PLAN Regional Sectorial de CARRETERAS 2008 2020

Junta de Castilla y León

PLAN Regional Sectorial de CARRETERAS 2008 2020

Junta de Castilla y León

Índice

TÍTULO I: MEMORIA 007

1. Introducción 009

1.1. Justificación del Plan de Carreteras 011
1.2. Alcance del Plan de Carreteras de Castilla y León 2008-2020 011
1.3. Tramitación del Plan de Carreteras 012
1.4. Adecuación del Plan a las directrices esenciales de ordenación del territorio de Castilla y León 012

2. Antecedentes del Plan de Carreteras 015

2.1. Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007 017
2.2. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) 017
2.3. Acuerdo del diálogo social 017
2.4. Estrategia para la seguridad vial en Castilla y León 019

3. Objetivos y contenidos del Plan 021

3.1. Objetivos básicos 023
3.2. Objetivos concretos 023
3.3. Contenido del Plan 024
Análisis de la situación actual 024
Criterios de intervención y condiciones de planeamiento 024
Programas y valoración de actuaciones 024
Presupuesto del Plan 025
Escenario presupuestario 025
Resultados del Plan de carreteras 025
Revisión del Plan 025
Tramitación ambiental 025

4. Análisis de la situación de la red 027

4.1. Las carreteras en Castilla y León 029
4.1.1. Red de carreteras del estado en Castilla y León 029
4.1.2. Red de carreteras de la comunidad autónoma 029
4.1.3. Red de carreteras de las diputaciones provinciales 032
4.2. Tráfico en la red de carreteras de Castilla y León 032
4.2.1. Análisis del tráfico actual según el tipo de red 032
4.2.2. Evolución del tráfico 032
4.2.3. Niveles de servicio en la Red Regional de carreteras 035
4.3. La accesibilidad en la red de carreteras de Castilla y León 037
4.4. La seguridad en la red de carreteras de Castilla y León 039
4.4.1. Evolución histórica de la accidentalidad 039
4.4.2. Análisis de la accidentalidad en el año 2006 041

5. Condiciones de planeamiento 043

5.1. Criterios de intervención 045
5.2. Condicionantes del planeamiento 046
5.2.1. Trazado en planta y en alzado 046
5.2.2. Sección transversal 047
5.2.3. Tipo de pavimento 048
5.2.4. Condiciones medioambientales 048

6. Programas y valoración de actuaciones **049**

6.1. Programas del Plan Regional 051
6.1.1. Programa de modernización 051
6.1.2. Programa de conservación y explotación 052
6.2. Valoración de actuaciones 054
6.2.1. Tráfico 054
6.2.2. Ancho de plataforma 054
6.2.3. Tipo de terreno 054
6.2.4. Cuadros de valoración 055

7. Presupuesto del Plan **057**

7.1. Valoración de actuaciones en la Red Autonómica 059
7.1.1. Inversión por provincias 059
7.1.2. Resumen de inversiones 064
7.2. Plan económico – financiero de Provilsa 065
7.3. Autovía Valladolid – Segovia 065
7.4. Carreteras de entidades locales 066
7.5. Presupuesto del Plan 066

8. Escenario presupuestario **067**

9. Resultados del Plan de Carreteras 2008-2020 **071**

9.1. Características de la red 073
9.2. Resultados sobre el nivel de servicio en la red de carreteras 075
9.3. Resultados sobre las mejoras de accesibilidad 077
9.4. Contribución del Plan al medio ambiente 081

10. Revisión del Plan **083**

11. Tramitación ambiental **087**

TÍTULO II: ANEJOS A LA MEMORIA 091

Anejo 1. La red de carreteras **093**
1.1. Catálogo de la red 095
1.2. Red tramificada 111
Anejo 2. Actuaciones programadas **145**
Anejo 3. Actuaciones en itinerarios complementarios a la red de alta capacidad **177**

TÍTULO III: MAPAS PROVINCIALES Y REGIONALES 187

TÍTULO IV: DOCUMENTACIÓN AMBIENTAL 249

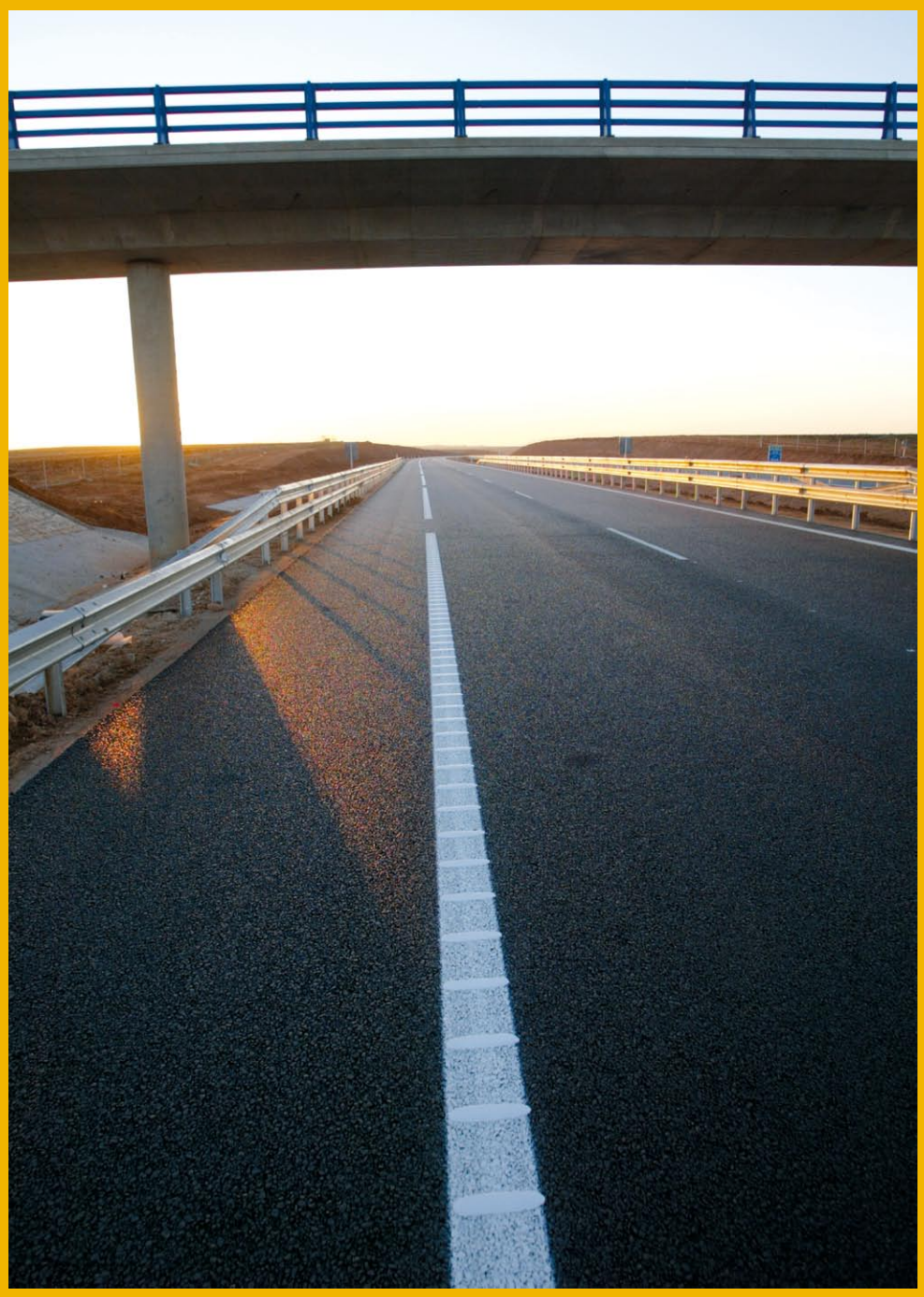
1. Memoria ambiental **251**
2. Principios de integración ambiental **263**
3. Evaluación de los programas del Plan **267**
4. Medidas protectoras y correctoras **271**

Título I

MEMORIA

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 la Comunidad Autónoma de Castilla y León 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.

El presente Plan Regional de Carreteras de Castilla y León, se redacta en cumplimiento del art. 10 de la Ley 10/2008, de 9 de diciembre de carreteras de Castilla y León.

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, tal como quedan definidas en el art. 3 de la citada Ley 10/2008.

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.

No tienen cabida en el presente Plan, otras vías, tal como se definen en el art. 10 de la Ley 10/2008 aunque sean de titularidad de la Comunidad Autónoma, como puedan ser los caminos agrícolas, caminos rurales, vías pecuarias, caminos forestales, etc. que serán gestionados por las Consejerías correspondientes.

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.

Grado de Aplicación

La Ley 10/1988, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, en su artículo 6 establece que los instrumentos de planificación deberán fijar el grado de aplicación de las determinaciones que los mismos incluyan.

Conforme al artículo 10.2 de la Ley 10/2008, de Carreteras de Castilla y León, las determinaciones del Plan son las necesarias para establecer los objetivos, las medidas para la coordinación con la planificación territorial, la adscripción de tramos a las distintas categorías de la Red Regional de Carreteras y, en su caso, los criterios para su revisión.

Las determinaciones que se derivan de la Memoria Ambiental deben considerarse de aplicación básica, al ser vinculantes en cuanto a sus fines, y de aplicación concreta en los proyectos de construcción que se deriven de la ejecución del Plan.

El resto de determinaciones sólo pueden tener carácter orientativo, puesto que el desarrollo del Plan, a la largo de su periodo de vigencia, estará sometido a la evolución de condiciones técnicas, económicas y ambientales que puedan producirse. De aquí la previsión de su posible revisión.

En este sentido, la propia Ley de Carreteras establece en su artículo 12, el carácter orientativo de las actuaciones programadas que son las determinaciones esenciales del Plan Regional de Carreteras.

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 ha sido la siguiente:

- En Febrero 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 Mayo de 2007 aprueba el "Documento de Referencia" al que se refiere el Art. 193 de la citada Ley.

- Redactada la versión preliminar del Plan Regional Sectorial de Carreteras (que incluye el Informe de Sostenibilidad Ambiental", por Orden FOM/914/2008 de 5 de Junio se dio inicio al procedimiento de aprobación del Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008 – 2020, disponiendo la apertura de un periodo de información pública y de audiencia a las Administraciones Públicas.

    - La comisión Regional de Carreteras informó favorablemente la versión preliminar con fecha 10 de diciembre de 2008.

    - Remitida la versión preliminar del Plan a la Federación Regional de Municipios y Provincias de Castilla y León, informó con fecha 20 de enero de 2009.

    - Con fecha 3 de febrero de 2009, el Consejo de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Castilla y León, informa favorablemente el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008 – 2020, indicando que debería recogerse con mayor precisión la adecuación del Plan a los instrumentos de Ordenación del Territorio vigentes, especialmente en cuanto a las Directrices Esenciales de Ordenación del Territorio de Castilla y León aprobadas por la ley 3/2008 de 17 de Junio.

    - La Consejería de Medio Ambiente, con fecha 3 de marzo de 2009 ha elaborado la memoria ambiental.

- El presente documento constituye la versión definitiva del Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020.

1.4. Adecuación del Plan a las directrices esenciales de ordenación del territorio de Castilla y León

En cumplimiento de lo indicado en el informe del Consejo de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Castilla y León, en este apartado se justifica la adecuación del Plan a las Directrices Esenciales de Ordenación del Territorio de Castilla y León.

Las "Determinaciones de Aplicación básica" en referencia a carreteras de la Comunidad Autónoma, son:

1. La comunicación entre sí de los Nodos del Sistema Urbano de Castilla y León y su conexión exterior con los principales centros urbanos y de producción de las regiones colindantes se articulará a través de carreteras pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado o a la Red Autonómica Básica.

2. La Red Autonómica Básica y la Red Complementaria Preferente garantizará la comunicación entre todas las cabeceras de Área Funcional, en aquellos casos, que esta conexión no esté articulada a través de la Red de Carreteras del Estado.

3. La ordenación y planificación de la Red de Carreteras de Castilla y León se realizará mediante el Plan Director de Infraestructuras a elaborar por la Junta de Castilla y León. Este Plan tendrá consideración de Plan Regional de Ámbito Sectorial de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Ordenación del Territorio. En su formulación tomarán como referencia lo establecido en estas DOT.

Estas determinaciones se asumen como propias por este Plan Regional de Carreteras, esencialmente en sus Objetivos Concretos (punto 3.2), donde se presenta como uno de los objetivos fundamentales la mejora de la accesibilidad entre las Cabeceras de Áreas Funcionales y en la creación de una serie de "Itinerarios de la Red Autonómica Complementaria a la Red de Alta Capacidad" que sirven al tráfico de largo recorrido dentro de la propia Comunidad Autónoma , y que a su vez, atienden la comunicación de los núcleos más importantes de la región. Y se confirma en los puntos 9.2 **"Resultados sobre el nivel de servicio" y 9.3 "Resultados sobre las mejoras de accesibilidad".**

En cuanto a la Tercera Determinación, el presente documento constituye el **Plan Regional de Ámbito Sectorial de Carreteras**.

2 antecedentes del PLAN 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 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.

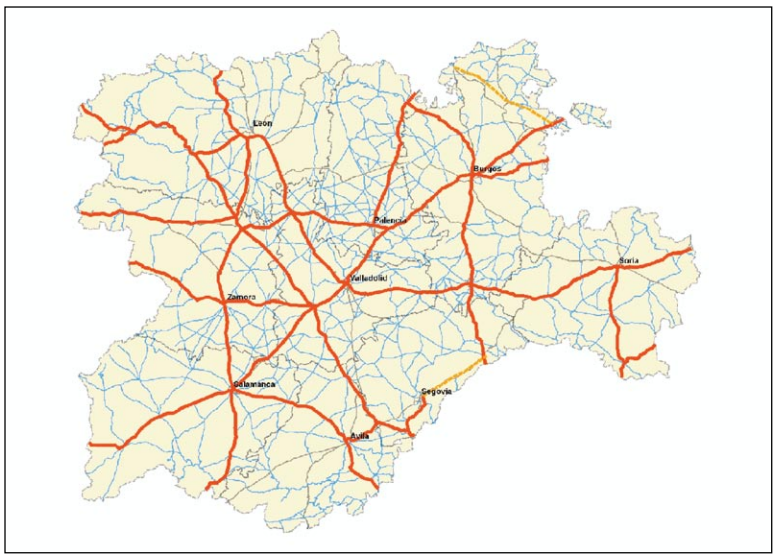
2.2. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT)

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 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.

2.4. 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 PROVILSA
- 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.

Resultados del Plan 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.

Revisión del Plan

Conforme a lo establecido en el art. 10.2 de la Ley 10/2008, de 9 diciembre de Carreteras de Castilla y León, en este capítulo se incluyen los criterios para su revisión en el año 2015.

Tramitación ambiental

El título IV documentación ambiental, comprende la memoria ambiental, los principios de integración ambiental, la evaluación de los programas del plan y las medidas protectoras y correctoras.

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 32.449 km, representando un 19,5% 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	11.287	15.929	32.449
España	25.804	70.995	69.540	166.339
Porcentaje	20,3%	15,9%	22,9%	19,5%

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 16,1 % de los 32.449 km que constituyen la red total. De esta longitud, 1.619 km corresponde a vías de gran capacidad, de los cuales, 282 km correspondes 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 10/2008 de 9 de Diciembre de Carreteras 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.

Catalogo de la Red

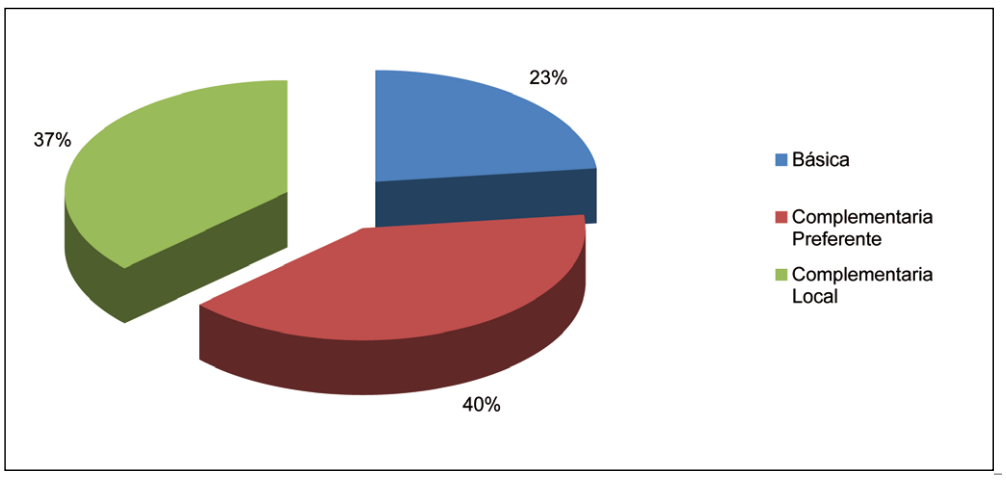
El conjunto de la red básica y complementaria constituye "El Catálogo de la Red Autonómica de Carreteras".

La longitud de la Red Autonómica alcanza los 11.286,9 km, constituyendo un 34,8% de los 32.449 km que conforman la red de Castilla y León.

Longitud por Tipo de Red (km.)

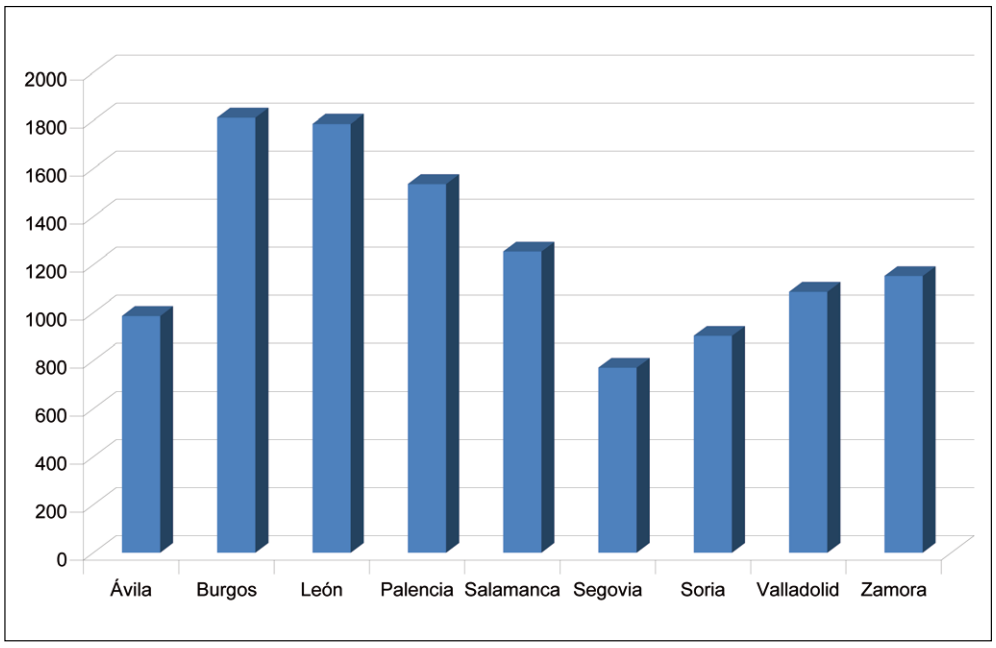
Longitud por Tipo de Red (km)			
Básica	**Complementaria Preferente**	**Complementaria Local**	**Total**
2.582,9	4.462,5	4.241,5	11.286,9

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 Autonómica de Carreteras



CARRETERAS POR PROVINCIAS Y TIPOS DE RED

Longitud (km)				
Provincia	**Básica**	**Complementaria Preferente**	**Complementaria Local**	**Total**
Ávila	228,3	429,5	328,3	**986,1**
Burgos	341,5	769,0	701,5	**1.812,0**
León	475,9	744,1	566,9	**1.786,9**
Palencia	358,2	398,0	779,6	**1.535,8**
Salamanca	260,5	611,4	381,7	**1.253,6**
Segovia	238,8	253,5	278,4	**770,7**
Soria	217,5	413,2	272,3	**903,0**
Valladolid	259,8	376,2	450,2	**1.086,2**
Zamora	202,4	467,6	482,6	**1.152,6**
Total	**2582,9**	**4462,5**	**4241,5**	**11.286,9**

Otros Tramos

Son los 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 sin práctica utilización, que no se incluyen en el catalogo de la red.

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

Longitud (km)							
Provincia	**< 6,00**	**6,00**	**7,00**	**8,00**	**> 8,00**	**Doble calzada**	**TOTAL**
Ávila	341,1	0,0	312,0	122,2	210,8	0,0	**986,1**
Burgos	861,2	152,7	280,9	296,7	168,3	52,2	**1812,0**
León	323,0	164,1	670,2	411,9	143,8	73,9	**1786,9**
Palencia	724,4	208,7	194,0	250,3	97,5	60,9	**1535,8**
Salamanca	141,5	204,3	318,8	456,3	132,7	------	**1253,6**
Segovia	144,2	126,2	135,9	170,4	201,5	68,3	**770,7**
Soria	249,8	41,0	337,4	168,2	106,6	------	**903,0**
Valladolid	200,2	185,3	198,5	232,6	233,7	35,9	**1086,2**
Zamora	277,4	100,6	461,7	169,1	143,8	------	**1152,6**
Total	**3.244,30**	**1.182,90**	**2.909,40**	**2.277,70**	**1.381,4**	**291,2**	**11.286,90**

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

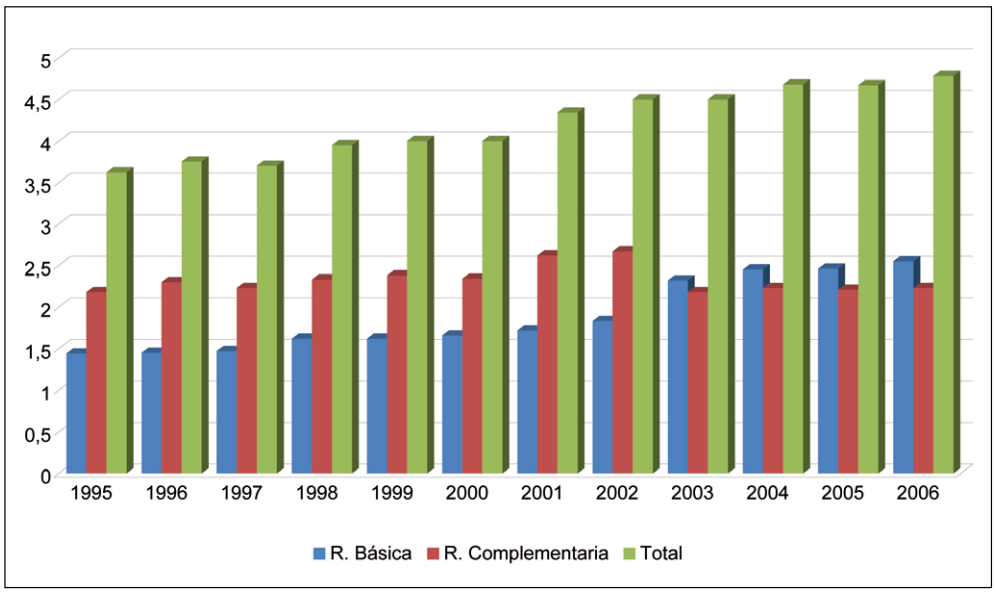
4.2.2.1. Tráfico total en la Red Autonómica

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

Tráfico (veh*km) x 10^9												
Tipo de Red	**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**

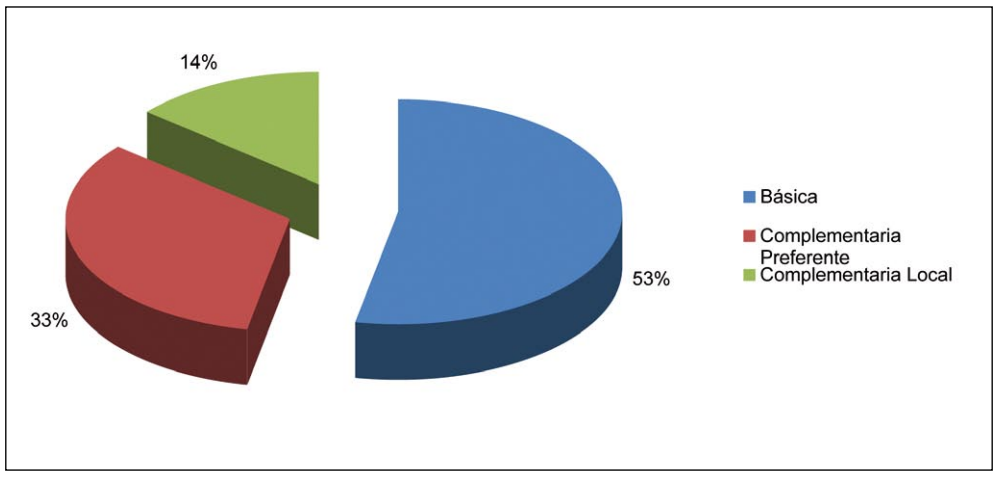
Evolución del tráfico de la Red Autonómica



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.

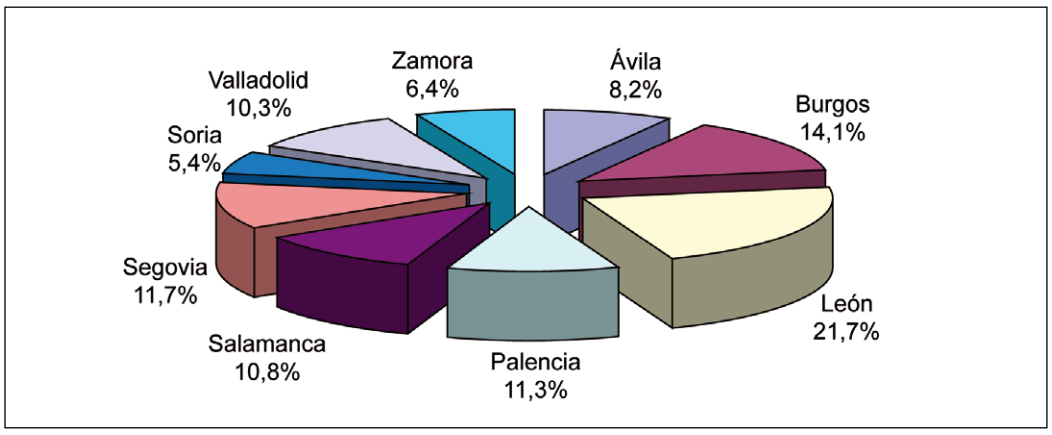
El Tráfico de la Red Regional de Carreteras de Castilla y León se distribuye en los distintos tipos de red, de forma que el 53,37% del mismo circula por la Red Básica, mientras que el 46,63% restante lo hace por la Red Complementaria, correspondiendo un 32,68% a la Preferente y un 13,95% a la Local.

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	Comp. Pref	Comp. Local	Total Red	% Básica Sobre Total
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.

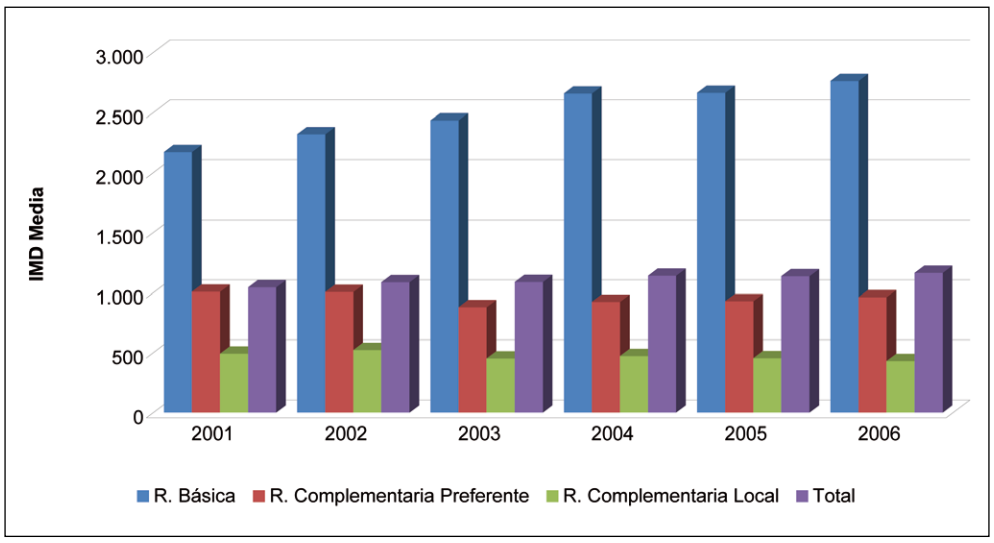
Evolución del tráfico por Tipo de Red. Año 2006

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-601	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 ÁGREDA 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

Provincia	Municipio	Accesibilidad Media
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 de 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.

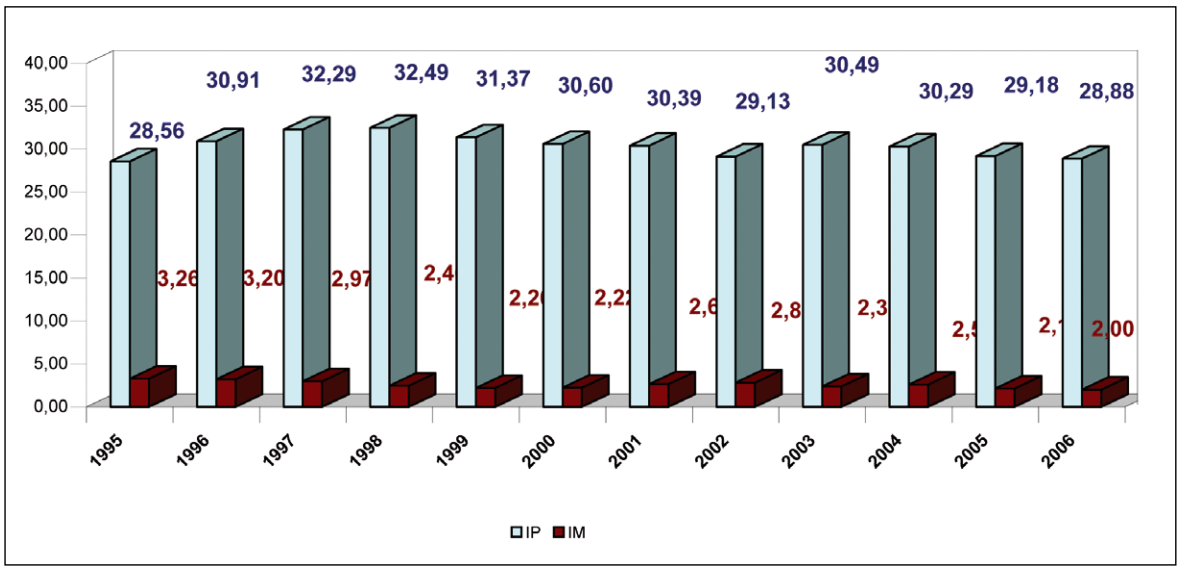
Cuadro de la accidentalidad en la Red Regional de carreteras de la Comunidad de Castilla y León.

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
TOT VICTIM	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 108	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.

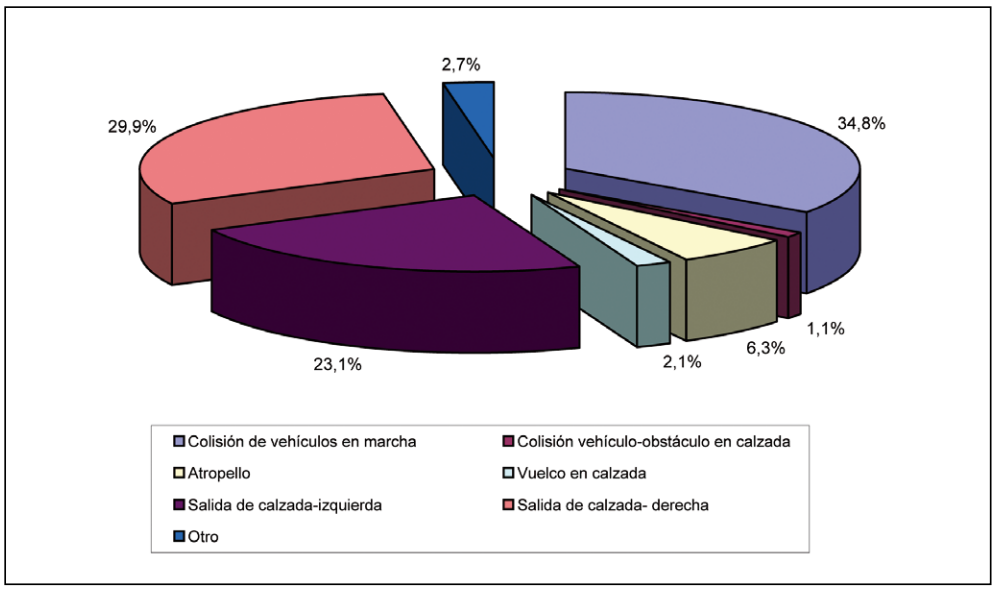


4.4.2. Análisis de la Accidentalidad en el año 2006

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.

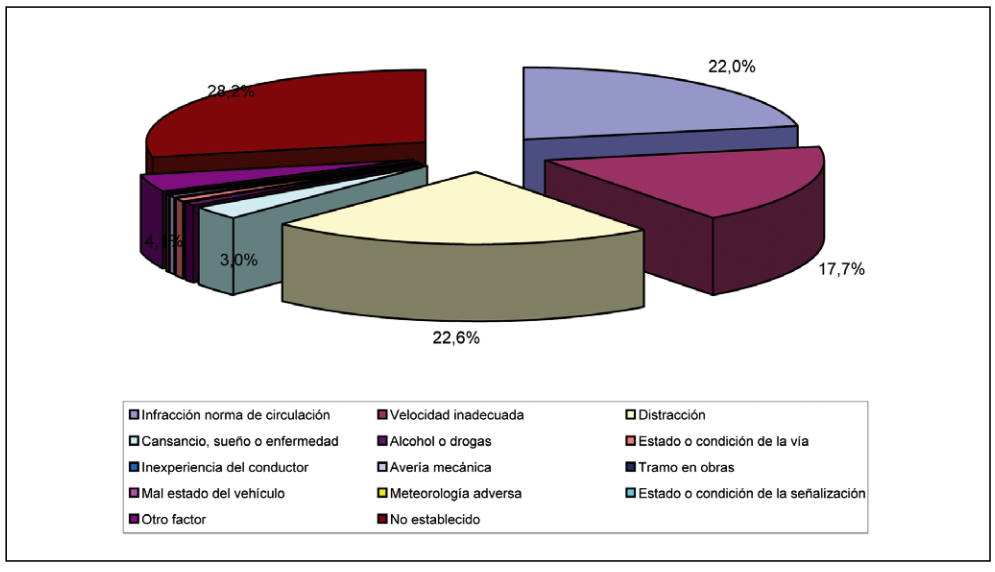
Al analizar la accidentalidad en función de la tipología de los accidentes, se observa que la mayor cantidad de accidentes es por salida de vía (izquierda + derecha), registrándose un total de 726 accidentes con víctimas, que supone un 52,49% del total de accidentes de la Red Regional. A este tipo de 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**

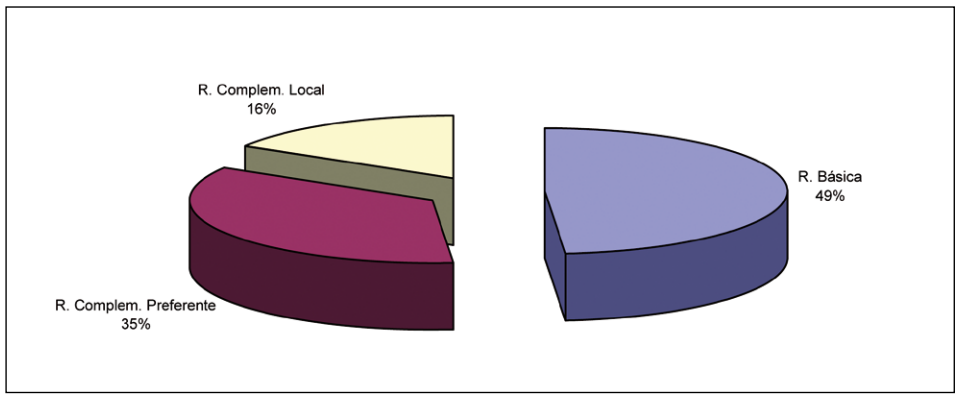
Siendo:

- 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 2.582,9 km, 4.462,5 km y 4.241,5 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.

CONDICIONES 5



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.

- **GEOMETRÍA 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 sobreancho, 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 sobreancho 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 CO_2 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. 38, 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 tráficos interurbanos sino importantes tráficos 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.

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 la 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 3.497,78 millones de euros, y el Programa de Conservación de la red, cuyo presupuesto en el presente Plan asciende a un total de 1.980,74 millones de euros.

Programa de Modernización

PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN		
SUBPROGRAMA	**LONGITUD (Kms)**	**INVERSIÓN (Mill. de €)**
ACONDICIONAMIENTOS	1095,1	418,48
MEJORAS	3.368,1	668,40
NUEVAS CARRETERAS	83,8	162,73
VARIANTES	333,3	734,93
AUTOVÍAS Y ACCESOS A CIUDADES	475,8	1.373,45
OTROS SUBPROGRAMAS		139,79
TOTAL MODERNIZACIÓN	**5.356,1**	**3.497,78**
PROGRAMA DE CONSERVACIÓN		
SUBPROGRAMA	**LONGITUD (Km)**	**INVERSIÓN (Mill. de €)**
REFUERZOS	6.738,6	914,24
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		133,00
TOTAL CONSERVACIÓN	**6.738,6**	**1980,74**
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	79,66
Conservación Contratada	-	36,00
Seguridad Vial	-	24,00
Conservación Directa	-	12,50
Señalización	-	10,00
Balizamiento	-	7,00
Total Programa Conservación	**644,7**	**169,16**

Total Inversión Ávila: 416,29 Millones de €

Burgos

Programa de Modernización		
Subprograma	**Longitud (Km)**	**Inversión (M€)**
Acondicionamientos	195,3	66,52
Mejoras	815,7	157,11
Nuevas Carreteras	4,2	6,00
Variantes	33,5	79,28
Autovías y Accesos a Ciudades	11,7	34,95
Total Programa Modernización	**1.060,4**	**343,86**

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: 610,88 Millones de €

León

Programa de Modernización		
Subprograma	**Longitud (Km)**	**Inversión (M€)**
Acondicionamientos	297,3	146,39
Mejoras	365,5	98,61
Nuevas Carreteras	15,1	36,60
Variantes	58,0	136,75
Autovías y Accesos a Ciudades	99,2	424,25
Total Programa Modernización	**835,1**	**842,60**

Programa de Conservación		
Subprograma	**Longitud (Km)**	**Inversión (M€)**
Refuerzos	1.214,2	188,87
Conservación Contratada	-	63,00
Seguridad Vial	-	36,00
Conservación Directa	-	20,00
Señalización	-	11,00
Balizamiento	-	9,00
Total Programa Conservación	**1.214,2**	**327,87**

Total Inversión León: 1.170,47 Millones de €

Palencia

Programa de Modernización		
Subprograma	**Longitud (Km)**	**Inversión (M€)**
Acondicionamientos	189,0	62,7
Mejoras	691,8	111,25
Nuevas Carreteras	0,0	0,00
Variantes	34,5	77,50
Autovías y Accesos a Ciudades	61,0	150,50
Total Programa Modernización	**976,3**	**401,95**

Programa de Conservación		
Subprograma	**Longitud (Km)**	**Inversión (M€)**
Refuerzos	659,5	103,48
Conservación Contratada	-	54,00
Seguridad Vial	-	32,00
Conservación Directa	-	17,00
Señalización	-	11,00
Balizamiento	-	8,00
Total Programa Conservación	**659,5**	**225,48**

Total Inversión Palencia: 627,43 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	**447,7**	**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	46,0	92,00
Autovías y Accesos a Ciudades	43,0	109,50
Total Programa Modernización	**306,2**	**253,02**

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: 405,62 Millones de €

Soria

Programa de Modernización		
Subprograma	**Longitud (Km)**	**Inversión (M€)**
Acondicionamientos	94,5	29,83
Mejoras	193,8	37,00
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	71,3	22,56
Mejoras	300,4	56,37
Nuevas Carreteras	0,0	0,00
Variantes	45,3	101,88
Autovías y Accesos a Ciudades	96,3	230,75
Total Programa Modernización	**513,3**	**411,56**

Programa de Conservación		
Subprograma	**Longitud (Km)**	**Inversión (M€)**
Refuerzos	616,2	75,38
Conservación Contratada	-	34,00
Seguridad Vial	-	28,00
Conservación Directa	-	12,50
Señalización	-	10,00
Balizamiento	-	6,00
Total Programa Conservación	**616,2**	**165,88**

Total Inversión Valladolid: 577,44 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	-	23,00
Expropiaciones	-	116,79
Total Programa Modernización	**-**	**139,79**

Programa de Conservación		
Subprograma	**Longitud (Km)**	**Inversión (M€)**
Conservación de obras de fábrica	-	47,00
Maquinaria y vialidad invernal	-	60,00
Recuperación Medioambiental y Adecuación Paisajística	-	26,00
Total Programa Conservación	**-**	**133,00**

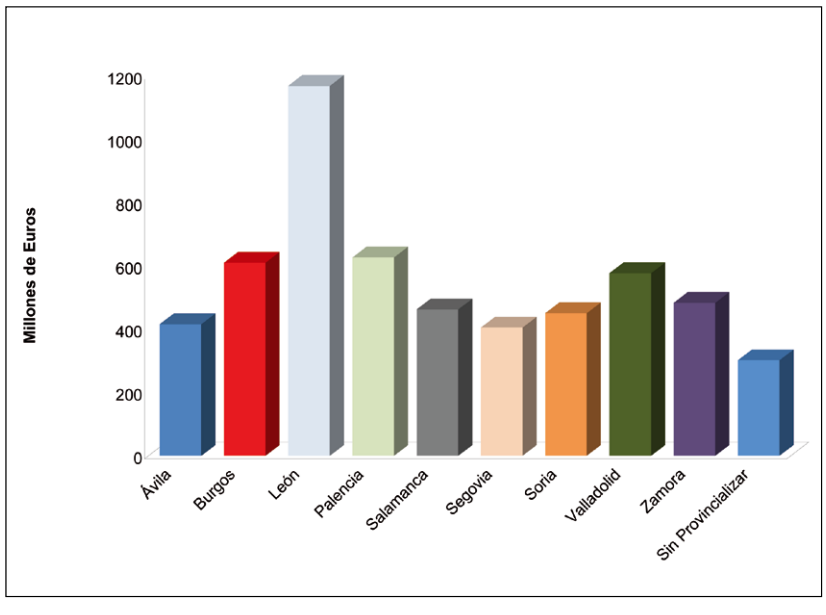
Total Inversión Sin provincializar: 272,79 Millones de €

7.1.2. Resumen de Inversiones

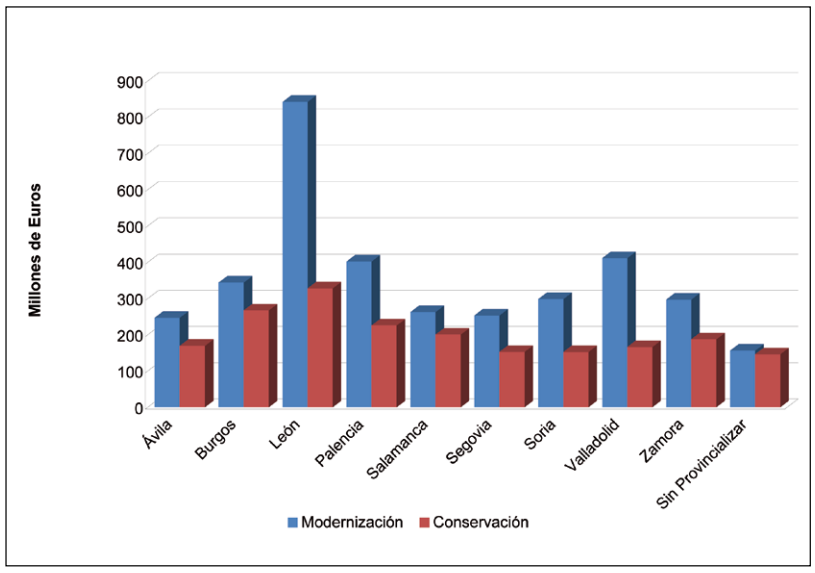
Provincia	Programas		Total (M€)
	Modernización	Conservación	
Ávila	247,13	169,16	**416,29**
Burgos	343,86	267,02	**610,88**
León	842,60	327,87	**1.170,47**
Palencia	401,95	225,48	**627,43**
Salamanca	262,53	200,28	**462,81**
Segovia	253,02	152,60	**405,62**
Soria	298,59	152,39	**450,98**
Valladolid	411,56	165,88	**577,44**
Zamora	296,75	187,06	**483,81**
Sin Provincializar	139,79	133,00	**272,79**
TOTAL	**3.497,78**	**1980,74**	**5.478,52**

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 Provilsa

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 (PROVILSA).

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 38 de la Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras 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 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	3.497,78
1.2 INVERSIÓN EN EL PROGRAMA DE CONSERVACIÓN	1.980,74
INVERSIÓN ACTUACIONES RED AUTONÓMICA (1)	**5.478,52**
2. PLAN ECONÓMICO-FINANCIERO DE PROVILSA	
INVERSIÓN PLAN PROVILSA (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 6.020,79 millones de euros se distribuirían en:

• Modernización de la red	3.357,78 millones de €
• Conservación de la red	1.840,74 millones de €
• PROVILSA + 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 millones de euros.

CUADRO DE ANUALIDADES PRESUPUESTARIAS 2008-2020

Para financiar en el periodo 2008 – 2020 los 5.407,34 millones de euros, las únicas fuentes de financiación son el presupuesto autónomo (5.083,04 millones de euros) que representa un 94% y los fondos MINER (324,30 millones de euros) que suponen un 6%.

El cuadro siguiente detalla las necesidades anuales para el periodo 2008 – 2020, ajustándose al escenario presupuestario previsto en la versión preeliminar del Plan y que fue informado favorablemente por la Consejería de Hacienda.

A la vista de dicho cuadro, y en relación con la versión preeliminar:

- Las necesidades presupuestarias totales, tanto de los créditos ordinarios como de los fondos Miner no varían.

- Las cifras correspondientes a los presupuestos de cada año no varían a excepción de las correspondientes al año 2009 al objeto de ajustarlas al presupuesto aprobado y las del año 2020 con el fin de corregir la desviación del año 2009

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

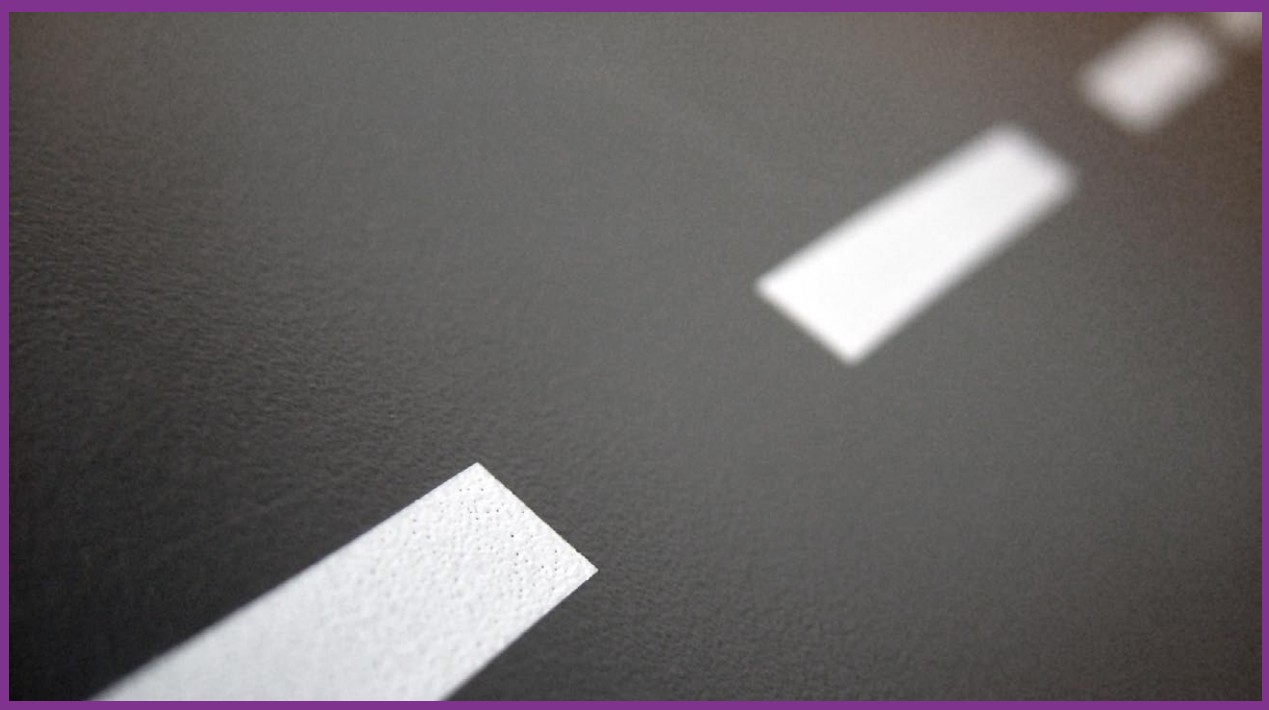
- Modernización de la red (autonómica y de las entidades locales)

- Conservación de la Red Autonómica.

PLAN REGIONAL DE CARRETERAS 2008 - 2020
ESCENARIO PRESUPUESTARIO

PRESUPUESTO				INVERSIÓN		
AÑO	ORDINARIO	MINER	TOTAL	MODERNIZACIÓN	CONSERVACIÓN	TOTAL
2008	266,66	32,80	299,46	220,46	79,00	299,46
2009	287,65	19,14	306,79	230,29	76,50	306,79
2010	281,27	47,00	328,27	243,16	85,11	328,27
2011	286,70	57,00	343,70	249,02	94,68	343,70
2012	303,29	60,00	363,29	257,96	105,33	363,29
2013	339,45	45,00	384,45	267,27	117,18	384,45
2014	375,89	30,00	405,89	275,53	130,36	405,89
2015	414,03	33,36	447,39	302,36	145,03	447,39
2016	453,48		453,48	292,13	161,35	453,48
2017	479,33		479,33	299,83	179,50	479,33
2018	506,65		506,65	306,96	199,69	506,65
2019	535,53		535,53	313,37	222,16	535,53
2020	553,11		553,11	308,26	244,85	553,11
SUMAS	**5.083,04**	**324,30**	**5.407,34**	**3.566,60**	**1.840,74**	**5.407,34**

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:

- Características 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 Características de la red

Con la ejecución del programa de los programas de modernización y conservación 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 comodidad y seguridad para el usuario.

La ejecución del presente Plan Regional de Carreteras conlleva un incremento de 234,08 km en la longitud de la red de carreteras de titularidad de la comunidad de Castilla y León, por lo que dicha longitud será de 11.520,9 km.

Dicho incremento es consecuencia de la construcción o incorporación a la Red Autonómica de las siguientes carreteras:

ÁVILA	
- Autovía A-6 - Adanero	**30,0 Km**
BURGOS	
- Caleruega – BU-925 (Peñalba De Castro	**15,0 Km**
LEÓN	
- LE-482 Pinos – L.C. Asturias	**7,7 Km**
- Conexión Ponferrada – La Cabrera	**55,0 Km**
- Conexión La Cabrera – L.P. Zamora	**23,0 Km**
- Carretera Truchas – Llamas de Cabrera	**38,8 Km**
SALAMANCA	
- Acceso CL-526 a A-62	**2,0 Km**
- SA-300 Villamayor – N-630	**4,0 Km**
SORIA	
- SO-920 Acceso a A-11	**2,0 Km**
ZAMORA	
- Conexión La Cabrera – Sanabria	**23,0 Km**
- ZA-125 L.P. León – N-525	**33,5 Km**

En los siguientes cuadros se detallan los kilómetros de actuaciones clasificados por provincia y tipo de actuación, y los resultados sobre la sección transversal.

KILÓMETROS DE ACTUACIONES								
PROVINCIA	**ACONDICIONAM.**	**MEJORAS**	**NUEVAS CARRETERAS**	**VARIANTES**	**AUTOVÍAS**	**ACCESOS A CIUDADES**	**REFUERZOS**	**TOTAL KILÓMETROS**
ÁVILA	25,0	316,1		15,0	45,0	4,0	644,7	1.049,8
BURGOS	195.3	815,7	4,2	33,5	7,7	4,0	808,3	1.868,7
LEÓN	297,3	365,5	15,1	58,0	86,2	13,0	1.214,2	2.049,3
PALENCIA	189,0	691,8		34,5	57,00	4,00	659,5	1.635,8
SALAMANCA	107,5	264,2	6,0	38,0	20,0	12,0	865,8	1.313,5
SEGOVIA	51,3	165,9		46,0	35,0	8,0	484,6	790,8
SORIA	94,5	193,8	2,0	22,5	71,6		609,3	993,7
VALLADOLID	71,3	300,4		45,3	76,3	20,0	616,2	1.129,5
ZAMORA	63,9	254,7	56,5	40,5		12,0	836,0	1.263,6
TOTAL	**1.095,1**	**3.368,1**	**83,8**	**333,3**	**398,8**	**77,0**	**6.738,6**	**12.094,7**

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

Provincia	Longitud (km)						
	< 6,00	6,00	7,00	8,00	> 8,00	Doble calzada	TOTAL
Ávila	------	165,2	442,3	167,8	191,8	49,0	1.016,1
Burgos	------	111,7	848,0	605,5	197,9	63,9	1.827,0
León	------	156,0	961,4	379,5	241,4	173,1	1.911,4
Palencia	------	203,0	852,5	195,9	162,5	121,9	1.535,8
Salamanca	------	116,7	458,5	551,6	100,8	32,0	1.259,6
Segovia	------	44,3	204,3	309,6	101,2	111,3	770,7
Soria	------	12,9	609,8	175,7	35,0	71,6	905,0
Valladolid	------	108,6	291,2	403,8	150,4	132,2	1.086,2
Zamora	------	74,2	741,7	237,4	143,8	12,0	1.209,1
Total	**0,0**	**992,6**	**5.409,7**	**3.026,8**	**1.324,8**	**767,0**	**11.520,9**

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 1.162,5 km (9,6%) 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 291,2 km a 767,0 km, con un aumento de 475,8 km (263,4% 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 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

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 "optimo", 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

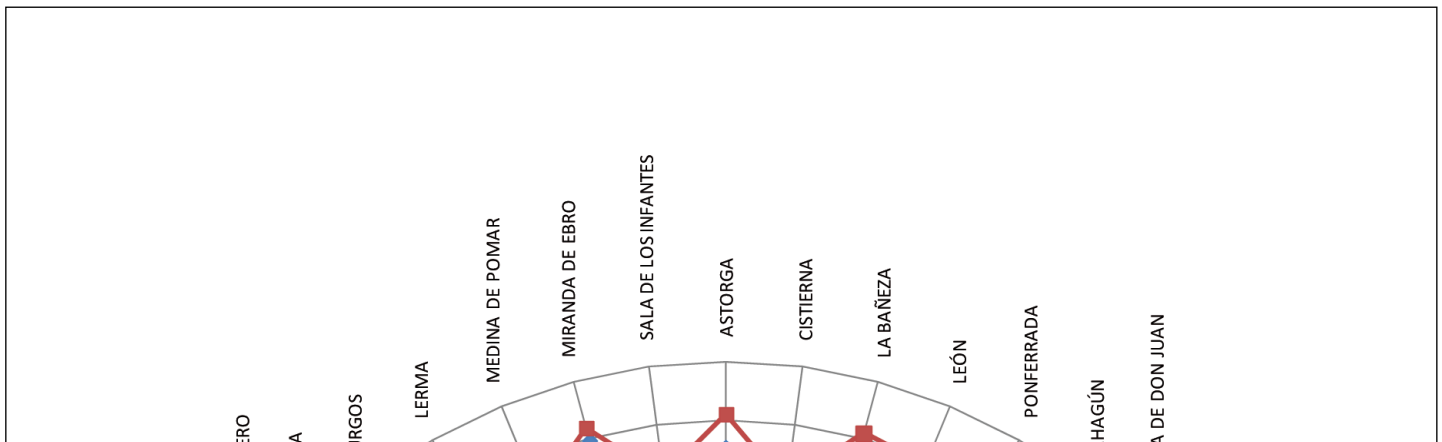
Provincia	Actual	Final del Plan	Diferencias	Diferencias (%)
Ávila	96,40	92,57	3,83	4,13%
Burgos	85,35	84,64	0,71	0,84%
León	100,21	92,93	7,28	7,84%
Palencia	71,27	67,06	4,22	6,29%
Salamanca	91,39	79,94	11,44	14,31%
Segovia	92,41	85,34	7,07	8,29%
Soria	137,85	118,68	19,17	16,15%
Valladolid	64,30	60,74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

RATIOS TIEMPO IDEAL / TIEMPO REAL ENTRE POBLACIONES (SITUACIÓN ACTUAL 2006)

		ÁVILA					BURGOS							LEÓN								PALENCIA				SALAMANCA					SEGOVIA				SORIA				VALLADOLID					ZAMORA						
		ARENAS DE SAN PEDRO	ARÉVALO	ÁVILA	EL BARCO DE ÁVILA	EL TIEMBLO	ARANDA DE DUERO	BRIVIESCA	BURGOS	LERMA	MEDINA DE POMAR	MIRANDA DE EBRO	SALA DE LOS INFANTES	ASTORGA	CISTIERNA	LA BAÑEZA	LEÓN	PONFERRADA	SAHAGÚN	VALENCIA DE DON JUAN	VILLABLINO	AGUILAR DE CAMPOO	CARRIÓN DE LOS CONDES	GUARDO	PALENCIA	BEJAR	CIUDAD RODRIGO	PEÑARANDA DE BRACAMONTE	SALAMANCA	VITIGUDINO	CANTALEJO	CUÉLLAR	PRADA	SEGOVIA	ARÉVALO	AYLLÓN	EL BURGO DE OSMA	SORIA	MEDINA DE RIOSECO	MEDINA DEL CAMPO	PEÑAFIEL	TORDESILLAS	VALLADOLID	ALCAÑICES	BENAVENTE	BERMILLO DE SAYAGO	PUEBLA DE SANABRIA	TORO	ZAMORA
ÁVILA	ARENAS DE SAN PEDRO	-	0,70	0,69	0,64	0,66	0,74	0,83	0,81	0,72	0,78	0,84	0,72	0,87	0,74	0,86	0,83	0,87	0,72	0,78	0,84	0,75	0,75	0,74	0,77	0,64	0,63	0,70	0,67	0,63	0,74	0,70	0,74	0,75	0,72	0,72	0,73	0,73	0,74	0,76	0,69	0,78	0,72	0,69	0,84	0,66	0,80	0,78	0,68
	ARÉVALO	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	0,91	0,81	0,84	0,77	0,90	0,66	0,82	0,67	0,71	0,69	0,67	0,68	0,70	0,67	0,70	0,69	0,70	0,70	0,79	1,00	0,66	1,00	0,85	0,78	1,00	0,68	0,98	0,96	0,82
	ÁVILA	0,69	0,77	-	0,69	0,68	0,68	0,89	0,87	0,74	0,81	0,90	0,68	0,95	0,76	0,94	0,90	0,96	0,74	0,84	0,89	0,78	0,79	0,76	0,82	0,68	0,81	0,71	0,73	0,71	0,73	0,68	0,75	0,77	0,73	0,73	0,74	0,73	0,79	0,86	0,67	0,88	0,77	0,78	0,93	0,70	0,94	0,89	0,80
	EL BARCO DE ÁVILA	0,64	0,71	0,69	-	0,64	0,75	0,83	0,81	0,76	0,78	0,84	0,72	0,77	0,70	0,75	0,77	0,75	0,68	0,72	0,77	0,74	0,75	0,71	0,76	0,64	0,63	0,65	0,69	0,63	0,74	0,69	0,74	0,75	0,73	0,72	0,73	0,73	0,69	0,66	0,68	0,71	0,71	0,69	0,71	0,67	0,72	0,67	0,69
	EL TIEMBLO	0,66	0,71	0,68	0,64	-	0,75	0,85	0,83	0,73	0,79	0,86	0,72	0,83	0,74	0,88	0,85	0,83	0,72	0,80	0,85	0,76	0,76	0,74	0,78	0,64	0,73	0,71	0,71	0,69	0,75	0,70	0,75	0,76	0,73	0,72	0,74	0,73	0,75	0,77	0,69	0,80	0,73	0,69	0,86	0,67	0,81	0,73	0,68
BURGOS	ARANDA DE DUERO	0,74	0,68	0,68	0,75	0,75	-	0,86	0,81	0,73	0,75	0,89	0,63	0,80	0,67	0,80	0,72	0,83	0,68	0,69	0,76	0,75	0,68	0,68	0,69	0,77	0,89	0,69	0,86	0,80	0,67	0,67	0,89	0,74	0,71	0,69	0,71	0,71	0,69	0,70	0,71	0,80	0,74	0,78	0,80	0,78	0,86	0,83	0,80
	BRIVIESCA	0,83	0,95	0,89	0,83	0,85	0,86	-	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	0,85	0,89	0,89	0,99	0,94
	BURGOS	0,81	0,94	0,87	0,81	0,83	0,81	1,00	-	1,00	0,69	1,00	0,73	1,00	0,80	0,89	0,95	1,00	1,00	0,88	0,91	0,83	1,00	0,83	0,98	0,90	0,98	0,86	0,98	0,89	0,75	0,74	0,84	0,77	0,72	0,69	0,70	0,72	0,85	0,95	0,78	0,99	0,99	0,87	0,82	0,88	0,88	0,99	0,93
	LERMA	0,72	0,78	0,74	0,76	0,73	0,73	1,00	1,00	-	0,76	1,00	0,63	0,88	0,81	0,78	0,88	0,90	0,89	0,76	0,87	0,87	0,97	0,84	0,81	0,85	0,94	0,79	0,92	0,85	0,70	0,68	0,80	0,73	0,69	0,66	0,65	0,68	0,75	0,85	0,71	0,89	0,86	0,82	0,75	0,82	0,82	0,90	0,86
	MEDINA DE POMAR	0,78	0,85	0,81	0,78	0,79	0,75	0,69	0,69	0,76	-	0,78	0,69	0,88	0,67	0,81	0,83	0,90	0,84	0,80	0,76	0,67	0,80	0,67	0,81	0,84	0,90	0,80	0,88	0,84	0,73	0,72	0,78	0,74	0,70	0,68	0,68	0,70	0,77	0,84	0,74	0,85	0,85	0,82	0,77	0,82	0,82	0,87	0,84
	MIRANDA DE EBRO	0,84	0,96	0,90	0,84	0,86	0,89	1,00	1,00	1,00	0,78	-	0,76	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	0,99	0,91	0,82	0,82	0,89	0,82	0,73	0,71	0,72	0,74	0,90	0,97	0,86	0,99	0,99	0,89	0,86	0,90	0,90	0,99	0,94
	SALA DE LOS INFANTES	0,72	0,69	0,68	0,72	0,72	0,63	0,69	0,73	0,63	0,69	0,76	-	0,93	0,78	0,84	0,89	0,94	0,90	0,83	0,88	0,79	0,87	0,80	0,75	0,78	0,88	0,72	0,85	0,81	0,65	0,65	0,73	0,70	0,71	0,67	0,67	0,71	0,72	0,73	0,66	0,80	0,79	0,79	0,73	0,79	0,81	0,82	0,81
LEÓN	ASTORGA	0,87	1,00	0,95	0,77	0,89	0,80	1,00	1,00	0,88	0,88	1,00	0,93	-	0,78	1,00	0,94	1,00	1,00	0,74	0,87	0,83	1,00	0,75	0,77	0,78	0,81	0,86	0,81	0,70	0,86	0,92	0,81	0,90	0,82	0,76	0,78	0,84	0,85	1,00	0,90	1,00	0,99	0,62	1,00	0,73	0,61	0,88	0,84
	CISTIERNA	0,74	0,75	0,76	0,70	0,74	0,67	0,83	0,80	0,81	0,67	0,85	0,78	0,78	-	0,71	0,69	0,85	0,63	0,67	0,68	0,67	0,67	0,67	0,66	0,72	0,77	0,71	0,73	0,69	0,67	0,73	0,71	0,73	0,75	0,71	0,71	0,76	0,68	0,72	0,67	0,69	0,73	0,75	0,80	0,71	0,75	0,70	0,72
	LA BAÑEZA	0,86	1,00	0,94	0,75	0,88	0,80	0,90	0,89	0,78	0,81	0,91	0,84	1,00	0,71	-	0,71	1,00	0,77	0,67	0,79	0,78	0,82	0,69	0,73	0,77	0,83	0,85	0,79	0,72	0,85	0,91	0,81	0,89	0,77	0,76	0,78	0,78	0,86	1,00	0,92	1,00	0,99	0,64	1,00	0,76	0,64	0,85	0,81
	LEON	0,83	0,93	0,90	0,77	0,85	0,72	0,96	0,95	0,88	0,83	0,96	0,89	0,94	0,69	0,71	-	0,97	0,86	0,84	0,77	0,75	0,91	0,67	0,74	0,78	0,84	0,84	0,81	0,74	0,78	0,86	0,75	0,85	0,81	0,74	0,75	0,83	0,71	0,92	0,74	0,91	0,90	0,76	0,96	0,79	0,76	0,83	0,83
	PONFERRADA	0,87	1,00	0,96	0,75	0,89	0,83	1,00	1,00	0,90	0,90	1,00	0,94	1,00	0,85	1,00	0,97	-	1,00	0,86	0,77	0,87	1,00	0,82	0,82	0,76	0,77	0,81	0,77	0,68	0,88	0,94	0,84	0,92	0,84	0,79	0,81	0,86	0,90	1,00	0,92	1,00	0,99	0,67	1,00	0,69	0,58	0,91	0,77
	SAHAGÚN	0,72	0,73	0,74	0,68	0,72	0,68	1,00	1,00	0,89	0,84	1,00	0,90	1,00	0,63	0,77	0,86	1,00	-	0,70	0,86	0,84	1,00	0,63	0,67	0,71	0,78	0,67	0,71	0,66	0,68	0,77	0,73	0,75	0,80	0,72	0,73	0,82	0,64	0,68	0,68	0,63	0,77	0,79	0,75	0,67	0,80	0,63	0,67
	VALENCIA DE DON JUAN	0,78	0,86	0,84	0,72	0,80	0,69	0,91	0,88	0,76	0,80	0,92	0,83	0,74	0,67	0,67	0,84	0,86	0,70	-	0,81	0,77	0,80	0,65	0,70	0,73	0,79	0,76	0,73	0,68	0,76	0,79	0,73	0,80	0,76	0,69	0,70	0,77	0,69	0,82	0,71	0,79	0,82	0,79	0,92	0,70	0,81	0,67	0,71
	VILLABLINO	0,84	0,91	0,89	0,77	0,85	0,76	0,93	0,91	0,87	0,76	0,93	0,88	0,87	0,68	0,79	0,77	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	0,78	0,86	0,82	0,76	0,77	0,84	0,77	0,90	0,77	0,89	0,89	0,69	0,87	0,76	0,66	0,82	0,81
PALENCIA	AGUILAR DE CAMPOO	0,75	0,81	0,78	0,74	0,76	0,75	0,87	0,83	0,87	0,67	0,89	0,79	0,83	0,67	0,78	0,75	0,87	0,84	0,77	0,67	-	0,78	0,67	0,71	0,82	0,89	0,76	0,86	0,78	0,70	0,77	0,78	0,75	0,75	0,74	0,75	0,76	0,70	0,80	0,70	0,81	0,78	0,79	0,72	0,74	0,79	0,80	0,76
	CARRIÓN DE LOS CONDES	0,75	0,84	0,79	0,75	0,76	0,68	1,00	1,00	0,97	0,80	1,00	0,87	1,00	0,67	0,82	0,91	1,00	1,00	0,80	0,88	0,78	-	0,67	0,67	0,82	0,90	0,77	0,86	0,73	0,68	0,79	0,74	0,76	0,78	0,72	0,74	0,80	0,65	0,82	0,68	0,85	0,80	0,81	0,69	0,69	0,83	0,74	0,69
	GUARDO	0,74	0,77	0,76	0,71	0,74	0,68	0,86	0,83	0,84	0,67	0,88	0,80	0,75	0,67	0,69	0,67	0,82	0,63	0,65	0,68	0,67	0,67	-	0,67	0,74	0,80	0,72	0,75	0,68	0,68	0,75	0,72	0,74	0,76	0,71	0,72	0,77	0,64	0,73	0,68	0,71	0,75	0,73	0,74	0,68	0,73	0,64	0,68
	PALENCIA	0,77	0,90	0,82	0,76	0,78	0,69	0,99	0,98	0,81	0,81	0,99	0,75	0,77	0,66	0,73	0,74	0,82	0,67	0,70	0,79	0,71	0,67	0,67	-	0,87	0,97	0,80	0,96	0,80	0,69	0,84	0,76	0,78	0,72	0,69	0,70	0,72	0,67	0,90	0,69	0,97	0,94	0,76	0,71	0,75	0,82	0,83	0,78
SALAMANCA	BEJAR	0,64	0,66	0,68	0,64	0,64	0,77	0,91	0,90	0,85	0,84	0,92	0,78	0,78	0,72	0,77	0,78	0,76	0,71	0,73	0,78	0,82	0,82	0,74	0,87	-	0,62	0,66	0,71	0,63	0,72	0,70	0,73	0,73	0,72	0,71	0,72	0,72	0,74	0,70	0,78	0,83	0,84	0,70	0,73	0,68	0,73	0,68	0,71
	CIUDAD RODRIGO	0,63	0,82	0,81	0,63	0,73	0,89	0,99	0,98	0,94	0,90	0,99	0,88	0,81	0,77	0,83	0,84	0,77	0,78	0,79	0,81	0,89	0,90	0,80	0,97	0,62	-	0,87	0,98	0,78	0,81	0,84	0,78	0,81	0,82	0,83	0,86	0,83	0,84	0,91	0,93	0,98	0,97	0,70	0,80	0,72	0,75	0,80	0,82
	PEÑARANDA DE BRACAMONTE	0,70	0,67	0,71	0,65	0,71	0,69	0,88	0,86	0,79	0,80	0,89	0,72	0,86	0,71	0,85	0,84	0,81	0,67	0,76	0,84	0,76	0,77	0,72	0,80	0,66	0,87	-	0,70	0,68	0,69	0,67	0,74	0,74	0,71	0,70	0,71	0,71	0,69	0,67	0,68	0,74	0,73	0,67	0,81	0,63	0,71	0,68	0,65
	SALAMANCA	0,67	0,71	0,73	0,69	0,71	0,86	0,99	0,98	0,92	0,88	0,99	0,85	0,81	0,73	0,79	0,81	0,77	0,71	0,73	0,80	0,86	0,86	0,86	0,75	0,96	0,71	0,98	0,70	-	0,67	0,74	0,78	0,72	0,73	0,79	0,79	0,82	0,80	0,76	0,85	0,90	0,97	0,96	0,70	0,74	0,65	0,74	0,65	0,70
	VITIGUDINO	0,63	0,69	0,71	0,63	0,69	0,80	0,90	0,89	0,85	0,84	0,91	0,81	0,70	0,69	0,72	0,74	0,68	0,66	0,68	0,73	0,78	0,73	0,68	0,80	0,63	0,78	0,68	0,67	-	0,72	0,74	0,71	0,71	0,77	0,77	0,79	0,77	0,66	0,76	0,82	0,81	0,83	0,65	0,67	0,64	0,69	0,66	0,65
SEGOVIA	CANTALEJO	0,74	0,67	0,73	0,74	0,75	0,67	0,79	0,75	0,70	0,73	0,82	0,65	0,86	0,67	0,85	0,78	0,88	0,68	0,76	0,80	0,70	0,68	0,68	0,69	0,72	0,81	0,69	0,74	0,72	-	0,63	0,64	0,71	0,69	0,68	0,68	0,69	0,70	0,65	0,64	0,73	0,70	0,75	0,82	0,70	0,87	0,77	0,76
	CUÉLLAR	0,70	0,68	0,68	0,69	0,70	0,67	0,79	0,74	0,68	0,72	0,82	0,65	0,92	0,73	0,91	0,86	0,94	0,77	0,79	0,86	0,77	0,79	0,75	0,84	0,70	0,84	0,67	0,78	0,74	0,63	-	0,63	0,70	0,70	0,68	0,69	0,69	0,72	0,67	0,62	0,80	0,76	0,78	0,89	0,72	0,92	0,84	0,81
	PRADA	0,74	0,70	0,75	0,74	0,75	0,89	0,87	0,84	0,80	0,78	0,89	0,73	0,81	0,71	0,81	0,75	0,84	0,73	0,73	0,78	0,78	0,74	0,72	0,76	0,73	0,78	0,74	0,72	0,71	0,64	0,63	-	0,72	0,71	0,69	0,71	0,71	0,73	0,65	0,63	0,71	0,68	0,73	0,78	0,69	0,83	0,74	0,74
	SEGOVIA	0,75	0,67	0,77	0,75	0,76	0,74	0,80	0,77	0,73	0,74	0,82	0,70	0,90	0,73	0,89	0,85	0,92	0,75	0,80	0,86	0,75	0,76	0,74	0,78	0,73	0,81	0,74	0,73	0,71	0,71	0,70	0,72	-	0,71	0,70	0,72	0,71	0,74	0,76	0,67	0,80	0,73	0,75	0,87	0,68	0,89	0,82	0,76
SORIA	AGREDA	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	-	0,67	0,71	0,71	0,71	0,70	0,71	0,74	0,72	0,75	0,75	0,75	0,79	0,76	0,76
	ALMAZAN	0,72	0,69	0,73	0,72	0,72	0,69	0,68	0,69	0,66	0,68	0,71	0,67	0,76	0,71	0,76	0,74	0,79	0,72	0,69	0,76	0,74	0,72	0,71	0,69	0,71	0,83	0,70	0,79	0,77	0,68	0,68	0,69	0,70	0,67	-	0,67	0,71	0,69	0,69	0,69	0,74	0,71	0,75	0,76	0,75	0,80	0,76	0,76
	EL BURGO DE OSMA	0,73	0,70	0,74	0,73	0,74	0,71	0,68	0,70	0,65	0,68	0,72	0,67	0,78	0,71	0,78	0,75	0,81	0,73	0,70	0,77	0,75	0,74	0,72	0,70	0,72	0,86	0,71	0,82	0,79	0,68	0,69	0,71	0,72	0,71	0,67	-	0,71	0,69	0,70	0,71	0,77	0,73	0,77	0,78	0,76	0,83	0,79	0,78
	SORIA	0,73	0,70	0,73	0,73	0,73	0,71	0,70	0,72	0,68	0,70	0,74	0,71	0,84	0,76	0,78	0,83	0,86	0,82	0,77	0,84	0,76	0,80	0,77	0,72	0,72	0,83	0,71	0,80	0,77	0,69	0,69	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	-	0,71	0,70	0,71	0,75	0,72	0,76	0,76	0,75	0,80	0,77	0,77
VALLADOLID	MEDINA DE RIOSECO	0,74	0,79	0,75	0,69	0,75	0,69	0,88	0,85	0,75	0,77	0,90	0,72	0,85	0,68	0,86	0,71	0,90	0,64	0,69	0,77	0,70	0,65	0,64	0,67	0,74	0,84	0,69	0,76	0,66	0,70	0,72	0,73	0,74	0,71	0,69	0,69	0,71	-	0,72	0,65	0,62	0,72	0,73	0,77	0,67	0,89	0,63	0,67
	MEDINA DEL CAMPO	0,76	1,00	0,86	0,66	0,77	0,70	0,96	0,95	0,85	0,84	0,97	0,73	1,00	0,72	1,00	0,92	1,00	0,68	0,82	0,90	0,80	0,82	0,73	0,90	0,70	0,91	0,67	0,85	0,76	0,65	0,67	0,65	0,76	0,70	0,69	0,70	0,70	0,72	-	0,69	1,00	0,83	0,78	1,00	0,69	1,00	0,94	0,84
	PEÑAFIEL	0,69	0,66	0,67	0,68	0,69	0,71	0,84	0,78	0,71	0,74	0,86	0,66	0,90	0,67	0,92	0,74	0,92	0,68	0,71	0,77	0,70	0,68	0,68	0,69	0,78	0,93	0,68	0,90	0,82	0,64	0,62	0,63	0,67	0,71	0,69	0,71	0,71	0,69	0,69	-	0,84	0,77	0,79	0,91	0,80	0,94	0,87	0,83
	TORDESILLAS	0,78	1,00	0,88	0,71	0,80	0,80	0,99	0,99	0,89	0,85	0,99	0,80	1,00	0,69	1,00	0,91	1,00	0,63	0,79	0,89	0,81	0,85	0,71	0,97	0,83	0,98	0,74	0,97	0,81	0,73	0,80	0,71	0,80	0,74	0,74	0,77	0,75	0,62	1,00	0,84	-	0,94	0,77	1,00	0,76	1,00	0,96	0,82
	VALLADOLID	0,72	0,85	0,77	0,71	0,73	0,74	0,99	0,99	0,86	0,83	0,99	0,79	0,99	0,71	0,99	0,90	0,99	0,77	0,82	0,89	0,78	0,80	0,75	0,94	0,84	0,97	0,73	0,96	0,83	0,70	0,76	0,68	0,73	0,72	0,72	0,71	0,73	0,72	0,72	0,83	0,77	0,94	-	0,79	0,98	0,80	0,99	0,95	0,86
ZAMORA	ALCAÑICES	0,69	0,78	0,78	0,69	0,69	0,78	0,88	0,87	0,82	0,82	0,89	0,79	0,92	0,75	0,64	0,76	0,67	0,79	0,79	0,69	0,79	0,81	0,73	0,76	0,70	0,70	0,67	0,70	0,65	0,75	0,78	0,73	0,75	0,75	0,75	0,77	0,76	0,73	0,78	0,79	0,77	0,79	-	0,83	0,66	0,76	0,71	0,71
	BENAVENTE	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	0,69	0,74	0,71	0,73	0,80	0,81	0,74	0,67	0,82	0,89	0,78	0,87	0,75	0,76	0,78	0,76	0,77	1,00	0,91	1,00	0,98	0,83	-	0,69	1,00	0,78	0,71
	BERMILLO DE SAYAGO	0,66	0,68	0,70	0,67	0,67	0,78	0,89	0,88	0,82	0,82	0,90	0,79	0,73	0,71	0,76	0,79	0,69	0,67	0,70	0,76	0,74	0,69	0,68	0,75	0,68	0,72	0,63	0,65	0,64	0,70	0,72	0,69	0,68	0,75	0,75	0,76	0,75	0,67	0,69	0,80	0,76	0,80	0,66	0,69	-	0,71	0,69	0,67
	PUEBLA DE SANABRIA	0,80	0,98	0,94	0,72	0,81	0,86	0,89	0,88	0,82	0,82	0,90	0,81	0,61	0,75	0,64	0,76	0,58	0,80	0,81	0,66	0,79	0,83	0,73	0,82	0,73	0,75	0,71	0,74	0,69	0,87	0,92	0,83	0,89	0,79	0,80	0,83	0,80	0,89	1,00	0,94	1,00	0,99	0,76	1,00	0,71	-	0,77	0,77
	TORO	0,78	0,96	0,89	0,67	0,79	0,83	0,99	0,99	0,90	0,87	0,99	0,82	0,88	0,70	0,85	0,83	0,91	0,63	0,67	0,82	0,80	0,74	0,64	0,83	0,68	0,80	0,68	0,65	0,66	0,77	0,84	0,74	0,82	0,76	0,76	0,79	0,77	0,63	0,94	0,87	0,96	0,95	0,71	0,78	0,69	0,77	-	0,71
	ZAMORA	0,68	0,82	0,80	0,69	0,68	0,80	0,94	0,93	0,86	0,84	0,94	0,81	0,84	0,72	0,81	0,83	0,77	0,67	0,71	0,81	0,76	0,69	0,68	0,78	0,71	0,82	0,65	0,70	0,65	0,76	0,81	0,74	0,76	0,76	0,76	0,78	0,77	0,67	0,84	0,83	0,82	0,86	0,71	0,71	0,67	0,77	0,71	-
Total general		0,75	0,80	0,79	0,75	0,76	0,76	0,88	0,87	0,81	0,79	0,90	0,78	0,85	0,75	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	0,74	0,80	0,76	0,83	0,82	0,76	0,80	0,74	0,82	0,80	0,77

Ratios Tiempo Ideal / Tiempo Real entre poblaciones (Situación Final 2020)

		ÁVILA					BURGOS							LEÓN								PALENCIA				SALAMANCA					SEGOVIA				SORIA				VALLADOLID					ZAMORA					
		ARENAS DE SAN PEDRO	ARÉVALO	ÁVILA	EL BARCO DE ÁVILA	EL TIEMBLO	ARANDA DE DUERO	BRIVIESCA	BURGOS	LERMA	MEDINA DE POMAR	MIRANDA DE EBRO	SALA DE LOS INFANTES	ASTORGA	CISTIERNA	LA BAÑEZA	LEÓN	PONFERRADA	SAHAGÚN	VALENCIA DE DON JUAN	VILLABLINO	AGUILAR DE CAMPOO	CARRION DE LOS CONDES	GUARDO	PALENCIA	BEJAR	CIUDAD RODRIGO	PEÑARANDA DE BRACAMONTE	SALAMANCA	VITIGUDINO	CANTALEJO	CUELLAR	RIAZA	SEGOVIA	AGREDA	ALMAZAN	EL BURGO DE OSMA	SORIA	MEDINA DE RIOSECO	MEDINA DEL CAMPO	PEÑAFIEL	TORDESILLAS	VALLADOLID	ALCAÑICES	BENAVENTE	BERMILLO DE SAYAGO	PUEBLA DE SANABRIA	TORO	ZAMORA
ÁVILA	ARENAS DE SAN PEDRO	-	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	0,77	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	0,74	0,86	0,79	0,84	0,90	0,79	0,84	0,84	0,81
	ARÉVALO	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	0,68	0,98	0,96	0,82
	ÁVILA	0,76	0,77	-	0,76	0,84	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	0,84	0,77	0,79	0,82	0,81	0,86	0,70	0,88	0,77	0,85	0,93	0,70	0,94	0,89	0,80
	EL BARCO DE 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	0,87	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
	EL TIEMBLO	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	0,88	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	ARANDA DE DUERO	0,78	0,77	0,75	0,78	0,83	-	0,87	0,82	0,74	0,78	0,89	0,64	0,89	0,74	0,90	0,82	0,91	0,76	0,79	0,83	0,85	0,79	0,76	0,73	0,93	0,99	0,79	1,00	0,91	0,71	0,79	0,89	0,74	1,00	0,84	1,00	1,00	0,72	0,85	1,00	1,00	0,98	0,94	0,93	0,87	0,95	0,99	0,93
	BRIVIESCA	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	1,00	0,91	0,95	0,99	1,00	0,87	0,99	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	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	0,76	0,85	0,77	0,78	0,73	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
	LERMA	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	0,70	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	0,86
	MEDINA DE POMAR	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
	MIRANDA DE EBRO	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	1,00	0,92	0,96	0,99	1,00	0,89	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	0,90	0,96	0,99	0,94
	SALA DE LOS INFANTES	0,75	0,72	0,72	0,75	0,78	0,64	0,69	0,73	0,66	0,72	0,76	-	0,93	0,79	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	0,73	0,67	0,71	0,72	0,76	0,74	0,84	0,81	0,86	0,83	0,81	0,87	0,86	0,84
LEÓN	ASTORGA	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	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	0,88	1,00	0,90	1,00	0,99	0,65	1,00	0,83	0,67	0,88	1,00
	CISTIERNA	0,82	0,82	0,81	0,84	0,85	0,74	0,85	0,82	0,82	0,76	0,87	0,79	0,82	-	0,82	0,74	0,88	0,64	0,67	0,78	0,71	0,69	0,71	0,76	0,88	0,88	0,77	0,86	0,75	0,73	0,79	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	0,76	0,81
	LA BAÑEZA	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	0,88	0,89	0,89	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	0,95	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	0,86	1,00	0,92	0,81	0,91	0,91	0,76	0,96	0,89	0,79	0,83	0,98
	PONFERRADA	0,91	1,00	0,96	0,90	0,96	0,87	1,00	1,00	0,90	0,92	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	0,73	0,90	0,95	0,87	0,97	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
	SAHAGÚN	0,77	0,76	0,76	0,79	0,81	0,76	1,00	1,00	0,89	0,87	1,00	0,90	1,00	0,64	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	0,65	0,71	0,75	0,67	0,87	0,79	0,86	0,79	0,83	0,65	0,83
	VALENCIA DE DON JUAN	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
	VILLABLINO	0,89	0,94	0,91	0,93	0,93	0,83	0,95	0,95	0,90	0,79	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	0,95	0,80	0,83	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	0,94
PALENCIA	AGUILAR DE CAMPOO	0,87	0,95	0,88	0,88	0,92	0,85	0,99	0,98	0,99	0,81	0,99	0,88	0,91	0,71	0,93	0,88	0,93	1,00	0,86	0,75	-	1,00	0,71	0,98	0,98	0,99	0,88	0,99	0,88	0,81	0,92	0,86	0,85	0,84	0,81	0,83	0,81	0,86	0,96	0,84	0,99	0,99	0,87	0,88	0,84	0,87	0,94	0,87
	CARRION DE LOS CONDES	0,84	0,92	0,85	0,86	0,89	0,79	1,00	1,00	0,97	0,85	1,00	0,87	1,00	0,69	0,95	1,00	1,00	1,00	0,81	0,92	1,00	-	0,68	1,00	0,95	0,96	0,84	0,95	0,80	0,75	0,88	0,82	0,82	0,84	0,81	0,85	0,81	0,72	0,93	0,77	0,98	0,96	0,83	0,80	0,77	0,86	0,82	0,80
	GUARDO	0,81	0,83	0,81	0,80	0,85	0,76	0,87	0,84	0,85	0,77	0,89	0,81	0,79	0,71	0,77	0,72	0,84	0,64	0,66	0,77	0,71	0,68	-	0,78	0,84	0,85	0,77	0,81	0,73	0,73	0,81	0,78	0,78	0,81	0,78	0,80	0,78	0,64	0,80	0,74	0,78	0,83	0,74	0,76	0,75	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	0,85	0,99	0,75	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	0,78	0,78	0,88	0,79	0,82	0,85	0,67	0,90	0,69	0,97	0,94	0,86	0,96	0,78	0,98	0,83	0,81
SALAMANCA	BEJAR	0,64	0,73	0,74	0,64	0,64	0,88	0,98	0,98	0,93	0,92	0,99	0,84	0,99	0,88	0,99	0,98	0,92	0,84	0,93	0,95	0,98	0,95	0,84	0,97	-	0,62	0,76	0,97	0,63	0,77	0,83	0,76	0,78	0,87	0,81	0,83	0,85	0,85	0,83	0,87	0,98	0,97	0,98	0,99	0,86	0,91	0,81	0,98
	CIUDAD RODRIGO	0,63	0,87	0,86	0,63	0,88	0,94	0,99	0,99	0,94	0,93	0,99	0,88	0,93	0,88	0,97	0,97	0,87	0,85	0,92	0,92	0,99	0,96	0,85	0,98	0,62	-	0,98	0,98	0,78	0,87	0,91	0,90	0,98	0,96	0,91	0,95	0,96	0,86	0,93	0,94	0,99	0,98	0,77	0,97	0,74	0,84	0,83	0,96
	PEÑARANDA DE BRACAMONTE	0,81	0,69	0,74	0,68	0,93	0,76	0,88	0,87	0,80	0,83	0,90	0,73	0,91	0,77	0,90	0,88	0,85	0,70	0,80	0,89	0,88	0,84	0,77	0,81	0,76	0,98	-	0,96	0,79	0,84	0,75	0,86	0,98	0,86	0,79	0,81	0,84	0,72	0,67	0,72	0,75	0,74	0,88	0,88	0,78	0,82	0,73	0,81
	SALAMANCA	0,80	0,78	0,79	0,87	0,94	0,93	1,00	0,99	0,93	0,91	1,00	0,86	1,00	0,86	1,00	0,98	0,91	0,81	0,91	0,95	0,99	0,95	0,81	0,98	0,97	0,98	0,96	-	0,71	0,83	0,87	0,87	0,98	0,96	0,90	0,94	0,95	0,79	0,89	0,91	1,00	0,98	0,99	1,00	0,77	0,88	0,69	1,00
	VITIGUDINO	0,66	0,75	0,76	0,63	0,85	0,86	0,92	0,91	0,87	0,87	0,93	0,82	0,77	0,75	0,79	0,81	0,73	0,75	0,75	0,80	0,88	0,80	0,73	0,82	0,63	0,78	0,79	0,71	-	0,79	0,81	0,82	0,88	0,91	0,86	0,88	0,90	0,69	0,80	0,84	0,85	0,86	0,69	0,75	0,64	0,72	0,66	0,65
SEGOVIA	CANTALEJO	0,80	0,79	0,80	0,80	0,87	0,71	0,82	0,78	0,73	0,76	0,84	0,67	0,88	0,73	0,87	0,80	0,90	0,74	0,78	0,83	0,81	0,75	0,73	0,70	0,77	0,87	0,84	0,83	0,79	-	0,67	0,68	0,74	0,86	0,73	0,74	0,82	0,74	0,77	0,66	0,77	0,72	0,83	0,85	0,72	0,89	0,81	0,79
	CUELLAR	0,76	0,75	0,72	0,75	0,81	0,79	0,81	0,76	0,70	0,75	0,83	0,71	0,94	0,79	0,93	0,88	0,95	0,84	0,81	0,90	0,92	0,88	0,81	0,84	0,83	0,91	0,75	0,87	0,81	0,67	-	0,67	0,70	0,93	0,82	0,88	0,91	0,76	0,85	0,62	0,83	0,76	0,87	0,91	0,74	0,94	0,87	0,83
	RIAZA	0,78	0,77	0,80	0,78	0,84	0,89	0,88	0,85	0,81	0,81	0,89	0,74	0,89	0,77	0,90	0,83	0,91	0,79	0,81	0,84	0,86	0,82	0,78	0,78	0,76	0,90	0,86	0,87	0,82	0,68	0,67	-	0,72	0,89	0,73	0,74	0,85	0,76	0,74	0,73	0,83	0,82	0,86	0,88	0,76	0,91	0,85	0,83
	SEGOVIA	0,82	0,84	0,87	0,81	0,94	0,74	0,81	0,77	0,74	0,77	0,83	0,70	0,96	0,82	0,96	0,91	0,97	0,79	0,85	0,92	0,85	0,82	0,78	0,78	0,78	0,98	0,98	0,98	0,88	0,74	0,70	0,72	-	0,83	0,72	0,73	0,80	0,83	0,89	0,67	0,91	0,73	0,86	0,95	0,76	0,95	0,91	0,83
SORIA	AGREDA	0,83	0,85	0,84	0,82	0,86	1,00	0,75	0,78	0,76	0,76	0,78	0,79	0,93	0,80	0,94	0,87	0,94	0,85	0,87	0,87	0,84	0,84	0,81	0,88	0,90	1,00	0,88	1,00	0,94	0,86	0,93	0,89	0,83	-	1,00	1,00	1,00	0,84	0,93	1,00	1,00	0,99	0,97	0,96	0,92	0,97	1,00	0,96
	ALMAZAN	0,76	0,77	0,77	0,76	0,79	0,84	0,71	0,73	0,75	0,73	0,75	0,73	0,87	0,77	0,88	0,82	0,89	0,79	0,81	0,83	0,81	0,81	0,78	0,79	0,84	0,95	0,81	0,94	0,89	0,73	0,82	0,73	0,72	1,00	-	0,71	1,00	0,76	0,84	0,87	0,92	0,90	0,91	0,89	0,86	0,92	0,92	0,89
	EL BURGO DE OSMA	0,77	0,79	0,79	0,77	0,81	1,00	0,68	0,70	0,78	0,71	0,72	0,67	0,91	0,79	0,92	0,85	0,92	0,82	0,83	0,85	0,83	0,85	0,80	0,82	0,87	0,99	0,83	1,00	0,92	0,74	0,88	0,74	0,73	1,00	0,71	-	1,00	0,78	0,89	1,00	1,00	0,99	0,95	0,95	0,90	0,96	0,99	0,94
	SORIA	0,81	0,83	0,82	0,80	0,84	1,00	0,70	0,72	0,69	0,72	0,74	0,71	0,92	0,77	0,93	0,86	0,93	0,83	0,86	0,86	0,81	0,81	0,78	0,85	0,89	0,99	0,86	1,00	0,93	0,82	0,91	0,85	0,80	1,00	1,00	1,00	-	0,82	0,91	1,00	1,00	0,99	0,96	0,95	0,91	0,96	0,99	0,95
VALLADOLID	MEDINA DE RIOSECO	0,81	0,82	0,81	0,78	0,87	0,71	0,88	0,85	0,75	0,80	0,90	0,72	0,88	0,83	0,89	1,00	0,92	0,65	0,85	0,93	0,86	0,72	0,64	0,67	0,85	0,86	0,72	0,79	0,69	0,74	0,76	0,75	0,83	0,84	0,76	0,78	0,81	-	0,75	0,71	0,67	0,76	0,78	0,82	0,67	0,92	0,65	0,68
	MEDINA DEL CAMPO	0,84	1,00	0,86	0,67	0,95	0,82	0,96	0,95	0,85	0,87	0,97	0,75	1,00	0,80	1,00	0,92	1,00	0,71	0,82	0,93	0,96	0,93	0,80	0,90	0,83	0,93	0,67	0,89	0,80	0,77	0,85	0,74	0,89	0,91	0,83	0,87	0,90	0,75	-	0,76	1,00	0,83	0,90	1,00	0,69	1,00	0,94	0,84
	PEÑAFIEL	0,74	0,71	0,70	0,80	0,78	1,00	0,86	0,81	0,74	0,78	0,88	0,74	0,97	0,73	0,99	0,81	0,97	0,75	0,78	0,83	0,84	0,77	0,74	0,69	0,92	0,99	0,74	1,00	0,89	0,66	0,62	0,73	0,67	1,00	0,87	1,00	1,00	0,79	0,79	-	1,00	0,97	0,94	1,00	0,85	1,00	0,99	0,91
	TORDESILLAS	0,86	1,00	0,88	0,82	0,95	0,88	0,99	0,99	0,89	0,89	1,00	0,80	1,00	0,78	1,00	0,91	1,00	0,67	0,79	0,92	0,99	0,98	0,78	0,97	0,98	0,99	0,75	1,00	0,85	0,77	0,83	0,76	0,91	0,95	0,86	0,92	0,94	0,67	1,00	0,84	-	0,94	0,90	1,00	0,76	1,00	0,96	0,82
	VALLADOLID	0,79	0,85	0,77	0,81	0,85	0,84	0,99	0,99	0,86	0,87	0,99	0,79	0,99	0,80	0,99	0,91	0,99	0,87	0,82	0,92	0,99	0,96	0,83	0,94	0,97	0,98	0,74	0,98	0,86	0,72	0,76	0,74	0,73	0,94	0,84	0,90	0,92	0,75	0,83	0,77	0,94	-	0,91	0,98	0,80	0,99	0,95	0,86
ZAMORA	ALCAÑICES	0,84	0,87	0,85	0,94	0,90	0,89	0,95	0,94	0,89	0,89	0,95	0,84	0,65	0,75	0,67	0,76	0,71	0,79	0,79	0,76	0,87	0,83	0,74	0,86	0,98	0,77	0,88	0,99	0,69	0,83	0,87	0,82	0,86	0,93	0,87	0,91	0,92	0,78	0,90	0,87	0,90	0,91	-	0,86	0,77	0,76	0,87	1,00
	BENAVENTE	0,90	1,00	0,93	0,94	0,97	0,86	0,98	0,97	0,89	0,89	0,98	0,83	1,00	0,82	1,00	0,96	1,00	0,86	0,92	0,91	0,88	0,80	0,76	0,96	0,99	0,97	0,88	1,00	0,75	0,85	0,91	0,83	0,95	0,92	0,85	0,89	0,90	0,82	1,00	0,91	1,00	0,98	0,86	-	0,84	1,00	0,78	1,00
	BERMILLO DE SAYAGO	0,79	0,68	0,70	0,82	0,84	0,82	0,89	0,88	0,82	0,84	0,90	0,79	0,83	0,79	0,88	0,89	0,76	0,79	0,80	0,85	0,84	0,77	0,75	0,78	0,86	0,74	0,78	0,77	0,64	0,72	0,74	0,73	0,76	0,89	0,83	0,85	0,87	0,67	0,69	0,80	0,76	0,80	0,77	0,84	-	0,77	0,69	0,67
	PUEBLA DE SANABRIA	0,84	0,98	0,94	0,88	0,89	0,90	0,96	0,95	0,92	0,89	0,96	0,87	0,67	0,78	0,71	0,79	0,67	0,83	0,81	0,75	0,87	0,86	0,75	0,98	0,91	0,84	0,82	0,88	0,72	0,89	0,94	0,87	0,95	0,93	0,88	0,92	0,92	0,92	1,00	0,94	1,00	0,99	0,76	1,00	0,77	-	0,79	0,82
	TORO	0,84	0,96	0,89	0,78	0,92	0,90	0,99	0,99	0,90	0,90	0,99	0,82	0,88	0,76	0,85	0,83	0,91	0,65	0,67	0,85	0,94	0,82	0,70	0,83	0,81	0,83	0,73	0,69	0,66	0,81	0,87	0,79	0,91	0,95	0,87	0,93	0,94	0,65	0,94	0,87	0,96	0,95	0,87	0,78	0,69	0,79	-	0,71
	ZAMORA	0,81	0,82	0,80	0,92	0,87	0,86	0,94	0,93	0,86	0,87	0,94	0,81	1,00	0,81	1,00	0,98	0,88	0,83	0,86	0,94	0,87	0,80	0,77	0,81	0,98	0,96	0,81	1,00	0,65	0,79	0,83	0,78	0,83	0,92	0,85	0,89	0,91	0,68	0,84	0,83	0,82	0,86	1,00	1,00	0,67	0,82	0,71	-
	Total general	**0,82**	**0,85**	**0,83**	**0,83**	**0,87**	**0,83**	**0,91**	**0,90**	**0,84**	**0,84**	**0,92**	**0,80**	**0,92**	**0,80**	**0,92**	**0,89**	**0,92**	**0,81**	**0,83**	**0,88**	**0,89**	**0,87**	**0,79**	**0,86**	**0,89**	**0,92**	**0,82**	**0,92**	**0,81**	**0,80**	**0,83**	**0,81**	**0,84**	**0,88**	**0,81**	**0,84**	**0,85**	**0,80**	**0,87**	**0,82**	**0,91**	**0,89**	**0,87**	**0,92**	**0,81**	**0,89**	**0,86**	**0,87**


COMPARACIÓN ENTRE RATIOS
ARÉVALO
ÁVILA
EL BARCO DE ÁVILA
EL TIEMBLO
ARANDA DE DUERO
BRIVIESCA
BURGOS
LERMA
MEDINA DE POMAR
MIRANDA DE EBRO
SALA DE LOS INFANTES
ASTORGA
CISTIERNA
LA BAÑEZA
LEÓN
PONFERRADA
SAHAGÚN
VALENCIA DE DON JUAN
VILLABLINO
AGUILAR DE CAMPOO
CARRION DE LOS CONDES
GUARDO
PALENCIA
BEJAR
CIUDAD RODRIGO
PEÑARANDA DE BRACAMONTE
SALAMANCA
VITIGUDINO
CANTALEJO
CUELLAR
RIAZA
SEGOVIA
AGREDA
ALMAZAN
EL BURGO DE OSMA
SORIA
MEDINA DE RIOSECO
MEDINA DEL CAMPO
PEÑAFIEL
TORDESILLAS
VALLADOLID
ALCAÑICES
BENAVENTE
BERMILLO DE SAYAGO
PUEBLA DE SANABRIA
TORO
ZAMORA
ARENAS DE SAN PEDRO
0
0,1
0,2
0,3
0,4
0,5
0,6
0,7
0,8
0,9
1
Ratio actual
Ratio Fin del Plan (2020)

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 147,7 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 173,7 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: 2.635 millones de €
- **Coste: 1,5% S/2.633 = 39,5 millones de €**

B) SUMIDEROS DE CO2

Los tramos de carreteras objeto de acondicionamiento tendrán un presupuesto de 418 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 CO_2: 1% S/418 = 4,2 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
  - Acond. y mejoras: $4.463 \times 10^3 \times 8{,}00 \times 0{,}12 \times 2{,}4 = 10.283 \times 10^3$
  - Nuevas carr. y var.: $417 \times 10^3 \times 10{,}00 \times 0{,}15 \times 2{,}4 = 1.502 \times 10^3$
  - Autov. y desdobl.: $475 \times 10^3 \times 2 \times 10{,}00 \times 0{,}15 \times 2{,}4 = 3.420 \times 10^3$
  - Refuerzos: $6.739 \times 10^3 \times 8{,}00 \times 0{,}12 \times 2{,}4 = 15.527 \times 10^3$
  - Total tm mezclas bituminosas: 30.732×10^3 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):
  $30.732 \times 10^3 \times 4{,}615\% = 1.418 \times 10^3$ Tm.
- Tm Betún-caucho

  La dotación media se puede estimar en un 5,145%.
  Tm de betún-caucho BC(40% de actuaciones):
  $30.732 \times 10^3 \times 5{,}145\% = 1.581 \times 10^3$ 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 1.581 x 10^3 Tm
- Tm de caucho 1.581 x 10^3 x 6,5% = 102,80 x 10^3 Tm
- Porcentaje de caucho de los neumáticos 60%
- Tm de neumáticos 102,80 / 0,6 = 171,3 x 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 171,3 x 10^3 x 0,70 = 120 x 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 1.418 x 10^3 Tm
  - Precio 380 €/Tm
  - Coste 141,8 x 10^3 x 390 = 553 millones de €
- El coste del ligante usando para la totalidad de las obras, Betún-Caucho (BC), sería:
  - 1.581 x 10^3 x 448 = 708 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 30.732 x 10^3 x 0,7 x 5,145% = 1.107 x 10^3
  - Toneladas de betún convencional 30.732 x 10^3 x 0,3 x 4,615% = 425 x 10^3
  - Coste: (1.107 x 448 + 425 x 380) x 10^3 = 657 millones de €

COSTE ADICIONAL:

- Usando para todas las obras BC: 708 – 553 = 155 millones de €
- **Usando BC en el 70% de las obras: 657 – 553 = 104 millones de €**

10 Revisión del PLAN



Dado el alcance temporal del Plan, que llega hasta el año 2020, es aconsejable proceder aún análisis de su desarrollo en el año 2015.

Dicho análisis deberá abarcar su estado de ejecución y la posible aparición de necesidades que conlleven nuevas actuaciones en el marco del cumplimiento de los objetivos del Plan.

Esta revisión no tendrá el carácter de modificación del Plan, al afectar únicamente al anexo e actuaciones, sin ninguna otra variación en cuanto a sus características esenciales.

En todo caso y con carácter previo, deberán haberse realizado los siguientes estudios:

Carretera	Provincia	Actuación	Medida /Estudio a considerar
CL-631	León	Autovía Páramo-Villablino	Compatibilización de Variantes con trazado de autovía
CL-622	León	Variante de La Bañeza	Inclusión de la Variante en el corredor de la Autovía León - La Bañeza
LE-420	León	Conexión de la LE-420 y la A-66	Viabilidad y estudio de alternativas
CL-615	Palencia	Autovía Carrión-Guardo-Velilla	Realización de Estudios Informativos
LE-420	León	Autovía entre La Bañeza y Carrizo de la Ribera	Estudio Informativo de Corredores
VA-223 SG-223	Valladolid Segovia	Autovía Cuellar- Peñafiel	Estudio Informativo de Corredores
--	Soria	Conexión de la carretera SO-100 con la Autovía A-15	Estudio Informativo de Corredores

11



tramitación AMBIENTAL

El Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2008-2020, al tratarse de un Plan que puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente y que debe ser aprobado por una Administración pública, se sometió al procedimiento de Evaluación Ambiental, de acuerdo con las determinaciones de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas sobre el medio ambiente. Por tal motivo, se elaboró el Informe de Sostenibilidad Ambiental, dando de este modo cumplimiento a lo establecido en el artículo 8 de la citada Ley 9/2006, de 28 de abril.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 10 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas sobre el medio ambiente y en el Documento de Referencia para la Evaluación Ambiental del Plan, la versión preliminar del Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2008-2020 y su correspondiente Informe de Sostenibilidad Ambiental fueron sometidos, por Orden de la Consejería de Fomento de 5 de junio de 2008, al correspondiente trámite de Información Pública, cuyo anuncio se publicó en el Boletín Oficial de Castilla y León nº 109, de 9 de junio de 2008, y a las consultas específicas.

Así mismo la versión preeliminar del Plan fue sometido a las consultas especificas del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Realizados los trámites anteriores la Consejería de Medio Ambiente ha elaborado la Memoria Ambiental que en su apartado V DETERMINACIONES A INCLUIR EN EL PLAN SECTORIAL DE CARRETERAS DE CASTILLA Y LEÓN 2.008 – 2.020 establece que debe formar parte integrante del Plan Regional de Carreteras de Castilla y León los diez Principios Ambientales de Integración, recogidos en el apartado 4.1 del Informe de Sostenibilidad Ambiental, junto con las medidas para su materialización (cuadro 5.2.A.) y las medidas protectoras y correctoras para el medio abiótico, biótico y humano, que se detallan en el apartado 6 del ISA.

Como último anejo a este Plan y con carácter normativo, se incluye la memoria ambiental y los apartados 4.1 “Principios de integración ambiental”, 5.2 “Evaluación ambiental de los programas del Plan” y 6 “Medidas protectoras y correctoras para reducir o eliminar efectos ambientales negativos.

Los proyectos que se redacten en desarrollo de este Plan y dentro del Anejo “Ordenación Ecológica, Paisajística y Estética” considerarán de forma específica la posible incidencia en la fragmentación de los habitats y poblaciones animales.

De igual modo, los Anejos de “Seguridad Vial” que desarrollen este Plan, considerarán de forma específica la accidentalidad causada por la fauna salvaje.

Título II

ANEJOS

a la memoria

anejo 1

LA RED de carreteras



sección 1.1.



CATÁLOGO de la red

Red Básica

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGITUD (KMS.)
A-231	DE LEÓN A BURGOS	157,000
A-601	DE VALLADOLID A SEGOVIA	104,600
A-610	DE PALENCIA A MAGAZ	7,600
CL-101	DE ÁGREDA A LÍMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA	101,280
CL-116	DE EL BURGO DE OSMA A LÍMITE C.A. ARAGÓN	86,935
CL-117	DE SALAS DE LOS INFANTES A ABEJAR	62,049
CL-127	DE PUEBLA DE ARGANZÓN A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO	33,000
CL-501	DE LÍMITE DE C.A. DE MADRID A LÍMITE DE C.A. DE EXTREMADURA	81,247
CL-505	DE ÁVILA A LÍMITE C.A. MADRID	41,129
CL-507	DE SANCHIDRIÁN A SAN PEDRO DEL ARROYO	26,808
CL-510	DE SALAMANCA A PIEDRAHÍTA	63,302
CL-512	DE SALAMANCA A VECINOS	26,880
CL-517	DE SALAMANCA A LA FRONTERA CON PORTUGAL	114,280
CL-526	DE CIUDAD RODRIGO A LÍMITE C.A. EXTREMADURA	43,210
CL-527	DE ZAMORA A LA FRONTERA CON PORTUGAL	72,210
CL-600	DE SIMANCAS A TUDELA DE DUERO	26,800
CL-601	DE SEGOVIA A LÍMITE C.A. MADRID	26,720
CL-602	DE TORO A CUÉLLAR	112,028
CL-603	DE ARANDA DE DUERO A CL-601	92,140
CL-605	DE SEGOVIA A ZAMORA	169,980
CL-607	DE CL-601 A CL-605	7,500
CL-610	DE VALLADOLIDA A PEÑARANDA DE BRACAMONTE	96,282
CL-612	DE VILLAMARTÍN DE CAMPOS A ZAMORA	118,061
CL-613	DE PALENCIA A SAHAGÚN	58,100
CL-615	DE PALENCIA A GUARDO	92,200
CL-619	DE MAGAZ A ARANDA DE DUERO	76,400
CL-620	DE LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	4,700
CL-621	DE MAYORGA DE CAMPOS A HOSPITAL DE ORBIGO	61,600
CL-622	DE RIBASECA A LA BAÑEZA	41,700
CL-623	DE SAN ANDRÉS DEL RABANEDO A LA MAGDALENA	27,000
CL-624	DE PUENTE DE VILLARENTE A BOÑAR	37,400
CL-626	DE LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS A AGUILAR DE CAMPO	238,100
CL-627	DE CERVERA DE PISUERGA A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA	29,900
CL-628	DE MEDINA DE POMAR A VILLARCAYO	7,700
CL-629	DE N-623 A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO	94,398
CL-630	DE N-623 A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA	2,800
CL-631	DE PONFERRADA A VILLABLINO	60,900
CL-632	DE BRIVIESCA A CORNUDILLA	20,100
CL-633	DE N-627 A CORNUDILLA	37,400
CL-635	DE BURÓN (N-625) A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS	21,500
	LONGITUD RED BÁSICA	**2.582,939**

Red Complementaria Preferente

Ávila

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGIT. (KMS.)
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), A AV-105	52,264
AV-502	DE NAVALPERAL DE PINARES A N-403	31,532
AV-512	DE CEBREROS (AV-502) A EL TIEMBLO (N-403)	6,913
AV-562	DE CEBREROS (AV-502) A LÍMITE DE C.A. DE MADRID	14,269
AV-800	DE N-501 A VILLANUEVA DEL ACERAL	26,140
AV-804	DE ÁVILA (N-501) A ARÉVALO (CL-601)	44,915
AV-900	DE ÁVILA (N-403) A BURGOHONDO (AV-902)	34,102
AV-902	DE BURGOHONDO (AV-900) A (N-403)	20,709
AV-904	DE N-403 A CL-501	2,963
AV-905	DE VENTA DEL OBISPO (N-502) A EL BARRACO (N-403)	46,900
AV-922	DE MOMBELTRÁN (N-502) A LÍMITE C.A. 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)	4,614
AV-941	DE VENTA DE LA RASQUILLA A EL BARCO DE ÁVILA (N110)	52,104
	TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE	**429,465**

Burgos

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGIT. (KMS.)
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 N-I A LÍMITE PROVINCIA DE VALLADOLID	40,200
BU-140	DE TÓRTOLES DE ESGUEVA (CL-619) A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	2,600
BU-400	DE MELGAR DE FERNAMENTAL (N-120) A 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 ESTEPAR (N-620)	12,100
BU-525	DE N-I A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	11,800
BU-526	DE BERCEDO (CL-629) A SONCILLO (N-232)	37,620
BU-530	DE TRESPADERNE A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO	23,400
BU-535	DE MIRANDA DE EBRO (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 (BU-530) A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO	44,500
BU-551	DE BU-550 A MEDINA DE POMAR	18,800
BU-552	DE BERBERANA A EL RIBERO (N-629)	42,100
BU-554	DE 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 VILLALONQUÉJAR DESDE LA A-231	2,300
BU-622	DE BURGOS A N-627	25,888

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGIT. (KMS.)
BU-627	DE VILLANUEVA DE ARGAÑO (N-120) A LÍMITE PROVINCIA DE PALENCIA	43,610
BU-642	DE CILLERUELO DE BEZANA A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA	10,000
BU-710	DE BRIVIESCA (N-I) A BELORADO	21,600
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 C.A. PAÍS VASCO	14,600
BU-800	DE N-620 A N-I	20,246
BU-811	DE BELORADO (N-120) A LÍMITE C.A. DE LA RIOJA	24,725
BU-820	DE IBEAS DE JUARROS (N-120) A BU-825	51,200
BU-825	DE SALAS DE LOS INFANTES (N-234) A LÍMITE C.A. DE LA RIOJA	28,300
BU-901	DE CUEVAS DE SAN CLEMENTE (N-234) A STO. DOMINGO DE SILOS (BU-910)	29,300
BU-904	DE LERMA (A-1) A COVARRUBIAS	21,800
BU-910	DE ARANDA DE DUERO A HACINAS (N-234)	56,400
BU-925	DE ARANDA DE DUERO A LA GALLEGA (N-234)	52,900
BU-945	DE FUENTESPINA (N-I) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	12,600
	TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE	**769,039**

León

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGIT. (KMS.)
LE-110	DE LA BAÑEZA (LE-125) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	17,700
LE-125	DE LA BAÑEZA A LÍMITE PROVINCIA DE ZAMORA	35,400
LE-126	DE CASTROCONTRIGO (LE-125) A LÍMITE C.A. DE GALICIA	66,100
LE-215	DE BOCA DE HUÉRGANO A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	18,000
LE-231	DE SAHECHORES (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 LA BAÑEZA (N-VI) A LA MAGDALENA (CL-626)	60,200
LE-440	DE MONTEJOS DEL CAMINO (LE-441) A N-120	3,600
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 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 MATALLANA DE VALMADRIGAL (N-601) A VALENCIA DE DON JUAN	17,300
LE-711	DE PONFERRADA A 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	**744,100**

Palencia

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGIT. (KMS.)
P-103	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	7,600
P-130	DE BALTANÁS (CL-619) A TORQUEMADA	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 CAMPOO A BRAÑOSERA	18,700
P-225	DE CANTORAL DE LA PEÑA (CL-626) A CL-615	40,100
P-227	DE CL-626 A HERRERA DE PISUERGA	35,000
P-230	DE HERRERA DE PISUERGA (P-227) A P-225	30,360
P-235	DE SALDAÑA (CL-615) A N-120	19,670
P-405	DE PALENCIA A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	35,480
P-412	DE TORQUEMADA A ASTUDILLO (P-405)	19,965
P-431	DE FRÓMISTA (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 N-611	5,967
P-901	DE PALENCIA A VILLERÍAS DE CAMPOS (CL-602)	32,100
P-905	DE N-120 A LÍMITE PROVINCIA DE VALLADOLID	25,485
P-922	DE VILLERÍAS DE CAMPOS A VILLARRAMIEL	13,605
P-953	DE LA VENTA (CL-615) A VILLARRAMIEL (N-610)	31,330
P-972	DE VILLADA (CL-613) A CERVATOS DE LA CUEZA (N-120)	15,210
P-980	DE N-120 A N-611	18,700
P-990	DE LA VENTA (CL-615) A MONZÓN DE CAMPOS	5,933
	TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE	**398,005**

Salamanca

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGIT. (KMS.)
SA-100	DE N-630 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	5,505
SA-102	DE SORIHUELA (N-630) A LÍMITE PROVINCIA DE ÁVILA	22,200
SA-105	DE PEÑARANDA DE BRACAMONTE (N-501) A LÍMITE PROVINCIA DE ÁVILA	23,005
SA-114	DE PEÑARANDA DE BRACAMONTE A N-630	44,105
SA-201	DE TAMAMES (SA-215) A LÍMITE C.A. DE EXTREMADURA	37,375
SA-205	DE VECINOS A SANTIBAÑEZ DE LA SIERRA (SA-220)	37,520
SA-210	DE VECINOS (SA-205) A TAMAMES	24,755
SA-215	DE LA FUENTE DE SAN ESTEBAN (N-620) A SA-220	32,420
SA-220	DE BÉJAR (N-630) A CIUDAD RODRIGO	94,190
SA-225	DE SA-220 A LÍMITE DE C.A. DE EXTREMADURA	21,595
SA-300	DE SALAMANCA A LEDESMA (SA-305)	30,315
SA-305	DE LA FUENTE DE SAN ESTEBAN (SA-315) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	51,760
SA-311	DE LEDESMA A LIMITE PROVINCIA ZAMORA	16,320
SA-315	DE 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 (N-501) A CANTALAPIEDRA	31,145
	TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE	**611,380**

Segovia

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGIT. (KMS.)
SG-145	DE AYLLÓN (N-110) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	21,447
SG-205	DE CEREZO DE ABAJO (N-I) A CUÉLLAR (CL-601)	65,314
SG-222	DE TURÉGANO (CL-603) A NAVALMANZANO (CL-601)	24,683
SG-223	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A CUÉLLAR (CL-601)	7,700
SG-232	DE BOCEGUILLAS (N-I) A SG-205	22,127
SG-234	DE CASTILLEJO DE MESLEÓN A SG-232	6,398
SG-332	DE NAVALMANZANO (CL-601) A NAVAS DE ORO (SG-342)	15,788
SG-342	DE CUÉLLAR (CL-601) A SANTA MARÍA LA REAL DE NIEVA (CL-605)	43,035
SG-343	DE NAVA DE LA ASUNCIÓN (SG-342) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	17,186
SG-945	DE AYLLÓN (N-110) A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	29,777
	TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE	**253,455**

Soria

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGIT. (KMS.)
SO-100	DE N-111 A BERLANGA DE DUERO (SO-152)	46,003
SO-132	DE N-II A SO-160	62,613
SO-135	DE RETORTILLO DE SORIA (SO-160) A LÍMITE 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	8,100
SO-615	DE GARRAY (N-111) A LÍMITE DE C.A. 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 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 EL BURGO DE OSMA (N-122) A SAN LEONARDO DE YAGÜE	33,935
	TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE	**413,259**

Valladolid

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGIT. (KMS.)
VA-103	DE N-620 A ESGUEVILLAS DE ESGUEVA (VA-140)	13,500
VA-113	DE VALLADOLID A N-620	12,125
VA-130	DE 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	20,600
VA-301	DE ARRABAL DE PORTILLO (CL-601) A MOJADOS (N-601)	7,300
VA-343	DE 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 (A-6)	16,535
VA-505	DE MEDINA DE RIOSECO A VILLARDEFRADES (A-6)	25,075
VA-514	DE ZARATÁN (N-601) A TORRELOBATÓN (VA-515)	24,200

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGIT. (KMS.)
VA-515	DE TORDESILLAS A MEDINA DE RIOSECO (N-601)	44,100
VA-602	DE 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 (A-6) 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	**376,182**

Zamora

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGIT. (KMS.)
ZA-100	DE SANTOVENIA (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 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 (N-525)	33,500
ZA-302	DE EL CUBO DE LA TIERRA DEL VINO (N-630) A BERMILLO DE SAYAGO (CL-527)	37,150
ZA-305	DE N-630 A LÍMITE PROVINCIA DE SALAMANCA	41,765
ZA-311	DE MORALINA A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	30,250
ZA-315	DE 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 ZA-305 A POLÍGONO DE LOS LLANOS (ZA-330)	1,800
ZA-330	DE CL-527 A PUEBLICA DE CAMPEÁN (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 TORO (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 N-122 A CL-612	9,900
ZA-715	DE VILLALPANDO (A-6) A VILLAFÁFILA	15,700
ZA-912	DE N-631 A ALCAÑICES (N-122)	41,700
ZA-925	DE PUEBLA DE SANABRIA (N-525) A CALABOR, FRONTERA CON PORTUGAL	22,581
	TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE	**467,653**

Red Complementaria Local

Ávila

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGIT. (KMS.)
AV-104	DE PIEDRAHÍTA (AV-102) A L.P. SALAMANCA	9,697
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-6) - 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 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
AV-504	DE CEBREROS (AV-502) A N-403 (PRESA DE BURGUILLO)	8,557
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	6,851
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	**328,325**

Burgos

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGIT. (KMS.)
BU-113	DE BAHABÓN DE ESGUEVA (N-I) A VILLOVELA DE ESGUEVA (CL-619)	24,130
BU-114	DE N-I A VILLAFRUELA	16,200
BU-121	DE BERLANGAS DE ROA A N-122	7,300
BU-122	DE ROA DE DUERO A FUENTECÉN (N-122)	8,700
BU-123	DE BU-122 A 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 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 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 PALENCIA	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-503	DE SOTOPALACIOS (N-623) A CL-629	9,510
BU-504	DE BU-530 A CALZADA DE BUREBA (N-I)	27,900

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGIT. (KMS.)
BU-514	DE N-623 A COVANERA (N-623) 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
BU-553	DE SAN PANTALEÓN DE LOSA (BU-550) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	5,200
BU-555	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 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 N-623 A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA	1,200
BU-621	DE VILLADIEGO (BU-601) A QUINTANAS DE VALDELUCIO (N-627)	31,900
BU-640	DE N-120 A VILLADIEGO (BU-627)	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 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-704	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 TREVIÑO (CL-127) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	8,400
BU-744	DE CUCHO (CL-127) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	3,800
BU-812	DE BU-811 A VILLAGALIJO (BU-811)	2,400
BU-813	DE BU-820 A PRADOLUENGO (BU-811)	13,600
BU-814	DE N-120 (p.k. 67,900) A 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 (A-1) A BU-901	24,400
BU-905	DE COVARRUBIAS A HORTIGÜELA (N-234)	13,200
BU-912	DE N-I A QUEMADA (BU-925)	11,800
BU-920	DE GUMIEL DE HIZÁN (N-120) A CALERUEGA (BU-910)	20,700
BU-921	DE 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 N-I A SANTA CRUZ DE LA SALCEDA (BU-930)	8,800
BU-934	DE BU-925 A LÍMITE DE PROVINCIA DE SORIA	10,500
	TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL	**701,490**

León

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGIT. (KMS.)
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 LE-125	31,750
LE-142	DE ASTORGA (N-VI) A PONFERRADA	54,900

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGIT. (KMS.)
LE-164	DE PUENTE DE DOMINGO FLÓREZ (N-536) A LA BAÑA (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 LE-215	29,200
LE-315	DE ROBLES DE LA VALCUEVA (CL-626) A LÍMITE C.A. DE ASTURIAS	30,600
LE-321	DE DEVESA (N-621) A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS	45,800
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	DE 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 CL-626	2,600
LE-510	DE VALENCIA DE DON JUAN (CL-621) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	31,700
LE-511	DE N-630 A VILLAORNATE (LE-510)	3,787
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	**566,837**

Palencia

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGIT. (KMS.)
P-101	DE 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 P-102 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	36,300
P-113	DE CASTRILLO DE DON JUAN (P-410) A CL-619	7,100
P-114	DE CEVICO NAVERO (CL-619) A HÉRMEDES DE CERRATO (P-110)	5,900
P-121	DE 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 N-620	47,100
P-141	DE BALTANÁS A ESPINOSA DE CERRATO	26,400
P-143	DE P-141 A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	13,400
P-210	DE CERVERA DE PISUERGA (CL-627) A VELILLA DE RÍO CARRIÓN	54,000
P-211	DE P-210 A RESOBA	4,700
P-212	DE P-210 A REBANAL DE LAS LLANTAS	3,900
P-213	DE SALINAS DE PISUERGA (CL-626) A CL-626	5,900
P-214	DE P-225 A CL-626	10,300
P-216	DE TRIOLLO (P-210) A VIDRIEROS	2,500
P-217	DE P-210 A CARDAÑO DE ARRIBA	4,800
P-222	DE OLMOS DE OJEDA A ALAR DEL REY	11,400

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGIT. (KMS.)
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 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
P-240	DE VILLASARRACINO A SALDAÑA	24,100
P-241	DE CARRIÓN DE LOS CONDES A P-240	15,100
P-242	DE SAN MAMÉS DE CAMPOS (N-120) A BAHÍLLO (P-240)	9,900
P-243	DE P-242 A VILLAMARCO	2,500
P-244	DE N-120 A VILLASARRACINO	7,400
P-245	DE OSORNO (N-611) A VILLASARRACINO	10,700
P-403	DE P-431 A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	11,700
P-410	DE VILLALOBÓN (P-405) A VALDEOLMILLOS	9,800
P-411	DE P-405 A TORQUEMADA (P-412)	15,700
P-413	DE QUINTANA DEL PUENTE (N-620) A P-412	5,100
P-420	DE AMUSCO (N-611) A 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 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 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 P-953	6,100
P-934	DE GUAZA DE CAMPOS A BOADILLA DE RIOSECO (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 P-953	5,300
P-943	DE AMPUDIA A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	6,300
P-944	DE FRECHILLA (P-924) A P-953	6,400
P-952	DE FUENTES DE NAVA (P-942) A PAREDES DE NAVA (P-951)	10,000
P-954	DE N-610 A GRIJOTA	4,000
P-960	DE VILLADAVÍN (CL-615) A CL-613	10,400
P-961	DE PAREDES DE NAVA (CL-613) A CL-615	11,100
P-963	DE 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 SANTILLANA DE CAMPOS (N-611)	24,000
P-983	DE AMUSCO (N-611) A VILLOLDO	14,000
P-984	DE N-611 A SAN CEBRIÁN DE CAMPOS	9,900
P-991	DE N-611 A CL-615	6,300
	TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL	**779,600**

Salamanca

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

Segovia

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGIT. (KMS.)
SG-112	DE RIAZA (N-110) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	13,298
SG-114	DE SG-112 A CENTRO INVERNAL DE LA PINILLA	5,647
SG-115	DE CEREZO DE ARRIBA A LA PINILLA	8,281
SG-203	DE SG-223 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	5,317
SG-211	DE TABANERA LA LUENGA (CL-601) A HONTALBILLA	32,259
SG-231	DE CL-603 A SG-205	9,497
SG-241	DE SEPÚLVEDA (SG-232) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	39,779
SG-313	DE CL-605 A N-110	15,000
SG-322	DE N-110 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	28,150
SG-333	DE CL-601 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID (SG-344)	19,275
SG-344	DE SG-333 A REMONDO	0,800
SG-351	DE SANTIUSTE DE SAN JUAN BAUTISTA A N-601	7,725
SG-411	DE N-601 A N-VI	8,648
SG-413	DE N-601 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	11,096
SG-500	DE N-VI A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	19,680
SG-612	DE N-110 A LÍMITE DE C.A. DE MADRID	11,879
SG-615	DEL PUERTO DE NAVACERRADA (CL-601) A LÍMITE DE C.A. DE MADRID	6,700
SG-722	DE N-110 A SG-723	9,300
SG-723	DE N-110 A OTERO DE HERREROS (N-603)	8,300
SG-724	DE SEGOVIA A N-110	9,600
SG-911	DE N-I A N-110	8,200
	TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL	**278,431**

Soria

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGIT. (KMS.)
SO-110	DE ALMAZÁN (N-111) A 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 N-122 A LÍMITE DE C.A. DE ARAGÓN	14,270
SO-411	DE N-II A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	18,378
SO-620	DE LA RUBIA (SO-615) A N-111	8,457
SO-630	DE SO-615 A N-122	46,010
SO-810	DE N-234 A SO-820	12,177
SO-910	DE N-122 A ABEJAR (N-234)	12,364
SO-934	DE SAN LEONARDO DE YAGÜE (SO-920) A LÍMITE PROVINCIA DE BURGOS	31,195
	TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL	**272,338**

Valladolid

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGIT. (KMS.)
VA-101	DE PEÑAFIEL (N-122) A ESGUEVILLAS (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 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 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)	19,400
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 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 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	21,900
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 N-620 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	24,305
VA-714	DE A-6 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	8,000
VA-800	DE NAVA DEL REY (CL-602) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	23,994
VA-900	DE VALLADOLID (A-62) A A-62	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 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
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	**450,211**

Zamora

CTRA	DENOMINACIÓN	LONGIT. (KMS.)
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 ZA-104 A CASAYO	16,793
ZA-106	DE 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 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 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	11,545
ZA-604	DE LA BÓVEDA DE TORO (ZA-605) A CAÑIZAL (CL-605)	19,170
ZA-610	DE CL-605 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	39,117
ZA-611	DE CL-602 A ZA-602	37,700
ZA-623	DE MORALEJA DEL VINO A CASASECA DE LAS CHANAS	3,500
ZA-624	DE N-630 A PONTEJOS	5,500
ZA-633	DE CL-602 A N-122 POR TORO	4,000
ZA-702	DE N-630 A CASTRONUEVO (CL-612)	20,780
ZA-712	DE ZA-705 A VILLARDONDIEGO	4,300
ZA-713	DE TORO (N-122) 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	**482,561**

sección 1.2.



Red tramificada

Red Básica Tramificada

PR	TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
A-231 DE LEÓN A BURGOS			**157,000**
LE	1	DE ONZONILLA A SANTAS MARTAS	19,900
LE	2	DE SANTAS MARTAS A EL BURGO RANERO	14,500
LE	3	DE EL BURGO RANERO A SAHAGÚN	15,600
LE	4	DE SAHAGÚN A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	5,400
PA	5	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN A CARRIÓN DE LOS CONDES	30,080
PA	6	DE CARRIÓN DE LOS CONDES A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	24,770
BU	7	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA A MELGAR DE FERNAMENTAL	9,750
BU	8	DE MELGAR DE FERNAMENTAL A VILLANUEVA DE ARGAÑO	25,000
BU	9	DE VILLANUEVA DE ARGAÑO A BURGOS (N-120)	12,000
A-601 DE VALLADOLID A SEGOVIA			**104,600**
VA	1	DE VALLADOLID A CL-600	13,100
VA	2	DE CL-600 A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	26,300
SG	3	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A NAVALMANZANO (SG-222)	29,770
SG	4	DE NAVALMANZANO (SG-222) A CL-603	27,490
SG	5	DE CL-603 A N-110	7,940
A-610 DE PALENCIA A MAGAZ			**7,600**
PA	1	DE PALENCIA A MAGAZ (N-620)	7,600
CL-101 DE ÁGREDA A LÍMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA			**101,280**
SO	1	DE ÁGREDA (N-122) A ÓLVEGA	8,650
SO	2	DE ÓLVEGA A N-234	24,870
SO	3	DE N-234 A GÓMARA	9,020
SO	4	DE GÓMARA A CARRETERA DE BANIEL-PERDICES	26,639
SO	5	DE CARRETERA DE BANIEL-PERDICES A ALMAZÁN (N-111)	2,601
SO	6	DE ALMAZÁN (N-111) A VILLASAYAS	14,784
SO	7	DE VILLASAYAS A BARAHONA (SO-132)	8,726
SO	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 C.A. ARAGÓN			**86,935**
SO	1	DE EL BURGO DE OSMA A HORTEZUELA (SO-152)	18,750
SO	2	DE HORTEZUELA (SO-152) A SO-100	2,480
SO	3	DE SO-100 A ALMAZÁN (N-111)	27,770
SO	4	DE ALMAZÁN (N-111) A MORÓN DE ALMAZÁN	11,290
SO	5	DE MORÓN DE ALMAZÁN A MONTEAGUDO DE LAS VICARÍAS	23,275
SO	6	DE MONTEAGUDO DE LAS VICARÍAS A LÍMITE DE C.A. DE ARAGÓN	3,370
CL-117 DE SALAS DE LOS INFANTES A ABEJAR			**62,049**
BU	1	DE SALAS DE LOS INFANTES A QUINTANAR DE LA SIERRA	24,300
BU	2	DE QUINTANAR DE LA SIERRA A LÍMITE DE PROVINCIA DE SORIA	8,510
SO	3	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS A DURUELO DE LA SIERRA	2,967
SO	4	DE DURUELO DE LA SIERRA A MOLINOS DE DUERO (SO-820)	15,567
SO	5	DE MOLINOS DE DUERO (SO-820) A ABEJAR	10,705
CL-127 DE PUEBLA DE ARGANZÓN A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO			**33,000**
BU	1	DE PUEBLA DE ARGANZÓN (N-I) A BU-750	13,000
BU	2	DE BU-750 A OBECURI, LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	20,000
CL-501 DE LÍMITE DE C.A. DE MADRID A LÍMITE DE C.A. DE EXTREMADURA			**81,247**
AV	1	DE LÍMITE DE C.A. DE MADRID A LÍMITE DE C.A. DE MADRID (NAVAHONDILLA)	3,430
AV	2	DE LÍMITE DE C.A. DE MADRID A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	24,181
AV	3	DE LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA A RAMACASTAÑAS (N-502)	22,296
AV	4	DE RAMACASTAÑAS (N-502) A CANDELEDA (AV-924)	23,590
AV	5	DE CANDELEDA (AV-924) A LÍMITE DE C.A. DE EXTREMADURA	7,750

PR	TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
CL-505 DE ÁVILA A LÍMITE C.A. MADRID			**41,129**
AV	1	DE ÁVILA A NAVALPERAL DE PINARES (AV-502)	28,655
AV	2	DE NAVALPERAL DE PINARES (AV-502) A LIMITE COMUNIDAD DE MADRID	12,474
CL-507 DE SANCHIDRIÁN A SAN PEDRO DEL ARROYO			**26,808**
AV	1	DE SANCHIDRIÁN (AP-6) A HERNANSANCHO (AV-804)	13,440
AV	2	DE HERNANSANCHO (AV-804) A SAN PEDRO DEL ARROYO (N-501)	13,368
CL-510 DE SALAMANCA A PIEDRAHÍTA			**63,302**
SA	1	DE SALAMANCA A CALVARRASA DE ARRIBA	6,000
SA	2	DE CALVARRASA DE ARRIBA A ALBA DE TORMES	11,360
SA	3	DE ALBA DE TORMES A ANAYA DE ALBA	11,250
SA	4	DE ANAYA DE ALBA A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	15,815
AV	5	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA A PIEDRAHÍTA (AV-102)	18,877
CL-512 DE SALAMANCA A VECINOS			**26,880**
SA	1	DE SALAMANCA A ALDEATEJADA	5,400
SA	2	DE ALDEATEJADA A VECINOS (SA-211)	21,480
CL-517 DE SALAMANCA A LA FRONTERA CON PORTUGAL			**114,280**
SA	1	DE SALAMANCA A DOÑINOS DE SALAMANCA	3,000
SA	2	DE DOÑINOS DE SALAMANCA A CV-208	3,350
SA	3	DE CV-208 A SA-305	23,095
SA	4	DE SA-305 A VITIGUDINO (SA-315)	33,715
SA	5	DE VITIGUDINO (SA-315) A LUMBRALES	26,460
SA	6	DE LUMBRALES A LA FRONTERA CON PORTUGAL	24,660
CL-526 DE CIUDAD RODRIGO A LÍMITE C.A. EXTREMADURA			**43,210**
SA	1	DE CIUDAD RODRIGO (AP-62) A CV-85	13,740
SA	2	DE CV-85 A LIMITE DE C.A. DE EXTREMADURA	29,470
CL-527 DE ZAMORA A LA FRONTERA CON PORTUGAL			**72,210**
ZA	1	DE ZAMORA A PERERUELA	15,470
ZA	2	DE PERERUELA A BERMILLO DE SAYAGO	20,385
ZA	3	DE BERMILLO DE SAYAGO A ZA-315	19,018
ZA	4	DE ZA-315 A LA FRONTERA CON PORTUGAL	17,337
CL-600 DE SIMANCAS A TUDELA DE DUERO			**26,800**
VA	1	DE SIMANCAS A CL-610	5,000
VA	2	DE CL-610 A BOECILLO	8,500
VA	3	DE BOECILLO A TUDELA DE DUERO (N-122)	13,300
CL-601 DE SEGOVIA A LÍMITE C.A. MADRID			**26,720**
SG	1	DE SEGOVIA (N-110 ROTONDA DEL ESPOLÓN) A LÍMITE DE C.A. DE MADRID	26,720
CL-602 DE TORO A CUÉLLAR			**112,028**
ZA	1	DE TORO (N-122) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	10,270
VA	2	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA A ALAEJOS (N-620)	19,726
VA	3	DE ALAEJOS (N-620) A MEDINA DEL CAMPO	26,487
VA	4	DE MEDINA DEL CAMPO A OLMEDO	20,740
VA	5	DE OLMEDO A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	19,008
SG	6	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A CUÉLLAR	15,797
CL-603 DE ARANDA DE DUERO A CL-601			**92,140**
BU	1	DE ARANDA DE DUERO A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	20,500
SG	2	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS A CANTALEJO (SG-205)	31,400
SG	3	DE CANTALEJO (SG-205) A TURÉGANO (SG-222)	16,100
SG	4	DE TURÉGANO (SG-222) A CL-601	24,140

PR	TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
CL-605 DE SEGOVIA A ZAMORA			**169,980**
SG	1	DE SEGOVIA (N-110) A SANTA MARÍA LA REAL DE NIEVA (SG-342)	27,400
SG	2	DE SANTA MARÍA LA REAL DE NIEVA (SG-342) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	24,533
AV	3	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA A MADRIGAL DE LAS ALTAS TORRES (CL-610)	30,327
AV	4	DE MADRIGAL DE LAS ALTAS TORRES (CL-610) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	11,530
SA	5	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA A CANTALAPIEDRA (SA-810)	6,380
SA	6	DE CANTALAPIEDRA (SA-810) A SA-801	8,550
SA	7	DE SA-801 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	1,110
ZA	8	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA A FUENTESAÚCO	22,170
ZA	9	DE FUENTESAÚCO A EL PIÑERO (ZA-611)	17,740
ZA	10	DE EL PIÑERO (ZA-611) A ZAMORA	20,240
CL-607 DE CL-601 A CL-605			**7,500**
SG	1	DE CL-601 A CL-605	7,500
CL-610 DE VALLADOLIDA A PEÑARANDA DE BRACAMONTE			**96,282**
VA	1	DE VALLADOLID A PUENTEDUERO (CL-600)	8,500
VA	2	DE PUENTEDUERO (CL-600) A SERRADA (VA-405)	15,800
VA	3	DE SERRADA (VA-405) A MEDINA DEL CAMPO	17,400
VA	4	DE MEDINA DEL CAMPO A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	20,529
AV	5	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	18,393
SA	6	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA A PEÑARANDA DE BRACAMONTE	15,660
CL-612 DE VILLAMARTÍNA DE CAMPOS A ZAMORA			**118,061**
PA	1	DE VILLAMARTÍN DE CAMPOS A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	21,500
VA	2	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA A MEDINA DE RIOSECO (N-601)	14,800
VA	3	DE MEDINA DE RIOSECO (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	22,036
ZA	4	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A VILLALPANDO	10,495
ZA	5	DE VILLALPANDO A CASTRONUEVO (ZA-714)	20,026
ZA	6	DE CASTRONUEVO (ZA-714) A ZAMORA	29,204
CL-613 DE PALENCIA A SAHAGÚN			**58,100**
PA	1	DE PALENCIA A PAREDES DE NAVA	16,940
PA	2	DE PAREDES DE NAVA A CISNEROS	16,360
PA	3	DE CISNEROS A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	15,300
LE	4	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA A SAHAGÚN	9,500
CL-615 DE PALENCIA A GUARDO			**92,200**
PA	1	DE PALENCIA A VILLADAVÍN	15,350
PA	2	DE VILLADAVÍN A CARRIÓN DE LOS CONDES (N-120)	21,270
PA	3	DE CARRIÓN DE LOS CONDES (N-120) A P-225	26,330
PA	4	DE P-225 A GUARDO	29,250
CL-619 DE MAGAZ A ARANDA DE DUERO			**76,400**
PA	1	DE MAGAZ A BALTANÁS (P-130)	15,300
PA	2	DE BALTANAS (P-130) A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	19,700
BU	3	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA A LA HORRA	23,200
BU	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**
BU	1	DE LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	4,700
CL-621 DE MAYORGA DE CAMPOS A HOSPITAL DE HORBIGO			**61,600**
VA	1	DE MAYORGA DE CAMPOS (N-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN	8,600
LE	2	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A VILLAMAÑÁN (N-630)	22,500
LE	3	DE VILLAMAÑAN (N-630) A SANTA MARÍA DEL PÁRAMO	14,880
LE	4	DE SANTA MARÍA DEL PÁRAMO A HOSPITAL DE ÓRBIGO	15,620

PR	TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
CL-622 DE RIBASECA A LA BAÑEZA			**41,700**
LE	1	DE RIBASECA (N-630) A SANTA MARÍA DEL PÁRAMO (CL-621)	27,400
LE	2	DE SANTA MARÍA DEL PÁRAMO (CL-621) A LA BAÑEZA	14,300
CL-623 DE SAN ANDRÉS DEL RABANEDO A LA MAGDALENA			**27,000**
LE	1	DE SAN ANDRÉS DEL RABANEDO A LA MAGDALENA (CL-626)	27,000
CL-624 DE PUENTE DE VILLARENTE A BOÑAR			**37,400**
LE	1	DE PUENTE DE VILLARENTE (N-601) A DEVESA	19,000
LE	2	DE DEVESA A BOÑAR	18,400
CL-626 DE LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS A AGUILAR DE CAMPO			**238,100**
LE	1	DE LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS A PIEDRAFITA DE BABIA (LE-495)	23,700
LE	2	DE PIEDRAFITA DE BABIA (LE-495) A PUENTE ORUGO (LE-481)	17,200
LE	3	DE PUENTE ORUGO (LE-481) A LE-473	15,300
LE	4	DE LE-473 A OTERO DE LAS DUEÑAS (CL-623)	27,620
LE	5	DE OTERO DE LAS DUEÑAS (CL-623) A ROBLES DE LA VALCUEVA	23,480
LE	6	DE ROBLES DE LA VALCUEVA A LA VEGA DE BOÑAR (CL-624)	16,700
LE	7	LA VEGA DE BOÑAR (CL-624) - CISTIERNA (N-621)	22,600
LE	8	DE CISTIERNA (N-621) A LIMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	22,980
PA	9	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN A P-214	16,420
PA	10	DE P-214 A CERVERA DE PISUERGA	27,280
PA	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**
PA	1	DE CERVERA DE PISUERGA A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA	29,900
CL-628 DE MEDINA DE POMAR A VILLARCAYO			**7,700**
BU	1	DE MEDINA DE POMAR A VILLARCAYO	7,700
CL-629 DE N-623 A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO			**94,398**
BU	1	DE N-623 A BU-502	20,223
BU	2	DE BU-502 A N-232	26,700
BU	3	DE N-232 A N-629	19,700
BU	4	DE N-629 A BU-554	18,200
BU	5	DE BU-554 A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	9,575
CL-630 DE N-623 A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA			**2,800**
BU	1	DE N-623 A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA	2,800
CL-631 DE PONFERRADA A VILLABLINO			**60,900**
LE	1	DE PONFERRADA A CUBILLOS DEL SIL	5,300
LE	2	DE CUBILLOS DEL SIL A TORENO	13,000
LE	3	DE TORENO A PÁRAMO DEL SIL (LE-711)	16,600
LE	4	DE PÁRAMO DEL SIL (LE-711) A VILLABLINO (CL-626)	26,000
CL-632 DE BRIVIESCA A CORNUDILLA			**20,100**
BU	1	DE BRIVIESCA A CORNUDILLA	20,100
CL-633 DE N-627 A CORNUDILLA			**37,400**
BU	1	DE N-627 A MASA (N-623)	6,500
BU	2	DE MASA (N-623) A CORNUDILLA (N-232)	30,900
CL-635 DE BURÓN (N-625) A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS			**21,500**
LE	1	DE BURON (N-625) A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS	21,500
TOTAL KMS. RED BÁSICA			**2.582,939**

Tramos de la Red Complementaria Preferente

Ávila

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
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	**1 DE ÁVILA, (N-501), A AV-105**	**52,264**
1	DE ÁVILA, (N-501), A MUÑICO (AV-114)	28,618
2	DE MUÑICO (AV-114) A AV-105	23,646
AV-502	**DE NAVALPERAL DE PINARES 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)**	**6,913**
1	DE CEBREROS (AV-502) A EL TIEMBLO (N-403)	6,913
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**	**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) A ARÉVALO (CL-601)**	**44,915**
1	DE ÁVILA (N-501) A HERNANSANCHO (CL-507)	21,102
2	DE HERNANSANCHO (CL-507) A ARÉVALO (POLÍGONO INDUSTRIAL (CL-605)	23,813
AV-900	**DE ÁVILA (N-403) A BURGOHONDO (AV-902)**	**34,102**
1	DE ÁVILA (N-403) A CARRETERA A RIOFRÍO	9,383
2	DE CARRETERA A RIOFRÍO A NAVALMORAL DE LA SIERRA (AV-905)	18,004
3	DE NAVALMORAL DE LA SIERRA (AV-905) A BURGOHONDO (AV-902)	6,715
AV-902	**1 DE BURGOHONDO (AV-900) A (N-403)**	**20,709**
1	DE BURGOHONDO (AV-900) A (N-403)	20,709
AV-904	**1 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 (N-403)**	**46,900**
1	DE VENTA DEL OBISPO (N-502) A AV-903	21,312
2	DE AV-903 A NAVALMORAL DE LA SIERRA (AV-900)	14,588
3	DE NAVALMORAL DE LA SIERRA (AV-900) A EL BARRACO (N-403)	11,000
AV-922	**DE MOMBELTRÁN (N-502) A LÍMITE C.A. CASTILLA LA MANCHA**	**35,750**
1	DE MOMBELTRÁN (N-502) A AV-913	11,866
2	DE AV-913 A CL-501	20,803
3	DE CL-501 A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	3,081
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

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
AV-925	**DE RAMACASTAÑAS (N-502) A ARENAS DE SAN PEDRO (AV-924)**	**4,614**
1	DE RAMACASTAÑAS (N-502) A ARENAS DE SAN PEDRO (AV-924)	4,614
AV-941	**DE VENTA DE LA RASQUILLA A EL BARCO DE ÁVILA (N-110)**	**52,104**
1	DE VENTA RASQUILLA (N-502) A HOYOS DEL ESPINO	16,500
2	DE HOYOS DEL ESPINO) A EL BARCO DE ÁVILA (N-110)	35,604
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		**429,465**

Burgos

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
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 N-I A LÍMITE PROVINCIA DE VALLADOLID**	**40,200**
1	DE N-I A LA HORRA (CL-619)	21,500
2	DE LA HORRA (CL-619) 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 MELGAR DE FERNAMENTAL (N-120) A A-62**	**31,300**
1	DE MELGAR DE FERNAMENTAL (N-120) A CASTROJERIZ	15,600
2	DE CASTROJERIZ A 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 ESTEPAR (N-620)**	**12,100**
1	DE VILLANUEVA DE ARGAÑO (N-120) A ESTEPAR (N-620)	12,100
BU-525	**DE N-I A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO**	**11,800**
1	DE N-I A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	11,800
BU-526	**DE BERCEDO (CL-629) A SONCILLO (N-232)**	**37,620**
1	DE BERCEDO (CL-629) A BU-562	17,460
2	DE BU-562 A SONCILLO (N-232)	20,160
BU-530	**DE TRESPADERNE A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO**	**23,400**
1	DE TRESPADERNE A BU-532	14,700
2	DE BU-532 A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	8,700
BU-535	**DE MIRANDA DE EBRO (N-I) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO**	**3,050**
1	DE MIRANDA DE EBRO (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 (BU-530) A LÍMITE C.A. PAÍS VASCO**	**44,500**
1	DE TRESPADERNE (BU-530) A BU-551	15,700
2	DE BU-551 A BU-552	11,100
3	DE BU-552 A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	17,700

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
BU-551	**DE BU-550 A MEDINA DE POMAR**	**18,800**
1	DE BU-550 A MEDINA DE POMAR	18,800
BU-552	**DE BERBERANA A EL RIBERO (N-629)**	**42,100**
1	DE BERBERANA A BU-550	15,600
2	DE BU-550 A EL RIBERO (N-629)	26,500
BU-554	**DE CL-629 A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO**	**12,100**
1	DE 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 VILLALONQUÉJAR DESDE LA A-231**	**2,300**
1	ACCESO AL POL. IND. DE VILLALONQUÉJAR DESDE LA A-231	2,300
BU-622	**DE BURGOS A N-627**	**25,888**
1	DE BURGOS A N-627	25,888
BU-627	**DE VILLANUEVA DE ARGAÑO (N-120) A LÍMITE PROVINCIA DE PALENCIA**	**43,610**
1	DE VILLANUEVA DE ARGAÑO (N-120) A VILLADIEGO (BU-640)	18,000
2	DE VILLADIEGO (BU-640) A SOTRESGUDO (BU-610)	15,000
3	DE SOTRESGUDO (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 (N-I) A BELORADO**	**21,600**
1	DE BRIVIESCA (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 C.A. PAÍS VASCO**	**14,600**
1	DE LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO (PUERTO DE VITORIA) A CL-127	7,200
2	DE 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 C.A. DE LA RIOJA**	**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 BU-825**	**51,200**
1	DE IBEAS DE JUARROS (N-120) A BU-813	19,800
2	DE BU-813 A PINEDA DE LA SIERRA	14,700
3	DE PINEDA DE LA SIERRA A BU-825	16,700
BU-825	**DE SALAS DE LOS INFANTES (N-234) A LÍMITE C.A. DE LA RIOJA**	**28,300**
1	DE SALAS DE LOS INFANTES (N-234) A BU-820	17,300
2	DE BU-820 A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA	11,000

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
BU-901	**DE CUEVAS DE SAN CLEMENTE (N-234) A STO. DOMINGO DE SILOS (BU-910)**	**29,300**
1	DE CUEVAS DE SAN CLEMENTE (N-234) A COVARRUBIAS	11,800
2	DE COVARRUBIAS A STO. DOMINGO DE SILOS (BU-910)	17,500
BU-904	**DE LERMA (A-1) A COVARRUBIAS**	**21,800**
1	DE LERMA (A-1) A COVARRUBIAS	21,800
BU-910	**DE ARANDA DE DUERO A HACINAS (N-234)**	**56,400**
1	DE ARANDA DE DUERO A CALERUEGA	24,100
2	DE CALERUEGA A SANTO DOMINGO DE SILOS (BU-900)	18,860
3	DE SANTO DOMINGO DE SILOS (BU-900) A HACINAS (N-234)	13,440
BU-925	**DE ARANDA DE DUERO A LA GALLEGA (N-234)**	**52,900**
1	DE ARANDA DE DUERO A PEÑARANDA DE DUERO (BU-923)	18,700
2	DE PEÑARANDA DE DUERO (BU-923) A HUERTA DEL REY (BU-921)	22,400
3	DE HUERTA DEL REY (BU-921) A LA GALLEGA (N-234)	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**

León

TRAMO	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
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
LE-125	**DE LA BAÑEZA A LÍMITE PROVINCIA DE ZAMORA**	**35,400**
1	DE LA BAÑEZA (N-VI) A LE-133	21,400
2	DE LE-133 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	14,000
LE-126	**DE CASTROCONTRIGO (LE-125) A LÍMITE C.A. DE GALICIA**	**66,100**
1	DE CASTROCONTRIGO (LE-125) A TRUCHAS	27,400
2	TRUCHAS - ENCINEDO	20,430
3	DE ENCINEDO A LÍMITE DE C.A. DE GALICIA	18,270
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 (N-625) A ALMANZA**	**15,400**
1	DE SAHECHORES (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 LA BAÑEZA (N-VI) A LA MAGDALENA (CL-626)**	**60,200**
1	DE LA BAÑEZA (N-VI) A HOSPITAL DE ÓRBIGO (N-120)	17,400
2	DE HOSPITAL DE ORBIGO (N-120) A VILLANUEVA DE CARRIZO (LE-441)	17,000
3	DE VILLANUEVA DE CARRIZO (LE-441) A LA MAGDALENA (CL-626)	25,800

TRAMO	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
LE-440	**DE MONTEJOS DEL CAMINO (LE-441) A N-120**	**3,600**
1	DE MONTEJOS DEL CAMINO (LE-441) A N-120	3,600
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 LE-460	17,700
3	DE LE-460 A RIELLO (LE-493)	9,400
LE-460	**DE TORRE DEL BIERZO A CL-623**	**65,600**
1	DE TORRE DEL BIERZO A TREMOR DE ARRIBA	20,000
2	DE TREMOR DE ARRIBA A LA GARANDILLA (LE-451)	26,900
3	DE LA GARANDILLA (LE-451) A CL-623	18,700
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 MATALLANA DE VALMADRIGAL (N-601) A VALENCIA DE DON JUAN**	**17,300**
1	DE MATALLANA DE VALMADRIGAL (N-601) A VALENCIA DE DON JUAN	17,300
LE-711	**DE PONFERRADA A CL-631**	**45,900**
1	DE PONFERRADA A FABERO	27,400
2	DE FABERO A CL-631	18,500
LE-713	**DE FUENTES NUEVAS (N-VI) A VILLAFRANCA DEL BIERZO**	**15,300**
1	DE FUENTES NUEVAS (N-VI) A CACABELOS	9,200
2	DE CACABELOS A VILLAFRANCA 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		**744,100**

Palencia

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
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 TORQUEMADA**	**12,800**
1	DE BALTANÁS (CL-619) A TORQUEMADA	12,800
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 CAMPOO 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 CL-626 A HERRERA DE PISUERGA**	**35,000**
1	DE CL-626 A OLMOS DE OJEDA (P-222)	18,800
2	DE OLMOS DE OJEDA (P-222) A HERRERA DE PISUERGA	16,200
P-230	**DE HERRERA DE PISUERGA (P-227) A P-225**	**30,360**
1	DE HERRERA DE PISUERGA (P-227) A SOTOBAÑADO	8,900
2	DE SOTOBAÑADO A P-225	21,460
P-235	**DE SALDAÑA (CL-615) A N-120**	**19,670**
1	DE SALDAÑA (CL-615) A N-120	19,670
P-405	**DE PALENCIA A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS**	**35,480**
1	DE PALENCIA A P-411	13,156
2	DE P-411 A ASTUDILLO P-431	15,544
3	DE ASTUDILLO P-431 A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	6,780
P-412	**DE TORQUEMADA A ASTUDILLO (P-405)**	**19,965**
1	DE TORQUEMADA A ASTUDILLO (P-405)	19,965
P-431	**DE FRÓMISTA (N-611) A ASTUDILLO (P-405)**	**13,200**
1	DE FRÓMISTA (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 N-611**	**5,967**
1	DE PALENCIA A N-611	5,967
P-901	**DE PALENCIA A VILLERÍAS DE CAMPOS (CL-602)**	**32,100**
1	DE PALENCIA A P-903	15,100
2	DE P-903 A VILLERÍAS DE CAMPOS (CL-602)	17,000
P-905	**DE N-120 A LÍMITE PROVINCIA DE VALLADOLID**	**25,485**
1	DE N-120 A VILLADA	13,350
2	DE VILLADA A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	12,135
P-922	**DE VILLERÍAS DE CAMPOS A VILLARRAMIEL**	**13,605**
1	DE VILLERÍAS DE CAMPOS A VILLARRAMIEL	13,605

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
P-953	**DE LA VENTA (CL-615) A VILLARRAMIEL (N-610)**	**31,330**
1	DE LA VENTA (CL-615) A BECERRIL DE CAMPOS (CL-613)	6,810
2	DE BECERRIL DE CAMPOS (CL-613) A FUENTES DE NAVA	12,695
3	DE FUENTES DE NAVA A VILLARRAMIEL (N-610)	11,825
P-972	**DE VILLADA (CL-613) A CERVATOS DE LA CUEZA (N-120)**	**15,210**
1	DE VILLADA (CL-613) A CERVATOS DE LA CUEZA (N-120)	15,210
P-980	**DE N-120 A N-611**	**18,700**
1	D N-120 A N-611	18,700
P-990	**DE LA VENTA (CL-615) A MONZÓN DE CAMPOS**	**5,933**
1	DE LA VENTA (CL-615) A MONZÓN DE CAMPOS	5,933
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		**398,005**

Salamanca

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
SA-100	**DE N-630 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA**	**5,505**
1	DE N-630 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	5,505
SA-102	**DE SORIHUELA (N-630) A LÍMITE PROVINCIA DE ÁVILA**	**22,200**
1	DE SORIHUELA (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 PROVINCIA DE ÁVILA**	**23,005**
1	DE PEÑARANDA DE BRACAMONTE (N-501) A MACOTERA (SA-113)	10,105
2	DE MACOTERA (SA-113) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	12,900
SA-114	**DE PEÑARANDA DE BRACAMONTE A N-630**	**44,105**
1	DE PEÑARANDA DE BRACAMONTE A ALBA DE TORMES (CL-510)	27,710
2	DE ALBA DE TORMES (CL-510) A N-630	16,395
SA-201	**DE TAMAMES (SA-215) A LÍMITE C.A. DE EXTREMADURA**	**37,375**
1	DE TAMAMES (SA-215) A EL CABACO (SA-220)	11,200
2	DE EL CABACO (SA-220) A LA ALBERCA	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 (SA-205) A TAMAMES**	**24,755**
1	DE VECINOS (SA-205) A TAMAMES	24,755
SA-215	**DE LA FUENTE DE SAN ESTEBAN (N-620) A SA-220**	**32,420**
1	DE LA FUENTE DE SAN ESTEBAN (N-620) A TAMAMES (SA-201)	19,850
2	DE TAMAMES (SA-201) A SA-220	12,570
SA-220	**DE BÉJAR (N-630) A CIUDAD RODRIGO**	**94,190**
1	DE BÉJAR (N-630) A CRISTOBAL (SA-214)	19,800
2	DE CRISTOBAL (SA-214) A SA-225	12,800
3	DE SA-225 A SA-215	17,150
4	DE SA-215 A MORASVERDES	20,775
5	DE MORASVERDES A CIUDAD RODRIGO	23,665

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
SA-225	**DE SA-220 A LÍMITE DE C.A. DE EXTREMADURA**	**21,595**
1	DE SA-220 A LÍMITE DE C.A. DE EXTREMADURA	21,595
SA-300	**DE SALAMANCA A LEDESMA (SA-305)**	**30,315**
1	DE SALAMANCA A VILLAMAYOR	4,280
2	DE VILLAMAYOR A LEDESMA (SA-305)	26,035
SA-305	**DE LA FUENTE DE SAN ESTEBAN (SA-315) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA**	**51,760**
1	DE LA FUENTE DE SAN ESTEBAN (SA-315) A SANDO	23,900
2	DE SANDO A 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 N-620 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA**	**66,305**
1	DE N-620 A VITIGUDINO (CL-517)	30,150
2	DE VITIGUDINO (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
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 (SA-601)	11,675
2	DE LA VELLÉS (SA-601) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	13,770
SA-810	**DE ENCINAS DE ABAJO (N-501) A CANTALAPIEDRA**	**31,145**
1	DE ENCINAS DE ABAJO (N-501) A SA-801	18,470
2	DE SA-801 A CANTALAPIEDRA	12,675
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		**611,380**

Segovia

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
SG-145	**DE AYLLÓN (N-110) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA**	**21,447**
1	DE AYLLÓN (N-110) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	21,447
SG-205	**DE CEREZO DE ABAJO (N-I) A CUÉLLAR (CL-601)**	**65,314**
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 CUÉLLAR (CL-601)	16,814
SG-222	**DE TURÉGANO (CL-603) A NAVALMANZANO (CL-601)**	**24,683**
1	DE TURÉGANO (CL-603) A AGUILAFUENTE	12,400
2	DE AGUILAFUENTE A NAVALMANZANO (CL-601)	12,283
SG-223	**LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A CUÉLLAR (CL-601)**	**7,700**
1	LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID A CUÉLLAR (CL-601)	7,700
SG-232	**DE BOCEGUILLAS (N-I) A SG-205**	**22,127**
1	DE BOCEGUILLAS (N-I) A SEPÚLVEDA (SG-241)	10,500
2	DE SEPÚLVEDA (SG-241) A SG-205	11,627

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
SG-234	**DE CASTILLEJO DE MESLEÓN A SG-232**	**6,398**
1	DE CASTILLEJO DE MESLEÓN A SG-232	6,398
SG-332	**DE NAVALMANZANO (CL-601) A NAVAS DE ORO (SG-342)**	**15,788**
1	DE NAVALMANZANO (CL-601) A NAVAS DE ORO (SG-342)	15,788
SG-342	**DE CUÉLLAR (CL-601) A SANTA MARÍA LA REAL DE NIEVA (CL-605)**	**43,035**
1	DE CUÉLLAR (CL-601) A SG-333	10,000
2	DE SG-333 A NAVAS DE ORO	15,000
3	DE NAVAS DE ORO A SANTA MARÍA LA REAL DE NIEVA (CL-605)	18,035
SG-343	**DE NAVA DE LA ASUNCIÓN (SG-342) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID**	**17,186**
1	DE NAVA DE LA ASUNCIÓN (SG-342) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	17,186
SG-945	**DE AYLLÓN (N-110) A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS**	**29,777**
1	DE AYLLÓN (N-110) A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	29,777
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE		**253,455**

Soria

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
SO-100	**DE N-111 A BERLANGA DE DUERO (SO-152)**	**46,003**
1	DE 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 N-II A SO-160**	**62,613**
1	DE N-II A BARAHONA (CL-101)	28,396
2	DE BARAHONA A LA RIBA DE ESCALOTE	16,898
3	DE LA RIBA DE ESCALOTE A SO-160	17,319
SO-135	**DE RETORTILLO DE SORIA (SO-160) A LÍMITE 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
SO-340	**DE ALMENAR DE SORIA (N-122) A MONTEAGUDO DE LAS VICARÍAS**	**38,050**
1	DE ALMENAR DE SORIA (N-122) A GÓMARA (CL-101)	7,580
2	DE GÓMARA (CL-101) 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**	**8,100**
1	DE MATALEBRERAS (N-122) A ÓLVEGA	8,100
SO-615	**DE GARRAY (N-111) A LÍMITE DE C.A. 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

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
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 N-111 A MOLINOS DE DUERO		**37,920**
1	DE 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 EL 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		**413,259**

Valladolid

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
VA-103 DE N-620 A ESGUEVILLAS DE ESGUEVA (VA-140)		**13,500**
1	DE N-620 A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	8,300
2	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA A ESGUEVILLAS DE ESGUEVA (VA-140)	5,200
VA-113 DE VALLADOLID A N-620		**12,125**
1	DE VALLADOLID A N-620	12,125
VA-130 DE N-122 A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS		**1,400**
1	DE N-122 A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	1,400
VA-140 DE VALLADOLID A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		**53,400**
1	DE VALLADOLID A VA-103	30,250
2	DE VA-103 A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA	23,150
VA-223 DE PEÑAFIEL A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA		**20,600**
1	DE PEÑAFIEL A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA	20,600
VA-301 DE ARRABAL DE PORTILLO (CL-601) A MOJADOS (N-601)		**7,300**
1	DE ARRABAL DE PORTILLO (CL-601) A MOJADOS (N-601)	7,300
VA-343 DE N-601 A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA		**2,284**
1	DE 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 (A-6)		**16,535**
1	DE OLMEDO (CL-112) A ATAQUINES (A-6I)	16,535
VA-505 DE MEDINA DE RIOSECO A VILLARDEFRADES (A-6)		**25,075**
1	DE MEDINA DE RIOSECO A VILLARDEFRADES (A-6)	25,075

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
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 (514) A CASTROMONTE (VA-510)	14,400
3	DE CASTROMONTE (VA-510) A MEDINA DE RIOSECO (N-601)	12,500
VA-602	**DE N-620 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA**	**6,316**
1	DE 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 (A-6) A ALAEJOS (N-620)**	**41,601**
1	DE ATAQUINES (A-6) A FUENTE EL SOL (CL-610)	10,417
2	DE FUENTE EL SOL (CL-610) A CASTREJÓN (VA-800)	22,106
3	DE CASTREJÓN (VA-800) 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		**376,182**

Zamora

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
ZA-100	**DE SANTOVENIA (N-630) A TÁBARA (N-631)**	**36,712**
1	DE SANTOVENIA (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 N-631**	**10,300**
1	DE CAMARZANA DE TERA (N-525) A 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 (N-525)**	**33,500**
1	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN A ESPADEÑO	14,700
1	DE ESPADEÑO A PALACIOS DE SANABRIA (N-525)	18,800
ZA-302	**DE EL CUBO DE LA TIERRA DEL VINO (N-630) A BERMILLO DE SAYAGO (CL-527)**	**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 BERMILLO DE SAYAGO (CL-527)	12,662
ZA-305	**DE N-630 A LÍMITE PROVINCIA DE SALAMANCA**	**41,765**
1	DE N-630 A PEÑAUSENDE (ZA-302)	24,100
3	DE PEÑAUSENDE (ZA-302) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA	17,665
ZA-311	**DE MORALINA A 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

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
ZA-315 DE CL-527 A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA		**6,500**
1	DE 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 MORALINA (ZA-311)	17,000
2	DE MORALINA (ZA-311) A LA FRONTERA CON PORTUGAL	11,885
ZA-325 DE ZA-305 A POLÍGONO DE LOS LLANOS (ZA-330)		**1,800**
1	DE ZA-305 A POLÍGONO DE LOS LLANOS (ZA-330)	1,800
ZA-330 DE CL-527 A PUEBLICA DE CAMPEÁN (ZA-306)		**9,200**
1	DE CL-527 A PUEBLICA DE CAMPEÁN (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 FUENTESAÚCO (CL-605)	19,000
2	DE FUENTESAÚCO (CL-605) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	19,600
ZA-605 DE TORO (CL-602) A LÍMITE DE PROVINCIA DE SALAMANCA		**37,600**
1	DE TORO (CL-602) A LA BÓVEDA DE TORO (ZA-604)	19,200
2	DE LA BÓVEDA DE TORO (ZA-604) 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 N-122 A CL-612		**9,900**
1	DE N-122 A CL-612	9,900
ZA-715 DE VILLALPANDO (A-6) A VILLAFÁFILA		**15,700**
1	DE VILLALPANDO (A-6) A VILLAFÁFILA	15,700
ZA-912 DE N-631 A ALCAÑICES (N-122)		**41,700**
1	DE N-631 A SAN PEDRO DE LAS HERRERÍAS	18,815
2	DE SAN PEDRO DE LAS HERRERÍAS A ALCAÑICES (N-122)	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**

Tramos de la Red Complementaria Local

Ávila

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
AV-104	**DE PIEDRAHÍTA (AV-102) A L.P. SALAMANCA**	**9,697**
1	DE PIEDRAHÍTA (AV-102) A L.P. SALAMANCA	9,697
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 SANCHIDRIÁN (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)**	**8,557**
1	DE CEBREROS (AV-502) A N-403 (PRESA DE BURGUILLO)	8,557
AV-561	**DE HOYO DE PINARES (AV-502) A LÍMITE DE C.A. DE MADRID**	**11,738**
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**	**6,851**
1	DE BURGOHONDO A AV-905	6,851
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

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
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		**328,325**

Burgos

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
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 N-I A VILLAFRUELA		**16,200**
1	DE N-I A VILLAFRUELA	16,200
BU-121 DE BERLANGAS DE ROA A N-122		**7,300**
1	DE BERLANGAS DE ROA A 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 BU-122 A N-122		**5,600**
1	DE BU-122 A N-122	5,600
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 N-622 A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA		**4,300**
1	DE 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 N-122 A LÍMITE DE PROVINCIA DE SEGOVIA		**7,100**
1	DE 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

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
BU-503	**DE SOTOPALACIOS (N-623) A CL-629**	**9,510**
1	DE SOTOPALACIOS (N-623) A CL-629	9,510
BU-504	**DE BU-530 A CALZADA DE BUREBA (N-I)**	**27,900**
1	DE BU-530 A CALZADA DE BUREBA (N-I)	27,900
BU-514	**DE N-623 A COVANERA (N-623) POR SEDANO**	**16,200**
1	DE N-623 A COVANERA (N-623) 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 SAN PANTALEÓN DE LOSA (BU-550) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO**	**5,200**
1	DE SAN PANTALEÓN DE LOSA (BU-550) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	5,200
BU-555	**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
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 N-623 A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA**	**4,400**
1	DE 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 VILLADIEGO (BU-627)	24,300
2	DE VILLADIEGO (BU-627) A BU-610	8,500
3	DE BU-610 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 N-623 A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA**	**1,200**
1	DE N-623 A LÍMITE DE C.A. DE CANTABRIA	1,200
BU-621	**DE VILLADIEGO (BU-601) A QUINTANAS DE VALDELUCIO (N-627)**	**31,900**
1	DE VILLADIEGO (BU-601) A QUINTANAS DE VALDELUCIO (N-627)	31,900
BU-640	**DE N-120 A VILLADIEGO (BU-627)**	**15,200**
1	DE N-120 A VILLADIEGO (BU-627)	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

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
BU-702	**DE N-I A VILLAESCUSA LA SOMBRÍA**	**6,300**
1	DE 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-704	**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**
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 TREVIÑO (CL-127) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO**	**8,400**
1	DE TREVIÑO (CL-127) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	8,400
BU-744	**DE CUCHO (CL-127) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO**	**3,800**
1	DE CUCHO (CL-127) A LÍMITE DE C.A. DEL PAÍS VASCO	3,800
BU-812	**DE BU-811 A VILLAGALIJO (BU-811)**	**2,400**
1	DE BU-811 A VILLAGALIJO (BU-811)	2,400
BU-813	**DE BU-820 A PRADOLUENGO (BU-811)**	**13,600**
1	DE BU-820 A PRADOLUENGO (BU-811)	13,600
BU-814	**DE N-120 (p.k. 67,900) A BU-811 (p.k. 7,700)**	**3,700**
1	DE N-120 (p.k. 67,900) A 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 (A-1) A BU-901**	**24,400**
1	DE LERMA (A-1) 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 N-I A QUEMADA (BU-925)**	**11,800**
1	DE N-I A QUEMADA (BU-925)	11,800
BU-920	**DE GUMIEL 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 BU-910 A HUERTA DEL REY (BU-925)**	**12,300**
1	DE 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 N-I A SANTA CRUZ DE LA SALCEDA (BU-930)**	**8,800**
1	DE N-I A SANTA CRUZ DE LA SALCEDA (BU-930)	8,800
BU-934	**DE BU-925 A LÍMITE DE PROVINCIA DE SORIA**	**10,500**
1	DE BU-925 A LÍMITE DE PROVINCIA DE SORIA	10,500
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL		**701,490**

León

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
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 LE-125**	**31,750**
1	DE ASTORGA (N-VI) A DESTRIANA	16,800
2	DE DESTRIANA A 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 (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,(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 LE-215**	**29,200**
1	DE PUENTE ALMUHEY (CL-626) A RIAÑO	22,900
2	DE RIAÑO - LE-215	6,300
LE-315	**DE ROBLES DE LA VALCUEVA (CL-626) A LÍMITE C.A. DE ASTURIAS**	**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**	**45,800**
1	DE DEVESA (N-621) A LA VECILLA	17,000
2	DE LA VECILLA A LÍMITE DE C.A. DE ASTURIAS	28,800
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**
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 ESTACIÓN DE VILLADANGOS A SANTA MARÍA DEL PÁRAMO	19,800
3	DE SANTA MARÍA DEL PÁRAMO A VALCABADO (N-VI)	16,900

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
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 DE ACCESO A LA A-6 DESDE LA LE-460		**5,700**
1	DE 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 CL-626		**2,600**
1	DE VEGA DE VIEJOS A 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-511 DE N-630 A VILLAORNATE (LE-510)		**3,787**
1	DE N-630 A VILLAORNATE (LE-510)	3,787
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**
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		**566,837**

Palencia

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
P-101 DE P-110 A CUBILLAS DE CERRATO		**10,100**
1	DE 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 P-102 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		**36,300**
1	DE P-102 A CEVICO DE LA TORRE	10,100
2	DE CEVICO DE LA TORRE A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	26,200

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
P-113	**DE CASTRILLO DE DON JUAN (P-410) A CL-619**	**7,100**
1	DE CASTRILLO DE DON JUAN (P-410) A 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 N-620 A VALLE DE CERRATO**	**14,600**
1	DE 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 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	DE TABANERA DE CERRATO A N-620	12,100
P-141	**DE BALTANÁS A ESPINOSA DE CERRATO**	**26,400**
1	DE BALTANÁS A ESPINOSA DE CERRATO	26,400
P-143	**DE P-141 A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS**	**13,400**
1	DE P-141 A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS	13,400
P-210	**DE CERVERA DE PISUERGA (CL-627) A VELILLA DE RÍO CARRIÓN**	**54,000**
1	DE CERVERA DE PISUERGA (CL-627) A TRIOLLO (P-216)	21,500
2	DE TRIOLLO (P-216) A VELILLA DE RÍO CARRIÓN	32,500
P-211	**DE P-210 A RESOBA**	**4,700**
1	DE P-210 A RESOBA	4,700
P-212	**DE P-210 A REBANAL DE LAS LLANTAS**	**3,900**
1	DE P-210 A REBANAL DE LAS LLANTAS	3,900
P-213	**DE SALINAS DE PISUERGA (CL-626) A CL-626**	**5,900**
1	DE SALINAS DE PISUERGA (CL-626) A CL-626	5,900
P-214	**DE P-225 A CL-626**	**10,300**
1	DE P-225 A 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 P-210 A CARDAÑO DE ARRIBA**	**4,800**
1	DE P-210 A CARDAÑO DE ARRIBA	4,800
P-222	**DE OLMOS DE OJEDA 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 N-611 A SOTOBAÑADO (P-230)**	**16,700**
1	DE 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

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
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 P-240**	**15,100**
1	DE CARRIÓN DE LOS CONDES A P-240	15,100
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 P-242 A VILLAMARCO**	**2,500**
1	DE P-242 A VILLAMARCO	2,500
P-244	**DE N-120 A VILLASARRACINO**	**7,400**
1	DE 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 P-431 A LÍMITE DE PROVINCIA DE BURGOS**	**11,700**
1	DE 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 P-405 A TORQUEMADA (P-412)**	**15,700**
1	DE P-405 A TORQUEMADA (P-412)	15,700
P-413	**DE QUINTANA DEL PUENTE (N-620) A P-412**	**5,100**
1	DE QUINTANA DEL PUENTE (N-620) A P-412	5,100
P-420	**DE AMUSCO (N-611) A P-430**	**5,600**
1	DE AMUSCO (N-611) A 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 P-901 A DUEÑAS (N-620)**	**13,300**
1	DE 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 P-922 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID**	**7,600**
1	DE 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

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
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	**1 DE FRECHILLA A P-953**	**6,100**
1	DE FRECHILLA A P-953	6,100
P-934	**DE GUAZA DE CAMPOS A BOADILLA DE RIOSECO (P-905)**	**10,300**
1	DE GUAZA DE CAMPOS A BOADILLA DE RIOSECO (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 P-953**	**5,300**
1	DE CASTROMOCHO (N-610) A 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 P-953**	**6,400**
1	DE FRECHILLA (P-924) A 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 N-610 A GRIJOTA**	**4,000**
1	DE N-610 A GRIJOTA	4,000
P-960	**DE VILLADAVÍN (CL-615) A CL-613**	**10,400**
1	DE VILLADAVÍN (CL-615) A CL-613	10,400
P-961	**DE PAREDES DE NAVA (CL-613) A CL-615**	**11,100**
1	DE PAREDES DE NAVA (CL-613) A CL-615	11,100
P-963	**DE CL-615 A CERVATOS DE LA CUEZA (N-120)**	**15,800**
1	DE 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 SANTILLANA DE CAMPOS (N-611)**	**24,000**
1	DE VILLOLDO (CL-615) A SANTILLANA DE CAMPOS (N-611)	24,000
P-983	**DE AMUSCO (N-611) A VILLOLDO**	**14,000**
1	DE AMUSCO (N-611) A VILLOLDO	14,000
P-984	**DE N-611 A SAN CEBRIÁN DE CAMPOS**	**9,900**
1	DE N-611 A SAN CEBRIÁN DE CAMPOS	9,900
P-991	**DE N-611 A CL-615**	**6,300**
1	DE N-611 A CL-615	6,300
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL		**779,600**

Salamanca

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
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 (SA-105) A ANAYA DE ALBA (CL-510)		**22,675**
1	DE MACOTERA (SA-105) A ANAYA DE ALBA (CL-510)	22,675
SA-200 DE N-620 A LA FRONTERA CON PORTUGAL		**33,170**
1	DE N-620 A LA FRONTERA CON PORTUGAL	33,170
SA-203 DE SA-201 A LA PEÑA DE FRANCIA		**12,010**
1	DE SA-201 A LA PEÑA DE FRANCIA	12,010
SA-211 DE N-620 A VECINOS		**14,930**
1	DE N-620 A VECINOS	14,930
SA-214 DE GUIJUELO (N-630) A CRISTÓBAL (SA-220)		**22,215**
1	DE GUIJUELO(N-630) A CRISTÓBAL (SA-220)	22,215
SA-302 DE LEDESMA (SA-305) A SA-315		**37,580**
1	DE LEDESMA (SA-305) A MONLERAS	21,700
2	MONLERAS - SA-315	15,880
SA-306 DE SA-311 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		**3,340**
1	DE 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 (SA-315) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		**7,755**
1	DE TRABANCA (SA-315) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	7,755
SA-320 DE VITIGUDINO (CL-517) A MIEZA		**27,955**
1	DE VITIGUDINO (CL-517) A MIEZA	27,955
SA-325 DE LA FUENTE DE SAN ESTEBAN (SA-315) A CERRALBO (CL-517)		**37,435**
1	DE LA FUENTE DE SAN ESTEBAN (SA-315) A CERRALBO (CL-517)	37,435
SA-330 DE LUMBRALES (CL-517) A VILVESTRE		**32,300**
1	DE LUMBRALES (CL-517) A VILVESTRE	32,300
SA-601 DE PEDROSILLO EL RALO (N-620) A N-630		**15,325**
1	DE PEDROSILLO EL RALO (N-620) A N-630	15,325
SA-800 DE CANTALAPIEDRA (CL-605) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID		**6,530**
1	DE CANTALAPIEDRA (CL-605) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	6,530
SA-801 DE PEÑARANDA DE BRACAMONTE A CL-605		**27,575**
1	DE PEÑARANDA DE BRACAMONTE A 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**

Segovia

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
SG-112	**DE RIAZA (N-110) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA**	**13,298**
1	DE RIAZA (N-110) A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	13,298
SG-114	**DE SG-112 A CENTRO INVERNAL DE LA PINILLA**	**5,647**
1	DE SG-112 A CENTRO INVERNAL DE LA PINILLA	5,647
SG-115	**DE CEREZO DE ARRIBA A LA PINILLA**	**8,281**
1	DE CEREZO DE ARRIBA A LA PINILLA	8,281
SG-203	**DE SG-223 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID**	**5,317**
1	DE SG-223 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	5,317
SG-211	**DE TABANERA LA LUENGA (CL-601) A HONTALBILLA**	**32,259**
1	DE TABANERA LA LUENGA (CL-601) A AGUILAFUENTE (SG-222)	17,700
2	DE AGUILAFUENTE (SG-222) A HONTALBILLA	14,559
SG-231	**DE CL-603 A SG-205**	**9,497**
1	DE CL-603 A SG-205	9,497
SG-241	**DE SEPÚLVEDA (SG-232) A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID**	**39,779**
1	DE SEPÚLVEDA (SG-232) A CL-603	23,600
2	DE CL-603 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	16,179
SG-313	**DE CL-605 A N-110**	**15,000**
1	DE CL-605 A N-110	15,000
SG-322	**DE N-110 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA**	**28,150**
1	DE N-110 A MUÑOPEDRO	20,400
2	DE MUÑOPEDRO A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	7,750
SG-333	**DE CL-601 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID (SG-344)**	**19,275**
1	DE CL-601 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID (SG-344)	19,275
SG-344	**DE SG-333 A REMONDO**	**0,800**
1	DE SG-333 A REMONDO	0,800
SG-351	**DE SANTIUSTE DE SAN JUAN BAUTISTA A N-601**	**7,725**
1	DE SANTIUSTE DE SAN JUAN BAUTISTA A N-601	7,725
SG-411	**DE N-601 A N-VI**	**8,648**
1	DE N-601 A N-VI	8,648
SG-413	**DE N-601 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA**	**11,096**
1	DE N-601 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	11,096
SG-500	**DE N-VI A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA**	**19,680**
1	DE N-VI A LÍMITE DE PROVINCIA DE ÁVILA	19,680
SG-612	**DE N-110 A LÍMITE DE C.A. DE MADRID**	**11,879**
1	DE N-110 A LÍMITE DE C.A. DE MADRID	11,879
SG-615	**DEL PUERTO DE NAVACERRADA (CL-601) A LÍMITE DE C.A. DE MADRID**	**6,700**
1	DEL PUERTO DE NAVACERRADA (CL-601) A LÍMITE DE C.A. DE MADRID	6,700
SG-722	**DE N-110 A SG-723**	**9,300**
1	DE N-110 A SG-723	9,300

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
SG-723	**DE N-110 A OTERO DE HERREROS (N-603)**	**8,300**
1	DE N-110 A OTERO DE HERREROS (N-603)	8,300
SG-724	**DE SEGOVIA A N-110**	**9,600**
1	DE SEGOVIA A N-110	9,600
SG-911	**DE N-I A N-110**	**8,200**
1	DE N-I A N-110	8,200
TOTAL KMS. RED COMPLEMENTARIA LOCAL		**278,431**

Soria

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
SO-110	**DE ALMAZÁN (N-111) A N-122**	**40,280**
1	DE ALMAZÁN (N-111) A FUENTEPINILLA (SO-100)	22,248
2	DE FUENTEPINILLA (SO-100) A 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
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 N-122 A LÍMITE DE C.A. DE ARAGÓN**	**14,270**
1	DE N-122 A LÍMITE DE C.A. DE ARAGÓN	14,270
SO-411	**DE N-II A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA**	**18,378**
1	DE N-II A LÍMITE DE C.A. DE CASTILLA LA MANCHA	18,378
SO-620	**DE LA RUBIA (SO-615) A N-111**	**8,457**
1	DE LA RUBIA (SO-615) A N-111	8,457
SO-630	**DE SO-615 A N-122**	**46,010**
1	DE 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 N-122	15,410
SO-810	**DE N-234 A SO-820**	**12,177**
1	DE N-234 A SO-820	12,177
SO-910	**DE N-122 A ABEJAR (N-234)**	**12,364**
1	DE N-122 A ABEJAR (N-234)	12,364
SO-934	**DE SAN LEONARDO DE YAGÜE (SO-920) A LÍMITE 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**

Valladolid

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
VA-101	**DE PEÑAFIEL (N-122) A ESGUEVILLAS (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 VA-140 A LÍMITE DE PROVINCIA DE PALENCIA**	**5,500**
1	DE 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 CL-600**	**6,700**
1	DE ALDEAMAYOR DE SAN MARTÍN (CL-601) A 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)**	**19,400**
1	DE PEÑAFIEL (VA-223) A COGECES DEL MONTE (VA-203)	19,400
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 N-601 A ARRABAL DE PORTILLO (VA-301)**	**6,800**
1	DE 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 N-601 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA**	**14,000**
1	DE 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**	**21,900**
1	DE TORDEHUMOS (VA-505) A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	21,900
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

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
VA-610 DE N-620 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		**24,305**
1	DE N-620 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	24,305
VA-714 DE A-6 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA		**8,000**
1	DE A-6 A LÍMITE DE PROVINCIA DE ZAMORA	8,000
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 (A-62) A A-62		**32,900**
1	DE VALLADOLID (N-620) A CIGALES	16,400
2	DE CIGALES A A-62	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 N-610		**22,274**
1	DE MEDINA DE RIOSECO (N-601) A 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 VA-932	9,100
2	DE 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		**450,211**

Zamora

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
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 ZA-101	7,870
2	DE 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 ZA-104 A CASAYO		**16,793**
1	DE ZA-104 A CASAYO	16,793

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
ZA-106	**DE N-525 A LÍMITE DE COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA**	**16,900**
1	DE 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 N-630 A TÁBARA**	**19,900**
1	DE 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 ZA-302	15,100
2	DE 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 N-122 A MORALINA**	**17,200**
1	DE 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**	**11,545**
1	DE LÍMITE DE PROVINCIA DE LEÓN A CASTROVERDE DE CAMPOS	9,770
2	DE CASTROVERDE DE CAMPOS A LIMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	1,775
ZA-604	**DE LA BÓVEDA DE TORO (ZA-605) A CAÑIZAL (CL-605)**	**19,170**
1	DE LA BÓVEDA DE TORO (ZA-605) A ZA-602	10,070
2	DE ZA-602 A CAÑIZAL (CL-605)	9,100
ZA-610	**DE CL-605 A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALADOLID**	**39,117**
1	DE CL-605 A VENIALBO	19,702
2	DE VENIALBO A LÍMITE DE PROVINCIA DE VALLADOLID	19,415
ZA-611	**DE CL-602 A ZA-602**	**37,700**
1	DE 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 N-630 A PONTEJOS**	**5,500**
1	DE N-630 A PONTEJOS	5,500
ZA-633	**DE CL-602 A N-122 POR TORO**	**4,000**
1	DE CL-602 A N-122 POR TORO	4,000
ZA-702	**DE N-630 A CASTRONUEVO (CL-612)**	**20,780**
1	DE N-630 A CASTRONUEVO (CL-612)	20,780

TR	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	LONG
ZA-712 DE ZA-705 A VILLARDONDIEGO		**4,300**
1	DE ZA-705 A VILLARDONDIEGO	4,300
ZA-713 DE TORO (N-122) A CASTRONUEVO (ZA-714)		**25,300**
1	DE TORO (N-122) 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 CASTRONUEVO	23,360
2	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		**482,561**

anejo 2



ACTUACIONES programadas

Ávila

1. Inversiones en Ávila

1.1. Programa de Modernización

1.1.1. Acondicionamiento

CTRA	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

CTRA	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 Riofrío - 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
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
TOTAL MEJORAS		**316,1**				**65,87**

1.1.3. Variantes de población

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-501	Lanzahita	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
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
TOTAL VARIANTES		**15,0**				**33,76**

1.1.4. Autovías

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

1.1.5. Desdoblamientos y accesos a ciudades

CTRA	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

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	ANCHO PLATAFORMA	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-501	Límite C.A. Madrid - Límite C.A. Extremadura (Cáceres)	80,8	>8	T-32	0,150	12,12
CL-505	Ávila-Límite C.A. Madrid	40,3	>8	T-32	0,150	6,05
CL-507	Sanchidrián (A-6) - S. Pedro del Arroyo (N-501)	26,8	>8	T-32	0,150	4,02
CL-510	L.P. Salamanca - Piedrahita (N-110)	19,0	8	T-32	0,125	2,38
CL-605	L.P. Ávila - Madrigal (CL-610)	30,5	>8	T-32	0,150	4,58
CL-605	Madrigal (CL-610) - L.P. Salamanca	11,6	8	T-32	0,125	1,45
CL-610	L.P. Valladolid - L.P. Salamanca	18,5	8	T-2	0,200	3,70
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
AV-110	De Ávila (N-501) - AV-105	52,2	8	T-4	0,115	6,00
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 - Límite C.A. Madrid (N-403)	32,0	7	T-4	0,100	3,20
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-Villanueva del Aceral (CL-605)	26,1	8	T-32	0,125	3,26
AV-804	Ávila (N-501) - Arévalo	44,9	7	T-32	0,115	5,16
AV-810	Arévalo - N-006	1,5	>8	T-2	0,250	0,38
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)	10,5	8	T-4	0,115	1,21

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	ANCHO PLATAFORMA	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
AV-923	N-502 - Arenas de San Pedro	6,3	7	T-4	0,100	0,63
AV-924	Poyales del Hoyo - Candeleda	9,6	7	T-4	0,100	0,96
AV-925	Ramacastañas - Arenas de San Pedro	4,7	>8	T-32	0,150	0,71
AV-941	N-502 - El Barco de Ávila (N-110)	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

CTRA	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
CL-633	N-623 - N-232 (Cornudilla)	30,9	Ondulado	<2.000	0,360	11,12
CL-633	N-627 - N-623	7,0	Ondulado	<2.000	0,360	2,52
BU-622	Villalonquéjar - 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
-	Caleruega – BU-925 (Peñalba de Castro)	15	Llano	<2.000	0,300	4,50
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS		**195,3**				**66,52**

2.1.2. Mejoras

CTRA	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
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

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
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
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 Sombría	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	Villalómez - 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
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

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-629	Nueva Conexión con N-623	4,2	Llano	>2.000	1,429	6,00
TOTAL NUEVAS CARRETERAS		**4,2**				**6,00**

2.1.4. Variantes de población

CTRA	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-117	Castrillo de la Reina	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
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
CL-632	Barrios de Bureba	2,5	Ondulado	<2.000	2,750	6,88
CL-633	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-820	Villasur de Herreros	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
BU-901	Mecerreyes	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
TOTAL VARIANTES		**33,5**				**79,28**

2.1.5. Autovías

CTRA	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 AUTOVÍAS		**7,7**				**26,95**

2.1.6. Desdoblamientos y accesos a ciudades

CTRA	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

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	ANCHO PLATAFORMA	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
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

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	ANCHO PLATAFORMA	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
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 Villalonquéjar 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
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	69
SEGURIDAD VIAL	36
CONSERVACIÓN DIRECTA	21
SEÑALIZACIÓN	11
BALIZAMIENTO	9
TOTAL	**146**

2.3. Total inversión provincia de Burgos

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
MODERNIZACIÓN	343,86
CONSERVACIÓN	267,02
TOTAL	**610,88**

León

3. Inversiones en León

3.1. Programa de modernización

3.1.1. Acondicionamiento

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-613	Sahagún – L.P. Palencia	9,5	Llano	<2.000	0,300	2,85
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	71,8	Ondulado	<2.000	0,360	25,85
LE-125	La Bañeza – Castrocontigo	30,0	Ondulado	<2.000	0,360	10,80
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		**297,3**				**146,39**

3.1.2. Mejoras

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
LE-111	Nogarejas - L.P. Zamora	4,0	Llano	<500	0,150	0,60
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
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	Riaño - 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	Villamañán - 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		**365,5**				**98,61**

3.1.3. Nuevas carreteras

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
LE-440	LE-441 Montejos - N-120	3,6	Llano	<2.000	2,223	8,00
LE-482	LE-482 Pinos - L.C. Asturias	7,7	Llano	<2.000	2,000	15,40
LE-511	Conexión LE-510 - N-630 (Puente S/río Esla)	3,8	Llano	<2.000	3,474	13,20
TOTAL NUEVAS CARRETERAS		**15,1**				**36,60**

3.1.4. Variantes de población

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-613	Grajal de Campos	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
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	Huergas 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
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		**58,0**				**136,75**

3.1.5. Autovías

CTRA	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 AUTOVÍAS		**86,2**				**398,25**

3.1.6. Desdoblamientos y accesos a ciudades

CTRA	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

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	ANCHO PLATAFORMA	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
A-231	Onzonilla - Sahagún	61,6	2x >8	T2	0,500	30,80
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 Andrés 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 Adrián 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 Huergano) - L.P. Palencia	18,0	7	T4	0,100	1,80
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

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	ANCHO PLATAFORMA	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
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
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		**1214,2**				**188,87**

3.2.2. Otros programas de conservación

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
CONSERVACIÓN CONTRATADA	63
SEGURIDAD VIAL	36
CONSERVACIÓN DIRECTA	20
SEÑALIZACIÓN	11
BALIZAMIENTO	9
TOTAL	**139**

3.3. Total inversión provincia de León

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
MODERNIZACIÓN	842,60
CONSERVACIÓN	327,87
TOTAL	**1.170,47**

Palencia

4. Inversiones en Palencia

4.1. Programa de Modernización

4.1.1. Acondicionamiento

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-612	N-610 (Villamartín de Campos) - L.P. Valladolid	21,4	Llano	<2.000	0,300	6,42
CL-613	L.P. León – Villada	5,0	Llano	<2.000	0,300	1,50
CL-619	Magaz - L. P. Burgos	35,0	Llano	<2.000	0,300	10,50
CL-626	L. P León - Aguilar	68,4	Llano	<2.000	0,300	20,52
CL-627	Cervera de Pisuerga - L.C. Cantabria	29,9	Accidentado	<2.000	0,480	14,35
P-905	Villada – L.P. Valladolid	12,1	Llano	<2.000	0,300	3,60
P-627	Herrera de Pisuerga - L.P. Burgos	3,6	Accidentado	<2.000	0,480	1,73
P-922	Villerías de Campos - Villarramiel	13,6	Llano	<2.000	0,300	4,08
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS		**189,0**				**62,70**

4.1.2. Mejoras

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
P-101	P-110 - Cubillas de Cerrato	10,1	Llano	<500	0,150	1,52
P-110	P-102 - L.P Valladolid	36,3	Llano	<500	0,150	5,45
P-113	Castrillo de Don Juan (P-140) - CL-619	7,1	Llano	<500	0,150	1,07
P-114	Cevico Navero - Hermedes de Cerrato	5,9	Llano	<500	0,150	0,89
P-121	N-620 a Valle de Cerrato	14,6	Llano	<500	0,150	2,19
P-131	Cevico de la Torre - A-62	47,1	Llano	<500	0,150	7,07
P-140	L.P. Valladolid - L.P. Burgos	4,4	Llano	500-1.000	0,200	0,88
P-141	P-143 - Espinosa de Cerrato	9,9	Llano	<500	0,150	1,49
P-143	P-141 - L.P. Burgos	13,4	Llano	<500	0,150	2,01
P-211	P-210 - Resoba	4,7	Accidentado	<500	0,200	0,94
P-212	P-210 - Rebanal de las Llantas	3,9	Accidentado	<500	0,200	0,78
P-213	Salinas de Pisuerga - CL-626	5,9	Ondulado	<500	0,180	1,06
P-216	Triollo - Vidrieros	2,5	Accidentado	<500	0,200	0,50
P-217	P-210 - Cardaño de Arriba	4,8	Accidentado	<500	0,200	0,96
P-222	Olmos de Ojeda - Alar del Rey	11,4	Ondulado	500-1.000	0,250	2,85
P-223	La Puebla de Valdavia - P-222	24,6	Ondulado	<500	0,180	4,43
P-231	Villanuño de Valdavia a Herrera de Pisuerga	20,0	Ondulado	<500	0,180	3,60
P-232	N-611 a Sotobañado	16,7	Llano	<500	0,150	2,51
P-233	Sotobañado - Bascones de Ojeda	11,4	Ondulado	<500	0,180	2,05
P-240	Villasarracino a Saldaña	24,1	Ondulado	<500	0,180	4,34
P-241	Carrión de los Condes -P-240	15,1	Llano	<500	0,150	2,27
P-242	San Mamés de Campos - Bahíllo	9,9	Llano	<500	0,150	1,49
P-243	P-242 a Villamorco	2,5	Llano	<500	0,150	0,38
P-244	N-120 a Villasarracino	7,4	Llano	<500	0,150	1,11
P-245	Osorno la Mayor - Villasarracino	10,7	Llano	<500	0,150	1,61

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
P-403	P-431 - L.P. Burgos	11,7	Llano	<500	0,150	1,76
P-411	P-405 - Torquemada	15,7	Llano	<500	0,150	2,36
P-412	Torquemada (N-620) - Astudillo (P-405)	19,5	Llano	500-1000	0,150	2,93
P-413	Quintana del Puente - P-412	5,2	Llano	<500	0,150	0,78
P-420	Amusco - P-430	5,6	Llano	<500	0,150	0,84
P-430	Frómista - P-405	19,7	Llano	<500	0,150	2,96
P-434	Frómista - L.P. Burgos	14,6	Llano	<500	0,150	2,19
P-610	Alar del Rey - L.P. Burgos	3,9	Llano	<500	0,150	0,59
P-900	Palencia - Villamuriel de Cerrato	7,6	Llano	500-1000	0,300	2,28
P-901	Ampudia - Villerías de Campos	7,8	Llano	500-1.000	0,200	1,56
P-903	P-901 - Dueñas	13,3	Llano	<500	0,150	2,00
P-904	Ampudia - L.P. Valladolid	7,4	Llano	<500	0,150	1,11
P-905	N-120 - Villada	13,6	Llano	<500	0,150	2,04
P-913	Villarramiel - L.P. Valladolid	14,1	Llano	<500	0,150	2,12
P-921	Torremormojón - Ampudia	4,4	Llano	<500	0,150	0,66
P-923	Villarramiel - Guaza de Campos	9,6	Llano	<500	0,150	1,44
P-924	Paredes de Nava - L.P. Valladolid	20,5	Llano	<500	0,150	3,08
P-933	Frechilla - P-953	6,1	Llano	<500	0,150	0,92
P-934	Guaza de Campos - Boadilla de Rioseco	10,3	Llano	<500	0,150	1,55
P-940	Mazariegos - Fuentes de Nava	9,2	Ondulado	500-1000	0,180	1,66
P-941	Castromocho - P-953	5,3	Llano	<500	0,150	0,80
P-943	Ampudia a L.P. Valladolid	6,3	Llano	<500	0,150	0,95
P-954	N-610 - Grijota	4,0	Llano	<500	0,150	0,60
P-960	Villaldavín - Paredes de Nava	10,4	Llano	<500	0,150	1,56
P-961	Paredes de Nava - CL-615	11,1	Llano	<500	0,150	1,67
P-963	CL-615 - Cervatos de la Cueza	15,8	Llano	<500	0,150	2,37
P-970	Frechilla - Ledigos	25,3	Llano	<500	0,150	3,80
P-972	Villada - N-120	15,2	Llano	<500	0,150	2,28
P-981	Villoldo - Santillana de Campos	24,0	Llano	<500	0,150	3,60
P-983	Amusco - Villoldo	14,0	Llano	<500	0,150	2,10
P-984	N-611 - San Cebrián de Campos	9,9	Llano	500-1.000	0,200	1,98
P-991	N-611 - CL-615	6,3	Llano	500-1.000	0,200	1,26
TOTAL MEJORAS		**691,8**				**111,25**

4.1.3. Variantes de población

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-615	Renedo de la Vega	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
CL-615	Lobera de la Vega	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00
CL-615	Saldaña	3,0	Llano	>2.000	2,000	6,00
CL-615	Valcabadillo	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
CL-619	Villaviudas	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
CL-619	Baltanás	3,0	Llano	<2.000	2,000	6,00
CL-619	Cevico Navero	3,0	Llano	<2.000	2,000	6,00
CL-626	Guardo	4,0	Ondulado	>2.000	2,750	11,00
CL-626	Eras de la Peña	2,5	Llano	>2.000	2,000	5,00

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-626	Cervera de Pisuerga	4,0	Ondulado	>2.000	2,750	11,00
CL-626	Aguilar de Campoo	2,5	Accidentado	>2.000	3,000	7,50
P-905	Boadilla de Rioseco	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
TOTAL VARIANTES		**34,5**				**77,50**

4.1.4. Autovías

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-613	Palencia - Paredes de Nava	15,0	Llano	> 2.000	2,500	37,50
CL-615	Palencia - Carrión	42,0	Llano	> 2.000	2,500	105,00
TOTAL AUTOVÍAS		**57,0**				**142,50**

4.1.5. Desdoblamientos y accesos a ciudades

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
P-405	Palencia – Villalobón	4,0	Llano	> 2.000	2,000	8,00
TOTAL DESDOBLAMIENTOS		**4,0**				**8,00**

4.2. Programa de conservación

4.2.1. Refuerzos

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	ANCHO PLATAFORMA	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) - Villada	26,5	8	T31	0,150	3,90
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

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	ANCHO PLATAFORMA	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
P-405	P-411 - L.P. Burgos	22,4	7	T4	0,100	2,24
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-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		**659,5**				**103,48**

4.2.2. Otros programas de conservación

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
CONSERVACIÓN CONTRATADA	54
SEGURIDAD VIAL	32
CONSERVACIÓN DIRECTA	17
SEÑALIZACIÓN	11
BALIZAMIENTO	8
TOTAL	**122**

4.3. Total Inversión provincia de Palencia

PROGRAMA	INVERSIÓN (Mill. €)
MODERNIZACIÓN	401,95
CONSERVACIÓN	225,48
TOTAL	**627,43**

Salamanca

5. Inversiones en Salamanca

5.1. Programa de Modernización

5.1.1. Acondicionamiento

CTRA	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. Extremadura	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

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
SA-104	Guijuelo - L.P. Ávila	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
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

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-526	Acceso CL-526 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

CTRA	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
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

CTRA	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 AUTOVÍAS		**20,0**				**50,00**

5.1.6. Desdoblamientos y accesos a ciudades

CTRA	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

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	ANCHO PLATAFORMA	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

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	ANCHO PLATAFORMA	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
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. Ávila	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
SA-220	N-630 (Béjar) - 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 - Aldeadávila 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 Abajo) 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	**96,5**

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

CTRA	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

CTRA	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	Sepúlveda (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 San 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. Ávila por Donhierro	11,1	Llano	500-1.000	0,200	2,22
SG-500	N-VI - L.P. Ávila 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

CTRA	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 Cuéllar	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	Cuéllar	1,5	Llano	<2.000	2,000	3,00

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
SG-342	Narros de Cuéllar	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		**46**				**92,00**

6.1.4. Autovías

CTRA	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 AUTOVÍAS		**35,0**				**93,50**

6.1.5. Desdoblamientos y accesos a ciudades

CTRA	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

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	ANCHO PLATAFORMA	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 - Cuéllar	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 (Cuéllar)	35,2	8	T31	0,150	5,28
SG-211	Tabanera La Luenga (CL-601) - SG-222 (Aguilafuente)	17,7	8	T31	0,150	2,66
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 (Cuéllar) - 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) - Sepúlveda (SG-241)	10,5	7	T32	0,115	1,21
SG-232	Sepúlveda (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

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	ANCHO PLATAFORMA	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
SG-333	CL-601 - L.P. Valladolid	19,3	7	T32	0,115	2,22
SG-342	CL-601 (Cuéllar) - 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	253,02
CONSERVACIÓN	152,60
TOTAL	**405,62**

Soria

7. Inversiones en Soria

7.1. Programa de modernización

7.1.1. Acondicionamiento

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
SO-132	N-II – SO-160	62,4	Llano	<2.000	0,300	18,72
SO-380	Matalebreras – Ólvega	7,5	Llano	<2.000	0,300	2,25
SO-615	Ausejo - Paraje de Recelada	15,8	Ondulado	<2.000	0,360	5,69
SO-615	Yanguas - L.C. La Rioja	8,8	Ondulado	<2.000	0,360	3,17
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS		**94,5**				**29,83**

7.1.2. Mejoras

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
SO-110	Matamala - N-122	29,2	Llano	500-1.000	0,200	5,84
SO-152	Hortezuela -L.C. Castilla la Mancha	35,3	Llano	<500	0,150	5,30
SO-154	Barcones - L.C. Castilla la Mancha	4,3	Llano	<500	0,150	0,65
SO-350	Gómara – L.C. Aragón	33,9	Llano	<500	0,150	5,09
SO-411	N-II - L.C. Castilla la Mancha	18,4	Llano	<500	0,150	2,76
SO-620	SO-615 - N-111	8,5	Llano	<500	0,150	1,28
SO-630	SO-615 - Castilruiz	38,6	Accidentado	500-1.000	0,300	11,58
SO-830	Puerto de Santa Inés - Límite C.A. La Rioja	13,2	Accidentado	<500	0,200	2,64
SO-910	N-122 – Abejar	12,4	Llano	<500	0,150	1,86
TOTAL MEJORAS		**193,8**				**37,00**

7.1.3. Nuevas carreteras

CTRA	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

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-101	Villasayas	2,5	Ondulado	>2.000	2,750	6,88
CL-116	Lodares de Osma	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
CL-116	Hortezuela	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
CL-116	Morón de Almazán	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
CL-116	Monteagudo de las Vicarias	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
CL-117	Duruelo de la Sierra	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-117	Covaleda	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
SO-132	Morazovel	2,5	Ondulado	<2000	2,000	5,00
SO-615	Yanguas	2,5	Ondulado	<2.000	2,750	6,88
TOTAL VARIANTES		**22,5**				**48,76**

7.1.5. Autovías

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-101	Ágreda - Almazán (N-111)	71,6	Llano	>2.000	2,500	179,00
TOTAL AUTOVÍAS		**71,6**				**179,00**

7.2. Programa de conservación

7.2.1. Refuerzos

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	ANCHO PLATAFORMA	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-101	Ágreda - Almazán	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 Inés	17,3	7	T4	0,100	1,73
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

CTRA	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
VA-905	L.P. Palencia – N-601	28,5	Llano	<2.000	0,300	8,55
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS		**71,3**				**22,56**

8.1.2. Mejoras

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
VA-104	Quintanilla de Onésimo - 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
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

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-600	Tudela	3,0	Ondulado	<2.000	2,750	8,25
CL-602	Castronuño	3,0	Ondulado	<2.000	2,750	8,25
CL-602	Nava del Rey	3,0	Ondulado	<2.000	2,750	8,25

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	TIPO TERRENO	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
CL-602	Villaverde de Medina	3,0	Ondulado	<2.000	2,750	8,25
CL-602 / 610	Medina del Campo	3,0	Ondulado	<2.000	2,750	8,25
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
VA-905	Villalón de Campos	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
VA-905	Cuenca de Campos	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
VA-905	Moral de la Reina	2,5	Llano	<2.000	2,000	5,00
TOTAL VARIANTES		**45,3**				**101,88**

8.1.4. Autovías

CTRA	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 AUTOVÍAS		**76,3**				**190,75**

8.1.5. Desdoblamientos y accesos a ciudades

CTRA	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

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	ANCHO PLATAFORMA	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
A-601	Valladolid – CL-600	13,1	2x >8	T2	0,500	6,55
CL-600	Simancas - Tudela de Duero (N-122)	23,3	>8	T2	0,250	5,83
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 - Puenteduero	7,0	>8	T31	0,180	1,26
CL-610	Puenteduero (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
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

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	ANCHO PLATAFORMA	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
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	Peñafiel (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	Íscar (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 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
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-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		**616,2**				**75,38**

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	411,56
CONSERVACIÓN	165,88
TOTAL	**577,44**

Zamora

9. Inversiones en Zamora

9.1. Programa de Modernización

9.1.1. Acondicionamiento

CTRA	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

CTRA	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	Pueblica 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 Bóveda de Toro - Cañizal	19,6	Llano	<500	0,150	2,95
ZA-623	Moraleja del Vino - Casaseca de las Chanas	3,5	Llano	<500	0,150	0,53
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	Tábara - Fonfría	36,0	Ondulado	<500	0,180	6,48
TOTAL MEJORAS		**254,7**				**44,78**

9.1.3. Nuevas carreteras

CTRA	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

CTRA	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
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	La Bóveda 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

CTRA	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

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	ANCHO PLATAFORMA	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 - Fuentesaúco	21,7	8	T32	0,125	2,71
CL-605	Fuentesaúco - 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

CTRA	TRAMO	LONG. (Km.)	ANCHO PLATAFORMA	IMD	RATIO	INVERSIÓN (Mill. €)
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	Pueblica - 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
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) - Villafáfila	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 itinerarios COMPLEMENTARIOS



a la red de alta capacidad

EJE 1.- PONFERRADA - MIRANDA

TRAMO	CTRA	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	AUTOVÍA
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	4,68	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	0,25	4,30	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
TOTAL	**326,06**

INVERSIONES	
TOTAL AUTOVÍAS	294,00
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS	78,29
TOTAL REFUERZOS	18,13
TOTAL	**390,42**

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
Cabrillanes	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
Llanos 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	CTRA	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	Acondicionamiento	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	35,40
TOTAL NVAS. CTRAS	33,50
TOTAL	**110,60**

INVERSIONES	
TOTAL AUTOVÍAS	104,25
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS	13.39
TOTAL NVAS. CTRAS	92,13
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	CTRA	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	0,18	9,99	7/10

KILOMETROS	
TOTAL AUTOVÍAS	42,00
TOTAL REFUERZOS	55,50
TOTAL	**97,50**

INVERSIONES	
TOTAL AUTOVÍAS	105,00
TOTAL REFUERZOS	9,99
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	CTRA	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	72,50	7/9
Stª M. REAL DE NIEVA-L. P. Ávila	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. Ávila -L. P. ZAMORA	CL-605	93,20 a 109,5	16,30	Refuerzo	6/6	0,125	2,04	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	8,40	6/8
ZA-610 - ZAMORA	CL-605	166,2 a 169,20	3,00	Acceso ciudades	2 x 10,50	2	6,00	6/8

KILOMETROS	
TOTAL AUTOVÍAS	32,00
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS	17,50
TOTAL REFUERZOS	121,30
TOTAL	**170,80**

INVERSIONES	
TOTAL AUTOVÍAS	78,50
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS	8,40
TOTAL REFUERZOS	16,35
TOTAL	**103,25**

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	CTRA	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	0,125	3,42	6/8
LUMBRALES - LA FREGENEDA	CL-517	95,50 a 109,60	14,10	Refuerzo	6/8	0,125	1,62	6/8
LA FREGENEDA - LÍMITE PORTUGAL	CL-517	109,60 a 120,60	11,00	Mejora	6/8	0,30	3,30	6/7

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

INVERSIONES	
TOTAL AUTOVÍAS	10,00
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS	22,23
TOTAL REFUERZOS	5,05
TOTAL	**37,28**

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	CTRA	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
TOTAL	**83,90**

INVERSIONES	
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS	22,89
TOTAL REFUERZOS	3,80
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
Tórtoles 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	CTRA	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
TOTAL	**71,60**

INVERSIONES	
TOTAL AUTOVÍAS	179,00
TOTAL	**179,00**

EJE 8.- TORO - CUÉLLAR

TRAMO	CTRA	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	7/8
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	0,125	3,30	7/10
MEDINA - OLMEDO	CL-602	56,10 a 76,70	20,60	Refuerzo	7/10	0,18	3,71	7/10
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
TOTAL	**129,70**

INVERSIONES	
TOTAL AUTOVÍAS	132,50
TOTAL ACONDICIONAMIENTOS	7,02
TOTAL REFUERZOS	9,05
TOTAL	**148,57**

VARIANTES

POBLACIÓN	CARRETERA	LONGITUD KM	ACTUACIÓN	SECCIÓN TIPO	COSTE UNITARIO MIL € / KM	VALORACIÓN MIL. €
Toro (conex. 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
Olmedo	CL-602	7,80	Variante		2,00	15,60
TOTAL		**21,80**				**54,10**

EJE 9.- SEGOVIA - ARANDA

TRAMO	CTRA	PK. INICIO-PK. FINAL	LONGITUD KM	ACTUACIÓN	SECCIÓN TIPO	COSTE UNITARIO MIL € / KM	VALORACIÓN MIL. €	SECCIÓN ACTUAL
SEGOVIA (CL-601) - TURÉGANO	CL-603	0,00 a 23,80	23,80	Refuerzo	7/9	0,15	3,57	7/9
TURÉGANO - 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
TOTAL	**91,40**

INVERSIONES	
TOTAL REFUERZOS	13,72
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
Fuenterrebollo	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	CTRA	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
TOTAL	**39,40**

INVERSIONES	
TOTAL AUTOVÍAS	14,00
TOTAL REFUERZOS	6,88
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**

RESUMEN VALORACIÓN DE LOS EJES

EJES	ACTUACIONES EN ITINERARIO		VARIANTES		TOTAL INVERSIÓN
	KILÓMETROS	INVERSIÓN	KILÓMETROS	INVERSIÓN	
EJE Nº 1 PONFERRADA – MIRANDA	326,06	390,42	41,50	111,88	502,30
EJE Nº2 LEÓN – PUEBLA DE SANABRIA	110,60	209,77	8,00	16,00	225,77
EJE Nº 3 PALENCIA – GUARDO	97,50	114,99	10,50	21,00	135,99
EJE Nº 4 ZAMORA – SEGOVIA	170,80	103,25	12,50	25,00	128,25
EJE Nº 5 SALAMANCA – VEGA TERRÓN	120,60	37,28	23,00	48,50	85,78
EJE Nº6 PALENCIA - ARANDA	83,90	26,69	21,00	45,75	72,44
EJE Nº7 ALMAZÁN – GÓMARA - AGREDA	71,60	179,00	-	-	179,00
EJE Nº8 TORO – CUELLAR	129,70	148,57	21,80	54,10	202,67
EJE Nº9 SEGOVIA – ARANDA	91,40	13,72	23,00	49,75	63,47
EJE Nº10 VALLADOLID - MEDINA	39,40	20,88	7,50	15,00	35,88
TOTAL	**1.241,56**	**1.244,57**	**168,80**	**386,98**	**1.631,55**

Título III

MAPAS provinciales y REGIONALES



ÍNDICE

Mapas Provinciales

Clasificación de la Red de Carreteras de la Comunidad
Anchura de la plataforma. Situación actual
Propuesta de Actuaciones
Anchura de la plataforma. Situación final

Mapas Regionales

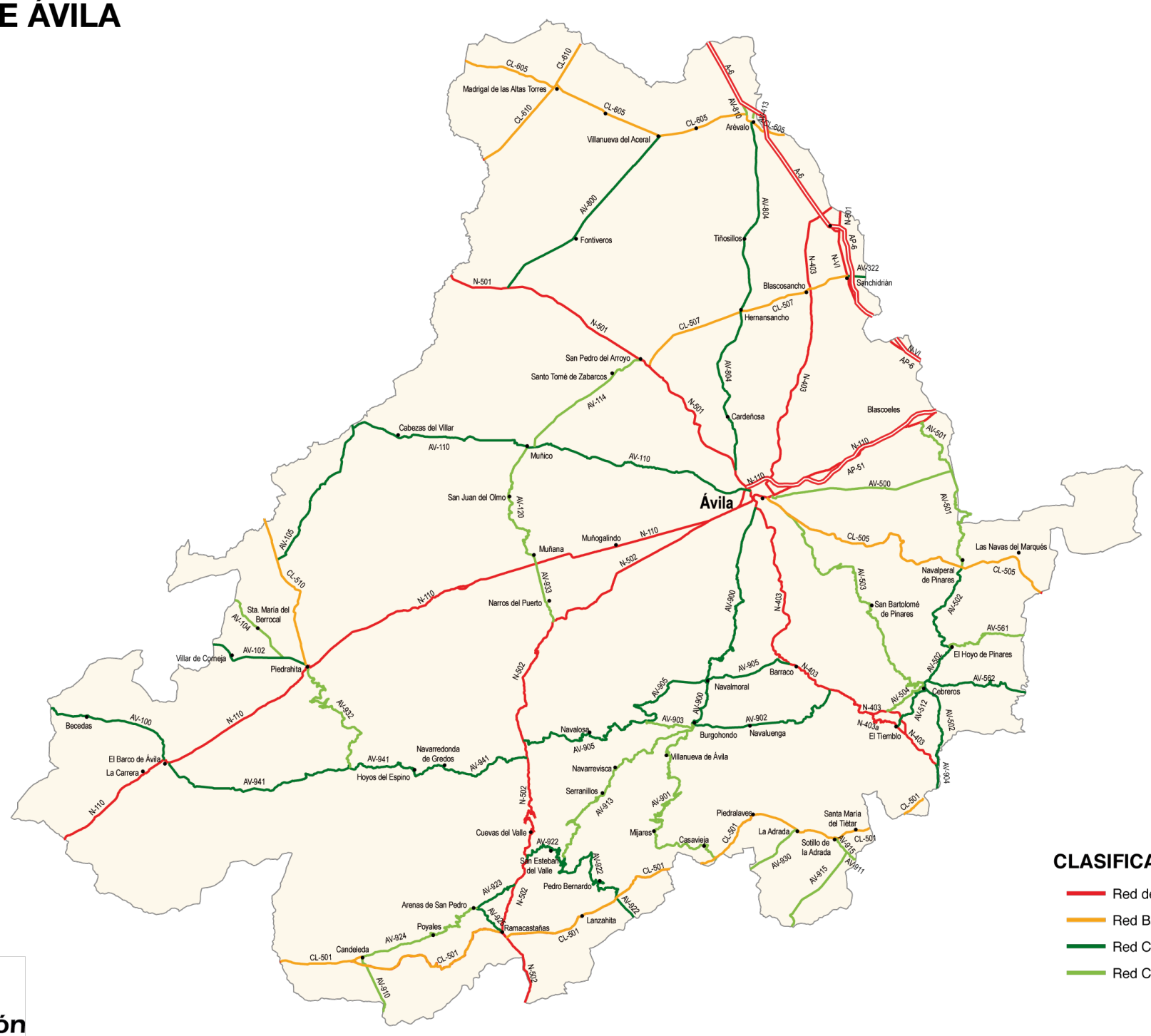
Clasificación de la Red de Carreteras de la Comunidad
Anchura de la plataforma. Situación actual
Propuesta de Actuaciones
Anchura de la plataforma. Situación final

MAPAS provinciales

Clasificación de la Red de Carreteras de la Comunidad

PROVINCIA DE ÁVILA

N



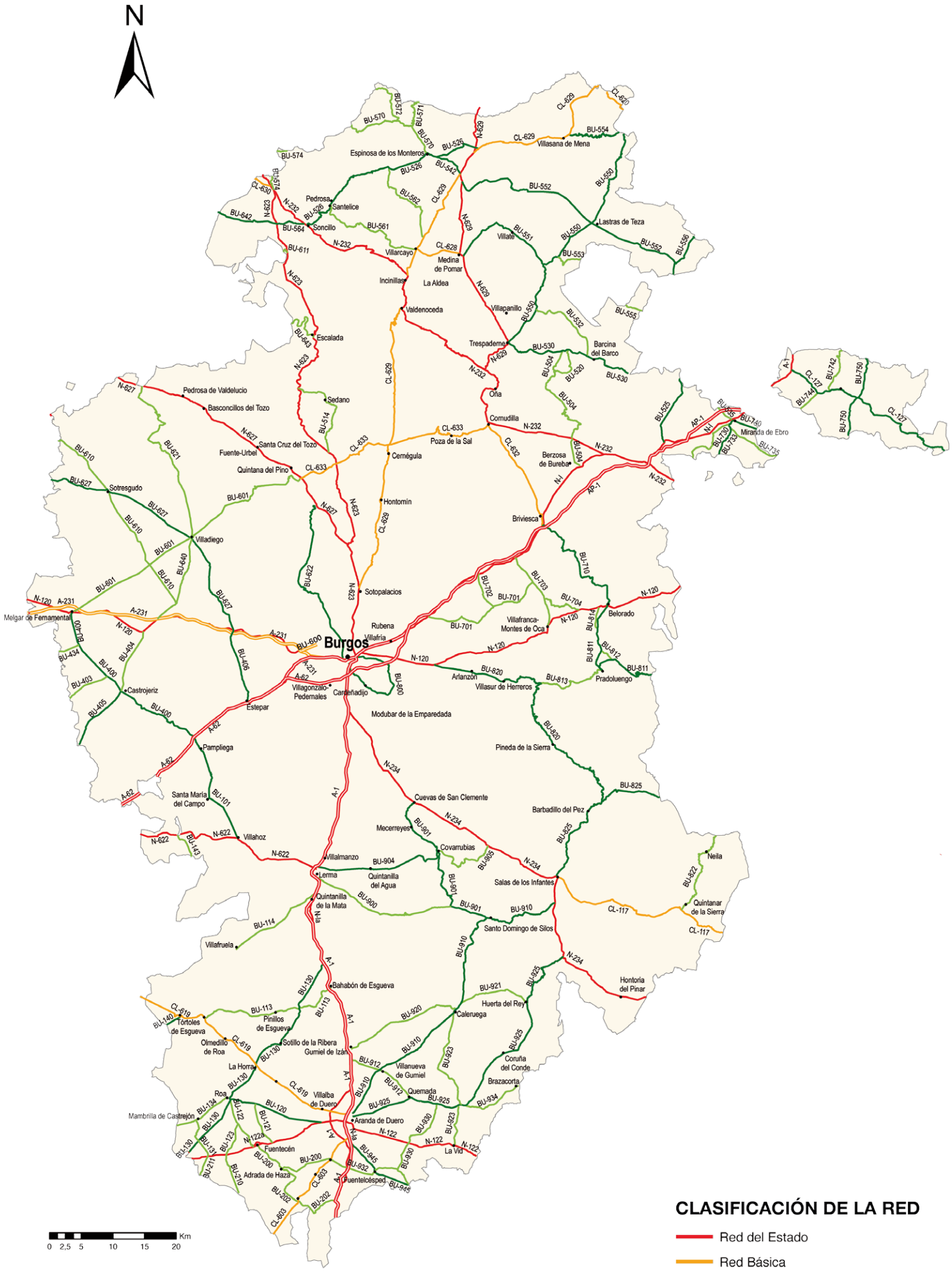
0 2,5 5 10 15 20 K

Junta de Castilla y León
Consejería de Fomento

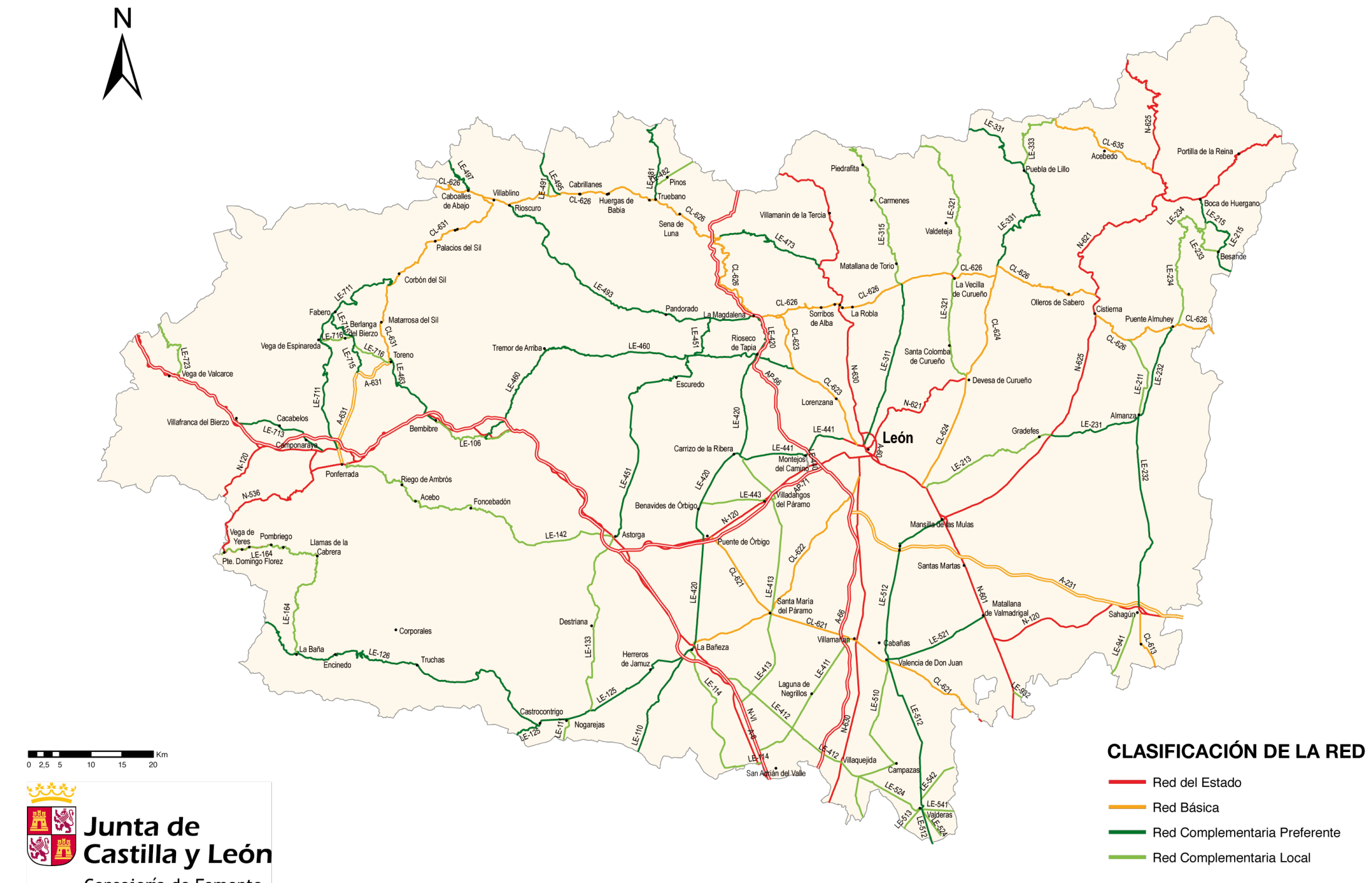
CLASIFICACIÓN DE LA RED

- Red del Estado
- Red Básica
- Red Complementaria Preferente
- Red Complementaria Local

PROVINCIA DE BURGOS



PROVINCIA DE LEÓN



PROVINCIA DE PALENCIA



Junta de Castilla y León

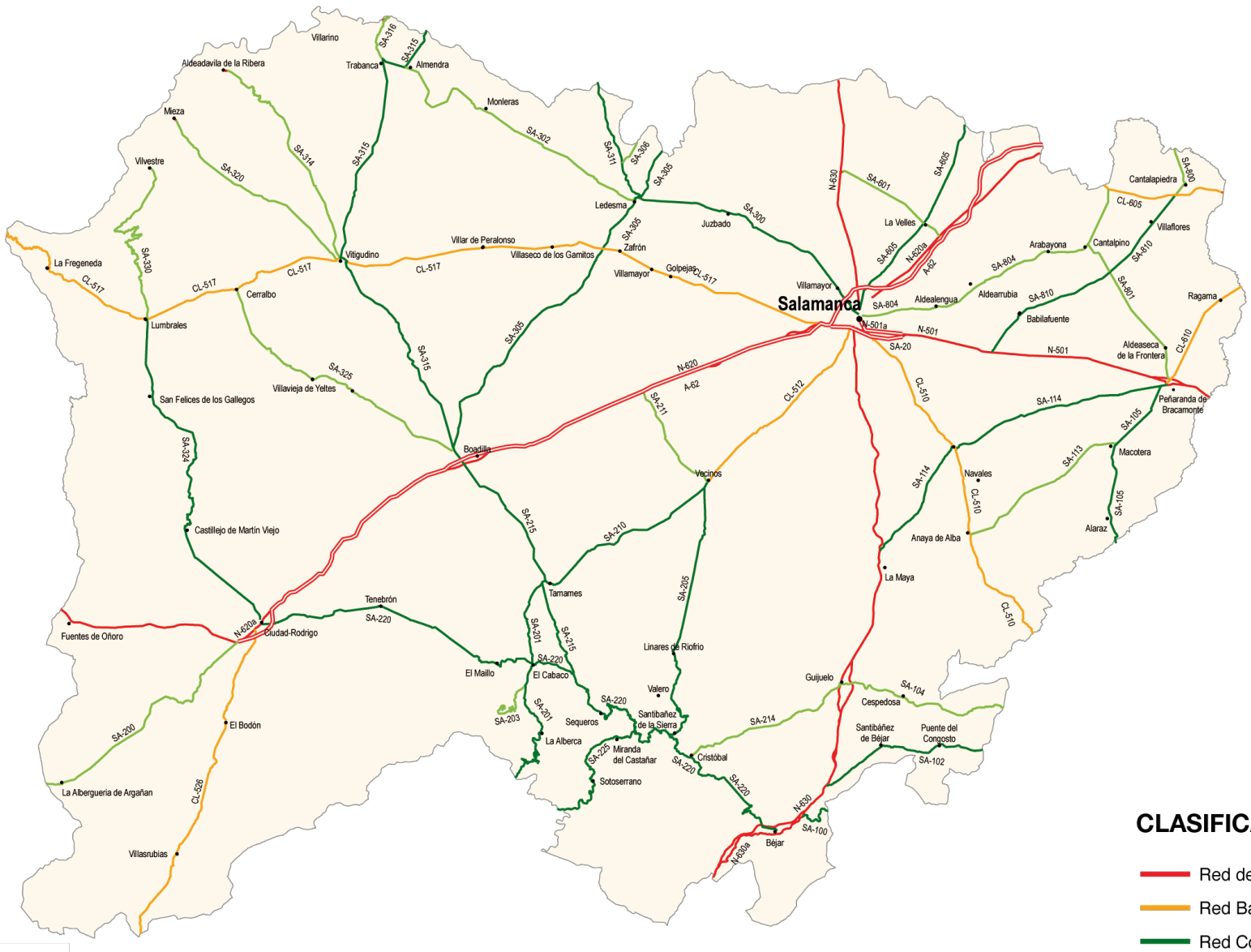
Consejería de Fomento

CLASIFICACIÓN DE LA RED

- Red del Estado
- Red Básica
- Red Complementaria Preferente
- Red Complementaria Local

PROVINCIA DE SALAMANCA

N



Km
0 2,5 5 10 15 20

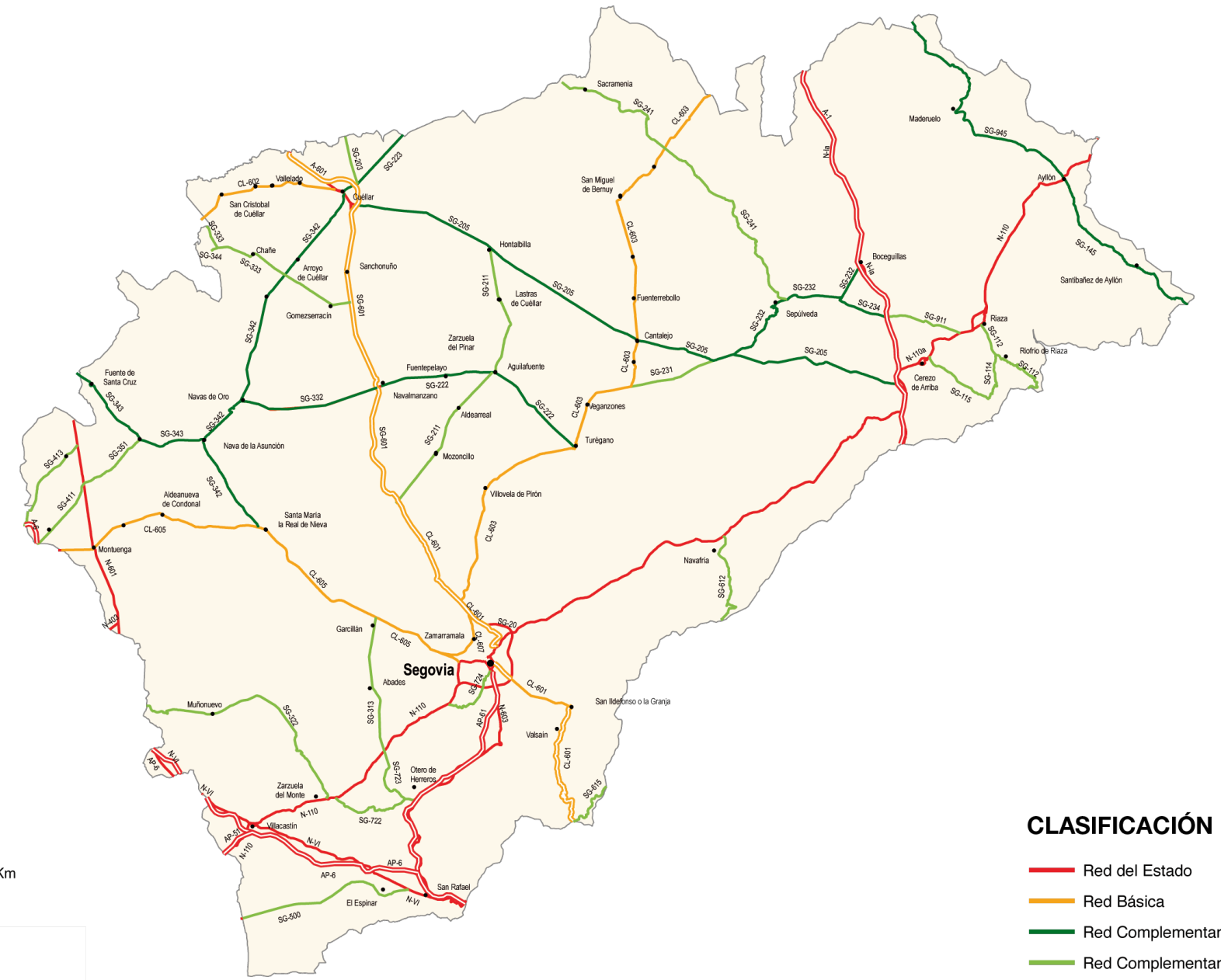
Junta de Castilla y León
Consejería de Fomento

CLASIFICACIÓN DE LA RED

- Red del Estado
- Red Básica
- Red Complementaria Preferente
- Red Complementaria Local

PROVINCIA DE SEGOVIA

N



0 2,5 5 10 15 20 Km

Junta de Castilla y León
Consejería de Fomento

CLASIFICACIÓN DE LA RED

- Red del Estado
- Red Básica
- Red Complementaria Preferente
- Red Complementaria Local

PROVINCIA DE SORIA

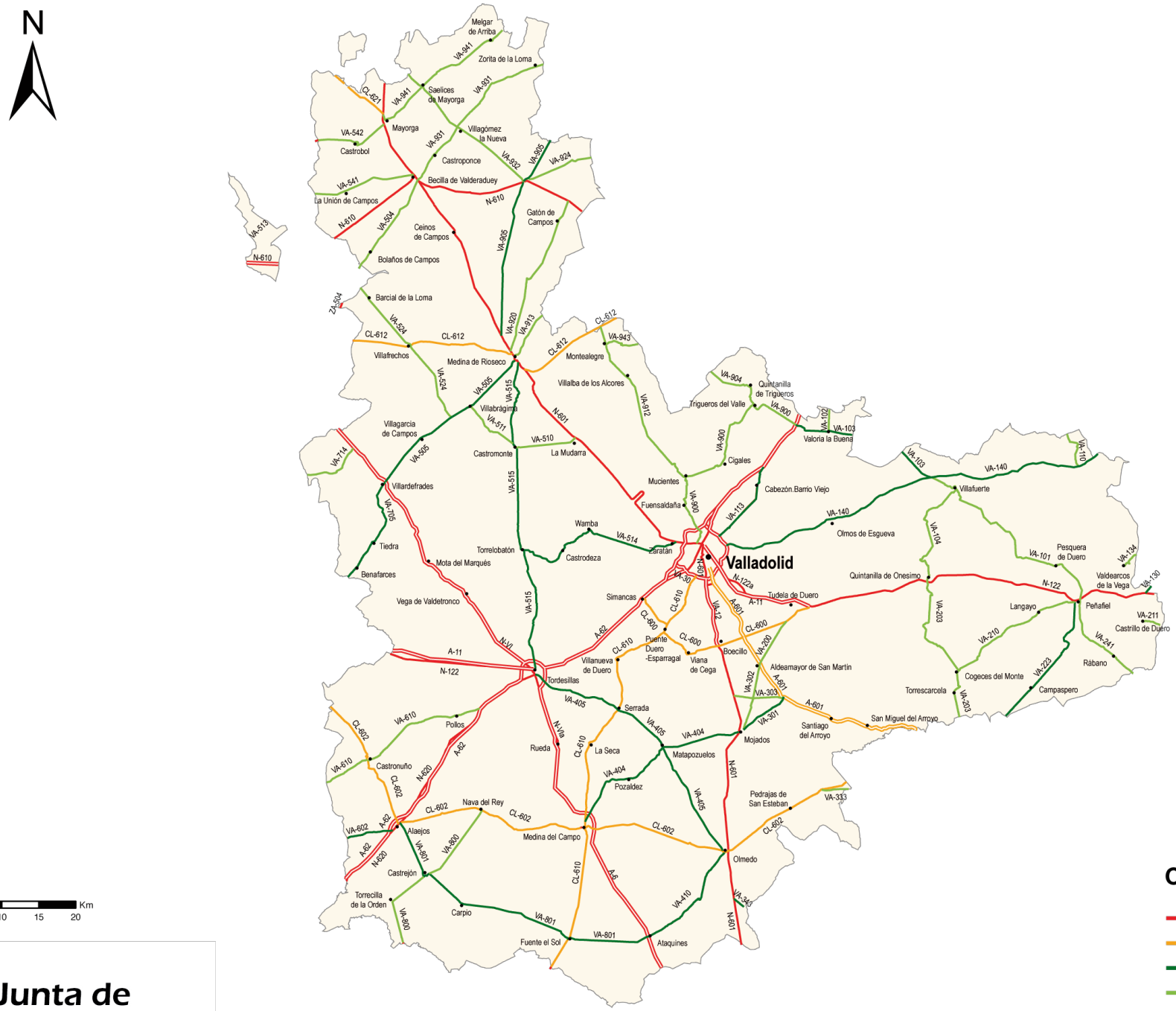


Junta de Castilla y León
Consejería de Fomento

CLASIFICACIÓN DE LA RED

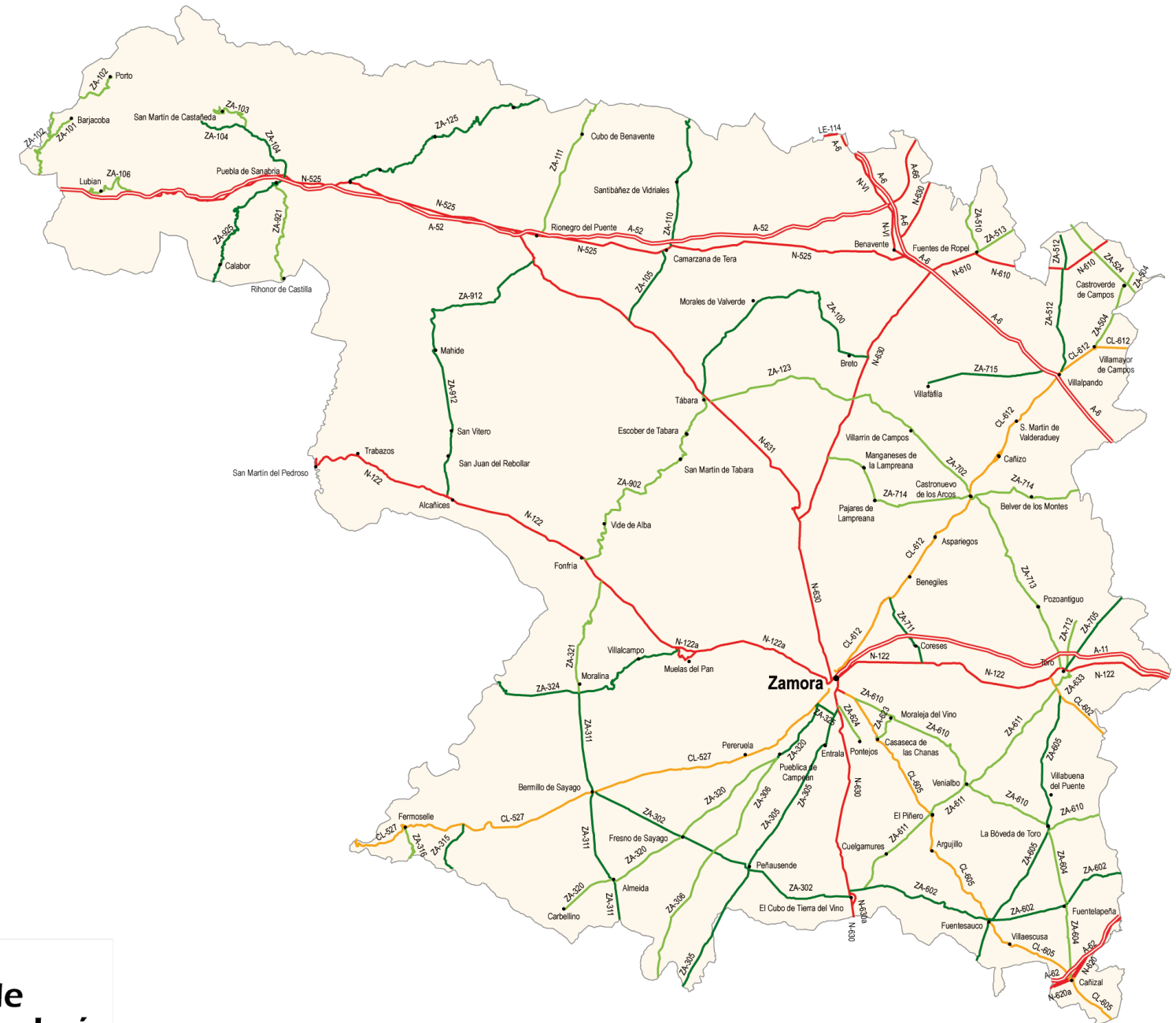
- Red del Estado
- Red Básica
- Red Complementaria Preferente
- Red Complementaria Local

PROVINCIA DE VALLADOLID



PROVINCIA DE ZAMORA

N



0 2,5 5 10 15 20 Km

Junta de Castilla y León
Consejería de Fomento

CLASIFICACIÓN DE LA RED

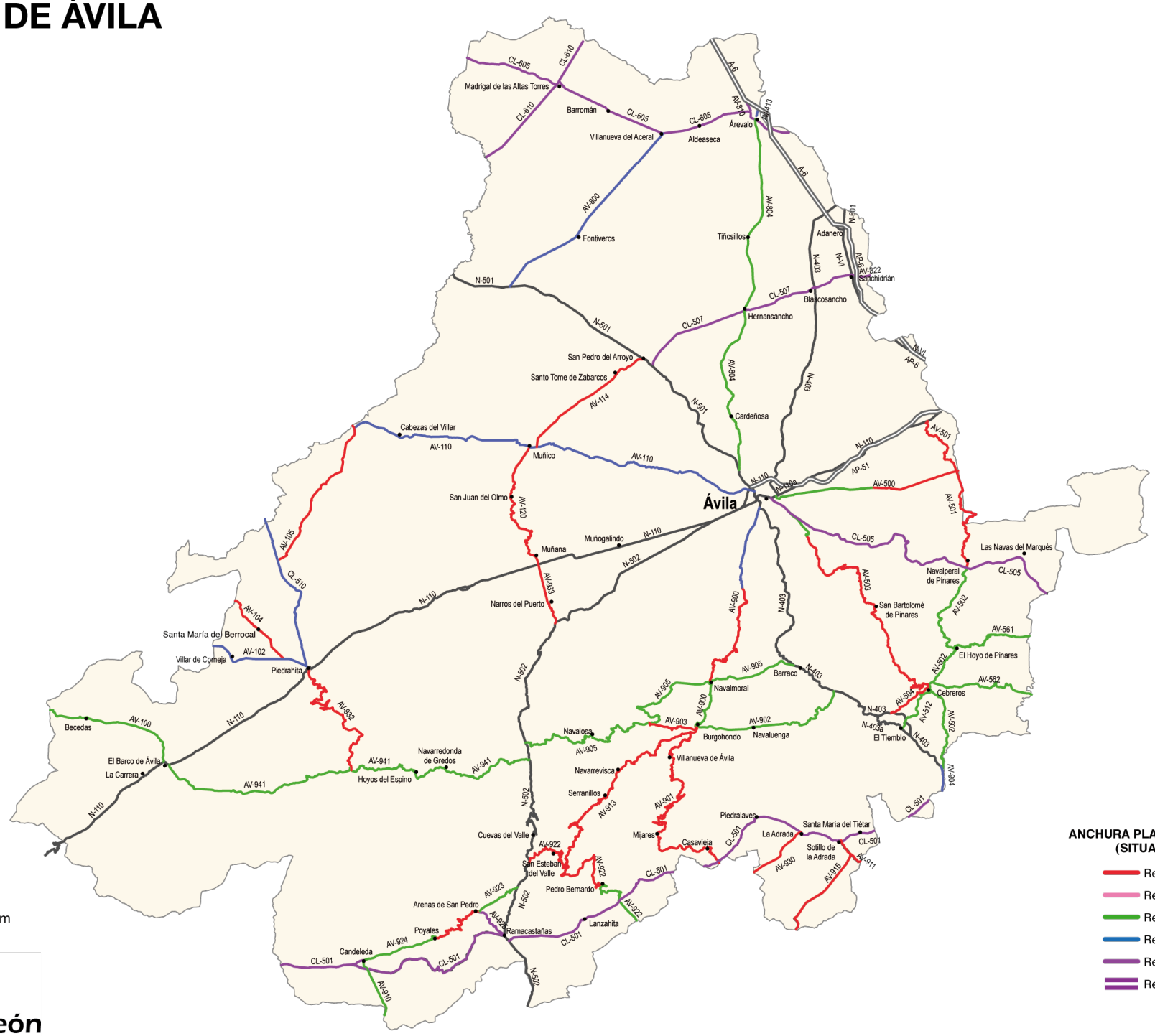
- Red del Estado
- Red Básica
- Red Complementaria Preferente
- Red Complementaria Local

MAPAS provinciales

Anchura de la Plataforma. Situación actual

PROVINCIA DE ÁVILA

N



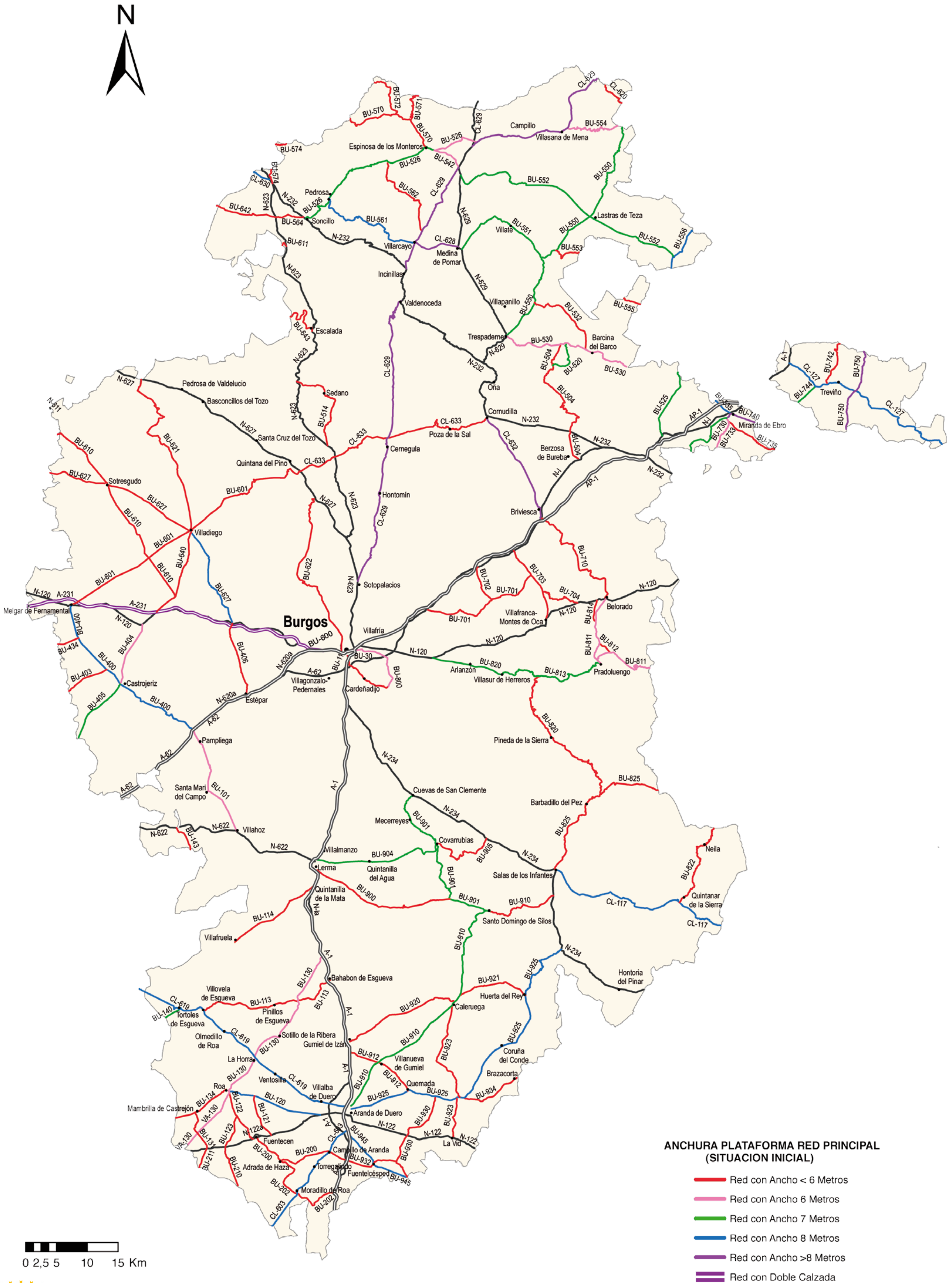
Km
0 5 10 15 20

Junta de Castilla y León
Consejería de Fomento

ANCHURA PLATAFORMA RED PRINCIPAL (SITUACION INICIAL)

- Red con Ancho < 6 Metros
- Red con Ancho 6 Metros
- Red con Ancho 7 Metros
- Red con Ancho 8 Metros
- Red con Ancho >8 Metros
- Red con Doble Calzada

PROVINCIA DE BURGOS

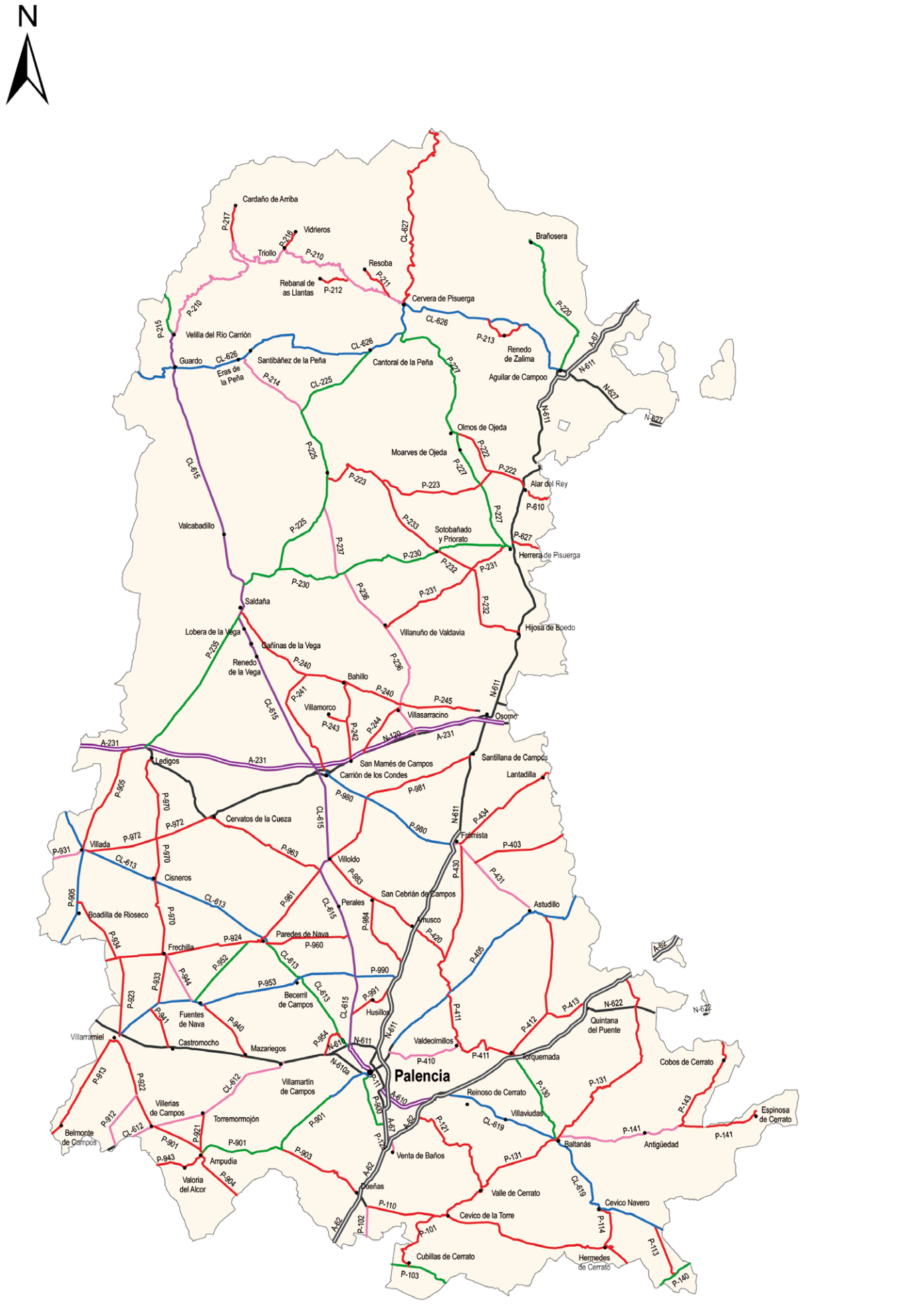


Junta de Castilla y León
Consejería de Fomento

PROVINCIA DE LEÓN



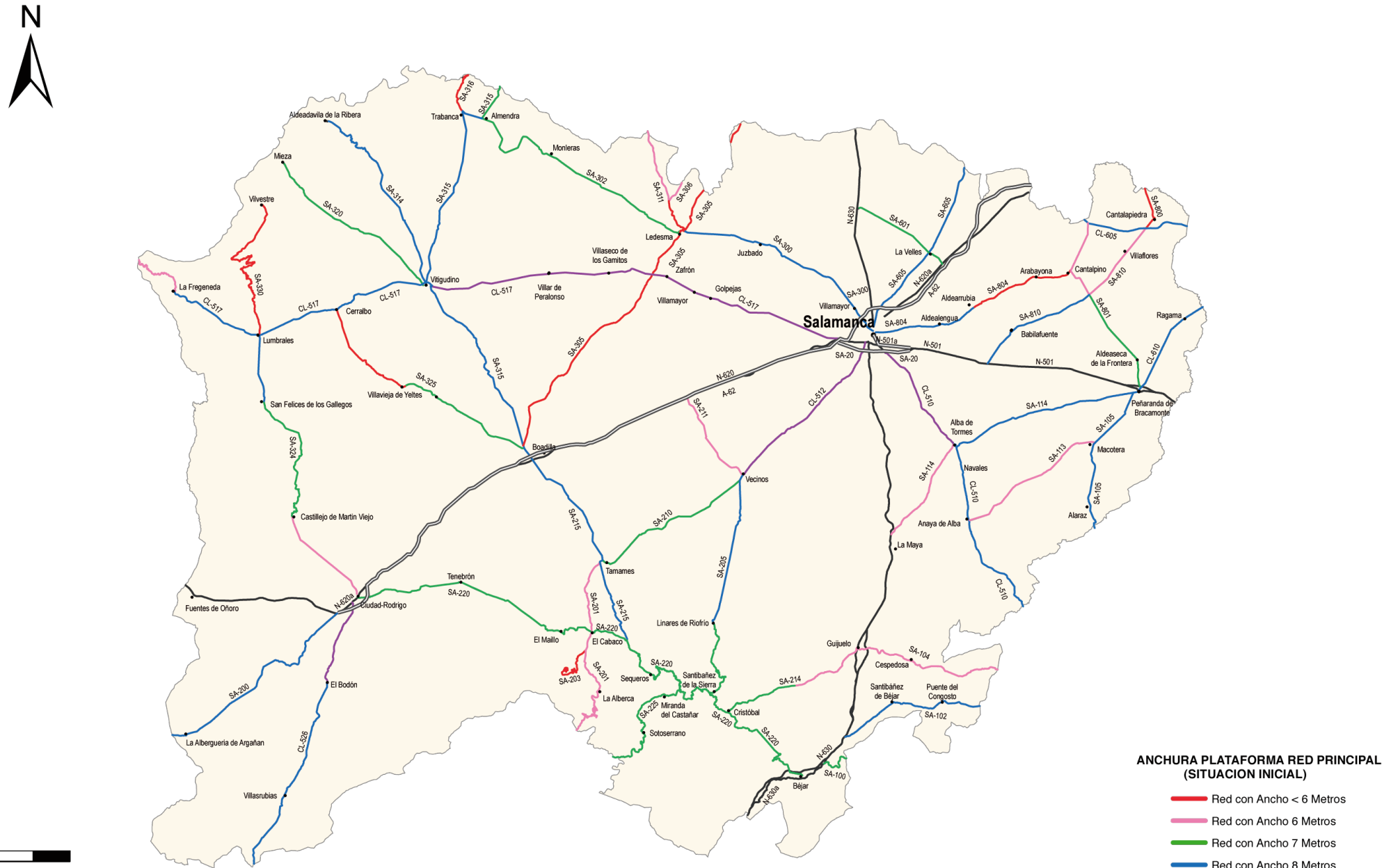
PROVINCIA DE PALENCIA



Junta de Castilla y León

Consejería de Fomento

PROVINCIA DE SALAMANCA

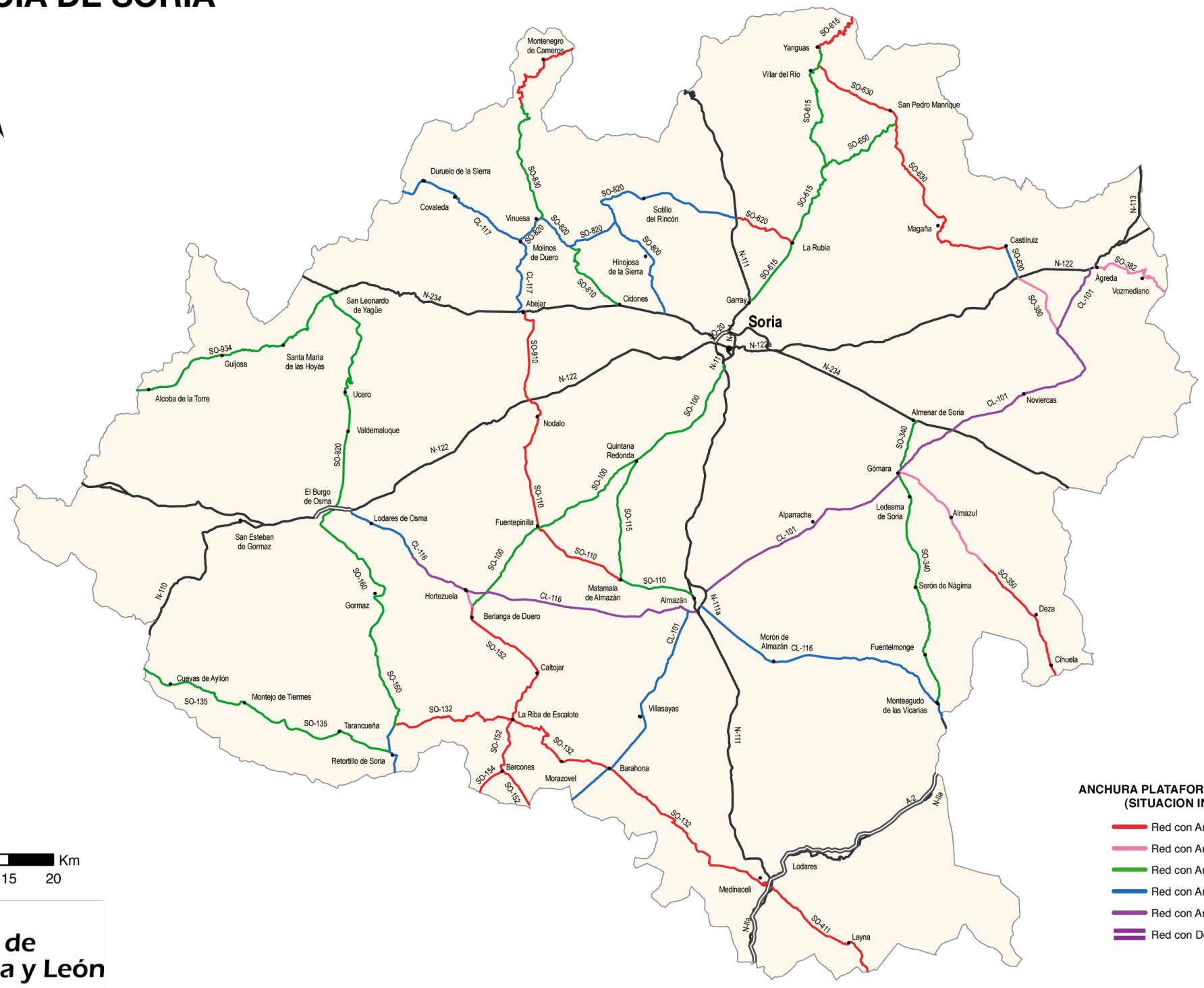


PROVINCIA DE SEGOVIA



PROVINCIA DE SORIA

N

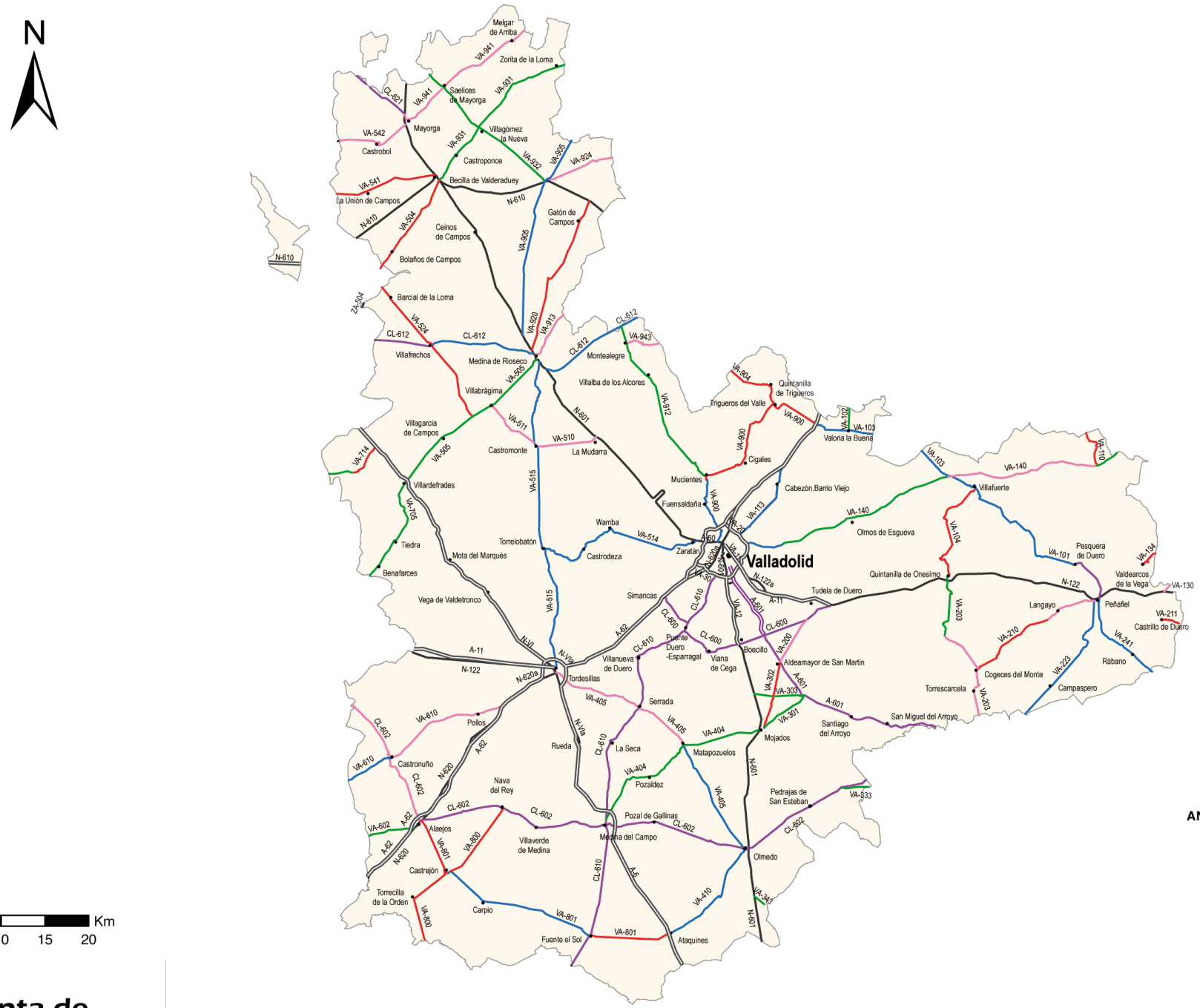


Junta de Castilla y León
Consejería de Fomento

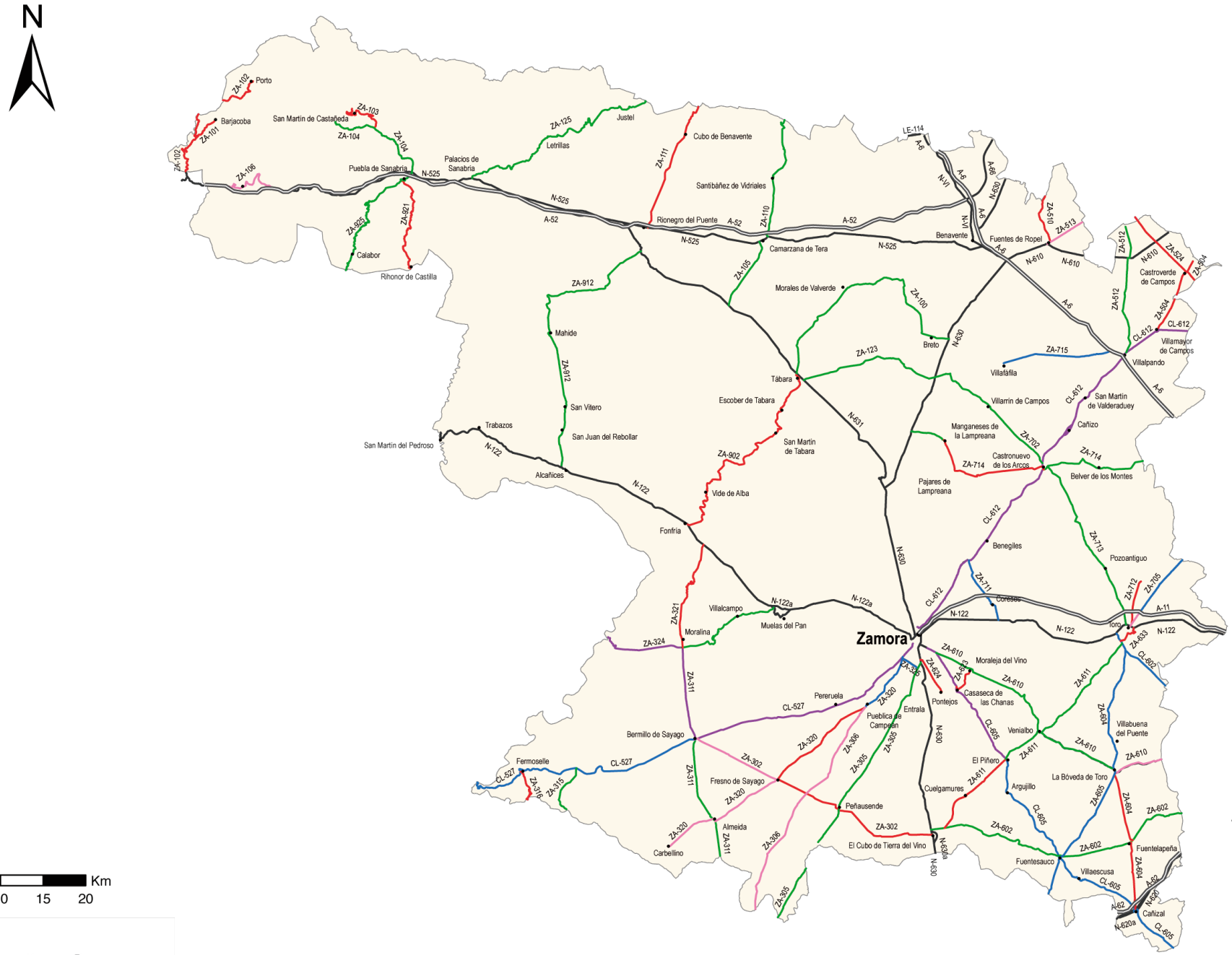
ANCHURA PLATAFORMA RED PRINCIPAL (SITUACION INICIAL)

- Red con Ancho < 6 Metros
- Red con Ancho 6 Metros
- Red con Ancho 7 Metros
- Red con Ancho 8 Metros
- Red con Ancho >8 Metros
- Red con Doble Calzada

PROVINCIA DE VALLADOLID



PROVINCIA DE ZAMORA

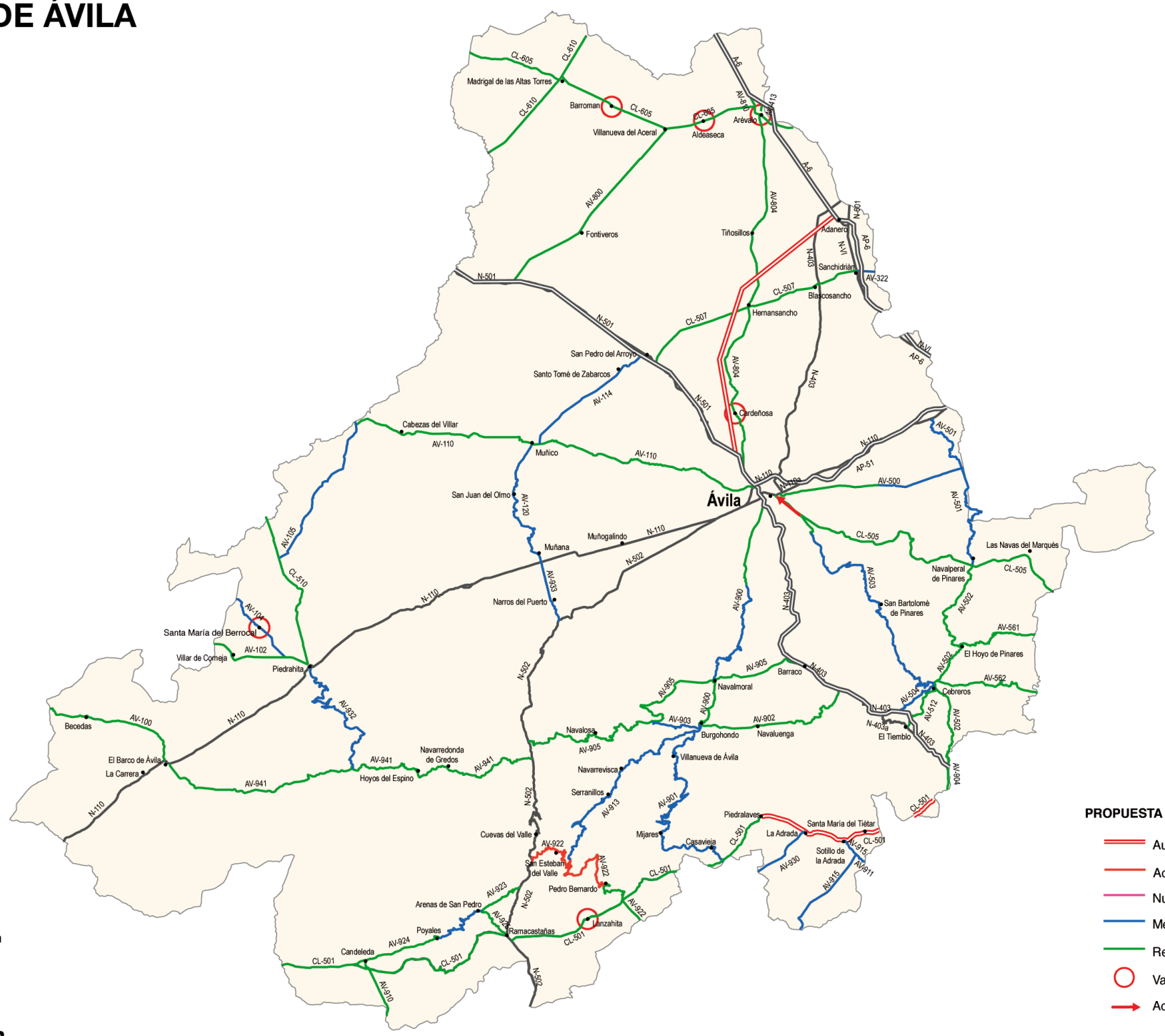


MAPAS provinciales

Propuesta de Actuaciones

PROVINCIA DE ÁVILA

N



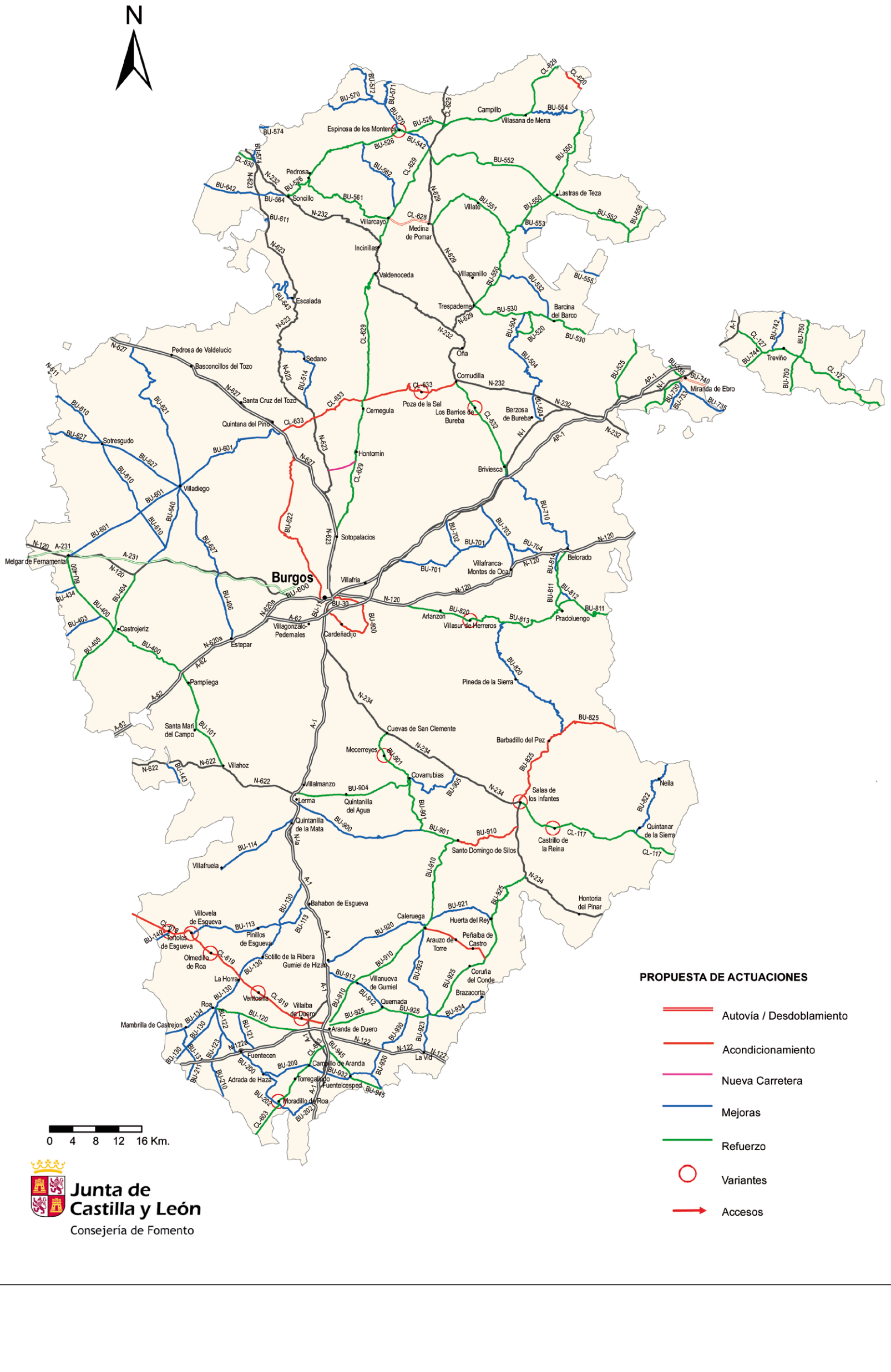
PROPUESTA DE ACTUACIONES

- Autovía / Desdoblamiento
- Acondicionamiento
- Nueva Carretera
- Mejoras
- Refuerzo
- Variantes
- Accesos

Junta de Castilla y León

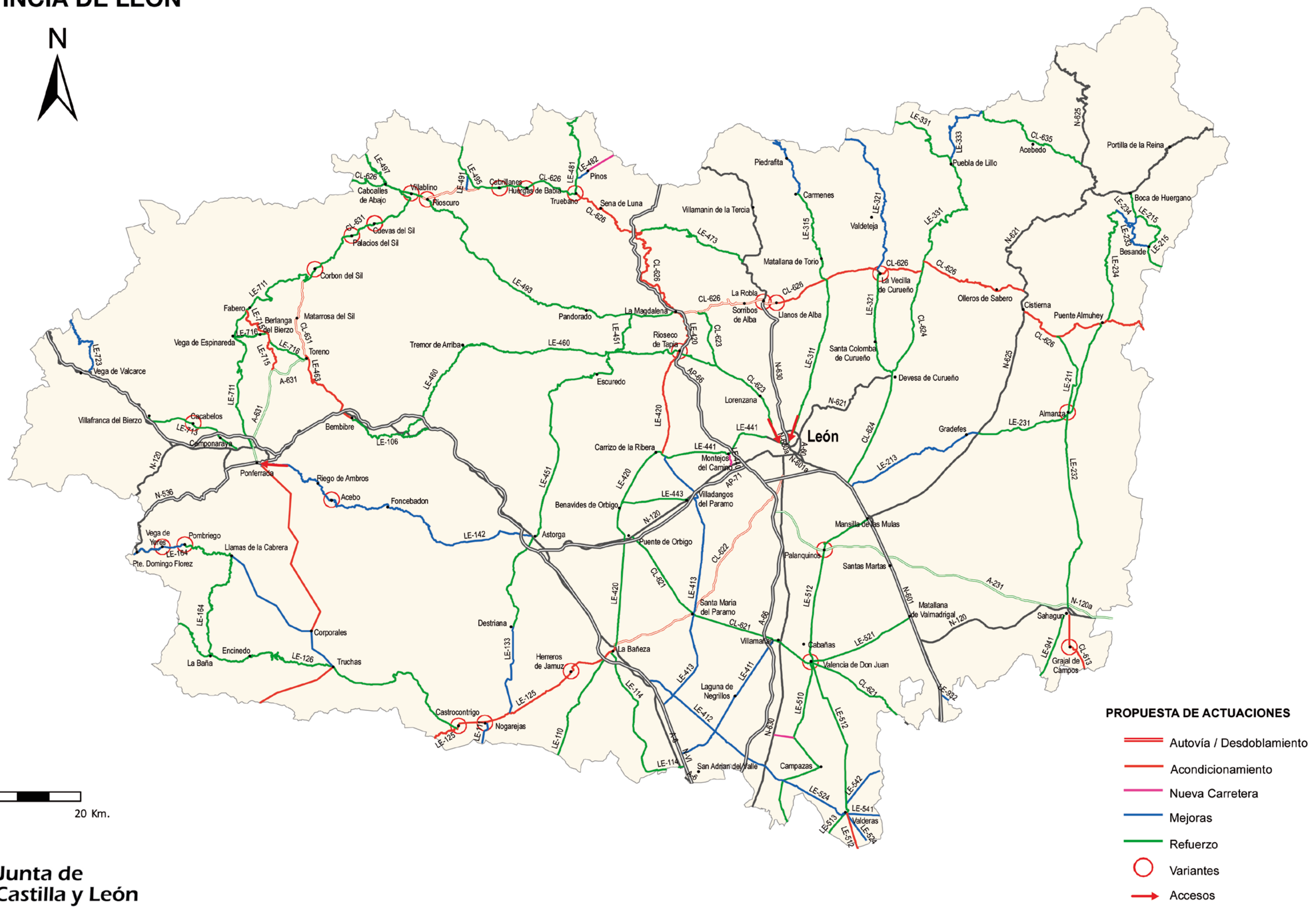
Consejería de Fomento

PROVINCIA DE BURGOS



Junta de Castilla y León
Consejería de Fomento

PROVINCIA DE LEÓN



0 20 Km.

Junta de Castilla y León
Consejería de Fomento

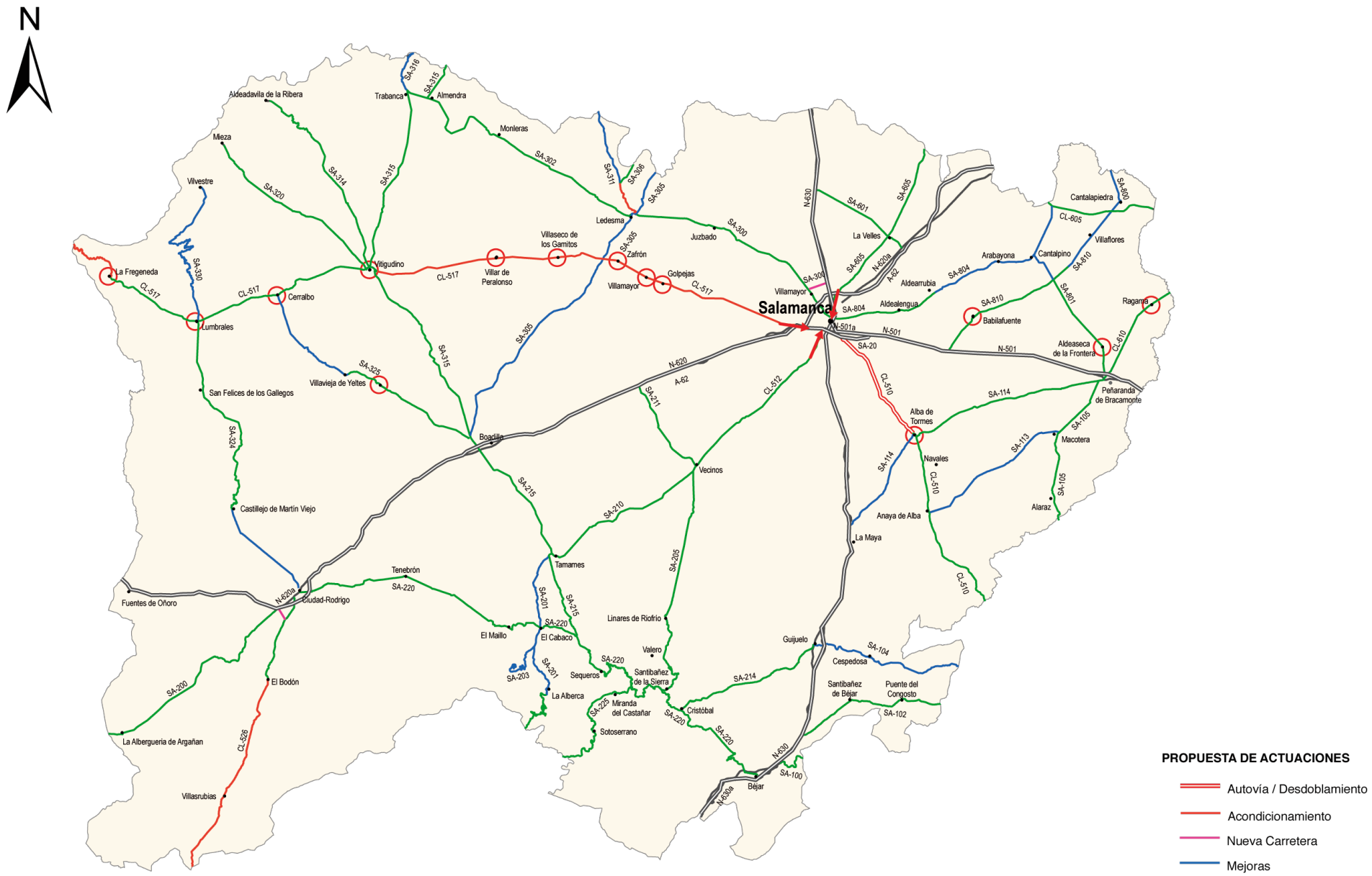
PROVINCIA DE PALENCIA



Junta de Castilla y León

Consejería de Fomento

PROVINCIA DE SALAMANCA

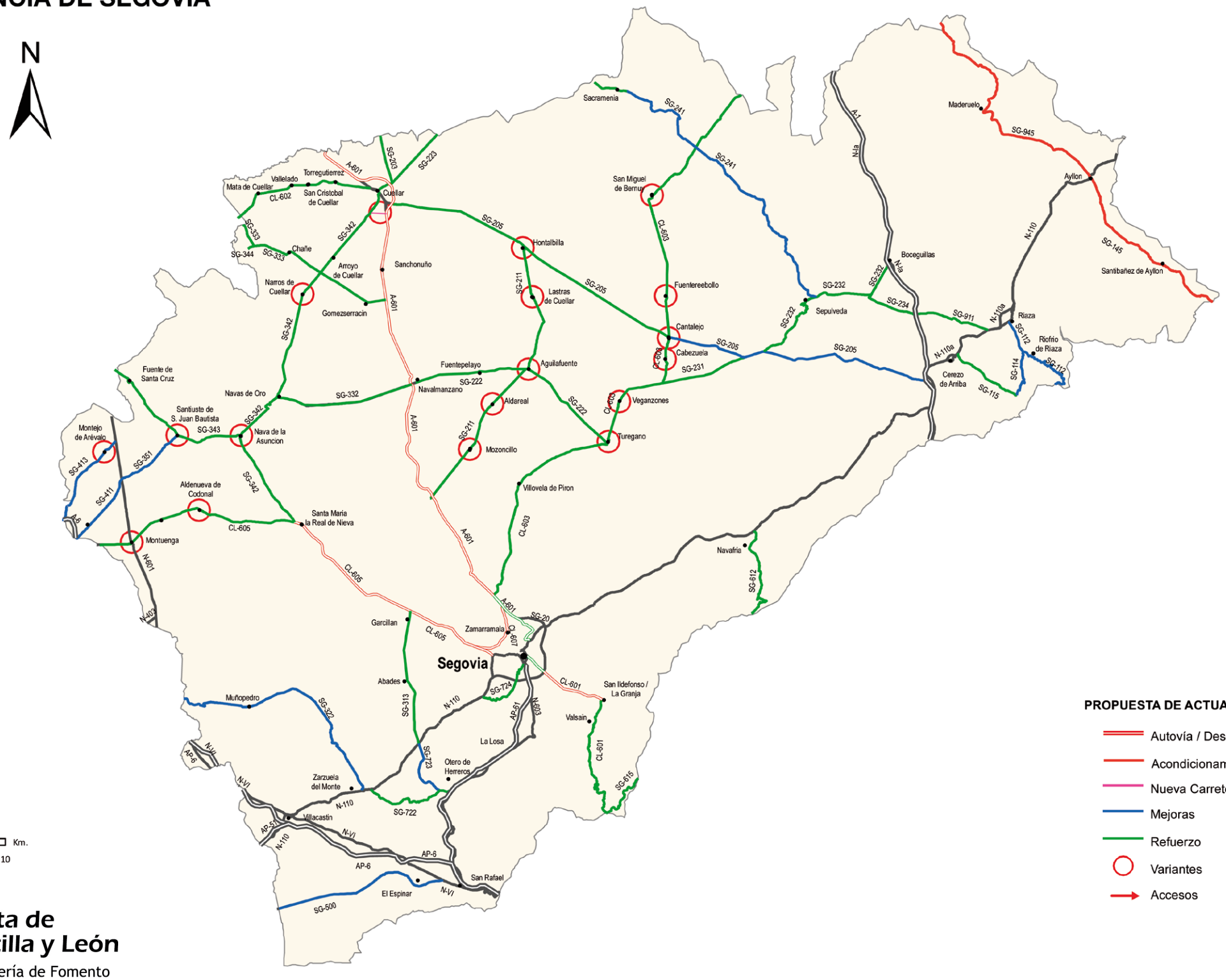


PROPUESTA DE ACTUACIONES

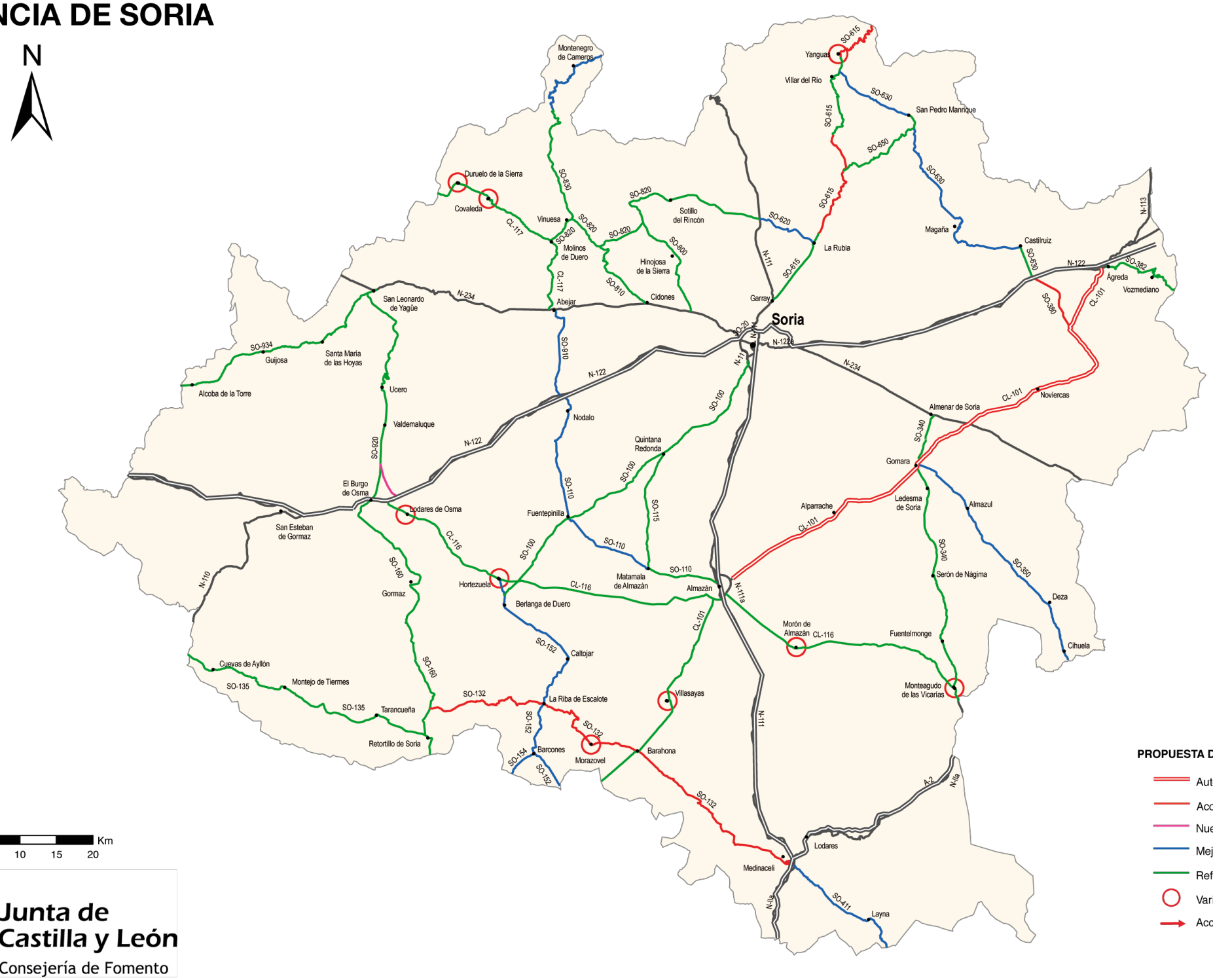
- Autovía / Desdoblamiento
- Acondicionamiento
- Nueva Carretera
- Mejoras
- Refuerzo
- Variantes
- Accesos

Junta de Castilla y León
Consejería de Fomento

PROVINCIA DE SEGOVIA

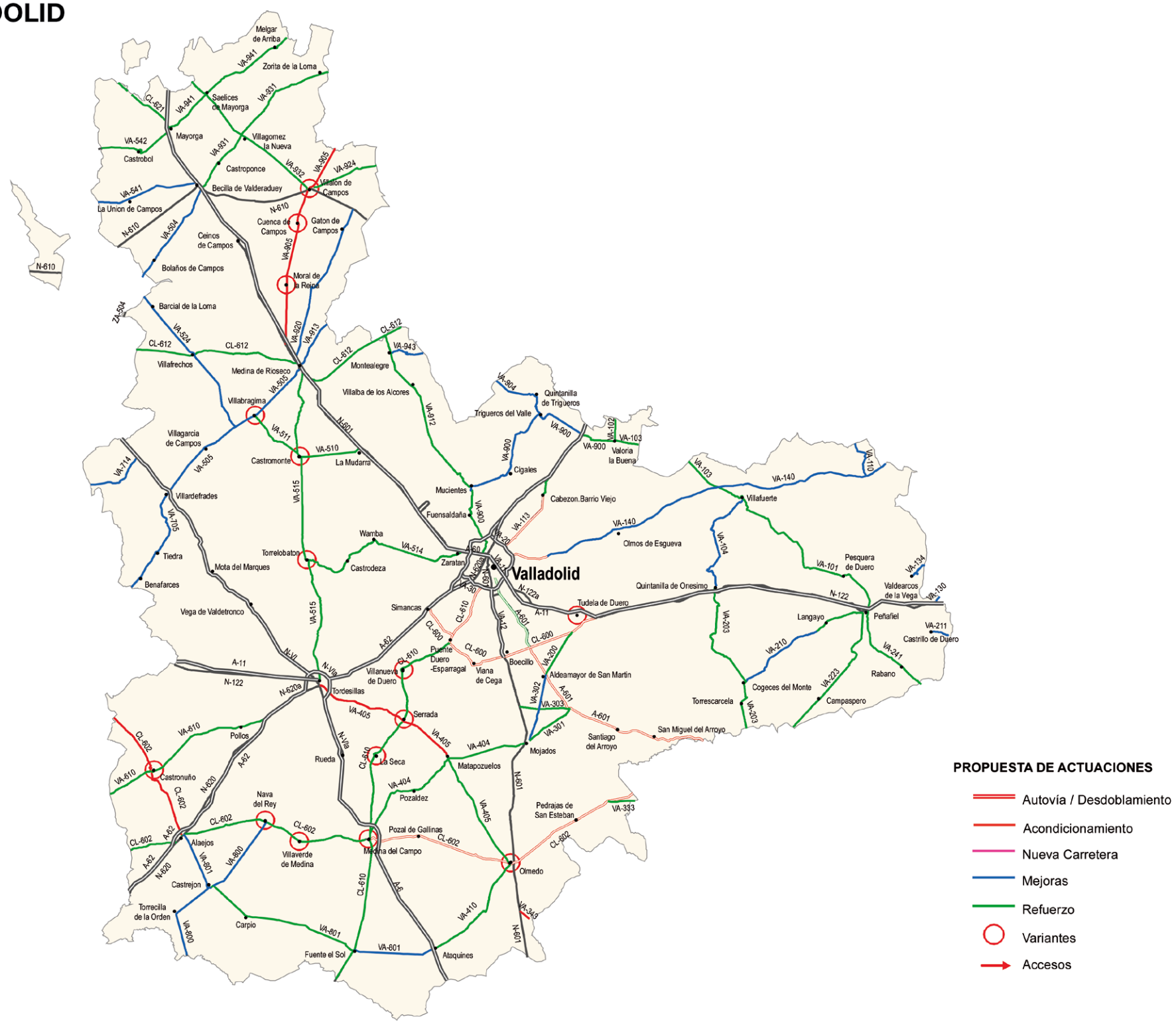


PROVINCIA DE SORIA



PROVINCIA DE VALLADOLID

N



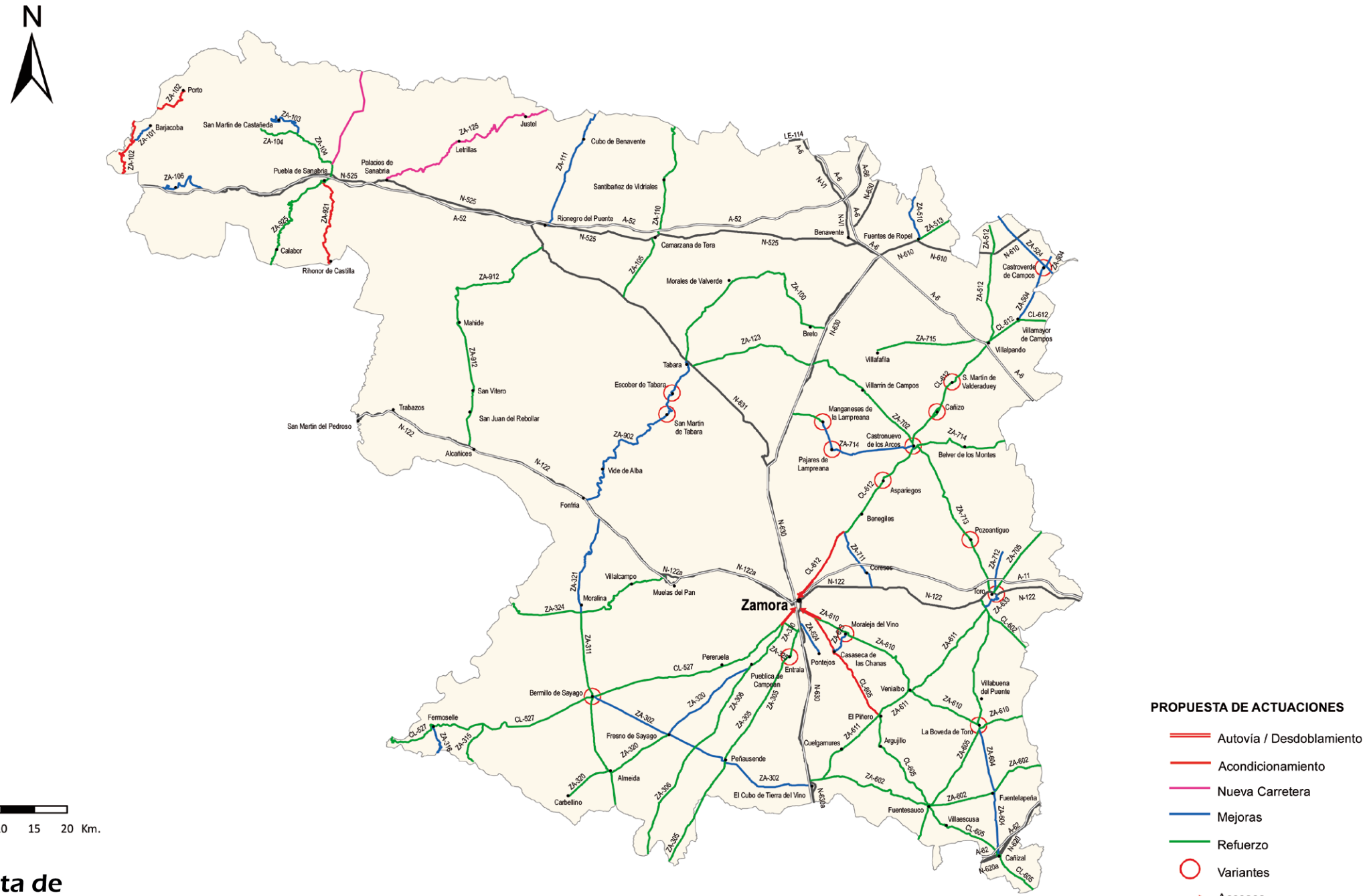
Junta de Castilla y León

Consejería de Fomento

PROPUESTA DE ACTUACIONES

- Autovía / Desdoblamiento
- Acondicionamiento
- Nueva Carretera
- Mejoras
- Refuerzo
- Variantes
- Accesos

PROVINCIA DE ZAMORA

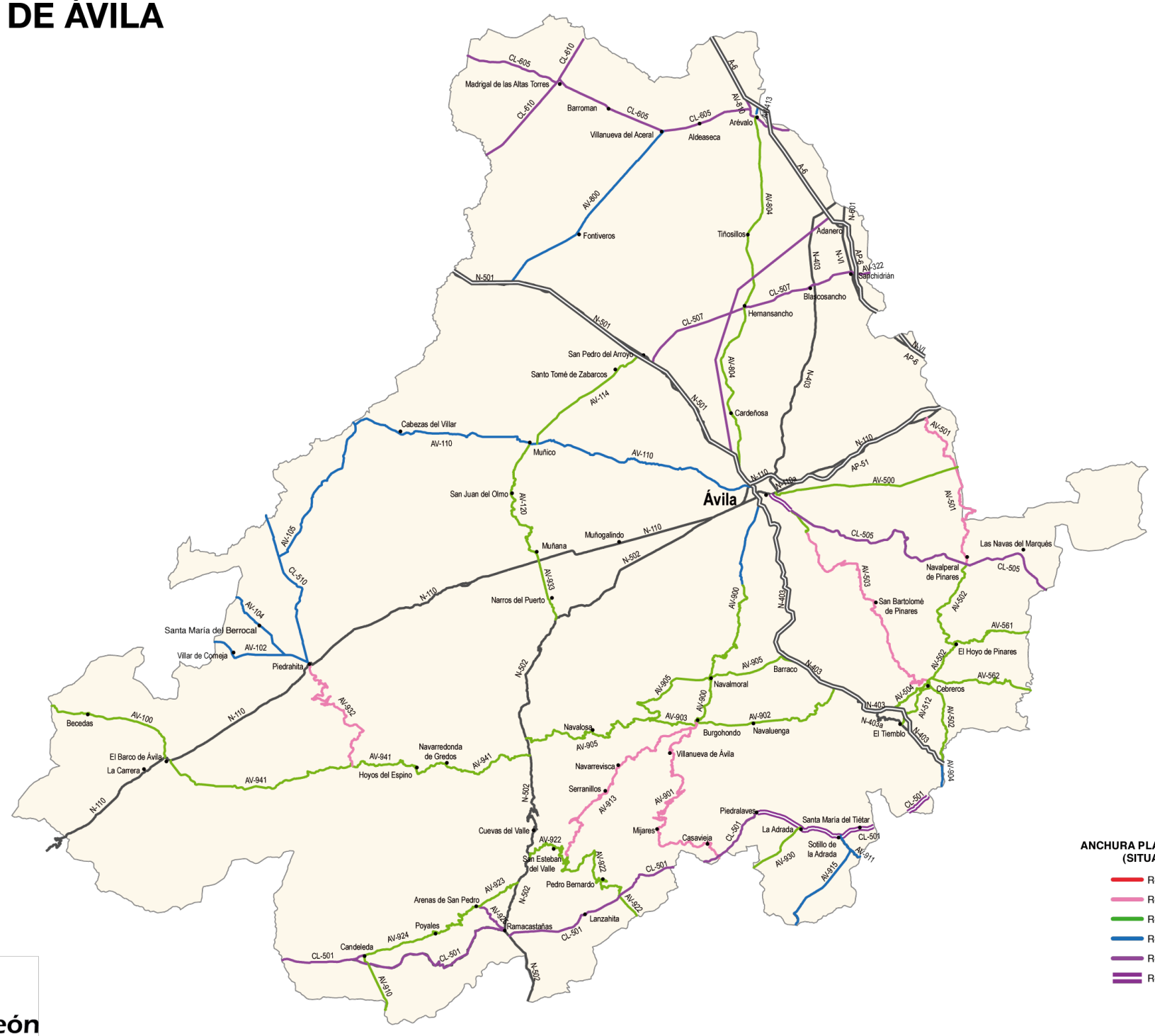


MAPAS provinciales

Anchura de la Plataforma. Situación final

PROVINCIA DE ÁVILA

N

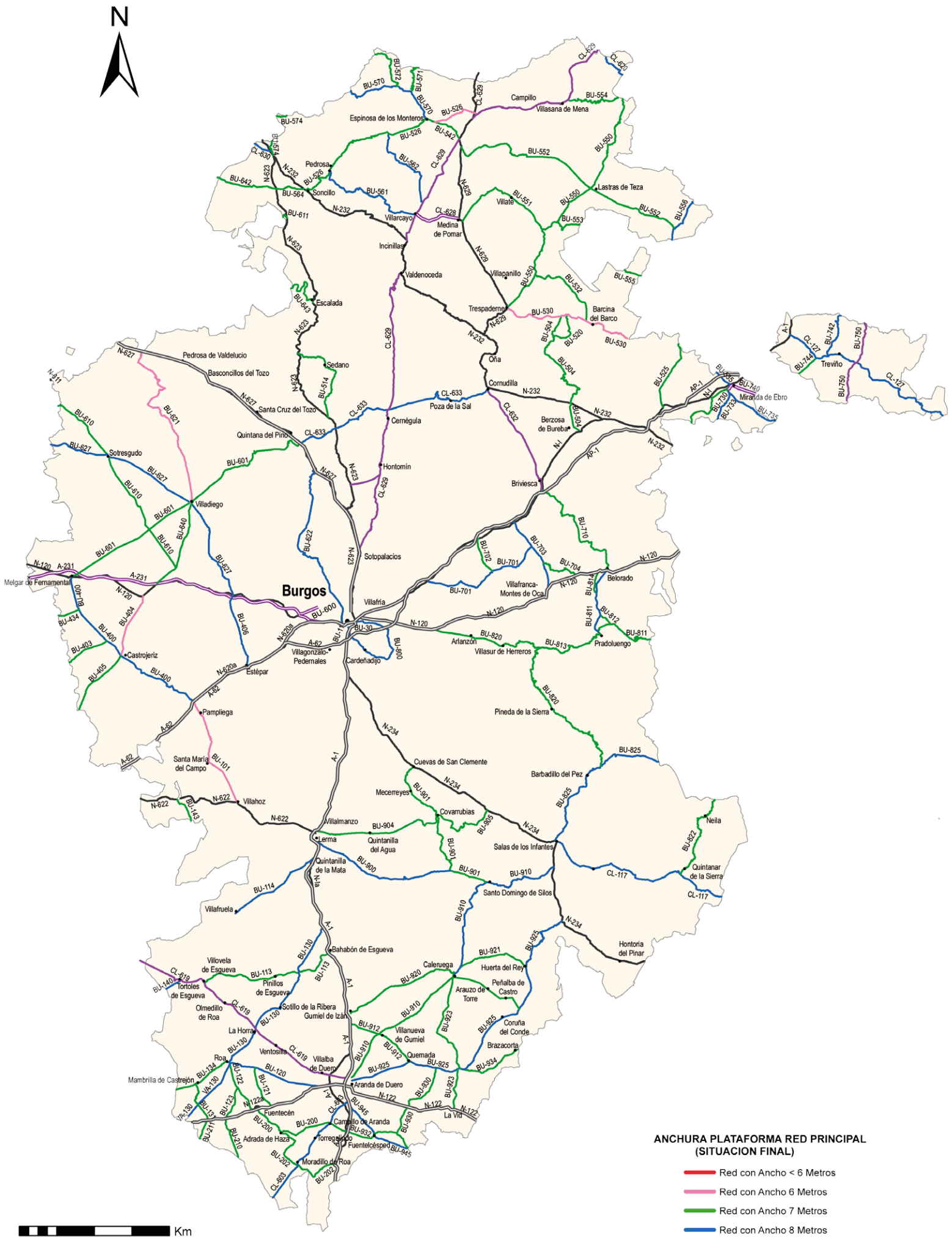


ANCHURA PLATAFORMA RED PRINCIPAL (SITUACION FINAL)

- Red con Ancho < 6 Metros
- Red con Ancho 6 Metros
- Red con Ancho 7 Metros
- Red con Ancho 8 Metros
- Red con Ancho >8 Metros
- Red con Doble Calzada

Junta de Castilla y León
Consejería de Fomento

PROVINCIA DE BURGOS



Junta de Castilla y León

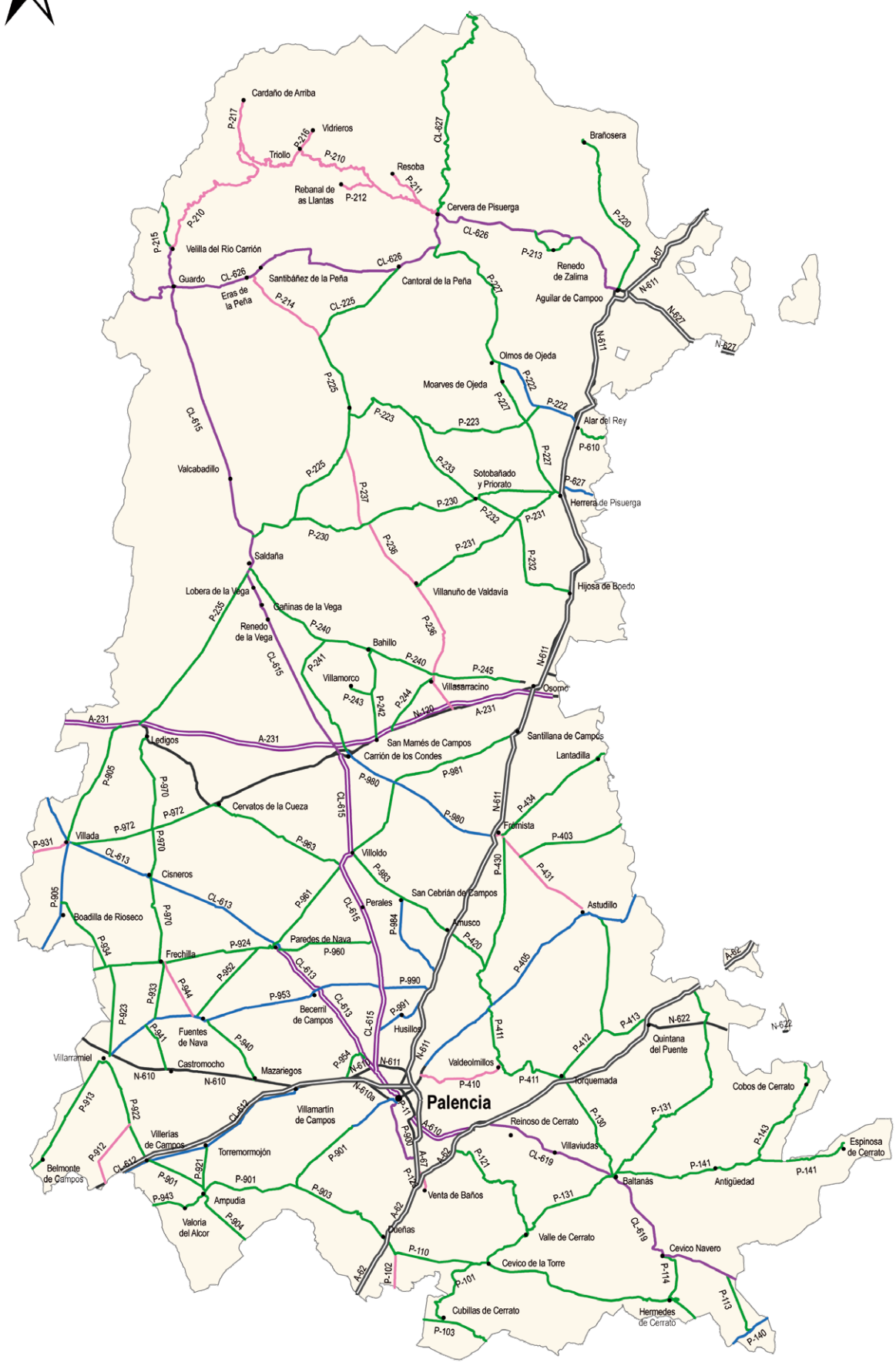
Consejería de Fomento

PROVINCIA DE LEÓN



PROVINCIA DE PALENCIA

N



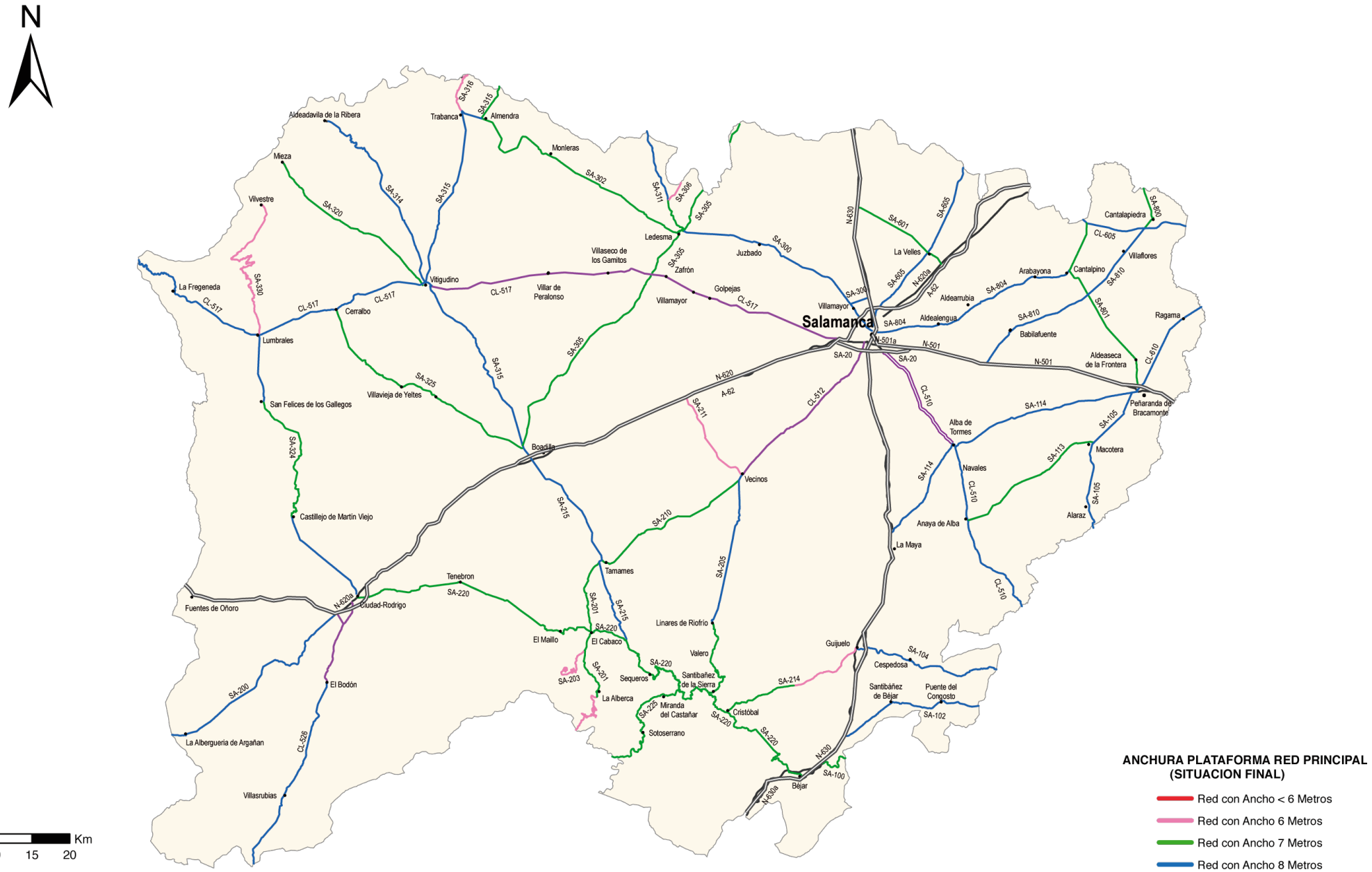
Km
0 5 10 15 20

Junta de Castilla y León
Consejería de Fomento

ANCHURA PLATAFORMA RED PRINCIPAL (SITUACION FINAL)

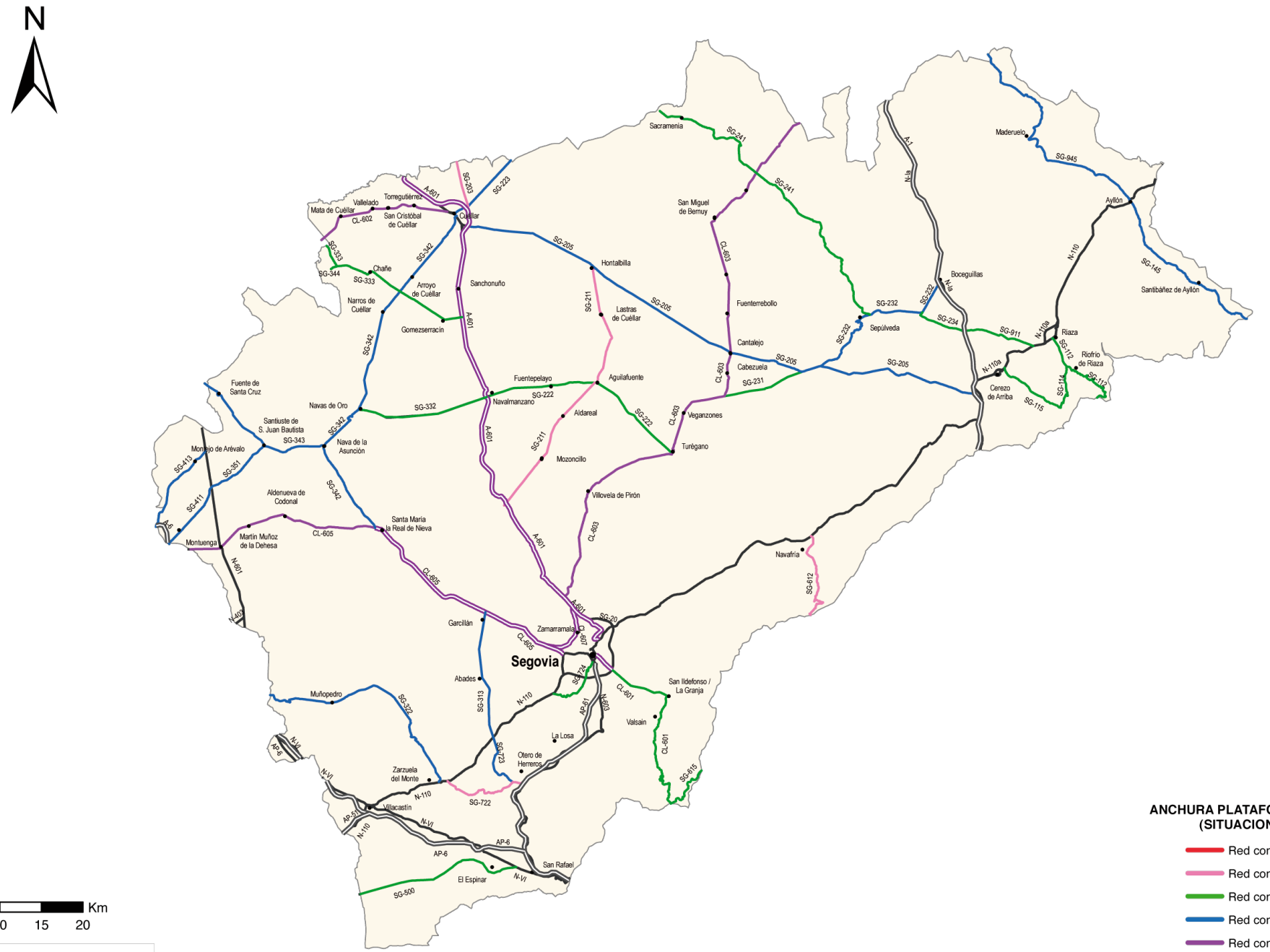
- Red con Ancho < 6 Metros
- Red con Ancho 6 Metros
- Red con Ancho 7 Metros
- Red con Ancho 8 Metros
- Red con Ancho >8 Metros
- Red con Doble Calzada

PROVINCIA DE SALAMANCA

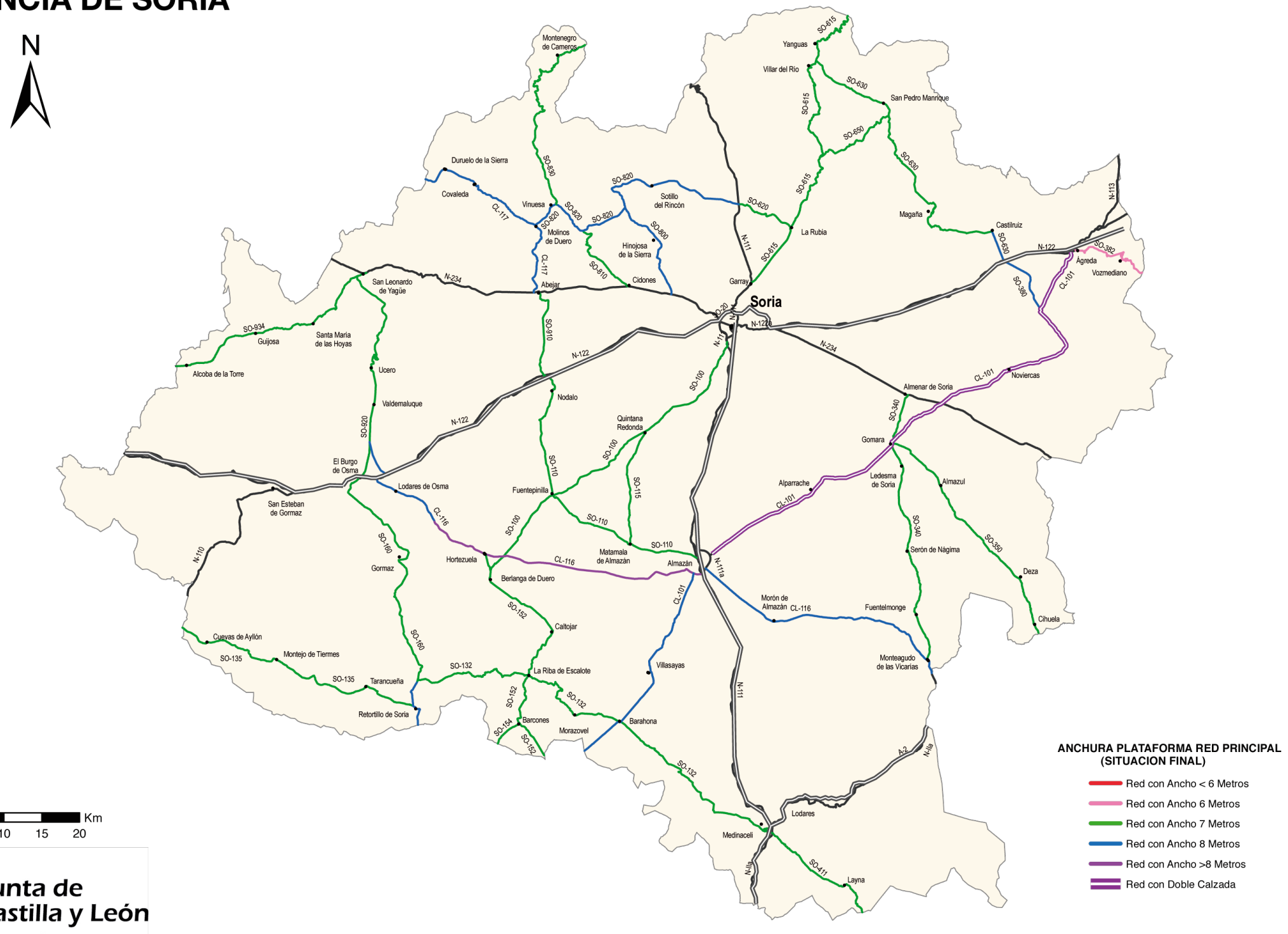


Junta de Castilla y León
Consejería de Fomento

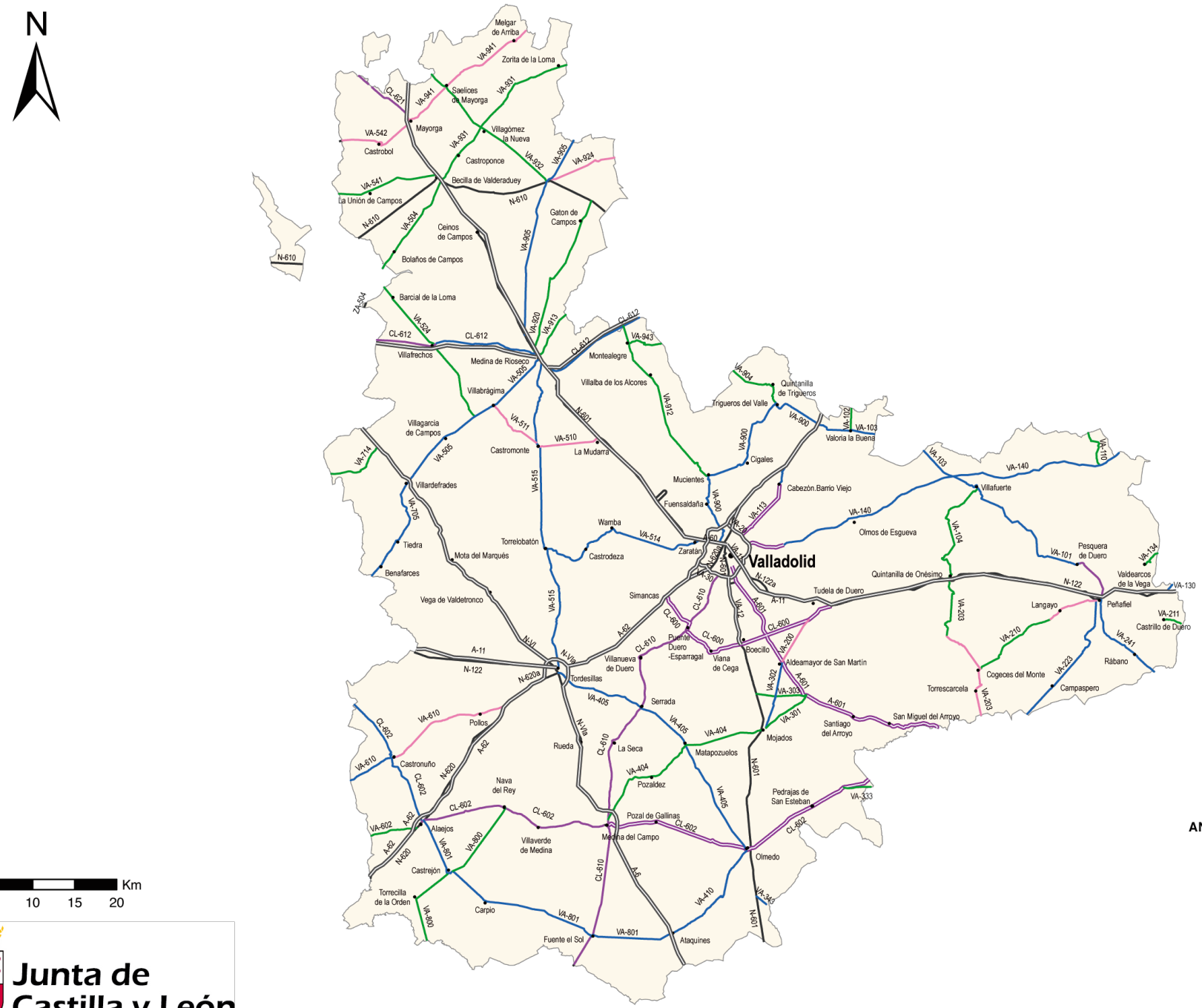
PROVINCIA DE SEGOVIA



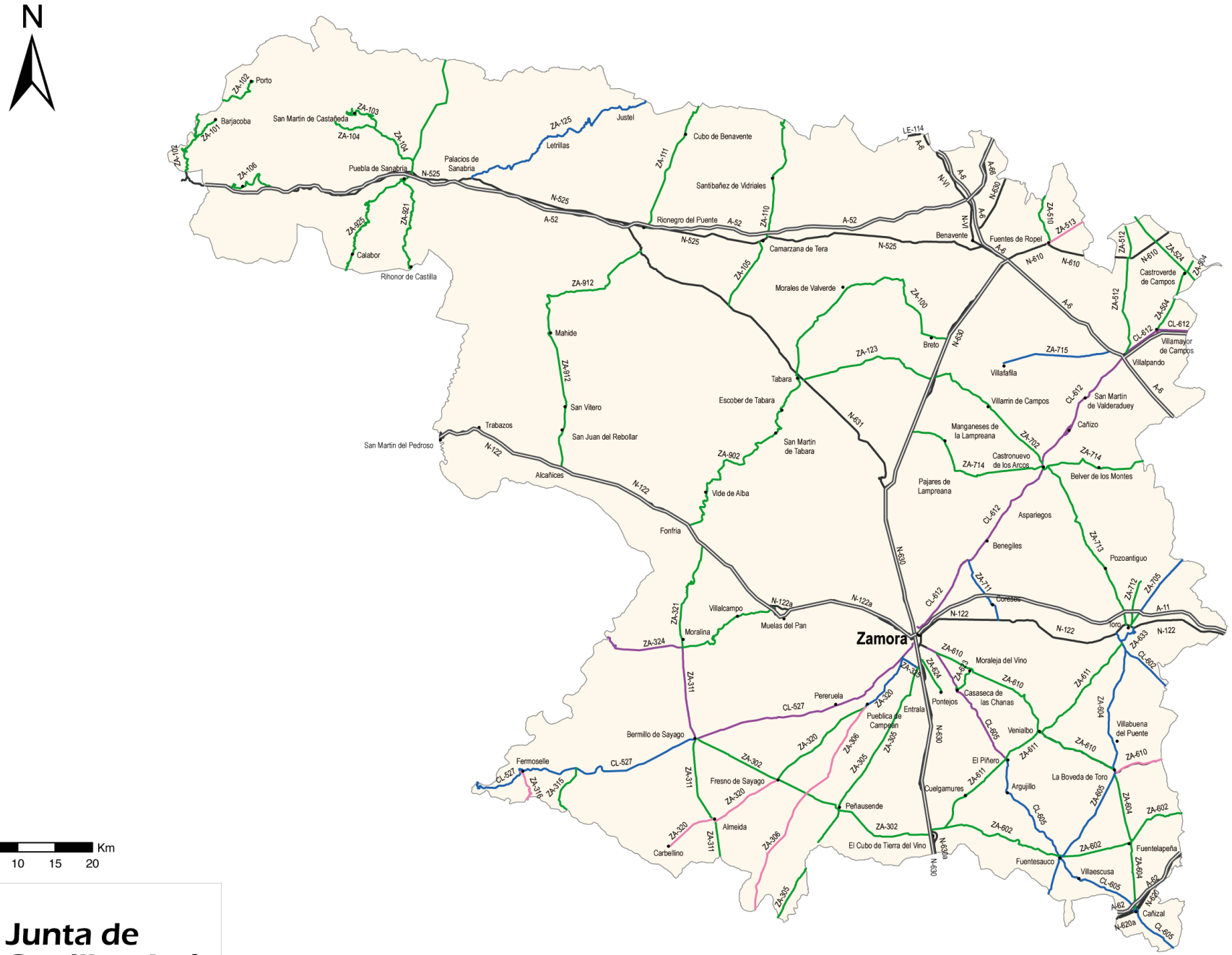
PROVINCIA DE SORIA



PROVINCIA DE VALLADOLID



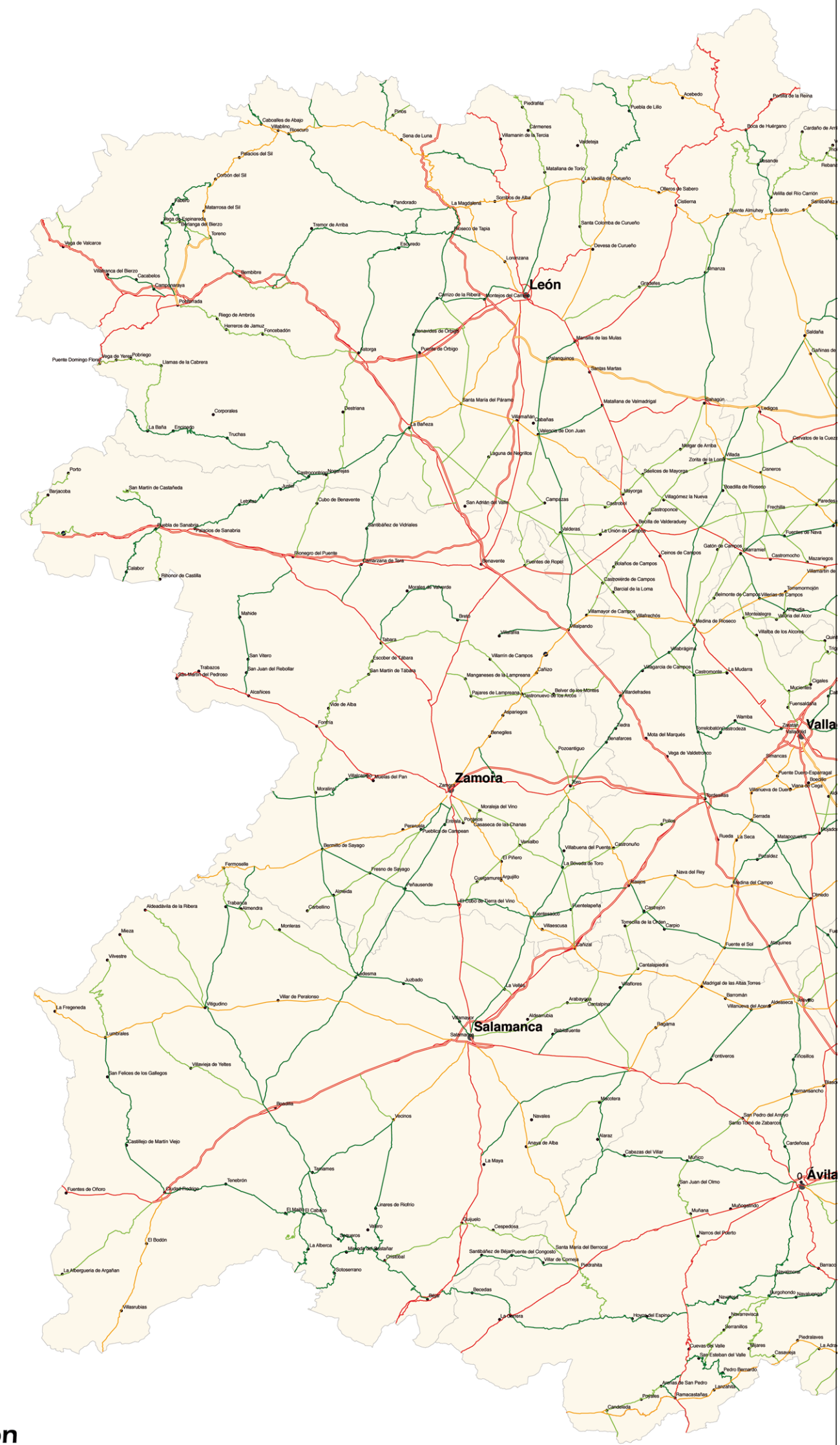
PROVINCIA DE ZAMORA



MAPAS regionales

Castilla y León

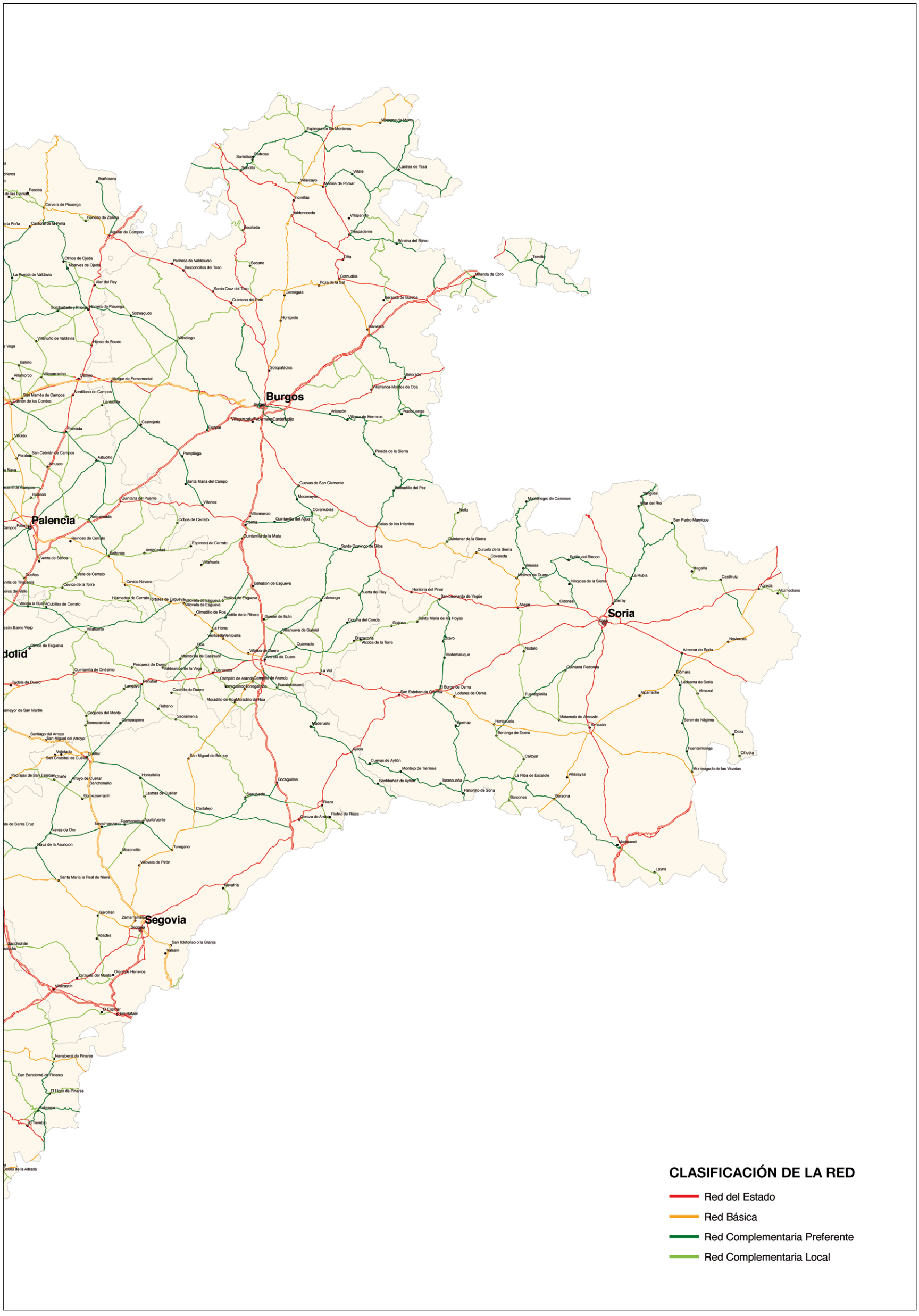
N



Km
0 2,5 5 10 15 20 25 30 35 40

Junta de Castilla y León

Consejería de Fomento


Burgos
Palencia
Soria
Segovia
dolid
CLASIFICACIÓN DE LA RED
Red del Estado
Red Básica
Red Complementaria Preferente
Red Complementaria Local

Castilla y León

N



0 2,5 5 10 15 20 25 30 35 40 Km

Junta de
Castilla y León
Consejería de Fomento


Burgos
Palencia
Soria
Valladolid
Segovia
Ávila
ANCHURA PLATAFORMA RED PRINCIPAL
(SITUACION INICIAL)
Red con Ancho < 6 Metros
Red con Ancho 6 Metros
Red con Ancho 7 Metros
Red con Ancho 8 Metros
Red con Ancho >8 Metros
Red con Doble Calzada

Castilla y León

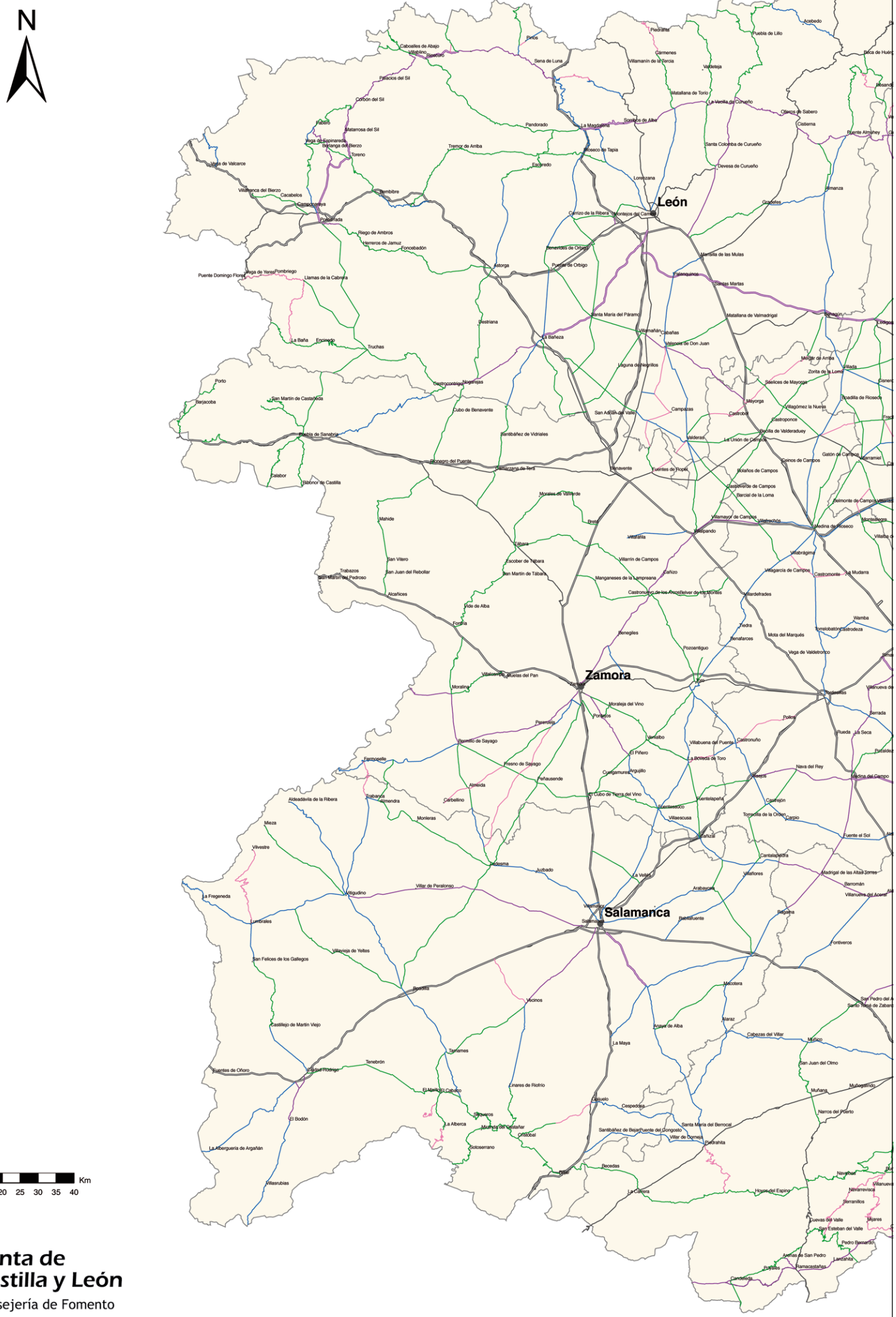


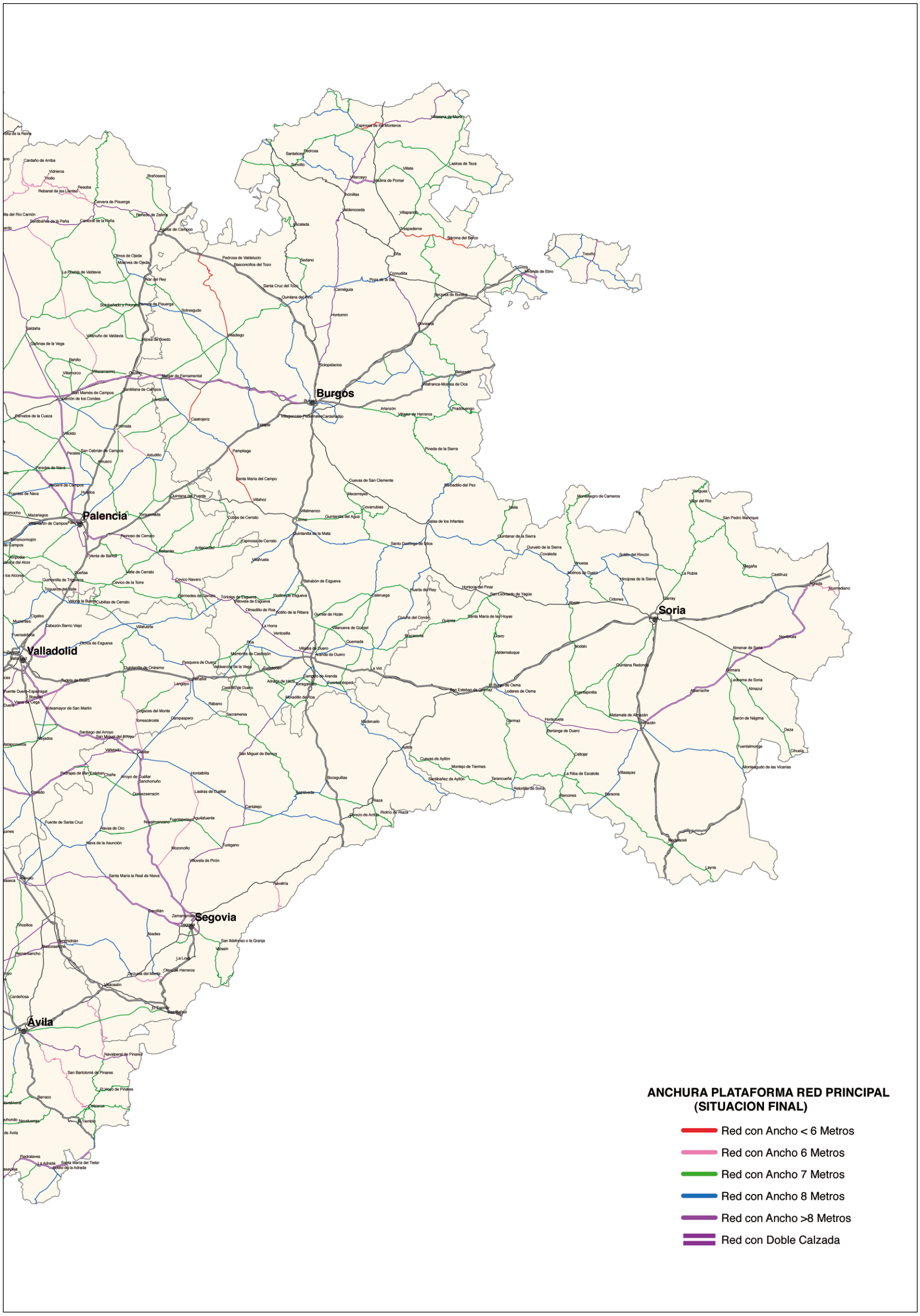
Junta de Castilla y León

Consejería de Fomento


Burgos
Soria
Segovia
alencia
PROPUESTA DE ACTUACIONES
Autovía / Desdoblamiento
Acondicionamiento
Nueva Carretera
Mejoras
Refuerzo
Variantes
Accesos

Castilla y León




Burgos
Palencia
Valladolid
Segovia
Ávila
Soria
ANCHURA PLATAFORMA RED PRINCIPAL
(SITUACION FINAL)
Red con Ancho < 6 Metros
Red con Ancho 6 Metros
Red con Ancho 7 Metros
Red con Ancho 8 Metros
Red con Ancho >8 Metros
Red con Doble Calzada

Título IV

documentación

AMBIENTAL

1 MEMORIA



ambiental

Memoria ambiental correspondiente a la evaluación ambiental del Plan Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2008-2020, promovido por la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.

1. Descripción del Plan.

1.1. Carácter del Plan.

El Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2008-2020 es el instrumento de planificación que da continuidad a lo iniciado con el Plan Regional de Carreteras 2002-2007, y en el que se recogen las necesidades presupuestarias y las dotaciones necesarias para la correcta ejecución de las actuaciones destinadas al desarrollo de infraestructuras viarias o la conservación de las ya existentes, aportando a la Administración competente un conocimiento preciso de las previsiones que van a ser necesarias en los años de vigencia del Plan.

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, al cumplir con una importante función estratégica en el desarrollo de un territorio y permitir una comunicación eficiente entre los diferentes centros de interés de la región.

Una adecuada red de carreteras de titularidad autonómica 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. Principios rectores y objetivos.

Para la determinación de los principios rectores y objetivos que han de definir las propuestas incluidas en el Plan Regional, en éste se realiza de forma previa un análisis de la situación actual de la red viaria en Castilla y León.

De este modo, se analiza el conjunto de redes viarias que discurren por esta Comunidad Autónoma, diferenciando entre Red de Carreteras del Estado, Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma y Red de Carreteras de las Diputaciones Provinciales, comparando la longitud de cada una de ellas y su funcionalidad dentro del territorio castellano y leonés.

La Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma, objeto del Plan Regional se compone, a su vez, de la Red Básica, la Red Complementaria (Preferente y Local) y otras carreteras, cada una de las cuales satisface una serie de condiciones. Asimismo, se estudia el tráfico existente en la actualidad en la Red de Carreteras de Castilla y León, comprobándose una evolución ascendente, tal y como ocurre en el resto de España, y cómo es la Red Básica la que soporta una mayor Intensidad Media Diaria (IMD) de vehículos.

Por su parte, la accesibilidad en la Red de Carreteras de Castilla y León es otro de los aspectos estudiados en el Plan Regional, pues se trata de un elemento primordial para una Región con una situación de baja densidad de población y un elevado número de núcleos urbanos.

Por último, se analiza la seguridad en la Red de Carreteras de Castilla y León, mediante un estudio de los índices de mortalidad y peligrosidad que se registran en las vías castellano-leonesas.

Además de estos aspectos, para la definición de los principios rectores y objetivos que han de definir las propuestas incluidas en el Plan Regional han sido consideradas las determinaciones establecidas en una serie de documentos previos al Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2008-2020.

- Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007
- Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, 2005-2020 (PEIT)
- Acuerdo de Diálogo Social
- Estrategia para la Seguridad Vial en Castilla y León 2004-2008

En base a lo señalado, se define una serie de objetivos básicos de toda red de carreteras, a los que deben contribuir las actuaciones derivadas del Plan Regional:

- 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 permitan adelantar actuaciones de nuevas carreteras y ampliaciones de capacidad de la red existente, con repercusión diferida de los presupuestos.

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.

1.3. Propuesta de ordenación del Plan.

El Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2008-2020 se extenderá, en cuanto a programas de actuación, en torno a dos conceptos: nuevas infraestructuras, por una parte, y conservación y reparación de las ya existentes, por otro. Esto da lugar a dos programas-marco principales:

- Modernización
- Conservación y explotación.

Programa de modernización

Se incluyen dentro de este programa las actuaciones derivadas de las siguientes necesidades: geometría inadecuada, capacidad insuficiente y 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 incluye mejora de curvas en planta y modificación del perfil longitudinal, todo ello de acuerdo con las condiciones de planeamiento establecidas. Este tipo de actuación se prevé para carreteras de la Red Básica y de la Red Complementaria Preferente.

- **Mejoras:** Este tipo de actuación se prevé para carreteras con una sección transversal insuficiente y va dirigido principalmente a la Red Complementaria Local. Estas actuaciones 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, así como resolver la conexión de determinadas carreteras de la Red Regional con las vías de alta capacidad.

- **Variantes de Población:** Con la construcción de variantes, eliminando de este modo las travesías, desaparecen puntos potencialmente peligrosos, aumentando la seguridad de la circulación, y disminuyendo sobre todo la accidentalidad por atropello.

- **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. Las actuaciones de desdoblamiento serán coordinadas con 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.

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.

Las actuaciones incluidas en este programa se estructuran de la siguiente manera:

- **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:** Se incluyen actuaciones de conservación ordinaria y programación de 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. Estas tareas las ha de realizar una empresa privada.

- **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:** 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 (tratamiento de los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA), reducción de las zonas de conflicto potencial, proporción de las mejores condiciones posibles de visibilidad, y 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:** Incluye actuaciones 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:** En este punto se engloban 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:** 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 la 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. 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:** 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. Informe de sostenibilidad ambiental.

El Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2008-2020, al tratarse de un Plan que puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente y que debe ser aprobado por una Administración pública, se sometió al procedimiento de Evaluación Ambiental, de acuerdo con las determinaciones de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas sobre el medio ambiente. Por tal motivo, se elaboró el Informe de Sostenibilidad Ambiental, dando de este modo cumplimiento a lo establecido en el artículo 8 de la citada Ley 9/2006, de 28 de abril.

2.1. Descripción.

En el Informe de Sostenibilidad Ambiental realizado se evalúan los posibles efectos ambientales del Plan Regional Sectorial de Carreteras propuesto, conforme a los criterios y contenidos establecidos en el Anexo I de la Ley 9/2006, de 28 de abril.

En primer lugar se realizan varias consideraciones previas sobre la Evaluación Ambiental Estratégica: su marco normativo, la metodología que se ha utilizado para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental, el alcance de dicho documento de acuerdo con lo estipulado en el Documento de Referencia elaborado por el órgano ambiental competente, y el equipo redactor del mismo -de carácter multidisciplinar-.

A continuación se describen los aspectos básicos del Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020, que incluye: una justificación del Plan, apoyada en un análisis de la situación actual y su evolución previsible en ausencia de aplicación del Plan; una descripción de los objetivos del mismo, así como de los condicionantes ambientales con los que parte; una descripción de los programas que incluye el Plan, diferenciando entre el programa de modernización de la red y el de conservación y explotación de la misma; un análisis de los efectos previsibles del Plan referidos a la contribución del mismo al medio ambiente, a la modernización de la red de carreteras castellano leonesa, y a los resultados sobre la sección transversal y el nivel de servicios de la misma, sin olvidar las mejoras en la accesibilidad; y, por último, un presupuesto de la ejecución del Plan.

Ya en relación con la Evaluación Ambiental del Plan, el Informe de Sostenibilidad Ambiental analiza los aspectos ambientales relevantes de la situación actual en el territorio castellano-leonés, centrándose en tres aspectos: ordenación del territorio, mantenimiento de la biodiversidad –haciendo énfasis en lo referente a Espacios Naturales Protegidos y a la flora y fauna de interés- y protección de la atmósfera.

La evaluación continúa con un análisis de los objetivos de protección ambiental que emanan de otros documentos de planificación regional (Plan de Desarrollo Regional de Castilla y León 2000-2006, Directrices de Ordenación del Territorio de Castilla y León, Estrategia de Desarrollo Sostenible de Castilla y León: Agenda 21, así como del anterior Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007 y lo estipulado en su Dictamen Medioambiental), de los requisitos medioambientales básicos que se derivan de la normativa vigente, así como de los criterios para la protección y conservación de Espacios Naturales Protegidos y especies silvestres, estudiando la incorporación de todos ellos dentro de las propuestas definidas por el Plan Regional Sectorial de Carreteras.

Por su parte, los programas del Plan Regional de Carreteras son evaluados ambientalmente en varios pasos. En primer lugar, se seleccionan aquellas acciones o actuaciones incluidas en los diferentes programas con incidencia potencial significativa en relación con los usos de suelo, gestión ambiental, formación y divulgación ambiental y, por último, patrimonio natural/cultural: especies, paisajes y restos arqueológi-

cos. A continuación, las actuaciones o acciones identificadas son evaluadas en relación con los principios ambientales de integración previamente señalados,

- 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 del 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

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, áreas incluidas en los Planes de Conservación/Recuperación de especies faunísticas de interés) 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).

Tras la identificación de las potenciales afecciones de las actuaciones derivadas del Plan, el Informe adjunta, a modo de orientación, una serie de medidas protectoras y correctoras básicas para evitar o corregir los impactos identificados, y que debe incorporar cada proyecto del Plan -tanto los que deban someterse a procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental como los que no-. En una línea similar se encuentran las directrices del Programa de Vigilancia Ambiental que a continuación se muestran, y que sirven de base a todos los programas de estas características que se elaboren para asegurar la eficiencia de las medidas protectoras y correctoras propuestas.

Asimismo, el Informe incluye una serie de indicadores ambientales a utilizar por las autoridades ambientales y de planificación para evaluar y realizar un seguimiento ambiental del Plan.

Finalmente, el Informe de Sostenibilidad Ambiental concluye con unas reflexiones sobre el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, que ha permitido confirmar la viabilidad ambiental del Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2008-2020, así como con un resumen no técnico del proceso de evaluación realizado.

2.2. Principales propuestas a incluir.

Dados los importantes valores ambientales que se localizan en todo el ámbito de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, el conjunto de actuaciones del Plan Sectorial de Carreteras ha de considerar los siguientes aspectos medioambientales:

- Los proyectos incluirán en cada caso las exigencias derivadas de la Memoria Medioambiental de la Consejería de Medio Ambiente correspondiente a este Plan.
- Los proyectos de modernización de la red que no deban someterse al trámite de Evaluación 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 acogerán 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 económicamente.

- 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 la 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.

3. Efectos significativos previsibles en la aplicación del Plan.

Del estudio de las actuaciones incluidas en el Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2008-2020 respecto a los usos del suelo, la gestión ambiental, la formación ambiental y el patrimonio natural/cultural, se extrae la existencia de un cierto efecto ambiental negativo derivado de las mismas, como consecuencia fundamentalmente de los cambios de uso de suelo originados durante la construcción de nuevas vías, de los materiales necesarios para la realización de las obras y los residuos originados en las mismas, así como de las potenciales afecciones al patrimonio natural.

A este respecto, se ha de señalar que las actuaciones incluidas en el programa de modernización de la red supondrán previsiblemente una serie de impactos negativos sobre el medio, al requerir para su ejecución un importante volumen de recursos naturales (tanto renovables como no renovables), así como originar la posible aparición de afecciones al medio, tanto físico (agua, suelo, atmósfera) como natural (hábitats, especies, paisajes, etc.). No obstante, una vez entren en funcionamiento las actuaciones previstas se producirá una mejora en la calidad del medio ambiente local, de la que se verán especialmente beneficiadas las condiciones atmosféricas del entorno de la actuación. Situación similar se repite con las actuaciones de conservación y explotación de la red si bien, al igual que sucede con las acciones de modernización anteriormente señaladas, las afecciones derivadas de las mismas se limitarán casi en su totalidad a la fase de ejecución de las actuaciones, calificándose en general como positivos los efectos ambientales durante su explotación.

En todo caso, la realización de los trabajos haciendo uso de unas buenas prácticas ambientales durante la ejecución de las actuaciones, unido a la aplicación de las adecuadas medidas preventivas y correctoras, asegurará la minimización y, en su defecto, corrección, de los impactos ambientales derivados de las actuaciones.

La aplicación de estas medidas se hace todavía más necesaria, si cabe, en aquellos puntos donde las actuaciones se localizan en el ámbito de algún Espacio Natural Protegido o zona de interés por las especies silvestres que alberga, con el fin de conservar los valores naturales de cada uno de estos espacios que hacen de Castilla y León un territorio único.

Por último, resta señalar que el Programa de Vigilancia Ambiental que deberá incluir cada proyecto de actuación, verificará la adecuación de las medidas preventivas y correctoras aplicadas y, en su caso, las medidas adicionales a tomar para garantizar la protección y conservación de los elementos naturales del territorio.

4. Evaluación del resultado de las consultas realizadas e informe de alegaciones.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 10 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas sobre el medio ambiente y en el Documento de Referencia para la Evaluación Ambiental del Plan, la versión preliminar del Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2008-2020 y su correspondiente Informe de Sostenibilidad Ambiental fueron sometidos, por Orden de la Consejería de Fomento de 5 de junio de 2008, al correspondiente trámite de Información Pública, cuyo anuncio se publicó en el Boletín Oficial de Castilla y León nº 109, de 9 de junio de 2008, y a las consultas específicas.

Informe del resultado de la información pública del ISA.

Durante los dos meses de exposición pública se recibieron un total de 188 alegaciones, la mayoría de las cuales tienen por objeto la inclusión de determinadas carreteras en el Plan. Aquellas que tienen contenido ambiental son las siguientes:

- Ecologistas en Acción-Provincia de León, que requiere, en aras de los objetivos del Plan, se revisen las propuestas de autorización ambiental de las dos carreteras de la provincia de León, impidiendo la utilización de neumáticos como combustible alternativo en los hornos de cemento. A esto añade que se renuncie a la instalación de plantas de termólisis/incineración (en Ardoncino) y de pirólisis-flash (en Brañuelas).

- Ayuntamiento de Doñinos: entre otros aspectos señala la necesidad de ajuste del Plan a "criterios de sostenibilidad y a los objetivos de reequilibrio territorial y calidad de los servicios".
- Portavoz del Grupo Socialista de la Diputación de Salamanca: esta alegación presenta el mismo contenido que la anterior del Ayuntamiento de Doñinos.
- Ecologistas en Acción de Castilla y León, en un informe que incluye nueve consideraciones referentes a:
    - Insostenibilidad ambiental del modelo de transporte impulsado por el Plan
    - No justificación de la inversión propuesta frente a otras tales como educación, sanidad, I+D, prestaciones sociales.
    - La agresión al medio ambiente y a los recursos naturales.
    - Contribución del Plan al cambio climático. No coordinación con la "Estrategia contra el cambio climático de Castilla y León 2008~2012" en tramitación.
    - Afección a Espacios Naturales y a especies amenazadas, así como al paisaje y a corredores ecológicos.
    - Ocupación y fragmentación del territorio
    - Reorientación del transporte en la Comunidad.
    - Movilidad sostenible.
- La Asociación El Cigüeñal alega la necesidad de que todas las actuaciones contemplen un mecanismo de análisis de integración en el entorno desde un punto de vista global y que se prohíba el uso indiscriminado de herbicidas.

Las diferentes alegaciones han sido valoradas técnicamente, estimándose el contenido de alguna de ellas e introduciendo las correspondientes modificaciones y correcciones en la documentación. Se ha elaborado un anexo con el Informe de Valoración de estas alegaciones.

Informe del resultado de las consultas específicas del ISA

La Versión Preliminar del Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008~2020 ha sido remitida, durante la fase de consultas, a 27 entes y público interesado, habiéndose recibido un total de 10 escritos durante el periodo establecido de consultas. Aquellas que tienen contenido ambiental son las siguientes:

- **Unión Sindical de Comisiones Obreras:** en el escrito presentado se formula una serie de consideraciones y sugerencias referidas a diferentes aspectos del Plan, debiendo destacarse desde el punto de vista ambiental los siguientes: la relación del Plan Regional con otras políticas, planes y programas; la contaminación atmosférica; y, por último, la afección de especies naturales protegidas. Además, requiere que el Plan incorpore las Directrices Esenciales de Ordenación del Territorio de Castilla y León y sea respetuoso con la estrategia contra el cambio climático en Castilla y León, contemple cuestiones asociadas a la emisión de CO2 y ruido, se ajuste al marco normativo ambiental (con referencias expresas a la fragmentación de hábitats), y contribuya al equilibrio territorial.
- **Universidad de Valladolid:** en el escrito presentado realiza una serie de consideraciones ambientales vinculadas a la necesidad de evaluación específica ambiental de las autovías, el planteamiento de la oportunidad del patrimonio cultural vinculado a las carreteras, el peso importante de las autovías dentro del presupuesto, la necesidad de establecimiento de etapas, a fin de poder determinar prioridades durante el desarrollo del Plan, la necesidad de programación de actuaciones correspondientes a los "ejes" o itinerarios complementarios, y el exceso de autovías.
- **Dirección General del Medio Natural (Consejería de Medio Ambiente):** en el escrito presentado se formulan algunas precisiones en cuanto a cuestiones relacionadas con la fragmentación de hábitats, la problemática del atropello de fauna, el fomento y conservación de determinados grupos faunísticos, la utilidad de establecer en algunos casos medidas compensatorias, las especies y materiales a utilizar en las plantaciones y adecuaciones paisajísticas de las actuaciones, y la continuidad de las vías pecuarias. Asimismo, apunta a la necesidad y utilidad de efectuar las consultas necesarias a los servicios ambientales correspondientes, previo inicio del proyecto constructivo.
- **Confederación Hidrográfica del Tajo (Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino):** desde esta Administración se remite un claro informe, relativo a cuestiones de su competencia: drenaje, conservación del dominio público hidráulico, captaciones de aguas y vertidos. En general, se hace mención a aquellas cuestiones fundamentales a considerar en los proyectos y a las autorizaciones preceptivas en cada caso.
- **Federación Regional de Municipios y Provincias de Castilla y León:** atendiendo a consideraciones ambientales, el escrito recibido se centra en la necesidad de abordar la reforestación de márgenes y taludes en nuevos proyectos con especies autóctonas, así como de evitar la creación –en la medida de lo posible- de nuevas infraestructuras en la Red Natura 2000.

5. Determinaciones a incluir en el Plan Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2008-2020.

El Plan Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2008-2020, al establecer el marco normativo para la autorización de proyectos en materias relacionadas con los transportes, se ha sometido al procedimiento de evaluación ambiental de planes y programas, que ha sido desarrollado correctamente según dispone la Ley 9/2006.

Conforme al artículo 12 de la Ley 9/2006, la Memoria Ambiental contendrá las determinaciones finales que deban incorporarse a la propuesta del Plan. La Memoria Ambiental es preceptiva y se tendrá en cuenta en el Plan o programa antes de su aprobación definitiva. El Plan deberá tener en cuenta las medidas y actuaciones del ISA, el contenido especificado en los informes sectoriales resultantes de la fase de consultas y las condiciones que se señalen en este apartado de la Memoria Ambiental.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental que ha sido elaborado por el órgano promotor, se ajusta en los aspectos fundamentales a las especificaciones y contenidos detallados por el órgano ambiental en el Documento de Referencia. El resultado es un documento técnico que aborda de manera sintética y completa los criterios ambientales estratégicos señalados, estableciendo una serie de indicadores y medidas de carácter ambiental, que deberán servir de base a la toma decisiones en la planificación abordada y que formarán parte del contenido normativo del Plan. Igualmente se han cumplido los trámites de información pública y consultas específicas del Plan y del ISA, con interesantes reflexiones de carácter teórico y propuestas a incluir en el Plan, que en algún caso han sido tenidas en cuenta por parte del órgano promotor.

En este sentido, una vez identificados y valorados los efectos ambientales que introduce la redacción del Plan, el Informe de Sostenibilidad Ambiental define una serie de medidas preventivas y correctoras encaminadas a minimizar el impacto de las actuaciones previstas. Cabe destacar como aportación de la evaluación ambiental al Plan de Carreteras, además de las ideas planteadas en el apartado 2.2 de la presente Memoria Ambiental, los diez Principios Ambientales de Integración, recogidos en el apartado 4.1 del Informe de Sostenibilidad Ambiental, junto con las medidas para su materialización (cuadro 5.2.A.) y las medidas protectoras y correctoras para el medio abiótico, biótico y humano, que se detallan en el apartado 6 del ISA. Todas ellas deberán concebirse como parte integrante del Plan Regional de Carreteras de Castilla y León. Estos condicionantes de tipo ambiental se consideran globalmente válidos y deberán tomarse como base para el diseño preliminar de los proyectos y la redacción de los Estudios de Impacto Ambiental que desarrollen cada una de las actuaciones propuestas y líneas de actuación planteadas por el Plan, especialmente cuando afecten a espacios de la Red Natura 2000 o la Red de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León, en los que en todo caso se deberán tener en cuenta la normativa y zonificación recogida en los respectivos Planes de Ordenación de los Recursos Naturales.

El Plan Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2008-2020 establece una planificación básica de carácter general que apenas propone nuevos trazados sino mejoras y actuaciones sobre los ya existentes. No obstante se aprecian algunos planteamientos y propuestas, como el notable peso específico otorgado a las autovías que, además de su coste económico, pueden plantear conflictos desde el punto de vista ambiental. Especialmente en territorios sensibles dados sus valores ambientales, con figuras de protección de la Red Natura 2000 y la Red de Espacios Naturales de Castilla y León, y la presión humana que ya han sufrido y que se vería reforzada. Como por ejemplo ocurre con las autovías planificadas entre Segovia y La Granja de San Ildefonso, entre Villablino y Piedrafita de Babia y especialmente en la autovía propuesta para el Valle del Tiétar, en la actual carretera CL-501 y que supondrá una mayor presión sobre este territorio seriamente afectado por carencias en su planificación urbanística y territorial. En consecuencia, en fases posteriores se deberán justificar las necesidades reales de tales infraestructuras; éstas serán valoradas objetivamente en términos sociales y económicos pero también teniendo en cuenta sus costes ambientales y, en su caso, decidir sobre las propuestas concretas de actuación, sean o no autovías, en base a los principios establecidos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental citados anteriormente. De otro lado, en el caso de otras actuaciones más puntuales, que suponen nuevos trazados sobre áreas de acreditados valores naturales, como son las carreteras de Pinos al límite con Asturias y la que une Truchas con Puebla de Sanabria, se prestará singular atención al impacto ambiental.

En consecuencia, la Consejería de Medio Ambiente determina, a los solos efectos ambientales, informar favorablemente Plan Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2008-2020, sin perjuicio del cumplimiento de otras normas vigentes que pudieran impedir o condicionar su realización.

APROBACIÓN DEL PLAN.

La propuesta del Plan que se apruebe en el desarrollo del trámite deberá tener en cuenta las modificaciones y determinaciones recogidas en esta Memoria y las modificaciones que se deriven de las alegaciones consideradas.

PUBLICIDAD

Siguiendo el artículo 14 de la Ley 9/2006, una vez aprobado el Plan, existirá a disposición del público un ejemplar de:

a) Plan Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2008-2020.

b) Una declaración que resuma los siguientes aspectos:

1º De qué manera se han integrado en el Plan o programa los aspectos ambientales.

2º Cómo se ha tomado en consideración el Informe de Sostenibilidad Ambiental, los resultados de las consultas, la Memoria Ambiental, así como, cuando proceda, las discrepancias que hayan podido surgir en el proceso.

c) Las medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación del Plan o programa.

d) Un resumen no técnico sobre la documentación contenida en los dos puntos anteriores.

Valladolid, 3 de marzo de 2009

LA CONSEJERA

Fdo.: María Jesús Ruiz Ruiz

2 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)

Descripción	*Legislación Ambiental*
1. Reducción del uso de recursos no renovables	
Es preciso hacer un uso condicionado de los recursos naturales no renovables que garantice la no reducción de los depósitos disponibles para generaciones futuras.	
Directiva 85/337/CEE (97/11/CE) – EIA Proyectos 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 Léon) 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)	
Descripción	***Legislación Ambiental***
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 12/2002 – Patrimonio Cultural de Castilla y León Decreto 37/2007 – Reglamento para la protección del patrimonio cultural de 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.

3 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
Menor consumo de recursos no renovables Uso preferente de recursos renovables Uso preferente de materiales reciclados y reutilizados Selección preferente de los medios de transporte público Fomento de la eficiencia energética en diseños y tecnologías
2. Uso de recursos renovables dentro de su capacidad de regeneración
No sobreexplotar recursos naturales Fomentar la regeneración de recursos naturales degradados
3. Uso y gestión consciente de sustancias peligrosas y residuos
Minimizar el uso de materiales tóxicos Minimizar la producción de residuos Fomento de tecnologías de bajo consumo de recursos primarios Gestión cuidadosa de los residuos
4. Mantenimiento y mejora de recursos naturales: hábitats, especies, paisajes
Evitar el daño a especies y hábitats protegidos Fomentar la mejora de hábitats Fomentar el conocimiento y disfrute del patrimonio natural Conservar el paisaje, incluyendo el paisaje cultural (muros, setos, canales, etc.)
5. Mantenimiento y mejora de la calidad de los recursos hídricos y edáficos
Minimizar vertidos al suelo Evitar actividades que puedan causar erosión Fomentar actividades de regeneración de espacios contaminados Minimizar vertidos al agua
6. Mantenimiento y mejora de recursos del patrimonio histórico y cultural
Evitar afecciones a elementos del patrimonio histórico y cultural Incorporar elementos patrimoniales en los proyectos

CUADRO 5.2.A. Principios de Integración Ambiental
7. Mantenimiento y mejora de la calidad del medio ambiente local
Minimizar las emisiones atmosféricas Incorporar el factor ruido a la planificación
8. Protección de la atmósfera
Minimizar el consumo de combustibles fósiles Mejorar la eficiencia energética Crear sumideros de CO2 Fomentar energías alternativas
9. Formación y educación ambiental
Fomentar los compromisos sobre buenas prácticas ambientales Incluir la formación ambiental en el desarrollo de proyectos
10. Impulso de la participación pública en las decisiones relativas a un desarrollo sostenible
Fomentar la incorporación del público en la toma de decisiones

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)

Principio Ambiental de Integración	*Modernización de la Red*	*Conservación y Explotación de la Red*	*Actuaciones Concertadas con otras Entidades Locales*	*Otras Actuaciones*
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***				

4

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		
Factores Ambientales	***Alteraciones del Medio***	***Medidas Correctoras***
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, CO2, 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 CO2 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.)
	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		
Factores Ambientales	*Alteraciones del Medio*	*Medidas Correctoras*
Vegetación	Destrucción vegetación de interés y de poblaciones de especies protegidas o amenazadas Degradación de las comunidades vegetales de interés por pérdida de productividad y calidad	Medidas contra la erosión y conservación/reconstrucción de suelos Protección contra incendios asociados al tráfico Plantaciones en las superficies denudadas y márgenes de la carretera con especies adecuadas al ecosistema Hidrosiembras en aquellas superficies que lo admitan o, en su defecto, utilización de sistemas de recubrimiento (mallas textiles u orgánicas, etc.) Plantaciones compensatorias de especies autóctonas Utilización racional de plaguicidas y fertilizantes
Fauna	Destrucción de hábitats de interés y puntos de nidificación, cría, campeo, etc. Daños directos a las especies (atropellos, destrucción de fauna edáfica) Efecto barrera para la dispersión y movimientos locales	Evitar actuaciones molestas para la fauna (voladuras especialmente) durante los períodos de cortejo, nidificación y cría de especies sensibles Restauración de comunidades vegetales con especies autóctonas y alimenticias Medidas de atenuación de ruidos en áreas sensibles Vallado para evitar atropellos Establecer pasos inferiores o superiores para la fauna y la posibilidad de remonte para las especies acuáticas migratorias Mantener la diversidad de los cauces Restauración de riberas afectadas minimizando la afección a la vegetación acuática
Paisaje	Alteración de los contenidos del paisaje Alteración de la Calidad Estética Alteración de las pautas de visibilidad	Medidas morfológicas de diseño respetuoso con la tipología constructiva de la zona: Adaptación de la vía a las formas preexistentes evitando los cortes visuales (diseño de túneles, falsos túneles y viaductos) Remodelación de taludes y terraplenes (tendido en áreas onduladas, abancalamiento, precortes irregulares, alabeo, etc.) Integración paisajística de la obra Camuflaje cromático de ciertas estructuras Plantaciones imitando la estructura del paisaje existente, evitando regularidad Diseñar los bordes de los bosquetes de forma festoneada e interrumpir las repoblaciones alternativamente a ambos lados de los trazados Medidas sobre la visibilidad: Plantaciones arbustivas que resalten las curvas en las autopistas Resaltar de estructuras de interés arquitectónico y apertura de vistas Colocación de barreras visuales (de tierras, arbóreas) y ocultación topográfica

CUADRO 6.C. Medidas Correctoras Básicas. Medio Humano		
Factores Ambientales	*Alteraciones del Medio*	*Medidas Correctoras*
Población y demografía	Demanda de mano de obra Mejora de las comunicaciones entre núcleos y en las condiciones de circulación Cambio en los procesos migratorios	Utilización de mano de obra local 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 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 Aumentos de las inmisiones gaseosas en la atmósfera	Aislamiento acústico de ventanas en viviendas afectadas Colocación de pantallas antirruido 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 Alteración de las necesidades de dotaciones y servicios	Utilización de mano de obra local Ayudas a los municipios locales afectados y al asentamiento de entidades productoras y generadoras de empleo Concesión de ayudas al personal afectado (becas, jubilaciones anticipadas…) 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

Junta de
Castilla y León