC) y betún convencional a lo largo del Plan será en la proporción del 70% y 30% respectivamente, por lo que la cifra final sería:

Cantidad de neumáticos eliminados sería $17,5 \times 10^3 \times 0,70 = 120 \times 10^3$ Tm

2. Incremento del presupuesto del Plan Regional

El coste del ligante, usando para la totalidad de las obras betún convencional sería:

- Toneladas de betún 1.420×10^3 Tm
 - Precio 380 €/Tm
 - Coste $1.420 \times 10^3 \times 390 = 554$ millones de €
- El coste del ligante usando para la totalidad de las obras, Betún-Caucho (BC), sería:
 - $1.583 \times 10^3 \times 448 = 709$ millones de €
- El coste del ligante, utilizando para el 70% de las obras betún caucho y para el 30% de las obras betún convencional sería:
 - Toneladas de betún caucho $30.773 \times 10^3 \times 0,7 \times 5,145\% = 1.108 \times 10^3$
 - Toneladas de betún convencional $30.773 \times 10^3 \times 0,3 \times 4,615\% = 426 \times 10^3$
 - Coste: $(1.108 \times 448 + 426 \times 380) \times 10^3 = 658$ millones de €

COSTE ADICIONAL:

- Usando para todas las obras BC: $709 - 554 = 155$ millones de €
- **Usando BC en el 70% de las obras: $658 - 554 = 104$ millones de €**

ANEJO 1: La Red de Carreteras



1.1 CATÁLOGO DE LA RED

1.1.1 RED BÁSICA

DENOMINACIÓN	LONGITUD
A-231 DE ONZONILLA A BURGOS, CRUCE CON N-120	157,00
A-601 DE VALLADOLID A SEGOVIA	104,60
A-610 DE PALENCIA A MAGAZ, CRUCE CON N-620	7,60
CL-101 DE ÁGRED A (N-122) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	101,30
CL-116 DE BURGO DE OSMA A LÍMITE DE C.A. DE ARAGÓN	86,90
CL-117 DE SALAS DE LOS INFANTES A ABEJAR	61,90
CL-127 DE PUEBLA DE ARGANZÓN (N-I) A OBECURI, LÍMITE DE C.A DEL PAÍS VASCO	33,00
CL-501 DE LÍMITE DE C.A. DE MADRID A LÍMITE DE C.A. DE EXTREMADURA	81,20
CL-505 DE ÁVILA A LÍMITE COMUNIDAD DE MADRID	41,10
CL-507 DE SANCHIDRIÁN, CRUCE CON AP-6 A SAN PEDRO DEL ARROYO, CRUCE CON N-501	26,80
CL-510 DE SALAMANCA A AV-102	63,30
CL-512 DE SALAMANCA A VECINOS, CRUCE CON SA-211	26,90
CL-517 DE SALAMANCA A LA FRONTERA CON PORTUGAL	114,30
CL-526 DE CIUDAD RODRIGO A LÍMITE DE C.A. DE EXTREMADURA	43,20
CL-527 DE ZAMORA A LA FRONTERA CON PORTUGAL	72,20
CL-600 DE SIMANCAS A N-122 (TUDELA DE DUERO)	26,80
CL-601 DE SEGOVIA A LÍMITE DE C.A. DE MADRID	26,70
CL-602 DE TORO (N-122) A CUÉLLAR	112,00
CL-603 DE ARANDA DE DUERO A CL-601	92,10
CL-605 DE SEGOVIA, CRUCE CON N-110, A ZAMORA	170,00
CL-607 DE CRUCE CON CL-601 A CRUCE CON CL-605	7,50
CL-610 DE VALLADOLID A PEÑARANDA DE BRACAMONTE	96,60
CL-612 DE VILLAMARTÍN DE CAMPOS A ZAMORA	118,10
CL-613 DE PALENCIA A SAHAGÚN (N-120)	58,10
CL-615 DE PALENCIA A GUARDO	92,20
CL-619 DE MAGAZ A ARANDA DE DUERO (N-I)	76,40
CL-620 DE LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	4,70
CL-621 DE MAYORGA DE CAMPOS (N-601) A HOSPITAL DE ÓRBIGO	61,60
CL-622 DE RIBASECA (N-630) A LA BAÑEZA	41,70
CL-623 DE SAN ANDRÉS DEL RABANEDO A CL-626	27,00
CL-624 DE PUENTE DE VILLARENTE (N-601) A BOÑAR	37,40
CL-626 DE LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS A AGUILAR DE CAMPOO	238,10
CL-627 DE CERVERA DE PISUERGA A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA	29,90
CL-628 DE MEDINA DE POMAR A VILLARCAYO	7,70
CL-629 DE SOTOPALACIOS (N-623) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	99,80
CL-630 DE CRUCE CON N-623 A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA	2,80
CL-631 DE PONFERRADA A CRUCE CON CL-626 (VILLABLINO)	60,90
CL-630 DE BRIVIESCA A CORNUDILLA	20,10
CL-633 DE N-627 A CORNUDILLA (N-232)	37,40
CL-635 DE CRUCE CON N-625 A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS	21,50
LONGITUD TOTAL DE LA RED BÁSICA	2588,45

1.1.2 RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE

ÁVILA

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
AV-100	DE EL BARCO DE ÁVILA (N-110) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	17,260
AV-102	DE PIEDRAHÍTA (N-110) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	12,550
AV-105	DE AREVALILLO (CL-510) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA (AV-110)	20,185
AV-110	DE ÁVILA (N-501), AV-105	52,264
AV-502	DE NAVALPERAL DE PINARES (CL-505) A N-403	31,532
AV-512	DE CEBREROS (AV-502) A EL TIEMBLO (N-403)	6,428
AV-562	DE CEBREROS (AV-502) A LÍMITE DE C.A. DE MADRID	14,269
AV-800	DE N-501 A VILLANUEVA DEL ACERAL (CL-605)	26,140
AV-804	DE ÁVILA (N-501) ARÉVALO (POLÍGONO INDUSTRIAL, CRUCE CON CL-605)	44,915
AV-900	DE ÁVILA (N-403) A BURGOHONDO (AV-902)	33,919
AV-902	DE BURGOHONDO (AV-900) A (N-430)	20,709
AV-904	DE N-403 A CL-501	2,963
AV-905	DE VENTA DEL OBISPO (N-502) A EL BARRACO	47,672
AV-922	DE MONBEL TRÁN (N-502) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	35,750
AV-923	DE N-502 A ARENAS DE SAN PEDRO (AV-924)	6,295
AV-925	DE RAMACASTAÑAS (N-502) A ARENAS DE SAN PEDRO (AV-924)	4,578
AV-941	DE VENTA RASQUILLA (N-502) A EL BARCO DE ÁVILA (N-110)	52,104
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		429,533

BURGOS

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
BU-101	DE VILLAHOZ (N-622) A N-620	18,800
BU-120	DE N-122 A ROA DE DUERO	15,500
BU-130	DE CRUCE CON N-I A LIMITE PROVINCIA DE VALLADOLID	40,200
BU-140	DE TÓRTOLES DE ESGUEVA (CL-619) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	2,600
BU-400	DE N-120 (MELEGAR DE FERNAMENTAL A CRUCE CON A-62)	31,300
BU-405	DE CASTROJERIZ (BU-400) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	11,700
BU-406	DE VILLANUEVA DE ARGAÑO (N-120) A CRUCE CON N-620 (ESTEPAR)	12,100
BU-525	DE CRUCE CON N-I A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	11,800
BU-526	DE BERCEDO (CL-629) A BU-562	37,620
BU-530	DE TRESPADERNE A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	23,400
BU-535	DE MIRANDA DE EBRO, CRUCE CON N-I, A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	3,050
BU-542	DE N-629 A ESPINOSA DE LOS MONTEROS (BU-526)	5,200
BU-550	DE TRESPADERNE CRUCE CON BU-530 A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	44,500
BU-551	DE CRUCE CON BU-550 A MEDINA DE POMAR	18,800
BU-552	DE BERBERANA A N-629 (EL RIBERO)	42,100
BU-554	DE CRUCE CON CL-629 A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	12,100
BU-556	DE LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO POR BERBERANA	8,400
BU-564	DE CILLERUELO DE BEZANA A SONCILLO	4,700
BU-600	ACCESO AL POL.IND. DE VILLALONQUEJAR DESDE LA A-231	2,300
BU-627	DE VILLANUEVA DE ARGAÑO (N-120) A N-627	25,888
BU-267	DE VILLANUEVA DE ARGAÑO (N-120) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	43,610
BU-642	DE CILLERUELO DE BEZANA A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA	10,000
BU-710	DE BRIVIESCA, CRUCE CON N-I, A BELORADO	21,600



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
BU-733	DE MIRANDA DE EBRO A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA	5,700
BU-740	DE MIRANDA DE EBRO A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	4,000
BU-750	DE LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO (PUERTO DE VITORIA) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	14,600
BU-800	DE N-620 A N-I	20,246
BU-811	DE BELORADO (N-120) A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA (ALTO DE LA PRADILLA)	24,725
BU-820	DE IBEAS DE JUARROS (N-120 A CRUCE CON BU-825	51,200
BU-825	DE SALAS DE LOS INFANTES, CRUCE CON N-234 A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA	28,300
BU-901	DE CUEVAS DE SAN CLEMENTE (N-234) A CRUCE CON BU-91 (STO. DOMINGO DE SILOS)	29,300
BU-904	DE LERMA, CRUCE CON N-I, A COVARRUBIAS	21,800
BU-910	DE ARANDA DE DUERO A HACINAS, CRUCE CON N-234	56,400
BU-925	DE ARANDA DE DUERO A BU-921 (LA GALLEGA)	52,900
BU-945	DE FUENTESPINA (N-I) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	12,600
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		769,039

LEÓN

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
LE-110	DE LA BAÑEZA (LE-125) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	17,700
L-125	DE LA BAÑEZA, CRUCE CON N-VI, A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	35,400
LE-126	DE CASTROCONTRIGO (LE-125) A LÍMITE DE C.A. DE GALICIA	66,100
LE-215	DE BOCA DE HUÉRGANO A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	18,000
LE-231	DE SAHECHORES, CRUCE CON N-625, A ALMANZA	15,400
LE-232	DE SAHAGÚN (N-120) A PUENTE ALMUHEY	49,700
LE-311	DE LEÓN A ROBLES DE LA VALCUEVA	25,400
LE-331	DE BOÑAR A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS	41,600
LE-420	DE BAÑEZA (N-VI) A MAGDALENA (CL-626)	60,200
LE-440	DE MONTEJOS DEL CAMINO (LE-441) A N-120	3,000
LE-441	DE SAN ANDRÉS DEL RABANEDO A VILLANUEVA DE CARRIZO (LE-413)	18,600
LE-451	DE ASTORGA (N-120 A RIELLO (LE-493)	51,400
LE-460	DE TORRE DEL BIERZO A CRUCE CON CL-623	65,600
LE-463	DE SAN ROMÁN (N-VI) A TORENO (CL-631)	13,700
LE-473	DE POLA DE GORDÓN A PANTANO DE LUNA (CL-626)	22,300
LE-481	DE PUENTE ORUGO A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS	15,900
LE-493	DE LA MAGDALENA (CL-626) A RIOSCURO (CL-626)	53,400
LE-495	DE PIEDRAFITA DE BABIA (CL-626) A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS	8,300
LE-497	DE CABOALLES DE ABAJO (CL-626) A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS	10,400
LE-512	DE MANSILLA DE LAS MULAS A LÍMITE PROVINCIA DE ZAMORA	58,800
LE-521	DE MATAALLANA DE VALMADRIGAL (N-601) A VALENCIA DE DON JUAN	17,300
LE-711	DE PONFERRADA A CRUCE CON CL-631	45,900
LE-713	DE FUENTES NUEVAS (N-VI) A VILLAFRANCA DEL BIERZO	15,300
LE-715	DE FRESNEDO (CL-631) A FABERO (LE-711)	14,100
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		743,500

PALENCIA

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
P-103	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	7,600
P-130	DE BALTANÁS (CL-619) A TOQUEMADADA	12,800
P-140	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	4,400
P-215	DE GUARDO (CL-626) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	8,800
P-220	DE AGUILAR DE CAMPO A BRAÑOSERA	18,700
P-225	DE CANTORAL DE LA PEÑA (CL-626) A CL-615	40,100
P-227	DE CRUCE CON CL-626 A HERRERA DE PISUERGA	35,000
P-230	DE HERRERA DE PISUERGA (P-227) A CRUCE CON P-225	30,400
P-235	DE SALDAÑA, CRUCE CON CL-615, A CRUCE CON N-120	19,700
P-405	DE PALENCIA A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	35,500
P-412	DE TORQUEMADA A P-405 (ASTUDILLO)	20,000
P-431	DE FRÓMISTA, CRUCE CON N-611, A ASTUDILLO (P-405)	13,200
P-627	DE HERRERA DE PISUERGA (N-611) A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	3,600
P-900	DE PALENCIA A CRUCE CON N-611	6,000
P-901	DE PALENCIA A VILLERÍAS DE CAMPOS (CL-602)	32,100
P-905	DE CRUCE CON N-120 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	25,500
P-922	DE VILLERÍAS DE CAMPOS A VILLARAMEL	13,600
P-953	DE VENTA (CL-615) A VILLARRAMIEL (N-610)	31,300
P-972	DE VILLADA (CL-613) A N-120 (CERVATOS DE LA CUEZA)	15,200
P-980	DE CRUCE CON N-120 A N-611	18,700
P-990	DE LA VENTA, CRUCE CON CL-615, A MONZÓN DE CAMPOS	5,900
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		398,100

SALAMANCA

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
SA-100	DE CRUCE CON N-630 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	5,505
SA-102	DE SORIHUELA, CRUCE CON N-630 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	22,200
SA-105	DE PEÑARANDA DE BRACAMONTE (N-501) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	23,005
SA-114	DE PEÑARANDA DE BRACAMONTE A CRUCE CON N-630	44,565
SA-201	DE TAMAMES (SA-215) A LÍMITE DE C.A. DE EXTREMADURA	37,375
SA-205	DE VECINOS A SANTIBAÑEZ DE LA SIERRA (SA-220)	37,520
SA-210	DE VECINOS, CRUCE CON SA-205, A TAMAMES	24,755
SA-215	DE LA FUENTE DE SAN ESTEBAN (N-620) A CRUCE CON SA-220	32,420
SA-220	DE BÉJAR, CRUCE CON N-630 A CIUDAD RODRIGO	94,190
SA-225	DE CRUCE CON SA-220 A LÍMITE DE C.A. DE EXTREMADURA	21,595
SA-300	SALAMANCA A LEDESMA, CRUCE CON SA-305	30,315
SA-305	DE LA FUENTE DE SAN ESTEBAN, CRUCE CON SA-315 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	51,760
SA-311	DE LEDESMA A LIMITE PROVINCIA ZAMORA	16,320
SA-315	DE CRUCE CON N-620 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	66,305
SA-324	DE CIUDAD RODRIGO A LUMBRALES	47,420
SA-605	DE SALAMANCA A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	25,445
SA-810	DE ENCINAS DE ABAJO, CRUCE CON N-501 A CANTALAPIEDRA	31,145
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		611,840



SEGOVIA

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
SG-145	DE AYLLÓN (N-110) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	21,300
SG-205	DE CEREZO DE ABAJO (N-I) ACL--601 (CUÉLLAR)	64,900
SG-222	DE TURÉGANO (CL-603) A CRUCE CON CL-601 (NAVALMANZANO)	24,700
SG-223	LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A CUÉLLAR (CL-601)	9,000
SG-232	DE BOCEGUILLAS (N-I) A CRUCE CON SG-205	22,100
SG-234	DE CASTILLEJO DE MESLEÓN A CRUCE CON SG-232	6,200
SG-332	DE NAVALMANZANO (CL-601) A NAVAS DE ORO (SG-342)	15,800
SG-342	DE CUÉLLAR (CL-601) A SANTA MARÍA LA REAL DE NIEVA (CL-605)	43,800
SG-343	DE NAVA DE LA ASUNCIÓN (SG-342) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	17,100
SG-945	DE AYLLÓN (N-110) A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	29,600
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		254,5

SORIA

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
SO-100	DE CRUCE CON N-111 A BERLANGA DE DUERO (SO-152)	46,003
SO-132	DE CRUCE CON N-II A CRUCE CON SO-160	62,676
SO-135	DE RETORTILLO DE SORIA (SO-160) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	37,825
SO-160	DE EL BURGO DE OSMA (N-122) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	40,930
SO-340	DE ALMENAR DE SORIA (N-122) A MONTEAGUDO DE LAS VICARÍAS	38,050
SO-380	DE MATALEBRERAS (N-122) A ÓLVEGA	8,890
SO-615	DE GARRAY (N-111) A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA	48,649
SO-650	DE PUERTO DE ONCALA (SO-615) A SAN PEDRO MANRIQUE	13,010
SO-800	DE TOLEDILLO (N-234) A EL ROYO (SO-820)	14,746
SO-820	DE CRUCE CON N-111 A MOLINOS DE DUERO	37,920
SO-830	DE VINUESA (SO-820) A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA	31,478
SO-920	DE BURGO DE OSMA (N-122) A SAN LEONARDO DE YAGÜE	33,935
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		414,112

VALLADOLID

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
VA-103	DE CRUCE CON N-620 A ESGUEVILLAS DE ESGUEVA, CRUCE CON VA-140	13,500
VA-113	DE VALLADOLID A N-620	12,125
VA-130	DE CRUCE CON N-122 A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	1,400
VA-140	DE VALLADOLID A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	53,400
VA-223	DE PEÑAFIEL A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	19,861
VA-301	DE ARRABAL DE PORTILLO (CL-601) A MOJADOS (N-601)	8,500
VA-343	DE CRUCE CON N-601 A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	2,284
VA-404	DE MEDINA DEL CAMPO A MOJADOS (N-601)	26,700
VA-405	DE TORDESILLAS A OLMEDO	37,446
VA-410	DE OLMEDO (CL-112) A ATAQUINES (N-VI)	16,535
VA-505	DE MEDINA DE RIOSECO A VILLARDEFRADES (N-VI)	25,075
VA-514	DE ZARATÁN (N-601) A TORRELOBATÓN (VA-515)	24,200
VA-515	DE TORDESILLAS A MEDINA DE RIOSECO (N-601)	44,100



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
VA-602	DE CRUCE CON N-620 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	6,316
VA-705	DE VILLARDEFRADES A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	15,100
VA-801	DE ATAQUINES (N-VI) A ALAEJOS (N-620)	41,601
VA-905	DE MEDINA DE RIOSECO (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	28,500
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		376,643

ZAMORA

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
ZA-100	DE SANTOVENA (N-630) A TÁBARA (N-631)	36,712
ZA-104	DE PUEBLA DE SANABRIA (N-525) A MONCABRIL (LAGO DE SANABRIA)	16,220
ZA-105	DE CAMARZANA DE TERA (N-525) A CRUCE CON N-631	10,300
ZA-110	DE CAMARZANA DE TERA (N-525) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	18,700
ZA-125	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN A PALACIOS DE SANABRIA, CRUCE CON N-525	33,500
ZA-302	DE EL CUBO DE LA TIERRA DEL VINO (N-630) A CRUCE CON CL-527 (BERMILLO DE SAYAGO)	37,150
ZA-305	DE CRUCE CON N-630 A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	41,765
ZA-311	DE MORALINA LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	30,250
ZA-315	DE CRUCE CON CL-527 A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	6,500
ZA-324	DE RICOBAYO (N-122) A LA FRONTERA CON PORTUGAL	28,885
ZA-325	DE CRUCE CON ZA-305 A POLÍGONO DE LOS LLANOS (ZA-330)	1,800
ZA-330	DE CRUCE CON CL-527 A PUEBLICA DE CAMPEÁN, CRUCE CON ZA-306	9,200
ZA-512	DE VILLALPANDO (CL-612) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	18,790
ZA-602	DE EL CUBO DE LA TIERRA DEL VINO A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	38,600
ZA-605	DE TODO (CL-602) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	37,600
ZA-705	DE TORO (N-122) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	11,800
ZA-711	DE CRUCE CON N-122 A CL-612	9,900
ZA-715	DE VILLALPANDO (N-VI) A VILLAFÁFILA	15,700
ZA-912	DE CRUCE CON N-631 A CRUCE CON N-122 (ALCAÑICES)	41,700
ZA-925	DE PUEBLA DE SANABRIA (N-525) A CALABOR, FRONTERA CON PORTUGAL	22,581
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		467,653

1.1.3 RED COMPLEMENTARIA LOCAL

ÁVILA

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
AV-104	DE PIEDRAHÍTA (AV-102) A L.P. SALAMANCA	6,000
AV-114	DE SAN PEDRO DEL ARROYO (N-501) A MUÑICO(AV-110)	17,328
AV-120	DE MUÑANA, (N-110) A MUÑICO (AV-110)	19,657
AV-322	DE SANCHIDRIAN (AP-6I) - A L.P. SEGOVIA	2,500
AV-413	DE ARÉVALO A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	0,835
AV-500	DE ÁVILA (N-501) A LIMITE PROVINCIA SEGOVIA	22,487
AV-501	DE ÁVILA (CL-505) A ALDEAVIEJA (N-110)	26,000
AV-503	DE NAVALPERAL DE PINARES (CL-505) A CEBREROS (AV-502)	39,601
AV-504	DE CEBREROS (AV-502) A N-403 (PRESA DE BURGUILLO)	8,929
AV- 561	DE HOYO DE PINARES (AV-502) A LÍMITE DE C.A. DE MADRID	11,738
AV-810	DE ARÉVALO (POLÍGONO INDUSTRIAL, CL-605) A A-6	1,360
AV-901	DE BURGOHONDO, (AV-902) A LIMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA	43,846
AV-903	DE BURGOHONDO A AV-905	7,016
AV-910	DE CANDELEDA (CL-501) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	7,300
AV-911	DE (AV-915) A LÍMITE DE C.A. DE MADRID	1,598
AV-913	DE BURGOHONDO (AV-901) A AV-922	32,000
AV-915	DE SOTILLO DE LA ADRADA (CL-501) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	14,137
AV-924	DE ARENAS DE SAN PEDRO (AV-923) A CANDELEDA (CL-501)	19,825
AV-930	DE LA ADRADA (CL-501) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	7,564
AV-932	DE PIEDRAHÍTA (N-110) A AV-941	27,821
AV-933	DE MUÑANA (N-110) A N-502	7,623
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL		325,165

BURGOS

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
BU-02	DE ENLACE CON N-I A ENLACE CON AP-1	1,800
BU-113	DE BAHABÓN DE ESGUEVA (N-I) A VILLOVELA DE ESGUEVA (CL-619)	24,130
BU-114	DE CRUCE CON N-I A VILLAFRUELA	16,200
BU-121	DE BERLANGAS DE ROA CRUCE CON N-122	7,300
BU-122	DE ROA DE DUERO A FUENTECÉN (N-122)	8,700
BU-123	DE CRUCE CON BU-122 A CRUCE CON N-122	5,600
BU-131	DE MAMBRILLA DE CASTREJÓN A N-122	7,000
BU-134	DE ROA DE DUERO A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	10,400
BU-143	DE CRUCE CON N-622 A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	4,300
BU-200	DE FUENTECÉN (N-122) A N-I	17,700
BU-202	DE ADRADA DE HAZA (BU-200) A N-I	17,200
BU-210	DE CRUCE CON N-122 A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	7,100
BU-211	DE NAVA DE ROA (N-122) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	3,300
BU-403	DE CASTRILLO MATAJUDÍOS (BU-400) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PLAENCIA	7,000
BU-404	DE VILLASANDINO (N-120) A CASTROJERIZ (BU-400)	10,700
BU-434	DE ARENILLAS DE RIOPISUERGA (BU-400) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	3,310
BU-504	DE CRUCE CON BU-530 A N-I (CALZADA DE BUREBA)	27,900
BU-514	DE (N-623) A N-623 (COVANERA) POR SEDANO	16,200
BU-520	DE QUINTANA MARTÍN GALÍNDEZ (BU-530) A FRÍAS (BU-504)	6,900
BU-532	DE PEDROSA DE TOBALINA (BU-550) A BARCINA DEL BARCO (BU-530)	13,600



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
BU-553 DE CRUCE CON BU-550 (SAN PANTALEÓN DE LOSA) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO		5,200
BU-550 DE LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO		2,100
BU-561 DE VILLARCAYO (CL-629) A SANTELICES (BU-526)		20,200
BU-562 DE VILLACOMPARADA DE RUEDA (CL-629) A QUINTANILLA DEL REBOLLAR		15,600
BU-570 DE ESPINOSA DE LOS MONTEROS (BU-526) A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA		17,100
BU-571 DE LAS MACHORRAS A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA		7,300
BU-572 DE LAS MACHORRAS A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA		8,600
BU-574 DE CRUCE CON N-623 A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA		4,400
BU-601 DE LA NUEZ DE ARRIBA (N-627) A MELGAR DE FERNAMENTAL		47,100
BU-610 DE SASAMÓN (BU-640) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		33,500
BU-611 DE CRUCE CON N-623 A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA		1,200
BU-621 DE VILLADIEGO (BU-601) A QUINTANAS DE VALDLUCIO (N-627)		31,900
BU-640 DE CRUCE CON N-120 A BU-627 (VILLADIEGO)		15,200
BU-643 DE ESCALADA (N-623) A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA		10,000
BU-701 DE QUINTANAPALLA (N-I) A VILLAMONDAR (BU-703)		20,900
BU-702 DE CRUCE CON N-I A VILLAESCUSA LA SOMBRÍA		6,300
BU-703 DE CASTIL DE PEONES (N-I) A VILLAFRANCA MONTES DE OCA (N-120)		12,900
BU-730 DE VILLALÓMEZ (BU-703) A TOSANTOS (N-120)		7,800
BU-730 DE ORÓN A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA		8,300
BU-735 DE LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA POR MIRANDA DE EBRO		9,340
BU-742 DE CRUCE CON CL-127 (TREVÍÑO) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO		8,400
BU-744 DE CRUCE CON CL-127 (CUCHO) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO		3,800
BU-812 DE CRUCE CON BU-811 A CRUCE CON BU-811 (A VILLAGALIJO)		2,400
BU-813 DE CRUCE CON BU-820 A FRADOLUENGO, CRUCE CON BU-811		13,600
BU-814 DE CRUCE CON N-120 (P.K. 67,900) A CRUCE CON BU-811 (P.K. 7,700)		3,700
BU-822 DE QUINTANAR DE LA SIERRA (CL-117) A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA		17,700
BU-900 DE LERMA (N-I) A BU-901		24,400
BU-905 DE COVARRUBIAS A HORTIGÜELA (N-234)		13,200
BU-912 DE CRUCE CON N-I A BU-925 (QUEMADA)		11,800
BU-920 DE GUMEL DE HIZÁN (N-120) A CALERUEGA (BU-910)		20,700
BU-921 DE CRUCE CON BU-910 A HUERTA DEL REY (BU-925)		12,300
BU-923 DE CALERUEGA A LA VID (N-122)		24,300
BU-930 DE SAN JUAN DEL MONTE (BU-925) A BU-945		16,900
BU-932 DE CRUCE CON N-I A SANTA CRUZ DE LA SALCEDA (BU-930)		8,800
BU-934 DE CRUCE CON BU-925 A LÍMITE DE PROVINCIA DE SORIA		10,500
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL		693,780

LEÓN

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
LE-106 DE N-VI A BEMBIBRE		13,700
LE-111 DE NOGAREJAS (LE-125) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		4,000
LE-114 DE LA BAÑEZA (LE-125) A SAN ADRIÁN DEL VALLE (N-VI)		28,200
LE-133 DE ASTORGA (N-VI) A CRUCE CON LE-125		31,750
LE-142 DE ASTORGA (N-VI) A PONFERRADA		54,900
LE-164 DE PUENTE DE DOMINGO FLÓREZ (N-536) A LA BAÑA, CRUCE CON LE-126		43,400
LE-211 DE ALMANZA (LE-232) A VALLE DE LAS CASAS (CL-626)		13,600
LE-213 DE PUENTE VILLARENTE (N-601) A GRADEFES		23,500
LE-233 DE BESANDE (LE-215) A LE-234		8,000
LE-234 DE PUENTE ALMUHEY (CL-626) A RIAÑO		29,200



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
LE-321	DE ROBLES DE LA VALCUEVA (CL-626) A	30,600
LE-321	DE DEVESA (N-621) A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS	44,800
LE-333	DE PUEBLA DE LILLO (LE-331) A PUERTO DE TARNA	14,400
LE-411	DE VILLAMAÑÁN (CL-621) A SALUDES DE CASTROPONCE	24,100
LE-412	DE VILLAQUEJIDA (N-630) A CEBRONES (N-VI)	21,100
LE-413	DE VILLANUEVA DE CARRIZO (LE-441) A VALCABADO (N-VI)	45,300
LE-443	DE VILLADANGOS (LE-413) A BENAVIDES DE ÓRBIGO (LE-420)	10,500
LE-465	ACCESO A LA A-6 DESDE LA LE-460	5,700
LE-482	DE SAN EMILIANO A PINOS	2,300
LE-491	DE VEGA DE VIEJOS A CRUCE CON CL-626	2,600
LE-510	DE VALENCIA DE DON JUAN (CL-621) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	31,700
LE-513	DE VALDERAS A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	4,000
LE-524	DE VILLAQUEJIDA (N-630) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	22,000
LE-541	DE VALDERAS (LE-512) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	5,200
LE-542	DE VALDERAS (LE-512) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID POR GORDONCILLO	8,000
LE-716	DE VEGA DE ESPINAREDA A TORENO	13,900
LE-723	DE AMBASMESTAS (N-VI) A LÍMITE DE C.A. DE GALICIA	13,800
LE-932	DE ALBIRES (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	1,500
LE-941	DE SAHAGÚN A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	10,300
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL		562,050

PALENCIA

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
P-101	DE CRUCE CON P-110 A CUBILLAS DE CERRATO	10,100
P-102	DE DUEÑAS (N-620) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	5,600
P-110	DE CRUCE CON P-102 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	36,300
P-113	DE CASTRILLO DE DON JUAN (P-410) A CRUCE CON CL-619º	7,100
P-114	DE CEVICO NAVERO (CL-619) A HÉRMEDES DE CERRATO (P-110)	5,900
P-121	DE CRUCE CON N-620 A VALLE DE CERRATO	14,600
P-123	DE CALABAZANOS A VENTA DE BAÑOS	1,500
P-131	DE CEVICO DE LA TORRE A CRUCE CON N-620	47,100
P-141	DE BALTANÁS A ESPINOSA DE CERRATO	26,400
P-143	DE CRUCE CON P-141 A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	13,400
P-210	DE CERVERA DE PISUERGA (CL-627) A VELILLA DEL RÍO CARRIÓN	54,000
P-211	DE CRUCE CON P-210 A RESOBA	4,700
P-212	DE CRUCE CON P-210 A REBANAL DE LAS LLANTAS	3,900
P-213	DE SALINAS DE PISUERGA (CL-626) A CRUCE CON CL-626	5,900
P-214	DE CRUCE CON P-225 A CRUCE CON CL-626	10,300
P-216	DE TRIOLLO (P-210) A VIDRIEROS	2,500
P-217	DE CRUCE CON P-210 A CARDAÑO DE ARRIBA	4,800
P-222	DE OLMOS DE OJEDA (P-227) A ALAR DEL REY	11,400
P-223	DE PUEBLA DE VALDAVIA A P-222	24,600
P-231	DE VILLANUÑO DE VALDAVIA A HERRERA DE PISUERGA, P-230	18,700
P-232	DE CRUCE CON N-611 A SOTOBAÑADO (P-230)	16,700
P-233	DE SOTOBAÑADO A BASCONES DE OJEDA	11,400
P-236	DE VILLAHERREROS (N-120) A VILLAELES DE VALDAVIA (P-230)	23,700
P-237	DE VILLAELES DE VALDAVIA (P-230) A BUENAVISTA DE VALDAVIA (P-225)	8,600



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
P-240	DE VILLASARRACINO A SALDAÑA	24,100
P-241	DE CARRIÓN DE LOS CONDES A CRUCE CON P-240	15,100
P-242	DE SAN MAMÉS DE CAMPOS (N-120) A BAHÍLLO (P-240)	9,900
P-243	DE CRUCE CON P-242 A VILLAMARCO	2,500
P-244	DE CRUCE CON N-120 A VILLASARRACINO	7,400
P-245	DE OSORNO (N-611) A VILLASARRACINO	10,700
P-403	DE CRUCE CON P-431 A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	11,700
P-410	DE VILLALOBÓN (P-405) A VALDEOLMILLOS	9,800
P-411	DE CRUCE CON P-405 A TORQUEMADA (P-412)	15,700
P-413	DE QUINTANA DEL PUENTE (N-620) A CRUCE CON P-412	5,100
P-420	DE AMUSCO (N-611) A CRUCE CON P-430	5,600
P-430	DE FRÓMISTA (P-431) A P-405	19,700
P-434	DE FRÓMISTA (P-431) A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	14,600
P-610	DE ALAR DEL REY (N-611) A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	3,900
P-903	DE CRUCE CON P-901 A DUEÑAS (N-620)	13,300
P-904	DE AMPUDIA (P-901) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	7,400
P-912	DE CRUCE CON P-922 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	7,600
P-913	DE VILLARRAMIEL A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	14,100
P-921	DE TORREMORMOJÓN A AMPUDIA	4,400
P-923	DE VILLARRAMIEL (N-610) A GUAZA DE CAMPOS	9,600
P-924	DE PAREDES DE NAVA (CL-613) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	20,500
P-931	DE VILLADA A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	4,200
P-933	DE FRECHILLA A CRUCE CON P-953	6,100
P-934	DE GUAZA DE CAMPOS A BOADILLA DE RIOSECO, CRUCE CON P-905	10,300
P-940	DE MAZARIEGOS (N-610) A FUENTES DE NAVA (P-953)	8,300
P-941	DE CASTROMOCHO (N-610) A CRUCE CON P-953	5,300
P-943	DE AMPUDIA A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	6,300
P-944	DE FRECHILLA (P-924) A CRUCE CON P-953	6,400
P-952	DE FUENTES DE NAVA (P-942) A PAREDES DE NAVA (P-951)	10,000
P-954	DE CRUCE CON N-610 A GRIJOTA	4,000
P-960	DE VILLADAVÍN (CL-615) A CRUCE CON CL-613	10,400
P-961	DE PAREDES DE NAVA (CL-613) A CRUCE CON CL-615	11,100
P-963	DE CRUCE CON CL-615 A CERVATOS DE LA CUEZA (N-120)	15,800
P-970	DE FRECHILLA A LEDIGOS	25,300
P-981	DE VILLOLDO (CL-615) A N-611 (SANTILLANA DE CAMPOS)	24,000
P-983	DE AMUSCO (N-611) A VILLOLDO	14,000
P-984	DE CRUCE CON N-611 A SAN CEBRIÁN DE CAMPOS	9,900
P-991	DE CRUCE CON N-611 A CRUCE CON CL-615	6,300
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL		779,600



SALAMANCA

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
SA-104	DE GUIJUELO A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	23,305
SA-113	DE MACOTERA, CRUCE CON SA-105, A ANAYA DE ALBA, CRUCE CON CL-510	22,675
SA-200	DE CRUCE CON N-620 A LA FRONTERA CON PORTUGAL	33,170
SA-203	DE CRUCE CON SA-201 A LA PEÑA DE FRANCIA	12,010
SA-211	DE CRUCE CON N-620 A VECINOS	14,930
SA-214	DE GUIJUELO, CRUCE CON N-630, A CRISTÓBAL, CRUCE CON SA-220	22,215
SA-302	DE LEDESMA, CRUCE CON SA-305 A SA-315	37,580
SA-306	DE CRUCE CON SA-311 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	3,340
SA-314	DE VITIGUDINO A ALDEADÁVILA DE LA RIBERA	29,400
SA-316	DE TRABANCA, CRUCE CON SA-315, A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	7,755
SA-320	DE VITIGUDINO, CRUCE CON CL-517, A MIEZA	27,955
SA-325	DE LA FUENTE DE SAN ESTEBAN, CRUCE CON SA-315, A CERRALBO, CRUCE CON CL-517	37,435
SA-330	DE LUMBRALES, CRUCE CON CL-517, A VILVESTRE	32,300
SA-601	DE PEDROSILLO EL RALO, CRUCE CON N-620, A CRUCE CON N-630	15,325
SA-800	DE CANTALAPIEDRA, CRUCE CON CL-605, A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	6,530
SA-801	DE PEÑARANDA DE BRACAMONTE A CRUCE CON CL-605	27,575
SA-804	DE SALAMANCA A CANTALPINO	28,180
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL		381,680

SEGOVIA

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
SG-112	DE RIAZA (N-110) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	13,300
SG-114	DE CRUCE CON SG-112 A CENTRO INVERNAL DE LA PINILLA	5,600
SG-115	DE CEREZO DE ARRIBA A LA PINILLA	8,300
SG-203	DE CRUCE CON SG-223 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	5,300
SG-211	DE TABANERA LA LUENGA (CL-601) A HONTALBILLA	32,300
SG-211	DE CRUCE CON CL-603 A CRUCE CON SG-205	9,500
SG-241	DE SEPÚLVEDA (SG-232) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	39,800
SG-313	DE CRUCE CON CL-605 A N-110	15,000
SG-322	DE CRUCE CON N-110 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	28,150
SG-333	DE CRUCE CON CL-601 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID (SG-344)	19,300
SG-344	DE CRUCE CON SG-333 A REMONDO	0,800
SG-351	DE SANTIUSTE DE SAN JUAN BAUTISTA A CRUCE CON N-601	8,000
SG-411	DE CRUCE CON N-601 A CRUCE CON N-VI	8,600
SG-413	DE CRUCE CON N-601 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	11,100
SG-500	DE CRUCE CON N-VI A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	19,600
SG-612	DE CRUCE CON N-110 A LÍMITE DE C.A. DE MADRID	11,900
SG-615	DEL PUERTO DE NAVACERRADA, CRUCE CON CL-601, A LÍMITE DE C.A. DE MADRID	6,700
SG-722	DE CRUCE CON N-110 A CRUCE CON SG-723	9,250
SG-723	DE CRUCE CON N-110 A OTERO DE HERREROS (N-603)	8,300
SG-724	DE SEGOVIA A PALACIO DE RIOFRÍO A CRUCE CON N-110	9,600
SG-911	DE CRUCE CON N-I A CRUCE CON N-110	8,200
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL		278,6

SORIA

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
SO-110 DE ALMAZÁN (N-111) A CRUCE CON N-122		40,280
SO-115 DE QUINTANA REDONDA (SO-100) A MATAMALA DE ALMAZÁN (SO-110)		15,783
SO-152 DE HORTEZUELA (CL-116) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA		35,307
SO-154 DE BARCONES A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA		4,252
SO-350 DE GÓMARA (CL-101) A LÍMITE DE C.A. DE ARAGÓN		33,865
SO-382 DE CRUCE CON N-122 A LÍMITE DE C.A. DE ARAGÓN		14,270
SO-411 DE CRUCE CON N-II A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA		18,378
SO-620 DE CRUCE CON SO-615 (LA RUBIA) A CRUCE CON N-111		8,457
SO-630 DE CRUCE CON SO-615 A CRUCE CON N-122		46,010
SO-810 DE CRUCE CON N-234 A CRUCE CON SO-820		12,177
SO-910 DE CRUCE CON N-122 A CRUCE CON N-234 (ABEJAR)		12,364
SO-934 DE SAN LEONARDO DE YAGÜE (SO-920) A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS		31,195
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL		272,338

VALLADOLID

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
VA-101 DE PEÑAFIEL (N-122) A ESGUEVILLAS DE ESGUEVA (VA-140)		30,700
VA-102 DE VALORIA LA BUENA (VA-103) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		3,100
VA-104 DE QUINTANILLA DE ONÉSIMO (N-122) A VILLAFUERTE		16,200
VA-110 DE CRUCE CON VA-140 A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		5,500
VA-134 DE VALDEARCOS DE LA VEGA A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS		2,900
VA-200 DE ALDEAMAYOR DE SAN MARTÍN (CL-601) A CRUCE CON CL-600		6,700
VA-203 DE QUINTANILLA DE ONÉSIMO (N-122) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA		23,000
VA-210 DE PEÑAFIEL (VA-223) A COGECES DEL MONTE (VA-203)		19,300
VA-211 DE CASTRILLO DE DUERO A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS		1,800
VA-241 DE PEÑAFIEL A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA		13,300
VA-302 DE MOJADOS A ALDEAMAYOR DE SAN MARTÍN (CL-601)		9,300
VA-303 DE CRUCE CON N-601 A ARRABAL DE PORTILLO (VA-301)		6,800
VA-333 DE ÍSCAR (CL-602) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA		0,900
VA-504 DE CRUCE CON N-601 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		14,000
VA-510 DE LA MUDARRA (N-601) A CASTROMONTE (VA-515)		8,200
VA-511 DE CASTROMONTE (VA-515) A VILLABRÁGIMA (VA-505)		8,000
VA-524 DE TORDEHUMOS (VA-505) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		21,683
VA-541 DE BECILLA DE VALDERADUEY (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN		13,900
VA-542 DE MAYORGA (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN		10,598
VA-610 DE CRUCE CON N-620 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		24,305
VA-714 DE CRUCE CON N-VI A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		7,800
VA-800 DE NAVA DEL REY (CL-602) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA		23,994
VA-900 DE VALLADOLID (N-620) A N-620		32,900
VA-904 DE TRIGUEROS DEL VALLE (VA-900) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		8,700
VA-912 DE MUCIENTES A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		24,800
VA-913 DE MEDINA DE RIOSECO (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		7,200
VA-920 DE MEDINA DE RIOSECO (N-601) A CRUCE CON N-610		22,274
VA-924 DE VILLALÓN DE CAMPOS (VA-905) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		9,500
VA-931 DE BECILLA DE VALDERADUEY (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		24,074



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
VA-932	DE VILLALÓN DE CAMPOS (N-610) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	21,790
VA-941	DE MAYORGA (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	21,276
VA-943	DE MONTEALEGRE (VA-912) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	5,200
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL		449,694

ZAMORA

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
ZA-101	DE PÍAS (ZA-102) A BARJACOBA	3,400
ZA-102	DE LÍMITE DE C.A. DE GALICIA (N-525) A PORTO	28,356
ZA-103	DE CRUCE CON ZA-104 A CRUCE CON CASAYO	16,793
ZA-106	DE CRUCE CON N-525 A LÍMITE DE COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA	16,900
ZA-111	DE RIONEGRO DEL PUENTE (N-525) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	18,900
ZA-123	DE CRUCE CON N-630 A TÁBARA	19,900
ZA-306	DE PUEBLICA DE CAMPEÁN (ZA-320) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	33,500
ZA-316	DE FERMOSELLE A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	6,000
ZA-320	DE PUEBLICA DE CAMPEÁN (ZA-320) A CARBELLINO	34,745
ZA-321	DE CRUCE CON N-122 A MORALINA	17,200
ZA-504	DE VILLAMAYOR DE CAMPOS A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	10,525
ZA-510	DE FUENTES DE ROPEL A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	7,000
ZA-513	DE FUENTES DE ROPEL A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	8,300
ZA-524	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	11,617
ZA-604	DE LA BÓVEDA DE TODO (ZA-605) A CAÑIZAL (CL-605)	19,170
ZA-610	DE CRUCE CON CL-605 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	39,670
ZA-611	DE CRUCE CON CL-602 A ZA-602	37,700
ZA-623	DE MORALEJA DEL VINO A CASASECA DE LAS CHANAS	3,500
ZA-624	DE CRUCE CON N-630 A PONTEJOS	5,500
ZA-633	DE CRUCE CON CL-602 A CRUCE CON N-122 POR TORO	4,000
ZA-702	DE CRUCE CON N-630 A CASTRONUEVO (CL-612)	20,780
ZA-712	DE CRUCE CON ZA-705 A VILLARDONDIEGO	4,300
ZA-713	DE CRUCE CON N-122 (TORO) A CASTRONUEVO (ZA-714)	25,300
ZA-714	DE RIEGO DEL CAMINO A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	38,882
ZA-902	DE TÁBARA (N-631) A FONFRÍA (N-122)	35,948
ZA-921	DE PUEBLA DE SANABRIA (ZA-925) A RIHONOR DE CASTILLA, FRONTERA CON PORTUGAL	15,300
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL		483,186

1.2 RED TRAMIFICADA

1.2.1 ÁVILA

RED BÁSICA

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
CL-501 DE LÍMITE C.A. DE MADRID A LÍMITE DE C.A. DE EXTREMADURA		81,247
1	DE LÍMITE DE C.A. DE MADRID A LÍMITE DE C.A. DE MADRID (NAVAHONDILLA)	3,430
2	DE LÍMITE DE C.A. DE MADRID A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	24,181
3	DE LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA A RAMACASTAÑAS N-502	22,296
4	DE RAMACASTAÑAS (N-502) A CANDELEDA (AV-924)	23,590
5	DE CANDELEDA (AV-924) A LÍMITE DE C.A. DE EXTREMADURA	7,750
CL-505 DE ÁVILA A LÍMITE COMUNIDAD DE MADRID		41,129
1	DE ÁVILA A NAVALPERAL DE PINARES (AV-502)	28,655
2	DE NAVALPERAL DE PINARES A LIMITE COMUNIDAD DE MADRID	12,474
CL-507 DE SANCHIDRIÁN, CRUCE CON AP-6, A SAN PEDRO DEL ARROYO, CRUCE CON N-501		26,808
1	DE SANCHIDRIÁN, CRUCE CON AP-6, A HERNANSANCHO (AV-804)	13,440
3	DE HERNANSANCHO A SAN PEDRO DEL ARROYO, CRUCE CON N-501	13,368
CL-510 DE LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA A PIEDRAHÍTA, CRUCE CON AV-102		18,877
5	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA A PIEDRAHÍTA, CRUCE CON AV-102	18,877
CL-605 DE LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA		41,857
6	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA A MADRIGAL DE LAS ALTAS TORRES, CRUCE CON CL-610	30,327
10	DE MADRIGAL DE LAS ALTAS TORRES, CRUCE CON CL-610, A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	11,530
CL-610 DE LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA		18,393
8	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	18,393
	TOTAL KMS. RED BÁSICA	228,311

RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
AV-100 DE EL BARCO DE ÁVILA (N-110) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA		17,260
1	DE EL BARCO DE ÁVILA (N-110) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	17,260
AV-102 DE PIEDRAHÍTA (N-110) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA		12,550
1	DE PIEDRAHÍTA (N-110) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	12,550
AV-105 DE AREVALILLO (CL-510) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA (AV-110)		20,185
1	DE AREVALILLO (CL-510) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA (AV-110)	20,185
AV-110 DE ÁVILA (N-501), AV-105		52,264
1	DE ÁVILA, (N-501), A MUÑICO (AV-105)	28,618
2	DE MUÑICO (AV-114) A AV-105	23,646
AV-502 DE NAVALPERAL DE PINARES (CL-505) A N-403		31,532
1	DE NAVALPERAL DE PINARES (CL-505) A CEBREROS	19,805
2	DE CEBREROS A N-403	11,727
AV-512 DE CEBREROS (AV-502) A EL TIEMBLO (N-403)		6,428
1	DE CEBREROS (AV-502) A EL TIEMBLO (N-403)	6,428
AV-562 DE CEBREROS (AV-502) A LÍMITE DE C.A. DE MADRID		14,269
1	DE CEBREROS (AV-502) A LÍMITE DE C.A. DE MADRID	14,269
AV-800 DE N-501 A VILLANUEVA DEL ACERAL (CL-605)		26,140
1	DE N-501 A FONTIVEROS	10,060
2	DE FONTIVEROS A VILLANUEVA DEL ACERAL (CL-605)	16,080
AV-804 DE ÁVILA (N-501) ARÉVALO (POLÍGONO INDUSTRIAL, CRUCE CON CL-605)		44,915
1	DE ÁVILA (N-501) A HERNANSANCHO (CL-507)	21,102
2	DE HERNANSANCHO, CRUCE CON CL-507, A ARÉVALO (POLÍGONO INDUSTRIAL, CRUCE CON CL-605)	23,813
AV-900 DE ÁVILA (N-403) A BURGOHONDO (AV-902)		33,919
1	DE ÁVILA (N-403) A CARRETERA A RIOFRÍO	9,243
2	DE CARRETERA A RIOFRÍO A NAVALMORAL DE LA SIERRA (AV-905)	17,961
3	DE NAVALMORAL DE LA SIERRA (AV-905) A BURGOHONDO (AV-902)	6,715
AV-902 DE BURGOHONDO (AV-900) A (N-430)		20,709
1	DE BURGOHONDO (AV-900) A (N-430)	20,709
AV-904 DE N-403 A CL-501		2,963
1	DE N-403 A CL-501	2,963
AV-905 DE VENTA DEL OBISPO (N-502) A EL BARRACO		47,672
1	DE VENTA DEL OBISPO (N-502) A AV-903	21,288
2	DE AV-903 A NAVALMORAL DE LA SIERRA (AV-900)	15,384
3	DE NAVALMORAL A EL BARRACO (N-403)	11,000



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
AV-922 DE MONBEL TRÁN (N-502) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA		35,750
1	DE MOMBELTRÁN (N-502) A AV-913	11,866
2	DE AV-913 A CL-501	20,759
3	DE CRUCE CON CL-501 A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	3,125
AV-923 DE N-502 A ARENAS DE SAN PEDRO (AV-924)		6,295
1	DE N-502 A ARENAS DE SAN PEDRO (AV-924)	6,295
AV-925 DE RAMACASTAÑAS (N-502) A ARENAS DE SAN PEDRO (AV-924)		4,578
1	DE RAMACASTAÑAS (N-502) A ARENAS DE SAN PEDRO (AV-924)	4,578
AV-941 DE VENTA RASQUILLA (N-502) A EL BARCO DE ÁVILA (N-110)		52,104
1	DE VENTA RASQUILLA (N-502) A HOYOS DEL ESPINO (AV-931)	16,500
2	DE (AV-932) A EL BARCO DE ÁVILA (N-110)	35,604
	TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE	429,533

RED COMPLEMENTARIA LOCAL

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
AV-104 DE PIEDRAHÍTA (AV-102) A L.P. SALAMANCA		6,000
1	DE PIEDRAHÍTA (AV-102) A L.P. SALAMANCA	6,000
AV-114 DE SAN PEDRO DEL ARROYO (N-501) A MUÑICO(AV-110)		17,328
1	DE SAN PEDRO DEL ARROYO (N-501) A MUÑICO(AV-110)	17,328
AV-120 DE MUÑANA, (N-110) A MUÑICO (AV-110)		19,657
1	DE MUÑANA, (N-110) A MUÑICO (AV-110)	19,657
AV-322 DE SANCHIDRIAN (AP-6I) - A L.P. SEGOVIA		2,500
1	DE SANCHIDRIAN (AP-6I) - A L.P. SEGOVIA	2,500
AV-413 DE ARÉVALO A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA		0,835
1	DE ARÉVALO A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	0,835
AV-500 DE ÁVILA (N-501) A LIMITE PROVINCIA SEGOVIA		22,487
1	DE ÁVILA (N-501) A LIMITE PROVINCIA SEGOVIA	22,487
AV-501 DE NAVALPERAL DE PINARES (CL-505) A ALDEAVIEJA (N-110)		26,000
1	DE NAVALPERAL DE PINARES (CL-505) A ALDEAVIEJA (N-110)	26,000
AV-503 DE NAVALPERAL DE PINARES (CL-505) A CEBREROS (AV-502)		39,601
1	DE NAVALPERAL DE PINARES (CL-505) A CEBREROS (AV-502)	39,601
AV-504 DE CEBREROS (AV-502) A N-403 (PRESA DE BURGUILLO)		8,929
1	DE CEBREROS (AV-502) A N-403 (PRESA DE BURGUILLO)	8,929
AV- 561 DE HOYO DE PINARES (AV-502) A LÍMITE DE C.A. DE MADRID		11,738



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
1	DE HOYO DE PINARES (AV-502) A LÍMITE DE C.A. DE MADRID	11,738
AV-810 DE ARÉVALO (POLÍGONO INDUSTRIAL, CL-605) A A-6		1,360
1	DE ARÉVALO (POLÍGONO INDUSTRIAL, CL-605) A A-6	1,360
AV-901 DE BURGOHONDO, (AV-902) A LIMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA		43,846
1	DE BURGOHONDO, (AV-902) A LIMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA	43,846
AV-903 DE BURGOHONDO A AV-905		7,016
1	DE BURGOHONDO A AV-905	7,016
AV-910 DE CANDELEDA (CL-501) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA		7,300
1	DE CANDELEDA (CL-501) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	7,300
AV-911 DE (AV-915) A LÍMITE DE C.A. DE MADRID		1,598
1	DE (AV-915) A LÍMITE DE C.A. DE MADRID	1,598
AV-913 DE BURGOHONDO (AV-901) A AV-922		32,000
1	DE BURGOHONDO (AV-901) A AV-922	32,000
AV-915 DE SOTILLO DE LA ADRADA (CL-501) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA		14,137
1	DE SOTILLO DE LA ADRADA (CL-501) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	14,137
AV-924 DE ARENAS DE SAN PEDRO (AV-923) A CANDELEDA (CL-501)		19,825
1	DE ARENAS DE SAN PEDRO (AV-923) A CANDELEDA (CL-501)	19,825
AV-930 DE LA ADRADA (CL-501) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA		7,564
1	DE LA ADRADA (CL-501) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	7,564
AV-932 DE PIEDRAHÍTA (N-110) A AV-941		27,821
1	DE PIEDRAHÍTA (N-110) A AV-941	27,821
AV-933 DE MUÑANA (N-110) A N-502		7,623
1	DE MUÑANA (N-110) A N-502	7,623
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL		325,165
TOTAL RED AVILA SIN TRAMOS RESTO DE LA RED		983,009



1.2.2 BURGOS

RED BÁSICA

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
A-231 DE LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA A BURGOS, CRUCE CON N-120		46,750
6	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA A MELGAR DE FERNAMENTAL	9,750
7	DE MELGAR DE FERNAMENTAL A VILLANUEVA DE ARGAÑO	25,000
8	DE VILLANUEVA DE ARGAÑO A BURGOS, CRUCE CON N-120	12,000
CL-117 DE SALAS DE LOS INFANTES A LÍMITE DE PROVINCIA DE SORIA		32,810
1	DE SALAS DE LOS INFANTES A QUINTANAR DE LA SIERRA	24,300
2	DE QUINTANAR DE LA SIERRA A LÍMITE DE PROVINCIA DE SORIA	8,510
CL-127 DE PUEBLA DE ARGANZÓN (N-I) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO		33,000
1	DE PUEBLA DE ARGANZÓN (N-I) A BU-750	13,000
2	DE BU-750 A OBECURI, LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	20,000
CL-603 DE ARANDA DE DUERO A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA		20,500
1	DE ARANDA DE DUERO A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	20,500
CL-619 DE LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA A ARANDA DE DUERO (N-I)		41,400
3	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA A LA HORRA	23,200
4	DE LA HORRA A ARANDA DE DUERO (N-I)	18,200
CL-620 DE LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO		4,700
1	DE LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	4,700
CL-628 DE MEDINA DE POMAR A VILLARCAYO		7,700
1	DE MEDINA DE POMAR A VILLARCAYO	7,700
CL-629 DE SOTOPALACIOS N(N-623) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO		99,775
1	DE SOTOPALACIOS (N-623) A CRUCE CON BU-502	25,600
2	DE CRUCE CON BU-502 A CRUCE CON N-232	26,700
3	DE CRUCE CON N-232 A N-629	19,700
6	DE N-629 A BU-554	18,200
8	DE CRUCE CON BU-554 A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	9,575
CL-630 DE CRUCE CON N-623 A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA		2,800
1	DE CRUCE CON N-623 A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA	2,800
CL-632 DE BRIVIESCA A CORNUDILLA		20,100
1	DE BRIVIESCA A CORNUDILLA	20,100
CL-633 DE N-627 A CORNUDILLA (N-232)		37,400
1	DE N-627 A MASA (N-623)	6,500
2	DE MASA (N-623) A CORNUDILLA (N-232)	30,900
	TOTAL KMS. RED BÁSICA	346,935



RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
BU-101 DE VILLAHOZ (N-622) A N-620		18,800
1	DE VILLAHOZ (N-622) A N-620	18,800
BU-120 DE N-122 A ROA DE DUERO		15,500
1	DE N-122 A ROA DE DUERO	15,500
BU-130 DE CRUCE CON N-I A LIMITE PROVINCIA DE VALLADOLID		40,200
1	DE CRUCE CON N-I A CL-619 (LA HORRA)	21,500
2	DE CL-619 (LA HORRA) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	18,700
BU-140 DE TÓRTOLES DE ESGUEVA (CL-619) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		2,600
1	DE TÓRTOLES DE ESGUEVA (CL-619) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	2,600
BU-400 DE N-120 (MELEGAR DE FERNAMENTAL A CRUCE CON A-62		31,300
1	DE N-120 (MELGAR DE FERNAMENTAL) A CASTROJERIZ	15,600
2	DE CASTROJERIZ A CRUCE CON A-62	15,700
BU-405 DE CASTROJERIZ (BU-400) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		11,700
1	DE CASTROJERIZ (BU-400) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	11,700
BU-406 DE VILLANUEVA DE ARGAÑO (N-120) A CRUCE CON N-620 (ESTEPAR)		12,100
1	DE VILLANUEVA DE ARGAÑO (N-120) A CRUCE CON N-620 (ESTEPAR)	12,100
BU-525 DE CRUCE CON N-I A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO		11,800
1	DE CRUCE CON N-I A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	11,800
BU-526 DE BERCEDO (CL-629) A BU-562		37,620
1	DE BERCEDO (CL-629) A BU-562	16,800
2	DE BU-562 A SONCILLO (N-232)	20,820
BU-530 DE TRESPADERNE A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO		23,400
1	DE TRESPADERNE A CRUCE CON BU-532	14,700
2	DE CRUCE CON BU-532 A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	8,700
BU-535 DE MIRANDA DE EBRO, CRUCE CON N-I, A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO		3,050
1	DE MIRANDA DE EBRO, CRUCE CON N-I, A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	3,050
BU-542 DE N-629 A ESPINOSA DE LOS MONTEROS (BU-526)		5,200
1	DE N-629 A ESPINOSA DE LOS MONTEROS (BU-526)	5,200
BU-550 DE TRESPADERNE CRUCE CON BU-530 A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO		44,500
1	DE TRESPADERNE CRUCE CON BU-530 A CRUCE CON BU-551	15,700
2	DE CRUCE CON BU-551 A CRUCE CON BU-552	11,100
3	DE CRUCE CON BU-552 A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	17,700
BU-551 DE CRUCE CON BU-550 A MEDINA DE POMAR		18,800
1	DE CRUCE CON BU-550 A MEDINA DE POMAR	18,800

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
BU-552 DE BERBERANA A N-629 (EL RIBERO)		42,100
1	DE BERBERANA A CRUCE CON BU-550	15,600
2	DE CRUCE CON BU-550 A N-629 (EL RIBERO)	26,500
BU-554 DE CRUCE CON CL-629 A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO		12,100
1	DE CRUCE CON CL-629 A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	12,100
BU-556 DE LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO POR BERBERANA		8,400
1	DE LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO POR BERBERANA	8,400
BU-564 DE CILLERUELO DE BEZANA A SONCILLO		4,700
1	DE CILLERUELO DE BEZANA A SONCILLO	4,700
BU-600 ACCESO AL POL.IND. DE VILLALONQUEJAR DESDE LA A-231		2,300
1	ACCESO AL POL. IND. DE VILLALONQUÉJAR DESDE LA A-231	2,300
BU-627 DE VILLANUEVA DE ARGAÑO (N-120) A N-627		25,888
1	DE BURGOS (N-120) A N-627	25,888
BU-267 DE VILLANUEVA DE ARGAÑO (N-120) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		43,610
1	DE VILLANUEVA DE ARGAÑO (N-120) A CRUCE CON BU-640 (VILLADIEGO)	18,000
2	DE VILLADIEGO, CRUCE CON BU-601, A SOTRESGUDO, CRUCE CON BU-610	15,000
3	DE SOTRESGUDO, CRUCE CON BU-610, A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	10,610
BU-642 DE CILLERUELO DE BEZANA A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA		10,000
1	DE CILLERUELO DE BEZANA A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA	10,000
BU-710 DE BRIVIESCA, CRUCE CON N-I, A BELORADO		21,600
1	DE BRIVIESCA, CRUCE CON N-I, A BELORADO	21,600
BU-733 DE MIRANDA DE EBRO A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA		5,700
1	DE MIRANDA DE EBRO A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA	5,700
BU-740 DE MIRANDA DE EBRO A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO		4,000
1	DE MIRANDA DE EBRO A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	4,000
BU-750 DE LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO (PUERTO DE VITORIA) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO		14,600
1	DE LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO (PUERTO DE VITORIA) A CRUCE CON CL-127	7,200
2	DE CRUCE CON CL-127 A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	7,400
BU-800 DE N-620 A N-I		20,246
1	DE N-620 A N-I	20,246
BU-811 DE BELORADO (N-120) A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA (ALTO DE LA PRADILLA)		24,725
1	DE BELORADO (N-120) A PRADOLUENGO (BU-813)	11,550
2	DE PRADOLUENGO (BU-813) A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA (ALTO DE LA PRADILLA)	13,175
BU-820 DE IBEAS DE JUARROS (N-120 A CRUCE CON BU-825)		51,200
1	DE IBEAS DE JUARROS (N-120) A CRUCE CON BU-813	19,800
2	DE CRUCE CON BU-813 A PINEDA DE LA SIERRA	14,700
3	DE PINEDA DE LA SIERRA A CRUCE CON BU-825	16,700



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
BU-825 DE SALAS DE LOS INFANTES, CRUCE CON N-234 A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA		28,300
1	DE SALAS DE LOS INFANTES, CRUCE CON N-234, A CRUCE CON BU-820	17,300
2	DE CRUCE CON BU-820 A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA	11,000
BU-901 DE CUEVAS DE SAN CLEMENTE (N-234) A CRUCE CON BU-91 (STO. DOMINGO DE SILOS)		29,300
1	DE CUEVAS DE SAN CLEMENTE (N-234) A COVARRUBIAS	11,800
2	DE COVARRUBIAS A CRUCE CON BU-91 (STO. DOMINGO DE SILOS)	17,500
BU-904 DE LERMA, CRUCE CON N-I, A COVARRUBIAS		21,800
1	DE LERMA, CRUCE CON N-I, A COVARRUBIAS	21,800
BU-910 DE ARANDA DE DUERO A HACINAS, CRUCE CON N-234		56,400
1	DE ARANDA DE DUERO A CALERUEGA	24,100
2	DE CALERUEGA A BU-900 (SANTO DOMINGO DE SILOS)	18,860
3	DE BU-900 (SANTO DOMINGO DE SILOS) A HACINAS, CRUCE CON N-234	13,440
BU-925 DE ARANDA DE DUERO A BU-921 (LA GALLEGA)		52,900
1	DE ARANDA DE DUERO A BU-923 (PEÑARANDA DE DUERO)	18,700
2	DE BU-923 (PEÑARANDA DE DUERO) A BU-921 (HUERTA DEL REY)	22,400
3	DE BU-921 (HUERTA DEL REY) A BU-921 (LA GALLEGA)	11,800
BU-945 DE FUENTESPINA (N-I) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA		12,600
1	DE FUENTESPINA (N-I) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	12,600
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		769,039

RED COMPLEMENTARIA LOCAL

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
BU-02 DE ENLACE CON N-I A ENLACE CON AP-1		1,800
1	DE ENLACE CON N-I A ENLACE CON AP-1	1,800
BU-113 DE BAHABÓN DE ESGUEVA (N-I) A VILLOVELA DE ESGUEVA (CL-619)		24,130
1	DE BAHABÓN DE ESGUEVA (N-I) A CABAÑES DE ESGUEVA	7,400
2	DE CABAÑES DE ESGUEVA A VILLOVELA DE ESGUEVA (CL-619)	16,730
BU-114 DE CRUCE CON N-I A VILAFRUELA		16,200
1	DE CRUCE CON N-I A VILAFRUELA	16,200
BU-121 DE BERLANGAS DE ROA CRUCE CON N-122		7,300
1	DE BERLANGAS DE ROA A CRUCE CON N-122	7,300
BU-122 DE ROA DE DUERO A FUENTECÉN (N-122)		8,700
1	DE ROA DE DUERO A FUENTECÉN (N-122)	8,700
BU-123 DE CRUCE CON BU-122 A CRUCE CON N-122		5,600
1	DE CRUCE CON BU-122 A CRUCE CON N-122	5,600



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
BU-131 DE MAMBRILLA DE CASTREJÓN A N-122		7,000
1 DE MAMBRILLA DE CASTREJÓN A N-122		7,000
BU-134 DE ROA DE DUERO A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		10,400
1 DE ROA DE DUERO A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		10,400
BU-143 DE CRUCE CON N-622 A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		4,300
1 DE CRUCE CON N-622 A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		4,300
BU-200 DE FUENTECÉN (N-122) A N-I		17,700
1 DE FUENTECÉN (N-122) A N-I		17,700
BU-202 DE ADRADA DE HAZA (BU-200) A N-I		17,200
1 DE ADRADA DE HAZA (BU-200) A N-I		17,200
BU-210 DE CRUCE CON N-122 A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA		7,100
1 DE CRUCE CON N-122 A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA		7,100
BU-211 DE NAVA DE ROA (N-122) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA		3,300
1 DE NAVA DE ROA (N-122) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA		3,300
BU-403 DE CASTRILLO MATAJUDÍOS (BU-400) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		7,000
1 DE CASTRILLO MATAJUDÍOS (BU-400) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		7,000
BU-404 DE VILLASANDINO (N-120) A CASTROJERIZ (BU-400)		10,700
1 DE VILLASANDINO (N-120) A CASTROJERIZ (BU-400)		10,700
BU-434 DE ARENILLAS DE RIOPISUERGA (BU-400) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		3,310
1 DE ARENILLAS DE RIOPISUERGA (BU-400) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		3,310
BU-504 DE CRUCE CON BU-530 A N-I (CALZADA DE BUREBA)		27,900
1 DE CRUCE CON BU-530 A N-I (CALZADA DE BUREBA)		27,900
BU-514 DE (N-623) A N-623 (COVANERA) POR SEDANO		16,200
1 DE (N-623) A N-623 (COVANERA) POR SEDANO		16,200
BU-520 DE QUINTANA MARTÍN GALÍNDEZ (BU-530) A FRÍAS (BU-504)		6,900
1 DE QUINTANA MARTÍN GALÍNDEZ (BU-530) A FRÍAS (BU-504)		6,900
BU-532 DE PEDROSA DE TOBALINA (BU-550) A BARCINA DEL BARCO (BU-530)		13,600
1 DE PEDROSA DE TOBALINA (BU-550) A BARCINA DEL BARCO (BU-530)		13,600
BU-553 DE CRUCE CON BU-550 (SAN PANTALEÓN DE LOSA) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO		5,200
1 DE CRUCE CON BU-550 (SAN PANTALEÓN DE LOSA) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO		5,200
BU-550 DE LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO		2,100
1 DE LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO		2,100
BU-561 DE VILLARCAYO (CL-629) A SANTELICES (BU-526)		20,200
1 DE VILLARCAYO (CL-629) A SANTELICES (BU-526)		20,200

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
BU-562 DE VILLACOMPARADA DE RUEDA (CL-629) A QUINTANILLA DEL REBOLLAR		15,600
1	DE VILLACOMPARADA DE RUEDA (CL-629) A QUINTANILLA DEL REBOLLAR	15,600
BU-570 DE ESPINOSA DE LOS MONTEROS (BU-526) A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA		17,100
1	DE ESPINOSA DE LOS MONTEROS (BU-526) A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA	17,100
BU-571 DE LAS MACHORRAS A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA		7,300
1	DE LAS MACHORRAS A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA	7,300
BU-572 DE LAS MACHORRAS A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA		8,600
1	DE LAS MACHORRAS A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA	8,600
BU-574 DE CRUCE CON N-623 A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA		4,400
1	DE CRUCE CON N-623 A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA	4,400
BU-601 DE LA NUEZ DE ARRIBA (N-627) A MELGAR DE FERNAMENTAL		47,100
1	DE LA NUEZ DE ARRIBA (N-627) A BU-627 (VILLADIEGO)	24,300
2	DE BU-627 (VILLADIEGO) A CRUCE CON BU-620	8,500
3	DE CRUCE CON BU-620 A MELGAR DE FERNAMENTAL	14,300
BU-610 DE SASAMÓN (BU-640) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		33,500
1	DE SASAMÓN (BU-640) A SOTRESGUDO	21,700
2	DE SOTRESGUDO A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	11,800
BU-611 DE CRUCE CON N-623 A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA		1,200
1	DE CRUCE CON N-623 A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA	1,200
BU-621 DE VILLADIEGO (BU-601) A QUINTANAS DE VALDLUCIO (N-627)		31,900
1	DE VILLADIEGO (BU-601) A QUINTANAS DE VALDELUCIO (N-627)	31,900
BU-640 DE CRUCE CON N-120 A BU-627 (VILLADIEGO)		15,200
1	DE CRUCE CON N-120 A BU-627 (VILLADIEGO)	15,200
BU-643 DE ESCALADA (N-623) A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA		10,000
1	DE ESCALADA (N-623) A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA	10,000
BU-701 DE QUINTANAPALLA (N-I) A VILLAMONDAR (BU-703)		20,900
1	DE QUINTANAPALLA (N-I) A VILLAMONDAR (BU-703)	20,900
BU-702 DE CRUCE CON N-I A VILLAESCUSA LA SOMBRÍA		6,300
1	DE CRUCE CON N-I A VILLAESCUSA LA SOMBRÍA	6,300
BU-703 DE CASTIL DE PEONES (N-I) A VILLAFRANCA MONTES DE OCA (N-120)		12,900
1	DE CASTIL DE PEONES (N-I) A VILLAFRANCA MONTES DE OCA (N-120)	12,900
BU-730 DE VILLALÓMEZ (BU-703) A TOSANTOS (N-120)		7,800
1	DE VILLALÓMEZ (BU-703) A TOSANTOS (N-120)	7,800
BU-730 DE ORÓN A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA		8,300
1	DE ORÓN A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA	8,300
BU-735 DE LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA POR MIRANDA DE EBRO		9,340



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
1	DE LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA POR MIRANDA DE EBRO	9,340
BU-742 DE CRUCE CON CL-127 (TREVÍÑO) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO		8,400
1	DE CRUCE CON CL-127 (TREVÍÑO) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	8,400
BU-744 DE CRUCE CON CL-127 (CUCHO) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO		3,800
1	DE CRUCE CON CL-127 (CUCHO) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	3,800
BU-812 DE CRUCE CON BU-811 A CRUCE CON BU-811 (A VILLAGALIJO)		2,400
1	DE CRUCE CON BU-811 A CRUCE CON BU-811 (A VILLAGALIJO)	2,400
BU-813 DE CRUCE CON BU-820 A FRADOLUENGO, CRUCE CON BU-811		13,600
1	DE CRUCE CON BU-820 A PRADOLUENGO, CRUCE CON BU-811	13,600
BU-814 DE CRUCE CON N-120 (P.K. 67,900) A CRUCE CON BU-811 (P.K. 7,700)		3,700
1	DE CRUCE CON N-120 (p.k. 67,900) A CRUCE CON BU-811 (p.k. 7,700)	3,700
BU-822 DE QUINTANAR DE LA SIERRA (CL-117) A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA		17,700
1	DE QUINTANAR DE LA SIERRA (CL-117) A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA	17,700
BU-900 DE LERMA (N-I) A BU-901		24,400
1	DE LERMA (N-I) A BU-901	24,400
BU-905 DE COVARRUBIAS A HORTIGÜELA (N-234)		13,200
1	DE COVARRUBIAS A HORTIGÜELA (N-234)	13,200
BU-912 DE CRUCE CON N-I A BU-925 (QUEMADA)		11,800
1	DE CRUCE CON N-I A BU-925 (QUEMADA)	11,800
BU-920 DE GUMEL DE HIZÁN (N-120) A CALERUEGA (BU-910)		20,700
1	DE GUMIEL DE HIZÁN (N-120) A CALERUEGA (BU-910)	20,700
BU-921 DE CRUCE CON BU-910 A HUERTA DEL REY (BU-925)		12,300
1	DE CRUCE CON BU-910 A HUERTA DEL REY (BU-925)	12,300
BU-923 DE CALERUEGA A LA VID (N-122)		24,300
1	DE CALERUEGA A LA VID (N-122)	24,300
BU-930 DE SAN JUAN DEL MONTE (BU-925) A BU-945		16,900
1	DE SAN JUAN DEL MONTE (BU-925) A BU-945	16,900
BU-932 DE CRUCE CON N-I A SANTA CRUZ DE LA SALCEDA (BU-930)		8,800
1	DE CRUCE CON N-I A SANTA CRUZ DE LA SALCEDA (BU-930)	8,800
BU-934 DE CRUCE CON BU-925 A LÍMITE DE PROVINCIA DE SORIA		10,500
1	DE CRUCE CON BU-925 A LÍMITE DE PROVINCIA DE SORIA	10,500
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL		693,780
TOTAL RED BURGOS SIN TRAMOS RESTO DE LA RED		1.809,754



1.2.3 LEÓN

RED BÁSICA

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
A-231 DE ONZONILLA A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		55,400
1	DE ONZONILLA A SANTAS MARTAS	19,900
3	DE SANTAS MARTAS A EL BURGO RANERO	14,500
4	DE EL BURGO RANERO A SAHAGÚN	15,600
5	DE SAHAGÚN A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	5,400
CL-613 DE LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA A SAHAGÚN		9,500
7	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA A SAHAGÚN	9,500
CL-621 DE LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A HOSPITAL DE ÓRBIGO		53,000
2	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A VILLAMAÑÁN, CRUCE CON N-630	22,500
5	DE VILLAMAÑÁN CRUCE CON N-630 A SANTA MARÍA DEL PÁRAMO	14,880
7	DE SANTA MARÍA DEL PÁRAMO A HOSPITAL DE ÓRBIGO	15,620
CL-622 DE RIBASECA (N-630) A LA BAÑEZA		41,700
1	DE RIBASECA (N-630) A SANTA MARÍA DEL PÁRAMO (CL-621)	27,400
2	DE SANTA MARÍA DEL PÁRAMO A LA BAÑEZA	14,300
CL-623 DE SAN ANDRÉS DEL RABANEDO A LA MAGDALENA (CL-626)		27,000
1	DE SAN ANDRÉS DEL RABANEDO A LA MAGDALENA (CL-626)	27,000
CL-624 DE FUENTE DE VILLARENTE (N-601) A BOÑAR		37,400
1	DE PUENTE DE VILLARENTE (N-601) A DEVESA	19,000
2	DE DEVESA A BOÑAR	18,400
CL-626 DE LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS A LÍMITE DE PROVINCIA CON PALENCIA		169,580
1	DE LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS A PIEDRAFITA DE BABIA (LE-495)	23,700
6	DE PIEDRAFITA DE BABIA (LE-495) A PUENTE ORUGO CRUCE CON LE-481	17,200
7	DE PUENTE ORUGO (LE-481) A CRUCE CON LE-473	15,300
8	DE CRUCE CON LE-473 A OTERO DE LAS DUEÑAS (CL-623)	27,620
10	DE OTERO DE LAS DUEÑAS (CL-623) A ROBLES DE LA VALCUEVA	23,480
12	DE ROBLES DE LA VALCUEVA A LA VEGA DE BOÑAR (CL-624)	16,700
13	LA VEGA DE BOÑAR (CL-624) - CISTIerna (N-621)	22,600
14	DE CISTIerna (N-621) A LIMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	22,980
CL-631 DE PONFERRADA A CRUCE CON CL-626 (VILLABLINO)		60,900
1	DE PONFERRADA A CUBILLOS DEL SIL	5,300
2	DE CUBILLOS DEL SIL A TORENO	13,000
3	DE TORENO A PÁRAMO DEL SIL (LE-711)	16,600
4	DE PÁRAMO DEL SIL (LE-711) A CRUCE CON CL-626 (VILLABLINO)	26,000
CL-635 DE BURON (N-625) A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS		21,500
1	DE BURON (N-625) A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS	21,500
	TOTAL KMS. RED BÁSICA	475,980

RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
LE-110 DE LA BAÑEZA (LE-125) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		17,700
1	DE LA BAÑEZA (LE-125) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	17,700
L-125 DE LA BAÑEZA, CRUCE CON N-VI, A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		35,400
1	DE LA BAÑEZA, CRUCE CON N-VI, A CRUCE CON LE-133	21,400
2	DE LE-133 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	14,000
LE-126 DE CASTROCONTRIGO (LE-125) A LÍMITE DE C.A. DE GALICIA		66,100
1	DE CASTROCONTRIGO (LE-125) A TRUCHAS	27,400
2	TRUCHAS - ENCINEDO	38,700
3	TRUCHAS A LÍMITE DE C.A. DE GALICIA	18,500
LE-215 DE BOCA DE HUÉRGANO A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		18,000
1	DE BOCA DE HUÉRGANO A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	18,000
LE-231 DE SAHECHORES, CRUCE CON N-625, A ALMANZA		15,400
1	DE SAHECHORES, CRUCE CON N-625, A ALMANZA	15,400
LE-232 DE SAHAGÚN (N-120) A PUENTE ALMUHEY		49,700
1	DE SAHAGÚN (N-120) A ALMANZA	33,900
2	DE ALMANZA A PUENTE ALMUHEY	15,800
LE-311 DE LEÓN A ROBLES DE LA VALCUEVA		25,400
1	DE LEÓN A ROBLES DE LA VALCUEVA	25,400
LE-331 DE BOÑAR A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS		41,600
1	DE BOÑAR A PUEBLA DE LILLO	26,800
2	DE PUEBLA DE LILLO A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS	14,800
LE-420 DE BAÑEZA (N-VI) A MAGDALENA (CL-626)		60,200
1	DE LA BAÑEZA (N-VI) A HOSPITAL DE ÓRBIGO (N-120)	17,400
2	DE HOSPITAL DE ÓRBIGO (N-120) A VILLANUEVA DE CARRIZO (LE-441)	17,000
3	DE VILLANUEVA DE CARRIZO (LE-441) A LA MAGDALENA (CL-626)	25,800
LE-440 DE MONTEJOS DEL CAMINO (LE-441) A N-120		3,000
1	DE MONTEJOS DEL CAMINO (LE-441) A N-120	3,000
LE-441 DE SAN ANDRÉS DEL RABANEDO A VILLANUEVA DE CARRIZO (LE-413)		18,600
1	DE SAN ANDRÉS DEL RABANEDO A VILLANUEVA DE CARRIZO (LE-413)	18,600
LE-451 DE ASTORGA (N-120) A RIELLO (LE-493)		51,400
1	DE ASTORGA (N-120) A QUINTANA DEL CASTILLO	24,300
2	DE QUINTANA DEL CASTILLO A CRUCE CON LE-460	17,700
3	DE LE-460 A RIELLO (LE-493)	9,400
LE-460 DE TORRE DEL BIERZO A CRUCE CON CL-623		65,600
1	DE TORRE DEL BIERZO A TREMOR DE ARRIBA	20,000
2	DE TREMOR DE ARRIBA A LA GARANDILLA CRUCE CON LE-451	26,900
3	DE LA GARANDILLA (LE-451) A CRUCE CON CL-623	18,700



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
LE-463 DE SAN ROMÁN (N-VI) A TORENO (CL-631)		13,700
1	DE SAN ROMÁN (N-VI) A TORENO (CL-631)	13,700
LE-473 DE POLA DE GORDÓN A PANTANO DE LUNA (CL-626)		22,300
1	DE POLA DE GORDÓN A PANTANO DE LUNA (CL-626)	22,300
LE-481 DE PUENTE ORUGO A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS		15,900
1	DE PUENTE ORUGO A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS	15,900
LE-493 DE LA MAGDALENA (CL-626) A RIOSCURO (CL-626)		53,400
1	DE LA MAGDALENA (CL-626) A VEGARIENZA	23,200
2	DE VEGARIENZA A RIOSCURO (CL-626)	30,200
LE-495 DE PIEDRAFITA DE BABIA (CL-626) A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS		8,300
1	DE PIEDRAFITA DE BABIA (CL-626) A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS	8,300
LE-497 DE CABOALLES DE ABAJO (CL-626) A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS		10,400
1	DE CABOALLES DE ABAJO (CL-626) A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS	10,400
LE-512 DE MANSILLA DE LAS MULAS A LÍMITE PROVINCIA DE ZAMORA		58,800
1	DE MANSILLA DE LAS MULAS A PALANQUINOS (A-231)	9,000
2	DE PALANQUINOS (A-231) A VALENCIA DE DON JUAN	18,500
3	DE VALENCIA DE DON JUAN A VALDERAS	25,600
4	DE VALDERAS A LÍMITE PROVINCIA DE ZAMORA	5,700
LE-521 DE MATA LLANA DE VALMADRIGAL (N-601) A VALENCIA DE DON JUAN		17,300
1	DE MATA LLANA DE VALMADRIGAL (N-601) A VALENCIA DE DON JUAN	17,300
LE-711 DE PONFERRADA A CRUCE CON CL-631		45,900
1	DE PONFERRADA A FABERO	27,400
2	DE FABERO A CRUCE CON CL-631	18,500
LE-713 DE FUENTES NUEVAS (N-VI) A VILLA FRANCA DEL BIERZO		15,300
1	DE FUENTES NUEVAS (N-VI) A CACABELOS	9,200
2	DE CACABELOS A VILLA FRANCA DEL BIERZO	6,100
LE-715 DE FRESNEDO (CL-631) A FABERO (LE-711)		14,100
1	DE FRESNEDO (CL-631) A BERLANGA DEL BIERZO	6,150
2	DE BERLANGA DEL BIERZO A FABERO (LE-711)	7,950
	TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE	743,500



RED COMPLEMENTARIA LOCAL

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
LE-106 DE N-VI A BEMBIBRE		13,700
1	DE N-VI A BEMBIBRE	13,700
LE-111 DE NOGAREJAS (LE-125) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		4,000
1	DE NOGAREJAS (LE-125) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	4,000
LE-114 DE LA BAÑEZA (LE-125) A SAN ADRIÁN DEL VALLE (N-VI)		28,200
1	DE LA BAÑEZA (LE-125) A SAN ADRIÁN DEL VALLE (N-VI)	28,200
LE-133 DE ASTORGA (N-VI) A CRUCE CON LE-125		31,750
1	DE ASTORGA (N-VI) A DESTRIANA	16,800
2	DE DESTRIANA A CRUCE CON LE-125	14,950
LE-142 DE ASTORGA (N-VI) A PONFERRADA		54,900
1	DE ASTORGA (N-VI) A SANTA COLOMA DE SOMOZA	15,900
2	DE SANTA COLOMA DE SOMOZA A RIEGO DE AMBRÓS	27,200
3	DE RIEGO DE AMBRÓS A PONFERRADA	11,800
LE-164 DE PUENTE DE DOMINGO FLÓREZ (N-536) A LA BAÑA, CRUCE CON LE-126		43,400
1	DE PUENTE DE DOMINGO FLÓREZ (N-536) A LLAMAS DE CABRERA	21,000
2	DE LLAMAS DE CABRERA A LA BAÑA, CRUCE CON LE-126	22,400
LE-211 DE ALMANZA (LE-232) A VALLE DE LAS CASAS (CL-626)		13,600
1	DE ALMANZA (LE-232) A VALLE DE LAS CASAS (CL-626)	13,600
LE-213 DE PUENTE VILLARENTE (N-601) A GRADEFES		23,500
1	DE PUENTE VILLARENTE (N-601) A GRADEFES	23,500
LE-233 DE BESANDE (LE-215) A LE-234		8,000
1	DE BESANDE (LE-215) A LE-234	8,000
LE-234 DE PUENTE ALMUHEY (CL-626) A RIAÑO		29,200
1	DE PUENTE ALMUHEY (CL-626) A RIAÑO	22,900
2	DE RIAÑO - LE-215	6,300
LE-321 DE ROBLES DE LA VALCUEVA (CL-626) A		30,600
1	DE ROBLES DE LA VALCUEVA (CL-626) A CARMENES (LE-312)	16,800
2	DE CARMENES (LE-312) A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS	13,800
LE-321 DE DEVESA (N-621) A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS		44,800
1	DE DEVESA (N-621) A LA VECILLA	17,000
2	DE LA VECILLA A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS	27,800
LE-333 DE PUEBLA DE LILLO (LE-331) A PUERTO DE TARNA		14,400
1	DE PUEBLA DE LILLO (LE-331) A PUERTO DE TARNA	14,400
LE-411 DE VILLAMAÑÁN (CL-621) A SALUDES DE CASTROPONCE		24,100
1	DE VILLAMAÑÁN (CL-621) A SALUDES DE CASTROPONCE	24,100
LE-412 DE VILLAQUEJIDA (N-630) A CEBRONES (N-VI)		21,100



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
1	DE VILLAQUEJIDA (N-630) A CAZANUECOS	9,800
2	DE CAZANUECOS A CEBRONES (N-VI)	11,300
LE-413 DE VILLANUEVA DE CARRIZO (LE-441) A VALCABADO (N-VI)		45,300
1	DE VILLANUEVA DE CARRIZO (LE-441) A ESTACIÓN DE VILLADANGOS	8,600
2	DE VILLADANGOS A SANTA MARÍA DEL PÁRAMO	19,800
3	DE SANTA MARÍA DEL PÁRAMO A VALCABADO (N-VI)	16,900
LE-443 DE VILLADANGOS (LE-413) A BENAVIDES DE ÓRBIGO (LE-420)		10,500
1	DE VILLADANGOS (LE-413) A BENAVIDES DE ÓRBIGO (LE-420)	10,500
LE-465 ACCESO A LA A-6 DESDE LA LE-460		5,700
1	ACCESO A LA A-6 DESDE LA LE-460	5,700
LE-482 DE SAN EMILIANO A PINOS		2,300
1	DE SAN EMILIANO A PINOS	2,300
LE-491 DE VEGA DE VIEJOS A CRUCE CON CL-626		2,600
1	DE VEGA DE VIEJOS A CRUCE CON CL-626	2,600
LE-510 DE VALENCIA DE DON JUAN (CL-621) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		31,700
1	DE VALENCIA DE DON JUAN (CL-621) A VILLAORNATE	12,500
2	DE VILLAORNATE A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	19,200
LE-513 DE VALDERAS A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		4,000
1	DE VALDERAS A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	4,000
LE-524 DE VILLAQUEJIDA (N-630) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		22,000
1	DE VILLAQUEJIDA (N-630) A VALDERAS	15,900
2	DE VALDERAS A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	6,100
LE-541 DE VALDERAS (LE-512) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		5,200
1	DE VALDERAS (LE-512) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	5,200
LE-542 DE VALDERAS (LE-512) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID POR GORDONCILLO		8,000
1	DE VALDERAS (LE-512) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID POR GORDONCILLO	8,000
LE-716 DE VEGA DE ESPINAREDA A TORENO		13,900
1	DE VEGA DE ESPINAREDA A TORENO	13,900
LE-723 DE AMBASMESTAS (N-VI) A LÍMITE DE C.A. DE GALICIA		13,800
1	DE AMBASMESTAS (N-VI) A LÍMITE DE C.A. DE GALICIA	13,800
LE-932 DE ALBIRES (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		1,500
1	DE ALBIRES (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	1,500
LE-941 DE SAHAGÚN A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		10,300
1	DE SAHAGÚN A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	10,300
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL		562,050
TOTAL RED LEÓN SIN TRAMOS RESTO DE LA RED		1.781,530



1.2.4 PALENCIA

RED BÁSICA

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
A-231 DE LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS		54,850
4	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN A CARRIÓN DE LOS CONDES	30,080
5	DE CARRIÓN DE LOS CONDES A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	24,770
AV-610 DE PALENCIA A MAGAZ, CRUCE CON N-620		7,600
1	DE PALENCIA A MAGAZ, CRUCE CON N-620	7,600
CL-612 DE VILLAMARTÍN DE CAMPOS A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		21,500
1	DE VILLAMARTÍN DE CAMPOS A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	21,500
CL-613 DE PALENCIA A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN		48,600
1	DE PALENCIA A PAREDES DE NAVA	16,940
2	DE PAREDES DE NAVA A CISNEROS	16,360
3	DE CISNEROS A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	15,300
CL-615 DE PALENCIA A GUARDO		92,200
1	DE PALENCIA A VILLADAVÍN	15,350
2	DE VILLADAVÍN A CARRIÓN DE LOS CONDES (N-120)	21,270
3	DE CARRIÓN DE LOS CONDES (N-120) A P-225	26,330
4	DE P-225 A GUARDO	29,250
CL-619 DE MAGAZ A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS		35,000
1	DE MAGAZ A CRUCE CON P-130 (BALTANÁS)	15,300
2	DE CRUCE CON P-130 A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	19,700
CL-626 DE LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN A AGUILAR DE CAMPOO		68,520
9	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN A P-214	16,420
10	DE CRUCE CON P-214 A CERVERA DE PISUERGA	27,280
11	DE CERVERA DE PISUERGA A AGUILAR DE CAMPOO	24,820
CL-627 DE CERVERA DE PISUERGA A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA		29,900
1	DE CERVERA DE PISUERGA A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA	29,900
	TOTAL KMS. RED BÁSICA	358,170

RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
P-103 DE LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		7,600
1	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	7,600
P-130 DE BALTANÁS (CL-619) A TOQUEMADADA		12,800
1	DE BALTANÁS (CL-619) A TORQUEMADA	12,800



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
P-140 DE LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		4,400
1	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	4,400
P-215 DE GUARDO (CL-626) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN		8,800
1	DE GUARDO (CL-626) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	8,800
P-220 DE AGUILAR DE CAMPO A BRAÑOSERA		18,700
1	DE AGUILAR DE CAMPOO A BRAÑOSERA	18,700
P-225 DE CANTORAL DE LA PEÑA (CL-626) A CL-615		40,100
1	DE CANTORAL DE LA PEÑA (CL-626) A P-223	20,800
2	DE P-223 A CL-615	19,300
P-227 DE CRUCE CON CL-626 A HERRERA DE PISUERGA		35,000
1	DE CRUCE CON CL-626 A P-222 (OLMOS DE OJEDA)	18,800
2	DE P-222 (OLMOS DE OJEDA) A HERRERA DE PISUERGA	16,200
P-230 DE HERRERA DE PISUERGA (P-227) A CRUCE CON P-225		30,400
1	DE HERRERA DE PISUERGA (P-227) A SOTOBAÑADO	8,900
2	DE SOTOBAÑADO A CRUCE CON P-225	21,500
P-235 DE SALDAÑA, CRUCE CON CL-615, A CRUCE CON N-120		19,700
1	DE SALDAÑA, CRUCE CON CL-615, A CRUCE CON N-120	19,700
P-405 DE PALENCIA A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS		35,500
1	DE PALENCIA A CRUCE CON P-411	13,156
2	DE CRUCE CON P-411 A ASTUDILLO P-431	15,544
3	DE ASTUDILLO P-431 A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	6,800
P-412 DE TORQUEMADA A P-405 (ASTUDILLO)		20,000
1	DE TORQUEMADA A P-405 (ASTUDILLO)	20,000
P-431 DE FRÓMISTA, CRUCE CON N-611, A ASTUDILLO (P-405)		13,200
1	DE FRÓMISTA, CRUCE CON N-611, A ASTUDILLO (P-405)	13,200
P-627 DE HERRERA DE PISUERGA (N-611) A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS		3,600
1	DE HERRERA DE PISUERGA (N-611) A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	3,600
P-900 DE PALENCIA A CRUCE CON N-611		6,000
1	DE PALENCIA A CRUCE CON N-611	6,000
P-901 DE PALENCIA A VILLERÍAS DE CAMPOS (CL-602)		32,100
1	DE PALENCIA A P-903	15,100
2	DE CRUCE CON P-903 A VILLERÍAS DE CAMPOS (CL-602)	17,000
P-905 DE CRUCE CON N-120 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		25,500
1	DE CRUCE CON N-120 A VILLADA	13,600
2	DE VILLADA A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	11,900
P-922 DE VILLERÍAS DE CAMPOS A VILLARAMEL		13,600
1	DE VILLERÍAS DE CAMPOS A VILLARRAMIEL	13,600



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
P-953 DE VENTA (CL-615) A VILLARRAMIEL (N-610)		31,300
1	DE LA VENTA (CL-615) A CRUCE CON CL-613 (BECERRIL DE CAMPOS)	7,100
2	DE CRUCE CON CL-613 (BECERRIL DE CAMPOS) A FUENTES DE NAVA	12,400
3	DE FUENTES DE NAVA A VILLARRAMIEL (N-610)	11,800
P-972 DE VILLADA (CL-613) A N-120 (CERVATOS DE LA CUEZA)		15,200
1	DE VILLADA (CL-613) A N-120 (CERVATOS DE LA CUEZA)	15,200
P-980 DE CRUCE CON N-120 A N-611		18,700
1	DE CRUCE CON N-120 A N-611	18,700
P-990 DE LA VENTA, CRUCE CON CL-615, A MONZÓN DE CAMPOS		5,900
1	DE LA VENTA, CRUCE CON CL-615, A MONZÓN DE CAMPOS	5,900
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		398,100

RED COMPLEMENTARIA LOCAL

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
P-101 DE CRUCE CON P-110 A CUBILLAS DE CERRATO		10,100
1	DE CRUCE CON P-110 A CUBILLAS DE CERRATO	10,100
P-102 DE DUEÑAS (N-620) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		5,600
1	DE DUEÑAS (N-620) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	5,600
P-110 DE CRUCE CON P-102 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		36,300
1	DE CRUCE CON P-102 A CEVICO DE LA TORRE	10,100
2	DE CEVICO DE LA TORRE A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	26,200
P-113 DE CASTRILLO DE DON JUAN (P-410) A CRUCE CON CL-619º		7,100
1	DE CASTRILLO DE DON JUAN (P-410) A CRUCE CON CL-619	7,100
P-114 DE CEVICO NAVERO (CL-619) A HÉRMEDES DE CERRATO (P-110)		5,900
1	DE CEVICO NAVERO (CL-619) A HÉRMEDES DE CERRATO (P-110)	5,900
P-121 DE CRUCE CON N-620 A VALLE DE CERRATO		14,600
1	DE CRUCE CON N-620 A VALLE DE CERRATO	14,600
P-123 DE CALABAZANOS A VENTA DE BAÑOS		1,500
1	DE CALABAZANOS A VENTA DE BAÑOS	1,500
P-131 DE CEVICO DE LA TORRE A CRUCE CON N-620		47,100
1	DE CEVICO DE LA TORRE A VALLE DE CERRATO	6,700
2	DE VALLE DE CERRATO A BALTANÁS	11,800
3	DE BALTANÁS A TABANERA DE CERRATO	16,500
4	TABANERA DE CERRATO A CRUCE CON N-620	12,100
P-141 DE BALTANÁS A ESPINOSA DE CERRATO		26,400
1	DE BALTANÁS A ESPINOSA DE CERRATO	26,400

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
P-143 DE CRUCE CON P-141 A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS		13,400
1	DE CRUCE CON P-141 A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	13,400
P-210 DE CERVERA DE PISUERGA (CL-627) A VELILLA DEL RÍO CARRIÓN		54,000
1	DE CERVERA DE PISUERGA (CL-627) A TRIOLLO	21,500
2	DE TRIOLLO (P-216) A VELILLA DE RÍO CARRIÓN	32,500
P-211 DE CRUCE CON P-210 A RESOBA		4,700
1	DE CRUCE CON P-210 A RESOBA	4,700
P-212 DE CRUCE CON P-210 A REBANAL DE LAS LLANTAS		3,900
1	DE CRUCE CON P-210 A REBANAL DE LAS LLANTAS	3,900
P-213 DE SALINAS DE PISUERGA (CL-626) A CRUCE CON CL-626		5,900
1	DE SALINAS DE PISUERGA (CL-626) A CRUCE CON CL-626	5,900
P-214 DE CRUCE CON P-225 A CRUCE CON CL-626		10,300
1	DE CRUCE CON P-225 A CRUCE CON CL-626	10,300
P-216 DE TRIOLLO (P-210) A VIDRIEROS		2,500
1	DE TRIOLLO (P-210) A VIDRIEROS	2,500
P-217 DE CRUCE CON P-210 A CARDAÑO DE ARRIBA		4,800
1	DE CRUCE CON P-210 A CARDAÑO DE ARRIBA	4,800
P-222 DE OLMOS DE OJEDA (P-227) A ALAR DEL REY		11,400
1	DE OLMOS DE OJEDA A ALAR DEL REY	11,400
P-223 DE PUEBLA DE VALDAVIA A P-222		24,600
1	DE PUEBLA DE VALDAVIA A P-222	24,600
P-231 DE VILLANUÑO DE VALDAVIA A HERRERA DE PISUERGA, P-230		18,700
1	DE VILLANUÑO DE VALDAVIA A HERRERA DE PISUERGA, P-230	18,700
P-232 DE CRUCE CON N-611 A SOTOBAÑADO (P-230)		16,700
1	DE CRUCE CON N-611 A SOTOBAÑADO (P-230)	16,700
P-233 DE SOTOBAÑADO A BASCONES DE OJEDA		11,400
1	DE SOTOBAÑADO A BASCONES DE OJEDA	11,400
P-236 DE VILLAHERREROS (N-120) A VILLAELES DE VALDAVIA (P-230)		23,700
1	DE VILLAHERREROS (N-120) A VILLAELES DE VALDAVIA (P-230)	23,700
P-237 DE VILLAELES DE VALDAVIA (P-230) A BUENAVISTA DE VALDAVIA (P-225)		8,600
1	DE VILLAELES DE VALDAVIA (P-230) A BUENAVISTA DE VALDAVIA (P-225)	8,600
P-240 DE VILLASARRACINO A SALDAÑA		24,100
1	DE VILLASARRACINO A SALDAÑA	24,100
P-241 DE CARRIÓN DE LOS CONDES A CRUCE CON P-240		15,100
1	DE CARRIÓN DE LOS CONDES A CRUCE CON P-240	15,100



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
P-242 DE SAN MAMÉS DE CAMPOS (N-120) A BAHÍLLO (P-240)		9,900
1	DE SAN MAMÉS DE CAMPOS (N-120) A BAHÍLLO (P-240)	9,900
P-243 DE CRUCE CON P-242 A VILLAMARCO		2,500
1	DE CRUCE CON P-242 A VILLAMARCO	2,500
P-244 DE CRUCE CON N-120 A VILLASARRACINO		7,400
1	DE CRUCE CON N-120 A VILLASARRACINO	7,400
P-245 DE OSORNO (N-611) A VILLASARRACINO		10,700
1	DE OSORNO (N-611) A VILLASARRACINO	10,700
P-403 DE CRUCE CON P-431 A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS		11,700
1	DE CRUCE CON P-431 A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	11,700
P-410 DE VILLALOBÓN (P-405) A VALDEOLMILLOS		9,800
1	DE VILLALOBÓN (P-405) A VALDEOLMILLOS	9,800
P-411 DE CRUCE CON P-405 A TORQUEMADA (P-412)		15,700
1	DE CRUCE CON P-405 A TORQUEMADA (P-412)	15,700
P-413 DE QUINTANA DEL PUENTE (N-620) A CRUCE CON P-412		5,100
1	DE QUINTANA DEL PUENTE (N-620) A CRUCE CON P-412	5,100
P-420 DE AMUSCO (N-611) A CRUCE CON P-430		5,600
1	DE AMUSCO (N-611) A CRUCE CON P-430	5,600
P-430 DE FRÓMISTA (P-431) A P-405		19,700
1	DE FRÓMISTA (P-431) A P-405	19,700
P-434 DE FRÓMISTA (P-431) A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS		14,600
1	DE FRÓMISTA (P-431) A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	14,600
P-610 DE ALAR DEL REY (N-611) A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS		3,900
1	DE ALAR DEL REY (N-611) A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	3,900
P-903 DE CRUCE CON P-901 A DUEÑAS (N-620)		13,300
1	DE CRUCE CON P-901 A DUEÑAS (N-620)	13,300
P-904 DE AMPUDIA (P-901) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		7,400
1	DE AMPUDIA (P-901) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	7,400
P-912 DE CRUCE CON P-922 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		7,600
1	DE CRUCE CON P-922 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	7,600
P-913 DE VILLARRAMIEL A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		14,100
1	DE VILLARRAMIEL A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	14,100
P-921 DE TORREMORMOJÓN A AMPUDIA		4,400
1	DE TORREMORMOJÓN A AMPUDIA	4,400



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
P-923 DE VILLARRAMIEL (N-610) A GUAZA DE CAMPOS		9,600
1 DE VILLARRAMIEL (N-610) A GUAZA DE CAMPOS		9,600
P-924 DE PAREDES DE NAVA (CL-613) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		20,500
1 DE PAREDES DE NAVA (CL-613) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		20,500
P-931 DE VILLADA A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		4,200
1 DE VILLADA A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		4,200
P-933 DE FRECHILLA A CRUCE CON P-953		6,100
1 DE FRECHILLA A CRUCE CON P-953		6,100
P-934 DE GUAZA DE CAMPOS A BOADILLA DE RIOSECO, CRUCE CON P-905		10,300
1 DE GUAZA DE CAMPOS A BOADILLA DE RIOSECO, CRUCE CON P-905		10,300
P-940 DE MAZARIEGOS (N-610) A FUENTES DE NAVA (P-953)		8,300
1 DE MAZARIEGOS (N-610) A FUENTES DE NAVA (P-953)		8,300
P-941 DE CASTROMOCHO (N-610) A CRUCE CON P-953		5,300
1 DE CASTROMOCHO (N-610) A CRUCE CON P-953		5,300
P-943 DE AMPUDIA A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		6,300
1 DE AMPUDIA A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		6,300
P-944 DE FRECHILLA (P-924) A CRUCE CON P-953		6,400
1 DE FRECHILLA (P-924) A CRUCE CON P-953		6,400
P-952 DE FUENTES DE NAVA (P-942) A PAREDES DE NAVA (P-951)		10,000
1 DE FUENTES DE NAVA (P-942) A PAREDES DE NAVA (P-951)		10,000
P-954 DE CRUCE CON N-610 A GRIJOTA		4,000
1 DE CRUCE CON N-610 A GRIJOTA		4,000
P-960 DE VILLADAVÍN (CL-615) A CRUCE CON CL-613		10,400
1 DE VILLADAVÍN (CL-615) A CRUCE CON CL-613		10,400
P-961 DE PAREDES DE NAVA (CL-613) A CRUCE CON CL-615		11,100
1 DE PAREDES DE NAVA (CL-613) A CRUCE CON CL-615		11,100
P-963 DE CRUCE CON CL-615 A CERVATOS DE LA CUEZA (N-120)		15,800
1 DE CRUCE CON CL-615 A CERVATOS DE LA CUEZA (N-120)		15,800
P-970 DE FRECHILLA A LEDIGOS		25,300
1 DE FRECHILLA A LEDIGOS		25,300
P-981 DE VILLOLDO (CL-615) A N-611 (SANTILLANA DE CAMPOS)		24,000
1 DE VILLOLDO (CL-615) A N-611 (SANTILLANA DE CAMPOS)		24,000
P-983 DE AMUSCO (N-611) A VILLOLDO		14,000
1 DE AMUSCO (N-611) A VILLOLDO		14,000
P-984 DE CRUCE CON N-611 A SAN CEBRIÁN DE CAMPOS		9,900



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
1	DE CRUCE CON N-611 A SAN CEBRIÁN DE CAMPOS	9,900
P-991 DE CRUCE CON N-611 A CRUCE CON CL-615		6,300
1	DE CRUCE CON N-611 A CRUCE CON CL-615	6,300
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL		779,600
TOTAL RED PALENCIA SIN TRAMOS RESTO DE LA RED		1.535,870



1.2.5 SALAMANCA

RED BÁSICA

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
CL-510 DE SALAMANCA A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA		44,425
1	DE SALAMANCA A CALVARRASA DE ARRIBA	6,000
2	DE CALVARRASA DE ARRIBA A ALBA DE TORMES	11,360
3	DE ALBA DE TORMES A ANAYA DE ALBA	11,250
4	DE ANAYA DE ALBA A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	15,815
CL-512 DE SALAMANCA A VECINOS, CRUCE CON SA-211		26,880
1	DE SALAMANCA A ALDEATEJADA	5,400
2	DE ALDEATEJADA A VECINOS, CRUCE CON SA-211	21,480
CL-517 DE SALAMANCA A LA FRONTERA CON PORTUGAL		114,280
1	DE SALAMANCA A DOÑINOS DE SALAMANCA	3,000
2	DE DOÑINOS DE SALAMANCA A CRUCE CON CV-208	3,350
3	DE CRUCE CON CV-208 A CRUCE CON SA-305	23,095
4	DE CRUCE CON SA-305 A VITIGUDINO, CRUCE CON SA-315	33,715
5	DE VITIGUDINO A LUMBRALES	26,460
6	DE LUMBRALES A LA FRONTERA CON PORTUGAL	24,660
CL-526 DE CIUDAD RODRIGO A LÍMITE DE C.A. DE EXTREMADURA		43,210
1	DE CIUDAD RODRIGO A CRUCE CON CV-85	13,740
2	DE CRUCE CON CV-85 A LÍMITE DE C.A. DE EXTREMADURA	29,470
CL-605 DE LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		16,040
11	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA A CANTALAPIEDRA, CRUCE CON SA-810	6,380
12	DE CANTALAPIEDRA, CRUCE CON SA-810, A CRUCE CON SA-801	8,550
13	DE CRUCE CON SA-801 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	1,110
CL-610 DE LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA A PEÑARANDA DE BRACAMONTE		15,660
11	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA A PEÑARANDA DE BRACAMONTE	15,660
	TOTAL KMS. RED BÁSICA	260,495

RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
SA-100 DE CRUCE CON N-630 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA		5,505
1	DE CRUCE CON N-630 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	5,505
SA-102 DE SORIHUELA, CRUCE CON N-630 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA		22,200
1	DE SORIHUELA, CRUCE CON N-630, A PUENTE DEL CONGOSTO	16,000
2	DE PUENTE DEL CONGOSTO A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	6,200
SA-105 DE PEÑARANDA DE BRACAMONTE (N-501) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA		23,005
1	DE PEÑARANDA DE BRACAMONTE (N-501) A CRUCE CON SA-113 (MACOTERA)	10,105



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
2	DE CRUCE CON SA-113 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	12,900
SA-114 DE PEÑARANDA DE BRACAMONTE A CRUCE CON N-630		44,565
1	DE PEÑARANDA DE BRACAMONTE A CRUCE CON CL-510 (ALBA DE TORMES)	27,710
2	DE CRUCE CON CL-510 (ALBA DE TORMES) A CRUCE CON N-630	16,855
SA-201 DE TAMAMES (SA-215) A LÍMITE DE C.A. DE EXTREMADURA		37,375
1	DE TAMAMES (SA-215) A EL CABACO (SA-220)	11,200
2	DE EL CABACO, CRUCE CON SA-220, A LA ALBERCA, CRUCE CON CV-17	9,700
3	DE LA ALBERCA A LÍMITE DE C.A. DE EXTREMADURA	16,475
SA-205 DE VECINOS A SANTIBAÑEZ DE LA SIERRA (SA-220)		37,520
1	DE VECINOS A SANTIBAÑEZ DE LA SIERRA (SA-220)	37,520
SA-210 DE VECINOS, CRUCE CON SA-205, A TAMAMES		24,755
1	DE VECINOS, CRUCE CON SA-205, A TAMAMES	24,755
SA-215 DE LA FUENTE DE SAN ESTEBAN (N-620) A CRUCE CON SA-220		32,420
1	DE LA FUENTE DE SAN ESTEBAN (N-620) A CRUCE CON SA-201 (TAMAMES)	19,850
2	DE CRUCE CON SA-201 (TAMAMES) A CRUCE CON SA-220	12,570
SA-220 DE BÉJAR, CRUCE CON N-630 A CIUDAD RODRIGO		94,190
1	DE BÉJAR, CRUCE CON N-630, A CRISTOBAL SA-214	19,800
2	DE SA-214 A CRUCE CON SA-225	12,800
3	DE CRUCE CON SA-225 A CRUCE CON SA-215	17,150
4	DE SA-215 A MORASVERDES	20,775
5	DE MORASVERDES A CIUDAD RODRIGO	23,665
SA-225 DE CRUCE CON SA-220 A LÍMITE DE C.A. DE EXTREMADURA		21,595
1	DE CRUCE CON SA-220 A LÍMITE DE C.A. DE EXTREMADURA	21,595
SA-300 SALAMANCA A LEDESMA, CRUCE CON SA-305		30,315
1	DE SALAMANCA A VILLAMAYOR	4,280
2	DE VILLAMAYOR A LEDESMA, CRUCE CON SA-305	26,035
SA-305 DE LA FUENTE DE SAN ESTEBAN, CRUCE CON SA-315 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		51,760
1	DE LA FUENTE DE SAN ESTEBAN, CRUCE CON SA-315, A SANDO	23,900
2	DE SANDO A CRUCE CON CL-517	9,330
3	DE CL-517 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	15,430
4	DE LIMITE PROVINCIA DE ZAMORA A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	3,100
SA-311 DE LEDESMA A LIMITE PROVINCIA ZAMORA		16,320
1	DE LEDESMA A LIMITE PROVINCIA ZAMORA	16,320
SA-315 DE CRUCE CON N-620 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		66,305
1	DE CRUCE CON N-620 A VITIGUDINO, CRUCE CON CL-517	30,150
2	DE VITIGUDINO, CRUCE CON CL-517 A TRABANCA	26,820
3	DE TRABANCA A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	9,335
SA-324 DE CIUDAD RODRIGO A LUMBRALES		47,420
1	DE CIUDAD RODRIGO A CASTILLEJO DE MARTÍN VIEJO	15,000
2	DE CASTILLEJO DE MARTÍN VIEJO A SAN FELICES DE LOS GALLEGOS	22,700

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
3	DE SAN FELICES DE LOS GALLEGOS A LUMBRALES	9,720
SA-605 DE SALAMANCA A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		25,445
1	DE SALAMANCA A LA VELLÉS	11,675
2	DE LA VELLÉS, CRUCE CON SA-601, A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	13,770
SA-810 DE ENCINAS DE ABAJO, CRUCE CON N-501 A CANTALAPIEDRA		31,145
1	DE ENCINAS DE ABAJO, CRUCE CON N-501, A CRUCE CON SA-801	18,470
2	DE CRUCE CON SA-801 A CANTALAPIEDRA	12,675
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		611,840

RED COMPLEMENTARIA LOCAL

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
SA-104 DE GUIJUELO A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA		23,305
1	DE GUIJUELO A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	23,305
SA-113 DE MACOTERA, CRUCE CON SA-105, A ANAYA DE ALBA, CRUCE CON CL-510		22,675
1	DE MACOTERA, CRUCE CON SA-105, A ANAYA DE ALBA, CRUCE CON CL-510	22,675
SA-200 DE CRUCE CON N-620 A LA FRONTERA CON PORTUGAL		33,170
1	DE CRUCE CON N-620 A LA FRONTERA CON PORTUGAL	33,170
SA-203 DE CRUCE CON SA-201 A LA PEÑA DE FRANCIA		12,010
1	DE CRUCE CON SA-201 A LA PEÑA DE FRANCIA	12,010
SA-211 DE CRUCE CON N-620 A VECINOS		14,930
1	DE CRUCE CON N-620 A VECINOS	14,930
SA-214 DE GUIJUELO, CRUCE CON N-630, A CRISTÓBAL, CRUCE CON SA-220		22,215
1	DE GUIJUELO, CRUCE CON N-630, A CRISTÓBAL, CRUCE CON SA-220	22,215
SA-302 DE LEDESMA, CRUCE CON SA-305 A SA-315		37,580
1	DE LEDESMA, CRUCE CON SA-305, A MONLERAS	21,700
2	MONLERAS - SA-315	15,880
SA-306 DE CRUCE CON SA-311 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		3,340
1	DE CRUCE CON SA-311 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	3,340
SA-314 DE VITIGUDINO A ALDEADÁVILA DE LA RIBERA		29,400
1	DE VITIGUDINO A ALDEADÁVILA DE LA RIBERA	29,400
SA-316 DE TRABANCA, CRUCE CON SA-315, A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		7,755
1	DE TRABANCA, CRUCE CON SA-315, A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	7,755
SA-320 DE VITIGUDINO, CRUCE CON CL-517, A MIEZA		27,955
1	DE VITIGUDINO, CRUCE CON CL-517, A MIEZA	27,955
SA-325 DE LA FUENTE DE SAN ESTEBAN, CRUCE CON SA-315, A CERRALBO, CRUCE CON CL-517		37,435



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
1	DE LA FUENTE DE SAN ESTEBAN, CRUCE CON SA-315, A CERRALBO, CRUCE CON CL-517	37,435
SA-330 DE LUMBRALES, CRUCE CON CL-517, A VILVESTRE		32,300
1	DE LUMBRALES, CRUCE CON CL-517, A VILVESTRE	32,300
SA-601 DE PEDROSILLO EL RALO, CRUCE CON N-620, A CRUCE CON N-630		15,325
1	DE PEDROSILLO EL RALO, CRUCE CON N-620, A CRUCE CON N-630	15,325
SA-800 DE CANTALAPIEDRA, CRUCE CON CL-605, A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		6,530
1	DE CANTALAPIEDRA, CRUCE CON CL-605, A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	6,530
SA-801 DE PEÑARANDA DE BRACAMONTE A CRUCE CON CL-605		27,575
1	DE PEÑARANDA DE BRACAMONTE A CRUCE CON CL-605	27,575
SA-804 DE SALAMANCA A CANTALPINO		28,180
1	DE SALAMANCA A ALDEARRUBIA	12,000
2	DE ALDEARRUBIA A CANTALPINO	16,180
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL		381,680
TOTAL RED SALAMANCA SIN TRAMOS RESTO DE LA RED		1.254,015

1.2.6 SEGOVIA

RED BÁSICA

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
A-601	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A LÍMITE DE C.A. DE MADRID	65,200
3	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A NAVALMANZANO (SG-222)	29,770
4	DE NAVALMANZANO (SG-222) A CL-603	27,490
5	DE CRUCE CON CL-603 A CRUCE CON N-110	7,940
CL-601	DE CRUCE CON N-110 (ROTONDA DEL ESPOLÓN) A LÍMITE DE C.A. DE MADRID	26,720
1	DE CRUCE CON N-110 (ROTONDA DEL ESPOLÓN) A LÍMITE DE C.A. DE MADRID	26,720
CL-602	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A CUÉLLAR	15,797
6	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A CUÉLLAR	15,797
CL-603	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS A CL-601	71,640
2	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS A CANTALEJO (SG-205)	31,400
3	DE CANTALEJO (SG-205) A TURÉGANO (SG-222)	16,100
4	DE TURÉGANO (SG-222) A CL-601	24,140
CL-605	DE SEGOVIA A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	51,933
1	DE SEGOVIA, CRUCE CON N-110, A SANTA MARÍA LA REAL DE NIEVA (SG-342)	27,400
2	DE SANTA MARÍA LA REAL DE NIEVA (SG-342) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	24,533
CL-607	DE CRUCE CON CL-601 A CRUCE CON CL-605	7,500
1	DE CRUCE CON CL-601 A CRUCE CON CL-605	7,500
TOTAL KMS. RED BÁSICA		238,8

RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
SG-145	DE AYLLÓN (N-110) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	21,300
1	DE AYLLÓN (N-110) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	21,300
SG-205	DE CEREZO DE ABAJO (N-I) ACL--601 (CUÉLLAR)	64,900
1	DE CEREZO DE ABAJO (N-I) A SG-232	18,800
2	DE SG-232 A CANTALEJO (CL-603)	10,900
3	DE CANTALEJO (CL-603) A HONTALBILLA (SG-211)	18,800
4	DE HONTALBILLA (SG-211) A CL-601 (CUÉLLAR)	16,400
SG-222	DE TURÉGANO (CL-603) A CRUCE CON CL-601 (NAVALMANZANO)	24,700
1	DE TURÉGANO (CL-603) A AGUILAFUENTE	12,400
2	DE AGUILAFUENTE A CRUCE CON CL-601 (NAVALMANZANO)	12,300
SG-223	LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A CUÉLLAR (CL-601)	9,000
1	LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A CUÉLLAR (CL-601)	9,000



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
SG-232 DE BOCEGUILLAS (N-I) A CRUCE CON SG-205		22,100
1	DE BOCEGUILLAS (N-I) A SEPÚLVEDA (SG-241)	10,500
2	DE SEPÚLVEDA (SG-241) A CRUCE CON SG-205	11,600
SG-234 DE CASTILLEJO DE MESLEÓN A CRUCE CON SG-232		6,200
1	DE CASTILLEJO DE MESLEÓN A CRUCE CON SG-232	6,200
SG-332 DE NAVALMANZANO (CL-601) A NAVAS DE ORO (SG-342)		15,800
1	DE NAVALMANZANO (CL-601) A NAVAS DE ORO (SG-342)	15,800
SG-342 DE CUÉLLAR (CL-601) A SANTA MARÍA LA REAL DE NIEVA (CL-605)		43,800
1	DE CUÉLLAR (CL-601) A CRUCE CON SG-333	11,100
2	DE CRUCE CON SG-333 A NAVAS DE ORO	15,000
3	DE NAVAS DE ORO A SANTA MARÍA LA REAL DE NIEVA, (CL-605)	17,700
SG-343 DE NAVA DE LA ASUNCIÓN (SG-342) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		17,100
1	DE NAVA DE LA ASUNCIÓN (SG-342) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	17,100
SG-945 DE AYLÓN (N-110) A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS		29,600
1	DE AYLÓN (N-110) A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	29,600
	TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE	254,5

RED COMPLEMENTARIA LOCAL

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
SG-112 DE RIAZA (N-110) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA		13,300
1	DE RIAZA (N-110) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	13,300
SG-114 DE CRUCE CON SG-112 A CENTRO INVERNAL DE LA PINILLA		5,600
1	DE CRUCE CON SG-112 A CENTRO INVERNAL DE LA PINILLA	5,600
SG-115 DE CEREZO DE ARRIBA A LA PINILLA		8,300
1	DE CEREZO DE ARRIBA A LA PINILLA	8,300
SG-203 DE CRUCE CON SG-223 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		5,300
1	DE CRUCE CON SG-223 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	5,300
SG-211 DE TABANERA LA LUENGA (CL-601) A HONTALBILLA		32,300
1	DE TABANERA LA LUENGA (CL-601) A CRUCE CON SG-222 (AGUILAFUENTE)	17,700
2	DE CRUCE CON SG-222 (AGUILAFUENTE) A HONTALBILLA	14,600
SG-211 DE CRUCE CON CL-603 A CRUCE CON SG-205		9,500
1	DE CRUCE CON CL-603 A CRUCE CON SG-205	9,500
SG-241 DE SEPÚLVEDA (SG-232) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		39,800
1	DE SEPÚLVEDA (SG-232) A CRUCE CON CL-603	23,600
2	DE CRUCE CON CL-603 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	16,200
SG-313 DE CRUCE CON CL-605 A N-110		15,000



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
1	DE CRUCE CON CL-605 A N-110	15,000
SG-322 DE CRUCE CON N-110 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA		28,150
1	DE CRUCE CON N-110 A MUÑOPEYRO	20,400
2	DE MUÑOPEYRO A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	7,750
SG-333 DE CRUCE CON CL-601 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID (SG-344)		19,300
1	DE CRUCE CON CL-601 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID (SG-344)	19,300
SG-344 DE CRUCE CON SG-333 A REMONDO		0,800
1	DE CRUCE CON SG-333 A REMONDO	0,800
SG-351 DE SANTIUSTE DE SAN JUAN BAUTISTA A CRUCE CON N-601		8,000
1	DE SANTIUSTE DE SAN JUAN BAUTISTA A CRUCE CON N-601	8,000
SG-411 DE CRUCE CON N-601 A CRUCE CON N-VI		8,600
1	DE CRUCE CON N-601 A CRUCE CON N-VI	8,600
SG-413 DE CRUCE CON N-601 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA		11,100
1	DE CRUCE CON N-601 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	11,100
SG-500 DE CRUCE CON N-VI A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA		19,600
1	DE CRUCE CON N-VI A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	19,600
SG-612 DE CRUCE CON N-110 A LÍMITE DE C.A. DE MADRID		11,900
1	DE CRUCE CON N-110 A LÍMITE DE C.A. DE MADRID	11,900
SG-615 DEL PUERTO DE NAVACERRADA, CRUCE CON CL-601, A LÍMITE DE C.A. DE MADRID		6,700
1	DEL PUERTO DE NAVACERRADA, CRUCE CON CL-601, A LÍMITE DE C.A. DE MADRID	6,700
SG-722 DE CRUCE CON N-110 A CRUCE CON SG-723		9,250
1	DE CRUCE CON N-110 A CRUCE CON SG-723	9,250
SG-723 DE CRUCE CON N-110 A OTERO DE HERREROS (N-603)		8,300
1	DE CRUCE CON N-110 A OTERO DE HERREROS (N-603)	8,300
SG-724 DE SEGOVIA A PALACIO DE RIOFRÍO A CRUCE CON N-110		9,600
1	DE SEGOVIA A PALACIO DE RIOFRÍO A CRUCE CON N-110	9,600
SG-911 DE CRUCE CON N-I A CRUCE CON N-110		8,200
1	DE CRUCE CON N-I A CRUCE CON N-110	8,200
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL		278,6
TOTAL RED SEGOVIA SIN TRAMOS RESTO DE LA RED		745,2



1.2.7 SORIA

RED BÁSICA

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
CL-101 DE ÁGREDA (N-122) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA		101,280
1	DE ÁGREDA (N-122) A ÓLVEGA	8,650
2	DE ÓLVEGA A CRUCE CON N-234	24,870
3	DE CRUCE CON N-234 A GÓMARA	9,020
4	DE GÓMARA A CRUCE CON CARRETERA DE BANIÉL-PERDICES	26,639
5	DE CRUCE CON CARRETERA DE BANIÉL-PERDICES A ALMAZÁN (N-111)	2,601
6	DE ALMAZÁN A VILLASAYAS	14,784
7	DE VILLASAYAS A BARAHONA (SO-132)	8,726
8	DE BARAHONA (SO-132) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	5,990
CL-116 DE EL BURGO DE OSMA A LÍMITE DE C.A. DE ARAGÓN		86,935
1	DE EL BURGO DE OSMA A HORTEZUELA (SO-152)	18,750
2	DE HORTEZUELA (SO-152) A CRUCE CON SO-100	2,480
3	DE CRUCE CON SO-100 A ALMAZÁN (N-111)	27,770
4	DE ALMAZÁN (N-111) A MORÓN DE ALMAZÁN	11,290
5	DE MORÓN DE ALMAZÁN A MONTEAGUDO DE LAS VICARÍAS	23,275
6	DE MONTEAGUDO DE LAS VICARÍAS A LÍMITE DE C.A. DE ARAGÓN	3,370
CL-117 DE LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS A ABEJAR		29,059
3	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS A DURUELO DE LA SIERRA	2,967
4	DE DURUELO DE LA SIERRA A MOLINOS DE DUERO (SO-820)	15,387
5	DE MOLINOS DE DUERO (SO-820) A ABEJAR	10,705
		TOTAL KMS. RED BÁSICA 217,274

RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
SO-100 DE CRUCE CON N-111 A BERLANGA DE DUERO (SO-152)		46,003
1	DE CRUCE CON N-111 A QUINTANA REDONDA (SO-115)	17,042
2	DE QUINTANA REDONDA (SO-115) A FUENTEPINILLA (SO-110)	15,680
3	DE FUENTEPINILLA (SO-110) A BERLANGA DE DUERO (SO-152)	13,281
SO-132 DE CRUCE CON N-II A CRUCE CON SO-160		62,676
1	DE CRUCE CON N-II A BARAHONA (CL-101)	28,459
2	DE BARAHONA A LA RIBA DE ESCALOTE	16,898
3	DE LA RIBA DE ESCALOTE A CRUCE CON SO-160	17,319
SO-135 DE RETORTILLO DE SORIA (SO-160) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA		37,825
1	DE RETORTILLO DE SORIA (SO-160) A MONTEJO DE TIERMES	21,420
2	DE MONTEJO DE TIERMES A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	16,405
SO-160 DE EL BURGO DE OSMA (N-122) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA		40,930
1	DE EL BURGO DE OSMA (N-122) A RECUERDA	16,950
2	DE RECUERDA A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	23,980



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
SO-340 DE ALMENAR DE SORIA (N-122) A MONTEAGUDO DE LAS VICARÍAS		38,050
1	DE ALMENAR DE SORIA (N-122) A CRUCE CON CL-101 (GÓMARA)	7,580
2	DE CRUCE CON CL-101 (GÓMARA) A SERÓN DE NÁGIMA	14,470
3	DE SERÓN DE NÁGIMA A MONTEAGUDO DE LAS VICARÍAS	16,000
SO-380 DE MATALEBRERAS (N-122) A ÓLVEGA		8,890
1	DE MATALEBRERAS (N-122) A ÓLVEGA	8,890
SO-615 DE GARRAY (N-111) A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA		48,649
1	DE GARRAY (N-111) A AUSEJO DE LA SIERRA	10,600
2	AUSEJO DE LA SIERRA - PARAJE DE RECELADA	15,800
3	PARAJE DE RECELADA - YANGUAS	13,400
4	DE YANGUAS A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA	8,849
SO-650 DE PUERTO DE ONCALA (SO-615) A SAN PEDRO MANRIQUE		13,010
1	DE PUERTO DE ONCALA (SO-615) A SAN PEDRO MANRIQUE	13,010
SO-800 DE TOLEDILLO (N-234) A EL ROYO (SO-820)		14,746
1	DE TOLEDILLO (N-234) A EL ROYO (SO-820)	14,746
SO-820 DE CRUCE CON N-111 A MOLINOS DE DUERO		37,920
1	DE CRUCE CON N-111 A EL ROYO	21,600
2	EL ROYO A MOLINOS DE DUERO	16,320
SO-830 DE VINUESA (SO-820) A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA		31,478
1	DE VINUESA (SO-820) AL PUERTO DE SANTA INÉS	17,254
2	DEL PUERTO DE SANTA INÉS A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA	14,224
SO-920 DE BURGO DE OSMA (N-122) A SAN LEONARDO DE YAGÜE		33,935
1	DE EL BURGO DE OSMA (N-122) A VALDEMALUQUE	10,012
2	DE VALDEMALUQUE A SAN LEONARDO DE YAGÜE	23,923
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		414,112

RED COMPLEMENTARIA LOCAL

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
SO-110 DE ALMAZÁN (N-111) A CRUCE CON N-122		40,280
1	DE ALMAZÁN (N-111) A FUENTEPINILLA	22,248
2	DE FUENTEPINILLA (SO-100) A CRUCE CON N-122	18,032
SO-115 DE QUINTANA REDONDA (SO-100) A MATAMALA DE ALMAZÁN (SO-110)		15,783
1	DE QUINTANA REDONDA (SO-100) A MATAMALA DE ALMAZÁN (SO-110)	15,783
SO-152 DE HORTEZUELA (CL-116) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA		35,307
1	DE HORTEZUELA (CL-116) A CALTOJAR	14,500
2	DE CALTOJAR A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	20,807
SO-154 DE BARCONES A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA		4,252
1	DE BARCONES A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	4,252



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
SO-350 DE GÓMARA (CL-101) A LÍMITE DE C.A. DE ARAGÓN		33,865
1	DE GÓMARA (CL-101) A MIÑANA	16,700
2	DE MIÑANA A LÍMITE DE C.A. DE ARAGÓN	17,165
SO-382 DE CRUCE CON N-122 A LÍMITE DE C.A. DE ARAGÓN		14,270
1	DE CRUCE CON N-122 A LÍMITE DE C.A. DE ARAGÓN	14,270
SO-411 DE CRUCE CON N-II A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA		18,378
1	DE CRUCE CON N-II A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	18,378
SO-620 DE CRUCE CON SO-615 (LA RUBIA) A CRUCE CON N-111		8,457
1	DE CRUCE CON SO-615 (LA RUBIA) A CRUCE CON N-111	8,457
SO-630 DE CRUCE CON SO-615 A CRUCE CON N-122		46,010
1	DE CRUCE CON SO-615 A SAN PEDRO MANRIQUE (SO-650)	11,300
2	DE SAN PEDRO MANRIQUE (SO-650) A MAGAÑA	19,300
3	DE MAGAÑA A CRUCE CON N-122	15,410
SO-810 DE CRUCE CON N-234 A CRUCE CON SO-820		12,177
1	DE CRUCE CON N-234 A CRUCE CON SO-820	12,177
SO-910 DE CRUCE CON N-122 A CRUCE CON N-234 (ABEJAR)		12,364
1	DE CRUCE CON N-122 A CRUCE CON N-234 (ABEJAR)	12,364
SO-934 DE SAN LEONARDO DE YAGÜE (SO-920) A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS		31,195
1	DE SAN LEONARDO DE YAGÜE (SO-920) A GUIJOSA	18,460
2	DE GUIJOSA A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	12,735
	TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL	272,338
TOTAL RED SORIA SIN TRAMOS RESTO DE LA RED		903,724



1.2.8 VALLADOLID

RED BÁSICA

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
A-601	DE VALLADOLID A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	39,400
1	DE VALLADOLID A VA-300 (AUTOVÍA)	13,100
2	DE VA-300 (AUTOVÍA) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	26,300
CL-600	DE SIMANCAS A TUDELA DE DUERO (N-122)	26,800
	DE SIMANCAS A CL-610	5,000
	DE CL-610 A BOECILLO	8,500
	DE BOECILLO A TUDELA DE DUERO (N-122)	13,300
CL-602	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	85,961
2	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA A ALAEJOS (N-620)	19,726
3	DE ALAEJOS (N-620) A MEDINA DEL CAMPO	26,487
4	DE MEDINA DEL CAMPO A OLMEDO	20,740
5	DE OLMEDO A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	19,008
CL-610	DE VALLADOLID A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	62,529
1	DE VALLADOLID A PUENTEDUERO, CRUCE CON CL-600	8,800
2	DE PUENTEDUERO, CRUCE CON CL-600, A SERRADA, CRUCE CON VA-405	15,800
3	DE SERRADA (VA-405) A MEDINA DEL CAMPO	17,400
4	DE MEDINA DEL CAMPO A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	20,529
CL-612	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	36,836
2	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA A CRUCE CON N-601 (MEDINA DE RIOSECO)	14,800
3	DE CRUCE CON N-601 (MEDINA DE RIOSECO) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	22,036
CL-621	DE MAYORGA DE CAMPOS (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	8,600
1	DE MAYORGA DE CAMPOS (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	8,600
	TOTAL KMS. RED BÁSICA	260,126

RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
VA-103	DE CRUCE CON N-620 A ESGUEVILLAS DE ESGUEVA, CRUCE CON VA-140	13,500
1	DE CRUCE CON N-620 A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	8,300
2	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA A ESGUEVILLAS DE ESGUEVA, CRUCE CON VA-140	5,200
VA-113	DE VALLADOLID A N-620	12,125
1	DE VALLADOLID A N-620	12,125
VA-130	DE CRUCE CON N-122 A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	1,400
1	DE CRUCE CON N-122 A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	1,400
VA-140	DE VALLADOLID A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	53,400



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
1	DE VALLADOLID A VA-103	30,250
2	DE CRUCE CON VA-103 A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	23,150
VA-223 DE PEÑAFIEL A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA		19,861
1	DE PEÑAFIEL A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	19,861
VA-301 DE ARRABAL DE PORTILLO (CL-601) A MOJADOS (N-601)		8,500
1	DE ARRABAL DE PORTILLO (CL-601) A MOJADOS (N-601)	8,500
VA-343 DE CRUCE CON N-601 A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA		2,284
1	DE CRUCE CON N-601 A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	2,284
VA-404 DE MEDINA DEL CAMPO A MOJADOS (N-601)		26,700
1	DE MEDINA DEL CAMPO A MATAPOZUELOS	16,100
2	DE MATAPOZUELOS A MOJADOS (N-601)	10,600
VA-405 DE TORDESILLAS A OLMEDO		37,446
1	DE TORDESILLAS A MATAPOZUELOS	21,000
2	DE MATAPOZUELOS A OLMEDO	16,446
VA-410 DE OLMEDO (CL-112) A ATAQUINES (N-VI)		16,535
1	DE OLMEDO (CL-112) A ATAQUINES (N-VI)	16,535
VA-505 DE MEDINA DE RIOSECO A VILLARDEFRADES (N-VI)		25,075
1	DE MEDINA DE RIOSECO A VILLARDEFRADES (N-VI)	25,075
VA-514 DE ZARATÁN (N-601) A TORRELOBATÓN (VA-515)		24,200
1	DE ZARATÁN (N-601) A TORRELOBATÓN (VA-515)	24,200
VA-515 DE TORDESILLAS A MEDINA DE RIOSECO (N-601)		44,100
1	DE TORDESILLAS A TORRELOBATÓN (VA-514)	17,200
2	DE TORRELOBATÓN A CASTROMONTE (VA-510)	14,400
3	DE CASTROMONTE (VA-510) A MEDINA DE RIOSECO (N-601)	12,500
VA-602 DE CRUCE CON N-620 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		6,316
1	DE CRUCE CON N-620 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	6,316
VA-705 DE VILLARDEFRADES A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		15,100
1	DE VILLARDEFRADES A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	15,100
VA-801 DE ATAQUINES (N-VI) A ALAEJOS (N-620)		41,601
1	DE ATAQUINES (N-VI) A CRUCE CON CL-610 (FUENTE EL SOL)	10,417
2	DE CRUCE CON CL-610 (FUENTE EL SOL) A CRUCE CON VA-800 (CASTREJÓN)	22,106
3	DE CRUCE CON VA-800 (CASTREJÓN) A ALAEJOS (N-620)	9,078
VA-905 DE MEDINA DE RIOSECO (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		28,500
1	DE MEDINA DE RIOSECO (N-601) A VILLALÓN DE CAMPOS (N-610)	21,400
2	DE VILLALÓN DE CAMPOS (N-610) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	7,100
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		376,643

RED COMPLEMENTARIA LOCAL

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
VA-101 DE PEÑAFIEL (N-122) A ESGUEVILLAS DE ESGUEVA (VA-140)		30,700
1	DE PEÑAFIEL (N-122) A VILLAFUERTE	26,690
2	DE VILLAFUERTE A ESGUEVILLAS DE ESGUEVA (VA-140)	4,010
VA-102 DE VALORIA LA BUENA (VA-103) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		3,100
1	DE VALORIA LA BUENA (VA-103) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	3,100
VA-104 DE QUINTANILLA DE ONÉSIMO (N-122) A VILLAFUERTE		16,200
1	DE QUINTANILLA DE ONÉSIMO (N-122) A VILLAFUERTE	16,200
VA-110 DE CRUCE CON VA-140 A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		5,500
1	DE CRUCE CON VA-140 A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	5,500
VA-134 DE VALDEARCOS DE LA VEGA A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS		2,900
1	DE VALDEARCOS DE LA VEGA A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	2,900
VA-200 DE ALDEAMAYOR DE SAN MARTÍN (CL-601) A CRUCE CON CL-600		6,700
1	DE ALDEAMAYOR DE SAN MARTÍN (CL-601) A CRUCE CON CL-600	6,700
VA-203 DE QUINTANILLA DE ONÉSIMO (N-122) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA		23,000
1	DE QUINTANILLA DE ONÉSIMO (N-122) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	23,000
VA-210 DE PEÑAFIEL (VA-223) A COGECES DEL MONTE (VA-203)		19,300
1	DE PEÑAFIEL (VA-223) A COGECES DEL MONTE (VA-203)	19,300
VA-211 DE CASTRILLO DE DUERO A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS		1,800
1	DE CASTRILLO DE DUERO A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	1,800
VA-241 DE PEÑAFIEL A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA		13,300
1	DE PEÑAFIEL A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	13,300
VA-302 DE MOJADOS A ALDEAMAYOR DE SAN MARTÍN (CL-601)		9,300
1	DE MOJADOS A ALDEAMAYOR DE SAN MARTÍN (CL-601)	9,300
VA-303 DE CRUCE CON N-601 A ARRABAL DE PORTILLO (VA-301)		6,800
1	DE CRUCE CON N-601 A ARRABAL DE PORTILLO (VA-301)	6,800
VA-333 DE ÍSCAR (CL-602) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA		0,900
1	DE ÍSCAR (CL-602) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	0,900
VA-504 DE CRUCE CON N-601 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		14,000
1	DE CRUCE CON N-601 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	14,000
VA-510 DE LA MUDARRA (N-601) A CASTROMONTE (VA-515)		8,200
1	DE LA MUDARRA (N-601) A CASTROMONTE (VA-515)	8,200
VA-511 DE CASTROMONTE (VA-515) A VILLABRÁGIMA (VA-505)		8,000
1	DE CASTROMONTE (VA-515) A VILLABRÁGIMA (VA-505)	8,000
VA-524 DE TORDEHUMOS (VA-505) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		21,683



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
1	DE TORDEHUMOS (VA-505) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	21,683
VA-541 DE BECILLA DE VALDERADUEY (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN		13,900
1	DE BECILLA DE VALDERADUEY (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	13,900
VA-542 DE MAYORGA (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN		10,598
1	DE MAYORGA (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	10,598
VA-610 DE CRUCE CON N-620 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		24,305
1	DE CRUCE CON N-620 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	24,305
VA-714 DE CRUCE CON N-VI A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		7,800
1	DE CRUCE CON N-VI A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	7,800
VA-800 DE NAVA DEL REY (CL-602) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA		23,994
1	DE NAVA DEL REY (CL-602) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	23,994
VA-900 DE VALLADOLID (N-620) A N-620		32,900
1	DE VALLADOLID (N-620) A CIGALES	16,400
2	DE CIGALES A N-620	16,500
VA-904 DE TRIGUEROS DEL VALLE (VA-900) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		8,700
1	DE TRIGUEROS DEL VALLE (VA-900) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	8,700
VA-912 DE MUCIENTES A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		24,800
1	DE MUCIENTES A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	24,800
VA-913 DE MEDINA DE RIOSECO (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		7,200
1	DE MEDINA DE RIOSECO (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	7,200
VA-920 DE MEDINA DE RIOSECO (N-601) A CRUCE CON N-610		22,274
1	DE MEDINA DE RIOSECO (N-601) A CRUCE CON N-610	22,274
VA-924 DE VILLALÓN DE CAMPOS (VA-905) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		9,500
1	DE VILLALÓN DE CAMPOS (VA-905) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	9,500
VA-931 DE BECILLA DE VALDERADUEY (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		24,074
1	DE BECILLA DE VALDERADUEY (N-601) A CRUCE CON VA-932	9,100
2	DE CRUCE CON VA-932 A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	14,974
VA-932 DE VILLALÓN DE CAMPOS (N-610) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN		21,790
1	DE VILLALÓN DE CAMPOS (N-610) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	21,790
VA-941 DE MAYORGA (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN		21,276
1	DE MAYORGA (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	21,276
VA-943 DE MONTEALEGRE (VA-912) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		5,200
1	DE MONTEALEGRE (VA-912) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	5,200
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL		449,694
TOTAL RED VALLADOLID SIN TRAMOS RESTO DE LA RED		1.086,463



1.2.9 ZAMORA

RED BÁSICA

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
CL-527 DE ZAMORA A LA FRONTERA CON PORTUGAL		72,210
1	DE ZAMORA A PERERUELA	15,470
2	DE PERERUELA A BERMILLO DE SAYAGO	20,385
3	DE BERMILLO DE SAYAGO A CRUCE CON ZA-315	19,018
4	DE CRUCE CON ZA-315 A LA FRONTERA CON PORTUGAL	17,337
CL-602 DE TORO (N-122) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		10,270
1	DE TORO (N-122) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	10,270
CL-605 DE LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA A ZAMORA		60,150
6	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA A FUENTESAÚCO	22,170
7	DE FUENTESAÚCO A EL PIÑERO (ZA-611)	17,740
8	DE EL PIÑERO (ZA-611) A ZAMORA	20,240
CL-612 DE LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A ZAMORA		59,725
8	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A VILLALPANDO	10,495
10	DE VILLALPANDO A CASTRONUEVO (ZA-714)	20,026
12	DE CASTRONUEVO (ZA-714) A ZAMORA	29,204
	TOTAL KMS. RED BÁSICA	202,355

RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
ZA-100 DE SANTOVENA (N-630) A TÁBARA (N-631)		36,712
1	DE SANTOVENA (N-630) A MORALES DE VALVERDE	20,538
2	DE MORALES DE VALVERDE A TÁBARA (N-631)	16,174
ZA-104 DE PUEBLA DE SANABRIA (N-525) A MONCABRIL (LAGO DE SANABRIA)		16,220
1	DE PUEBLA DE SANABRIA (N-525) A MONCABRIL (LAGO DE SANABRIA)	16,220
ZA-105 DE CAMARZANA DE TERA (N-525) A CRUCE CON N-631		10,300
1	DE CAMARZANA DE TERA (N-525) A CRUCE CON N-631	10,300
ZA-110 DE CAMARZANA DE TERA (N-525) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN		18,700
1	DE CAMARZANA DE TERA (N-525) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	18,700
ZA-125 DE LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN A PALACIOS DE SANABRIA, CRUCE CON N-525		33,500
1	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN A ESPADEÑO	14,700
2	DE ESPADEÑO A PALACIOS DE SANABRIA, CRUCE CON N-525	18,800
ZA-302 DE EL CUBO DE LA TIERRA DEL VINO (N-630) A CRUCE CON CL-527 (BERMILLO DE SAYAGO)		37,150
1	DE EL CUBO DE LA TIERRA DEL VINO (N-630) A FRESNO DE SAYAGO	24,488
2	DE FRESNO DE SAYAGO A CRUCE CON CL-527 (BERMILLO DE SAYAGO)	12,662

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
ZA-305 DE CRUCE CON N-630 A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA		41,765
1	DE CRUCE CON N-630 A PEÑAUSENDE (ZA-302)	24,100
2	DE PEÑAUSENDE (ZA-302) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	17,665
ZA-311 DE MORALINA LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA		30,250
1	DE MORALINA A BERMILLO DE SAYAGO	13,050
2	DE BERMILLO DE SAYAGO A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	17,200
ZA-315 DE CRUCE CON CL-527 A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA		6,500
1	DE CRUCE CON CL-527 A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	6,500
ZA-324 DE RICOBAYO (N-122) A LA FRONTERA CON PORTUGAL		28,885
1	DE RICOBAYO (N-122) A ZA-311 (MORALINA)	17,000
2	DE CRUCE CON ZA-311 (MORALINA) A LA FRONTERA CON PORTUGAL	11,885
ZA-325 DE CRUCE CON ZA-305 A POLÍGONO DE LOS LLANOS (ZA-330)		1,800
1	DE CRUCE CON ZA-305 A POLÍGONO DE LOS LLANOS (ZA-330)	1,800
ZA-330 DE CRUCE CON CL-527 A PUEBLICA DE CAMPEÁN, CRUCE CON ZA-306		9,200
1	DE CRUCE CON CL-527 A PUEBLICA DE CAMPEÁN, CRUCE CON ZA-306	9,200
ZA-512 DE VILLALPANDO (CL-612) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN		18,790
1	DE VILLALPANDO (CL-612) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	18,790
ZA-602 DE EL CUBO DE LA TIERRA DEL VINO A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		38,600
1	DE EL CUBO DE LA TIERRA DEL VINO A CL-605 (FUENTESAÚCO)	19,000
2	DE CRUCE CON CL-605 (FUENTESAÚCO) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	19,600
ZA-605 DE TODO (CL-602) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA		37,600
1	DE TORO (CL-602) A CRUCE CON ZA-601 (LA BÓVEDA DE TORO)	19,200
2	DE CRUCE CON ZA-604 (LA BÓVEDA DE TORO) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	18,400
ZA-705 DE TORO (N-122) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		11,800
1	DE TORO (N-122) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	11,800
ZA-711 DE CRUCE CON N-122 A CL-612		9,900
1	DE CRUCE CON N-122 A CL-612	9,900
ZA-715 DE VILLALPANDO (N-VI) A VILLAFÁFILA		15,700
1	DE VILLALPANDO (N-VI) A VILLAFÁFILA	15,700
ZA-912 DE CRUCE CON N-631 A CRUCE CON N-122 (ALCAÑICES)		41,700
1	DE CRUCE CON N-631 A SAN PEDRO DE LAS HERRERÍAS	18,815
2	DE SAN PEDRO DE LAS HERRERÍAS A CRUCE CON N-122 (ALCAÑICES)	22,885
ZA-925 DE PUEBLA DE SANABRIA (N-525) A CALABOR, FRONTERA CON PORTUGAL		22,581
1	DE PUEBLA DE SANABRIA (N-525) A CALABOR, FRONTERA CON PORTUGAL	22,581
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		467,653

RED COMPLEMENTARIA LOCAL

TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
ZA-101 DE PÍAS (ZA-102) A BARJACOBA		3,400
1	DE PÍAS (ZA-102) A BARJACOBA	3,400
ZA-102 DE LÍMITE DE C.A. DE GALICIA (N-525) A PORTO		28,356
1	DE LÍMITE DE C.A. DE GALICIA (N-525) A CRUCE CON ZA-101	7,870
2	DE CRUCE CON ZA-101 A DE LÍMITE DE C.A. DE GALICIA	11,066
3	DE LÍMITE DE C.A. DE GALICIA A PORTO	9,420
ZA-103 DE CRUCE CON ZA-104 A CRUCE CON CASAYO		16,793
1	DE CRUCE CON ZA-104 A CRUCE CON CASAYO	16,793
ZA-106 DE CRUCE CON N-525 A LÍMITE DE COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA		16,900
1	DE CRUCE CON N-525 A LÍMITE DE COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA	16,900
ZA-111 DE RIONEGRO DEL PUENTE (N-525) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN		18,900
1	DE RIONEGRO DEL PUENTE (N-525) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	18,900
ZA-123 DE CRUCE CON N-630 A TÁBARA		19,900
1	DE CRUCE CON N-630 A TÁBARA	19,900
ZA-306 DE PUEBLICA DE CAMPEÁN (ZA-320) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA		33,500
1	DE PUEBLICA DE CAMPEÁN (ZA-320) A CRUCE CON ZA-302	15,100
2	DE CRUCE CON ZA-302 A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	18,400
ZA-316 DE FERMOSELLE A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA		6,000
1	DE FERMOSELLE A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	6,000
ZA-320 DE PUEBLICA DE CAMPEÁN (ZA-320) A CARBELLINO		34,745
1	DE PUEBLICA DE CAMPEÁN (ZA-320) A FRESNO DE SAYAGO (ZA-302)	16,150
2	DE FRESNO DE SAYAGO (ZA-302) A ALMEIDA (ZA-311)	10,656
3	DE ALMEIDA (ZA-311) A CARBELLINO	7,939
ZA-321 DE CRUCE CON N-122 A MORALINA		17,200
1	DE CRUCE CON N-122 A MORALINA	17,200
ZA-504 DE VILLAMAYOR DE CAMPOS A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		10,525
1	DE VILLAMAYOR DE CAMPOS A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	10,525
ZA-510 DE FUENTES DE ROPEL A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN		7,000
1	DE FUENTES DE ROPEL A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	7,000
ZA-513 DE FUENTES DE ROPEL A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN		8,300
1	DE FUENTES DE ROPEL A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	8,300
ZA-524 DE LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		11,617
1	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	11,617
ZA-604 DE LA BÓVEDA DE TODO (ZA-605) A CAÑIZAL (CL-605)		19,170



TRAMO	DENOMINACIÓN	LONGITUD
1	DE LA BÓVEDA DE TORO (ZA-605) A CRUCE CON ZA-602	10,070
2	DE CRUCE CON ZA-602 A CAÑIZAL (CL-605)	9,100
ZA-610 DE CRUCE CON CL-605 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		39,670
1	DE CRUCE CON CL-605 A VENIALBO	20,255
2	DE VENIALBO A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	19,415
ZA-611 DE CRUCE CON CL-602 A ZA-602		37,700
1	DE CRUCE CON CL-602 A VENIALBO	18,000
2	DE VENIALBO A ZA-602	19,700
ZA-623 DE MORALEJA DEL VINO A CASASECA DE LAS CHANAS		3,500
1	DE MORALEJA DEL VINO A CASASECA DE LAS CHANAS	3,500
ZA-624 DE CRUCE CON N-630 A PONTEJOS		5,500
1	DE CRUCE CON N-630 A PONTEJOS	5,500
ZA-633 DE CRUCE CON CL-602 A CRUCE CON N-122 POR TORO		4,000
1	DE CRUCE CON CL-602 A CRUCE CON N-122 POR TORO	4,000
ZA-702 DE CRUCE CON N-630 A CASTRONUEVO (CL-612)		20,780
1	DE CRUCE CON N-630 A CASTRONUEVO (CL-612)	20,780
ZA-712 DE CRUCE CON ZA-705 A VILLARDONDIEGO		4,300
1	DE CRUCE CON ZA-705 A VILLARDONDIEGO	4,300
ZA-713 DE CRUCE CON N-122 (TORO) A CASTRONUEVO (ZA-714)		25,300
1	DE CRUCE CON N-122 (TORO) A CASTRONUEVO (ZA-714)	25,300
ZA-714 DE RIEGO DEL CAMINO A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		38,882
1	DE RIEGO DEL CAMINO A ARQUILLINOS	13,700
2	DE ARQUILLINOS A CASTRONUEVO	9,660
3	DE CASTRONUEVO A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	15,522
ZA-902 DE TÁBARA (N-631) A FONFRÍA (N-122)		35,948
1	DE TÁBARA (N-631) A SAN MARTÍN DE TÁBARA	10,966
2	DE SAN MARTÍN DE TÁBARA A FONFRÍA (N-122)	24,982
ZA-921 DE PUEBLA DE SANABRIA (ZA-925) A RIHONOR DE CASTILLA, FRONTERA CON PORTUGAL		15,300
1	DE PUEBLA DE SANABRIA (ZA-925) A RIHONOR DE CASTILLA, FRONTERA CON PORTUGAL	15,300
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL		483,186
TOTAL RED ZAMORA SIN TRAMOS RESTO DE LA RED		1.153,194

ANEJO 2: Actuaciones Programadas



**Junta de
Castilla y León**
Consejería de Fomento

ÁVILA

1. INVERSIONES EN ÁVILA

1.1. PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN

1.1.1. Acondicionamiento

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
AV-922	Mombeltrán-Pedro Bernardo	25,0	Accidentado	<2.000	0,480	12,00
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS		25,0				12,00

1.1.2. Mejoras

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
AV-104	Piedrahita (AV-102) - L.P. Salamanca	9,7	Llano	>1000	0,250	2,43
AV-105	Arevalillo (CL-510) - L.P. Salamanca	20,2	Ondulado	500-1000	0,250	5,05
AV-114	San Pedro del Arroyo - Muñico	17,3	Llano	<500	0,150	2,60
AV-120	Muñana (N-110) Muñico (AV-110)	19,7	Ondulado	<500	0,180	3,55
AV-500	Urraca Miguel - L.P. Segovia	10,5	Ondulado	500-1000	0,250	2,63
AV-501	Navalperal de Pinares - Sta. Mª del Cubillo	26,0	Accidentado	<500	0,200	5,20
AV-503	Canteras Cuadrado - Cebreros	35,6	Accidentado	<500	0,200	7,12
AV-504	Cebreros-N-403(Presa del Burguillo)	8,6	Ondulado	<500	0,180	1,55
AV-900	Intersección Riofrio - Navalmoral	17,1	Accidentado	500-1000	0,300	5,13
AV-901	Burgohondo - Casavieja	43,8	Accidentado	<500	0,200	8,76
AV-903	Burgohondo - AV-905	6,9	Ondulado	<500	0,180	1,24
AV-911	AV-915 - L.P. Madrid (cenicientos)	1,6	Llano	500-1000	0,200	0,32
AV-913	Burgohondo - AV-922	32,0	Accidentado	<500	0,200	6,40
AV-915	Sotillo de la Adrada - L.P. Toledo	14,1	Llano	500-1000	0,200	2,82

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
AV-924	Arenas de San Pedro - Poyales del Hoyo	10,0	Accidentado	500-1000	0,300	3,00
AV-930	La Adrada - L.P. Toledo	7,6	Llano	<500	0,150	1,14
AV-932	Piedrahita (N-110) - Intersección AV-941	27,8	accidentado	<500	0,200	5,56
AV-933	Muñana (N-110) - N-502	7,6	Ondulado	<500	0,180	1,37
AV-104	Piedrahita (AV-102) - L.P. Salamanca	9,7	Llano	>1000	0,250	2,43
AV-105	Arevalillo (CL-510) - L.P. Salamanca	20,2	Ondulado	500-1000	0,250	5,05
AV-114	San Pedro del Arroyo - Muñico	17,3	Llano	<500	0,150	2,60
AV-120	Muñana (N-110) Muñico (AV-110)	19,7	Ondulado	<500	0,180	3,55
AV-500	Urraca Miguel - L.P. Segovia	10,5	Ondulado	500-1000	0,250	2,63
AV-501	Navalperal de Pinares - Sta. M ^a del Cubillo	26,0	Accidentado	<500	0,200	5,20
TOTAL MEJORAS		316,1				65,87

1.1.3. Variantes de población

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-501	Lanzahita	2,5	Ondulado	>2000	2,750	6,88
AV-104	Santa María del Berrocal	2,5	Llano	<2000	2,000	5,00
AV-804	Cardeñosa	2,5	Ondulado	<2000	2,750	6,88
CL-605	Arévalo	2,5	Llano	>2000	2,000	5,00
CL-605	Aldeaseca	2,5	Llano	>2000	2,000	5,00
CL-605	Barromán	2,5	Llano	>2000	2,000	5,00
TOTAL VARIANTES		15,0				33,76

1.1.4. Autovías

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-501	Santa María del Tietar- Piedralaves	15,0	Ondulado	>2000	3,500	52,50
-	Ávila – A-6	30,0	Llano	> 2000	2,500	75,00
TOTAL AUTOVIAS		45,0				127,50

1.1.5. Desdoblamientos y accesos a ciudades

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-505	Acceso a Ávila	4,0	Llano	>2000	2,000	8,00
TOTAL DESDOBLAMIENTOS		4,0				8,00

1.2. PROGRAMA DE CONSERVACIÓN

1.2.1. Refuerzos

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-501	Limite C.A. Madrid - Limite C.A. Extremadura (Cáceres)	80,8	>8	T-32	0,150	12,1
CL-505	Avila-Limite C.A. Madrid	40,3	>8	T-32	0,150	6,1
CL-507	Sanchidrián (A-6) - S. Pedro dl A. (N- 501)	26,6	>8	T-32	0,150	4,00
CL-510	L.P. Salamanca - Piedrahita (N-110)	18,9	8	T-32	0,125	2,36
CL-605	L.P. Ávila - L.P. Salamanca	42,1	8	T-32	0,125	6,03
CL-610	L.P. Valladolid - L.P. Salamanca	18,4	8	T-2	0,200	3,68
AV-100	De N-110 - L.P. Salamanca	17,2	7	T-4	0,100	1,72
AV-102	De N-110 (Piedrahita) - L.P. Salamanca	13,2	8	T-32	0,125	1,65

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
AV-110	De N-501 (Ávila) - AV-105	52,2	8	T-4	0,115	6,0
AV-413	Arévalo - L.P. Segovia	1,5	7	T-4	0,100	0,15
AV-500	Ávila - Urraca Miguel	12,0	7	T-4	0,100	1,20
AV-502	Navalperal de Pinares - N-403(Límite C.A. Madrid)	32,0	7	T-4	0,100	3,2
AV-503	CL-505 – Canteras Cuadrado	3,9	7	T-32	0,115	0,45
AV-512	Cebreros - El Tiemblo	7,2	8	T-4	0,115	0,83
AV-561	Hoyo de Pinares - L.C.A Madrid	12,3	7	T-4	0,100	1,23
AV-562	Cebreros (aV-502) - Límite C.A. Madrid	14,3	8	T-4	0,115	1,64
AV-800	N-501-CL-605 (Villanueva del Aceral)	26,1	8	T-32	0,125	3,26
AV-804	Ávila (N-501) - Arévalo	44,9	7	T-32	0,115	5,17
AV-810	Arévalo - N-006	1,4	>8	T-2	0,250	0,35
AV-900	Ávila (N-403) - Intersección Riofrío	10,2	8	T-4	0,115	1,17
AV-900	AV-905 (Navalmoral) - AV-902 (Burgohondo)	7,5	7	T-4	0,100	0,75
AV-902	Burgohondo – Cruce con N-403	20,6	7	T-4	0,100	2,06
AV-904	N-403 a CL-501	3,0	8	T-4	0,115	0,35
AV-905	Venta del Obispo (N-502)-El Barraco	46,9	7	T-4	0,100	4,69
AV-910	Candeleda - L.C.A. Castilla La Mancha	7,3	7	T-4	0,100	0,73
AV-922	Pedro Bernardo - Límite C.A. Castilla - La Mancha (Toledo)	10,6	8	T-4	0,115	1,22
AV-923	N-502 - Arenas de San Pedro	6,3	7	T-4	0,100	0,63
AV-924	Poyales del Hoyo - Candeleda	10,0	7	T-4	0,100	1,00
AV-925	Ramacastañas - Arenas de San Pedro	4,7	>8	T-32	0,150	0,71
AV-941	N-502 - N-110 (El Barco)	52,3	7	T-4	0,100	5,23
TOTAL REFUERZOS		644,7				79,66

1.2.2. Otros programas de conservación

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
CONSERVACIÓN CONTRATADA	36
SEGURIDAD VIAL	24
CONSERVACIÓN DIRECTA	12,5
SEÑALIZACIÓN	10
BALIZAMIENTO	7
TOTAL	89,5

1.3. TOTAL INVERSIÓN PROVINCIA DE ÁVILA

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
MODERNIZACIÓN	247,13
CONSERVACIÓN	169,16
TOTAL	416,29

BURGOS

2. INVERSIONES EN BURGOS

2.1. PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN

2.1.1. Acondicionamiento

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-619	L. P. Palencia - Aranda	41,3	Llano	<2.000	0,300	12,39
CL-620	L.C. País Vasco - L.C. País Vasco	4,7	Ondulado	<2.000	0,360	1,69
BU-502	N-623 - N-232 (Cornudilla)	30,9	Ondulado	<2.000	0,360	11,12
BU-601	N-627 - N-623	7,0	Ondulado	<2.000	0,360	2,52
BU-622	Villalonquejar - N-627	34,0	Llano	<2.000	0,300	10,20
BU-800	Burgos - San Pedro de Cardeña - Burgos	20,5	Ondulado	>2.000	0,360	7,38
BU-825	N-234 (Salas de los Infantes) - Límite C.A. La Rioja	28,3	Ondulado	<2.000	0,360	10,19
BU-910	Santo Domingo de Silos - N-234	13,6	Accidentado	<2.000	0,480	6,53
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS		180,3				62,02

2.1.2. Mejoras

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
BU-113	Bahabón de Esgueva - Villovela de Esgueva	24,0	Llano	<500	0,150	3,60
BU-114	N-I - Villafruela	16,2	Llano	500-1.000	0,200	3,24
BU-121	Berlanga de Roa - N-122	7,3	Llano	<500	0,150	1,10
BU-122	Roa - Fuentecén	8,7	Llano	<500	0,150	1,31
BU-123	BU-122 - N-122	5,6	Llano	<500	0,150	0,84
BU-130	N-I - L.P. Valladolid	40,2	Ondulado	>1.000	0,300	12,06
BU-131	Mambrilla de Castejón - N-122	7,1	Llano	<500	0,150	1,07

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
BU-134	Roa de Duero - L.P. Valladolid	10,6	Llano	500-1.000	0,200	2,12
BU-140	Tortoles de Esgueva - L.P. Palencia	2,6	Llano	500-1.000	0,200	0,52
BU-143	N-622 - L.P. Palencia	4,3	Llano	<500	0,150	0,65
BU-200	Fuentecén - N-I	17,7	Llano	<500	0,150	2,66
BU-202	Adrada de Haza - N-I	16,7	Llano	<500	0,150	2,51
BU-210	N-122 - L.P. Segovia	7,1	Llano	<500	0,150	1,07
BU-211	Nava de Roa - L.P. Segovia	3,3	Llano	<500	0,150	0,50
BU-403	Castrillo Matajudios - L.P. Palencia	7,2	Llano	<500	0,150	1,08
BU-406	Estepar - Villanueva de Argaño	12,1	Llano	500-1.000	0,200	2,42
BU-434	Arenillas del Río Pisuerga - L.P. Palencia	3,3	Llano	<500	0,150	0,50
BU-504	BU-530 - Calzada de Bureba	27,3	Ondulado	<500	0,180	4,91
BU-514	N-623 - Covanera	16,3	Ondulado	<500	0,180	2,93
BU-532	Pedrosa de Tobalina - Barcina del Barco	13,6	Ondulado	<500	0,180	2,45
BU-542	N-629 a Espinosa de los Monteros	5,2	Accidentado	>1.000	0,360	1,87
BU-553	San Pantaleón Losa - L.C. País Vasco	5,2	Ondulado	<500	0,180	0,94
BU-554	CL-629 (Mercadillo) - Límite C.A. País Vasco (Álava)	12,1	Accidentado	500-1.000	0,300	3,63
BU-555	L.P. País Vasco - L.P. País Vasco	2,1	Ondulado	<500	0,180	0,38
BU-562	Villacomparada de Rueda - Quintanilla	15,6	Ondulado	500-1.000	0,250	3,90
BU-564	Cilleruelo de Bezana - Soncillo	4,7	Ondulado	500-1.000	0,250	1,18
BU-570	Espinosa de los Monteros - L.C. Cantabria	15,6	Ondulado	500-1.000	0,250	3,90
BU-571	Las Machorras - Portillo de la Sia	7,3	Ondulado	<500	0,180	1,31
BU-572	Las Machorras - Portillo de Lunada	8,6	Ondulado	<500	0,180	1,55
BU-574	N-623 - L.C. Cantabria	4,5	Ondulado	<500	0,180	0,81
BU-601	N-627 - Melgar de Fernamental	46,8	Llano	<500	0,150	7,02
BU-610	Sasamón - L.P. Palencia	33,6	Llano	<500	0,150	5,04
BU-611	N-623 - L.C. Cantabria	1,2	Llano	<500	0,150	0,18

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
BU-621	Villadiego (BU-601) - Quintanas de Valdelucio (N-627)	32,1	Accidentado	<500	0,200	6,42
BU-627	Villanueva de Argaño (N-120) - L.P. Palencia	43,8	Ondulado	500-1.000	0,250	10,95
BU-640	N-120 - Villadiego	15,2	Llano	<500	0,150	2,28
BU-642	Cilleruelo de Bezana (N-623) - Límite C.A. Cantabria	10,0	Ondulado	<500	0,180	1,80
BU-643	Escalada - L.C. Cantabria	10,2	Llano	<500	0,150	1,53
BU-701	Quintanapaya - Villamondar	20,9	Llano	500-1.000	0,200	4,18
BU-702	N-I - Villaescusa la Sombria	6,3	Llano	<500	0,150	0,95
BU-703	Castildepeones - Villafranca Montes de Oca	12,9	Llano	500-1.000	0,200	2,58
BU-704	Villalomez - Tosantos	7,8	Llano	<500	0,150	1,17
BU-710	Briviesca - Belorado	21,6	Ondulado	<500	0,180	3,89
BU-733	Miranda de Ebro (BU-740) - Límite C.A. La Rioja	5,1	Accidentado	>1.000	0,360	1,84
BU-735	Miranda - L.C. La Rioja	9,4	Llano	>1.000	0,250	2,35
BU-742	Treviño - L.P. Alava	8,4	Llano	500-1.000	0,200	1,68
BU-812	BU-811 - BU-811 por Villagalijo	2,4	Llano	<500	0,150	0,36
BU-814	N-120 - BU-811 por San Miguel de Pedroso	3,7	Llano	<500	0,150	0,56
BU-820	BU-813 - BU-825	31,4	Ondulado	>1.000	0,300	9,42
BU-822	Quintanar de la Sierra - L.C. Rioja	17,7	Ondulado	<500	0,180	3,19
BU-900	Lerma - BU-901	24,4	Llano	500-1.000	0,200	4,88
BU-905	Covarrubias - Hortigüela	13,2	Llano	<500	0,150	1,98
BU-912	N-I - Quemada	11,9	Llano	<500	0,150	1,79
BU-920	Gumiel de Izán - Caleruega	20,7	Llano	<500	0,150	3,11
BU-921	BU-910 - Huerta del Rey	12,3	Llano	<500	0,150	1,85
BU-923	Caleruega - La Vid	24,3	Llano	<500	0,150	3,65
BU-930	San Juan del Monte - BU-945	17,0	Llano	<500	0,150	2,55
BU-932	N-I - BU-930	8,8	Llano	<500	0,150	1,32

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
BU-934	BU-925 - L.P. Soria	10,5	Llano	<500	0,150	1,58
TOTAL MEJORAS		815,7				157,11

2.1.3. Nuevas carreteras

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-629	Conexión con N-623	3,0	Llano	>2.000	2,000	6,00
TOTAL NUEVAS CARRETERAS		3,0				6,00

2.1.4. Variantes de población

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-117	Salas de los Infantes	4,0	Llano	<2.000	2,000	8,00
CL-603	Campillo de Aranda	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
CL-603	Torregalindo	2,5	Ondulado	<2.000	2,750	6,88
CL-603	Moradillo de Roa	2,5	Ondulado	<2.000	2,750	6,88
CL-619	Tórtoles de Esgueva	2,5	Ondulado	<2.000	2,750	6,88
CL-619	Villovela de Esgueva	2,5	Ondulado	<2.000	2,750	6,88
CL-619	Olmedillo de Roa	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
CL-619	Ventosilla	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
CL-619	Villalba de Duero	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
BU-502	Poza de la Sal	2,5	Ondulado	<2.000	2,750	6,88
BU-526	Espinosa de los Monteros	2,5	Ondulado	<2.000	2,750	6,88
BU-901	Mecerreyes	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
TOTAL VARIANTES		31,5				74,28

2.1.5. Autovías

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-628	Medina de Pomar - Villarcayo	7,7	Ondulado	>2.000	3,500	26,95
TOTAL AUTOVIAS		7,7				26,95

2.1.6. Desdoblamientos y accesos a ciudades

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
BU-740	Miranda de Ebro - L.P. País Vasco	4,0	Ondulado	>2.000	2,000	8,00
TOTAL DESDOBLAMIENTOS		4,0				8,00

2.2. PROGRAMA DE CONSERVACIÓN

2.2.1. Refuerzos

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
A-231	L.P. Palencia - Burgos	47,3	2 x >8	T2	0,500	23,65
CL-117	Salas de los Infantes - Quintanar de la Sierra	24,3	8	T31	0,150	3,65
CL-117	Quintanar de la Sierra - L.P. Soria	8,7	8	T32	0,125	1,09
CL-127	Puebla de Arganzón (N-I) - Obecuri (Límite de C.A. País Vasco)	33,0	8	T4	0,115	3,79
CL-603	Aranda de Duero (N-I) - L.P. Segovia	20,5	8	T31	0,150	3,08
CL-628	Medina de Pomar - Villarcayo	7,7	10	T2	0,250	1,93
CL-629	Sotopalacios (N-623) - N-232	52,3	>8	T32	0,150	7,85
CL-629	N-232 - L. P. País Vasco	46,7	>8	T31	0,180	8,41
CL-630	N-623 - Límite C.A. Cantabria	2,8	8	T32	0,125	0,35

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-632	Briviesca - Cornudilla	19,5	>8	T2	0,250	4,88
BU-101	N-622 (Villahoz) - N-620	18,8	8	T4	0,115	2,16
BU-120	N-122 - Roa de Duero	15,5	8	T32	0,125	1,94
BU-400	N-120 (Melgar de Fernamental) - N-620	31,3	8	T4	0,115	3,60
BU-404	Villasandino (N-120) - Castrojeriz (BU-400)	10,7	7	T4	0,100	1,07
BU-405	BU-400 (Castrojeriz) - L.P. Palencia	11,7	7	T4	0,100	1,17
BU-520	Quintana Martín Galíndez (BU-530) - Frías (BU-504)	6,9	7	T4	0,100	0,69
BU-525	N-I - Límite C.A. País Vasco	11,8	8	T4	0,115	1,36
BU-526	Espinosa de los Monteros - BU-562	8,8	7	T31	0,135	1,19
BU-526	BU-562 - Soncillo (N-232)	20,4	7	T4	0,100	2,04
BU-530	Trespaderne - BU-532	14,7	7	T32	0,115	1,69
BU-530	BU-532 - Límite C.A. País Vasco (Alava)	8,7	7	T4	0,100	0,87
BU-535	Miranda de Ebro - Límite C.A. del País Vasco	3,1	7	T2	0,185	0,57
BU-550	Trespaderne (BU-530) - Límite C.A. País Vasco (Álava)	44,5	8	T32	0,125	5,56
BU-551	BU-550 - Medina de Pomar	18,8	8	T4	0,115	2,16
BU-552	Berberana - BU-550	15,6	6	T4	0,090	1,40
BU-552	BU-550 - N-629 (El Ribero)	26,5	7	T4	0,100	2,65
BU-556	Límite C.A. País Vasco - Límite C.A. País Vasco por Berberana	7,7	8	T4	0,115	0,89
BU-561	CL-629 (Villarcayo) - BU-525 (Santelices)	20,2	7	T4	0,100	2,02
BU-600	Acceso polígono Villalonquejar desde la A-231	2,3	2X 8	T2	0,500	1,15
BU-730	Miranda de Ebro (N-I) - Límite C.A. La Rioja	10,1	7	T4	0,100	1,01
BU-740	Miranda de Ebro - L.P. País Vasco	4,0	8	T2	0,200	0,80
BU-744	CL-741 (Cucho) - Límite C.A. País Vasco	3,8	7	T4	0,100	0,38

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
BU-750	Límite C.A. País Vasco (Puerto Vitoria) - CL-127	7,2	8	T32	0,125	0,90
BU-750	CL-127 - Límite C.A. País Vasco (Moraza)	7,4	8	T4	0,115	0,85
BU-811	N-120 a Límite C.A. La Rioja	21,9	8	T4	0,115	2,52
BU-813	BU-811 - B-820	13,9	7	T4	0,100	1,39
BU-820	N-120 (Ibeas de Juarros) - BU-813	19,8	7	T32	0,115	2,28
BU-901	Cruce N-234 (Cuevas de S. Clemente) - BU-910 (Sto. Domingo de Silos)	29,3	8	T4	0,115	3,37
BU-904	Lerma - Covarrubias	21,8	7	T4	0,100	2,18
BU-910	Aranda de Duero - BU-900 (Santo Domingo de Silos)	42,8	7	T4	0,100	4,28
BU-925	Aranda de Duero - BU-921 (La Gallega)	52,9	8	T32	0,125	6,62
BU-945	N-I (Fuentespina) - L.P. Segovia	12,6	8	T32	0,125	1,58
TOTAL REFUERZOS		808,3				121,02

2.2.2. Otros programas de conservación

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
CONSERVACIÓN CONTRATADA	57
SEGURIDAD VIAL	12
CONSERVACIÓN DIRECTA	36
SEÑALIZACIÓN	21
BALIZAMIENTO	11
TOTAL	146

2.3. TOTAL INVERSIÓN PROVINCIA DE BURGOS

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
MODERNIZACIÓN	334,36
CONSERVACIÓN	267,02
TOTAL	601,38

LEÓN

3. INVERSIONES EN LEÓN

3.1. PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN

3.1.1. Acondicionamiento

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-626	Puente Orugo - LE-473	15,3	Ondulado	<2.000	0,360	5,51
CL-626	LE-473 - La Magdalena	26,6	Accidentado	<2.000	0,480	12,77
CL-626	La Robla - L.P. Palencia	71,80	Ondulado	<2.000	0,360	25,85
LE-125	Castrocontigo - L. P. Zamora	5,4	Accidentado	<2.000	0,480	2,59
LE-420	Villanueva de Carrizo - La Magdalena	25,8	Ondulado	<2.000	0,360	9,29
LE-463	Bembibre - Toreno	13,7	Accidentado	<2.000	0,480	6,58
LE-512	Valderas - L.P. Zamora	5,7	Llano	<2.000	0,300	1,71
LE-715	Fresnedo - Fabero	15,5	Accidentado	<2.000	2,000	31,00
Nueva	Conexión Ponferrada - La Cabrera (LE-126)	55,0	Accidentado	<2.000	0,480	26,40
Nueva	Conexión La Cabrera (LE-126) - L.P. Zamora	23,0	Accidentado	<2.000	0,480	11,04
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS		257,8				132,74

3.1.2. Mejoras

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
LE-111	Nogarejas - L.P. Zamora	4,0	Llano	<500	0,150	0,60
LE-125	La Bañeza - Castrocontrigo	30,0	Accidentado	>1.000	0,360	10,80
LE-133	Destriana - LE-125	16,7	Accidentado	500-1.000	0,300	5,01
LE-142	Astorga - Molinaseca	50,0	Accidentado	>1.000	0,360	18,00
LE-164	Pombriego - Puente Domingo Florez	14,0	Accidentado	>1.000	0,360	5,04

CARRETERA	TRAMO	LONG.	TIPO		RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
		(Km.)	TERRENO	IMD		
LE-213	Villarente - Gradefes	23,5	Ondulado	500-1.000	0,250	5,88
LE-233	Besande - LE-234	9,0	Accidentado	<500	0,200	1,80
LE-234	Riáño - LE-215	6,3	Accidentado	>1.000	0,360	2,27
LE-315	Almuzara - L.C. Asturias	15,1	Accidentado	<500	0,200	3,02
LE-321	La Vecilla - Puerto de Vegarada	27,8	Accidentado	500-1.000	0,300	8,34
LE-333	Puebla de Lillo - Puerto de Tarna	14,4	Accidentado	500-1.000	0,300	4,32
LE-411	Villamañan - Saludes de Castroponce	24,1	Llano	500-1.000	0,200	4,82
LE-412	Villaquejida - Cebrones	21,1	Llano	<500	0,150	3,17
LE-413	Villanueva de Carrizo - N-VI	45,3	Llano	>1.000	0,250	11,33
LE-482	San Emiliano - Pinos	2,3	Accidentado	<500	0,200	0,46
LE-491	LA Vega - CL-626	2,6	Accidentado	<500	0,200	0,52
LE-524	Villaquejida - L.P. Zamora	22,0	Llano	500-1.000	0,200	4,40
LE-541	Valderas - L.P. Valladolid	5,2	Llano	<500	0,150	0,78
LE-542	Valderas - L.P. Valladolid por Gordoncillo	8,0	Llano	<500	0,150	1,20
LE-723	Ambasmestas L.C. Galicia	13,8	Ondulado	500-1.000	0,250	3,45
LE-932	Albires - LP Valladolid	1,5	Llano	<500	0,150	0,23
CV-229/7	Truchas - Corporales - Llanas de Cabrera	38,8	Accidentado	>1.000	0,360	13,97
TOTAL MEJORAS		395,5				109,41

3.1.3. Nuevas carreteras

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
Nueva Carretera y Estructura	Conexión LE-510 - N-630 (Puente S/río Esla)	6,6	Llano	<2.000	2,000	13,20
LE-440	LE-441 Montejos - N-120	4,0	Llano	<2.000	2,000	8,00
LE-482	LE-482 Pinos - L.C. Asturias	7,7	Llano	<2.000	2,000	15,40
TOTAL NUEVAS CARRETERAS		18,3				36,60

3.1.4. Variantes de población

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-621	Valencia de D. Juan	3,0	Llano	<2.000	2,000	6,00
CL-626	Cabrillanes	2,5	Accidentado	>2.000	3,000	7,50
CL-626	Huegas de Babia	2,5	Accidentado	>2.000	3,000	7,50
CL-626	Truébano	2,5	Accidentado	>2.000	3,000	7,50
CL-626	Llanos de Alba	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
CL-626	La Robla	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
CL-626	La Vecilla	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
CL-631	Corbón del Sil	2,5	Accidentado	>2.000	3,000	7,50
CL-631	Palacios del Sil	2,5	Accidentado	>2.000	3,000	7,50
CL-631	Cuevas del Sil	2,5	Accidentado	>2.000	3,000	7,50
CL-631-CL626	Rioscuro-Villablino	3,5	Accidentado	>2.000	3,000	10,50
LE-125	Herreros de Jamuz	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
LE-125	Nogarejas	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
LE-125	Castrocontrigo	3,0	Llano	>2.000	2,000	6,00
LE-142	Acebo	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
LE-164	Vega de Yeres	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
LE-164	Pombriego	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
LE-232	Almanza	3,0	Llano	<2.000	2,000	6,00
LE-420	Rioseco de Tapia	3,0	Ondulado	<2.000	2,750	8,25
LE-512	Palanquinos	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
LE-713	Cacabelos	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
TOTAL VARIANTES		55,5				131,75

3.1.5. Autovías

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-622	León - La Bañeza	41,7	Llano	>2.000	2,500	104,25
CL-626	Villablino - Piedrafita	11,9	Accidentado	>2.000	6,000	71,40
CL-626	La Magdalena - La Robla	16,0	Llano	>2.000	2,500	40,00
CL-631	Toreno - Páramo	16,6	Accidentado	>2.000	11,000	182,60
TOTAL AUTOVIAS		86,2				398,25

3.1.6. Desdoblamientos y accesos a ciudades

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-623	Nuevo acceso a León	4,0	Ondulado	>2.000	2,000	8,00
LE-142	Acceso a Ponferrada	5,0	Ondulado	>2.000	2,000	10,00
LE-311	Nuevo acceso a León	4,0	Llano	>2.000	2,000	8,00
TOTAL DESDOBLAMIENTOS		13,0				26,00

3.2. PROGRAMA DE CONSERVACIÓN

3.2.1. Refuerzos

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
A-231	Onzonilla - Sahagún	61,6	2x >8	T2	0,500	30,80
CL-613	L.P. Palencia - Sahagún (N-120)	9,5	8	T32	0,125	1,19
CL-621	L.P. Valladolid – Valencia de d. Juan	16,5	>8	T31	0,180	2,97
CL-621	Valencia de d. Juan - Hospital de Órbigo	36,5	>8	T2	0,250	9,13
CL-622	León - La Bañeza	41,7	>8	T2	0,250	10,43
CL-623	San Andres de Rabanedo - La Magdalena (CL-626)	27,0	>8	T32	0,150	4,05
CL-624	Puente Villarente - Boñar	37,4	>8	T32	0,150	5,61
CL-626	Límite C.A. Asturias - LE-493	13,0	7	T31	0,135	1,76
CL-626	LE-493 - Puente Orugo	27,9	>8	T2	0,250	6,98
CL-626	Otero - La Robla	16,0	8	T31	0,150	2,40
CL-631	Ponferrada (N-VI) - Toreno (LE-463) (Autovía)	18,3	2x >8	T2	0,500	9,15
CL-631	Cruce Páramo del Sil - Villablino (CL-626)	26,0	>8	T31	0,180	4,68
CL-635	Burón (N-625) - Límite C.A. de Asturias (Puerto de Tarna)	21,7	7	T4	0,100	2,17
LE-106	Manzanal (N-VI) - Bembibre	13,7	7	T32	0,115	1,58
LE-110	LE-125 (La Bañeza) - L.P. Zamora	17,7	8	T32	0,125	2,21
LE-114	La Bañeza (LE-125) - San Adrian del Valle	28,2	7	T32	0,115	3,24
LE-126	LE-125 (Castrocontrigo) - Límite comunidad Galicia	66,1	7	T4	0,100	6,61
LE-164	LE 126 (La Baña) - LE-164 (Pombriego)	20,2	7	T4	0,100	2,02
LE-133	Astorga (N-VI) - Destriana	15,3	7	T4	0,100	1,53
LE-211	Almanza (LE-232) - Valle de las Casas (LE-626)	13,6	7	T4	0,100	1,36
LE-215	N-621 (Boca de Hurgano) - L.P. Palencia	18,0	7	T4	0,100	1,80

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
LE-231	N-625 (Sahechores) - Almanza	15,4	8	T31	0,150	2,31
LE-232	N-120 (Sahagún) - LE-231 (Almanza)	33,9	8	T4	0,115	3,90
LE-232	LE-231 (Almanza) - Puente Almuhey (CL-626)	15,8	8	T32	0,125	1,98
LE-234	Puente Almuhey - Riaño	22,9	7	T4	0,100	2,29
LE-311	León - Robles de la Valcueva (CL-626)	25,4	8	T4	0,115	2,92
LE-315	Robles de la Valcueva (CL-626) - Cármenes (LE-312)	16,8	7	T4	0,100	1,68
LE-321	Devesa (N-621) - La Vecilla (CL-626)	17,0	7	T4	0,100	1,70
LE-331	La Vega de Boñar - Puebla de Lillo	26,8	>8	T31	0,180	4,82
LE-331	Puebla de Lillo - Límite C.A. Asturias	14,8	7	T4	0,100	1,48
LE-420	La Bañeza - Hospital de Órbigo	17,4	8	T2	0,200	3,48
LE-420	Hospital de Órbigo (N-120) - Villanueva de Carrizo (LE-441)	17,0	8	T31	0,150	2,55
LE-441	S. Andrés de Rabanedo - Villanueva de Carrizo	20,3	8	T32	0,125	2,54
LE-443	Villadangos (N-120) - Benavides de Órbigo (LE-420)	10,5	7	T32	0,115	1,21
LE-451	N-120 (Astorga) - Riello	51,4	8	T4	0,115	5,91
LE-460	N-VI (Torre del Bierzo) a CL-623	65,6	7	T4	0,100	6,56
LE-465	Acceso a la A-6 desde LE-460	5,0	7	T4	0,100	0,50
LE-473	Pola de Gordón - Pantano de Luna	22,3	7	T4	0,100	2,23
LE-481	Puente Orugo - Límite C.A. Asturias	15,9	7	T4	0,100	1,59
LE-493	La Magdalena - Rioscuro (CL-626)	53,4	7	T4	0,100	5,69
LE-495	Piedrafita - Límite C.A. Asturias	8,3	7	T4	0,100	0,83
LE-497	Caboalles - Límite C.A. Asturias	10,4	7	T4	0,100	1,04
LE-510	Valencia de D. Juan - L.P. Zamora	31,7	7	T4	0,100	3,17
LE-512	N-601 (Mansilla de las Mulas) Valencia de D. Juan	27,5	8	T32	0,125	3,44
LE-512	Valencia de D. Juan - Valderas	25,6	8	T4	0,115	2,94

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
LE-513	Valderas - L.P. Zamora	4,0	7	T4	0,100	0,40
LE-521	Matallana (N-601) - Valencia D. Juan (CL-621)	17,3	6	T4	0,090	1,56
LE-711	Ponferrada - CL-631	45,9	8	T4	0,115	5,28
LE-713	Fuentes Nuevas - Villafranca	15,3	7	T32	0,115	1,76
LE-716	Vega de Espinareda - Toreno	13,9	7	T32	0,115	1,60
LE-941	Sahagún - L.P. Valladolid	10,3	7	T4	0,100	1,03
TOTAL REFUERZOS		1223,7				190,06

3.2.2. Otros programas de conservación

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
CONSERVACIÓN CONTRATADA	48
SEGURIDAD VIAL	15
CONSERVACIÓN DIRECTA	36
SEÑALIZACIÓN	20
BALIZAMIENTO	11
TOTAL	139

3.3. TOTAL INVERSIÓN PROVINCIA DE LEÓN

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
MODERNIZACIÓN	834,75
CONSERVACIÓN	329,06
TOTAL	1.163.81

PALENCIA

4. INVERSIONES EN PALENCIA

4.1. PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN

4.1.1. Acondicionamiento

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-612	N-610 (Villamartín de Campos) - L.P. Valladolid	21,4	Llano	<2.000	0,30	6,42
CL-619	Magaz - L. P. Burgos	35,0	Llano	<2.000	0,30	10,50
CL-626	L. P León - Aguilar	68,4	Llano	<2.000	0,30	20,52
CL-627	Cervera de Pisuerga - L.C. Cantabria	29,9	Accidentado	<2.000	0,48	14,35
P-627	Herrera de Pisuerga - L.P. Burgos	3,6	Accidentado	<2.000	0,48	1,73
P-922	Villerrías de Campos - Villarramiel	13,6	Llano	<2.000	0,30	4,08
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS		171,9				57,60

4.1.2. Mejoras

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
P-101	P-110 - Cubillas de Cerrato	10,1	Llano	<500	0,15	1,52
P-110	P-102 - L.P Valladolid	36,3	Llano	<500	0,15	5,45
P-113	Castrillo de Don Juan (P-140) - CL-619	7,1	Llano	<500	0,15	1,07
P-114	Cevico Navero - Hermedes de Cerrato	5,9	Llano	<500	0,15	0,89
P-121	N-620 a Valle de Cerrato	14,6	Llano	<500	0,15	2,19
P-131	Cevico de la Torre - A-62	47,1	Llano	<500	0,15	7,07
P-140	L.P. Valladolid - L.P. Burgos	4,4	Llano	500-1.000	0,20	0,88
P-141	P-143 - Espinosa de Cerrato	9,9	Llano	<500	0,15	1,49
P-143	P-141 - L.P. Burgos	13,4	Llano	<500	0,15	2,01

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
P-211	P-210 - Resoba	4,7	Accidentado	<500	0,20	0,94
P-212	P-210 - Rebanal de las Llantas	3,9	Accidentado	<500	0,20	0,78
P-213	Salinas de Pisuerga - CL-626	5,9	Ondulado	<500	0,18	1,06
P-216	Triollo - Vidrieros	2,5	Accidentado	<500	0,20	0,50
P-217	P-210 - Cardaño de Arriba	4,8	Accidentado	<500	0,20	0,96
P-222	Olmos de Ojeda - Alar del Rey	11,4	Ondulado	500-1.000	0,25	2,85
P-223	La Puebla de Valdavia - P-222	24,6	Ondulado	<500	0,18	4,43
P-231	Villanuño de Valdavia a Herrera de Pisuerga	20,0	Ondulado	<500	0,18	3,60
P-232	N-611 a Sotobañado	16,7	Llano	<500	0,15	2,51
P-233	Sotobañado - Bascones de Ojeda	11,4	Ondulado	<500	0,18	2,05
P-240	Villasarracino a Saldaña	24,1	Ondulado	<500	0,18	4,34
P-241	Carrión de los Condes -P-240	15,1	Llano	<500	0,15	2,27
P-242	San Mamés de Campos - Bahillo	9,9	Llano	<500	0,15	1,49
P-243	P-242 a Villamorco	2,5	Llano	<500	0,15	0,38
P-244	N-120 a Villasarracino	7,4	Llano	<500	0,15	1,11
P-245	Osorno la Mayor - Villasarracino	10,7	Llano	<500	0,15	1,61
P-403	P-431 - L.P. Burgos	11,7	Llano	<500	0,15	1,76
P-411	P-405 - Torquemada	15,7	Llano	<500	0,15	2,36
P-412	Torquemada (N-620) - Astudillo (P-405)	19,5	Llano	500-1000	0,15	2,93
P-413	Quintana del Puente - P-412	5,2	Llano	<500	0,15	0,78
P-420	Amusco - P-430	5,6	Llano	<500	0,15	0,84
P-430	Frómista - P-405	19,7	Llano	<500	0,15	2,96
P-434	Frómista - L.P. Burgos	14,6	Llano	<500	0,15	2,19
P-610	Alar del Rey - L.P. Burgos	3,9	Llano	<500	0,15	0,59
P-900	Palencia - Villamuriel de Cerrato	7,6	Llano	500-1000	0,30	2,28
P-901	Ampudia - Villerías de Campos	7,8	Llano	500-1.000	0,20	1,56

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
P-903	P-901 - Dueñas	13,3	Llano	<500	0,15	2,00
P-904	Ampudia - L.P. Valladolid	7,4	Llano	<500	0,15	1,11
P-905	N-120 - Villada	13,6	Llano	<500	0,15	2,04
P-913	Villarramiel - L.P. Valladolid	14,1	Llano	<500	0,15	2,12
P-921	Torremormojón - Ampudia	4,4	Llano	<500	0,15	0,66
P-923	Villarramiel - Guaza de Campos	9,6	Llano	<500	0,15	1,44
P-924	Paredes de Nava - L.P. Valladolid	20,5	Llano	<500	0,15	3,08
P-933	Frechilla - P-953	6,1	Llano	<500	0,15	0,92
P-934	Guaza de Campos - Boadilla de Rioseco	10,3	Llano	<500	0,15	1,55
P-940	Mazariegos - Fuentes de Nava	9,2	Ondulado	500-1000	0,18	1,66
P-941	Castromocho - P-953	5,3	Llano	<500	0,15	0,80
P-943	Ampudia a L.P. Valladolid	6,3	Llano	<500	0,15	0,95
P-954	N-610 - Grijota	4,0	Llano	<500	0,15	0,60
P-960	Villaldavín - Paredes de Nava	10,4	Llano	<500	0,15	1,56
P-961	Paredes de Nava - CL-615	11,1	Llano	<500	0,15	1,67
P-963	CL-615 - Cervatos de la Cueva	15,8	Llano	<500	0,15	2,37
P-970	Frechilla - Ledigos	25,3	Llano	<500	0,15	3,80
P-972	Villada - N-120	15,2	Llano	<500	0,15	2,28
P-981	Villoldo - Santillana de Campos	24,0	Llano	<500	0,15	3,60
P-983	Amusco - Villoldo	14,0	Llano	<500	0,15	2,10
P-984	N-611 - San Cebrián de Campos	9,9	Llano	500-1.000	0,20	1,98
P-991	N-611 - CL-615	6,3	Llano	500-1.000	0,20	1,26
TOTAL MEJORAS		691,8				111,25

4.1.3. Variantes de población

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-615	Renedo de la Vega	2,5	Llano	>2.000	2,00	5,00
CL-615	Lobera de la Vega	2,5	Llano	>2.000	2,00	5,00
CL-615	Saldaña	3,0	Llano	>2.000	2,00	6,00
CL-615	Valcabadillo	2,5	Llano	<2.000	2,00	5,00
CL-619	Villaviudas	2,5	Llano	<2.000	2,00	5,00
CL-619	Baltanás	3,0	Llano	<2.000	2,00	6,00
CL-619	Cevico Navero	3,0	Llano	<2.000	2,00	6,00
CL-626	Guardo	4,0	Ondulado	>2.000	2,75	11,00
CL-626	Eras de la Peña	2,5	Llano	>2.000	2,00	5,00
CL-626	Cervera de Pisuerga	4,0	Ondulado	>2.000	2,75	11,00
CL-626	Aguilar de Campoo	2,5	Accidentado	>2.000	3,00	7,50
TOTAL VARIANTES		32,0				72,50

4.1.4. Autovías

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-613	Palencia - Paredes de Nava	15,0	Llano	> 2.000	2,50	37,50
CL-615	Palencia - Carrión	42,0	Llano	> 2.000	2,50	105,00
TOTAL AUTOVIAS		57,0				142,50

4.1.5. Desdoblamientos y accesos a ciudades

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
P-405	Palencia – Villalobón	4,0	Llano	> 2.000	2,00	8,00
TOTAL DESDOBLAMIENTOS		4,0				8,00

4.2. PROGRAMA DE CONSERVACIÓN

4.2.1. Refuerosos

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
A-231	Sahagún- Osorno	52,6	2X >8	T2	0,500	26,30
A-610	Palencia - Magaz (N-620)	7,6	2X >8	T2	0,500	3,80
CL-613	Palencia - Paredes de Nava (P-960)	17,1	8	T2	0,200	3,42
CL-613	Paredes de Nava (P-960) - L.P. León	31,5	8	T31	0,150	4,73
CL-615	Palencia - Guardo (CL-626)	97,5	>8	T31	0,180	17,55
P-102	Dueñas - L.P. Valladolid	5,6	7	T32	0,115	0,64
P-103	L.P. Valladolid - L.P. Valladolid	7,6	8	T4	0,115	0,87
P-123	Calabazanos - Venta de Baños	1,5	7	T32	0,115	0,17
P-130	Baltanás - Torquemada	12,7	8	T4	0,115	1,46
P-141	Baltanás - P-143	16,5	7	T4	0,100	1,65
P-210	Cervera de Pisuerga - Velilla del Río Carrión (P-215)	54,0	7	T4	0,100	5,40
P-214	P-225 - CL-626	10,3	7	T4	0,100	1,03
P-215	CL-626 (Guardo) - L.P. León	8,9	7	T31	0,135	1,20
P-220	Aguilar de Campoo - Brañosera	18,8	7	T4	0,100	1,88
P-225	CL-626 - CL-615	40,1	6	T4	0,090	3,61
P-227	CL-626 - Herrera de Pisuerga	34,9	7	T4	0,100	3,49
P-230	P-227 (Herrera de Pisuerga) - P-225	30,6	8	T4	0,115	3,52
P-235	CL-615 (Saldaña) - N-120	20,0	8	T32	0,125	2,50
P-236	Villaherreros (N-120) - Villaeles	23,7	7	T4	0,100	2,37
P-237	Villaeles - Buenavista de Valdavia (P- 225)	8,6	7	T4	0,100	0,86
P-405	Palencia - P-411	13,2	7	T31	0,135	1,78
P-405	P-411 - L.P. Burgos	22,4	7	T4	0,100	2,24

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
P-410	Villalobón (P-405) - Valdeolmillos	9,8	7	T4	0,100	0,98
P-431	De N-611 - P-405 (Astudillo)	13,2	7	T4	0,100	1,32
P-901	Palencia - Ampudia	20,0	8	T4	0,115	2,30
P-905	Villada - L.P. Valladolid	12,1	8	T4	0,115	1,39
P-912	P-922 - L.P. Valladolid	7,6	7	T4	0,100	0,76
P-931	Villada - L.P. Valladolid	4,2	8	T4	0,115	0,48
P-944	Frechilla (P-924) - P-953	6,4	7	T4	0,100	0,64
P-952	Fuentes de Nava (P-942) - Paredes de Nava (P-951)	10,0	7	T4	0,100	1,00
P-953	La Venta - Villarramiel (N-610)	33,2	8	T4	0,115	3,83
P-980	N-120 - N-611	18,7	7	T4	0,100	1,87
P-990	La Venta - Monzón de Campos	5,7	8	T4	0,115	0,66
TOTAL REFUERZOS		676,6				105,70

4.2.2. Otros programas de conservación

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
CONSERVACIÓN CONTRATADA	42
SEGURIDAD VIAL	12
CONSERVACIÓN DIRECTA	32
SEÑALIZACIÓN	17
BALIZAMIENTO	11
TOTAL	122

4.3. TOTAL INVERSIÓN PROVINCIA DE PALENCIA

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
MODERNIZACIÓN	391,85
CONSERVACIÓN	227,7
TOTAL	619,55

SALAMANCA

5. INVERSIONES EN SALAMANCA

5.1. PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN

5.1.1. Acondicionamiento

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-517	Salamanca (N-620) - Vitigudino	63,1	Llano	<2.000	0,300	18,93
CL-517	La Fregeneda - L.P. Portugal	11,0	Llano	<2.000	0,300	3,30
CL-526	El Bodón - Robleda	12,0	Llano	<2.000	0,300	3,60
CL-526	Robleda - L.C. A. Extramadura	15,4	Ondulado	<2.000	0,360	5,54
SA-311	Ledesma - SA-306	6,0	Accidentado	<2.000	0,480	2,88
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS		107,5				34,25

5.1.2. Mejoras

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
SA-104	Guijuelo - L.P. Avila	23,6	Llano	<500	0,150	3,54
SA-113	Macotera - Anaya de Alba	22,6	Llano	<500	0,150	3,39
SA-114	Alba de Tormes (CL-510) - Fresno (N-630)	16,6	Ondulado	>1.000	0,300	4,98
SA-201	SA-215 - El Cabaco	11,2	Ondulado	>1.000	0,300	3,36
SA-201	EL Cabaco -La Alberca	10,1	Accidentado	>1.000	0,360	3,64
SA-203	SA-201 - Peña de Francia	5,2	Accidentado	<500	0,200	1,04
SA-305	SA-315 - Sando	23,9	Ondulado	500-1.000	0,250	5,98
SA-305	Sando - CL-517	9,7	Llano	500-1.000	0,200	1,94
SA-305	De CL-517 - L.P. Zamora	18,7	Ondulado	>1.000	0,300	5,61
SA-311	SA-306 - L.P. Zamora	10,4	Ondulado	500-1.000	0,250	2,60
SA-316	SA-315 - L.P. Zamora	7,4	Accidentado	<500	0,200	1,48
SA-324	Ciudad Rodrigo - Castillejo de Martín Viejo	15,0	Llano	500-1.000	0,200	3,00
SA-325	Villavieja - Cerralbo	17,0	Ondulado	500-1.000	0,250	4,25

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
SA-330	Lumbrales - Vilvestre	31,5	Accidentado	<500	0,200	6,30
SA-800	Cantalapiedra - L.P. Valladolid	4,6	Llano	<500	0,150	0,69
SA-801	SA-810 - CL-605	10,0	Llano	500-1.000	0,200	2,00
SA-804	Aldearrubia - Cantalpino	16,1	Ondulado	>1.000	0,300	4,83
SA-810	SA-801 - Cantalapiedra	10,6	Llano	>1.000	0,250	2,65
TOTAL MEJORAS		264,2				61,28

5.1.3. Nuevas carreteras

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-526	Acceso a A-62	2,0	Llano	>2.000	2,000	4,00
SA-300	Villamayor - N-630	4,0	Llano	>2.000	2,000	8,00
TOTAL NUEVAS CARRETERAS		6,0				12,00

5.1.4. Variantes de población

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-510	Alba de Tormes (Puente sobre el río Tormes)	5,0	Llano	>2.000	2,000	10,00
CL-517	Golpejas	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
CL-517	Villarmayor	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
CL-517	Zafrón	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
CL-517	Villaseco de los Gamitos	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
CL-517	Villar de Peralonso	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
CL-517	Vitigudino	3,0	Llano	>2.000	2,000	6,00
CL-517	Cerralbo	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-517	Lumbrales	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
CL-517	La Fregeneda	2,5	Accidentado	>2.000	3,000	7,50
CL-610	Rágama	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
SA-325	Villares de Yeltes	2,5	Accidentado	<2.000	3,000	7,50
SA-801	Aldeaseca	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
SA-810	Babilafuente	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
TOTAL VARIANTES		38,0				81,00

5.1.5. Autovías

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-510	Salamanca - Alba de Tormes	20,0	Llano	>2.000	2,500	50,00
TOTAL AUTOVIAS		20,0				50,00

5.1.6. Desdoblamientos y accesos a ciudades

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-512	Acceso a Salamanca(SA-20)	3,0	Ondulado	>2.000	2,000	6,00
CL-517	Acceso a Salamanca	5,0	Llano	>2.000	2,000	10,00
SA-605	Acceso a Salamanca	4,0	Llano	>2.000	2,000	8,00
TOTAL DESDOBLAMIENTOS		12,0				24,00

5.2. PROGRAMA DE CONSERVACIÓN

5.2.1. Refuerzos

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-510	Salamanca - Alba de Tormes	20,0	>8	T31	0,180	3,60
CL-510	Alba de Tormes - L.P. Ávila	24,6	8	T32	0,125	3,08
SA-601	N-620 (Pedrosillo) - N-630 (Topas)	14,8	7	T32	0,115	1,70
CL-512	Salamanca (N-620) - Vecinos (SA-211)	26,9	>8	T31	0,180	4,84
CL-517	Salamanca - Doñinos	5,0	>8	T31	0,180	0,90
CL-517	Vitigudino (SA-315) - Lumbrales (SA-324)	27,4	8	T32	0,125	3,43
CL-517	Lumbrales (SA-324) - La Fregeneda	14,1	8	T4	0,115	1,62
CL-526	Ciudad Rodrigo (N-620) - El Bodón	16,0	>8	T31	0,180	2,88
CL-605	L.P. Ávila - L.P. Zamora	16,3	8	T32	0,125	2,04
CL-610	L.P. Ávila - Peñaranda	15,7	>8	T31	0,180	2,83
SA-100	N-630 - L.P. Ávila	5,6	7	T4	0,100	0,56
SA-102	N-630 (Sorihuela) - L.P. Ávila	22,2	8	T32	0,125	2,77
SA-105	N-501 (Peñaranda) - SA-113 (Macotera)	10,1	8	T32	0,125	1,26
SA-105	SA-113 (Macotera) - L.P. Avila	13,0	8	T4	0,115	1,50
SA-114	SA-105 (Peñaranda) - CL-510 (Alba de Tormes)	27,8	7	T31	0,135	3,75
SA-200	N-620 - Frontera Portuguesa	33,5	7	T4	0,100	3,35
SA-201	La Alberca - Límite provincia de Cáceres	16,6	7	T32	0,115	1,91
SA-205	Vecinos (SA-211) - Santibáñez de la Sierra (SA-220)	38,1	8	T31	0,150	5,72
SA-210	Cruce con CL-512 - Tamames	24,7	7	T4	0,100	2,47
SA-211	Cruce con N-620 (Est. FF. CC.) - Vecinos	15,4	7	T4	0,100	1,54
SA-214	Guijuelo (N-630) - Cristóbal (SA-220)	22,2	7	T4	0,100	2,22
SA-215	N-620 (Fte. S. Esteban) - SA-220	32,8	8	T4	0,115	3,77

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
SA-220	N-630 (Bejar) - Ciudad Rodrigo	96,4	7	T4	0,100	9,64
SA-225	SA-220 - Límite C.A. Extremadura	21,7	7	T4	0,100	2,17
SA-300	Almenara de Tormes - SA-305 (Ledesma)	15,2	8	T32	0,125	1,90
SA-300	Salamanca - Almenara de Tormes	14,9	8	T32	0,125	1,86
SA-302	Ledesma (SA-305) - Cruce con SA-315	37,4	7	T4	0,100	3,74
SA-306	SA-311 - Límite Provincia de Zamora	3,4	7	T4	0,100	0,34
SA-314	Vitigudino - Aldeadavila de la Ribera	30,0	7	T4	0,100	3,00
SA-315	N-620 - Trabanca	56,9	8	T4	0,115	6,54
SA-315	Trabanca - L.P. Zamora	8,3	7	T4	0,100	0,83
SA-320	Vitigudino (Cruce con C-517) - Mieza	8,7	7	T4	0,100	0,87
SA-324	De Castillejo de Martín Viejo a San Felices de Los Gallegos	22,7	7	T4	0,100	2,27
SA-324	De San Felices de Los Gallegos a Lumbrales	9,7	8	T4	0,115	1,12
SA-325	Fuente de San Esteban (Cruce con SA-315) - Villavieja de Yeltes	20,9	7	T4	0,100	2,09
SA-605	Salamanca - L.P. Zamora	25,5	8	T31	0,150	3,83
SA-801	Peñaranda de Bracamonte - SA-810	18,4	7	T4	0,100	1,84
SA-804	Salamanca - Aldearrubia	12,0	7	T32	0,115	1,38
SA-810	N-501(Encinas de Abajos) a SA-801	20,9	8	T32	0,125	2,62
TOTAL REFUERZOS		865,8				103,78

5.2.2. Otros programas de conservación

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
CONSERVACIÓN CONTRATADA	36
SEGURIDAD VIAL	30
CONSERVACIÓN DIRECTA	14
SEÑALIZACIÓN	10
BALIZAMIENTO	6,5
TOTAL	96,50

5.3. TOTAL INVERSIÓN PROVINCIA DE SALAMANCA

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
MODERNIZACIÓN	262,53
CONSERVACIÓN	200,28
TOTAL	462,81

SEGOVIA

6. INVERSIONES EN SEGOVIA
6.1. PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN
6.1.1. Acondicionamiento

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
SG-145	Ayllón (N-110) - L.C. Castilla La Mancha	21,5	Llano	<2.000	0,300	6,45
SG-945	Ayllón (N-110) - L.P. Buegos	29,8	Llano	<2.000	0,300	8,94
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS		51,3				15,39

6.1.2. Mejoras

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
SG-112	Riaza - L.C. Castilla la Mancha	13,3	Ondulado	<500	0,180	2,39
SG-114	SG-212 - Centro invernal La Pinilla	5,6	Ondulado	<500	0,180	1,01
SG-205	N-I (Cerezo de Abajo) - SG-232	18,8	Ondulado	>1.000	0,300	5,64
SG-205	SG-232 - CL-603 (Cantalejo)	10,9	Llano	>1.000	0,250	2,73
SG-241	Sepulveda (SG-232) - Sacramenia	35,8	Ondulado	<500	0,180	6,45
SG-322	De N-110 a Muñopedro (N-VI)	30,7	Llano	500-1.000	0,200	6,14
SG-351	Santiuste de S Juan Bautista - N-601	7,7	Llano	500-1.000	0,200	1,54
SG-411	N-601 - A-6 por Rapariegos	8,7	Llano	>1.000	0,250	2,18
SG-413	N-601 - L.P. Avila por Donhierro	11,1	Llano	500-1.000	0,200	2,22
SG-500	N-VI - L.P. Avila por El Espinar	15,0	Llano	>1.000	0,250	3,75
SG-723	N-110 - N-603 por Valdeprados	8,3	Llano	>1.000	0,250	2,08
TOTAL MEJORAS		165,9				36,13

6.1.3. Variantes de población

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-603	San Miguel de Bernuy	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
CL-603	Fuenterebollo	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
CL-603	Cantalejo	3,0	Llano	>2.000	2,000	6,00
CL-603	Cabezuela	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
CL-603	Veganzones	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
CL-603	Turégano	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
CL-605	Aldeanueva del Codonal	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
CL-605	Montuenga	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
SG-205	Hontalbilla	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
SG-211	Aldeareal	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
SG-211	Lastras de Cuellar	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
SG-211	Mozoncillo	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
SG-222	Aguilafuente	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
SG-342	Narros de cuellar	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
SG-342	Nava de la Asunción	4,0	Llano	<2.000	2,000	8,00
SG-343	Santiuste de S. Juan Bautista	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
SG-413	Montejo de Arévalo	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
TOTAL VARIANTES		44,5				89,00

6.1.4. Autovías

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-605	Segovia - Santa María Real de Nieva	29,0	Llano	>2.000	2,500	72,50
-	Conexión CL-601 - CL-605 (Ronda Noroeste)	6,0	Ondulado	>2.000	3,500	21,00
TOTAL AUTOVIAS		35,0				93,50

6.1.5. Desdoblamientos y accesos a ciudades

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-601	Segovia - La Granja	8,0	Ondulado	>2.000	2,000	16,00
TOTAL DESDOBLAMIENTOS		8,0				16,00

6.2. PROGRAMA DE CONSERVACIÓN

6.2.1. Refuerzos

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
A-601	CL-603 - Segovia (N-110)	7,9	2x >8	T2	0,500	3,95
CL-601	Segovia (N-110) -Límite C.A. Madrid	24,3	>8	T2	0,250	6,08
CL-602	L.P. Valladolid - Cuellar	15,8	>8	T31	0,180	2,84
CL-603	L.P. Burgos - CL-601	70,9	8	T31	0,150	10,64
CL-605	Segovia - Sta. María la Real de Nieva	29,0	>8	T31	0,180	5,22
CL-605	Sta. María la Real de Nieva (SG-342) - L.P. Ávila	23,7	>8	T32	0,150	3,56
SG-115	Cerezo de Arriba - Centro invernal de la Pinilla	8,3	7	T4	0,100	0,83
SG-203	SG-223 - L.P. Valladolid	5,3	7	T4	0,100	0,53
SG-205	CL-603 (Cantalejo) -CL-601 (Cuellar)	35,2	8	T31	0,150	5,28
SG-211	Tabanera La Luenga (CL-601) - SG-222	17,7	8	T31	0,150	2,66

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
	(Aguilafuente)					
SG-211	Aguilafuente (SG-222) - Hontalbilla (SG-205)	14,6	7	T32	0,115	1,68
SG-222	CL-603 (Turegano) - CL-601 (Navalmanzano)	24,7	7	T32	0,115	2,84
SG-223	CL-601 (Cuellar) - L.P. Valladolid	9,0	8	T31	0,150	1,35
SG-231	CL-603 - SG-205	9,5	7	T4	0,100	0,95
SG-232	Boceguillas (N-I) - Sepulveda (SG-241)	10,5	7	T32	0,115	1,21
SG-232	Sepulveda (SG-241) - Cruce SG-205	11,6	7	T4	0,100	1,16
SG-234	Castillejo de Mesleón - SG-232	6,2	7	T4	0,100	0,62
SG-241	Sacramenia - L.P. Valladolid	4,0	7	T4	0,100	0,40
SG-313	CL-605 - N-110	15,0	7	T31	0,135	2,03
SG-332	CL-601 (Navalmanzano) - SG-342	15,8	7	T32	0,115	1,82
SG-333	CL-601 - L.P. Valladolid	19,3	7	T32	0,115	2,22
SG-342	CL-601 (Cuellar) - SG-333	11,1	7	T32	0,115	1,28
SG-342	SG-333 - Navas de Oro	15,0	7	T4	0,100	1,50
SG-342	Navas de Oro - CL-605 (Sta. María la Real de Nieva)	17,7	8	T32	0,125	2,21
SG-343	SG-342 (Nava de la Asunción) - L.P. Valladolid	17,1	8	T31	0,150	2,57
SG-344	SG-333 - Remondo	0,8	7	T4	0,100	0,08
SG-612	N-110 - Límite C.A. Madrid	11,9	7	T4	0,100	1,19
SG-615	CL-601 (Pto. Navacerrada) - Límite C.A. Madrid	6,7	7	T4	0,100	0,67
SG-722	N-110 - N-603	9,3	7	T4	0,100	0,93
SG-724	Segovia - N-110	8,5	7	T32	0,115	0,98
SG-911	N-I - N-110	8,2	7	T4	0,100	0,82
TOTAL REFUERZOS		484,6				70,10

6.2.2. Otros programas de conservación

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
CONSERVACIÓN CONTRATADA	32
SEGURIDAD VIAL	26
CONSERVACIÓN DIRECTA	10
SEÑALIZACIÓN	9
BALIZAMIENTO	5,5
TOTAL	82,5

6.3. TOTAL INVERSIÓN PROVINCIA DE SEGOVIA

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
MODERNIZACIÓN	250,02
CONSERVACIÓN	152,60
TOTAL	402,62

**PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS
2008 – 2020**

INVERSIÓN EN SORIA

7. INVERSIONES EN SORIA
7.1. PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN
7.1.1. Acondicionamiento

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
SO-132	N-II – La Riba de Escalote (SO-150)	28,4	Llano	<2.000	0,30	8,52
SO-132	Barahona (CL-101) - La Riba de Escalote (SO-150)	16,8	Llano	<2000	0,30	5,04
SO-132	La Riba de Escalote (SO-150) - SO-160	17,2	Llano	<2000	0,30	5,16
SO-380	Matalebreras – Olvega	7,5	Llano	<2.000	0,30	2,25
SO-615	Ausejo - Paraje de Recelada	15,8	Ondulado	<2.000	0,36	5,69
SO-615	Yanguas - L.C. La rioja	8,8	Ondulado	<2.000	0,36	3,17
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS		94,5				29,83

7.1.2. Mejoras

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
SO-110	Matamala - N-122	29,2	Llano	500-1.000	0,20	5,84
SO-152	Hortezuela -L.C. Castilla la Mancha	35,3	Llano	<500	0,15	5,30
SO-154	Barcones - L.C. Castilla la Mancha	4,3	Llano	<500	0,15	0,65
SO-350	Gómara – L.C. Aragón	33,9	Llano	<500	0,15	5,09
SO-411	N-II - L.C. Castilla la Mancha	18,4	Llano	<500	0,15	2,76
SO-620	SO-615 - N-111	8,5	Llano	<500	0,15	1,28
SO-630	SO-615 - Castilruiz	38,6	Accidentado	500-1.000	0,30	11,58
SO-830	Puerto de Santa Inés - Límite C.A. La Rioja	13,2	Accidentado	<500	0,20	2,64
SO-910	N-122 – Abejar	12,4	Llano	<500	0,15	1,86
TOTAL MEJORAS		193,8				37,00

7.1.3. Nuevas carreteras

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
SO-920	El Burgo de Osma	2,0	Llano	<2.000	2,00	4,00
TOTAL VARIANTES		2,0				4,0

7.1.4. Variantes de población

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-101	Villasayas	2,5	Ondulado	>2.000	2,75	6,88
CL-116	Lodares de Osma	2,5	Llano	<2.000	2,00	5,00
CL-116	Hortezuela	2,5	Llano	<2.000	2,00	5,00
CL-116	Morón de Almazán	2,5	Llano	<2.000	2,00	5,00
CL-116	Monteagudo de las Vicarias	2,5	Llano	<2.000	2,00	5,00
CL-117	Duruelo de la Sierra	2,5	Llano	<2.000	2,00	5,00
CL-117	Covaleda	2,5	Llano	<2.000	2,00	5,00
SO-132	Morazovel	2,5	Ondulado	<2000	2,00	5,00
SO-615	Yanguas	2,5	Ondulado	<2.000	2,75	6,88
TOTAL VARIANTES		22,5				48,76

7.1.5. Autovías

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-101	Agreda - Almazán (N-111)	71,6	Llano	>2.000	2,50	179,00
TOTAL AUTOVIAS		71,6				179,00

7.2. PROGRAMA DE CONSERVACIÓN

7.2.1. Refuerzos

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-101	Agreda -almzán	71,6	12	T31	0,200	14,32
CL-101	Almazán (N-111) - Lím. C.A. Castilla la Mancha	29,5	>8	T32	0,150	4,43
CL-116	Burgo de Osma - Límite C.A. Aragón	86,3	8	T2	0,125	10,79
CL-117	L.P. Burgos - Molinos de Duero (SO-840)	18,6	8	T32	0,125	2,33
CL-117	Molinos de Duero (SO-850) - Abejar (N-234)	10,7	8	T31	0,150	1,61
SO-100	N-111 - Quintana redonda	17,4	7	T31	0,135	2,35
SO-100	Quintana Redonda - Berlanga de Duero	28,6	7	T4	0,100	2,86
SO-110	Almazán - Matamala	9,4	7	T4	0,100	0,94
SO-115	Quintana Redonda - Matamala de Almazán	15,7	7	T4	0,100	1,57
SO-135	Retortillo (SO-160) - L.P. Segovia	37,4	8	T4	0,115	4,30
SO-160	Burgo de Osma - Recuerda	18,8	7	T32	0,115	2,16
SO-160	Recuerda - Límite C.A. Castilla la Mancha	23,3	8	T4	0,115	2,68
SO-340	N-234 (Almenar) - CL-116	38,1	7	T4	0,100	3,81
SO-382	N-122 - Límite C.A. Aragón	14,3	7	T4	0,100	1,43
SO-615	N-111 - Ausejo	10,6	7	T32	0,115	1,22
SO-615	Paraje de la Recelada - Yanguas	13,0	7	T32	0,115	1,50
SO-630	Castilruiz - Matalebreras	6,0	7	T4	0,100	0,60
SO-650	Puerto de Oncala - S. Pedro Manrique	13,0	8	T4	0,115	1,50
SO-800	Toledillo (N-234) - El Royo (SO-820)	14,8	8	T4	0,115	1,70
SO-810	Cidones (N-234) - SO-820	11,9	7	T4	0,100	1,19
SO-820	N-111 - Molinos de Duero (CL-117)	38,0	8	T4	0,115	4,37
SO-830	SO-820 (Vinuesa) - Puerto de Santa Ines	17,3	7	T4	0,100	1,73

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
SO-920	Burgo de Osma - N-234 (S. Leonardo Yagües)	33,9	7	T4	0,100	3,39
SO-934	San Leonardo Yagüe (N-234) - L.P. Burgos	31,1	7	T4	0,100	3,11
TOTAL REFUERZOS		609,3				75,89

7.2.2. Otros programas de conservación

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
CONSERVACIÓN CONTRATADA	30
SEGURIDAD VIAL	22
CONSERVACIÓN DIRECTA	10
SEÑALIZACIÓN	9
BALIZAMIENTO	5,5
TOTAL	76,5

7.3. TOTAL INVERSIÓN PROVINCIA DE SORIA

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
MODERNIZACIÓN	298,59
CONSERVACIÓN	152,39
TOTAL	450,98

VALLADOLID

8. INVERSIONES EN VALLADOLID

8.1. PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN

8.1.1. Acondicionamiento

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-602	L.P. Zamora - Alaejos (N-620)	19,5	Ondulado	<2.000	0,360	7,02
VA-343	N-601 - L.P. Segovia	2,3	Llano	<2.000	0,300	0,69
VA-405	Tordesillas - Matapozuelos	21,0	Llano	<2.000	0,300	6,30
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS		42,8				14,01

8.1.2. Mejoras

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
VA-104	Quintanilla de Onesimo - Villafuerte	16,2	Llano	<500	0,150	2,43
VA-110	VA-140 - L.P. Palencia	5,5	Llano	<500	0,150	0,83
VA-130	N-122 - L.P. Burgos	1,4	Ondulado	500-1.000	0,250	0,35
VA-134	Valdearcos - L.P. Burgos	2,9	Llano	500-1.000	0,200	0,58
VA-140	Renedo - L.P. Palencia	48,0	Llano	500-1.000	0,200	9,60
VA-210	Langayo - Cogeces del Monte	11,6	Llano	<500	0,150	1,74
VA-211	Castrillo de Duero - L.P. burgos	1,8	Llano	<500	0,150	0,27
VA-302	Mojados - Aldeamayor	9,3	Llano	>1.000	0,250	2,33
VA-504	N-601 - L.P. Zamora	14,0	Llano	<500	0,150	2,10
VA-505	Medina de Rioseco - N-VI (Villadefrades)	24,9	Llano	>1.000	0,250	6,23
VA-524	Tordehumos - L.P. Zamora	21,9	Llano	<500	0,150	3,29
VA-541	Becilla de Valderaduey - L.P. León	13,9	Llano	<500	0,150	2,09
VA-705	N-VI (Villadefrades) - L.P. Zamora	15,1	Ondulado	>1.000	0,300	4,53
VA-714	De A-6 - S. Pedro Latarce	4,0	Llano	<500	0,150	0,60
VA-800	Nava del Rey - L.P. Salamanca	24,0	Llano	<500	0,150	3,60

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
VA-801	Ataquines (N-VI) - Fuente el Sol (CL-610)	11,3	Llano	<500	0,150	1,70
VA-801	Castrejón (VA-800) - Alaejos (N-620)	8,0	Llano	500-1.000	0,200	1,60
VA-900	Mucientes - N-620	23,4	Llano	>1.000	0,250	5,85
VA-904	Trigueros del Valle - L.P. Palencia	8,7	Llano	<500	0,150	1,31
VA-913	Medina de Rioseco - L.P. Palencia	7,0	Llano	<500	0,150	1,05
VA-920	Medina de Rioseco - N-610	22,3	Llano	<500	0,150	3,35
VA-943	Montealegre (VA-912) - L.P. Palencia	5,2	Ondulado	<500	0,180	0,94
TOTAL MEJORAS		300,4				56,37

8.1.3. Variantes de población

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-600	Tudela	2,5	Ondulado	<2.000	2,750	6,88
CL-602	Castroñaño	2,5	Ondulado	<2.000	2,750	6,88
CL-602	Nava del Rey	2,5	Ondulado	<2.000	2,750	6,88
CL-602	Villaverde de Medina	2,5	Ondulado	<2.000	2,750	6,88
CL-602 / 610	Medina del Campo	2,5	Ondulado	<2.000	2,750	6,88
CL-602	Pozal de Gallinas	2,5	Ondulado	<2.000	2,750	6,88
CL-602	Olmedo	7,8	Ondulado	>2000	2,000	15,60
CL-610	Villanueva de Duero	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
CL-610	Serrada	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
CL-610	La Seca	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
VA-505	Villabrágima	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
VA-515	Castromonte	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
VA-515	Torrelobatón	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
TOTAL VARIANTES		37,8				86,88

8.1.4. Autovías

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-602	Medina del Campo – CL-601	53,0	Llano	>2.000	2,500	132,50
CL-600	Ronda Supersur (Simancas - Tudela de Duero)	23,3	Llano	>2.000	2,500	58,25
TOTAL AUTOVIAS		76,3				190,75

8.1.5. Desdoblamientos y accesos a ciudades

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-610	Valladolid - Puente Duero	7,0	Llano	>2.000	2,000	14,00
VA-140	Valladolid - Renedo	5,0	Llano	>2.000	2,000	10,00
VA-113	Valladolid - Cabezón	8,0	Llano	>2.000	2,000	16,00
TOTAL DESDOBLAMIENTOS		20,0				40,00

8.2. PROGRAMA DE CONSERVACIÓN

8.2.1. Refuerzos

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-600	Simancas - Tudela de Duero (N-122)	23,3	>8	T2	0,250	5,83
A-601	Valladolid – CL-600	13,1	2x >8	T2	0,500	6,55
CL-602	Alaejos (N-620) - Medina del Campo	26,4	8	T32	0,125	3,30
CL-602	Medina del campo - L.P. Segovia	39,5	>8	T31	0,180	7,11
CL-610	Valladolid - Puente Duero	7,0	>8	T31	0,180	1,26
CL-610	Puente Duero (CL-600) - Serrada (VA-405)	15,0	>8	T2	0,250	3,75
CL-610	Serrada (VA-405) - L.P. Ávila	36,2	>8	T31	0,180	6,51
CL-612	L.P. Palencia - L.P. Zamora	36,9	>8	T4	0,125	4,61

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-621	Mayorga (N-601)- L.P. León	8,6	>8	T32	0,150	1,29
VA-101	N-122 (Peñafiel) - Esguevillas de Esgueva	30,7	7	T32	0,115	3,53
VA-102	Valoria la Buena (VA-103) - L.P. Palencia	3,1	7	T4	0,100	0,31
VA-103	N-620 - Esguevillas de Esgueva	13,6	8	T4	0,115	1,56
VA-113	Cabezón - N-620	4,6	8	T2	0,200	0,92
VA-140	Valladolid - Renedo	5,0	7	T31	0,135	0,68
VA-200	Aldeamayor (CL-601) - CL-600	6,7	7	T32	0,115	0,77
VA-203	Quintanilla de Onésimo - L.P. Segovia	23,0	7	T4	0,100	2,30
VA-210	Peñafiel - Langayo	7,0	7	T4	0,100	0,70
VA-223	N-122 (Peñafiel) - L.P. Segovia	14,6	8	T2	0,200	2,92
VA-241	Penafiel (VA-223) - L.P. Segovia	13,3	7	T4	0,100	1,33
VA-301	CL-601 (Arrabal de Portillo) - N-601 (Mojados)	7,3	7	T4	0,100	0,73
VA-303	N-601 - Arrabal de Portillo (VA-301)	6,8	7	T32	0,115	0,78
VA-333	Iscar (CL-602) - L.P. Segovia	1,0	7	T32	0,115	0,12
VA-404	Medina del Campo - Matapozuelos	16,1	7	T32	0,115	1,85
VA-404	Matapozuelos - N-601 (Mojados)	10,6	7	T31	0,135	1,43
VA-405	VA-404 - Olmedo	15,0	8	T4	0,115	1,73
VA-410	Olmedo (CL-112) - Ataquines (N-VI)	16,4	8	T4	0,115	1,89
VA-510	Mudarra (N-601) - Castromonte (VA-515)	8,2	7	T4	0,100	0,82
VA-511	Castromonte (VA-515) - Villabrágima (VA-505)	8,0	7	T4	0,100	0,80
VA-514	N-601 (Zaratán) - VA-515 (Torrelobatón)	24,2	8	T4	0,115	2,78
VA-515	Tordesillas - N-601 (Medina de Rioseco)	44,1	8	T4	0,115	5,08
VA-542	De Cruce con N-601 a Castrobol	10,4	7	T4	0,100	1,04
VA-602	N-620 - L.P. Zamora	6,2	7	T4	0,100	0,62

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
VA-610	N-620 - L.P. Zamora	24,4	7	T4	0,100	2,44
VA-801	Fuente el Sol (CL-602) - Castrejón (VA-800)	21,6	8	T4	0,115	2,48
VA-900	Valladolid - Mucientes	9,5	7	T31	0,135	1,28
VA-905	N-601 (Medina de R.) - L.P. Palencia	28,5	8	T31	0,150	4,28
VA-912	Mucientes - L.P. Palencia	24,8	7	T4	0,100	2,48
VA-924	Villalón de Campos (VA-905) - L.P. Palencia	9,5	7	T4	0,100	0,95
VA-931	Becilla de Valderaduey (N-601) - VA-932	9,1	7	T4	0,100	0,91
VA-931	VA-932 - L.P. Palencia	15,1	7	T4	0,100	1,51
VA-932	Villalón de Campos (N-610) - L.P. León	24,1	7	T4	0,100	2,41
VA-941	Mayorga (N-601) - L.P. León	31,3	7	T4	0,100	3,13
TOTAL REFUERZOS		644,7				79,66

8.2.2. Otros programas de conservación

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
CONSERVACIÓN CONTRATADA	34
SEGURIDAD VIAL	28
CONSERVACIÓN DIRECTA	12,5
SEÑALIZACIÓN	10
BALIZAMIENTO	6
TOTAL	90,5

8.3. TOTAL INVERSIÓN PROVINCIA DE VALLADOLID

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
MODERNIZACIÓN	388,01
CONSERVACIÓN	187,27
TOTAL	527,28

ZAMORA

9. INVERSIONES EN ZAMORA
9.1. PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN
9.1.1. Acondicionamiento

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-605	El Piñero - ZA-610	17,5	Ondulado	>2.000	0,480	8,40
CL-612	ZA-711 a Zamora	12,0	Ondulado	>2.000	0,480	5,76
ZA-102	Porto - L.C. Galicia (N-525)	19,1	Accidentado	<2.000	0,480	9,17
ZA-921	Puebla de Sanabria - Rihonor de Castilla	15,3	Ondulado	<2000	0,360	5,51
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS		63,9				28,84

9.1.2. Mejoras

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
ZA-101	Pías - Barjacoba	3,4	Ondulado	<500	0,180	0,61
ZA-103	ZA-104 - San Martín de Castañeda	10,5	Ondulado	500-1.000	0,250	2,63
ZA-106	De N-525 a N-525 por Lubian	16,9	Ondulado	<500	0,180	3,04
ZA-111	N-525 (Rionegro del Puente) - L.P. León	18,9	Ondulado	<500	0,180	3,40
ZA-302	El Cubo - Bermillo de Sayago	37,2	Llano	500-1.000	0,200	7,44
ZA-316	Fermoselle - L.P. Salamanca	6,0	Ondulado	<500	0,180	1,08
ZA-320	Pública de Campean - Fresno de Sayago	16,2	Llano	<500	0,150	2,43
ZA-321	N-122 - Moralina	17,2	Llano	<500	0,150	2,58
ZA-504	Villamayor de Campos - L.P. Valladolid	10,5	Llano	<500	0,150	1,58
ZA-510	Fuentes de Ropel - L.P. León	7,0	Llano	<500	0,150	1,05
ZA-524	L.P. León - Castroverde de Campos	9,8	Llano	<500	0,150	1,47
ZA-604	la Boveda de Toro - Cañizal	19,6	Llano	<500	0,150	2,95
ZA-623	Moraleja del Vino - Casaseca de las	3,5	Llano	<500	0,150	0,53

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
Chanas						
ZA-624	N-630 - Pontejos	5,5	Llano	<500	0,150	0,83
ZA-633	CL-602 - N-122	4,0	Llano	500-1000	0,200	0,80
ZA-711	CL-612 - N-122	9,9	Ondulado	500-1.000	0,250	2,48
ZA-712	ZA-705 - Villadondiego	4,3	Llano	<500	0,150	0,65
ZA-714	Manganeses de la Lampreana - Castronuevo	18,3	Llano	<500	0,150	2,75
ZA-902	Tabara - Fonfría	36,0	Ondulado	<500	0,180	6,48
TOTAL MEJORAS		254,7				44,78

9.1.3. Nuevas carreteras

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
Nueva	Conexión la Cabrera - Sanabria	23,0				12,00
ZA-125	L. P. León- N525	33,5	Ondulado	<2000	2,750	92,13
TOTAL NUEVAS CARRETERAS		56,5				104,13

9.1.4. Variantes de población

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-527	Bermillo de Sayago	4,0	Llano	>2.000	2,000	8,00
CL-602	Toro (conex. N-122)	4,0	Ondulado	>2.000	2,750	11,00
CL-612	S. Martín de Valderaduey	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
CL-612	Aspariegos	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
CL-612	Castronuevo	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
CL-612	Cañizo	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
ZA-305	Entrala	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
ZA-504	Castroverde de Campos	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
ZA-605	Boveda de Toro	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
ZA-610	Moraleja del Vino	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
ZA-713	Pozoantiguo	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
ZA-714	Manganeses de la Lampreana	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
ZA-714	Pajares de la Lampreana	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
ZA-902	San Martín de Tábara	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
ZA-902	Escober	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
TOTAL VARIANTES		40,5				84,00

9.1.5.Desdoblamientos y accesos a ciudades

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-527	Zamora - ZA-330	4,0	Llano	> 2.000	2,000	8,00
CL-605	ZA-610 - Zamora	3,0	Llano	> 2.000	2,000	6,00
	Nuevo Puente sobre el Río Duero	2,0	Llano	> 2.000	7,500	15,00
CL-612	Acceso a Zamora	3,0	Llano	> 2.000	2,000	6,00
TOTAL DESDOBLAMIENTOS		12,0				35,00

9.2. PROGRAMA DE CONSERVACIÓN

9.2.1. Refuerzos

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-527	Zamora -Bermillo de Sayago (ZA-311)	33,0	>8	T31	0,180	5,94
CL-527	Bermillo de Sayago (ZA-311) - Límite Portugal	36,8	8	T4	0,115	4,23
CL-602	N-122 - L.P. Valladolid	10,2	8	T2	0,200	2,04
CL-605	L.P. Salamanca - Fuentesauco	21,7	8	T32	0,125	2,71
CL-605	Fuentesauco - El Piñero	17,5	8	T4	0,115	2,01
CL-605	ZA-610 - Zamora	3,0	>8	T31	0,180	0,54
CL-612	L.P. Valladolid - Villalpando (N-VI)	10,5	>8	T31	0,180	1,89
CL-612	Villalpando (N-VI) - Castronuevo (ZA-720)	20,5	>8	T4	0,125	2,56
CL-612	Castronuevo (ZA-720) - ZA-111	18,4	>8	T32	0,150	2,76
ZA-100	Santovenia - N-631	36,0	7	T4	0,100	3,60
ZA-104	N-525 - Moncabril (Lago de Sanabria)	16,0	7	T4	0,100	1,60
ZA-105	N-525 (Camarzana de Tera) - N-631	10,3	6	T4	0,090	0,93
ZA-106	N-525 - N-525 por (Lubian)	19,7	6	T4	0,090	1,77
ZA-110	L.P. León - N-525 (Camarzana de Tera)	18,7	7	T4	0,100	1,87
ZA-123	N-630 - Tábara	19,9	7	T4	0,100	1,99
ZA-125	L.P. León - N-525	33,5	7	T32	0,115	3,85
ZA-305	N-630 - L.P. Salamanca	42,0	7	T4	0,100	4,20
ZA-306	Pública - L.P. Salamanca	33,5	7	T4	0,100	3,35
ZA-311	ZA-324 (Moralina) - CL-527 (Bermillo de Sayago)	13,1	8	T4	0,115	1,51
ZA-311	CL-527 (Bermillo de Sayago) - L.P. Salamanca	17,3	7	T4	0,100	1,73
ZA-315	CL-527 - L.P. Salamanca	6,5	7	T4	0,100	0,65
ZA-320	Fresno de Sayago - Carbellino	18,6	7	T4	0,100	1,86

CARRETERA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
ZA-324	Ricobayo (N-122) - Moralina	17,1	7	T4	0,100	1,71
ZA-324	Moralina - Límite Portugal	11,9	8	T4	0,115	1,37
ZA-325	CL-527 - ZA-305	1,8	8	T32	0,125	0,23
ZA-330	CL-527 - ZA-320	9,2	8	T32	0,125	1,15
ZA-512	Villalpando (CL-612) - L.P. León	18,9	8	T4	0,115	2,17
ZA-513	Fuentes de Ropel - L.P. León	8,3	7	T4	0,100	0,83
ZA-602	N-630 (El Cubo T. del Vino) - L.P. Valladolid	38,6	7	T4	0,100	3,86
ZA-605	CL-602 (Toro) - L.P. Salamanca	37,6	8	T32	0,125	4,70
ZA-610	CL-605 - Venialbo	20,3	7	T31	0,135	2,74
ZA-610	Venialbo - L.P. Valladolid	19,5	7	T4	0,100	1,95
ZA-611	CL-602 - Venialbo	18,0	7	T32	0,115	2,07
ZA-611	Venialbo - ZA-602	19,7	7	T4	0,100	1,97
ZA-702	N-630 - Castronuevo (CL-612)	21,0	7	T4	0,100	2,10
ZA-705	Toro (N-122) - L.P. Valladolid	11,8	7	T2	0,185	2,18
ZA-713	N-122 (Toro) - ZA-714	25,3	7	T4	0,100	2,53
ZA-714	Riego del Camino (N-630) - Manganeses de la Lampreana	5,2	7	T32	0,115	0,60
ZA-714	Castronuevo - L.P. Valladolid	15,6	7	T4	0,100	1,56
ZA-715	Villalpando (N-VI) - Villafafila	15,7	8	T4	0,115	1,81
ZA-912	N-631 - N-122 (Alcañices)	41,4	7	T4	0,100	4,14
ZA-925	Puebla de Sanabria - Límite frontera Portugal	22,4	8	T32	0,125	2,80
TOTAL REFUERZOS		836,0				96,06

9.2.2. Otros programas de conservación

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
CONSERVACIÓN CONTRATADA	36
SEGURIDAD VIAL	26
CONSERVACIÓN DIRECTA	13
SEÑALIZACIÓN	10
BALIZAMIENTO	6
TOTAL	91

9.3. TOTAL INVERSIÓN PROVINCIA DE ZAMORA

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
MODERNIZACIÓN	296,75
CONSERVACIÓN	187,06
TOTAL	483,81

**ANEJO 3: ACTUACIONES EN ITINERIOS COMPLEMENTARIOS
A LA RED DE ALTA CAPACIDAD**

EJE 1.- PONFERRADA - MIRANDA

TRAMO	CARRETERA	PK.INICIO - PK. FINAL	LONGITUD KM	ACTUACIÓN	SECCIÓN TIPO	COSTE UNITARIO MIL €/ KM	VALORACIÓN MIL. €	SECCIÓN ACTUAL
Ponferrada - Toreno	CL-631	0,00 al 18,3	18,30	Refuerzo	2 x 10,50	0,50	9,15	AUTOVIA
Toreno - Páramo	CL-631	18,3 a 34,9	16,60	Autovía	2 x 10,50	11,00	182,60	7/10
Páramo - Villablino	CL-631	34,9 a 60,96	26,06	Refuerzo	7/10	0,18	4,69	7/10
Villablino - Piedrafita	CL-626	11,9 a 23,8	11,90	Autovía	2 x 10,50	6,00	71,40	7/10
Piedrafita - Puente Orugo (LE-481)	CL-626	23,8 a 41,00	17,20	Refuerzo	7/10	0,12	1,98	7/10
Puente Orugo - A-66	CL-626	41,0 a 56,30	15,30	Acondicionamiento	7/10	0,36	5,51	6/8
A-66 - La Magdalena	CL-626	56,30 a 82,6	26,60	Acondicionamiento	7/10	0,48	12,77	6/6
La Magdalena - La Robla	CL-626	82,6 a 98,6	16,00	Autovía	2 x 10,50	2,50	40,00	6/8
La Robla - L. P. Palencia	CL-626	98,0 a 170,40	71,80	Acondicionamiento	7/10	0,36	25,85	6/8
L. P León - Aguilar	CL-626	0,00 a 68,4	68,40	Acondicionamiento	7/10	0,30	20,52	6/8
N-627 - N-623	CL-633	0,00 a 7,00	7,00	Acondicionamiento	6/8	0,36	2,52	6/6
N-623 - N-232 (Cornudilla)	CL-633	0,00 a 30,90	30,90	Acondicionamiento	6/8	0,36	11,12	6/6

KILOMETROS

TOTAL AUTOVÍAS	44,50
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS	220,00
TOTAL REFUERZOS	61,56

SUMA TOTAL 326,06

INVERSIONES

TOTAL AUTOVÍAS	294,00
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS	78,29
TOTAL REFUERZOS	15,82

SUMA TOTAL 388,11

VARIANTES

POBLACIÓN	CARRETERA	LONGITUD KM	ACTUACIÓN	SECCIÓN TIPO	COSTE UNITARIO MIL €/ KM	VALORACIÓN MIL. €
Corbón del Sil	CL-631	2,50	Variante	7/10	3,00	7,50
Palacios del Sil	CL-631	2,50	Variante	7/10	3,00	7,50
Cuevas del Sil	CL-631	2,50	Variante	7/10	3,00	7,50
Rioscuro-Villablino	CL-631-CL626	3,50	Variante	7/10	3,00	10,50
Cabrilanes	CL-626	2,50	Variante	7/10	3,00	7,50
Huergas de Babia	CL-626	2,50	Variante	7/10	3,00	7,50
Truébano	CL-626	2,50	Variante	7/10	3,00	7,50
Lanos de Alba	CL-626	2,50	Variante	7/10	2,00	5,00
La Robla	CL-626	2,50	Variante	7/10	2,00	5,00
La Vecilla	CL-626	2,50	Variante	7/10	2,00	5,00
Guardo	CL-626	4,00	Variante	7/10	2,75	11,00
Eras de la Peña	CL-626	2,50	Variante	7/10	2,00	5,00
Cervera de Pisuerga	CL-626	4,00	Variante	7/10	2,75	11,00
Aguilar de Campo	CL-626	2,50	Variante	7/10	3,00	7,50
Poza de la Sal	CL-633	2,50	Variante	6/8	2,75	6,88
TOTAL		41,50				111,88

EJE 2.- LEÓN - PUEBLA SANABRIA

TRAMO	CARRETERA	PK.INICIO - PK. FINAL	LONGITUD KM	ACTUACIÓN	SECCIÓN TIPO	COSTE UNITARIO MIL €/ KM	VALORACIÓN MIL. €	SECCIÓN ACTUAL
LEÓN - LA BAÑEZA	CL-622	0,00 a 41,70	41,70	Autovía	2 x 10,50	2,50	104,25	6/8
LA BAÑEZA - CASTROCONTRIGO	LE-125	0,00 a 30,00	30,00	Mejora	7/10	0,36	10,80	6/8
CASTROCONTRIGO - L. P. ZAMORA	LE-125	30,00 a 35,40	5,40	Acondicionamiento	6/8	0,48	2,59	6/7
L. P. LEÓN- N525	ZA-125	0,00 A 33,5	33,50	Nueva carretera	6/8	2,75	92,13	6/7

KILOMETROS

TOTAL AUTOVÍAS	41,70
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS	5,40
TOTAL MEJORAS	30,00
TOTAL NVAS. CTRAS	33,50

SUMA TOTAL 110,60

INVERSIONES

TOTAL AUTOVÍAS	104,25
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS	2,59
TOTAL MEJORAS	10,80
TOTAL NVAS. CTRAS	92,13

SUMA TOTAL 209,77

VARIANTES

POBLACIÓN	CARRETERA	LONGITUD KM	ACTUACIÓN	SECCIÓN TIPO	COSTE UNITARIO MIL €/ KM	VALORACIÓN MIL. €
Herreros de Jamuz	LE-125	2,50	Variante	7/10	2,00	5,00
Nogarejas	LE-125	2,50	Variante	7/10	2,00	5,00
Castrocontrigo	LE-125	3,00	Variante	7/10	2,00	6,00
TOTAL		8,00				16,00

EJE 3.- PALENCIA - GUARDO

TRAMO	CARRETERA	PK.INICIO- PK. FINAL	LONGITUD KM	ACTUACIÓN	SECCIÓN TIPO	COSTE UNITARIO MIL €/ KM	VALORACIÓN MIL. €	SECCIÓN ACTUAL
PALENCIA - CARRIÓN	CL-615	0,00 a 42,00	42,00	Autovía	2 x 10	2,50	105,00	7/10
CARRIÓN - GUARDO	CL-615	42,00 a 97,5	55,50	Refuerzo	7/10	,18	9,99	7/10

KILOMETROS

TOTAL AUTOVÍAS	42,00
TOTAL REFUERZOS	55,50

SUMA TOTAL 97,50

INVERSIONES

TOTAL AUTOVÍAS	105,00
TOTAL REFUERZOS	9,99

SUMA TOTAL 114,99

VARIANTES

POBLACIÓN	CARRETERA	LONGITUD KM	ACTUACIÓN	SECCIÓN TIPO	COSTE UNITARIO MIL €/ KM	VALORACIÓN MIL. €
Renedo de la Vega	CL-615	2,50	Variante	7/10	2,00	5,00
Lobera de la Vega	CL-615	2,50	Variante	7/10	2,00	5,00
Saldaña	CL-615	3,00	Variante	7/10	2,00	6,00
Valcabadillo	CL-615	2,50	Variante	7/10	2,00	5,00
TOTAL		10,5				21,00

EJE 4.- ZAMORA - SEGOVIA

TRAMO	CARRETERA	PK.INICIO- PK. FINAL	LONGITUD KM	ACTUACIÓN	SECCIÓN TIPO	COSTE UNITARIO MIL €/ KM	VALORACIÓN MIL. €	SECCIÓN ACTUAL
SEGOVIA-Stª M. REAL DE NIEVA	CL-605	0,00 a 29,00	29,00	Autovía	2 x 10,50	2,5	72,5	7/9
Stª M. REAL DE NIEVA-L. P. AVILA	CL-605	29,00 a 51,10	23,70	Refuerzo	7/9	0,15	3,56	7/9
L. P. SEGOVIA-MADRIGAL	CL-605	51,10 a 81,60	30,50	Refuerzo	7/9	0,15	4,58	7/9
MADRIGAL-L. P. SALAMANCA	CL-605	81,6 a 93,20	11,60	Refuerzo	6/8	0,125	1,45	6/8
L. P. AVILA -L. P. ZAMORA	CL-605	93,20 a 109,5	16,30	Refuerzo	6/6	0,13	2,12	6/8
L. P. SALAMANCA - FUENTESAUCO	CL-605	109,50 a 131,2	21,70	Refuerzo	6/8	0,125	2,71	6/8
FUENTESAUCO - EL PIÑERO	CL-605	131,2 a 148,7	17,50	Refuerzo	6/8	0,115	2,01	6/8
EL PIÑERO-ZA-610	CL-605	148,70 a 166,20	17,5	Acondicionamiento	7/9	0,48	8,4	6/8
ZA-610 - ZAMORA	CL-605	166,2 a 169,20	3,00	Acceso ciudades	2 x 10,50	2	6	6/8

KILOMETROS

TOTAL AUTOVÍAS	32,00
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS	17,50
TOTAL REFUERZOS	121,30

SUMA TOTAL 170,80

INVERSIONES

TOTAL AUTOVÍAS	78,50
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS	8,40
TOTAL REFUERZOS	16,43

SUMA TOTAL 103,33

VARIANTES

POBLACIÓN	CARRETERA	LONGITUD KM	ACTUACIÓN	SECCIÓN TIPO	COSTE UNITARIO MIL €/ KM	VALORACIÓN MIL. €
Aldeanueva del Codonal	CL-605	2,50	Variante	7/9	2,00	5,00
Montuenga	CL-605	2,50	Variante	7/9	2,00	5,00
Arévalo	CL-605	2,50	Variante	7/9	2,00	5,00
Aldeaseca	CL-605	2,50	Variante	7/9	2,00	5,00
Barromán	CL-605	2,50	Variante	7/9	2,00	5,00
TOTAL		12.5				25,00

EJE 5.- SALAMANCA - VEGA TERRÓN

TRAMO	CARRETERA	PK.INICIO- PK. FINAL	LONGITUD KM	ACTUACIÓN	SECCIÓN TIPO	COSTE UNITARIO MIL €/ KM	VALORACIÓN MIL. €	SECCIÓN ACTUAL
ACCESO A SALAMANCA	CL-517	0,00 a 5,00	5,00	Autovía	2 x 10,50	2,00	10,00	NUEVA CARRET.
SALAMANCA - VITIGUDINO	CL-517	5,00 a 68,10	63,10	Mejora	7/10	0,30	18,93	7/9
VITIGUDINO - LUMBRALES	CL-517	68,10 a 95,50	27,40	Refuerzo	6/8	0,13	3,56	6/8
LUMBRALES - LA FREGENEDA	CL-517	95,50 a 109,60	14,10	Refuerzo	6/8	0,12	1,69	6/8
LA FREGENEDA - LÍMITE PORTUGAL	CL-517	109,60 a 120,60	11,00	Mejora	6/8	0,30	3,30	6/7

KILOMETROS

TOTAL AUTOVÍAS	5,00
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS	74,10
TOTAL REFUERZOS	41,50
SUMA TOTAL	120,60

INVERSIONES

TOTAL AUTOVÍAS	10,00
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS	22,23
TOTAL REFUERZOS	5,25
SUMA TOTAL	37,48

VARIANTES

POBLACIÓN	CARRETERA	LONGITUD KM	ACTUACIÓN	SECCIÓN TIPO	COSTE UNITARIO MIL €/ KM	VALORACIÓN MIL. €
Golpejas	CL-517	2,50	Variante	7/10	2,00	5,00
Villarmayor	CL-517	2,50	Variante	7/10	2,00	5,00
Zafrón	CL-517	2,50	Variante	7/10	2,00	5,00
Villaseco de los Gamitos	CL-517	2,50	Variante	7/10	2,00	5,00
Villar de Peralonso	CL-517	2,50	Variante	7/10	2,00	5,00
Vitigudino	CL-517	3,00	Variante	7/10	2,00	6,00
Cerralbo	CL-517	2,50	Variante	6/8	2,00	5,00
Lumbrales	CL-517	2,50	Variante	6/8	2,00	5,00
La Fregeneda	CL-517	2,50	Variante	6/8	3,00	7,50
TOTAL		23,00				48,50

EJE 6.- PALENCIA - ARANDA

TRAMO	CARRETERA	PK.INICIO- PK. FINAL	LONGITUD KM	ACTUACIÓN	SECCIÓN TIPO	COSTE UNITARIO MIL €/ KM	VALORACIÓN MIL. €	SECCIÓN ACTUAL
PALENCIA- MAGAZ	CL-619	0,00 a 7,60	7,60	Refuerzo	2 x 10,50	0,5	3,80	2 x 10,50
MAGAZ - L. P. BURGOS	CL-619	7,60 a 42,60	35,00	Acondicionamiento	7/10	0,30	10,50	6/8
L. P. PALENCIA - ARANDA	CL-619	42,60 a 83,90	41,30	Acondicionamiento	7/10	0,30	12,39	6/8

KILOMETROS

TOTAL ACONDICIONAMIENTOS	76,30
TOTAL REFUERZOS	7,60

SUMA TOTAL 83,90

INVERSIONES

TOTAL ACONDICIONAMIENTOS	22,89
TOTAL REFUERZOS	3,80

SUMA TOTAL 26,69

VARIANTES

POBLACIÓN	CARRETERA	LONGITUD KM	ACTUACIÓN	SECCIÓN TIPO	COSTE UNITARIO MIL €/ KM	VALORACIÓN MIL. €
Villaviudas	CL-619	2,50	Variante		2,00	5,00
Baltanás	CL-619	3,00	Variante		2,00	6,00
Cevico Navero	CL-619	3,00	Variante		2,00	6,00
Tórtolas de Esgueva	CL-619	2,50	Variante		2,75	6,88
Villovela de Esgueva	CL-619	2,50	Variante		2,75	6,88
Olmedillo de Roa	CL-619	2,50	Variante		2,00	5,00
Ventosilla	CL-619	2,50	Variante		2,00	5,00
Villalba de Duero	CL-619	2,50	Variante		2,00	5,00
TOTAL		21,00				45,75

EJE 7.- ALMAZÁN - GÓMARA - ÁGREDA

TRAMO	CARRETERA	PK.INICIO- PK. FINAL	LONGITUD KM	ACTUACIÓN	SECCIÓN TIPO	COSTE UNITARIO MIL €/ KM	VALORACIÓN MIL. €	SECCIÓN ACTUAL
AGREDA - ALMAZÁN	CL-101	0,00 a 71,60	71,60	AUTOVÍA	2 X 10,5	2,5	179,00	

KILOMETROS

TOTAL AUTOVÍAS	71,60
----------------	-------

SUMA TOTAL 71,60

INVERSIONES

TOTAL AUTOVÍAS	179,00
----------------	--------

SUMA TOTAL 179,00

EJE 8.- TORO - CUÉLLAR

TRAMO	CARRETERA	PK.INICIO- PK. FINAL	LONGITUD KM	ACTUACIÓN	SECCIÓN TIPO	COSTE UNITARIO MIL €/ KM	VALORACIÓN MIL. €	SECCIÓN ACTUAL
TORO - L. P. VALLADOLID	CL-602	0,00 a 10,20	10,20	Refuerzo	6/8	0,2	2,04	
L. P. ZAMORA - ALAEJOS	CL-602	10,20 a 29,70	19,50	Acondicionamiento	7/9	0,36	7,02	7/8
ALAEJOS - MEDINA	CL-602	29,70 a 56,10	26,40	Refuerzo	7/10	0,13	3,43	7/10
MEDINA - OLMEDO	CL-602	56,10 a 76,70	20,60	Refuerzo	0,70	0,18	3,71	7/11
MEDINA - CL-601	CL-602	56,10 a 109,10	53,00	Autovía	2 x 10,50	2,5	132,50	2 x 10,5

KILOMETROS

TOTAL AUTOVÍAS	53,00
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS	19,50
TOTAL REFUERZOS	57,20

SUMA TOTAL 129,70

INVERSIONES

TOTAL AUTOVÍAS	132,50
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS	7,02
TOTAL REFUERZOS	9,18

SUMA TOTAL 148,7

VARIANTES

POBLACIÓN	CARRETERA	LONGITUD KM	ACTUACIÓN	SECCIÓN TIPO	COSTE UNITARIO MIL €/ KM	VALORACIÓN MIL. €
Toro (connex. N-122)	CL-602	4,00	Variante		2,75	11,00
Castronuño	CL-602	2,50	Variante		2,75	6,88
Nava del Rey	CL-602	2,50	Variante		2,75	6,88
Villaverde de Medina	CL-602	2,50	Variante		2,75	6,88
Medina del Campo	CL-602/610	2,50	Variante		2,75	6,88
Pozal de Gallinas	CL-602	2,50	Variante		2,75	6,88
Olmedo	CL-602	7,80	Variante		2,00	15,60
TOTAL		20,30				60,98

EJE 9.- SEGOVIA - ARANDA

TRAMO	CARRETERA	PK.INICIO- PK. FINAL	LONGITUD KM	ACTUACIÓN	SECCIÓN TIPO	COSTE UNITARIO MIL €/ KM	VALORACIÓN MIL. €	SECCIÓN ACTUAL
SEGOVIA (CL-601) - TUREGANO	CL-603	0,00 a 23,80	23,80	Refuerzo	7/9	0,15	3,57	7/9
TUREGANO - CANTALEJO	CL-603	23,80 a 39,50	15,70	Refuerzo	6/8	0,15	2,36	6/8
CANTALEJO - L.P. BURGOS	CL-603	39,50 a 70,90	31,40	Refuerzo	6/8	0,15	4,71	6/8
L.P. SEGOVIA - ARANDA (N-I)	CL-603	70,90 a 91,40	20,50	Refuerzo	6/8	0,15	3,08	6/8

KILOMETROS

TOTAL REFUERZOS 91,40

SUMA TOTAL 91,40

INVERSIONES

TOTAL REFUERZOS 13,72

SUMA TOTAL 13,72

VARIANTES

POBLACIÓN	CARRETERA	LONGITUD KM	ACTUACIÓN	SECCIÓN TIPO	COSTE UNITARIO MIL €/ KM	VALORACIÓN MIL. €
Campillo de Aranda	CL-603	2,50	Variante		2,00	5,00
Torregalindo	CL-603	2,50	Variante		2,75	6,88
Moradillo de Roa	CL-603	2,50	Variante		2,75	6,88
San Miguel de Bernuy	CL-603	2,50	Variante		2,00	5,00
Fuenterebollo	CL-603	2,50	Variante		2,00	5,00
Cantalejo	CL-603	3,00	Variante		2,00	6,00
Cabezuela	CL-603	2,50	Variante		2,00	5,00
Veganzones	CL-603	2,50	Variante		2,00	5,00
Turégano	CL-603	2,50	Variante		2,00	5,00
TOTAL		23,00				49,75

EJE 10.- VALLADOLID - MEDINA

TRAMO	CARRETERA	PK.INICIO- PK. FINAL	LONGITUD KM	ACTUACIÓN	SECCIÓN TIPO	COSTE UNITARIO MIL €/ KM	VALORACIÓN MIL. €	SECCIÓN ACTUAL
VALLADOLID - PUENTE DUERO		0,00 a 7,00	7,00	ACCESOS A CIUDADES	2 x 10,5	2	14,00	6/7
PUENTE DUERO - SERRADA		7,00 a 22,00	15,00	Refuerzo	7/9	0,25	3,75	7/9
SERRADA - MEDINA		22,00 a 39,40	17,40	Refuerzo	7/9	0,18	3,13	7/9

KILOMETROS

TOTAL AUTOVÍAS	7,00
TOTAL REFUERZOS	32,40

SUMA TOTAL 39,40

INVERSIONES

TOTAL AUTOVÍAS	14,00
TOTAL REFUERZOS	6,88

SUMA TOTAL 20,88

VARIANTES

POBLACIÓN	CARRETERA	LONGITUD KM	ACTUACIÓN	SECCIÓN TIPO	COSTE UNITARIO MIL €/ KM	VALORACIÓN MIL. €
Villanueva de Duero	CL-610	2,50	Variante		2,00	5,00
Serrada	CL-610	2,50	Variante		2,00	5,00
La Seca	CL-610	2,50	Variante		2,00	5,00
TOTAL		7,5				15

1 INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

1.1 EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

El Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2008-2020 constituye el plan sectorial que permite desarrollar el Plan Director de Infraestructuras del Transporte en Castilla y León y disponer de un instrumento de planificación, que garantice la continuidad de criterios de vertebración territorial y sostenibilidad ambiental que orientó la definición del Plan vigente (Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2002-2007).

Interviene como promotor del Plan la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, actuando como órgano ambiental competente en el procedimiento de evaluación ambiental, la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

La evaluación ambiental del Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2008-2020 se ha realizado conforme a lo establecido en la *Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*, al tratarse de un plan que puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente y debe ser aprobado por una Administración pública (artículo 3). La evaluación realizada ha considerado, además, las exigencias recogidas en la normativa autonómica relativa a la evaluación ambiental de planes: 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; y Ley 11/2003, de 8 de abril, de Prevención Ambiental de Castilla y León.

El proceso de evaluación ambiental que se desarrolla permitirá al órgano promotor integrar los aspectos ambientales, a través de las siguientes actuaciones: a) La elaboración de un Informe de Sostenibilidad Ambiental (que constituye el presente documento), cuya amplitud, nivel de detalle y grado de especificación se ha determinado por el órgano ambiental (se incluye en el *Anejo 1* el documento de referencia); b) La celebración de consultas (en el proceso de información pública que se inicia tras la presentación del Plan, que incluye el presente Informe de Sostenibilidad Ambiental); c) La elaboración de la memoria ambiental (documento que valora la integración de los aspectos ambientales realizada durante el proceso de evaluación, así como el informe de sostenibilidad ambiental y su calidad, el resultado de las consultas y cómo éstas se han tomado en consideración, además de la previsión sobre los impactos significativos de la aplicación del plan o programa, y establece las determinaciones finales); d) La consideración del informe de sostenibilidad ambiental, del resultado de las consultas y de la

memoria ambiental en la toma de decisiones; e) La publicidad de la información sobre la aprobación del plan o programa.

La necesidad del Plan de Carreteras, en el que se incluye una planificación y una programación de obras, se deriva del hecho de que estas infraestructuras son elementos vertebradores del territorio. Ante la finalización del vigente Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007, a partir del año 2008 se carecería de un instrumento adecuado de planificación, por lo que debe procederse a la redacción de un nuevo Plan Regional.

El Plan se ha estructurado en cuatro programas: 1) Programa de Modernización de la Red; 2) Programa de Conservación y Explotación de la Red; 3) Programa de Actuaciones Concertadas con Entidades Locales; y 4) Otras Actuaciones.

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. Los criterios de sostenibilidad que se derivan de los instrumentos y documentos de planificación regional, o de nivel superior, configuran los principios ambientales de integración a los que se ha ajustado la definición del Plan Regional Sectorial de Carreteras.

De acuerdo con el proceso general de evaluación ambiental estratégica, la incorporación de los principios de integración ambiental a los objetivos del próximo Plan Regional Sectorial de Carreteras se ha realizado desde la formulación preliminar y en las etapas previas de elaboración de la propuesta final, permitiendo que las autoridades ambientales (Consejería de Medio Ambiente) y de programación (Consejería de Fomento) hayan compartido y debatido el proceso de integración ambiental.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2008-2020 constituye el documento con el que el promotor del Plan, identifica, describe y evalúa los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que pueden derivarse de la aplicación del Plan.

Como resultado de todo el proceso anterior se ha podido concretar un documento de Plan Regional en su versión preliminar, que será presentado al público interesado y Administraciones afectadas, en la fase de consultas y para la formulación de alegaciones.

Finalizada la fase de consultas, la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León elaborará una Memoria Ambiental con objeto de valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de plan o programa, en la que se analizarán el proceso de evaluación, el informe de sostenibilidad ambiental y su calidad, y se evaluará el resultado de

las consultas realizadas y cómo se han tomado en consideración y se analizará la previsión de los impactos significativos de la aplicación del Plan Regional.

El proceso de evaluación ambiental se completará con la incorporación de las determinaciones de la Memoria Ambiental, en lo que proceda, a la versión definitiva del Plan Regional Sectorial de Carreteras, para su aprobación definitiva.

La presente evaluación ambiental continúa el proceso de integración ambiental realizado en el anterior Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007, e incorpora los requerimientos y orientaciones derivadas del Dictamen Medioambiental emitido (Resolución de 27 de marzo de 2003, de la Consejería de Medio Ambiente, por la que se hace público Dictamen Medioambiental de la Evaluación Estratégica Previa sobre el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007, promovido por la Consejería de Fomento; B.O.C. y L. N.º 78, de 25 de abril de 2003).

El procedimiento de evaluación ambiental del Plan Regional Sectorial de Carreteras se inició con la tramitación del Documento de Iniciación ante el órgano ambiental, en febrero de 2007, con objeto de que éste estableciera la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación del Informe de Sostenibilidad Ambiental (en adelante, también, ISA), tras identificar y consultar a las Administraciones públicas afectadas y al público interesado, pudiéndose ampliar esta consulta a otras personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, vinculadas a la protección del medio ambiente.

1.2 MARCO NORMATIVO

La aprobación de la *Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*, incorpora un nuevo marco legal para la evaluación ambiental estratégica de planes y programas, estableciendo la obligación de realizar una evaluación ambiental los planes, como el presente Plan Regional Sectorial de Carreteras, que puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente y debe ser aprobado por una Administración pública (artículo 3), por lo que es de aplicación la Ley 9/2006. Esta norma establece el marco básico que completa la regulación establecida por la propia Comunidad Autónoma de Castilla y León que se adelantó al proceso de ajuste a la norma europea al respecto (Directiva 85/337/CEE y su posterior modificación Directiva 97/11/CE), mediante la aprobación de una norma propia que incluía la evaluación ambiental de planes.

En todo el proceso de evaluación interviene como órgano ambiental la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Así la Junta de Castilla y León cuenta con 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, la aprobación de la Ley 11/2003, de 8 de abril, de Prevención Ambiental de Castilla y León, regula la evaluación ambiental de proyectos.

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 Sectorial de Carreteras 2002-2007 de Castilla y León afecta a los sectores de Carreteras y Transportes que deben someterse, conforme a dicha norma, a la Evaluación Estratégica Previa.

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.*

1.3 METODOLOGÍA PARA LA REDACCIÓN DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

La amplitud, nivel de detalle y grado de especificación del informe de sostenibilidad ambiental del Plan ha sido determinada por el órgano ambiental, Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, mediante el denominado Documento de Referencia (véase *Anejo 1*).

A continuación se presenta brevemente el marco metodológico en que se ha desarrollado el proceso de evaluación ambiental (véase *Cuadro 1.2.a*). En todo caso, el contenido del Informe de Sostenibilidad Ambiental se ha ajustado a las exigencias del Anexo I de la *Ley 9/2006* y del Documento de Referencia elaborado por la Consejería de Medio Ambiente.

CUADRO 1.3.A. MARCO METODOLÓGICO DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN	
<i>Etapa</i>	<i>Descripción</i>
1. Diagnóstico y análisis de la situación medioambiental.	Elaborar la información sobre la situación medioambiental, centrada en la calidad ambiental del ámbito y de las interacciones con sus distintos componentes.
2. Definición de objetivos prioritarios.	Indicar los objetivos del Plan Regional con respecto al medio ambiente y el desarrollo sostenible que ha establecido o está elaborando con carácter general la Administración General del Estado y, en el ámbito autonómico, Castilla y León.
3. Propuesta de Plan Regional y alternativas (escenarios).	Garantizar que la alternativa seleccionada del Plan Regional es la que mejor incorpora los objetivos generales planteados en materia de medio ambiente.
4. Evaluación ambiental de la propuesta de Plan Regional.	Evaluar las implicaciones para el medio ambiente local de los contenidos del Plan Regional. Verificar el cumplimiento de las políticas aplicables y legislación vigente.
5. Establecimiento de indicadores ambientales.	Utilizar datos cuantificados, detectando y explicando los cambios que se produzcan de la calidad ambiental del ámbito y los parámetros de desarrollo sostenible.
6. Incorporación de resultados en el Plan Regional definitivo.	Colaborar desde la perspectiva medioambiental en la elaboración de la versión definitiva del Plan Regional teniendo en cuenta los resultados de la evaluación, incluyendo la participación pública.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental se inicia con una introducción al procedimiento de evaluación ambiental estratégica, incidiendo en su papel como proceso sistemático de evaluación de las consecuencias sobre el medio ambiente de las actuaciones derivadas del Plan y programa propuestos, teniendo por objeto su plena incorporación y consideración desde las fases iniciales de definición del Plan, en las mismas condiciones que las consideraciones de índole económico o social.

La definición del marco normativo y metodológico, esbozado arriba, permite en otro apartado, concretar el alcance de la evaluación ambiental desarrollada desde las primeras etapas de definición del Plan Regional, incorporando el análisis de las respuestas obtenidas en la fase de consultas previas (a Administraciones y público interesado), así como el alcance de la evaluación para concretar el documento final del Plan Regional a partir de los condicionantes derivados del presente documento.

El desarrollo del diagnóstico ambiental, centrado en los aspectos referidos a la calidad ambiental del ámbito, en el contexto de la Comunidad de Castilla y León, ha permitido definir los aspectos relevantes en la definición del Plan Regional, repasando los antecedentes que han orientado las políticas y actuaciones en el ámbito regional, a la vez que posibilita la identificación de los principales problemas ambientales, permitiendo el análisis del escenario sin Plan Regional (Alternativa Cero) y la evolución previsible de los parámetros ambientales en este supuesto.

La consideración de la variable ambiental desde las primeras etapas de formulación del Plan Regional, permitirá la incorporación a sus objetivos, en el documento definitivo, de los principios de integración ambiental a estos objetivos (objetivos y prioridades medioambientales que se derivan de la planificación regional).

El proceso de evaluación ambiental se completa con la revisión de las actuaciones contenidas en el Plan Regional y la definición de las interacciones con los principios de integración ambiental descritos, posibilitando la identificación de los efectos significativos sobre el medio ambiente. Posteriormente, se concretarán las medidas previstas para prevenir, reducir y, en lo posible, contrarrestar los efectos negativos significativos en el medio ambiente que puedan derivarse como resultado de la aplicación del Plan Regional.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental incorpora un capítulo con propuestas para el seguimiento y control del Plan, presentando un conjunto de directrices de aplicación a los programas de vigilancia ambiental incluidos en los documentos de evaluación ambiental de los proyectos. Asimismo se incluye una propuesta de indicadores que permitan la evaluación futura de los resultados obtenidos con la aplicación del Plan Regional y el nivel de cumplimiento de los objetivos (cualitativos y cuantitativos) propuestos.

Se incluye, finalmente, un capítulo de conclusiones y recomendaciones sobre el proceso de evaluación realizado, que posibilita la identificación de aspectos que podrían incorporarse al documento final del Plan Regional, tras la realización del proceso de participación pública. El informe se completa con un resumen no técnico del documento y proceso de evaluación realizados.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental se completa con una colección de planos que muestran las actuaciones previstas, según Programas, en relación a los espacios naturales de interés considerados como indicadores básicos de calidad ambiental (Espacios protegidos incluidos en la Red de Espacios Naturales de Castilla y León; enclaves para la vertebración de la Red Natura 2000: Lugares de Importancia Comunitaria y Zonas de Especial Protección para las Aves).

El Informe de Sostenibilidad Ambiental como parte integrante del Plan se ha estructurado sobre los contenidos que regula la normativa referida (Anexo I de la Ley 9/2006, Contenido del informe de sostenibilidad ambiental), equivalentes en alcance a las exigencias de la normativa de aplicación de Castilla y León:

a) Un esbozo del contenido, objetivos principales del plan o programa y relaciones con otros planes y programas conexos.

b) Los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no aplicar el plan o programa.

c) Las características ambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa.

d) Cualquier problema ambiental existente que sea relevante para el plan o programa, incluyendo en concreto los relacionados con cualquier zona de particular importancia ambiental designada de conformidad con la legislación aplicable sobre espacios naturales y especies protegidas.

e) Los objetivos de protección ambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con el plan o programa y la manera en que tales objetivos y cualquier aspecto ambiental se han tenido en cuenta durante su elaboración.

f) Los probables efectos significativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, los bienes materiales, el patrimonio cultural, incluido el patrimonio histórico, el paisaje y la interrelación entre estos factores.

g) Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, contrarrestar cualquier efecto significativo negativo en el medio ambiente por la aplicación del plan o programa.

h) Un resumen de las razones de la selección de las alternativas previstas y una descripción de la manera en que se realizó la evaluación, incluidas las dificultades (como deficiencias técnicas o falta de conocimientos y experiencia) que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida.

La selección de las alternativas en caso de propuestas tecnológicas, incluirá un resumen del estado del arte de cada una y justificará los motivos de la elección respecto a las mejores técnicas disponibles en cada caso.

i) Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento, de conformidad con el artículo 15.

j) Un resumen no técnico de la información facilitada en virtud de los párrafos precedentes.

k) Un informe sobre la viabilidad económica de las alternativas y de las medidas dirigidas a prevenir, reducir o paliar los efectos negativos del plan o programa.

1.4 ALCANCE DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL: DOCUMENTO DE REFERENCIA

La Resolución de 15 de mayo de 2007 de la Consejería de Medio Ambiente, por la que se aprueba el Documento de Referencia para la evaluación ambiental del Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León, incorpora en su Anexo I el texto del Documento de Referencia. Para conocer con exactitud los contenidos de la resolución se incluye su texto completo en el Anejo 1 del presente documento.

El presente Informe de Sostenibilidad Ambiental se ajusta en sus contenidos y alcance a las exigencias determinadas en el Documento de Referencia, completando los contenidos básicos establecidos en el Anexo 1 (Contenido del informe de sostenibilidad ambiental) de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

En su apartado 1 se incorpora el resultado de las consultas previas a las administraciones públicas afectadas y al público interesado, habiéndose remitido el documento a un total de 18 entidades, de cuyas sugerencias se incluye un extracto que completa el apartado¹.

¹ *El documento de Iniciación (DI) fue remitido a las siguientes Administraciones: Excmo. Sr. Consejero de Fomento; Excmo. Ilmo. Sr. Secretario General de la Consejería de Presidencia y Administración Territorial; Excmo. Sr. Consejero de Economía y Empleo; Excmo. Sr. Consejero de Cultura y Turismo; Excmo. Sr. Consejero de Agricultura y Ganadería;*

En su apartado 2 se establece el contenido, amplitud y nivel de detalle del informe de sostenibilidad ambiental, completándose con los criterios ambientales estratégicos y principios de sostenibilidad recogidos en el apartado 3. Finalmente (apartado 4), se concretan las modalidades de información y consulta e identificación de las Administraciones públicas afectadas y del público interesado, debiéndose someterse el Informe de Sostenibilidad Ambiental a información pública durante un plazo de 45 días y tras su anuncio en Boletín Oficial de Castilla y León. Asimismo, la versión preliminar del Plan y su Informe de Sostenibilidad Ambiental se harán públicos en la página web de la Junta de Castilla y León, disponiéndose de ejemplares impresos, al menos, en la Consejería de Fomento.

1.5 EQUIPO REDACTOR

El Informe de Sostenibilidad Ambiental ha sido realizado por un equipo multidisciplinar perteneciente a la empresa PROINTEC, S.A. (Departamento de Medio Ambiente) contratada por el promotor del Plan. El equipo redactor ha tomado como punto de partida del análisis la evaluación ambiental estratégica realizada en relación con el Plan Director de Infraestructuras del Transporte en Castilla y León 2001-2013, así como en la evaluación ambiental estratégica del vigente Plan Regional Sectorial de Carreteras (2002-2007).

El equipo redactor multidisciplinar se encuentra homologado por la Junta de Castilla y León para la redacción de estudios de impacto ambiental (número de inscripción en el registro: PRO-1997021460). En el *Anejo 4* se ha incluido el Certificado de Inscripción en el Registro de Equipos o Empresas Redactoras de Estudios de Impacto Ambiental emitido por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León. La composición del equipo básico redactor del estudio es la siguiente:

- Rosalía Gil-Albarellos Marcos (Ingeniera de Montes. Directora del Área de Medio Ambiente y Agua).
- Javier Bernal Gómez (Biólogo). Acreditación Personal Individual, API: 2005010033JBG.
- Marta Quintero Barrio (Licenciada en Ciencias Ambientales). API: 2005020052MQB.
- Juana López Molina (Ingeniera Agrónoma). API: 2002090273JLM.

2 EL PLAN SECTORIAL DE CARRETERAS

2.1 JUSTIFICACIÓN DEL PLAN

La aplicación de la planificación, ya sea en el desarrollo de infraestructuras o la conservación de las ya existentes, permite determinar las necesidades presupuestarias y las dotaciones necesarias para su correcta ejecución, aportando a la administración competente un conocimiento preciso de las previsiones que van a ser necesarias en los años de vigencia del plan.

La red viaria cumple con una importante función estratégica en el desarrollo de un territorio, permitiendo una comunicación eficiente entre los diferentes centros de interés de la región. La importancia de elaborar planes de carreteras, se deriva del hecho de que estas infraestructuras son elementos vertebradores de un territorio, que condicionan el desarrollo económico y social.

Una adecuada red de carreteras de titularidad de Comunidad Autónoma que complemente el Sistema de comunicación interregional e internacional, así como la conservación del patrimonio viario de la región, permite mejorar la competitividad económica, y la fijación de población en la región, elementos indispensables para el progreso y desarrollo de Castilla y León.

La experiencia acumulada por la Consejería de Fomento en la gestión de la red de carreteras de su competencia, permite la elaboración de un documento con amplio calado técnico, adecuado a las necesidades y condiciones del territorio castellano y leonés.

En la definición del Plan se han analizado y evaluado en detalle los distintos aspectos que han permitido configurar un diagnóstico del estado de la Red de Carreteras en Castilla y León, definiendo un escenario de necesarias mejoras que implican una interacción con el territorio sobre el que se desarrollan. En el presente Informe de Sostenibilidad Ambiental se ha realizado la oportuna caracterización ambiental del territorio de Castilla y León (Capítulo 3, Caracterización Ambiental), destacando los aspectos ambientales relevantes de la situación actual (Capítulo 3.1).

A continuación se analiza la evolución previsible sin Plan y la problemática relevante derivada, posibilitando la definición de la Alternativa Cero (probable evolución de los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente, en caso de no aplicar el Plan), dando cumplimiento al requerimiento al respecto establecido en la *Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente* (Anexo I; punto b).

2.2 ANALISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL Y EVOLUCIÓN PREVISIBLE SIN PLAN (ALTERNATIVA CERO)

Según establece la normativa de aplicación la evaluación ambiental del Plan incluirá el análisis de los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su evolución en caso de no aplicar el Plan y sus programas. Este análisis permite conectar la información resultante del inventario y diagnóstico ambiental realizado con el análisis de alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, incluyendo la alternativa cero entendida como la no realización del Plan, siempre teniendo en cuenta los objetivos y el ámbito territorial de aplicación.

El estudio de la alternativa cero se ha enmarcado en el análisis de la evolución probable de los aspectos clave que han llevado a la definición del Plan, que complementan los condicionantes ambientales sobre los que se articula la propuesta final. Necesariamente, el Plan formulado es resultante de un estudio de posibles alternativas engarzadas en el documento final, que recoge un conjunto de propuestas planteadas como las mejores posibles dado el estado del conocimiento, los recursos disponibles y considerando el conjunto de valores, metas y objetivos medioambientales que la afectan.

La alternativa cero 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.

El escenario previsible de evolución de la situación actual se define a partir de los datos de evolución de algunos parámetros básicos que completan el análisis de la situación actual:

i) Carreteras en Castilla y León (en referencia a la clasificación de la Red); ii) Evolución del tráfico (incluyendo niveles de servicio); y iii) Seguridad en la Red.

2.2.1 Clasificación de la Red

2.2.1.1 Las carreteras en Castilla y León

Dada la gran extensión de terreno de Castilla y León (93.814 km², el 18,6% de España), y sus características demográficas (baja densidad de población 29.92 hab/km² y gran cantidad de núcleos de población), la red de carreteras tiene una gran longitud y una alta dotación territorial (0,35 km/km² en Castilla y León, frente al 0,31 km/km² de la media nacional) y poblacional (13,84 km/1000 habitantes, la más alta de España).

Así, su longitud en 2006 es de 32.760 km, representando un 19,7% del total nacional, convirtiéndose con ello en la red más extensa de las redes de las Comunidades Autónomas. Como en el resto de las Comunidades Autónomas multiprovinciales, la red depende de las tres Administraciones Públicas: Estado, Comunidad Autónoma y Administración Local.

TABLA 2.2.1.1.A. LONGITUD DE LA RED DE CARRETERAS (KM)				
<i>Red (en km)</i>	<i>Estatal</i>	<i>Autonómica</i>	<i>Diputaciones</i>	<i>Total</i>
<i>Castilla y León</i>	5.233	11.598	15.929	32.760
<i>España</i>	25.804	70.995	69.540	166.339
<i>Porcentaje</i>	20,3%	16,1%	22,9%	19,7%

2.2.1.2 Red de Carreteras del Estado en Castilla y León

La Red de Carreteras del Estado en Castilla y León tiene una longitud de 5.233 Km, lo cual supone un 16,0 % de los 32.760 km que constituyen la red total. De esta longitud, 1.619 km corresponde a vías de gran capacidad, de los cuales, 282 km corresponden a autopistas de peaje, 1.246 km a autovías y autopistas libres, y 91 km de carretera desdoblada.

En los últimos años, la mayoría de las carreteras de la Red del Estado, han experimentado, o experimentan en la actualidad, importantes transformaciones, por lo que en general, presentan condiciones de circulación aceptables.

Además, dentro del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) 2005-2020, se recogen actuaciones sobre las vías interurbanas de altas prestaciones, mejora y reposición de las autopistas y autovías en servicio y de adecuación de las condiciones de calidad y seguridad de la Red Complementaria.

Por tanto, teniendo en cuenta lo anterior, se prevé que una vez se lleve a cabo las actuaciones previstas en el PEIT 2006-2020, la Red de Carreteras del Estado en Castilla y León, presentará unas características que se puede considerar satisfactorias.

2.2.1.3 *Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma*

Clasificación

La Ley 2/1990, de 16 de marzo de Carreteras de la Comunidad Autónoma de Castilla y León fija la clasificación de la red de carreteras de titularidad autonómica en dos redes: red básica y red complementaria. El Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007, estableció la clasificación, denominación y numeración de las carreteras competencia de la Comunidad, que se mantienen prácticamente vigentes en el presente Plan.

Red Básica

Esta red, junto con la Red de Carreteras del Estado, satisface 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 Comunidad Autónoma correspondiente.

Red Complementaria

La Red Complementaria está formada por las carreteras de la red regional no catalogadas como básicas. Por ello, es una red de gran longitud y con tráficos muy desiguales. Esta red se subdivide a su vez en dos redes:

- 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.
- 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.

Resto de la Red

Son tramos de pequeña longitud y sin funcionalidad en la red autonómica, tales como travesías sustituidas por variantes, accesos a estaciones de ferrocarril que hoy en día no tienen tráfico ferroviario, y otros tramos sin práctica utilización

La longitud de la Red Autonómica alcanza los 11.598,10 km, constituyendo un 35,2% de los 32.590 km que conforman la red de Castilla y León.

TABLA 2.2.1.3.A. LONGITUD POR TIPO DE RED (KM)				
<i>Básica</i>	<i>Complementaria Preferente</i>	<i>Complementaria Local</i>	<i>Resto de la Red</i>	<i>Total</i>
2.588,5	4.464,8	4.226,2	318,6	11.598,10

Dentro de las características geométricas de las carreteras, la sección transversal tiene una importancia esencial en lo que se refiere a la seguridad vial; carreteras con un ancho de firme inferior a 6.00 m presentan siempre problemas en el cruce de dos vehículos pesados que se agrava por el mal estado de los bordes.

El Plan 2002-2007 atendía casi exclusivamente a las Redes Básica y Complementaria Preferente, por lo que en estas redes con carácter general no existen carreteras de ancho menor a 6.00 m.

En la Red Complementaria Local, sin embargo, en gran medida la carretera tiene un ancho inferior, de manera que uno de los objetivos de este Plan es alcanzar en toda la red el ancho de 6.00 m.

2.2.1.4 *Red de Carreteras de las Diputaciones Provinciales*

Las carreteras gestionadas por las Diputaciones Provinciales, se caracterizan por su clara función de accesibilidad a los municipios de cada provincia, comunicando los diferentes municipios con las redes de movilidad de la región. La longitud de red competencia de las diputaciones alcanza en 2006 los 15.929 km. En el caso particular de Castilla y León, el conjunto de esta red tiene una Intensidad Media Diaria (IMD) inferior a 180 vehículos/día.

El progresivo fenómeno de despoblación de los municipios rurales de la región, ha reducido la demanda de tráfico de estas vías. Dado el escaso tráfico que circular por la red de competencia de la Diputación, las actuaciones a realizar, salvo excepciones, deben dirigirse a mejorar el estado del firme y a la adecuación de la señalización.

En el caso en que los Planes Provinciales de Carreteras redactados por las Diputaciones incluyan una nueva denominación y numeración de las carreteras, se recomienda que se realice siguiendo los criterios definidos en el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007 para las carreteras autonómicas, y que se mantienen en el presente Plan.

2.2.2 Tráfico en la Red de Carreteras de Castilla y León

2.2.2.1 *Evolución del Tráfico*

Tráfico total en la Red Autonómica

De acuerdo con los datos anuales del Plan Regional de Aforos, se ha producido un notable aumento del tráfico, habiendo pasado de 3.620 millones de vehículo-kilómetro en 1995 a 4.780 en 2006, lo que supone un aumento de un 32% respecto de 1995. Se observa que el crecimiento anual acumulado es de aproximadamente un 2,5%.

TABLA 2.2.2.1.A. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN LA RED AUTÓNOMICA												
<i>Tipo de Red</i>	<i>Tráfico (veh*km) x 10⁹</i>											
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<i>R. Básica</i>	1,44	1,45	1,47	1,62	1,62	1,66	1,72	1,83	2,32	2,45	2,46	2,55
<i>R. Complementaria</i>	2,18	2,30	2,23	2,33	2,38	2,34	2,62	2,67	2,18	2,23	2,21	2,23
<i>Total</i>	3,62	3,75	3,70	3,95	4,00	4,00	4,34	4,50	4,50	4,68	4,67	4,78

La evolución del tráfico de toda la red durante el periodo 1995-2006 presenta una tendencia ascendente, tal y como ocurre en el resto del territorio español. Los datos globales de crecimiento del tráfico en la red alcanzan un valor promedio interanual de 2,56%, con un valor para la red básica del 5,33% interanual, y del 0,21% en la red complementaria, para el total del periodo considerado.

El Tráfico de la Red Regional de Carreteras de Castilla y León se distribuye en los distintos tipos de red, de forma que el 53,37% del mismo circula por la Red Básica, mientras que el 46,63% restante lo hace por la Red Complementaria, correspondiendo un 32,68% a la Preferente y un 13,95% a la Local.

Intensidades medias diarias (IMD)

Realizando el análisis en función de la intensidad media diaria (IMD), cabe apuntar que el valor medio para la IMD ponderada sobre el total de la red se sitúa en torno a los 1.164 vehículos al día, que supone un incremento de un 11,5% respecto al año 2001, en el que se registró una IMD de 1.044 vehículos al día.

TABLA 2.2.2.1.B. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO POR TIPO DE RED. AÑO 2006						
<i>Tipo de Red</i>	<i>IMD media por tipo de red (veh/día)</i>					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<i>R. Básica</i>	2.169	2.319	2.433	2.659	2.664	2.764
<i>R. Complementaria Preferente</i>	1.006	1.005	878	921	927	961
<i>R. Complementaria Local</i>	492	521	451	471	453	428
<i>Total</i>	1.044	1.086	1.087	1.141	1.137	1.164

La IMD de la totalidad de la red sigue una tendencia ascendente durante todo el periodo, con un crecimiento del tráfico interanual en el periodo 2001-2006 del 2,2%. Por redes, y entre 2003

y 2006, la red básica crece anualmente un 4,3% su valor de IMD medio y la red complementaria preferente un 3,1% anual, mientras que la red complementaria local reduce su IMD un 1,7% al año.

2.2.2.2 Niveles de Servicio en la Red Regional de Carreteras

Como se ha visto en apartados anteriores, la distribución de tráfico es desigual en las distintas redes en las que se divide la Red de Carreteras de Castilla y León. Así, destaca el hecho de que es la Red Básica la que soporta una mayor IMD (2.764 vehículos al día), mientras que la Red Complementaria Preferente sobrepasa los 960 vehículos al día, y la Red Complementaria Local alcanza una IMD de 428 vehículos al día.

En cualquier caso, los datos de tráfico no son elevados en general en la red de carreteras autonómica. Únicamente en una estación de aforo de las programadas en 2006 se superan los 20.000 veh/día, y en ocho de ellas se superan los 10.000. Todos los tramos con IMD superior a 10.000 vehículos corresponden a accesos a capitales de provincia, que lógicamente deben ser objeto de una actuación específica con carácter urbano.

Los datos muestran que, en las vías de alta capacidad de la región, en el periodo de duración del Plan no van a requerir actuaciones de entidad, encontrándose en un margen de operación óptimo para el funcionamiento de la red.

En este caso, las actuaciones sobre la red de alta capacidad se orientarán a conservar la calidad del servicio ofertado en el momento actual, mediante actuaciones de conservación.

En el caso de las vías convencionales, estas vías presentarían al final del periodo del Plan niveles de servicio inadecuados, atendiendo a la normativa vigente. Las actuaciones en estas vías se orientarán a la mejora de las condiciones de capacidad, a fin de mantener un nivel de servicio adecuado y de calidad en la red de carreteras.

2.2.3 La Accesibilidad en la Red de Carreteras de Castilla y León

Cumpliendo con los objetivos básicos de la Red de Carreteras de Castilla y León, la accesibilidad es un elemento primordial para una región con una situación de baja densidad de población y un elevado número de núcleos urbanos.

Las características principales de la red viaria de Castilla y León se diferencian en función de la clasificación de las carreteras competencia de la Comunidad:

- La Red Básica debe constituir, junto con la Red de Carreteras del Estado, la red fundamental de comunicación viaria de la región, debiendo satisfacer las siguientes condiciones:
 - Servir al tráfico de largo recorrido a través del territorio de la Comunidad
 - Asegurar la comunicación entre los principales centros de población de la región
 - Interconexión con las redes principales de comunicación de las comunidades autónomas limítrofes

- La Red Complementaria, como su nombre indica, ejerce de vías colectoras desde los diferentes núcleos de población hacia los principales ejes viarios; en función de sus características, se distinguen la Red Complementaria de Interés Preferente y la Red Complementaria Local, atendiendo a las funciones siguientes:
 - Red Complementaria de Interés Preferente, conformada por las carreteras que comunican las cabeceras comarcales y municipios de entidad, entre sí y con la Red Básica
 - Red Complementaria Local, formada por aquellas vías que recogen tráficos locales y de acceso a las redes de categorías superiores, complementada con la Red de Carreteras de las Diputaciones

Contar con unas condiciones operativas adecuadas resulta, por tanto, fundamental para el cumplimiento de las funciones principales de la Red de Carreteras, permitiendo la mejora de la cohesión territorial, y la disminución de los desequilibrios territoriales.

A fin de determinar la mejora que en materia de accesibilidad se va a producir en la Red de Carreteras de la Región, se procede a establecer un escenario de partida que permita comparar las mejoras introducidas, tanto por tipo de red como por provincia, con el conjunto de actuaciones previsto en el presente Plan Regional Sectorial de Carreteras.

Se requiere un indicador que permita determinar el alcance real de las actuaciones, entre el escenario donde no se producen actuaciones de modernización, y el escenario propuesto; para lo cual, se ha construido un modelo de simulación en el que se ha introducido la red de carreteras actual y la red prevista en el año 2020 (año horizonte del Plan de Carreteras)

En este modelo se han calculado los tiempos medios de conexión entre las poblaciones más importantes de la Comunidad Autónoma, y se ha calculado la accesibilidad median en minutos

a cada uno de ellas, obteniéndose los siguientes valores para la situación actual. Los resultados pormenorizados se pueden consultar en la Memoria del Plan.

TABLA 2.2.3.A. ACCESIBILIDAD MEDIA ACTUAL POR PROVINCIAS (EN MINUTOS)	
<i>Provincia</i>	<i>Actual</i>
Ávila	129,98
Burgos	116,10
León	116,74
Palencia	106,82
Salamanca	129,21
Segovia	108,61
Soria	158,07
Valladolid	85,47
Zamora	108,21
PROMEDIO	116,94

2.2.4 La Seguridad en la Red de Carreteras de Castilla y León

Anualmente, la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de Castilla y León, realiza un análisis de la accidentalidad en la red de su competencia. El objetivo de dicho estudio es conocer el comportamiento de la accidentalidad en las carreteras regionales, identificando los puntos o tramos de las carreteras en los que se produce una concentración de accidentes (TCA).

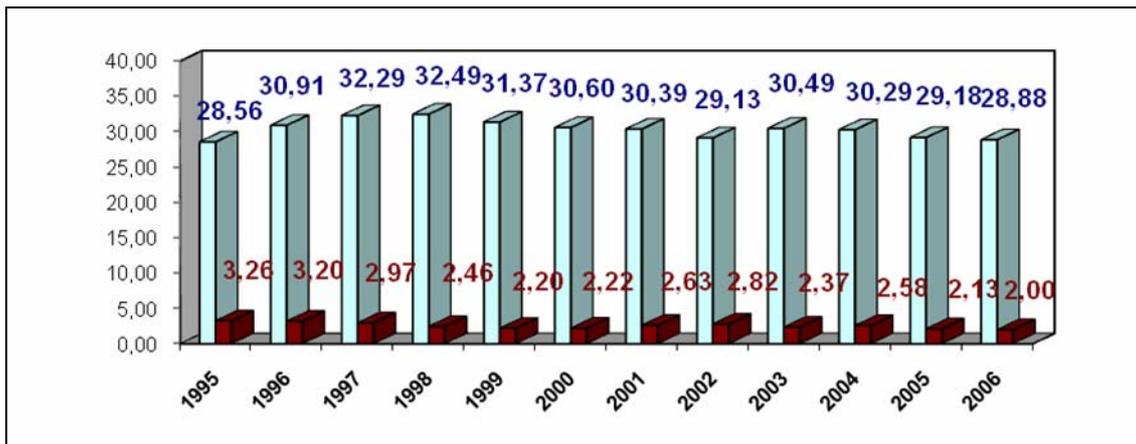
El análisis de la accidentalidad registrada en la Red Regional de Castilla y León, se realiza a partir de los datos de accidentes con víctimas y las víctimas mortales, dado que el registro y recuento de los accidentes con sólo datos materiales resulta errático, dada la dificultad que existe para su contabilización.

Para la realización del mismo, se parte de la información suministrada por la Dirección General de Tráfico, en los Cuestionarios Estadísticos de Accidentes con víctimas, así como los datos de tráfico registrado en la Red Regional de Carreteras.

La figura adjunta se refleja la evolución de los índices de peligrosidad (IP) y mortalidad (IM) en la Red de Carreteras Regionales de Castilla y León, desde el año 1991 hasta el 2006. En la Memoria del Plan se realiza un análisis detallado de todos los datos en el periodo de análisis

referido, así como de la accidentalidad en el año 2006, de cuyo análisis se incorporan algunos datos relevantes.

FIGURA 2.2.4.A. EVOLUCIÓN DE LOS ÍNDICES DE PELIGROSIDAD Y MORTALIDAD EN LA RED DE CARRETERAS REGIONALES DE CASTILLA Y LEÓN.



En el año 2006 se produjeron 1.383 accidentes con víctimas en la Red Regional de Castilla y León, que ocasionaron 96 víctimas mortales y 2.288 heridos (graves y leves). El volumen de tráfico que circuló en el año 2006, por la Red Regional es de aproximadamente 47,9 millones de vehículos-km. Así, y a vista de los resultados de accidentalidad, los Índices de Peligrosidad y Mortalidad alcanzan valores de 28,88 y 2,00, respectivamente.

Al analizar la accidentalidad en función de la tipología de los accidentes, se observa que la mayor cantidad de accidentes es por salida de vía (izquierda + derecha), registrándose un total de 726 accidentes con víctimas, que supone un 52,49% del total de accidentes de la Red Regional. A este tipo de accidente le siguen las colisiones de vehículos en marcha, los cuales alcanzan una proporción de un 36,15%, al registrarse un total de 500 accidentes de los 1.383 accidentes con víctimas que se produjeron en la Red Regional en el año 2006.

En relación con el factor concurrente, cabe señalar que el que aglutina un mayor número de accidentes con víctimas es la distracción, que supone un 22,6% del total de los accidentes de la Red Regional de Castilla y León, aunque le siguen de cerca la infracción a la norma, con un 22%. El tercer factor con mayor proporción es la velocidad inadecuada, con un 17,7%, al haberse registrado en un total de 245 de los 1.383 accidentes con víctimas que se produjeron en la Red Regional de Castilla y León en el año 2006.

La Red Regional de Castilla y León se encuentra dividida en tres redes diferenciadas: Red Básica, Red Complementaria Preferente, y Red Complementaria Local. Sus longitudes aproximadas son 2.588,5 km, 4.464,8 km y 4.226,2 km, respectivamente. Ni el tráfico, ni la accidentalidad, se distribuye proporcionalmente entre estas tres redes, de forma que la mayor tráfico soporta es la Red Básica (25,489 millones de vehículos-km en el año 2006), seguida de la Red Complementaria Preferente, con prácticamente la mitad del tráfico que la anterior (15,590 millones de vehículos-km, en el año 2006), y finalmente, la Red Complementaria Local, con la mitad del tráfico que la Preferente (6,808 millones de vehículos-km en 2006).

Así, es la Red Básica en la que se registra un mayor número de accidentes con víctimas (672 accidentes con víctimas en 2006), lo que supone que en ella se han producido un 49% de los 1.383 accidentes con víctimas de la Red Regional de Castilla y León en 2006. Le sigue la Red Complementaria Preferente (36%), y de lejos, la Red Complementaria Local (16%). Dicho resultado es lógico, a la vista de los volúmenes de tráfico que soporta cada una de las redes.

Dado que el volumen de tráfico es muy distinto de una red a otra, se estudian, para poder comparar la accidentalidad entre las tres redes, los índices de Peligrosidad y Mortalidad

En cuanto a los primeros, los mayores valores se observan en la Red Complementaria Local, con un valor de 33,04, seguido por la Red Complementaria Preferente con un valor de 31,18 y finalmente la Red Básica con un valor de 26,37.

Estos valores, se invierten al analizar el Índice de Mortalidad, donde el mayor valor se corresponde con la Red Básica, 2,67, seguido de la Red Complementaria preferente con un valor de 1,35 y la Red Complementaria Local con un valor de 1,03.

2.3 ANTECEDENTES DEL PLAN Y RELACIÓN CON OTROS PLANES

2.3.1 Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007

En octubre de 2002 se redactó el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007, siendo elaborado por los Servicios de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento.

Dicho plan se redactó teniendo como base el Plan Director de Transporte en Castilla y León, redactado en 2001, el cual abarca las necesidades de actuación, con independencia de la titularidad, en los distintos modos de transporte, así como las posibles infraestructuras intermodales.

El Plan Regional Sectorial de Carreteras incluyó la actuación en 4.620,2 Km. de la Red Básica y Complementaria Preferente, suponiendo aproximadamente un 66% de la longitud total de estas redes. Además, contemplaba la construcción de 44 variantes de población, de las cuales 35 correspondían a carreteras de la Red Básica.

En el caso de la Red Complementaria Local, las actuaciones previstas abarcaban 1.308,8 km (aproximadamente un 30% de la longitud total de esta red).

A la finalización del Plan 2002-2007, todas las carreteras de la Red Principal (Red Básica y Red Complementaria Preferente) deberían haber sido objeto de al menos una actuación de acondicionamiento o mejora, si bien se recogen en este Plan aquellas actuaciones que, por cualquier circunstancia, no hayan podido llevarse a cabo, adaptadas a los nuevos objetivos.

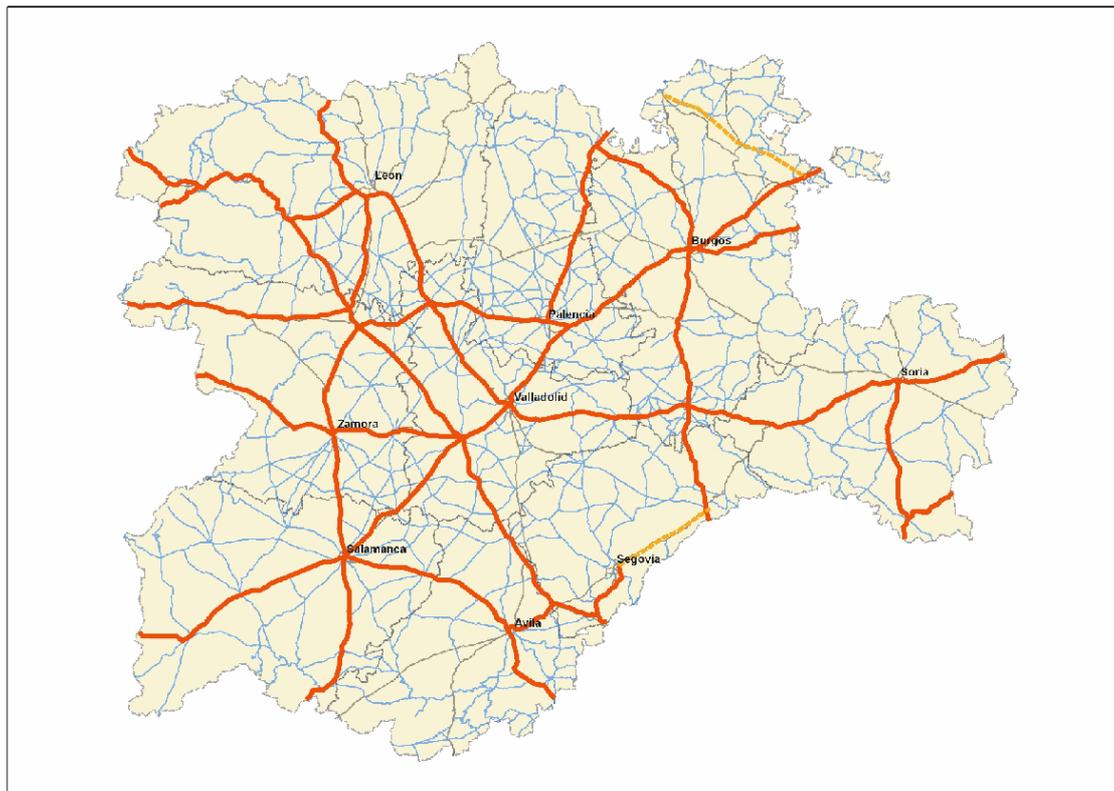
2.3.2 Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, 2005-2020 (PEIT), aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros del 15 de julio de 2005, define las directrices básicas de la actuación en infraestructuras y transporte de competencia estatal con un horizonte a medio y largo plazo (2005-2020).

El PEIT abarca el conjunto de modos de transporte que operan en el momento actual en todo el territorio: transporte por carretera, ferrocarril, aéreo y marítimo.

En el momento de redactar este documento aún no se han aprobado los planes sectoriales que deberían haber desarrollado el PEIT, con la planificación definida para los periodos 2006-2012 y 2013-2020, por lo que únicamente se conoce la imagen objetivo el año final del PEIT (2020), de la red de carreteras del Estado, que, por lo que se refiere a las vías de alta capacidad de Castilla y León, se recogen en el mapa siguiente.

FIGURA 2.3.2. RED DE ALTA CAPACIDAD PEIT 2020



2.3.3 Acuerdo del Diálogo Social

El Diálogo Social y el alcanzar acuerdos con los agentes sociales es una de las señas de identidad de la política social de la Junta de Castilla y León.

En este sentido, en febrero de 2008 se suscribió por el Presidente de la Junta de Castilla y León y los Agentes Sociales el “Acuerdo del Diálogo Social”.

Dicho acuerdo recoge de forma expresa la validez de los anteriores acuerdos alcanzados en las diferentes mesas, entre las que se incluye el relativo a infraestructuras. En él se recogen las propuestas para la creación de infraestructuras en Castilla y León, con claro carácter impulsor de la Comunidad, tanto en materia de carreteras como ferroviaria, atendiendo a las necesidades del territorio de Castilla y León y a su desarrollo.

Por tanto, el documento incluye todas las infraestructuras, independientemente de la titularidad de las mismas, y en concreto, las dependientes tanto de la Junta de Castilla y León, como de la Administración General del Estado.

En relación con las **infraestructuras de transporte por carretera**, destacar, que con independencia de la titularidad, se han considerado tanto vías de gran capacidad, como carreteras convencionales. Los grandes corredores, que desde el punto de vista de la situación geográfica de la Comunidad, se consideran son:

- Los corredores radiales que comunican el Norte-Noroeste de España con el centro peninsular
- Los ejes Este-Oeste, por el Norte de la Comunidad (Ponferrada-León-Burgos-Miranda de Ebro) y por el Centro-Sur (corredor del Duero)
- El Norte-Sur, por el Oeste de la Comunidad (Ruta de la Plata, y por el Este (Soria-Medinaceli)
- El corredor Cantábrico-Mediterráneo (Santander-Sagunto por Burgos y Soria)
- El de Portugal-Francia (Salamanca-Valladolid-Burgos)
- El de Segovia-Soria (transversal por el Sur)

Además de estas vías de gran capacidad, se contempla la conexión desde estas vías a los distintos núcleos de población de la Comunidad (tanto por carreteras nacionales como por carreteras con titularidad de la Comunidad Autónoma).

Finalmente, una vez se satisfagan las necesidades básicas de infraestructuras, la orientación de la inversión se dirige hacia la conservación de todo el mallado viario.

Por tanto, dentro del documento, las actuaciones consideradas son:

A. Vías de gran capacidad

Dentro de estas actuaciones, se diferencian dos grupos, en función de las posibilidades técnico-administrativas de su puesta en servicio:

1. Finalización en el periodo 2005-2010

Las propuestas para este periodo son las siguientes:

- a) Corredor del Duero (A-11 y AP-15)
- b) Ruta de la Plata (A-66)
- c) Valladolid-León (A-60)

- d) Salamanca-Ávila (A-50)
- e) Palencia-Cantabria (A-67)
- f) Burgos-Límite de la Comunidad de La Rioja (A-12)
- g) Soria-Medinaceli (A-15)
- h) Valladolid-Segovia (CL-601)
- i) Burgos-Aguilar de Campoo (A-73)
- j) Palencia-Benavente (A-65)
- k) Adanero-Ávila (N-403)

2. Finalización en el periodo 2010-2015

Entre estas actuaciones se engloban aquellas, que siendo prioritarias, no es factible que su finalización pueda llevarse a cabo antes de 2010. Estas actuaciones propuestas son las que se citan a continuación:

- a) Segovia-San Esteban de Gormaz (N-110)
- b) Burgos-Soria-Límite Comunidad de Aragón (N-234)
- c) Ávila-Maqueda (N-403)
- d) Modernización de autovías en servicio

B. Itinerarios de la Red Autonómica Complementaria a la Red de Alta Capacidad

Se considera un siguiente paso en la estrategia en materia de carreteras dentro de la región, la creación de itinerarios regionales que sirvan a un tráfico de largo recorrido dentro de la Comunidad, y que a su vez, atiendan la comunicación de los núcleos de población más importantes de la Región. Estos itinerarios son los siguientes:

- a) Eje Ponferrada-Miranda de Ebro
- b) Eje León-Puebla de Sanabria
- c) Eje Palencia-Guardo (CL-615)
- d) Eje Zamora-Segovia
- e) Eje Salamanca-La Fregeneda
- f) Eje Palencia-Aranda
- g) Eje Almazán-Gómara-Ágreda (CL-101)

- h) Eje Cuellar-Íscar-Olmedo-Medina del Campo-Alaejos-Toro (CL-602)
- i) Eje Segovia-Aranda (CL-603)
- j) Eje Valladolid-Medina del Campo (CL-610)

C. Red Regional Complementaria Local y Conservación de carreteras

Se propone que una vez se haya finalizado el Plan de Carreteras 2002-2007, y sin perder de vista los itinerarios a los que se refiere el punto anterior, dentro del ámbito de las carreteras autonómicas, cobren especial importancia los siguientes aspectos:

- Especial atención a la Red Complementaria Local, dada su extensa longitud (aproximadamente 4.500km), y que su principal función es la de permitir la comunicación de núcleos de población de menor entidad entre sí, y con la vías principales, de forma que se den las condiciones idóneas para evitar la despoblación.
- Aumento de la inversión en conservación, siguiendo la línea marcada por el Plan de Carreteras 2002-2007, el cual ha marcado una pauta clara para el mantenimiento del patrimonio viario, estableciendo unos estándares de crecimiento acusados.

2.3.4 Estrategia para la Seguridad Vial en Castilla y León

La Junta de Castilla y León, consciente del problema de la siniestralidad en las carreteras, elaboró en 2003 la Estrategia para la Seguridad Vial en Castilla y León 2004-2008, la cual apareció publicada en el B.O.C.y L. N.º 124, de 30 de junio de 2004.

En dicha Estrategia se programan una serie de actuaciones con las que afrontar el difícil reto de hacer disminuir el número y gravedad de los accidentes de tráfico de una manera integral y coordinada. Se trata de una solución integral y coordinada, dado que se pretende abordar la prevención de los accidentes desde una perspectiva en la que se complementen los tres factores fundamentales que influyen en los accidentes: la infraestructura y su entorno, el vehículo y el usuario. De esta forma, se superan las visiones centradas en un único factor, destacando la infraestructura, cuyo enfoque era válido por sus resultados, pero resultaba insuficiente.

Aunque en el documento se fija como ámbito temporal el periodo 2004-2008, siguen vigentes tanto los objetivos como las propuestas de actuación en los diferentes campos contemplados, de manera que se está preparando un nuevo documento para el siguiente periodo.

Los objetivos que se persiguen son:

- Abordar el programa de seguridad vial globalmente, tanto desde el punto de vista de los factores implicados en un accidente (factor humano, vía y usuario), como desde el ámbito de implicación en este proyecto.
- Incorporar dentro de una Política de Seguridad Vial la colaboración y participación activa de los ciudadanos.
- Conseguir que la seguridad vial tome nuevas dimensiones de sensibilidad y reflexión en la sociedad.
- Unificar esfuerzos e iniciativas de todos los agentes sociales, públicos y privados.

El objetivo final perseguido con el desarrollo de la Estrategia para la Seguridad Vial en Castilla y León es el aumento progresivo de la seguridad, que se traduzca en un futuro, en una reducción del número de accidentes y víctimas en las carreteras de la Comunidad Autónoma, así como de las consecuencias resultantes de los mismos.

Los cuatro campos de actuación en los que se ha estructurado la Estrategia son: el ámbito institucional; el factor infraestructura y su entorno; el factor vehículo y el factor usuario.

De particular interés es conocer las propuestas que se realizan, referidas al factor infraestructura y entorno, con objeto de asumirlas por el presente Plan Regional Sectorial de Carreteras, e incorporarlas.

Las **actuaciones más significativas relacionadas con la infraestructura** son las siguientes:

- a) Seguimiento de los tramos de concentración de accidentes (TCA) y propuestas de optimización.
- b) Seguimiento de la accidentalidad.
- c) Programa de protección de barreras metálicas para motociclistas.
- d) Incorporación de Anexos de Seguridad Vial a los proyectos de renovación y acondicionamiento/mejora.
- e) Mejora de las condiciones de diseño y visibilidad de las intersecciones.
- f) Programa de diseño y adecuación de travesías.

2.3.5 Plan Forestal de Castilla y León

El Plan Forestal de Castilla y León (*Decreto 55/2002, de 11 de abril, por el que se aprueba el Plan Forestal de Castilla y León*) recoge en sus objetivos: i) Contribuir a la mejora del medio

natural, sus recursos y su diversidad biológica y paisajística; ii) Contribuir al desarrollo rural sostenible; iii) Potenciar la gran variedad de funciones de los montes; y iv) Fomentar la participación de los protagonistas del sector y su vertebración.

Asimismo, entre sus programas de actuación se incluyen algunos directamente vinculados con los contenidos del Plan Regional Sectorial de Carreteras y sus propuestas de protección y conservación del medio natural, pudiendo destacarse, por su significación, entre los planes verticales y transversales propuestos, los siguientes: Programa V2 Recuperación de la cubierta vegetal; Programa V7 Espacios protegidos; Programa T6 Conservación y mejora del paisaje; y Programa T7 Conservación y mejora de la biodiversidad. Estos programas conectan con las propuestas de conservación y mejora recogidas en los documentos requeridos en el Dictamen Medioambiental del Plan vigente (véase apartado siguiente), donde se desarrollaron, con detalle, propuestas de actuación específicas que tendrán continuidad en el presente Plan.

Los objetivos de protección paisajística, así como de especies y hábitats, recogidos en el Plan Forestal podrán alcanzarse con el conjunto de propuestas del presente Plan de Carreteras, habiéndose identificado las zonas de conflicto que deberán desarrollar una evaluación detallada en la tramitación ambiental de cada proyecto, así como un conjunto extenso de objetivos de calidad ambiental que han sido consideradas en la definición final de cada programa del Plan.

Complementariamente se han considerado las indicaciones recogidas en el Programa Regional de Forestación de Tierras Agrarias de Castilla y León y deberán ser consideradas en la totalidad de proyectos de restauración asociados a las actuaciones que emanan del Plan de Carreteras. La documentación técnica (Requerimientos Técnicos) asociada al desarrollo del Programa de Forestación (2007-2013) será de indudable interés en lo relativo a la selección de especies a utilizar, así como, procedencia, condiciones fitosanitarias y criterios de calidad exigibles al material vegetal propuesto. Las recomendaciones sobre preparación del terreno, materiales y maquinaria a utilizar, mantenimiento, normas para el control de los trabajos y evaluación de impacto ambiental, son especialmente válidas para los trabajos de restauración ambiental asociados a los proyectos del Plan de Carreteras.

Los cuadernos de zona elaborados para complementar los Requerimientos Técnicos del Programa de Forestación 2007-2013 incluyen una documentación útil de especial interés para realizar las propuestas específicas de restauración ambiental de cada proyecto.

2.3.6 Dictamen Medioambiental del Plan Vigente

El Plan Regional Sectorial de Carreteras propuesto continúa el proceso de integración ambiental realizado en el anterior Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007, e incorpora los requerimientos y orientaciones derivadas del Dictamen Medioambiental emitido (Resolución de 27 de marzo de 2003, de la Consejería de Medio Ambiente, por la que se hace público Dictamen Medioambiental de la Evaluación Estratégica Previa sobre el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007, promovido por la Consejería de Fomento. sobre; B.O.C. y L. N.º 78, de 25 de abril de 2003).

La propuesta presentada incorpora, dentro del Programa de Conservación y Explotación, un Subprograma de Recuperación Medioambiental, que continuará con el desarrollo de las exigencias previstas en el Plan vigente recogidas en el *Subprograma de restauración de espacios degradados* y el *Subprograma de carreteras paisajísticas*, cuyos objetivos fueron:

- ***Subprograma de restauración de espacios degradados.*** Incluye la realización de 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. El subprograma incluye, 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.
- ***Subprograma de carreteras paisajísticas.*** Elaborado con la finalidad 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.

2.4 OBJETIVOS Y CONDICIONES MEDIOAMBIENTALES DEL PLAN

2.4.1 Objetivos Básicos

Los **objetivos básicos** de toda red de carreteras, a los que deben contribuir los planes de carreteras son los siguientes:

- Adecuación funcional de la red de carreteras al incremento de movilidad y tráfico.
- Potenciación del desarrollo económico de la región, mejorando la calidad de vida de los habitantes.
- Disminución de los desequilibrios territoriales, mejorando la accesibilidad de las zonas peor comunicadas y las más periféricas, facilitando su integración con las cabeceras comarcales y con el resto de núcleos principales.
- Mejora global de la red de carreteras, de forma que favorezca la creación de itinerarios alternativos de los grandes ejes viarios de la región.
- Mejora de las condiciones de circulación y seguridad vial. Se trata de mejorar la seguridad de la red de carreteras, actuando no sólo en los tramos de concentración de accidentes existentes, sino también, con carácter preventivo, actuando en todos aquellos tramos de la red de carreteras con peligrosidad potencial (tramos urbanos y travesías, accesos a la red, intersecciones y enlaces, etc.).
- Protección de la calidad ambiental de los espacios de interés natural afectados por las propuestas de actuación, con especial atención a aquellas zonas más sensibles, tales como Parques Regionales y/o espacios protegidos y/o catalogados. El objetivo es colaborar con la protección del medio ambiente, manteniendo un nivel funcional adecuado de las carreteras, minimizando el impacto sobre el medio físico.
- Gestión adecuada de los recursos destinados a la red de carreteras, mejorando e incrementando las partidas destinadas a la conservación y gestión de la explotación de la red.
- Mantenimiento de las nuevas fórmulas de inversión extrapresupuestaria que permita adelantar actuaciones de nuevas carreteras y ampliaciones de capacidad de la red existente, con repercusión diferida de los presupuestos.

2.4.2 Objetivos Concretos

El presente Plan de Carreteras de Castilla y León, además de los objetivos comunes de los planes de carreteras, fija como **objetivos concretos** los expuestos a continuación:

- Completar la modernización de la Red Principal (Red Básica más Red Complementaria Preferente).
- Adecuación de la Red Complementaria Local a estándares mínimos de funcionalidad, lo cual se traduce en un ensanche de la Red Complementaria Local para conseguir un ancho mínimo de plataforma de 6,00 m.
- Adecuación de itinerarios con el carácter complementario a la red de alta capacidad, para reducir los tiempos de acceso desde las localidades de la región, a la citada red de alta capacidad que atraviesa la Comunidad.
- Potenciación de la conservación del patrimonio viario, con objeto de evitar la degradación de la red de carreteras.
- Continuación en la línea de la construcción de variantes de población, para eliminación de conflictos en las travesías más problemáticas.
- Adecuación de los grandes ejes de vertebración del territorio.
- Recuperación de los espacios medioambientales degradados por las diferentes actuaciones en materia de infraestructura viaria.
- Incremento de la accesibilidad en las áreas periféricas de la región.

2.4.3 Condiciones Medioambientales

En el conjunto de actuaciones del Plan Sectorial de Carreteras se han de considerar los siguientes aspectos medioambientales:

- Los Proyectos incluirán en cada caso las exigencias derivadas del Dictamen Medioambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio correspondiente a este Plan.

- Los proyectos de modernización de la red que no deban someterse al trámite de Declaración de Impacto Ambiental incorporarán un Anejo de “Ordenación ecológica, estética y paisajística” que definirá las medidas medioambientales a incluir en el Proyecto.
- Con objeto de compensar las emisiones de gases de efecto invernadero se desarrollarán actuaciones de implantación de arbolado que actúen como sumideros de CO₂ para compensar las emisiones referidas. Para ello, aquellos tramos de vías que queden abandonados o sustituidos por las actuaciones del Plan acogerá actuaciones de reforestación, complementarias a las medidas específicas de integración ambiental de la vía, de la tipología planteada en el Plan Forestal de Castilla y León, conforme a lo establecido en los Requerimientos Técnicos del Programa de Forestación 2007-2013.
- En el desarrollo de las actuaciones del Plan, conforme a la Estrategia Regional de Residuos de la Comunidad de Castilla y León 2001-2010 y el Plan Nacional de Residuos de Construcción y Demolición, se fomentarán medidas que reduzcan la utilización de recursos naturales, mediante el empleo en las unidades de obra de áridos y otros productos procedentes de valorización de residuos de construcción y demolición (RCD), siempre que sea viable técnica y económica.
- 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, de manera que antes de finalización de periodo de vigencia del Plan se haya alcanzado el valor máximo de reutilización técnicamente viable.
- Se adoptará el uso de betún mejorado con caucho procedente del polvo de neumáticos fuera de uso, en las actuaciones de modernización y conservación a acometer en el desarrollo del presente Plan, siempre que sea técnica y económicamente viable, conforme a lo establecido en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, y la Orden Circular 21/2007 del Ministerio de Fomento.

2.5 PROGRAMAS DEL PLAN REGIONAL

El presente Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 se extenderá, en cuanto a programas de actuación, al igual que el “Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007” en torno a dos conceptos: Nuevas Infraestructuras, por una parte, y Conservación y Reparación de las ya existentes. Esto da lugar a dos programas-marco principales:

- Modernización
- Conservación y Explotación

2.5.1 Programa de Modernización

Se incluyen dentro de este Programa las actuaciones derivadas de las siguientes necesidades:

- Geometría inadecuada.
- Capacidad insuficiente.
- Carencias de accesibilidad.

Cada una de estas necesidades da lugar a un tipo de actuación de forma que dentro de este Programa de Modernización se consideran los siguientes subprogramas:

➤ Acondicionamiento

Este tipo de actuación se prevé para carreteras de la Red Básica o Complementaria Preferente, que presenten deficiencias en cuanto al trazado en planta o alzado de una parte importante de su longitud.

Por tanto, incluye mejora de curvas en planta y modificación del perfil longitudinal, todo ello de acuerdo con las condiciones de planeamiento establecidas.

➤ Mejoras

Este tipo de actuación se prevé para carreteras con una sección transversal insuficiente y va dirigido principalmente a la Red Complementaria Local. Esta red tiene una longitud aproximada de 4.400 km y sirve generalmente a pequeños núcleos de población; su modernización, al permitir una mejor comunicación con los núcleos de cabecera de zona, y así acceder a los servicios sanitarios, de educación, de cultura, etc., se convierte en un elemento esencial para fijación de la población en estos pequeños núcleos rurales.

Al finalizar el presente Plan Regional Sectorial de Carreteras ninguna carretera de la red autonómica tendrá una anchura de calzada menor de 6,00 m., salvo aquellos tramos que discurren por espacios naturales de elevado interés medioambiental o acusada fragilidad, y que, por su escaso tráfico, no se considere conveniente su ensanche.

Las actuaciones de mejora, por tanto, no deberán incluir modificaciones del trazado de la carretera; excepcionalmente los proyectos podrán introducir pequeñas variantes de trazado en planta, con el carácter de mejora local.

➤ Nuevas carreteras

Con las nuevas carreteras se pretende resolver problemas de accesibilidad de determinadas zonas, como es el caso de la comarca de La Cabrera, así como resolver la conexión de determinadas carreteras de la red regional con las vías de alta capacidad.

➤ Variantes de Población

En general, las travesías se consideran puntos potencialmente peligrosos, no sólo por la existencia de usuarios vulnerables, sino también por el hecho de que los conductores que circulan por medio interurbano deben adecuar su conducción a medio urbano, en un espacio y un periodo de tiempo no muy extenso. Por otro lado, con la construcción de variantes, al eliminar puntos potencialmente peligrosos, aumentan la seguridad de la circulación, disminuyendo sobre todo la accidentalidad por atropello.

En este Plan se consideran prioritarias las variantes de la Red Básica; no obstante, también se contemplan en el Plan las variantes de travesías en las que la anchura de calzada hace imposible el cruce de dos vehículos, o sea con una anchura inferior a 6,00 m. en alguno de sus puntos.

Los tramos de carretera que sean interiores a la traza de la variante proyectada, y sean sustituidos en su funcionalidad por la construcción de la variante, adquirirán la condición de tramos puramente urbanos, y por aplicación de la Ley de Carreteras de Castilla y León Art. 28, serán cedidos a las administraciones locales competentes. La cesión de estos tramos será acompañada de una dotación económica cuyo importe se establecerá a la vista del estado de la travesía a ceder y que, en todo caso, será como máximo el vigente en el momento de la cesión para las carreteras de titularidad del Estado.

➤ Autovías

Las autovías se prevén para aquellos tramos de carretera interurbana en los que el tráfico en el año horizonte del Plan pueda dar lugar a problemas de capacidad

➤ Desdoblamientos y accesos a ciudades

Los desdoblamientos de calzada deben realizarse en aquellas carreteras que sirven de acceso a grandes núcleos de población, por lo que soportan no solamente tráfico interurbanos sino importantes tráfico de agitación urbana, que determinan intensidades medias diarias superiores a los 5.000 vehículos/día.

Las actuaciones de desdoblamiento serán coordinadas con los Ayuntamientos correspondientes, a fin de conseguir la integración en el desarrollo general del municipio o área de afección. Los terrenos necesarios de carácter urbano o urbanizable para la realización de las duplicaciones serán cedidos por los Ayuntamientos correspondientes.

- Otros subprogramas de modernización

Dentro de este subprograma se incluyen las inversiones necesarias para llevar a cabo las actuaciones incluidas dentro del Programa de Modernización tales como expropiaciones, redacción de proyectos y el control de calidad de las obras.

2.5.2 Programa de Conservación y Explotación

Dentro del Programa de Conservación se engloban las actuaciones destinadas a la conservación del patrimonio viario, así como aquellas encaminadas a la mejora de la seguridad vial. Al contrario de lo que ocurre con el Programa de Modernización, las actuaciones no requieren efectuar expropiaciones, salvo en casos puntuales, tales como en aquellas actuaciones de seguridad vial que modifiquen las características geométricas de las carreteras sobre las que actúa.

El programa abarca actuaciones tales como refuerzos, seguridad vial, señalización y balizamiento. En concreto, las actuaciones incluidas en este programa se estructuran de la siguiente manera:

- Refuerzos
 - Conservación ordinaria contratada
 - Conservación directa
 - Seguridad vial
 - Señalización horizontal y vertical
 - Balizamiento y barreras de seguridad
 - Otros subprogramas de conservación
- Refuerzos

El objeto de este tipo de actuaciones es impedir el agotamiento de la capacidad estructural del firme, por lo que estas actuaciones se dirigen fundamentalmente a la rehabilitación y mejora de la capacidad estructural y a la reposición y mejora de las características superficiales.

➤ Conservación Ordinaria Contratada

En el momento actual se promueve por parte de la administración la participación de la empresa privada en las operaciones de gestión de la red viaria; es el caso concreto de la conservación, cuyas operaciones se ejecutan de una forma más eficiente y racional, adjudicándolas a empresas externas con experiencia en la materia, permitiendo al personal de la administración se puede especializar en la inspección y dirección de las actividades. La empresa adjudicataria del contrato de conservación debe analizar y plantear la solución más adecuada a cada situación que se plantee en la vialidad y en la conservación ordinaria, y programar las operaciones de conservación extraordinaria y de mejora de la seguridad vial, para que la Dirección lo apruebe y ordene su ejecución o lo modifique.

➤ Conservación Directa

Este Programa va dirigido fundamentalmente a las operaciones de limpieza y márgenes de carretera, pequeñas reparaciones y, en general, aquellas operaciones que deban realizarse por la propia Administración.

➤ Seguridad Vial

Pese a que todas las actuaciones planificadas por las distintas administraciones redundan en una mejora de la seguridad vial, este subprograma se refiere a actuaciones específicas en esta materia, con objeto de incrementar la seguridad de la circulación en los puntos que registran mayor accidentalidad, o en aquellos que se presentan como potencialmente peligrosos. Las actuaciones enmarcadas en Seguridad Vial tienen como objetivos principales los siguientes:

- Tratamiento de los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA), denominando así a ciertos tramos de la red que presentan mayor accidentalidad que el resto de tramos con características similares.
- Reducir las zonas de conflicto potencial, tales como intersecciones, travesías, etc. que pese a que en la actualidad no presentan una accidentalidad anormalmente elevada, son susceptibles de hacerlo.
- Proporcionar las mejores condiciones posibles de visibilidad.

- Facilitar la operación y el control del vehículo en el caso de condiciones meteorológicas adversas o en caso de que el conductor pierda el control del vehículo.
- Señalización Horizontal y Vertical

Las actuaciones englobadas están referidas tanto a la reposición y mantenimiento de la señalización vertical como de las marcas viales. Asimismo se encuentran englobadas todas las actuaciones de adaptación en materia de señalización a los nuevos avances de la técnica y de la Normativa.

- Balizamiento y Barreras de Seguridad

Son actuaciones dirigidas a mejorar la percepción de la vía, así como a la reposición y mantenimiento de las barreras de seguridad existentes, como a la instalación de nuevas barreras en tramos en los que se consideren necesarias y a la colocación de Sistemas de protección de motoristas (SPM) conforme a la normativa aplicable.

- Otros Subprogramas de Conservación

Dentro de este punto se han englobado todas las obras referidas a la conservación de obras de fábrica, la renovación del parque de maquinaria, y las actuaciones de recuperación ambiental, de tramos de carreteras modernizados en ejecución de planes anteriores.

- Conservación de Obras de Fábrica

Las actuaciones de conservación de obras de fábrica tiene por objeto eliminar las deficiencias, bien sean de trazado, bien sean de anchura, o bien sean de capacidad estructural de las obras de fábrica existentes a lo largo de la red. Las actuaciones se adecuarán a la deficiencia detectada, de forma que en el caso de que el trazado de los accesos sea totalmente inadecuado, se construirá un nuevo puente, y en el caso en que exista una insuficiencia de la sección transversal, se procederá al ensanche del existente.

- Maquinaria

Los fenómenos meteorológicos invernales, especialmente la nieve, producen perturbaciones al transporte por carretera en las zonas que se ven afectadas por los mismos. La orografía de la Comunidad de Castilla y León, rodeada prácticamente por cadenas montañosas, así como el importante número de núcleos de población asentados en dichas zonas de montaña, hace que las actuaciones de vialidad invernal tomen gran importancia.

Las actuaciones consideradas como vialidad invernal se llevan a cabo para que las posibles perturbaciones al tráfico (como consecuencia de la formación de placas de hielo o de nevadas) sean mínimas y asumibles por los usuarios. Los medios para actuar son, especialmente, camiones quitanieves, máquinas dinámicas, silos y naves de fundentes, plantas de salmuera, estaciones meteorológicas y sistemas de localización y comunicación. Estos medios serán dispuestos por la Dirección General de Carreteras en las diferentes zonas en que se subdivide la Red.

- Recuperación Ambiental

La mayor parte de las actuaciones para mejorar la red de carreteras, y en particular la relativa al acondicionamiento, suponen determinadas modificaciones de trazado que lleva a que tramos de carretera existente sean sustituidos por otros. Así, esos tramos abandonados, al quedar sin funcionalidad, deben ser objeto de actuaciones específicas, para facilitar su integración medioambiental. Dichas actuaciones son fundamentalmente la eliminación del firme, el relleno en tierra vegetal, las plantaciones, etc.

Por otro lado, los acondicionamientos, y a veces los ensanches de plataforma, dan lugar a la aparición de taludes importantes (tanto terraplenes, como desmontes), que deben ser objeto de tratamiento medioambiental.

Las actuaciones de recuperación medioambiental, que se podrían denominar como complementarias se deberán incorporar en los proyectos correspondientes de las actuaciones que ocasionan la necesidad de realizar una recuperación de este tipo.

Por tanto, el Subprograma de Recuperación Medioambiental tendrá por objeto la actuación sobre tramos antiguos de carretera, así como el tratamiento de desmontes y terraplenes existentes en la actualidad, y cuyo origen se encuentra en actuaciones anteriores a las que se incluyen en el presente Plan.

2.6 RESULTADOS DEL PLAN DE CARRETERAS 2008-2020

El conjunto de actuaciones que se recogen en el presente Plan Regional de Carreteras busca contribuir a mejorar las condiciones y la calidad de vida de los habitantes de la región, como queda reflejado en el apartado de Objetivos del presente documento.

A continuación, se muestran los principales resultados obtenidos sobre una serie de aspectos como consecuencia de la puesta en servicio de las actuaciones del Plan de Carreteras. Los ámbitos en los que se centra el análisis son los siguientes:

- Consideraciones sobre la contribución del Plan al Medio Ambiente
- Modernización de la red.
- Resultados sobre la sección transversal.
- Resultados sobre el nivel de servicio
- Resultados sobre la accesibilidad integral del territorio

2.6.1 Contribución del Plan al Medio Ambiente

Dentro de los condicionantes del Planteamiento del Plan se incluyen unas “Condiciones Medioambientales” (apartado 2.4.3) con independencia del cumplimiento de la legislación medioambiental.

Dichas condiciones suponen un coste añadido para cada actuación, que incrementa el que sería necesario para ejecutar las obras.

A continuación se analizan los costes añadidos, consecuencia de llevar a efecto cada una de las condiciones, que suponen un total de 146,7 millones de €.

A los costes indicados hay que añadir el correspondiente subprograma “Recuperación Ambiental” por importe de 26 millones de €.

Por tanto, el Plan contribuye al medio ambiente con 172,7 millones de €

A) ORDENACIÓN ECOLÓGICA, ESTÉTICA Y PAISAJÍSTICA

Se entiende que un 75% de los proyectos de modernización incluyen este Anejo, al no precisar la Declaración de Impacto Ambiental.

El coste de las medidas que se recogen en el Anejo se estima en un 1,5% del coste total del proyecto.

- 75% del presupuesto de modernización: 2.595 millones de €

- **Coste: 1,5% S/2.595 = 38,9 millones de €**

B) SUMIDEROS DE CO₂

Los tramos de carreteras objeto de acondicionamiento tendrán un presupuesto de 380 millones de €

Es en este tipo de actuación donde generan tramos de carreteras que son sustituidas y que pueden ser objeto de reforestación.

El coste se puede estimar en un 1% del presupuesto de cada obra.

Coste sumideros CO₂: 1% S/380 = 3,8 millones de €

C) UTILIZACIÓN RESIDUOS DE LA CONSTRUCCIÓN Y RECICLADO DE FIRMES

El Plan fomenta la utilización de productos procedentes de valorización de residuos de construcción y demolición, para reducir la utilización de recursos naturales.

Asimismo se fomenta la técnica del reciclado de firmes, que supone la reutilización de los materiales de la propia carretera para los firmes, minorando en lo posible la utilización de materiales tales como zahorras, áridos, suelos, etc.

Estas medidas sin duda supondrán un coste añadido de difícil cuantificación, dado que su puesta en práctica está supeditada a su viabilidad técnica y económica.

D) UTILIZACIÓN DE BETÚN-CAUCHO.

La utilización como ligante para la fabricación de mezclas bituminosas del betún modificado con polvo de caucho procedente de neumáticos fuera de uso (betún-caucho) supone una importantísima medida para la eliminación del stock de neumáticos, cuestión que supone un grave problema medioambiental.

Esta previsión del Plan Regional de Carreteras 2008-2020 implica un incremento del coste de las actuaciones y, en consecuencia, del propio Plan Regional debido a:

- Más cantidad de betún, al ser mayor el porcentaje de betún en las mezclas bituminosas.
- Mayor precio del betún-caucho en relación con el betún convencional.

Cantidad de betún.

- Tonelada de mezcla bituminosa para actuaciones del Plan

Acondicionamientos y mejoras: $4.393 \times 10^3 \times 8,00 \times 0,12 \times 2,4 = 10.122 \times 10^3$

Nuevas carreteras y variantes.: $403 \times 10^3 \times 10,00 \times 0,15 \times 2,4 = 1.451 \times 10^3$

Autovías y desdoblamientos.: $475 \times 10^3 \times 2 \times 10,00 \times 0,15 \times 2,4 = 3.420 \times 10^3$

Refuerzos: $6.849 \times 10^3 \times 8,00 \times 0,12 \times 2,4 = 15.780 \times 10^3$

Total toneladas mezclas bituminosas: 30.773×10^3 toneladas

- Tonelada Betún convencional

Se puede estimar una dotación ponderada del 4,615%, considerando un 4,825% para las mezclas S y D (60% del total de las mezclas bituminosas) y 4,300% para las mezclas G (40% del total de las mezclas bituminosas)

Tonelada de betún convencional (40% de actuaciones):

$30.773 \times 10^3 \times 4,615\% = 1.420 \times 10^3$ toneladas

- Tonelada Betún-caucho

La dotación media se puede estimar en un 5,145%.

Tonelada de betún-caucho BC(40% de actuaciones):

$30.773 \times 10^3 \times 5,145\% = 1.583 \times 10^3$ Tm.

Precio de Tm de Betún

- Betún convencional: 390 €/tonelada
- Betún BC: 448 €/tonelada

Realizados los cálculos anteriores son dos las cuestiones a analizar:

1. Cantidad de neumáticos eliminados

- Porcentaje de caucho en el betún 6,5%

- Tonelada de betún-caucho 1.583×10^3 tonelada
- Tonelada de caucho $1.583 \times 10^3 \times 6,5\% = 102,90 \times 10^3$ tonelada
- Porcentaje de caucho de los neumáticos 60%
- Tonelada de neumáticos $102,90 / 0,6 = 171,5 \times 10^3$ tonelada

Estas toneladas de neumáticos supondría eliminar prácticamente la totalidad de los neumáticos desechados en Castilla y León (13.000 toneladas/año). No obstante, y dada la limitación de disponibilidad de polvo de caucho, sobre todo en la primera época del Plan, se puede estimar que la utilización real del betún-caucho (BC) y betún convencional a lo largo del Plan será en la proporción del 70% y 30% respectivamente, por lo que la cifra final sería:

Cantidad de neumáticos eliminados sería $17,5 \times 10^3 \times 0,70 = 120 \times 10^3$ toneladas

2. Incremento del presupuesto del Plan Regional

El coste del ligante, usando para la totalidad de las obras betún convencional sería:

- Toneladas de betún 1.420×10^3 toneladas
 - Precio 380 €/tonelada
 - Coste $1.420 \times 10^3 \times 390 = 554$ millones de €
- El coste del ligante usando para la totalidad de las obras, Betún-Caucho (BC), sería:
 - $1.583 \times 10^3 \times 448 = 709$ millones de €
- El coste del ligante, utilizando para el 70% de las obras betún caucho y para el 30% de las obras betún convencional sería:
 - Toneladas de betún caucho $30.773 \times 10^3 \times 0,7 \times 5,145\% = 1.108 \times 10^3$
 - Toneladas de betún convencional $30.773 \times 10^3 \times 0,3 \times 4,615\% = 426 \times 10^3$
 - Coste: $(1.108 \times 448 + 426 \times 380) \times 10^3 = 658$ millones de €

COSTE ADICIONAL:

- Usando para todas las obras BC: $709 - 554 = 155$ millones de €

- Usando BC en el 70% de las obras: $658 - 554 = 104$ millones de €

2.6.2 Modernización de la Red

Con el programa de “modernización de la red” se alcanza una importante transformación de las carreteras incluidas en el mismo, en cuanto a las características geométricas y de firme, consiguiéndose una mejora sustancial en la comunidad y seguridad para el usuario.

La ejecución del presente Plan Regional de Carreteras conlleva un incremento de 184,1 km en la longitud de la red de carreteras de titularidad de la comunidad de Castilla y León, por la construcción o incorporación a la red autonómica de las siguientes carreteras:

ÁVILA:

- Autovía A-6 - Adanero (30,0 km)

LEÓN:

- Conexión Ponferrada - La Cabrera (55,0 km)
- Conexión La Cabrera - L.P. Zamora (23,0 km)
- Carretera Truchas - Llamas de Cabrera (38,8 km)
- Conexión LE-510 - N- 630 (6,6 km)
- LE- 482 Pinos - L.C. Asturias (7,7 km)

ZAMORA:

- Conexión La Cabrera - Sanabria (23,0 km)

En el cuadro siguiente se detallan los kilómetros de carreteras, clasificados por provincias y tipo de actuación.

TABLA 2.6.2.A. PLAN DE CARRETERAS: KILÓMETROS DE ACTUACIONES

PROVINCIA	ACONDICIONAM.	MEJORAS	NUEVAS CARRETERAS	VARIANTES	AUTOVÍAS	ACCESOS A CIUDADES	REFUERZOS	TOTAL KILÓMETROS
ÁVILA	25,00	316,10		15,00	45,00	4,00	644,70	1.049,80
BURGOS	180,30	815,70	3,00	31,50	7,70	4,00	808,30	1.850,50
LEÓN	257,80	395,50	18,30	55,50	86,20	13,00	1.223,70	2.050,00
PALENCIA	171,90	691,80		32,00	57,00	4,00	676,60	1.633,30
SALAMANCA	107,50	264,20	6,00	38,00	20,00	12,00	865,80	1.313,50
SEGOVIA	51,30	165,90		44,50	35,00	8,00	484,60	789,30
SORIA	94,50	193,80	2,00	22,50	71,60		609,30	993,70
VALLADOLID	42,80	300,40		37,80	76,30	20,00	699,80	1.177,10
ZAMORA	63,90	254,70	56,50	40,50		12,00	836,00	1.263,60
TOTAL	995,00	3.398,10	85,80	317,30	398,80	77,00	6.848,80	12.120,80

2.6.3 Resultados sobre la Sección Transversal

A continuación se detalla por provincias los nuevos anchos de plataforma en la red autonómica.

TABLA 2.6.3.A. LONGITUD (EN KM) DE CARRETERAS DE LA RED AUTONÓMICA POR ANCHO DE PLATAFORMA (EN METROS). SITUACIÓN FINAL*							
<i>Provincia</i>	<i>Longitud (km)</i>						
	<i>< 6,00</i>	<i>6,00</i>	<i>7,00</i>	<i>8,00</i>	<i>> 8,00</i>	<i>Doble calzada</i>	<i>TOTAL</i>
Ávila	-----	165,2	439,2	167,8	191,8	49,0	1.013,0
Burgos	-----	111,7	830,7	605,5	197,9	63,9	1.809,7
León	-----	157,4	961,4	379,5	254,4	160,1	1.912,8
Palencia	-----	203,1	852,5	195,9	166,5	117,9	1.535,9
Salamanca	-----	116,7	453,0	551,6	112,7	20,0	1.254,0
Segovia	-----	45,5	204,3	309,6	112,5	100,0	771,9
Soria	-----	12,9	608,5	175,7	35,0	71,6	903,7
Valladolid	-----	108,8	291,2	403,8	146,9	135,7	1.086,4
Zamora	-----	74,2	741,7	216,5	143,8	-----	1.176,2
Total	0,0	995,5	5.382,5	3.005,9	1.361,5	718,2	11.463,6

**No se incluyen los tramos correspondientes a "Resto de la Red"*

A la vista del cuadro anterior y del correspondiente a la situación inicial se deduce que a la finalización del Plan Regional de Carreteras:

1. Ninguna carretera de la red tendrá un ancho de calzada inferior a 6,00 m, cuando en la situación inicial totalizaban una longitud de 3.245 km.
2. Prácticamente la totalidad de la red (10.468 km, el 91,3%) dispondrá de arcenes pavimentados (plataforma igual o superior a 7,00 m). Únicamente 995 km (8,7%) tendrá una anchura de plataforma de 6 m correspondiendo a carreteras de muy baja intensidad de tráfico y que discurren por terreno accidentado.
3. La longitud de las vías de alta capacidad (doble calzada) pasa de 207 km a 718 km, con un aumento de 511 km (246% de la situación inicial).

2.6.4 Resultados sobre el Nivel de Servicio en la Red de Carreteras

Actualmente el nivel de servicio general de la red regional de carreteras no es preocupante, pero el crecimiento del tráfico que se prevé en la red empeora el nivel de servicio en un importante número de tramos. Las actuaciones previstas en el Plan permiten mejorar de manera notable las condiciones de dichos tramos, presentándose a continuación los niveles de servicio estimados “Con” y “Sin” Plan Regional de Carreteras.

TABLA 2.6.4.A RESULTADOS ESPERADOS SOBRE EL NIVEL DE SERVICIO					
<i>Carretera</i>	<i>Tramo</i>	<i>IMD 2020</i>	<i>N.S. 2020 SIN PLAN</i>	<i>ACTUACIÓN PREVISTA</i>	<i>N.S. 2020 CON PLAN</i>
CL-101	DE ÁGRED A ALMAZÁN	7.428	D	AUTOVÍA	B
CL-501	DE LÍMITE DE C.A. DE MADRID A PIEDRALAVES	11.270	D	AUTOVÍA	B
CL-505	DE ÁVILA (CAMINO DEL GANSINO) A CRUCE CON AV-503	9.453	D	DESDOBLAMIENTO	B
CL-510	DE SALAMANCA A ALBA DE TORMES	18.246	E	AUTOVÍA	C
CL-512	DE SALAMANCA A ALDEATEJADA	10.614	D	DESDOBLAMIENTO	B
CL-517	DE SALAMANCA A DOÑINOS DE SALAMANCA	9.255	C	DESDOBLAMIENTO	B
CL-600	DE SIMANCAS A TUDELA DE DUERO	7.044	C	AUTOVÍA	B
CL-601	CRUCE CON SG-20 A LA GRANJA	18.949	E	DESDOBLAMIENTO	C
CL-602	DE MEDINA DEL CAMPO A CL-601	5.167	B	AUTOVÍA	A
CL-605	DE CRUCE CON ZA-610 A ZAMORA	15.967	D	AUTOVÍA	C
CL-605	DE SEGOVIA, CRUCE CON N-110, A SANTA MARÍA REAL DE NIEVA	12.031	D	AUTOVÍA	B
CL-610	DE VALLADOLID A CRUCE CON CL-600	13.667	D	DESDOBLAMIENTO	C
CL-613	DE PALENCIA A PAREDES	11.328	E	AUTOVÍA	B
CL-615	DE PALENCIA A CARRIÓN	8.276	D	AUTOVÍA	B
CL-622	DE LEÓN A LA BAÑEZA	9.200	C	AUTOVÍA	B
CL-623	DE SAN ANDRÉS DEL RABANEDO A LORENZANA, CRUCE CON LE-129-14	20.578	F	DESDOBLAMIENTO	C
CL-626	DE VILLABLINO A PIEDRAFITA	7.806	D	AUTOVÍA	C
CL-626	DE LA MAGDALENA A LA ROBLA	7.841	B	AUTOVÍA	C
CL-628	DE MEDINA DE POMAR A VILLARCAYO	7.325	C	AUTOVÍA	B
CL-631	DE TORENO A PÁRAMO	3.782	B	AUTOVÍA	A
BU-740	DE MIRANDA DE EBRO A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	12.191	D	DESDOBLAMIENTO	C
SA-605	DE SALAMANCA A VILLARES DE LA REINA	13.300	E	DESDOBLAMIENTO	C
VA-113	DE VALLADOLID A CRUCE CON VA-VP-3003	14.102	D	DESDOBLAMIENTO	C
VA-140	DE VALLADOLID A RENEDO	7.709	C	AUTOVÍA	B

2.6.5 Resultados sobre las Mejoras de Accesibilidad

Para el análisis de la mejora de la accesibilidad en el año horizonte 2020, se ha construido un modelo de simulación en el que se ha introducido tanto la Red Regional de Carreteras como la Red Estatal. Sobre este modelo se han generado tres escenarios:

- Escenario 2006, con el viario actual
- Escenario 2020, en el que se incluye la situación prevista en el 2020, tanto nuevas vías como otras actuaciones.
- Escenario “óptimo”, considerando que todo el viario fuera de tipo autovía (tan sólo para el análisis de ratio Tiempo en Red – Tiempo Óptimo que se verá a continuación).

A partir de este modelo se han calculado la accesibilidad absoluta potencial total en tiempo, de las 48 poblaciones más importantes de la Comunidad Autónoma, en los tres escenarios descritos. A continuación se presentan los principales resultados por provincias (en la Memoria del Plan se dispone de los resultados obtenidos pormenorizados por poblaciones).

TABLA 2.6.5.A. ACCESIBILIDAD MEDIA ENTRE PROVINCIAS (EN MINUTOS). ACTUAL Y FINAL DEL PLAN				
<i>Provincia</i>	<i>Actual</i>	<i>Final del Plan</i>	<i>Diferencias</i>	<i>Diferencias(%)</i>
Ávila	129,98	118,47	11,51	9,72%
Burgos	116,10	110,53	5,57	5,04%
León	116,74	107,99	8,74	8,10%
Palencia	106,82	96,84	9,98	10,31%
Salamanca	129,21	116,35	12,85	11,05%
Segovia	108,61	99,95	8,66	8,66%
Soria	158,07	136,64	21,43	15,68%
Valladolid	85,47	78,63	6,83	8,69%
Zamora	108,21	98,28	9,92	10,10%
PROMEDIO	116,94	106,84	10,10	9,45%

2.7 PRESUPUESTO DEL PLAN

Las actuaciones en la Red Autonómica suponen una inversión de 5.478,52 millones de euros, a lo largo de la vigencia del Plan. Dentro de estas actuaciones se incluye, por un lado el Programa de Modernización, por un importe de 3.459,99 millones de euros, y el Programa de Conservación de la red, cuyo presupuesto en el presente Plan asciende a un total de 2.018,53 millones de euros. En la Memoria del Plan se detallan las Inversión por Provincias, desagregadas para ambos programas.

Además de la inversión a que hace referencia el punto anterior, debe tenerse en cuenta, a efectos de previsión presupuestaria, los compromisos derivados del pago de la Autovía Burgos-León (GICAL). Dichos pagos ascienden a un total de 297,69 millones de euros (en la Memoria del Plan se detallan los pagos anuales previstos).

A efectos presupuestarios deberá recoger los compromisos derivados del pago del canon correspondiente a la concesión de la autovía Valladolid-Segovia, que ascienden a un total de 251,58 millones de euros (en la Memoria del Plan se detallan los pagos anuales previstos).

El Plan contempla inversiones en carreteras pertenecientes a redes de titularidad de otras Administraciones (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 aportaciones previstas de la Junta para la financiación de las actuaciones a llevar a cabo por Diputaciones y Ayuntamientos, a lo largo del periodo de vigencia del Plan, serán de 273 millones de euros (Ayuntamientos: 117 millones de €; Diputaciones: 156 millones de €).

Conforme a lo indicado el presupuesto total del Plan Regional de Carreteras 2008-2020 asciende a SEIS MIL TRESCIENTOS MILLONES SETECIENTOS NOVENTA MIL EUROS (6.300,79 Mill. de €), distribuidos en los diferentes programas del Plan según el cuadro adjunto.

CUADRO 2.7.A. PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS 2008-2020. RESUMEN DE PRESUPUESTOS	
CONCEPTO	PRESUPUESTO (Mill. de €)
1.1 INVERSIÓN EN EL PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN	3.459,99
1.2 INVERSIÓN EN EL PROGRAMA DE CONSERVACIÓN	2.018,53
INVERSIÓN ACTUACIONES RED AUTONÓMICA (1)	5.478,52
2. PLAN ECONÓMICO-FINANCIERO DE GICALSA	
INVERSIÓN PLAN GICALSA (2)	297,69
3. AUTOVÍA VALLADOLID – SEGOVIA	
INVERSIÓN AUTOVÍA VALLADOLID – SEGOVIA (3)	251,58
4. CARRETERAS DE OTRAS ADMINISTRACIONES	
CARRETERAS PROVINCIALES	156,00
CARRETERAS MUNICIPALES	117,00
INVERSIÓN CARRETERAS OTRAS ADMIN. (4)	273,00
TOTAL PRESUPUESTO (1+2+3+4)	6.300,79

3 CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL

3.1 ASPECTOS AMBIENTALES RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Castilla y León constituye una región interior de gran extensión (94.225 km²) y un escaso poblamiento (alrededor de 2,5 millones de habitantes), consiguientemente con una baja densidad de población, 26,6 habitantes/km², respecto a la media española, 87,2 habitantes/km², lo que 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 globales graves sobre el medio ambiente, con la excepción reseñable de los grandes núcleos urbanos e industriales o zonas concretas (como pueden ser 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, la 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.

Como consecuencia de lo anterior, escasa presión sobre el territorio y notable dispersión geográfica, el medio natural constituye un elemento clave de la articulación territorial de Castilla y León, ofreciendo los recursos naturales y los espacios naturales un enorme potencial para el desarrollo local, habiéndose desarrollado un conjunto de estrategias de conservación de la naturaleza que orientan el desarrollo sostenible en toda la Región.

3.1.1 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, y las zonas rurales presentan un menor nivel de desarrollo); la debilidad del sistema urbano debido fundamentalmente a la escasa densidad demográfica; y una cierta falta de correspondencia entre el sistema urbano y las infraestructuras de interconexión territorial interna y con el resto de España. Para la superación

de estos problemas se ha diseñado un modelo de ordenación del territorio sustentado en las Directrices de Ordenación Territorial de Castilla y León, que en la actualidad se completa con la 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 que permitan diseñar sistemas urbanos sostenibles.

Además, en Castilla y León se está produciendo un intenso proceso de urbanización, concentrándose la población y la actividad en áreas espaciales reducidas, de manera que actualmente el 53% de su población habita en las doce áreas urbanas de la Región, ocupando menos del 3% del territorio; en el territorio restante la densidad de población no supera los 13 habitantes por km². Estas grandes aglomeraciones urbanas son los grandes consumidores de suelo, agua, energía y recursos naturales y los grandes generadores de contaminantes y residuos, imponiendo crecientes demandas de uso sobre el espacio no urbano, centradas en aquellas actividades que por escasa rentabilidad o problemática ambiental son desplazadas del medio urbano. En general, los problemas del medio ambiente urbano en Castilla y León son bastante similares a los de los países desarrollados.

3.1.2 Mantenimiento de la Biodiversidad

Áreas de protección especial. Espacios naturales

Castilla y León tiene su propia Red de Espacios Naturales (REN) creada por la *Ley 8/1991, de 10 de mayo, de Espacios Naturales*, incluyendo un conjunto de espacios que suman más de 1.250.000 hectáreas (véase al final de este apartado el *Cuadro 3.1.2.A, Red de Espacios Naturales de Castilla y León*). A estos espacios hay que sumar los enclaves propuestos para configura la Red Natura 2000, que configuran la lista de Lugares de Importancia Comunitaria (según 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), donde se integran más de 120 enclaves, en los que se incluyen las Zonas de Especial Protección para la Aves (declaradas conforme a la Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres). Los espacios protegidos que configurarán la Red Natura 2000 totalizan alrededor de 2 millones de hectáreas en Castilla y León. En el Cuadro 3.1.2.a se incluye la relación de enclaves incluidos en la Red de Espacios Naturales de Castilla y León.

Asimismo, el Catálogo de Zonas Húmedas, incluye más de 118 humedales (que incluyen más de 1.676 ha), y, en relación con las especies en peligro, cuentan con planes de recuperación el Oso Pardo, la Cigüeña Negra y el Águila Imperial Ibérica.

La Constitución establece, en su artículo 149.1.23º como competencias exclusivas del Estado la “Legislación Básica sobre Protección del Medio Ambiente, sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas, de establecer normas adicionales de protección”. Por otro lado, en virtud del artículo 148.1.9º de la Constitución, “las Comunidades Autónomas pueden asumir la gestión en materia de protección del Medio Ambiente”. En la práctica, es una competencia que han recogido en sus estatutos la totalidad de Comunidades Autónomas, reforzando la protección y ampliando las actividades y materias protegidas por el Estado en su legislación básica. En los siguientes epígrafes se analizan los distintos espacios protegidos presentes en el ámbito de Castilla y León, para conocer con detalle el alcance de las medidas de conservación que establecen.

A) Figuras de protección comunitarias e internacionales

LIC: Lugares de importancia comunitaria, declarados en relación a los criterios establecidos en 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, que posibilita la identificación de un conjunto de espacios que posibilitarán la definición de la red ecológica europea coherente de zonas especiales de conservación, denominada Red Natura 2000.

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 del Consejo de 2 de abril de 1979 relativa a la conservación de las aves silvestres (79/409/CEE). Los Estados miembros deben desarrollar planes y regulaciones específicas para garantizar la protección de estas zonas. Existen 70 zonas declaradas ZEPA en Castilla y León. Estas zonas se incluirán en la Red Natura 2000.

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. Dentro de la zona de estudio se hayan incluidas dentro de esta declaración el conjunto de lagunas de Villafáfila.

B) Figuras de protección Estatal y Regional

Parque Nacional: Se trata de 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. La categoría de “Parque” ha sido desarrollada con modalidades específicas tanto en la Ley estatal (4/89) como en la legislación autonómica (40/97 y 41/97). En el caso del Parque Nacional se

trata de un espacio cuya conservación ha sido declarada de interés general de la Nación. Dentro de la zona de estudio, esta figura sólo aparece en un limitada extensión dentro del extremo septentrional y corresponde al Parque Nacional de Picos de Europa y Montaña de Covadonga.

Parque Regional: Son aquellas áreas en las que existen ecosistemas sin una excesiva alteración por parte del hombre y 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: Se trata de espacios de relativa extensión, notable valor natural y de singularidad biológica, en los que se compatibiliza la coexistencia del hombre y sus actividades con el proceso dinámico de la Naturaleza, a través de 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 siete espacios: Hoces del río Duratón, Lago de Sanabria y su entorno y Cañón del río Lobos. Además se encuentran en situación de obtener esta clasificación y dentro de diferentes fases del proceso administrativo otros ocho espacios.

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. Esta categoría de reserva ha sido desarrollada en modalidades más específicas (Parcial, Integral, Marina...) tanto por la Ley estatal (4/89) como por otras autonomías, pero no por la de Castilla y León que se acoge a la definición de ámbito nacional.

Monumento Natural: Se trata de elementos o espacios en la Naturaleza constituidos básicamente por formaciones de notoria singularidad, rareza o belleza, que merecen ser objeto de una protección especial.

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

Zona Húmeda de Interés Especial: Figura de protección destinada a la protección de aquellos ecosistemas acuáticos, temporales o permanentes, que afecta a más de 100 enclaves en la Comunidad.

Reservas Regionales de Caza: Estas reservas cinegéticas fueron en principio Cotos Nacionales de Caza. La Ley de Caza ordenó su reconversión en 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.

Debe referirse entre los elementos de interés natural y cultural, la red de vías pecuarias de Castilla y León, la más extensa de España, contando con cerca de 34.638 km (22,7% del total español), de las que están clasificadas aproximadamente la mitad.

Flora y fauna

Castilla y León cuenta, como se ha mencionado en apartados anteriores, con una gran extensión superficial de alta variabilidad de factores condicionantes del paisaje, dando como fruto diferentes hábitats que albergan una notable y singular riqueza faunística y florística. De esta forma, el patrimonio faunístico y florístico que posee la Comunidad, es de un gran valor, tanto como la diversidad de sus paisajes: montaña, bosque, llanura cerealista, riberas, etc.

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 se incluyen en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas. Hay además 30 endemismos y más de 100 especies están consideradas como amenazadas. Sin embargo, un nivel de estudio como el presente sólo cabe destacar aquellas que por su relevancia se hallan clasificadas como “En peligro de extinción” o “de interés especial” y para las cuales se han desarrollado planes de recuperación o incluso legislaciones específicas. A continuación se destacan siete especies de especial interés recogidas en el “Libro Verde del Medio Ambiente de Castilla y León” (1997) cuyas áreas de distribución y/o nidificación aparecen dentro de la Comunidad y que presentan poblaciones relevantes a nivel nacional e incluso mundial.

Aunque de un modo muy general, estas siete especies representarían tres ámbitos generales de distribución como serían el entorno mediterráneo con su matorral y bosques asociados (Lince Ibérico, Águila Imperial, Buitre Negro y Cigüeña Negra), el eurosiberiano (Urogallo y Oso Pardo) y el cerealista estepario (Avutarda).

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

cercana a los 50 individuos en Castilla y León (10-15% del total nacional). 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, encontrándose en ejecución un programa LIFE de conservación.

Águila Imperial (*Aquila adalberti*). Endemismo ibérico en peligro de extinción con una población de 15-20 parejas nidificantes en la Región (20-25% del total mundial). 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. Existe actualmente un programa LIFE en ejecución para recuperar esta especie en Castilla y León.

Buitre Negro (*Aegypius monachus*). Ave catalogada como Vulnerable con una distribución disyunta de ocho enclaves de nidificación dentro de Castilla y León, localizados 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. Presente en Castilla y León al sur de Ávila y Salamanca, con alguna cita aislada en Zamora y Segovia. Ave 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 cuenta con un Plan de Recuperación (aprobado por Decreto de fecha 11 de mayo de 1995) con medidas complementarias para su protección.

Urogallo (*Tetrao urogallus*). Ave forestal ligada casi exclusivamente al bosque caducifolio atlántico, con una subespecie cantábrica al borde de la extinción con ejemplares (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*). Localizado en las tres provincias más septentrionales, buena parte de los osos cántabros y asturianos, también utilizan el territorio de Castilla y León. Los 80 o 90 ejemplares presentes se hallan divididos en dos subpoblaciones, la oriental (60-70 osos) y la occidental (20-25 osos). Desde el año 1989 está catalogada como “en peligro de extinción” contando con un Plan de Recuperación (aprobado por decreto del 21 de junio de 1991) para garantizar la viabilidad de las poblaciones de este animal, además de contar con un programa LIFE. Las dos causas principales de su regresión han sido la fragmentación de sus dominios vitales por infraestructuras y la alteración de los hábitats incluidos en sus áreas de campeo o los necesarios para su refugio e invernada.

Avutarda (*Otis tarda*). Ave con distribución disyunta en Mongolia y Europa Occidental, presentando en Castilla y León poblaciones en buen estado de conservación. Catalogada como “de interés especial” esta especie es representativa de los biomas cerealistas y esteparios caracterizados por un relieve poco accidentado y una cobertura vegetal dominada de modo casi exclusivo por las herbáceas. Las afecciones a esta especie vendrían dadas por la alteración de su hábitat siendo muy sensible a la presencia humana.

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.

Para la protección de los ecosistemas acuáticos y la regulación de la pesca de Castilla y León, se aprobó la *Ley 6/1992, de 18 de diciembre, de Protección de los Ecosistemas Acuáticos y de Regulación de la Pesca en Castilla y León*, 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 Sectorial 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.



- Posibilitar el desarrollo de 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.

CUADRO 3.1.2.A. RED DE ESPACIOS NATURALES DE CASTILLA Y LEÓN

<i>Nombre</i>	<i>Figura Protección</i>	<i>Superficie (ha)</i>
Arribes del Duero	PNAT	106.224
Candelario	PREN	10.754
Cañón del río Lobos	PNAT	10.202
Covalagua	PREN	2.348
El Rebollar	PREN	50.298
Fuentes Carrionas y Fuente Cobre – Montaña Palentina	PNAT	78.179
Guadarrama	PREN	83.762
Hayedo de Riofrío de Riaza	PREN	1.865
Hoces de Alto Ebro y Rudrón	PREN	28.200
Hoces de Vegacervera	PREN	5.317
Hoces del río Duratón	PNAT	5.046
Hoces del río Riaza	PNAT	5.185
La Cuentona	MNAT	229
La Nava y Campos de Palencia	PREN	56.748
Lago de La Baña	MNAT	797
Lago de Sanabria y alrededores	PNAT	22.679
Lago de Truchillas	MNAT	1.027
Lagunas de Vilafáfila	RNAT	32.682
Las Batuecas - Sierra de Francia	PNAT	30.188
Las Médulas	MNAT	5.178
Las Tuerces	PREN	1.602
Monte Santiago	MNAT	2.537
Montes Obarenes – San Zadornil	PNAT	33.064
Ojo Guareña	MNAT	13.168
Picos de Europa	PNAC Y PREG	125.120
Pinar de Hoyocasero	PREN	143
Quilamas	PREN	10.281
Riberas de Castronuño - Vega del Duero	RNAT	8.421
Sabinar de Calatañazor	RNAT	76
Sabinares del Arlanza	PREN	37.941
Sierra de Ancares	PREN	99.334
Sierra de Gredos	PREG	86.394
Sierra de La Culebra	PREN	67.161
Sierra de La Demanda	PREN	78.936
Sierra de Urbión	PREN	62.266
Sierras de La Paramera y Serrota	PREN	22.376
Sitio Paleontológico de Cerro Pelado	PREN	15
Valle de Iruelas	RNAT	8.619
Valle de San Emiliano	PREN	55.745
TOTAL (superficie aproximada en hectáreas)	-	1.250.107

Leyenda: PNAC, Parque Nacional; PREG, Parque Regional; PNAT, Parque Natural; MNAT, Monumento Natural; RNAT, Reserva Natural; PREN, Plan de la REN.

Fuente: Junta de Castilla y León, Consejería de Medio Ambiente, D. G. del Medio Natural.

3.1.3 Protección de la Atmósfera

En la Comunidad de Castilla y León se está desarrollando la Estrategia de Control de la Calidad del Aire de Castilla y León 2001-2010, además de encontrarse operativa 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, con los siguiente objetivos:

- 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.

Las estaciones disponen de 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 teorológicos, 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: i) Las estaciones cuyo índice es más alto, son aquellas que se encuentran próximas a vías de tráfico intenso; y ii) 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 las pocas superaciones de los valores de protección de la salud de SO₂, localizados principalmente en las proximidades de los núcleos industriales de La Robla, Ponferrada y Guardo. 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.

Resulta 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 Sectorial 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.

4 OBJETIVOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

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 mínimo en el que se desarrollen 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
- Uso y gestión consciente de sustancias peligrosas y residuos
- Mantenimiento y mejora de recursos naturales: hábitats, especies, paisajes
- Mantenimiento y mejora de la calidad de los recursos hídricos y edáficos

- Mantenimiento y mejora de recursos de patrimonio histórico y cultural
- Mantenimiento y mejora de la calidad del medio ambiente local
- Protección de la atmósfera
- Formación y educación ambiental
- 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, estableciendo su vínculo con la legislación y la política ambiental (nacional, regional y comunitaria) y su coherencia con los objetivos y prioridades planteados.

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 Ambiental Estratégica, 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 Plan Regional de Carreteras que ha minimizado los factores de riesgo medioambiental consiguiendo un equilibrio razonable entre el conjunto de objetivos planteados. Es decir, la Evaluación Ambiental Estratégica debe garantizar que el Plan Regional Sectorial de Carreteras 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.

4.1 PRINCIPIOS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL

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 elaboró el *Plan de Desarrollo Regional 2000-2006 (PDR)* que ha definido 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 Sectorial 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.A. PRINCIPIOS AMBIENTALES DE INTEGRACIÓN (CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS OBJETIVOS DEL PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS)	
<i>Descripción</i>	<i>Legislación Ambiental</i>
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 Directiva 2001/42/CE - EIA Planes Real Decreto Legislativo 1/2008 – EIA Real Decreto 1131/1988 – EIA Ley 9/2006 - Evaluación Planes y Programas	Ley 11/2003 – Prevención Ambiental (Castilla y León) Decreto Legislativo 1/2000 - EIA (Castilla y León) 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 92/43/CEE - Hábitats y especies Directiva 79/409/CEE – Aves Directiva 2000/60/CE - Agua Ley 42/2007 – Patrimonio Natural y Biodiversidad Ley 26/2007 – Responsabilidad Medioambiental Legislación EIA (apartado 1)	Ley 46/1999 (RDL 1/2001) – Aguas RD 606/2003 – Aguas DPH 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	
Legislación EIA (apartado 1) Directiva 91/156/CEE – Residuos Directiva 91/689/CEE – Residuos peligrosos Directiva 96/61/CE-IPPC	Ley 16/2002 - IPPC Ley 11/1997 – Envases y residuos Ley 10/1998 – Residuos Real Decreto 105/2008 – Residuos construcción y demolición
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)

CUADRO 4.1.A. PRINCIPIOS AMBIENTALES DE INTEGRACIÓN (CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS OBJETIVOS DEL PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS)	
<i>Descripción</i>	<i>Legislación Ambiental</i>
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) Ley 37/2003 – Ruido 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 34/2007 – Calidad aire y protección atmósfera	Ley 16/2002 - IPPC Ley 37/2003 – Ruido Real Decreto 1513/2005 – Ruido ambiental
9. Formación y educación ambiental	
Es preciso impulsar la información y la formación ambiental.	
Anteriores apartados (incluye procedimientos con procesos de información pública)	Ley 27/2006 – Acceso Información 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.	
Anteriores apartados (incluye procedimientos con procesos de información pública)	Ley 27/2006 – Acceso Información Ambiental

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.

Entre los principios de sostenibilidad destaca la minimización de afecciones posibles en los espacios con mayor valor natural de Castilla y León, para lo cual se ha realizado una detallada identificación de enclaves naturales de especial interés para la conservación (espacios naturales protegidos, lugares de importancia comunitaria, zonas de especial protección para las aves, hábitats naturales de interés comunitario) que pueden ser afectados potencialmente por la implementación de la programación del Plan (*Capítulo 5.3, Identificación de espacios y elementos afectados*).

Asimismo, se repasa la afección esperada sobre especies protegidas que cuentan con planes de conservación en Castilla y León, con especial atención a la cigüeña negra, águila imperial y oso pardo.

4.2 EFECTOS PREVISIBLES SOBRE ELEMENTOS ESTRATÉGICOS DEL TERRITORIO

Las prioridades del Plan Regional resumen las acciones necesarias para aprovechar al máximo el potencial económico regional en el marco de la sostenibilidad medioambiental. Existen diversas alternativas en cuya selección debe integrarse el medio ambiente y los criterios de desarrollo sostenible.

La consideración de la dimensión territorial del transporte en la definición del Plan Regional incorpora el objetivo del desarrollo equilibrado y sostenible del territorio castellano y leonés. El Plan Regional integra un conjunto de programas que:

- Potencian el desarrollo endógeno y permitan la modernización de las actividades existentes, incrementando la productividad y competitividad del conjunto territorial de Castilla y León.

- Concretan actuaciones que garanticen la accesibilidad completa a la totalidad del territorio castellano y leonés.
- Posibilitan la generación y consolidación de un tejido productivo industrial enmarcado en el reforzamiento de los ejes interurbanos.
- Consolidan el sustrato socioeconómico necesario para la fijación de la población en la región, equilibrando los nodos de desarrollo y posibilitando la cohesión social y territorial.
- Permiten el cumplimiento de los objetivos de sostenibilidad medioambiental y la protección integral del patrimonio natural y cultural de Castilla y León.

Las directrices que orientan los programas del Plan Regional posibilitan la coherencia del modelo territorial definido en Castilla y León a través de las Directrices de Ordenación del Territorio de Castilla y León y las Directrices de Ordenación de ámbito subregional. Del cumplimiento de los objetivos específicos que establece el Plan Regional se derivarán como efectos concretos previsibles sobre el marco estratégico territorial, los siguientes:

- Fijación de la población
- Accesibilidad al territorio
- Mejora de la red viaria interurbana
- Generación de nuevos espacios industriales y consolidación de los ejes productivos
- Mejora de la competitividad regional
- Coherencia con la red de espacios naturales de interés

El Plan Regional con esta integración coherente con el modelo territorial, incorpora los objetivos de mejora de la **accesibilidad al territorio** y reforzamiento de la red viaria interurbana. Todo ello para garantizar la accesibilidad equitativa a la totalidad del territorio de Castilla y León, reforzando la políticas de eliminación de desigualdades intraterritoriales, actuando en todo momento desde la perspectiva del desarrollo sostenible y la protección del medio natural y cultural.

El Plan Regional incluye criterios estratégicos de priorización y coordinación de las inversiones con una visión territorial integradora, potenciando el **fortalecimiento del tejido productivo** regional, en particular posibilita la consolidación de un tejido industrial con mayor número de

nodos interrelacionados y una difusión hacia los espacios vacantes o con menor presencia en el modelo territorial productivo.

La mejora de las infraestructuras viarias que se contemplan en el futuro Plan Regional Sectorial de Carreteras favorecen la **interconexión rápida y segura entre los nodos productivos**, así como con los espacios colindantes.

El Plan necesariamente tendrá una clara incidencia en la accesibilidad del territorio de Castilla y León, así como entre los nodos urbanos, al potenciar desarrollos en los espacios interurbanos y favoreciendo la **fijación de la población** en el territorio y la cohesión social.

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. La evaluación sobre los distintos elementos estratégicos del territorio se desarrolla con un análisis de sus contenidos atendiendo a las directrices que emanan de sus documentos e instrumentos de planificación estratégica que puedan establecer condiciones para el desarrollo e implementación del Plan Regional Sectorial de Carreteras, entre otros:

- Plan de Desarrollo Regional (PDR).
- Directrices de Ordenación del Territorio de Castilla y León y Directrices de Ordenación de ámbito subregional.
- Estrategia de Desarrollo Sostenible de Castilla y León: Agenda 21.
- Espacios naturales de interés: Red de Espacios Naturales (REN); Catálogo de Zonas Húmedas; Propuesta para la configuración de Red Natura 2000 -Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) y Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA)-.
- Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007 y Dictamen Medioambiental (como documento de referencia).

4.2.1 Plan de Desarrollo Regional de Castilla y León

El Plan de Desarrollo Regional de Castilla y León 2000-2006 (PDR) contempla la extraordinaria relevancia e interés del patrimonio medioambiental de Castilla y León, a la vez que recoge algunos problemas derivados de la extensión y variedad de su propio territorio. Los objetivos del Plan encuentran conexión con la mayor parte de los diez ejes de intervención y principales líneas de actuación del PDR, si bien se destacan a continuación los contenidos que guardan mayor relación con los objetivos específicos del Plan, comprobándose su correcta imbricación con las propuestas de desarrollo regional previstas.

El Eje N.º 5 del PDR está referido al Desarrollo Local, Urbano, Equilibrio Territorial y Cooperación Interregional: La dispersión, las diferencias de desarrollo registradas en el ámbito de la Comunidad y el gran número de núcleos de población de reducido tamaño existentes en Castilla y León, hace necesario continuar con la aplicación de políticas que tiendan a reducir los desequilibrios intrarregionales existentes y a dotar a los pequeños municipios de las condiciones necesarias para el desarrollo. Entre los aspectos básicos que han orientado la definición de los objetivos del Plan adaptando los requerimientos del PDR, destacan:

Desarrollo Local

Las acciones orientadas a superar la carencia o insuficiencia de determinadas infraestructuras y equipamientos locales, indispensables para cualquier actividad económica, deberán desarrollarse de acuerdo y en colaboración con las entidades locales:

- *Financiar parte de los programas de inversión en infraestructuras y equipamiento local en los Municipios de más de 20.000 habitantes.*
- *Potenciar las áreas territoriales y los núcleos intermedios.*

Equilibrio Territorial

No se pretende con este instrumento la mera instalación de servicios mínimos locales, tarea en cuya realización confluyen diversas acciones, sino proporcionar el impulso necesario para favorecer el desarrollo de áreas, especial mente homogéneas y geográficamente continuas, que presenten carencias de servicios públicos, de dotación de infraestructuras productivas, deficiencias estructurales o menores niveles de renta y riqueza en relación con los promedios regionales.

Desde esta perspectiva, se realizarán inversiones en los ámbitos de: articulación territorial, infraestructuras básicas y económicas, equipamientos, valorización de recursos turísticos, desarrollo rural e incentivos a la actividad productiva.

Ordenación del Territorio

- *Elaboración de Planes Especiales de Protección.*
- *Elaboración de las Directrices de Ordenación Territorial de ámbito Subregional y Planes y Proyectos Regionales.*

Desarrollo Urbano

- *Mejora de las dotaciones de infraestructuras urbanas, transportes y comunicaciones.*
- *Elaboración, gestión y financiación del planeamiento urbanístico municipal.*
- *Protección y restauración del medio ambiente urbano, así como regeneración de las zonas urbanas degradadas.*
- *Adaptación de las estructuras y servicios que regulan el ciclo integral del agua.*
- *Aumento de los equipamientos y de la oferta educativa, cultural, deportiva, recreativa y de ocio.*
- *Dinamización de las áreas urbanas con mayores problemas de integración.*

- *Promoción de acciones en los ámbitos del sistema productivo, formación y empleo, de acuerdo con las condiciones específicas de cada ciudad.*
- *Adquisición de suelo urbanizable para transformarlo en urbano.*
- *Actuaciones en los barrios, dotándolos de infraestructuras y equipamientos, con prioridad en aquellos de especial problemática, marginalidad, periferia o superpoblación.*

De la revisión de los contenidos del Plan de Desarrollo Regional de Castilla y León 2000-2006 puede concluirse que son recogidos correctamente por el Plan de Carreteras en lo referido a cuestiones de su ámbito de aplicación.

4.2.2 Directrices de Ordenación del Territorio de Castilla y León

El Plan Regional Sectorial 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 Sectorial 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 capacidad de atracción 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.*
- Potenciación de la infraestructura ferroviaria como modo fundamental de interconexión de los Nodos Urbanos Primarios. Las mejoras previstas en las líneas del norte de España plantean una excelente oportunidad al situar a Valladolid a tiempos de viaje de duración metropolitana desde Madrid y desde los restantes Nodos Urbanos Primarios, haciendo real la posibilidad de convertirse en rótula de conexión septentrional. La extensión hasta Salamanca de las mejoras ferroviarias es fundamental para lograr una red urbana fuertemente interrelacionada y capaz de aprovechar las complementariedades entre los cuatro núcleos principales.*
- 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, reordenando 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.*
- *Se potenciarán las infraestructuras ferroviarias como modo fundamental de conexión de los Nodos Urbanos Primarios entre sí y con los principales espacios metropolitanos del entorno regional.*
- *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 Plan Regional de Carreteras:

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.*

4.2.3 Estrategia de Desarrollo Sostenible de Castilla y León: Agenda 21

Se destacan a continuación las prioridades de carácter horizontal y específicas de medio ambiente que se establecen en la Estrategia de Desarrollo Sostenible de Castilla y León: Agenda 21 y que han sido consideradas en la preparación del Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 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 implantación 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 para 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 política de desarrollo regional y para aprovechar la potencialidad de los nuevos campos de empleo que ofrece el medio ambiente.*

Habrà 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 e 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 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.

4.3 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 referencias específicas a la evaluación ambiental de planes. El ajuste a esta normativa y a las directrices de ordenación territorial y de sostenibilidad medioambiental hará que la propuesta de Plan finalmente realizada 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.

- *Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*
- *Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos*

- *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.*
- *Ley 11/2003, de 8 de abril, de Prevención Ambiental 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 (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 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.*
- *Ley 8/1991, de 10 de mayo, de espacios naturales de la Comunidad de Castilla y León.*
- *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 10/2002, de 10 de julio, de modificación de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León.*
- *Decreto 22/2004, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.*

4.3.1 Legislación Sectorial sobre Infraestructuras

En la *Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras*, 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 2/1990, de 16 de marzo, de Carreteras de la Comunidad 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 Sectorial 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 Es.I.A., 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.

En el *Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras*, se estructura la aplicación la ley de carreteras y se regula los tipos de Estudios y Proyectos, incluyendo el desarrollo de la evaluación de impacto ambiental.

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 este Reglamento, se refiere también expresamente a esta Evaluación de Impacto Ambiental y al proceso a seguir.

La *Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres* y el *Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres*, introducen la obligación de someter los proyectos de establecimiento o ampliación de líneas ferroviarias al correspondiente trámite de Evaluación de Impacto Ambiental que marca la ley, así como la de remitir el proyecto a las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales por cuyo territorio haya de discurrir la línea, incluyendo el correspondiente trámite de información pública.

Entre la normativa sectorial relacionada con el Plan cabe destacarse las relativas a calidad atmosférica (emisiones químicas y ruido), así como la referida a conservación de la naturaleza e impacto ambiental (éstas últimas serán referidas y analizadas con detalle en los capítulos de evaluación ambiental del Plan).

La legislación europea sobre el ruido ha sido transpuesta a la legislación española a través de la *Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido*, así como del *Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido*, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental. Complementariamente, hay que considerar los aspectos acústicos relativos a niveles exigibles a maquinaria participante en

obras, destacando el *Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.*

En lo que respecta al medio ambiente atmosférico, la *Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera*, 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.

4.4 CRITERIOS PARA LA PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE ESPACIOS NATURALES Y ESPECIES SILVESTRES

Uno de los condicionantes más importantes del territorio de la Comunidad, en lo 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 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad*, que regula la planificación de espacios naturales y planeamiento de recursos naturales, destacando la regulación que establece sobre la evaluación de afecciones a espacios Red Natural 2000, cuya configuración define.

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 Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA).

La Directiva 92/43/CEE, relativa a *conservación de los hábitats naturales y flora y fauna silvestres*, establece un conjunto de *hábitats naturales de interés comunitario y hábitats de*

interés prioritario, por su valor natural y por peligrar en su conservación, teniéndose como finalidad el mantenimiento o el restablecimiento de un estado de conservación favorable para los mismos.

La Directiva 92/43/CEE establece la creación de la red ecológica europea coherente de zonas especiales de conservación, denominada Red Natura 2000. Mediante los criterios que establece la Directiva, cada Estado miembro propone una lista de lugares de importancia comunitaria (LIC), siendo las Comunidades Autónomas las encargadas de elaborar las listas de lugares de importancia comunitaria. Tras su remisión a la Comisión esta deberá aprobarla, y posteriormente cada Estado deberá con los lugares de importancia comunitaria seleccionados proceder a la designación de zona especial de conservación (ZEC). En Castilla y León hay un listado propuesto de Lugares de Importancia Comunitaria que incluye un total de 120 enclaves, que totalizan 1.890.597 hectáreas.

En el ámbito competencial de la comunidad de Castilla y León es la Ley 8/1991 de Espacios Naturales la que se encarga de establecer las restricciones generales que afectan a la Red de Espacios Naturales de Castilla y León.

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.

TABLA 4.4.A. SUPERFICIES PROTEGIDAS (RED DE ESPACIOS, ÁREAS ZEPA Y LIC) EN CASTILLA Y LEÓN											
Provincia	Superficie (ha)	ZEPA		LIC		REN		NATURA 2000		REN + NATURA	
		N.º	Sup.	N.º	Sup. (ha)	N.º	Sup. (ha)	Sup. (ha)	%	Sup. (ha)	%
Ávila	805.000	8 (11)	309.098	11 (15)	284.945	2 (2)	95.013	340.753	42,33	340.753	42,33
Burgos	1.429.200	9 (10)	261.979	21 (27)	304.045	2 (3)	18.476	317.802	22,24	317.872	22,24
León	1.558.100	11 (14)	395.937	16 (17)	398.379	5 (5)	132.122	461.217	29,60	463.041	29,72
Palencia	805.220	5 (6)	157.331	10 (12)	108.650	1 (1)	78.118	186.683	23,18	186.683	23,18
Salamanca	1.235.000	10 (11)	214.013	13 (13)	229.879	2 (2)	98.720	279.267	22,61	279.302	22,62
Segovia	692.100	6 (7)	156.000	11 (15)	162.899	2 (2)	10.230	179.524	25,94	179.690	25,96
Soria	1.030.600	8 (8)	138.654	18 (18)	195.421	3 (3)	7.815	232.698	22,58	232.698	22,58
Valladolid	811.000	5 (11)	151.389	7 (14)	34.782	1 (1)	8.421	174.474	21,51	174.474	21,51
Zamora	1.056.100	8 (10)	213.580	13 (17)	171.598	2 (3)	92.880	289.288	27,39	289.342	27,40
TOTAL	9.442.300	70	1.997.971	120	1.890.597	20	541.795	2.461.708	26,13	2.463.856	26,15
<p><i>Notas: En la columna de N.º los espacios se encuentran en más de una provincia se han imputado a la que aporta más superficie, entre paréntesis se muestra el n.º de espacios total o parcialmente incluidos. En la columna REN se incluyen los espacios naturales declarados o con PORN aprobado.</i></p> <p><i>Fuente: Junta de Castilla y León, Consejería de Medio Ambiente, D. G. del Medio Natural.</i></p>											

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, 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 ejemplares arbóreos con interés especial.

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.

Como consecuencia de todo el proceso arriba referido 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.

La 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. La cartografía resultante se incluye en el *Anejo 2*, mostrándose la información resultante del análisis efectuado en el *Capítulo 5.3, Identificación de Espacios y Elementos Afectados*.

Además, 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 más de 250 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.

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.

5 EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES

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. En una siguiente fase de evaluación, cada programa identificado con significación ambiental es analizado considerando el conjunto de medidas que incluye.

5.1 INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN

La selección de los programas se realiza en relación a la incidencia potencial derivada de las acciones o actuaciones que incluyen en relación con: usos del suelo; gestión ambiental; formación y divulgación ambiental; y patrimonio natural/ cultural: hábitats, especies, paisajes, restos arqueológicos.

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.

Se ha construido una tabla de selección de programas de actuación (véase *Tabla 5.1.a, Matriz de Selección de Programas y Actuaciones 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.

TABLA 5.1.A. MATRIZ DE SELECCIÓN DE PROGRAMAS Y ACTUACIONES CON INCIDENCIA MEDIOAMBIENTAL

<i>Programas y Actuaciones del Plan de Carreteras</i>		<i>Relación con Aspectos Ambientales</i>				
		<i>Usos del suelo</i>	<i>Gestión ambiental</i>	<i>Formación ambiental</i>	<i>Patrimonio natural o cultural</i>	<i>Coste / Beneficio ambiental potencial (*)</i>
1 Programa de Modernización de la Red						
1.1	Vías de conexión con la red de alta capacidad	C	C	0	C	SIG
1.2	Nuevas carreteras	C	C	0	C	SIG
1.3	Variantes de población	C	C	0	C	SIG
1.4	Duplicaciones de calzada	C	C	0	C	SIG
1.5	Acondicionamientos y mejoras	C	C/B	0	C	SIG
1.6	Puentes y estructuras	C	C	0	C	SIG
1.7	Mejoras de accesibilidad de La Cabrera	C	C	0	C	SIG
2 Programa de Conservación y Explotación de la Red						
2.1	Refuerzo del firme	0	C	0	C	SIG
2.2	Travesías	0	C	0	C	SIG
2.3	Seguridad vial	0	B	B	C/B	SIG
2.4	Señalización y balizamiento	0	B	B	C/B	SIG
2.5	Conservación ordinaria	0	C/B	B	C/B	SIG
2.6	Viabilidad invernal	0	B	0	C	SIG
2.7	Recuperación medioambiental	B	B	B	B	SIG
3 Programa de Actuaciones Concertadas con Entidades Locales						
3.1.	Actuaciones concertadas con entidades locales	C	C/B	B	C/B	SIG
4 Otras Actuaciones						
4.1	Otras actuaciones	0	B	0	0	0

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

5.2 EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LOS PROGRAMAS DEL PLAN

En esta etapa de la evaluación medioambiental se procede a comprobar si las medidas recogidas en el Plan contemplan de forma adecuada los principios ambientales de integración detallados anteriormente.

Para ello se elabora la *Tabla 5.2.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 5.2.a. Principios de Integración Ambiental*.

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 se 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 del mismo, orientada 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.

CUADRO 5.2.A. PRINCIPIOS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL
1. Reducción del uso de recursos no renovables
<i>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</i>
2. Uso de recursos renovables dentro de su capacidad de regeneración
<i>No sobreexplotar recursos naturales Fomentar la regeneración de recursos naturales degradados</i>
3. Uso y gestión consciente de sustancias peligrosas y residuos
<i>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</i>
4. Mantenimiento y mejora de recursos naturales: hábitats, especies, paisajes
<i>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.)</i>
5. Mantenimiento y mejora de la calidad de los recursos hídricos y edáficos
<i>Minimizar vertidos al suelo Evitar actividades que puedan causar erosión Fomentar actividades de regeneración de espacios contaminados Minimizar vertidos al agua</i>
6. Mantenimiento y mejora de recursos del patrimonio histórico y cultural
<i>Evitar afecciones a elementos del patrimonio histórico y cultural Incorporar elementos patrimoniales en los proyectos</i>
7. Mantenimiento y mejora de la calidad del medio ambiente local
<i>Minimizar las emisiones atmosféricas Incorporar el factor ruido a la planificación</i>
8. Protección de la atmósfera
<i>Minimizar el consumo de combustibles fósiles Mejorar la eficiencia energética Crear sumideros de CO₂ Fomentar energías alternativas</i>
9. Formación y educación ambiental
<i>Fomentar los compromisos sobre buenas prácticas ambientales Incluir la formación ambiental en el desarrollo de proyectos</i>
10. Impulso de la participación pública en las decisiones relativas a un desarrollo sostenible
<i>Fomentar la incorporación del público en la toma de decisiones</i>

A continuación se realiza una evaluación preliminar del Plan Regional que permita comprobar si las medidas recogidas, contemplan de forma adecuada los principios ambientales de integración.

TABLA 5.2.A. MATRIZ DE INTEGRACIÓN MEDIOAMBIENTAL DE LOS PROGRAMAS (EVALUACIÓN PRELIMINAR)

<i>Principio Ambiental de Integración</i>	<i>Modernización de la Red</i>	<i>Conservación y Explotación de la Red</i>	<i>Actuaciones Concertadas con otras Entidades Locales</i>	<i>Otras Actuaciones</i>
Reducción del uso de recursos naturales no renovables	-	0	0	0
Uso de recursos naturales dentro de los límites de su capacidad de regeneración	0	0	0	0
Uso y gestión consciente de sustancias peligrosas y residuos	-	-	-	0
Mantenimiento y mejora de los recursos naturales: hábitats, especies y paisajes	-	-	0	0
Mantenimiento y mejora de los recursos naturales: suelo	-	-	-	0
Mantenimiento y mejora de los recursos naturales: agua	-	-	-	-
Mantenimiento y mejora de la calidad del medio ambiente local	-/+	+	+	+
Protección de la atmósfera regional y global	-/+	0	0	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

5.3 IDENTIFICACIÓN DE ESPACIOS Y ELEMENTOS AFECTADOS

La evaluación de la incidencia sobre el entorno derivada de las actuaciones concretas incluidas en el Plan propuesto se complementa con la identificación de los enclaves naturales de especial interés para la conservación (espacios naturales protegidos, lugares de importancia comunitaria, zonas de especial protección para las aves, hábitats naturales de interés comunitario) que pueden ser afectados potencialmente por la implementación de la programación del Plan. La utilización de sistemas de información geográfica permite la identificación de las zonas de conflicto y la cuantificación de las superficies en las que:

- Se identifican impactos potenciales resultantes de una afección directa sobre las superficies de los enclaves de interés para la conservación.
- Se identifican impactos potenciales indirectos al desarrollarse actuaciones en las áreas colindantes a los espacios de interés para la conservación (como es el caso de actuaciones de mejora que se producen dentro del dominio público de carreteras y que se desarrollan en largas longitudes colindantes con los espacios de interés).

En las siguientes tablas se presenta las afecciones previstas, reflejadas como longitudes de los trazados de viarios en los que se prevén actuaciones e interseccionan con los espacios naturales protegidos. En primer lugar se incluyen las tablas de interacciones de las actuaciones del Plan en relación con los espacios naturales protegidos, habiéndose realizado el análisis por provincias (desde Tabla 5.3.a hasta Tabla 5.3.i). A continuación de estas tablas provinciales se incluye la tabla de interacciones de las actuaciones del Plan en relación con los espacios naturales protegidos, referida al conjunto de Castilla y León (Tabla 5.3.j).

Tras estas tablas se incluye la correspondiente al resumen de las afecciones potenciales a hábitats naturales de interés comunitario, realizándose el análisis por provincias y diferenciándose cada tipo de actuación del Plan en relación con el carácter del hábitat -prioritario o no prioritario- (Tabla 5.3.k). Finalmente, el conjunto de tablas presentadas se completa con un resumen de longitudes interceptadas en espacios naturales protegidos por las nuevas carreteras previstas en el Plan (Tabla 5.3.l).

Todo el análisis cartográfico efectuado se ha realizado utilizando la información oficial disponible facilitada por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León (espacios de la Red de Espacios Naturales, y la cartografía correspondiente a Red Natura 2000), así como por el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (como es el caso del Inventario de Hábitats).

La identificación se completa con los planos incluidos en el *Anejo 2, Cartografía de las actuaciones y los espacios naturales protegidos*.

TABLA 5.3.A. ACTUACIONES DEL PLAN Y ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS. PROVINCIA DE ÁVILA			
<i>Provincia de Ávila</i>	<i>Intersecciones y colindancias de las actuaciones previstas con espacios naturales protegidos (m)</i>		
<i>Actuaciones</i>	<i>REN</i>	<i>LIC</i>	<i>ZEPA</i>
Autovías	0,0	2.210,0	8.184,0
Nuevas carreteras	0,0	0,0	0,0
Acondicionamientos	0,0	16.488,1	16.042,1
Mejoras	3.397,2	94.804,6	92.267,6
Desdoblamientos	0,0	0,0	0,0
Variantes	NO	SI(1)	SI(2)
Refuerzos Autovía	0,0	0,0	0,0
Refuerzos	828,9	120.847,8	183.174,9
TOTAL (m)	4.226,1	234.350,5	299.668,6
(1) LIC Encinares de los Ríos Adaja y Voltoya (ES4110103); LIC Valle del Tietar (ES4110115). (2) ZEPA Tierra de campiñas (ES0000204); ZEPA Encinares de los ríos Adaja y Voltoya (ES0000190); ZEPA Valle del Tietar (ES0000184).			



TABLA 5.3.B. ACTUACIONES DEL PLAN Y ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS. PROVINCIA DE BURGOS			
<i>Provincia de Burgos</i>	<i>Intersecciones y colindancias de las actuaciones previstas con espacios naturales protegidos (m)</i>		
<i>Actuaciones</i>	<i>REN</i>	<i>LIC</i>	<i>ZEPA</i>
Autovías	0,0	50,4	0,0
Nuevas carreteras	0,0	0,0	0,0
Acondicionamientos	20.520,4	25.971,7	17.964,9
Mejoras	105.102,4	142.853,4	147.812,5
Desdoblamientos	0,0	0,0	0,0
Variantes	SI(1)	SI(2)	SI(3)
Refuerzos Autovía	0,0	255,6	0,0
Refuerzos	91.221,4	94.039,0	81.185,6
TOTAL (m)	216.844,2	263.170,1	246.963,0

(1) ENP Sabinas de Arlaza; ENP Ojo Guareña.
(2) LIC Sabinas de Arlaza (ES4120091); LIC Ojo Guareña (ES4120025).
(3) ZEPA Sabinas de Arlaza (ES4120031)

TABLA 5.3.C. ACTUACIONES DEL PLAN Y ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS. PROVINCIA DE LEÓN			
<i>Provincia de León</i>	<i>Intersecciones y colindancias de las actuaciones previstas con espacios naturales protegidos (m)</i>		
<i>Actuaciones</i>	<i>REN</i>	<i>LIC</i>	<i>ZEPA</i>
Autovías	7.167,1	7.167,2	9.303,3
Nuevas carreteras	4.976,6	5.139,0	4.976,6
Acondicionamientos	26.444,4	39.871,1	43.034,8
Mejoras	35.124,4	57.463,0	46.927,8
Desdoblamientos	0,0	0,0	0,0
Variantes	SI(1)	SI(2)	SI(3)
Refuerzos Autovía	0,0	52,5	0,0
Refuerzos	200.759,7	236.362,6	258.062,4
TOTAL (m)	274.472,2	346.054,4	362.304,9

(1) ENP Sierra de Ancares; ENP Valle de San Emiliano.
(2) LIC Sierra de Ancares (ES4130010); LIC Valle de San Emiliano (ES4130035); LIC Alto Sil (ES0000210); LIC Riberas del Río Orbigo y afluentes (ES4130065).
(3) ZEPA Alto Sil (ES0000210); ZEPA Montes Aquilanos (ES4130022); ZEPA Sierra de Ancares (ES4130010); ZEPA Valle de San Emiliano (ES4130035); ZEPA Valdería – Jamuz (ES0000366).

TABLA 5.3.D. ACTUACIONES DEL PLAN Y ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS. PROVINCIA DE PALENCIA			
<i>Provincia de Palencia</i>	<i>Intersecciones y colindancias de las actuaciones previstas con espacios naturales protegidos (m)</i>		
Actuaciones	REN	LIC	ZEPA
Autovías	0,0	12,0	0,0
Nuevas carreteras	0,0	0,0	0,0
Acondicionamientos	44.288,1	28.520,2	44.288,7
Mejoras	91.340,2	29.657,1	111.226,7
Desdoblamientos	0,0	0,0	0,0
Variantes	SI(1)	SI(2)	SI(3)
Refuerzos Autovía	0,0	133,0	0,0
Refuerzos	106.430,5	62.294,5	123.039,0
TOTAL (m)	242.058,8	120.616,8	279.554,4
(1) ENP Parque Natural de las Fuentes Carrionas y Fuente Cobre. (2) LIC Fuentes Carrionas y Fuente Cobre – Montaña Palentina (ES4140011); LIC Montes del Cerrato (ES4140053); LIC Riberas del Carrión y afluentes (ES4140077). (3) ZEPA Fuentes Carrionas y Fuente Cobre- Montaña Palentina (ES4140011).			

TABLA 5.3.E. ACTUACIONES DEL PLAN Y ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS. PROVINCIA DE SALAMANCA			
<i>Provincia de Salamanca</i>	<i>Intersecciones y colindancias de las actuaciones previstas con espacios naturales protegidos (m)</i>		
Actuaciones	REN	LIC	ZEPA
Autovías	0,0	0,0	0,0
Nuevas carreteras	0,0	644,9	860,7
Acondicionamientos	45.188,2	48.596,1	22.876,9
Mejoras	58.342,5	59.078,2	78.281,6
Desdoblamientos	0,0	0,0	0,0
Variantes	SI(1)	SI(2)	SI(3)
Refuerzos Autovía	0,0	0,0	0,0
Refuerzos	65.607,4	86.217,9	135.571,9
TOTAL (m)	169.138,1	197.537,1	237.591,1
(1) ENP Arribes del Duero. (2) LIC Arribes del Duero (ES4150096); LIC Riberas de los Ríos Huerba, Yeltes, Uces y afluentes (ES4150064). (3) ZEPA Arribes del Duero (ES000118); ZEPA Ribera de los Ríos Huerba y Yeltes (ES0000247).			



TABLA 5.3.F. ACTUACIONES DEL PLAN Y ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS. PROVINCIA DE SEGOVIA			
<i>Provincia de Segovia</i>	<i>Intersecciones y colindancias de las actuaciones previstas con espacios naturales protegidos (m)</i>		
<i>Actuaciones</i>	<i>REN</i>	<i>LIC</i>	<i>ZEPA</i>
Autovías	0,0	50,9	0,0
Nuevas carreteras	0,0	0,0	0,0
Acondicionamientos	3.963,5	11.621,5	5.260,4
Mejoras	4.857,8	39.750,4	49.137,6
Desdoblamientos	2.977,7	21,8	597,7
Variantes	NO	NO	NO
Refuerzos Autovía	0,0	0,0	0,0
Refuerzos	35.655,7	3.520,6	66.609,6
TOTAL (m)	47.454,7	54.965,2	121.605,3

TABLA 5.3.G. ACTUACIONES DEL PLAN Y ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS. PROVINCIA DE SORIA			
<i>Provincia de Soria</i>	<i>Intersecciones y colindancias de las actuaciones previstas con espacios naturales protegidos (m)</i>		
<i>Actuaciones</i>	<i>REN</i>	<i>LIC</i>	<i>ZEPA</i>
Autovías	0,0	0,0	332,8
Nuevas carreteras	0,0	0,0	0,0
Acondicionamientos	0,0	40.891,7	39.610,3
Mejoras	14.596,8	59.741,3	48.505,3
Desdoblamientos	0,0	0,0	0,0
Variantes	SI(1)	SI(2)	SI(3)
Refuerzos Autovía	0,0	0,0	0,0
Refuerzos	69.586,8	67.191,3	65.777,6
TOTAL (m)	84.183,6	167.824,3	154.226,0

(1) ENP Sierra de Urbión.
(2) LIC Altos de Barahona (ES4170148); LIC Riberas del Río Cidacos y afluentes (ES4170144).
(3) ZEPA Altos de Barahona (ES0000203); ZEPA Monteagudo de las Vicarías (ES0000363).

TABLA 5.3.H. ACTUACIONES DEL PLAN Y ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS. PROVINCIA DE VALLADOLID			
<i>Provincia de Valladolid</i>	<i>Intersecciones y colindancias de las actuaciones previstas con espacios naturales protegidos (m)</i>		
<i>Actuaciones</i>	<i>REN</i>	<i>LIC</i>	<i>ZEPA</i>
Autovías	0,0	374,5	0,0
Nuevas carreteras	0,0	0,0	0,0
Acondicionamientos	2.157,8	2.161,4	7.546,8
Mejoras	45,9	494,9	7.3254,3
Desdoblamientos	0,0	0,0	0,0
Variantes	SI(1)	SI(2)	SI(3)
Refuerzos Autovía	0,0	98,4	0,0
Refuerzos	5.110,8	22.980,9	104.338,5
TOTAL (m)	7.314,5	26.110,1	185.139,6

(1) ENP Riberas de Castronuño.
 (2) LIC Riberas de Castronuño (ES4180017); LIC Lagunas de Coca y Olmedo (ES4160062); LIC Humedales de los Arenales (ES4180147); LIC Riberas del RÍO Duero y afluentes (ES4170083).
 (3) ZEPA Riberas de Castronuño (ES4180017); ZEPA Tierra de Campiñas (ES0000204).

TABLA 5.3.I. ACTUACIONES DEL PLAN Y ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS. PROVINCIA DE ZAMORA			
<i>Provincia de Zamora</i>	<i>Intersecciones y colindancias de las actuaciones previstas con espacios naturales protegidos (m)</i>		
<i>Actuaciones</i>	<i>REN</i>	<i>LIC</i>	<i>ZEPA</i>
Autovías	0,0	0,0	0,0
Nuevas carreteras	0,0	4.474,3	4.074,2
Acondicionamientos	15.631,8	26.413,3	15.484,9
Mejoras	31.713,8	30.310,7	54.733,0
Desdoblamientos	0,0	0,0	0,0
Variantes	SI(1)	SI(2)	SI(3)
Refuerzos Autovía	0,0	0,0	0,0
Refuerzos	106.716,3	74.165,8	187.527,5
TOTAL (m)	154.061,9	135.364,1	261.819,6

(1) ENP Sierra de la Culebra; ENP Lagunas de Vilafáfila.
 (2) LIC Sierra de la Culebra (ES4190033); LIC Laguna de Vilafáfila (ES4190146).
 (3) ZEPA Llanuras de Guareña (ES0000208); ZEPA Tierra del Pan (ES0000209); ZEPA Lagunas de Vilafáfila (ES0000004).



TABLA 5.3.J. ACTUACIONES DEL PLAN Y ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS. COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA Y LEÓN			
<i>Provincia de Zamora</i>	<i>Intersecciones y colindancias de las actuaciones previstas con espacios naturales protegidos (m)</i>		
<i>Actuaciones</i>	<i>REN</i>	<i>LIC</i>	<i>ZEPA</i>
Autovías	7.167,1	14.339,2	17.820,1
Nuevas carreteras	4.976,6	10.258,2	9.911,4
Acondicionamientos	158.194,3	240.535,2	169.118,1
Mejoras	344.520,9	514.153,5	702.146,4
Desdoblamientos	2.977,7	21,8	597,7
Variantes	SI (1)	SI (2)	SI (3)
Refuerzos Autovía	0,0	539,5	0,0
Refuerzos	681.917,6	767.620,5	1.205.286,9
TOTAL (m)	1.199.756,9	1.547.467,9	2.104.880,6
<p>(1) Las actuaciones propuestas interceptan diez Espacios Naturales Protegidos pertenecientes a la Red de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León.</p> <p>(2) Las actuaciones propuestas interceptan diecinueve Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) definidos en la Comunidad Autónoma de Castilla y León.</p> <p>(3) Las actuaciones propuestas interceptan dieciocho Zonas de Especial protección para las Aves (ZEPA) definidas en la Comunidad Autónoma de Castilla y León.</p>			



TABLA 5.3.K RESUMEN DE LAS AFECCIONES POTENCIALES A HÁBITATS NATURALES DE INTERÉS COMUNITARIO POR LAS NUEVAS CARRETERAS PREVISTAS EN EL PLAN. COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA Y LEÓN

<i>Provincia</i>	<i>Actuación del Plan Regional</i>	<i>Hábitat naturales de interés comunitario</i>	<i>Longitud interceptada (m)</i>
Ávila	Autovías	Prioritario	1274,0
		No prioritario	3.301,6
	Total		4.575,6
León	Nuevas carreteras	Prioritario	0,0
		No prioritario	4.989,4
	Total		18.134,9
Palencia	Autovías	Prioritario	448,9
		No prioritario	1.825,5
	Total		2.274,4
Salamanca	Autovías	Prioritario	1.239,9
		No prioritario	2.253,1
	Total		3.493,0
	Nuevas carreteras	Prioritario	0,0
		No prioritario	45,5
Total		45,5	
Segovia	Autovías	Prioritario	0,0
		No prioritario	14.182,3
	Total		41,7
	Desdoblamientos	Prioritario	4.798,2
		No prioritario	0,0
Total		4.798,2	



TABLA 5.3.K RESUMEN DE LAS AFECCIONES POTENCIALES A HÁBITATS NATURALES DE INTERÉS COMUNITARIO POR LAS NUEVAS CARRETERAS PREVISTAS EN EL PLAN. COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA Y LEÓN			
<i>Provincia</i>	<i>Actuación del Plan Regional</i>	<i>Hábitat naturales de interés comunitario</i>	<i>Longitud interceptada (m)</i>
Soria	Autovías	Prioritario	0,0
		No prioritario	2.637,4
	Total		2.637,4
	Nuevas carreteras	Prioritario	259,4
		No prioritario	1.253,9
	Total		1.513,3
Valladolid	Autovías	Prioritario	0,0
		No prioritario	1.427,4
	Total		1.427,4
	Desdoblamientos	Prioritario	357,0
		No prioritario	0,0
	Total		357,0
Zamora	Nuevas carreteras	Prioritario	56,4
		No prioritario	23.132,8
	Total		23.189,2
Total Comunidad de Castilla y León	Autovías	Prioritario	5.925,6
		No prioritario	25.627,3
	Nuevas carreteras	Prioritario	315,8
		No prioritario	29.421,6
	Desdoblamientos	Prioritario	5.155,2
		No prioritario	0,0
	TOTAL		66.445,5

TABLA 5.3.L RESUMEN DE LAS LONGITUDES INTERCEPTADAS EN ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS POR LAS NUEVAS CARRETERAS PREVISTAS EN EL PLAN				
<i>Provincia</i>	<i>Actuación del Plan Regional</i>	<i>Tipo espacio</i>	<i>Nombre del Espacio</i>	<i>Longitud interceptada (m)</i>
Ávila	Autovías	LIC	Valle del Tiétar (ES4110115)	1.298,8
			Encinares de los ríos Adaja y Voltoya (ES4110103)	911,2
		ZEPA	Valle del Tiétar (ES0000184)	2.871,0
			Encinares de los ríos Adaja y Voltoya (ES4110103)	5.313,0
León	Autovías	REN	Sierra de Ancares	6.486,2
			Valle de San Emiliano	681,0
		LIC	Alto Sil (ES0000210)	6.486,2
			Valle de San Emiliano (ES4130035)	681,0
		ZEPA	Alto Sil (ES0000210)	6.486,2
			Valle de San Emiliano (ES4130035)	680,9
	Nuevas carreteras	REN	Valle de San Emiliano	4.976,6
		LIC	Riberas del río Esla y afluentes (ES4130076)	162,4
			Valle de San Emiliano (ES4130035)	1.976,5
		ZEPA	Valle de San Emiliano (ES4130035)	4.976,6
Palencia	Autovías	LIC	Riberas del río Carrión y afluentes (ES4140077)	29,0
Salamanca	Nuevas carreteras	LIC	Campo de Azaba (ES4150100)	644,9
		ZEPA	Campo de Azaba (ES0000202)	1.721,3

TABLA 5.3.L RESUMEN DE LAS LONGITUDES INTERCEPTADAS EN ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS POR LAS NUEVAS CARRETERAS PREVISTAS EN EL PLAN				
<i>Provincia</i>	<i>Actuación del Plan Regional</i>	<i>Tipo espacio</i>	<i>Nombre del Espacio</i>	<i>Longitud interceptada (m)</i>
Segovia	Autovías	LIC	Riberas del río Cega (ES4180070)	50,9
	Desdoblamientos	LIC	Sierra del Guadarrama (ES41601109)	21,5
		ZEPA	Sierra del Guadarrama (ES0000010)	2.977,7
Soria	Autovías	ZEPA	Altos Campos de Gómara (ES0000357)	332,8
Valladolid	Autovías	LIC	Riberas del río Adaja y afluentes (ES4180081)	183,5
			Riberas del río Cega (ES4180070)	118,9
			Riberas del río Duero y afluentes (ES4170083)	72,1
Zamora	Nuevas carreteras	LIC	Riberas del río Tera y afluentes (ES4190067)	539,0
			Sierra de la Cabrera (ES4190110)	3.935,3
		ZEPA	Sierra de la Cabrera (ES4130024)	4.074,2

Por su parte, a continuación se incluye una serie de tablas en las que se resumen las longitudes interceptadas de áreas incluidas en los Planes de Recuperación/Conservación de las siguientes especies faunísticas en la Comunidad Autónoma de Castilla y León. A saber: Águila Imperial, Águila Perdicera, Urogallo Cantábrico, Cigüeña Negra y Oso Pardo.

Los Planes de Recuperación/Conservación de estas especies han sido aprobados por la siguiente normativa:

- Decreto 114/2003, de 2 de octubre, por el que se aprueba el Plan de Recuperación del Águila Imperial Ibérica y se dictan medidas para su protección en la Comunidad de Castilla y León.
- Decreto 83/2006, de 23 de noviembre, por el que se aprueba el Plan de Conservación del Águila Perdicera en Castilla y León.

- Decreto 83/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Plan de Recuperación de la Cigüeña Negra y se dictan medidas complementarias para su protección en la Comunidad de Castilla y León.
- Decreto 108/1990 de 21 de junio, por el que se establece un estatuto de protección del oso pardo en la Comunidad de Castilla y León y se aprueba el Plan de Recuperación del oso pardo.

Por su parte, el Plan de Recuperación del Urogallo Cantábrico se encuentra en la fecha de elaboración del presente documento en trámites de aprobación.

Todo el análisis cartográfico efectuado se ha realizado utilizando la información oficial disponible facilitada por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

La identificación se completa con los planos incluidos en el *Anejo 3, Cartografía de las actuaciones y las áreas definidas por los Planes de Recuperación/Conservación de especies faunísticas en la Comunidad Autónoma de Castilla y León*, donde se representan las provincias que cuentan con zonas incluidas en los Planes de Recuperación/Conservación para cada una de las especies a las que se ha hecho referencia.

TABLA 5.3.M. RESUMEN DE LAS AFECCIONES POTENCIALES EN LAS ÁREAS DEFINIDAS POR EL PLAN DE RECUPERACIÓN DEL ÁGUILA IMPERIAL POR LAS NUEVAS CARRETERAS PREVISTAS EN EL PLAN. COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA Y LEÓN			
<i>Provincia</i>	<i>Actuación del Plan Regional</i>	<i>Tipo de Área</i>	<i>Longitud interceptada (m)</i>
Provincia de Ávila	Autovías	Áreas críticas	693,9
		Áreas sensibles	8.184,0
	Acondicionamientos	Áreas críticas	586,7
		Áreas sensibles	16.042,1
	Mejoras	Áreas críticas	0,0
		Áreas sensibles	104.039,7
	Refuerzos	Áreas críticas	17.140,0
		Áreas sensibles	14.985,2



TABLA 5.3.M. RESUMEN DE LAS AFECCIONES POTENCIALES EN LAS ÁREAS DEFINIDAS POR EL PLAN DE RECUPERACIÓN DEL ÁGUILA IMPERIAL POR LAS NUEVAS CARRETERAS PREVISTAS EN EL PLAN. COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA Y LEÓN			
<i>Provincia</i>	<i>Actuación del Plan Regional</i>	<i>Tipo de Área</i>	<i>Longitud interceptada (m)</i>
Provincia de Segovia	Desdoblamientos	Áreas críticas	805,6
		Áreas sensibles	2.977,7
	Mejoras	Áreas críticas	29.230,3
		Áreas sensibles	49.204,1
	Refuerzos	Áreas críticas	12.274,4
		Áreas sensibles	53.199,1
Total Comunidad de Castilla y León	Autovías	Áreas críticas	693,9
		Áreas sensibles	8.184,0
	Acondicionamientos	Áreas críticas	805,6
		Áreas sensibles	2.977,7
	Mejoras	Áreas críticas	29.230,3
		Áreas sensibles	153.243,8
	Refuerzos	Áreas críticas	29.414,4
		Áreas sensibles	68.184,3



TABLA 5.3.N. RESUMEN DE LAS AFECCIONES POTENCIALES EN LAS ÁREAS DEFINIDAS POR EL PLAN DE CONSERVACIÓN DEL ÁGUILA PERDICERA POR LAS NUEVAS CARRETERAS PREVISTAS EN EL PLAN. COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA Y LEÓN

<i>Provincia</i>	<i>Actuación del Plan Regional</i>	<i>Tipo de Área</i>	<i>Longitud interceptada (m)</i>
Provincia de Burgos	Acondicionamientos	Áreas críticas	0,0
		Ámbito de aplicación del Plan	10.033,5
	Mejoras	Áreas críticas	16.303,0
		Ámbito de aplicación del Plan	67.712,2
	Refuerzos	Áreas críticas	0,0
		Ámbito de aplicación del Plan	10.033,5
Provincia de Salamanca	Acondicionamientos	Áreas críticas	799,7
		Ámbito de aplicación del Plan	21.063,4
	Mejoras	Áreas críticas	14.482,9
		Ámbito de aplicación del Plan	36.199,0
	Refuerzos	Áreas críticas	13,2
		Ámbito de aplicación del Plan	39.904,4
Provincia de Zamora	Mejoras	Áreas críticas	3.347,5
		Ámbito de aplicación del Plan	20.504,4
	Refuerzos	Áreas críticas	4.030,4
		Ámbito de aplicación del Plan	37.846,2



TABLA 5.3.N. RESUMEN DE LAS AFECCIONES POTENCIALES EN LAS ÁREAS DEFINIDAS POR EL PLAN DE CONSERVACIÓN DEL ÁGUILA PERDICERA POR LAS NUEVAS CARRETERAS PREVISTAS EN EL PLAN. COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA Y LEÓN			
<i>Provincia</i>	<i>Actuación del Plan Regional</i>	<i>Tipo de Área</i>	<i>Longitud interceptada (m)</i>
Total Comunidad de Castilla y León	Acondicionamientos	Áreas críticas	799,7
		Ámbito de aplicación del Plan	31.096,9
	Mejoras	Áreas críticas	34.133,4
		Ámbito de aplicación del Plan	124.415,6
	Refuerzos	Áreas críticas	4.043,6
		Ámbito de aplicación del Plan	87.784,1

TABLA 5.3.Ñ. RESUMEN DE LAS AFECCIONES POTENCIALES EN LAS ÁREAS DEFINIDAS POR EL PLAN DE RECUPERACIÓN DEL UROGALLO CANTÁBRICO POR LAS NUEVAS CARRETERAS PREVISTAS EN EL PLAN. COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA Y LEÓN			
Provincia de León	Autovías	Ámbito de aplicación del Plan	6.486,2 m
		Áreas críticas	0,0 m
	Mejoras	Ámbito de aplicación del Plan	30.716,1 m
		Áreas críticas	1.701,1 m
	Refuerzos	Ámbito de aplicación del Plan	160.745,0 m
		Áreas críticas	2.710,1 m



TABLA 5.3.Ñ. RESUMEN DE LAS AFECCIONES POTENCIALES EN LAS ÁREAS DEFINIDAS POR EL PLAN DE RECUPERACIÓN DEL UROGALLO CANTÁBRICO POR LAS NUEVAS CARRETERAS PREVISTAS EN EL PLAN. COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA Y LEÓN

Provincia de Palencia	Acondicionamiento	Ámbito de aplicación del Plan	28.285,3 m
		Áreas críticas	0,0 m
	Mejoras	Ámbito de aplicación del Plan	16.120,4 m
		Áreas críticas	0,0 m
	Refuerzos	Ámbito de aplicación del Plan	56.592,9 m
		Áreas críticas	0,0 m
Total Comunidad de Castilla y León	Autovías	Ámbito de aplicación del Plan	6.486,2 m
		Áreas críticas	0,0 m
	Acondicionamiento	Ámbito de aplicación del Plan	28.285,3 m
		Áreas críticas	0,0 m
	Mejora	Ámbito de aplicación del Plan	46.836,5 m
		Áreas críticas	1.701,1 m
	Refuerzo	Ámbito de aplicación del Plan	217.337,9 m
		Áreas críticas	2.710,1 m

TABLA 5.3.O. RESUMEN DE LAS AFECCIONES POTENCIALES EN LAS ÁREAS DEFINIDAS POR EL PLAN DE RECUPERACIÓN DE LA CIGÜEÑA NEGRA POR LAS NUEVAS CARRETERAS PREVISTAS EN EL PLAN. COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA Y LEÓN

Provincia de Ávila	Autovías	Áreas críticas	401,9
		Zonas de importancia	15.127,4
	Acondicionamientos	Áreas críticas	0,0
		Zonas de importancia	4.105,1
	Mejoras	Áreas críticas	12.108,2
		Zonas de importancia	109.433,8
	Refuerzos	Áreas críticas	54.602,7
		Zonas de importancia	165.313,5
Provincia de Salamanca	Nuevas Carreteras	Áreas críticas	0,0
		Zonas de importancia	1.872,7
	Acondicionamientos	Áreas críticas	0,0
		Zonas de importancia	110.111,6
	Mejoras	Áreas críticas	3.686,2
		Zonas de importancia	146.859,6
	Refuerzos	Áreas críticas	14.022,1
		Zonas de importancia	475.935,3
Provincia de Segovia	Autovías	Áreas críticas	0,0
		Zonas de importancia	4.143,5
	Mejoras	Áreas críticas	336,7
		Zonas de importancia	48.007,2
	Refuerzos	Áreas críticas	9.558,8
		Zonas de importancia	67.946,1



TABLA 5.3.O. RESUMEN DE LAS AFECCIONES POTENCIALES EN LAS ÁREAS DEFINIDAS POR EL PLAN DE RECUPERACIÓN DE LA CIGÜEÑA NEGRA POR LAS NUEVAS CARRETERAS PREVISTAS EN EL PLAN. COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA Y LEÓN

Provincia de Zamora	Nuevas Carreteras	Áreas críticas	0,0
		Zonas de importancia	22.353,1
	Mejoras	Áreas críticas	49,4
		Zonas de importancia	22.353,1
	Refuerzos	Áreas críticas	123,4
		Zonas de importancia	87.349,5
Total Comunidad de Castilla y León	Autovías	Áreas críticas	401,9
		Zonas de importancia	19.270,9
	Nuevas Carreteras	Áreas críticas	0,0
		Zonas de importancia	24.225,8
	Acondicionamiento	Áreas críticas	0,0
		Zonas de importancia	114.216,7
	Mejora	Áreas críticas	16.180,5
		Zonas de importancia	326.653,7
	Refuerzo	Áreas críticas	78.307,0
		Zonas de importancia	796.544,4



TABLA 5.3.P. RESUMEN DE LAS AFECCIONES POTENCIALES EN LAS ÁREAS DEFINIDAS POR EL PLAN DE RECUPERACIÓN DEL OSO PARDO POR LAS NUEVAS CARRETERAS PREVISTAS EN EL PLAN. COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA Y LEÓN

Provincia de León	Autovía	Áreas críticas	0,0	
		Ámbito de aplicación del Plan	7.167,1	
	Nueva Carretera	Áreas críticas	0,0	
		Ámbito de aplicación del Plan	4.976,5	
	Acondicionamientos	Áreas críticas	0,0	
		Ámbito de aplicación del Plan	26.444,4	
	Mejoras	Áreas críticas	2.000,1	
		Ámbito de aplicación del Plan	56.946,6	
	Refuerzos	Áreas críticas	6.340,1	
		Ámbito de aplicación del Plan	203.250,0	
	Provincia de Palencia	Acondicionamientos	Áreas críticas	937,3
			Ámbito de aplicación del Plan	28.285,3
Mejoras		Áreas críticas	441,9	
		Ámbito de aplicación del Plan	16.120,4	
Refuerzos		Áreas críticas	136,0	
		Ámbito de aplicación del Plan	56.592,9	
Total Comunidad de Castilla y León	Autovías	Áreas críticas	0,0	
		Ámbito de aplicación del Plan	7.167,1	
	Nueva Carretera	Áreas críticas	0,0	
		Ámbito de aplicación del Plan	4.976,5	
	Acondicionamiento	Áreas críticas	937,3	

TABLA 5.3.P. RESUMEN DE LAS AFECCIONES POTENCIALES EN LAS ÁREAS DEFINIDAS POR EL PLAN DE RECUPERACIÓN DEL OSO PARDO POR LAS NUEVAS CARRETERAS PREVISTAS EN EL PLAN. COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA Y LEÓN

		Ámbito de aplicación del Plan	54.729,7
	Mejora	Áreas críticas	2.442,0
		Ámbito de aplicación del Plan	73.067,0
	Refuerzo	Áreas críticas	6.476,1
		Ámbito de aplicación del Plan	259.842,9

6 MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS PARA REDUCIR O ELIMINAR EFECTOS AMBIENTALES NEGATIVOS

Atendiendo a lo dispuesto en el Artículo 20 de la Ley 8/1994 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, todo ello bajo la premisa fundamental de la evaluación estratégica orientada a la prevención y evitación de daños.

Se deberá prestar especial atención al diseño del conjunto de las medidas de prevención, protección o corrección de los impactos, adecuadas a los detalles del proyecto, ya que 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. Asimismo, será de especial relevancia el desarrollo de buenas prácticas en relación con la ejecución de las obras.

El mantenimiento de la conectividad ecológica, la conexión entre los hábitat, constituye un aspecto clave en la conservación de la diversidad de especies de flora y fauna. El desarrollo del Plan implica la presencia en el entorno natural de una red viaria configurada por infraestructuras lineales que representa la fragmentación de los hábitat con sus efectos asociados sobre la fauna: pérdida de hábitat, efecto barrera, mortalidad (atropellos, colisiones) y perturbaciones en espacios colindantes.

La identificación de longitudes de carreteras que configuran la propuesta en relación con los espacios naturales protegidos ofrece una primera visión de la dimensión del problema, que necesariamente tendrá que ser evaluado detalladamente en los sucesivos procedimientos particulares de evaluación de impacto ambiental de cada una de las actuaciones previstas.

En estos procedimientos de evaluación ambiental tendrán una especial consideración las actuaciones de restauración e integración ambiental. Hay que destacar en este sentido que las intervenciones del Plan de las que se deriven afecciones sobre cauces incorporarán en sus documentos ambientales previstos (medidas específicas dentro del Estudio de Impacto

Ambiental, recogidas en los casos no sometidos a procedimiento reglado en los anejos de Ordenación Ecológica, Estética y Paisajística) las recomendaciones que establece el organismo de cuenca.

A este respecto se ha de señalar que el Servicio de Estudios Ambientales de la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Duero, en el informe de fecha de 16 de abril de 2007, enumera las siguientes medidas generales de protección de ecosistemas acuáticos, así como de los ecosistemas terrestres y los humedales que dependen de ellos:

- Se evitará la ocupación de cauces, vaguadas y ramblas.
- Se evitará la rectificación o canalización de cauces públicos.
- Se deberán proponer medidas que eviten los procesos erosivos que pudieran producirse durante las obras de las infraestructuras en las inmediaciones de los cauces públicos.
- Se tendrán en cuenta los impactos a la calidad de los acuíferos afectados.
- Se recomendará la colocación de sistemas de filtro antes de verter las aguas de escorrentía durante la construcción de las explotaciones. Se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración, etc., para evitar el arrastre de tierras a los cauces.
- En la construcción de carreteras, los cauces fluviales se mantendrán libres de apoyos y se respetará la vegetación de ribera. La construcción de puentes no deberá suponer una barrera física para las especies ligadas al medio fluvial como la nutria o algunos anfibios.
- Se propondrán medidas de prevención de la contaminación durante la ejecución de las obras. Se prohibirá el vertido directo al cauce o al terreno de aceites u otros fluidos provenientes de reparación de vehículos.
- En cuanto a la localización de canteras, zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares si éstas fueran necesarias se situarán fuera de zonas protegidas o de zonas de interés (acuíferos vulnerables, áreas de recargas de acuíferos, etc.)

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 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.

CUADRO 6.A. MEDIDAS CORRECTORAS BÁSICAS. MEDIO ABIÓTICO		
<i>FACTORES AMBIENTALES</i>	<i>ALTERACIONES DEL MEDIO</i>	<i>MEDIDAS CORRECTORAS</i>
Atmósfera	Partículas en suspensión	Riego de viales y tajo de obra durante las obras 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 Creación de sumideros de CO ₂ mediante plantaciones arbóreas
Climatología	Cambios en el albedo y la evapotranspiración	Plantaciones arbóreas y arbustivas compensatorias
	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 al fondo del valle Creación de setos u otro tipo de barreras contra el viento
Agua	Pérdida de calidad del agua superficial y de acuíferos	Aplicación de medidas contra la erosión Prohibir y sancionar el vertido de lubricantes de motores Colocación de trampas de sedimentos. 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
	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.)



CUADRO 6.A. MEDIDAS CORRECTORAS BÁSICAS. MEDIO ABIÓTICO		
<i>FACTORES AMBIENTALES</i>	<i>ALTERACIONES DEL MEDIO</i>	<i>MEDIDAS CORRECTORAS</i>
	Intersección del nivel freático y afección a los flujos hidrogeológicos. Áreas 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. Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos, etc., fuera de zonas con acuíferos vulnerables, áreas de recarga de acuíferos, etc.
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.
	Destrucción 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
Suelos	Remoción y compactación de suelos Denudación y aumento de los riesgos de erosión	Jalonamiento de las áreas a ocupar por el proyecto y elementos auxiliares 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. Suavizar las pendientes de los taludes Impermeabilización y drenaje de las cabeceras de los taludes Revegetación de taludes mediante plantaciones y siembras
	Contaminación edáfica (salinización, alcalinización, deposición de Pb, etc.)	Minimización de la utilización de aditivos de conservación 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 (item anterior)
Uso de recursos naturales	Demanda de nuevos recursos y materiales	Medidas de reutilización de materiales de construcción generados en las obras y de firmes reciclados Reutilización de residuos (neumáticos) mediante la utilización de betún-caucho como ligante de mezclas bituminosas de los nuevos firmes de carreteras



CUADRO 6.B. MEDIDAS CORRECTORAS BÁSICAS. MEDIO BIÓTICO		
<i>FACTORES AMBIENTALES</i>	<i>ALTERACIONES DEL MEDIO</i>	<i>MEDIDAS CORRECTORAS</i>
Vegetación	<p>Dstrucción vegetación de interés y de poblaciones de especies protegidas o amenazadas</p> <p>Degradación de las comunidades vegetales de interés por pérdida de productividad y calidad</p>	<p>Medidas contra la erosión y conservación/reconstrucción de suelos</p> <p>Protección contra incendios asociados al tráfico</p> <p>Plantaciones en las superficies denudadas y márgenes de la carretera con especies adecuadas al ecosistema</p> <p>Hidrosiembras en aquellas superficies que lo admitan o, en su defecto, utilización de sistemas de recubrimiento (mallas textiles u orgánicas, etc.)</p> <p>Plantaciones compensatorias de especies autóctonas</p> <p>Utilización racional de plaguicidas y fertilizantes</p>
Fauna	<p>Dstrucción de hábitats de interés y puntos de nidificación, cría, campeo, etc.</p> <p>Daños directos a las especies (atropellos, destrucción de fauna edáfica)</p> <p>Efecto barrera para la dispersión y movimientos locales</p>	<p>Evitar actuaciones molestas para la fauna (voladuras especialmente) durante los períodos de cortejo, nidificación y cría de especies sensibles</p> <p>Restauración de comunidades vegetales con especies autóctonas y alimenticias</p> <p>Medidas de atenuación de ruidos en áreas sensibles</p> <p>Vallado para evitar atropellos</p> <p>Establecer pasos inferiores o superiores para la fauna y la posibilidad de remonte para las especies acuáticas migratorias</p> <p>Mantener la diversidad de los cauces</p> <p>Restauración de riberas afectadas minimizando la afección a la vegetación acuática</p>
Paisaje	<p>Alteración de los contenidos del paisaje</p> <p>Alteración de la Calidad Estética</p> <p>Alteración de las pautas de visibilidad</p>	<p>Medidas morfológicas de diseño respetuoso con la tipología constructiva de la zona:</p> <p>Adaptación de la vía a las formas preexistentes evitando los cortes visuales (diseño de túneles, falsos túneles y viaductos)</p> <p>Remodelación de taludes y terraplenes (tendido en áreas onduladas, abancalamiento, precortes irregulares, alabeo, etc.)</p> <p>Integración paisajística de la obra</p> <p>Camuflaje cromático de ciertas estructuras</p> <p>Plantaciones imitando la estructura del paisaje existente, evitando regularidad</p> <p>Diseñar los bordes de los bosquetes de forma festoneada e interrumpir las repoblaciones alternativamente a ambos lados de los trazados</p> <p>Medidas sobre la visibilidad:</p> <p>Plantaciones arbustivas que resalten las curvas en las autopistas</p> <p>Resaltar de estructuras de interés arquitectónico y apertura de vistas</p> <p>Colocación de barreras visuales (de tierras, arbóreas) y ocultación topográfica</p>

CUADRO 6.C. MEDIDAS CORRECTORAS BÁSICAS. MEDIO HUMANO		
<i>FACTORES AMBIENTALES</i>	<i>ALTERACIONES DEL MEDIO</i>	<i>MEDIDAS CORRECTORAS</i>
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 Pérdida de productividad agropecuaria Efecto barrera para estas actividades	Compensaciones económicas por expropiaciones Reposición de servidumbres de paso para el viario rural y cañadas 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
	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
Sistema territorial	Intersección con servicios existentes, y pérdida de permeabilidad transversal Remodelación del sistema territorial	Reposición de viales y servicios afectados
Patrimonio cultural	Daños a bienes del patrimonio histórico, artístico y arquitectónico Afección a yacimientos y restos arqueológicos Cambios en el sistema de vida tradicional Puntos de interés científico - cultural Afección a centros educativos	Cumplimiento de la legislación en materia de protección del patrimonio histórico - cultural y ampliación de las mismas Supervisión a pie de obra por técnicos cualificados de los posibles hallazgos arqueológicos y traslado a museo de los mismos Restauración y rehabilitación de áreas afectadas Traslado y reconstrucción de monumentos afectados

7 MEDIDAS DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL EN EL DESARROLLO DEL PLAN

A lo largo del periodo de desarrollo del Plan Regional Sectorial de Carreteras, se ha de implementar el proceso de control de los efectos de la actividad sobre el medio ambiente. El seguimiento ambiental del Plan se articula sobre dos ejes, que se presentan a continuación:

- Directrices del Programa de Vigilancia Ambiental (Definición de directrices de vigilancia y control ambiental de aplicación a las actuaciones derivadas del Plan).
- Indicadores Ambientales (Propuesta de indicadores ambientales que permitan la evaluación del cumplimiento de objetivos orientadores del Plan).

7.1 DIRECTRICES DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

El programa de vigilancia ambiental constituye el sistema que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental de los proyectos derivados del Plan. Permitirá comprobar la cuantía de ciertos impactos y la aparición de algunos no previstos.

En el cuadro adjunto (Cuadro 7.1.a) se establecen 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 a la 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 la infraestructura viaria.

CUADRO 7.1.A. CONTENIDOS BÁSICOS DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL			
<i>FACTOR AMBIENTAL</i>	<i>MEDIDA</i>	<i>OBJETIVO</i>	<i>CONTROL</i>
Atmósfera	Humectación de las superficies polvorrientas 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
Agua	Prohibición y sanción de vertidos	Evitar contaminación a cauces	Detectar la presencia de materiales arrastrables cerca de los cauces
	Colocación de trampas de sedimentos y dispositivos de desbaste	Evitar la contaminación de los cauces por partículas sólidas en suspensión.	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
	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

CUADRO 7.1.A. CONTENIDOS BÁSICOS DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL			
<i>FACTOR AMBIENTAL</i>	<i>MEDIDA</i>	<i>OBJETIVO</i>	<i>CONTROL</i>
Vegetación	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 denudadas 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 nº de individuos, especie, tamaño, presentación (raíz desnuda, cepellón o contenedor) y forma de plantación
	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.
Fauna	Pasos de fauna	Mantenimiento de la permeabilidad de la infraestructura a la fauna	Comprobación de la ejecución de los pasos de fauna proyectados
	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

CUADRO 7.1.A. CONTENIDOS BÁSICOS DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL			
<i>FACTOR AMBIENTAL</i>	<i>MEDIDA</i>	<i>OBJETIVO</i>	<i>CONTROL</i>
Salud y calidad del hábitat humano	Colocación de pantallas antirruido	Protección de la población de niveles sonoros superiores a lo aceptable	Comprobar la colocación de las pantallas previstas
	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.

7.2 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 y 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: i) situación ambiental de partida; ii) objetivos del Plan; iii) acciones previstas para alcanzar los objetivos; y iv) 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 Plan. La utilización de indicadores se ha convertido en una herramienta clave a la hora de elaborar bases de referencia, seguir los impactos y evaluar los resultados de los programas y subprogramas 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: i) Deben ser representativos de las actividades que pueden llegar a incorporarse al Plan; ii) Deben poner claramente de manifiesto el impacto de los programas; iii) Deben basarse en datos disponibles de inmediato; iv) Tienen que poder actualizarse a intervalos regulares durante todo el período de vigencia del Plan; y iv) Deben tener un nivel y una base de referencia con los que pueda compararse.

Al seleccionar los indicadores de referencia hay que tener en cuenta que deben estar relacionados con los ejes definitorios de cada 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, facilitando información de los resultados obtenidos en la consecución de los objetivos medioambientales fijados por el Plan. A continuación se presentan algunas propuestas de indicadores para aplicar en la implementación del Plan.



TABLA 7.2.A. PROPUESTA DE INDICADORES PARA LA EVALUACIÓN DEL DESARROLLO DEL PLAN	
<i>INDICADOR REFERENCIA</i>	<i>INDICADOR IMPACTO</i>
<i>Espacios Naturales</i>	
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 2008	Incremento de superficies afectadas de espacios naturales incluidos en las redes por desarrollo del Plan en relación con la longitud de Red de Carreteras intervenida (impacto negativo).
Número de espacios naturales protegidos sin afección en relación al Plan. Datos de referencia año 2008.	Incremento del número inicial de espacios protegidos afectados por el desarrollo del Plan (impacto negativo).
<i>Impacto ambiental</i>	
Número de proyectos del Plan sometidos a Evaluación de Impacto Ambiental respecto al total. Datos de referencia año 2008.	Incremento del número de proyectos excluidos de la obligación de realizar la Evaluación de Impacto Ambiental en relación al total (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 2008.	Reducción / mantenimiento de valores iniciales (impacto negativo).
<i>Atmósfera</i>	
Superficie intervenida para actuar como sumidero de CO ₂ Datos de referencia año 2008.	Incremento de valores de referencia en relación con la longitud total de viario intervenido (impacto positivo).
<i>Reutilización de materiales</i>	
Cantidad de materiales de residuos de la construcción generados en las obras del Plan y de firmes reciclados, respecto a la longitud total intervenida. Datos de referencia año 2008.	Incremento de los valores iniciales (impacto positivo).
Cantidad de betún-caucho utilizado en las obras del Plan, respecto a la longitud total intervenida. Datos de referencia año 2008.	Incremento de los valores iniciales (impacto positivo).

8 RESUMEN NO TÉCNICO Y CONCLUSIONES

El Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2008-2020 constituye el plan sectorial que permite desarrollar el Plan Director de Infraestructuras del Transporte en Castilla y León y disponer de un instrumento de planificación, que garantice la continuidad de criterios de vertebración territorial y sostenibilidad ambiental que orientó la definición del Plan vigente (Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2002-2007).

Interviene como promotor del Plan la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, actuando como órgano ambiental competente en el procedimiento de evaluación ambiental, la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

La necesidad del Plan de Carreteras, en el que se incluye una planificación y una programación de obras, se deriva del hecho de que estas infraestructuras son elementos vertebradores del territorio. Ante la finalización del vigente Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007, a partir del año 2008 se carecería de un instrumento adecuado de planificación, por lo que debe procederse a la redacción de un nuevo Plan Regional.

El Plan se ha estructurado en cuatro programas: 1) Programa de Modernización de la Red; 2) Programa de Conservación y Explotación de la Red; 3) Programa de Actuaciones Concertadas con Entidades Locales; y 4) Otras Actuaciones.

La evaluación ambiental del Plan se realiza en el marco metodológico de la Evaluación Ambiental Estratégica, posibilitando la integración de la dimensión ambiental en la planificación y 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. La evaluación ambiental estratégica constituye un proceso sistemático de evaluación de las consecuencias sobre el medio ambiente de las actividades de un plan propuesto, teniendo 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.

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.

La evaluación ambiental se ha ajustado a las exigencias de la normativa de aplicación articuladas por la normativa básica estatal que la regula (*Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*), además de la propia normativa de Castilla y León (que se adelantó en su formulación al alcance de la evaluación ambiental estratégica de planes y programas). Así la Junta de Castilla y León cuenta con 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, la aprobación de la Ley 11/2003, de 8 de abril, de Prevención Ambiental de Castilla y León, regula la evaluación ambiental de proyectos.

La evaluación ambiental consta de las siguientes actuaciones: 1) Elaboración de un Informe e Sostenibilidad Ambiental; 2) Celebración de consultas a Administraciones pública afectadas y público; 3) Elaboración de la memoria ambiental por el órgano ambiental competente; 4) Incorporación de resultados de consultas y memoria ambiental a los contenidos del Plan; y 5) Publicidad.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2008-2020 constituye el documento con el que el promotor del Plan (Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León) identifica, describe y evalúa los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que pueden derivarse de la aplicación del Plan. La estructura del Informe de Sostenibilidad elaborado muestra el ajuste al proceso metodológico de la evaluación ambiental estratégica y a las exigencias normativas sobre el procedimiento:

- El Informe de Sostenibilidad Ambiental se inicia con una introducción al procedimiento de evaluación ambiental estratégica, incidiendo en su papel como proceso sistemático de evaluación de las consecuencias sobre el medio ambiente de las actuaciones derivadas del Plan y programa propuestos, teniendo por objeto su plena incorporación y consideración desde las fases iniciales de definición del Plan, en las mismas condiciones que las consideraciones de índole económico o social.
- La definición del marco normativo y metodológico, esbozado arriba, permite en otro apartado, concretar el alcance de la evaluación ambiental desarrollada desde las

primeras etapas de definición del Plan Regional, incorporando el análisis de las respuestas obtenidas en la fase de consultas previas (a Administraciones y público interesado), así como el alcance de la evaluación para concretar el documento final del Plan Regional a partir de los condicionantes derivados del presente documento.

- El desarrollo del diagnóstico ambiental, centrado en los aspectos referidos a la calidad ambiental del ámbito, en el contexto de la Comunidad de Castilla y León, ha permitido definir los aspectos relevantes en la definición del Plan Regional, repasando los antecedentes que han orientado las políticas y actuaciones en el ámbito regional, a la vez que posibilita la identificación de los principales problemas ambientales, permitiendo el análisis del escenario sin Plan Regional (Alternativa Cero) y la evolución previsible de los parámetros ambientales en este supuesto.
- La consideración de la variable ambiental desde las primeras etapas de formulación del Plan Regional, permitirá la incorporación a sus objetivos, en el documento definitivo, de los principios de integración ambiental a estos objetivos (objetivos y prioridades medioambientales que se derivan de la planificación regional).
- El proceso de evaluación ambiental se completa con la revisión de las actuaciones contenidas en el Plan Regional y la definición de las interacciones con los principios de integración ambiental descritos, posibilitando la identificación de los efectos significativos sobre el medio ambiente. Posteriormente, se concretarán las medidas previstas para prevenir, reducir y, en lo posible, contrarrestar los efectos negativos significativos en el medio ambiente que puedan derivarse como resultado de la aplicación del Plan Regional.
- El Informe de Sostenibilidad Ambiental se completa con propuestas para el seguimiento y control del Plan, presentando un conjunto de directrices de aplicación a los programas de vigilancia ambiental incluidos en los documentos de evaluación ambiental de los proyectos. Asimismo se incluye una propuesta indicadores que permitan la evaluación futura de los resultados obtenidos con la aplicación del Plan Regional y el nivel de cumplimiento de los objetivos (cualitativos y cuantitativos) propuestos.
- Finaliza el Informe con un resumen no técnico que incorpora las conclusiones sobre el proceso de evaluación realizado, que posibilita la identificación de aspectos que podrían incorporarse al documento final del Plan Regional, tras la realización del proceso de participación pública.

- El Informe de Sostenibilidad Ambiental se completa con una colección de planos que muestran las actuaciones previstas, según Programas, en relación a los espacios naturales de interés considerados como indicadores básicos de calidad ambiental (Espacios protegidos incluidos en la Red de Espacios Naturales de Castilla y León; enclaves para la vertebración de la Red Natura 2000: Lugares de Importancia Comunitaria y Zonas de Especial Protección para las Aves).

Como resultado de todo el proceso anterior se ha podido concretar un documento de Plan Regional en su versión preliminar, que será presentado al público interesado y Administraciones afectadas, en la fase de consultas y para la formulación de alegaciones.

Finalizada la fase de consultas, la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León elaborará una Memoria Ambiental con objeto de valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de plan o programa, en la que se analizarán el proceso de evaluación, el informe de sostenibilidad ambiental y su calidad, y se evaluará el resultado de las consultas realizadas y cómo se han tomado en consideración y se analizará la previsión de los impactos significativos de la aplicación del Plan Regional.

El proceso de evaluación ambiental se completará con la incorporación de las determinaciones de la Memoria Ambiental, en lo que proceda, a la versión definitiva del Plan Regional Sectorial de Carreteras, para su aprobación definitiva.

A continuación se presenta un resumen de los principales contenidos del Plan y la Evaluación Ambiental realizada, concretando un conjunto de conclusiones que garantizan la integración de los criterios de sostenibilidad que se derivan de los instrumentos y documentos de planificación regional, o suprarregional, a la propuesta final.

- a. La consideración de la dimensión ambiental y territorial del transporte en la definición del Plan Regional incorpora el objetivo del desarrollo equilibrado y sostenible del territorio castellano y leonés. El Plan Regional integra un conjunto de programas que:
 - Potencian el desarrollo endógeno y permitan la modernización de las actividades existentes, incrementando la productividad y competitividad del conjunto territorial de Castilla y León.
 - Concretan actuaciones que garanticen la accesibilidad completa a la totalidad del territorio castellano y leonés.

- Posibilitan la generación y consolidación de un tejido productivo industrial enmarcado en el reforzamiento de los ejes interurbanos.
 - Consolidan el sustrato socioeconómico necesario para la fijación de la población en la región, equilibrando los nodos de desarrollo y posibilitando la cohesión social y territorial.
 - Permiten el cumplimiento de los objetivos de sostenibilidad medioambiental y la protección integral del patrimonio natural y cultural de Castilla y León.
- b. Las directrices que orientan los programas del Plan Regional posibilitan la coherencia del modelo territorial definido en Castilla y León a través de las Directrices de Ordenación del Territorio de Castilla y León y las Directrices de Ordenación de ámbito subregional. Del cumplimiento de los objetivos específicos que establece el Plan Regional se derivarán como efectos concretos previsibles sobre el marco estratégico territorial, los siguientes:
- Fijación de la población.
 - Accesibilidad al territorio.
 - Mejora de la red viaria interurbana.
 - Generación de nuevos espacios industriales y consolidación de los ejes productivos.
 - Mejora de la competitividad regional.
 - Coherencia con la red de espacios naturales de interés.
- c. El Plan Regional con esta integración coherente con el modelo territorial, incorpora los objetivos de mejora de la accesibilidad al territorio y reforzamiento de la red viaria interurbana. Todo ello para garantizar la accesibilidad equitativa a la totalidad del territorio de Castilla y León, reforzando la políticas de eliminación de desigualdades intraterritoriales, actuando en todo momento desde la perspectiva del desarrollo sostenible y la protección del medio natural y cultural.
- d. El Plan Regional incluye criterios estratégicos de priorización y coordinación de las inversiones con una visión territorial integradora, potenciando el fortalecimiento del tejido productivo regional, en particular posibilita la consolidación de un tejido industrial con

mayor número de nodos interrelacionados y una difusión hacia los espacios vacantes o con menor presencia en el modelo territorial productivo.

- e. La mejora de las infraestructuras viarias que se contemplan en el futuro Plan Regional Sectorial de Carreteras favorecen la interconexión rápida y segura entre los nodos productivos, así como con los espacios colindantes.
- f. El Plan necesariamente tendrá una clara incidencia en la accesibilidad del territorio de Castilla y León, así como entre los nodos urbanos, al potenciar desarrollos en los espacios interurbanos y favoreciendo la fijación de la población en el territorio y la cohesión social.
- g. El Informe de Sostenibilidad Ambiental recoge de manera extensa todas las directrices y objetivos medioambientales que plantea Castilla y León en sus distintos documentos de planificación territorial estructurante. 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 el proceso metodológico seguido constituye un procedimiento iterativo que identifica las carencias de la propuesta inicial del Plan, establece la corrección necesaria e integra los contenidos medioambientales no considerados inicialmente en la propuesta final. De esta forma, todos los objetivos y criterios medioambientales identificados en el procedimiento de evaluación ambiental deben considerarse incorporados a los propios objetivos y metas del Plan. Además, el marco de la evaluación ambiental vigente incorpora un siguiente nivel, al concretar un procedimiento de evaluación de impacto ambiental de proyectos derivados del Plan.
- h. El estudio de la alternativa cero se ha enmarcado en el análisis de la evolución probable de los aspectos clave que han llevado a la definición del Plan, que complementan los condicionantes ambientales sobre los que se articula la propuesta final. Necesariamente, el Plan formulado es resultante de un estudio de posibles alternativas engarzadas en el documento final, que recoge un conjunto de propuestas planteadas como las mejores posibles dado el estado del conocimiento, los recursos disponibles y considerando el conjunto de valores, metas y objetivos medioambientales que la afectan. La alternativa cero 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 des-estructuración 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.
- i. El establecimiento de objetivos y metas medioambientales para el Plan derivados de la normativa vigente y los documentos de planificación, ha permitido definir los Principios Ambientales de Integración, habiendo consistido la formulación realizada en la definición de una alternativa final del Plan coherente con dichos principios medioambientales, de manera que finalmente pueda asegurarse que se realiza un propuesta final del Plan que ha minimizado los factores de riesgo medioambiental consiguiendo un equilibrio razonable entre el conjunto de objetivos planteados, garantizando que el Plan 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 se ha ajustado a los criterios medioambientales de desarrollo sostenible recogidos en las distintos documentos de planificación considerados, especialmente a lo establecido en las Directrices de Ordenación del Territorio de Castilla y León, considerando la dimensión socio-ambiental definida en el *Plan de Desarrollo Regional (PDR)*, así como los objetivos de conservación y protección de la naturaleza derivados de la *Estrategia de Desarrollo Sostenible de Castilla y León: Agenda 21*.

- Los principios ambientales de integración considerados han sido: 1, Reducción del uso de recursos naturales no renovables; 2, Uso de recursos naturales dentro de los límites de su capacidad de regeneración; 3, Uso y gestión consciente de sustancias peligrosas y residuos; 4, Mantenimiento y mejora de los recursos naturales: hábitat, especies y paisajes; 5, Mantenimiento y mejora de los recursos hídricos y edáficos; 6, Mantenimiento y mejora de los recursos del patrimonio histórico y cultural; 7, Mantenimiento y mejora de la calidad del medio ambiente local; 8, Protección de la atmósfera; 9, Formación y educación ambiental; 10, Impulso de la participación pública en la toma de decisiones relativas a un desarrollo sostenible.

- j. 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.

- k. El desarrollo metodológico propuesto ha permitido la construcción de un conjunto de matrices en las que se cruzan los programas y actuaciones del Plan, con los aspectos ambientales clave (criterios y objetivos medioambientales considerados en el análisis), permitiendo la identificación de aquellos componentes del Plan con incidencia medioambiental potencial significativa, en relación con: usos del suelo; gestión ambiental; formación y divulgación ambiental; y patrimonio natural o cultural.

- l. En una fase posterior se ha realizado una evaluación más detallada de las actuaciones identificadas previamente como potencialmente generadoras de afecciones, comprobándose su coherencia con los principios ambientales de integración detallados anteriormente, y posibilitando realizar una valoración preliminar de las actuaciones (y programas que las integran), en relación con los criterios básicos de sostenibilidad.

- m. Puede establecerse como conclusión final que el proceso de evaluación ambiental estratégica del Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2008-2020, plasmado en el presente Informe de Sostenibilidad Ambiental, favorece la incorporación a la propuesta final del Plan de los criterios de sostenibilidad medioambiental, incluyendo medidas concretas, articuladas en programas y subprogramas, ajustados a las exigencias de la normativa medioambiental vigente y a los objetivos básicos formulados en los documentos de planificación estratégica y ambiental de Castilla y León.

**ANEJO 1.
DOCUMENTO DE REFERENCIA PARA LA
EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL
PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS DE CASTILLA Y LEÓN**



**RESOLUCIÓN DE 15 DE MAYO DE 2007 DE LA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE,
POR LA QUE SE APRUEBA EL DOCUMENTO DE REFERENCIA PARA LA
EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS DE
CASTILLA Y LEÓN.**

La Directiva 2001/42CE relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, transpuesta al derecho español mediante la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, establece la obligatoriedad de someter a evaluación medioambiental los planes y programas que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

Ante la finalización del vigente Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León para el periodo 2002-2007 la Junta de Castilla y León ha propuesto el correspondiente instrumento de planificación procediendo a la redacción de un nuevo Plan Regional de ámbito sectorial que entraría en vigor en 2008.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 18 de la Ley 9/2006, la Consejería de Medio Ambiente recibió de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, en calidad de órgano promotor, la documentación correspondiente a fin de iniciar el procedimiento de evaluación ambiental.

Con fecha 2 de marzo de 2007 se abrió el correspondiente periodo de consultas. Según lo establecido en el artículo 19 a) de la Ley 9/2006 la documentación se remitió a las Administraciones previsiblemente afectadas, así como a otras entidades y organizaciones no gubernamentales vinculadas con temas medioambientales, notificándose la iniciación del procedimiento y solicitando sus consideraciones para la realización de la evaluación y en particular para la determinación de la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

RESUELVO

Aprobar el Documento de Referencia para la elaboración por el órgano promotor del Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León, que se adjunta como Anexo a esta resolución.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, esta resolución se comunicará a la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, en su calidad de órgano promotor, y se hará pública a través de la página Web de la Junta de Castilla y León.

Valladolid a 15 de mayo de 2007
EL CONSEJERO DE MEDIO AMBIENTE

Fdo.: Carlos Fernández Carriedo



ANEXO I

DOCUMENTO DE REFERENCIA PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS DE CASTILLA Y LEÓN.

La Evaluación Ambiental Estratégica (E.A.E.) es el instrumento de prevención encaminado a integrar los aspectos ambientales dentro de la fase de toma de decisiones sobre planes y programas públicos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El procedimiento de evaluación ambiental establecido en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, incluye un informe de sostenibilidad ambiental (ISA), definido en los artículos 2.e) y 8 como un documento a elaborar por el órgano promotor, que formará parte del Plan, y que tiene por objeto identificar, describir y evaluar los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación del Plan, así como unas alternativas razonables y técnica y ambientalmente viables. A la vista del Documento de Iniciación (DI) denominado "Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León" presentado por el órgano promotor del Plan, el artículo 19 de la Ley 9/2006 encomienda a la Administración ambiental la elaboración y tramitación de un Documento de Referencia (DR) que establezca la amplitud, nivel de detalle y el grado de especificación del informe de sostenibilidad ambiental.

1. RESULTADO DE LAS CONSULTAS PREVIAS A LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS AFECTADAS Y AL PÚBLICO INTERESADO.

Según lo dispuesto en el artículo 19.1.a) de la Ley 9/2006, previo a la elaboración del DR, se realizaron consultas a las administraciones públicas afectadas a fin de que aporten aquellas sugerencias que deberían ser tenidas en cuenta para la elaboración del Plan Sectorial y del ISA. El Documento de Iniciación (DI) fue remitido a las siguientes Administraciones:



- Excmo. Sr. Consejero de Fomento.
- Ilmo. Sr. Secretario General de la Consejería de Presidencia y Administración Territorial
- Excmo. Sr. Consejero de Economía y Empleo
- Excmo. Sr. Consejero de Cultura y Turismo.
- Excmo. Sr. Consejero de Agricultura y Ganadería.
- Ilmo. Sr. Director General del Medio Natural.
- Excmo. Sr. Delegado del Gobierno de Castilla y León.
- Magnífico y Exmo. Sr. Rector de la Universidad de León.



- Magnífico y Exmo. Sr. Rector de la Universidad de Salamanca.
- Magnífico y Exmo. Sr. Rector de la Universidad de Valladolid.
- Sr. Representante de la Administración del Estado. Confederación Hidrográfica del Duero
- Sr. Presidente de la Cámara de Comercio e Industria.
- Sr. Presidente de la Asociación de Consumidores y Usuarios.
- Sr. Presidente de Organizaciones Empresariales de Castilla y León.
- Sr. Presidente de Ecologistas en Acción.
- Sr. Presidente de ASAJA.
- Sindicato UGT.
- Federación de Municipios y Provincias.

EXTRACTO DE LAS SUGERENCIAS RECIBIDAS

Informe de la Consejería de Agricultura y Ganadería: Señala que se estudiarán más adelante los anteproyectos para que se garantice la funcionalidad y continuidad de las infraestructuras agrarias.

Informe de la Universidad de León: El Dr. D. José Manuel Redondo Vega, Profesor Titular del Departamento de Geografía de la Universidad de León hace referencia a las carencias en la conexión por autovía de las capitales de provincia de la región y otras propuestas de planificación sectorial de carácter puntual. Respecto a cuestiones medioambientales hace hincapié en la necesidad de restauración y mitigación de impactos ambientales, y sugiere modificaciones en la Matriz de Integración Medioambiental de los Programas. También reflexiona sobre la función de fijación de la población que tienen las infraestructuras, y la integración del Plan de Carreteras con otros semejantes a escala estatal y en relación con la cooperación transfronteriza con Portugal.

Informe de la Confederación Hidrográfica del Duero: El Servicio de Estudios Ambientales de la CHD hace mención a la protección de los ecosistemas acuáticos y a la necesidad de evaluar las diferentes afecciones que el Plan Regional de Carreteras puedan producir sobre los cauces públicos, proponiendo algunas medidas generales para la protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.

Informe de la Consejería de Medio Ambiente: El Servicio de la Restauración de la Vegetación señala que se debería tomar en consideración, para las actuaciones de recuperación ambiental previstas, el Programa Regional de Forestación de Tierras Agrarias de Castilla y León y el Plan Forestal de Castilla y León.



Informe del Consejo Regional de Cámaras de Comercio e Industria de Castilla y León: Propone incluir criterios y medidas de preservación del territorio en vías de alto valor ambiental y el empleo de materiales reciclados en las obras, valorando a las empresas que prevean la utilización de los mismos.

2. CONTENIDO, AMPLITUD Y NIVEL DE DETALLE DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) debe configurarse como una parte integrante del Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León siguiendo lo dispuesto en la Ley 9/2006 de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, tratando de ser accesible e inteligible tanto para el público como para las administraciones públicas, presentando de forma sintética y razonada, sin ser reiterativo, la información correspondiente, incorporándolo al Plan Regional como un documento manejable de fácil comprensión.

La estructura y contenidos del ISA deberán adaptarse a lo dispuesto en el Anexo I de la Ley 9/2006 tratando de identificar, describir y evaluar los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación de este Plan Regional Sectorial, con el fin de garantizar unos efectos positivos en el medio ambiente y en su caso para evitar o minimizar los posibles efectos negativos. El contenido y estructura que conformaran el ISA han sido ya esbozados en el propio Documento de Inicio del Plan Regional Sectorial de Carreteras (apartados 4, 5 y 6) presentado por la Consejería de Fomento, y en líneas generales se mantendrán los contenidos de dicha propuesta y se tratarán de ajustar al siguiente esquema de trabajo.



- A) Breve descripción del Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León. Síntesis general donde se recojan los objetivos prioritarios y actuaciones principales previstas en el Plan, incluyendo la relación con otros planes y programas cuyo contenido pueda afectar o ser afectado significativamente por el Plan Regional de Carreteras.
- B) Las características ambientales del territorio, teniendo en cuenta aquellos elementos que puedan verse afectados de manera significativa. Etapa de diagnóstico y análisis de la situación medioambiental.
- C) Problemática ambiental relevante para la aplicación del Plan atendiendo a aquellas zonas de particular importancia ambiental designadas de conformidad con la legislación aplicable sobre espacios naturales y especies protegidas.



- D) Los objetivos de protección ambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con el Plan y la manera en que tales objetivos se han tenido en cuenta durante su elaboración. Toma en consideración de la biodiversidad, la geodiversidad y los recursos hídricos.
- E) Identificación y caracterización de los efectos ambientales más significativos, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, los bienes materiales, el patrimonio cultural, incluido el patrimonio histórico, el paisaje y la interrelación entre estos factores. Se trata de hacer una valoración cuantitativa o cualitativa que permita obtener unas conclusiones útiles de los efectos ambientales más significativos.
- F) Examen de las medidas consideradas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, contrarrestar cualquier efecto significativo negativo en el medio ambiente y justificación de la alternativa seleccionada.
- G) Programa de Seguimiento Ambiental donde se definan los parámetros e indicadores para el seguimiento y la comprobación de su cumplimiento, la detección de los impactos producidos y la propuesta de revisión en caso necesario.
- H) Resumen no técnico de la información recogida en todos los apartados precedentes.
- I) Informe económico sobre la viabilidad económica de las alternativas.



3. CRITERIOS AMBIENTALES ESTRATÉGICOS Y PRINCIPIOS DE SOSTENIBILIDAD.

El objetivo del Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León es lograr la consecución de un modelo territorial equilibrado en términos de accesibilidad, potenciando el desarrollo socioeconómico de la región a la vez que se mantienen los objetivos de sostenibilidad medioambiental y protección del patrimonio natural recogidos en la legislación europea, estatal y autonómica. El Documento de Inicio del Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León presenta una Matriz de Integración Medio Ambiental como evaluación preliminar de los impactos potenciales dentro de cada una de las propuestas de actuación del Plan de Carreteras. Constituye un interesante punto de partida en la evaluación ambiental de este Plan; no obstante, sería conveniente que, dentro del esquema de trabajo presentado en el apartado anterior, en el Informe de Sostenibilidad Ambiental se tomaran en consideración los siguientes criterios ambientales:



- Producir la menor afección posible en los espacios con mayor valor natural de la Comunidad, señalando el número de kilómetros y superficie de ocupación de las carreteras dentro de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León y de la Red Natura 2000 (Lugares de Interés Comunitario y Zonas de Especial Protección para las Aves). Mantener la coherencia de las propuestas con la gestión de Espacios Naturales Protegidos y, en su caso, con las determinaciones recogidas en los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales.
- Integración del Plan de Carreteras dentro de las políticas territoriales y sectoriales a escala autonómica y nacional. Las diferentes actuaciones que se propongan en el Plan de Carreteras deberán ser coherentes con las disposiciones en materia medioambiental recogidas en las Directrices de Ordenación del Territorio de Castilla y León y en las correspondientes Directrices de Ordenación de Ámbito Subregional. Igualmente se ha de tener en cuenta el Plan Forestal de Castilla León, aprobado por Decreto 55/2002, de 11 de abril. A escala estatal se deberá adecuar, por afinidad sectorial, a las propuestas con el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte que promueve el Ministerio de Fomento.
- Evaluar la afección a hábitats prioritarios de la Unión Europea recogidos en la Directiva 92/43/CE de la Unión Europea y a las especies protegidas que cuentan con planes para su conservación en Castilla y León, prestando singular atención a la cigüeña negra, el águila imperial y el oso pardo. Se puede plantear la creación de corredores ecológicos en los sectores de más alto valor con el fin de disminuir los impactos sobre la fauna derivados de la fragmentación del territorio.
- Disminución del efecto barrera y de la fragmentación del territorio producidos por las carreteras. Análisis de la permeabilidad de cara a la conservación de la fauna en los ámbitos de mayor interés y riqueza.
- Reducción del empleo de recursos naturales en la aplicación del Plan, dando prioridad a la utilización de materiales reciclados, manteniendo los criterios de calidad necesarios, y valorando a las empresas que prevean en sus planes o programas la utilización de este tipo de materiales.
- Producir el menor número de impactos ambientales negativos y mitigación de los que vayan surgiendo a lo largo de la aplicación del Plan. Sería conveniente la puesta en marcha de un subprograma de restauración de espacios degradados relacionado con las fases de construcción (taludes erosionados, vías muertas, vertidos, graveras, etc.).





- Dentro del Programa de Modernización de la Red, que incluye la construcción de nuevas carreteras e infraestructuras asociadas, sería interesante la toma en consideración de los efectos de la contaminación acústica y la contaminación lumínica, tratando de minimizar ambos aspectos en la medida de lo posible. Igualmente se deberá tener en cuenta en su diseño y ejecución la integración paisajística de las carreteras, especialmente en aquellos territorios de mayor calidad ambiental y estética.
- Producir la menor afección posible a los ríos, zonas húmedas y bosques de ribera. En sintonía con lo expresado desde la Confederación Hidrográfica del Duero deberán evaluarse las afecciones que el Plan Regional pueda producir sobre cauces públicos y proponerse medidas generales de protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, evitando la ocupación o rectificación de cursos fluviales, atenuando los procesos erosivos durante las obras, atendiendo a los impactos sobre los acuíferos y minimizando los impactos negativos sobre las aguas en las fases de construcción de carreteras.

4. MODALIDADES DE INFORMACIÓN Y CONSULTA E IDENTIFICACIÓN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS AFECTADAS Y DEL PÚBLICO INTERESADO.

La Consejería de Fomento, en su condición de órgano promotor del Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León, someterá la versión preliminar de dicho programa, incluyendo el Informe de Sostenibilidad Ambiental, a las siguientes consultas:

Información Pública del Informe de Sostenibilidad Ambiental conjuntamente con la versión preliminar del Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León, cumpliendo así lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 9/2006. A tales efectos, insertará el correspondiente anuncio en el Boletín Oficial de Castilla y León. En dicho anuncio se advertirá que la consulta se dirige tanto al público general como a las personas físicas o jurídicas que se consideren interesadas de acuerdo con lo establecido en el artículo 31 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y se otorgará un plazo de 45 días, para examinar los documentos citados y realizar alegaciones y sugerencias.

El texto íntegro de la versión preliminar del Plan Regional de Carreteras de Castilla y León y de su Informe de Sostenibilidad Ambiental deben hacerse públicos en la página web de la Junta de Castilla y León. Asimismo, se debe disponer de ejemplares impresos para su pública consulta, al menos en la Consejería de Fomento.



ADMINISTRACIONES PÚBLICAS AFECTADAS

COMUNIDAD DE CASTILLA Y LEÓN

Consejería de Presidencia y Administración Territorial
Consejería de Fomento
Consejería de Agricultura y Ganadería
Consejería de Cultura y Turismo
Consejería de Sanidad
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente

Universidad de Burgos
Universidad de León
Universidad de Salamanca
Universidad de Valladolid

ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

Ministerio de Medio Ambiente
Confederación Hidrográfica del Duero
Confederación Hidrográfica del Ebro
Confederación Hidrográfica del Tago
Confederación Hidrográfica del Norte

Delegación del Gobierno en Castilla y León

ADMINISTRACIÓN LOCAL

Federación de Municipios y Provincias

PÚBLICO INTERESADO

Ecologistas en Acción de Castilla y León
COAG Castilla y León
ASAJA Castilla y León
UGT Castilla y León
CC.OO. Castilla y León
Federación de Organizaciones Empresariales de Castilla y León
Asociación de Consumidores y Usuarios de Castilla y León
Cámara de Comercio e Industria de Castilla y León.



**ANEJO 2.
CARTOGRAFÍA DE LAS ACTUACIONES Y LOS
ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS**

**ANEJO 3. CARTOGRAFÍA DE LAS ACTUACIONES Y LAS ÁREAS DEFINIDAS POR LOS
PLANES DE RECUPERACIÓN/CONSERVACIÓN DE ESPECIES FAUNÍSTICAS EN LA
COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA Y LEÓN.**

**ANEJO 4.
CERTIFICADO DE INSCRIPCIÓN EN EL
REGISTRO DE EQUIPOS O EMPRESAS REDACTORAS DE
ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL**

 Junta de Castilla y León Consejería de Medio Ambiente	CERTIFICADO HOMOLOGACION EQUIPO MULTIDISCIPLINAR ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL	HOMOLOGACIÓN EQUIPO MULTIDISCIPLINAR N°.: PRO-1997021460
--	---	--

**JOSÉ MANUEL JIMÉNEZ BLÁZQUEZ,
SECRETARIO GENERAL DE LA CONSEJERÍA DE MEDIO
AMBIENTE**

Desconcentración de Competencias en el Secretario General del Registro Único Agrícola y Forestal
Decreto 29/2004 de 4 de marzo, Artículo 17, G. FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE
BOCYL de 10 de marzo de 2004)

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN
REGISTRO ÚNICO AGRÍCOLA Y FORESTAL
G. FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE
Salida N°: 20061630008849
16/03/2006 15:18:26

C E R T I F I C A

Que, reuniendo la solicitud y documentación aportadas por los interesados los requisitos necesarios a efectos de ejercer las competencias que se determinan en el 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 y en el Decreto 209/1995, de 5 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de Castilla y León, se ha procedido a la homologación e inscripción del equipo cuyos datos se especifican a continuación:

I. EQUIPO O EMPRESA:

DENOMINACIÓN: PROINTEC, S.A.	C.I.F.: A28246122
Contacto D./D ^{ña} .: ROSALIA GIL-ALBARELLOS MARCOS	N.I.F.: 16527222C
Dirección: AVDA. BURGOS, 12, PLANTA BAJA	Tfno.: 91-3025280
C.P. : 28036 MADRID	Fax:

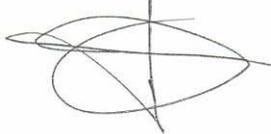
II. MIEMBROS ACREDITADOS:

D. ^{ño} .: JESUS ELISEO ABELAIRA REY	D.N.I.: 32765390
TITULACIÓN: LIC. C. BIOLÓGICAS	A.P.I.:1997021465JAR
D. ^{ño} .: FERNANDO LOPEZ-LINARES RUIZ-BRAVO	D.N.I.: 51877978Y
TITULACIÓN: LIC. C. BIOLÓGICAS	A.P.I.:1997021462FLR
D. ^{ña} .: JUANA LOPEZ MOLINA	D.N.I.: 7521513F
TITULACIÓN: ING. AGRÓNOMO	A.P.I.:2002090273JLM
D. ^{ño} .: JAVIER BERNAL GOMEZ	D.N.I.: 11787594W
TITULACIÓN: LIC. C. BIOLÓGICAS	A.P.I.:2005010033JBG

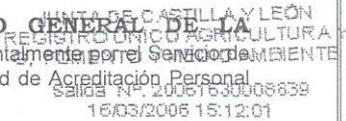
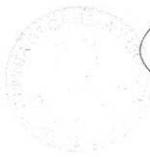
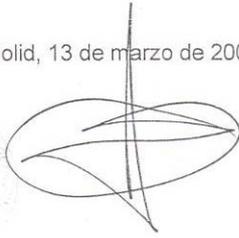
III. INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO DE EQUIPOS O EMPRESAS REDACTORAS DE ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL

N°.: PRO-1997021460

Valladolid, 14 de marzo de 2006

NOTA. La inscripción en el Registro de equipos o empresas tendrá una validez de 3 años, transcurridos los cuales será renovada a petición de los interesados, en el caso de que se reúnan las circunstancias necesarias para ello (Art. 17 del Reglamento citado).
Cualquier variación de los datos acreditados en este documento deberá ser comunicada, en un plazo máximo de 10 días, a la Consejería de Medio Ambiente.

 <p>Junta de Castilla y León Consejería de Medio Ambiente</p>	<p>CERTIFICADO</p> <p>ACREDITACION PERSONAL INDIVIDUAL</p> <p>ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL</p>	<p>ACREDITACION PERSONAL E.I.A.</p> <p>Nº</p> <p>2005020052MQB</p>
<p>JOSÉ MANUEL JIMÉNEZ BLÁZQUEZ, SECRETARIO GENERAL DE LA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, comprobada documentalmente por el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental y Auditorías Ambientales la solicitud de Acreditación Personal Individual de:</p> <p style="text-align: right;">  </p> <p>D./D^a. MARTA QUINTERO BARRIO, con domicilio para notificaciones en Avda. Moratalaz, nº 149 C.P. 28030, MADRID, y N.I.F. 50869583T (Registro Entrada, de 08/02/2005),</p> <p style="text-align: center;">C E R T I F I C A</p> <p style="text-align: center;">(Desconcentración de Competencias en el Secretario General, Decreto 29/2004 de 4 de marzo, Artículo 17, BOCYL de 10 de marzo de 2004)</p> <p>Que, de acuerdo con la documentación aportada, se cumplen los requisitos estipulados al efecto en el 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 y en el Decreto 209/1995, de 5 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de Castilla y León (BOCYL nº 209, de 27 de octubre de 2000).</p> <p>Queda, en consecuencia, acreditado por el presente certificado para ejercer las competencias que determina la citada legislación a efectos de realización de Estudios de Impacto Ambiental sobre proyectos incluidos en la misma.</p> <p style="text-align: center;">Valladolid, 13 de marzo de 2006</p> <div style="text-align: center;">   </div>		