



BOLETIN OFICIAL DEL PARLAMENTO DE CANARIAS

II LEGISLATURA

Año IV

13 de Julio de 1990

Núm. 89

INDICE

PROYECTOS DE LEY

Pág.

EN TRAMITE

PL-50

DE CARRETERAS DE CANARIAS

1023

PROYECTOS DE LEY

PRESIDENCIA

EN TRAMITE

PL-50

DE CARRETERAS DE CANARIAS

Por acuerdo de la Mesa del Parlamento de Canarias, adoptado en reunión celebrada el día 19 de junio de 1990, se admite a trámite el Proyecto de Ley de Carreteras de Canarias, se ordena su publicación, la apertura de plazo de enmiendas y su tramitación ante la Comisión de Obras Públicas, Ordenación del Territorial y Medio Ambiente.

En cumplimiento del acuerdo citado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 111^º.2 del Reglamento del Parlamento de Canarias, dispongo su publicación en el Boletín Oficial del Parlamento.

Según lo establecido en el artículo 112^º del citado Reglamento, los Diputados y Grupos Parlamentarios tendrán un plazo de quince días hábiles, contados a partir del día siguiente al de la publicación en este Boletín, para presentar enmiendas.

A dicho Proyecto de Ley se han adjuntado como antecedentes los siguientes: Informe de acierto y oportunidad de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas; Informe de la Intervención General; Informe de legalidad de los Servicios Jurídicos; Certificación del acuerdo de 31 de julio de 1989 tomando en consideración el Anteproyecto de Ley de Carreteras y solicitando informe a los Cabildos Insulares; Certificaciones de los acuerdos de los Cabildos Insulares de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria y La Palma formulando observación al citado Anteproyecto de Ley, los cuales se hallan a disposición de los Diputados para su consulta en los servicios generales de la Cámara, obrando copia de los mismos en cada Grupo Parlamentario.

En la Sede del Parlamento, a 20 de junio de 1990.

EL PRESIDENTE,
Victoriano Ríos Pérez.

PROYECTO DE LEY DE CARRETERAS DE CANARIAS

La promulgación de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, cuya vigencia se circunscribe a las carreteras estatales, y los efectos derogatorios que la misma produjo explícitamente con respecto a la antigua Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras, originó un cierto vacío legislativo en el plano de la administración de las carreteras no estatales, esto es, en el de la totalidad de las redes viarias de Canarias, habida cuenta de que en el Archipiélago todas las competencias en materia de carreteras pertenecen estatutariamente a la Comunidad Autónoma.

La promulgación de la Ley 2/1989, de 15 de febrero, de Normas Provisionales para carreteras de Canarias, colmó el referido vacío y estableció (disposición final primera) la obligación del Gobierno de Canarias de remitir al Parlamento en el plazo de seis meses el Proyecto de una Ley de Carreteras de Canarias. La presente Ley nace, pues, con el propósito inmediato de cumplir esta prescripción legal.

De otro modo, el proceso de estructuración institucional vigente actualmente en Canarias, en especial por lo que atañe al papel y ámbito de competencia de los Cabildos Insulares, está afectando a la organización tradicional de las redes de carreteras canarias. La antigua distinción entre carreteras del Estado (entre las que se encontraban las redes básicas competencia del M.O.P.U. y muy secundariamente las promovidas por otros órganos, como fueron IRYDA y el ICONA), carreteras de los Cabildos Insulares y carreteras locales o municipales, se alteró con el proceso de transferencias del Estado a la Comunidad Autónoma, al pasar a la esfera de competencias de ésta todas las vías originariamente administradas por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Esta alteración competencia constituyó sólo una etapa intermedia en el proceso de transformación de la gestión de las carreteras del Archipiélago, proceso en el que la Ley 8/1986, de 18 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias supuso un hito adicional, al contemplar la transferencia a Cabildos Insulares de competencias de la Comunidad Autónoma en materia de carreteras.

Consecuentemente, y en línea con tal proceso, el presente proyecto de Ley de carreteras de Canarias recoge la distinción entre vías de interés regional, de interés insular y de interés municipal y especial. Constituirán las primeras las redes de carácter básico en el esquema viario de cada isla, por cubrir los itinerarios fundamentalmente de sus transportes interiores. Las redes insulares estarán formadas por las carreteras originariamente de los Cabildos Insulares, a las que se añadirán las de la Comunidad Autónoma que les sean transferidas. Carreteras locales o municipales serán las - muy escasamente representadas en Canarias - de titularidad de los municipios y especiales aquellas cuya finalidad sea instrumental en relación con determinadas funciones (explotación agraria o explotación y defensa del patrimonio forestal), carácter que las aproxima bastante a la condición de vías de servicio, aunque no tanto como para perder su calificación de carreteras. Estas quedan excluidas del ámbito de aplicación de la Ley.

Por lo demás, en el presente anteproyecto de Ley, se han seguido de intento y con relativa fidelidad, las determinaciones de la reciente disposición estatal de carreteras del pasado 29 de julio, tanto en lo que se refiere a la especificación de los distintos tipos de vías (autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales) como en los varios aspectos técnico-jurídicos relativos a la carretera y sus zonas (de dominio público, de servidumbre o de afección) y tramos especiales (travesías, tramos urbanos, redes arteriales y demás). Se ha considerado que en estas materias no existen razones sustantivas para modificar el régimen de vías estatales, régimen en el que, por otra parte, se han introducido pocas novedades o novedades poco significativas con respecto

al promovido por la anterior Ley nacional de carreteras de 19 de diciembre de 1974.

Si, por contra, se propugna desde este anteproyecto de Ley mayor severidad en la protección de la carretera, en línea con lo regulado desde la legislación Estatal. El fuerte incremento de las sanciones pecuniarias; la prohibición de todo tipo de publicidad visible desde la zona de dominio público; la ampliación de la línea límite de edificación en nuevas variantes de población; la prohibición de practicar acceso en nuevas carreteras y otras estipulaciones en la misma línea constituyen otras tantas manifestaciones del espíritu de endurecimiento en el régimen protector de la carretera y de la seguridad de su circulación que se ha pretendido introducir en ella.

En el plano de la interacción entre los núcleos urbanos y la red viaria, el propósito es establecer una mínima coordinación entre la Administración competente en materia de carreteras y los municipios y su planificación urbanística. De suerte que en ambas partes quedan obligadas a informarse mutuamente sus iniciativas, así en el caso de construcción de una nueva carretera en su tramo urbano -cuyo proyecto deberá ser sometido al Ayuntamiento afectado- como en el de preparación de un nuevo instrumento planificador que afecte a una carretera, que requerirá un informe de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas o del Cabildo Insular afectado.

TITULO PRIMERO: DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1.-

Uno.- Es objeto de la presente Ley la regulación de la planificación, proyecto, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras de canarias.

Dos.- A los efectos de esta Ley, se consideran carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas y construídas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.

Tres.- Por sus características, las carreteras se clasifican en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales.

Cuatro.- Son autopistas las carreteras especialmente proyectadas, construídas y señalizadas para la exclusiva circulación de automóviles con arreglo a las siguientes características:

a) No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.

b) No curzar a nivel ninguna otra senda o vía, ni ser

cruzada a nivel por senda, vía de circulación o servidumbre de paso alguna.

c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de la circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.

Cinco.- Son autovías las vías que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas para cada sentido de la circulación y limitación de accesos a las propiedades colindantes.

Seis.- Son vías rápidas las carreteras de una sola calzada y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes.

Siete.- Son carreteras convencionales las que no reúnen las características señaladas en los puntos anteriores.

Ocho.- Son áreas de servicios las zonas colindantes con las carreteras diseñadas especialmente para albergar instalaciones y servicios destinadas a la cobertura de las necesidades del tránsito, en las que se pueden incluir conjunta o separadamente estaciones de suministros de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de la circulación.

Nueve.- Reglamentariamente se establecerán las limitaciones de circulación de los diferentes tipos de vehículos que deban ser impuestas en razón a las características geométrica o de pavimento de cada tipo de carretera.

ARTICULO 2.-

Uno.- Por razón de su función dentro del esquema circulatorio del Archipiélago y de su adscripción administrativa, las carreteras de Canarias se clasifican en carreteras de interés regional, de interés insular, interés municipal y de interés especial.

Dos.- Son carreteras de interés regional las que, integradas dentro de un itinerario de interés general del Archipiélago, se relacionan en el catálogo incluido en el anejo de esta Ley. Se consideran itinerarios de interés general aquellos en los que concurra al menos uno de los siguientes requisitos:

a) Constituir el acceso a un puerto o aeropuerto de interés general.

b) Soportar regularmente un tráfico de largo recorri-

do insular y conectar entre sí los principales núcleos de población o actividad de una isla.

Tres.- La totalidad de estas carreteras constituye la red de interés regional de la Comunidad Autónoma de Canarias, a la que compete su planificación, proyecto, construcción, conservación, uso y explotación.

Cuatro.- Son carreteras de interés insular las que se hallen adscritas a un Cabildo Insular, ya sea originariamente ya por virtud de su transferencia desde la Comunidad Autónoma.

Cinco.- Son carreteras municipales las que, sin estar comprendidas en los dos apartados anteriores, y con la salvedad contemplada en el artículo 5º.uno.a), han sido promovidas o construídas por los Ayuntamientos o entregadas a éstos por la satisfacción de los intereses de sus municipios.

Seis.- Son carreteras de interés especial las construídas para la satisfacción de una específica función de transporte y que sólo de modo accesorio atienden necesidades generales de comunicación. Las carreteras de interés especial quedan excluídas del ámbito de aplicación de la presente Ley.

Siete.- Las carreteras construídas por particulares en ejecución de planes de ordenación urbana o para el servicio de núcleos urbanos se integrarán en las redes municipales, sin perjuicio de lo que se disponga para su recepción y conservación de acuerdo con la legislación aplicable sobre el régimen del suelo y ordenación urbana.

ARTICULO 3.-

Uno.- Mediante Decreto acordado por el Gobierno de Canarias a propuesta del Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Aguas, podrá modificarse el anejo de la presente Ley que contiene el catálogo de carreteras de interés regional en los siguientes supuestos:

a) En el de cambio de titularidad de una carretera existente en virtud de petición de un Cabildo y cuando la misma pueda ser desvinculada de un itinerario de interés general.

b) En el de construcción de nuevas carreteras por parte de la Comunidad Autónoma, por sí o en colaboración con la Administración del Estado u otras Administraciones Públicas, en itinerarios de interés general.

Dos.- A los efectos de lo dispuesto en esta Ley, en ningún caso tendrán la consideración de nuevas carreteras las duplicaciones de calzada, los acondicionamientos de trazado, los ensanches de plataforma, las mejoras

de firme y las variantes, y, en general, todas aquellas otras actuaciones que no supongan una modificación substancial del trazado general de una vía preexistente.

ARTICULO 4.-

Uno.- Coordinadamente con los Cabildos Insulares, la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas confeccionará y mantendrá actualizado el catálogo de las carreteras de interés regional e insular, su denominación e identificación, así como la información sobre las características, situación, exigencias, viabilidad y limitaciones en la utilización de las mismas.

Dos.- Las carreteras de interés regional e insular se identificarán mediante criterios establecidos reglamentariamente de acuerdo con un sistema de siglas que las ordene insularmente.

ARTICULO 5.-

Uno.- A los efectos de esta Ley no tendrán la consideración de carreteras:

a) Las vías que componen las redes urbanas de comunicación interior.

b) Los caminos de servicio que sean de titularidad del Estado, de sus Entidades autónomas, de la Comunidad Autónoma, sus Organismos Autónomos, de las Entidades locales y demás personas de derecho público.

c) Los caminos construídos por personas privadas con finalidad análoga a los caminos de servicio.

Dos.- Se consideran caminos de servicios los construídos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares, a quienes corresponde atender a todos los gastos que ocasione su construcción, reparación y conservación. Cuando las circunstancias que concurren en los caminos de servicios lo permitan y lo exija el interés general, éstos deberán abrirse al uso público, según su naturaleza y legislación específica. En este caso, habrán de observarse las normas de utilización y seguridad propias de las carreteras y se aplicará, si procede, la Ley de Expropiación Forzosa a efectos de indemnización.

ARTICULO 6.-

Corresponde al Gobierno de Canarias.

1) Coordinar la actividad de las distintas Consejerías en cuanto pueda afectar al orden viario.

2) Otorgar la concesión de nuevas carreteras de inte-

que se pretende, valorando todos sus efectos y seleccionando las más adecuadas.

c) Estudio informativo.

Consiste en la definición en líneas generales de las características y justificación de la actuación propuesta como más recomendable para el interés público y de las restantes opciones estudiadas a efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública que se incoe en su caso.

d) Anteproyecto.

Consiste en el estudio a escala adecuada y consiguiente evaluación de las mejores soluciones de forma que pueda concretarse la solución óptima.

e) Proyecto de trazado.

Consiste en el estudio y definición concreta de los aspectos geométricos de la solución adoptada, así como de los bienes y derechos afectados por la misma.

f) Proyecto de construcción.

Consiste en el desarrollo completo de la resolución adoptada, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación.

Dos.- Los estudios citados constarán de los documentos que reglamentariamente se determinen.

Tres.- Todo estudio de carreteras se redactará con sujeción a las normas técnicas vigentes aplicables en cada caso.

ARTICULO 12.-

Uno.- La aprobación de proyectos de carreteras implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos correspondientes, a los fines de la expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres.

Dos.- La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obra que puedan aprobarse posteriormente.

Tres.- A los efectos indicados en los números anteriores, los proyectos de carreteras y sus modificaciones deberán comprender el trazado de la misma y la determinación de los terrenos, construcciones u otros bienes o derechos que se estime preciso ocupar o adquirir para

la construcción, defensa o servicio de aquella y para la seguridad de la circulación.

ARTICULO 13.-

Los proyectos de autopistas, autovías y vías rápidas de nuevo trazado, así como los de nuevas carreteras, ya sean de interés regional, insular o municipal, deberán incluir un estudio de evaluación de su impacto ambiental, de acuerdo con la normativa aplicable al efecto.

CAPITULO II

CONSTRUCCION

ARTICULO 14.-

Uno.- En los casos de construcción de nuevas travesías y carreteras de interés regional o insular que afecten a núcleos de población no recogidas en el planeamiento urbanístico vigente, la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas o el Cabildo Insular deberán remitir el correspondiente estudio a las Corporaciones Locales afectadas, al objeto de que durante el plazo de un mes examinen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de las localidades afectadas por las obras. Transcurrido dicho plazo y un mes más sin que dichas entidades informen al respecto, se entenderá que están conformes con la propuesta formulada. En caso de disconformidad, resolverá el Gobierno de Canarias.

Dos.- Acordada la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a carreteras de interés regional o insular, el órgano competente para otorgar su aprobación inicial deberá notificar preceptivamente, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del proyecto a la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas o al Cabildo Insular correspondiente para que, en el plazo de un mes, se emita informe de carácter vinculante de las sugerencias que se estimen convenientes. Si transcurrido dicho plazo y un mes más no se hubiera evacuado el referido informe, se entenderá expresada la conformidad con el proyecto.

El incumplimiento del requisito de notificación determinará la nulidad del acto administrativo de aprobación del planeamiento.

La aprobación provisional de los instrumentos generales de ordenación urbanística, exigirá previamente que la red general de carreteras se adapte al contenido del informe exigido en el párrafo anterior. Este informe no supondrá, en ningún caso, compromisos presupuestarios para el órgano informante.

rés regional y de sus elementos susceptibles de explotación individualizada.

3) Ejercer cuantas funciones se le atribuyen en la presente Ley.

ARTICULO 7.-

Uno.- En relación con las carreteras de interés regional, corresponde a la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas:

- 1) Planificar y programar su ejecución.
- 2) Aprobar los estudios, anteproyectos y proyectos.
- 3) Ejercer las facultades necesarias para su construcción.
- 4) Dictar las normas técnicas en materia de planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de toda clase de carreteras y de explotación en régimen de gestión indirecta, previo informe, en este último caso, de la Consejería de Hacienda por lo que se refiere a las condiciones generales de la concesión.
- 5) Cuantas otras facultades no estén expresamente atribuidas a otros órganos en las materias a que se refiere la presente Ley.

Dos.- En relación con las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias que no sean de interés especial y que no sean declaradas de interés regional, corresponde a los Cabildos Insulares ejercer las facultades necesarias para la conservación y explotación de las mismas en los términos previstos en el Decreto 65/1988, de 12 de abril.

ARTICULO 8.-

Uno.- El sistema internacional de señales de carreteras se aplicará en todas las redes del Archipiélago con arreglo a la legislación del Estado sobre esta materia.

Dos.- La Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas determinará la normativa técnica básica de interés general y, en particular, la relativa a la señalización y balizamiento de las carreteras, así como cualquier otra que se derive del cumplimiento de tratados, convenios, acuerdos y recomendaciones de carácter internacional suscritos por España. Dicha normativa será coincidente con la que establezca el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

TITULO SEGUNDO. REGIMEN DE LAS CARRETERAS

CAPITULO I

PLANIFICACION, ESTUDIOS Y PROYECTOS

ARTICULO 9.-

Uno.- El Plan Regional de Carreteras comprenderá las previsiones, objetivos, prioridades y toda otra determinación que se considere precisa a efectos de asegurar el establecimiento, desarrollo y funcionamiento de las carreteras de interés regional e insular. El Plan Regional de Carreteras se aprobará mediante Ley del Parlamento de Canarias.

Dos.- De conformidad con las prescripciones del Plan Regional de Carreteras, los Cabildos Insulares podrán desarrollar planes de carreteras de interés insular. Se aprobarán mediante Decreto del Gobierno de Canarias y previo informe de sus Consejerías afectadas, con arreglo a lo establecido en la disposiciones vigentes.

ARTICULO 10.-

Uno.- Los estudios y proyectos de carreteras de interés regional, insular o municipal que afecten a las actividades de Consejerías del Gobierno de Canarias, que no sea la de Obras Públicas, Vivienda y Aguas, serán sometidos a informe de las mismas, de conformidad con lo establecido sobre el particular en las disposiciones vigentes.

Dos.- En colaboración con el Ministerio de Defensa, la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas arbitrará las medidas oportunas para asegurar la debida coordinación en materia de carreteras en cuanto convenga a las necesidades de la defensa nacional.

ARTICULO 11.-

Uno.- Los estudios de carreteras que en cada caso requiera la ejecución de una obra se adaptarán a los siguientes tipos, establecidos por razón de su finalidad:

a) Estudio de planeamiento.

Consiste en la definición, entre todos los posibles, del esquema vial más adecuado a un determinado año horizonte, así como de sus características y dimensiones recomendables, necesidades de suelo y otras limitaciones, a la vista de los planes territoriales, urbanísticos, de transporte y de carretera.

b) Estudio previo.

Consiste en la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir en líneas generales las diferentes opciones para el adecuado desarrollo de la actuación

Tres.- En los municipios que carezcan de planeamiento urbanístico vigente, la aprobación definitiva de los estudios indicados en el artículo anterior supondrá la obligación de incluir la nueva carretera o variante en los instrumentos de planeamiento que se elaboren con posterioridad.

Cuatro.- Con independencia de la información oficial a que se refieren los apartados anteriores, se llevará a cabo en la forma prevista por la Ley de Procedimiento Administrativo un trámite de información pública durante un periodo de treinta días. Las observaciones que se formulen en este trámite deberán versar sobre las circunstancias justificativas de la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global de su trazado. En el caso de carreteras de interés regional o insular, la aprobación del expediente de información pública competirá respectivamente a la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas o al Cabildo Insular correspondiente.

ARTICULO 15.-

Por constituir obras públicas de interés general, las actuaciones relativas a carreteras de interés regional o insular no estarán sujetas a licencia municipal.

ARTICULO 16.-

Uno.- La expropiación de bienes y derechos y, en su caso, la imposición de servidumbres necesarias para la construcción de las carreteras se efectuará con arreglo a la Ley de Expropiación Forzosa.

Dos.- Las expropiaciones a que dieran lugar las obras en travesías y en los tramos de carretera a que se refiere el Título IV de la presente Ley quedarán sometidas a las prescripciones de la normativa legal sobre régimen del suelo y ordenación urbana.

ARTICULO 17.-

Las actas de ocupación y de pago y los actos administrativos de imposición, modificación o extinción forzosa de servidumbre serán título bastante para la inscripción o toma de razón en el Registro de la Propiedad y en los demás registros públicos, en la forma y con los efectos previstos en el artículo cincuenta y tres de la Ley de Expropiación Forzosa.

CAPITULO III

FINANCIACION

ARTICULO 18.-

Uno.- La financiación de la actuación en una carre-

tera se efectuará mediante las consignaciones que a tal efecto se incluyan en los presupuestos generales de la entidad a la que se halle adscrita, mediante los recursos que provengan de otras administraciones públicas, de organismos nacionales o internacionales y, excepcionalmente, de particulares.

Dos.- Igualmente, la financiación de la construcción de carreteras podrá producirse mediante contribuciones especiales en la forma y con los requisitos contenidos en el artículo siguiente.

Tres.- Las carreteras de interés regional que vayan a explotarse en régimen de gestión indirecta se financiarán mediante los recursos propios de las sociedades concesionarias y los ajenos que estas movilicen, y las subvenciones que pudieran otorgárseles.

ARTICULO 19.-

Uno.- A propuesta conjunta de las Consejerías de Hacienda y de Obras Públicas, Vivienda y Aguas, el Gobierno de Canarias podrá acordar el establecimiento de contribuciones especiales para la construcción y reforma de carreteras de interés regional o para sus accesos o caminos de servicio en los términos previstos en el artículo veintiseis de la Ley General Tributaria.

Dos.- La regulación de la contribución determinará, en todo caso, los aspectos materiales y formales de aplicación de la misma conforme a los principios establecidos en el presente artículo.

Tres.- Serán sujetos pasivos de estas contribuciones especiales quienes se beneficien de modo directo de las carreteras, accesos o caminos de servicio, y, especialmente, los titulares de las fincas y establecimientos colindantes y los de las urbanizaciones que vean facilitada su accesibilidad.

Cuatro.- La base imponible se determinará por el siguiente porcentaje del coste total de las obras, incluido el justiprecio de las expropiaciones, excepto en cuanto el sujeto pasivo sea titular del bien expropiado, la parte correspondiente del justiprecio.

- Con carácter general, hasta el 25%

- En los caminos de servicio, hasta el 50%.

- En los accesos de uso predominantemente particular para un determinado conjunto de fincas, urbanizaciones o establecimientos, hasta el 90%.

Cinco.- Para la cuantificación de las cuotas que deberán satisfacer los sujetos pasivos se atenderá a criterios objetivos, tales como la superficie de la finca, su

destino, proximidad y acceso a la vía y a las actividades o instalaciones mercantiles o industriales.

CAPITULO IV

EXPLOTACION

ARTICULO 20.-

Uno.- La explotación de las carreteras comprende las operaciones de conservación y mantenimiento y las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a la señalización, la ordenación de accesos y la regulación del uso de las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección.

Dos.- Las carreteras serán explotadas directamente por el órgano titular de las mismas, pudiendo no obstante acudirse a cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos que establece la Ley de Contratos del Estado.

Tres.- El Gobierno de Canarias explotará las carreteras de interés regional.

ARTICULO 21.-

Uno.- Con carácter general, las carreteras de Canarias se utilizarán gratuitamente y, sólo en casos excepcionales, mediante el pago de peaje.

Dos.- En el caso de peaje, y según sea la carretera de interés regional, insular o local, el Gobierno de Canarias o la Corporación respectiva acordarán las condiciones generales de la concesión. Las tarifas requerirán, en todo caso, aprobación del Gobierno.

Tres.- Estarán exentos de peaje los vehículos de las Fuerzas Armadas, los cuerpos y fuerzas de seguridad, los de las autoridades judiciales, los de los servicios contraincendios, los de Protección Civil, las ambulancias y los de la propia explotación en el cumplimiento de sus respectivas funciones específicas.

ARTICULO 22.-

Las concesiones administrativas para la construcción, conservación y explotación de carreteras en régimen de peaje se regirán por lo dispuesto en la Ley 8/1972, de 10 de mayo, para las autopistas.

ARTICULO 23.-

Uno.- Si la explotación de una carretera se efectúa por el procedimiento de gestión interesada, concierto con persona natural o jurídica, o por una sociedad de economía mixta, corresponde al Gobierno o a la Corpo-

ración correspondiente, según sea o no de interés regional la vía, acordar los términos de la gestión y la constitución de la sociedad.

Dos.- El contrato de gestión, el concierto o los estatutos sociales, en su caso, habrán de determinar el correspondiente régimen jurídico-administrativo y económico-financiero, así como las fórmulas de reparto entre los contratantes o socios de los beneficios y riesgos de la gestión.

ARTICULO 24.-

Uno.- El organismo titular de una carretera facilitará la existencia de las áreas de servicio necesarias para la comodidad del usuario y el buen funcionamiento de la circulación.

Dos.- Reglamentariamente, se establecerán las distancias mínimas entre las mismas y sus características funcionales, de forma tal que se garantice la prestación de los servicios esenciales así como la seguridad y la comodidad de la circulación y la protección del paisaje y demás elementos del entorno.

Tres.- Las áreas de servicio podrán ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos que establece la Ley de Contratos del Estado.

Título Tercero.- Uso y defensa de la carretera

CAPITULO I

LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD

ARTICULO 25.-

A los efectos de la presente Ley se establecen en las carreteras las siguientes zonas: de dominio público, de servidumbre y de afección.

ARTICULO 26.-

Uno.- Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho metros de anchura a cada lado de la vía en autopistas, autovías y vías rápidas, y de tres metros en el resto de las carreteras, medidos horizontal y perpendicularmente al eje de la misma desde la arista exterior de la explanación.

La arista exterior de la explanación en la intersección con el terreno natural del talud del desmonte, del terraplen o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes.

En los casos de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares se podrá fijar como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno. Será, en todo caso, de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura.

Dos.- Es elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación de servicios públicos viarios, tales como las destinadas a descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, parada de autobuses y otros fines auxiliares o complementarios.

Tres.- No podrán realizarse obras en la zona de dominio público de las carreteras sin previa autorización del organismo titular de la misma, el cual, sin perjuicio de otras competencias concurrentes, sólo podrá concederlo cuando así lo exija la prestación de un servicio público de interés general.

ARTICULO 27.-

Uno.- La zona de servidumbre de las carreteras consistirá en dos franjas de terreno delimitadas interiormente por el borde de la zona de dominio público definido en el artículo anterior y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación y situadas a una distancia de las citadas aristas de veinticinco metros en autopistas, autovías y vías rápidas y de ocho metros en el resto de las carreteras.

Dos.- En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirá más uso que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en estos supuestos, del organismo titular de la carretera y sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 43 de la Presente Ley.

Tres.- En todo caso, el organismo titular de la carretera, o el Ayuntamiento con arreglo a lo establecido en el artículo 43, podrán utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el, mejor servicio de la misma.

Cuatro.- Serán indemnizables la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización.

ARTICULO 28.-

Uno.- La zona de afección de una carretera consistirá en dos franjas de terreno situadas a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por el, borde de la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación situadas a una distancia de las citadas aristas de cincuenta metros

en autopistas, autovía y vías rápidas y de veinticinco metros en el resto de las carreteras.

Dos.- Para ejecutar cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y talar árboles en la zona de afección, se requerirá la previa autorización del organismo titular de la carretera, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 43 de la presente Ley.

Tres.- En las construcciones o instalaciones ya existentes en la zona de afección podrán realizarse obras de reparación y mejora, previa autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido, siempre que no supongan aumento del volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios, todos ello sin perjuicio de las demás competencias concurrentes y de lo dispuesto en el artículo 43 de la presente Ley.

Cuatro.- La denegación de la autorización deberá venir fundada en las previsiones de los planes y proyectos aprobados de ampliación o variación de la carretera en un futuro no superior a los diez años.

ARTICULO 29.-

Uno.- Fuera de los tramos urbanos de las carreteras queda prohibido realizar publicidad en cualquier lugar visible desde la zona de dominio público de las mismas.

Dos.- A los efectos de lo establecido en el párrafo anterior, no se considerará publicidad los carteles informativos autorizados por el organismo titular de la carretera.

ARTICULO 30.-

Uno.- A ambos lados de las carreteras se establece la línea límite de edificación, desde la cual, y hasta la carretera, queda prohibida cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resulten imprescindible para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes.

Dos.- La línea límite de edificación se situará a cincuenta metros en autopistas, autovías y vías rápidas y a dieciocho metros en el resto de las carreteras. Estas distancias se entienden medidas horizontalmente a partir de la arista exterior más próxima de la calzada. En ningún caso la citada línea límite se situará a una distancia inferior a ocho metros de pie del talud de desmonte, de terraplen o de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural. Se entiende por arista exterior de

la calzada al borde de la franja destinada a la circulación de vehículos en general.

Tres.- Con carácter general, en las carreteras que discurren total o parcialmente por zonas urbanas podrá establecerse una línea límite de edificación a distancia inferior, a la fijada en el punto anterior, siempre que lo permita el correspondiente planeamiento urbanístico, lo solicite así el Ayuntamiento correspondiente y lo autorice el organismo titular de la carretera.

Cuarto.- No obstante, lo dispuesto en el punto anterior, en toda la longitud de las variantes o carreteras de circunvalación que se construyan en el futuro al objeto de eliminar las travesías de poblaciones, la línea límite de edificación se situará a cincuenta metros, medidos horizontalmente, de la arista exterior de la calzada.

Cinco.- Asimismo, por razones topográficas o socio-económicas, y previa solicitud de las Corporaciones locales afectadas, el organismo titular de una carretera podrá fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a tramos perfectamente delimitados de la misma.

Seis.- La autorización para ejecutar obras de cualquier tipo en las zonas de dominio público, de servidumbre o de afección comprenderá inexcusablemente el condicionado técnico que regule cuantos aspectos de las mismas hayan de tenerse en cuenta a fin de proteger la plataforma y las estructuras de la carretera y la seguridad de su circulación.

ARTICULO 31.-

En la zona de servidumbre y en la comprendida hasta la línea límite de edificación, se podrá proceder a la expropiación de los bienes existentes, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública siempre que exista previamente un proyecto aprobado de trazado o construcción para reparación, ampliación o conservación de la carretera que la hiciera indispensable o conveniente.

ARTICULO 32.-

Uno.- El organismo titular de una carretera dispondrá la paralización de las obras en las zonas de dominio público, de servidumbre o de afección y la suspensión de los usos no autorizados en las mismas o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones.

Dos.- Dichos organismos realizarán una comprobación de las obras paralizadas y de los usos suspendidos, debiendo adoptar, en el plazo de dos meses, una de las resoluciones siguientes:

a) De demolición de las obras e instalaciones realizadas o de paralización definitiva de los usos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en la autorización.

b) De instrucción de los oportunos expedientes para la eventual legalización de las obras o instalaciones autorizadas o de los usos que se adapten a la normativa aplicable.

Tres.- La adopción de estos acuerdos se hará sin perjuicio de las sanciones y responsabilidad de todo orden que resulten procedentes.

ARTICULO 33.-

Uno.- El organismo titular de una carretera podrá regular los puntos de acceso a ella, limitándolos con carácter obligatorio a los lugares en que resulten más convenientes en atención a la seguridad y comodidad de la circulación.

Dos.- Asimismo, dicho organismo queda facultado para reordenar los accesos existentes al, objeto de mejorar la explotación de la carretera y la seguridad vial, pudiendo expropiarse a tal fin los terrenos que sean necesarios.

Tres.- Cuando los propietarios o usufructuarios de una propiedad colindante a una carretera soliciten un acceso no previsto, y siempre que el mismo sea de interés público o exista imposibilidad de otro tipo de acceso, el organismo titular de la misma podrá convenir con ellos la aportación económica que les corresponda a fin de proceder a su construcción mediante financiación compartida.

Cuatro.- Salvo por motivo de interés público o en el caso de una vía de servicios, no se autorizará el acceso directo de las propiedades colindantes a los nuevas carreteras de interés regional o a los nuevos tramos de calzada correspondientes a estas carreteras, incluso cuando se trate de variantes de población, de trazado o de ramales de enlace.

CAPITULO II

USO DE LAS CARRETERAS

ARTICULO 34.-

Sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones, y cuando situaciones especiales, exigencias técnicas o la seguridad vial lo requieran, el organismo titular de una carretera podrá imponer con carácter excepcio-

nal limitaciones temporales o permanentes a la circulación de todos o ciertos tipos de vehículos o usuarios en determinados tramos o partes de la misma.

ARTICULO 35.-

Para conocimiento de las características de la demanda de tráfico sobre la infraestructura de las carreteras, el organismo titular de una carretera podrá instalar o autorizar la instalación de estaciones de aforo y de pesaje en puntos estratégicos de la misma.

CAPITULO III

INFRACCIONES Y SANCIONES

ARTICULO 36.-

Se considerarán infracciones contra la Ley de Carreteras:

a) La realización de obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público, de servidumbre o de afección de la carretera, el llevarlas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas o el incumplimiento de algunas de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas.

b) La sustracción, deterioro o destrucción de cualquier elemento de la carretera relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación, tales como señales, semáforos, balizas, vallas, barreras, hitos, malecones, barandillas y similares, o la modificación intencionada de sus características o situación, no sancionadas en el Código de la Circulación.

c) La destrucción, alteración o modificación intencionada o por negligencia, de forma directa o indirecta, de cualquier obra o instalación de la carretera o de los elementos funcionales de la misma.

d) La colocación intencionada o negligente dentro de la zona de dominio público de objetos materiales de cualquier naturaleza o su vertido directo o indirecto.

e) El establecimiento, incluso fuera de la zona de afección de la carretera, de industrias, almacenes, depósitos o instalaciones de cualquier naturaleza o la realización de alguna actividad que resulte peligrosa, incómoda o insalubre para los usuarios de la carretera, sin adoptar las medidas necesarias para evitarlo.

f) El establecimiento de cualquier tipo de publicidad visible desde la zona de dominio público de la carretera.

g) El deterioro de la carretera por circular con pesos o cargas que excedan los máximos autorizados.

ARTICULO 37.-

Uno.- Las infracciones tipificadas en el artículo anterior serán consideradas leves, graves o muy graves. Tendrán el carácter de leve las que no ocasionen daños importantes en la carretera y sus elementos funcionales, no supongan riesgos apreciables para la seguridad de la circulación rodada y peatonal y no se aprecie en ellas intención de causar daños a la vía o sean legalizables. Serán consideradas de carácter grave las que afecten en forma apreciable a la seguridad de esa circulación, entrañen daños importantes sobre la carretera o sus elementos funcionales o conste intencionalidad simple por parte del infractor. Serán faltas muy graves las que impliquen riesgos ciertos e inmediatos para la integridad de las personas que se sirven directa o indirectamente de la vía o suponga contumacia, reiteración o reincidencia por parte del infractor.

Dos.- El procedimiento para sancionar las infracciones a los preceptos de esta Ley se iniciará de oficio o como consecuencia de denuncia formulada por particulares. Las denuncias de los particulares sólo podrán dar lugar a la incoación del oportuno expediente sancionador cuando se formulen por escrito y en ellas conste inequívocamente los datos personales y el domicilio del denunciante.

Tres.- El procedimiento sancionador se adaptará a lo prescrito en el título VI, capítulo II, de la Ley de Procedimiento Administrativo.

Cuatro.- En los supuestos en que los actos cometidos contra la carretera o sus elementos pudieran ser constitutivos de delito o falta, el organismo titular de la misma pasará el tanto de culpa a la jurisdicción competente y se abstendrá de proseguir el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no se haya pronunciado. La sanción de la autoridad judicial excluirá la imposición de multa administrativa. De no haberse apreciado la existencia de delito o falta, la Administración podrá continuar expediente sancionador en razón a los hechos que los tribunales hayan considerados probados.

Cinco.- En los casos en que sea de urgencia la reparación del daño sufrido por la carretera para devolverla a sus condiciones de normal servicio, el organismo titular de la misma procederá a su inmediata reparación, pasando seguidamente el coste de las reparaciones al causante de los daños para su abono, todo ello de conformidad con el procedimiento que reglamentariamente se establezca.

ARTICULO 38.-

Uno.- Las infracciones a que se refiere el artículo 37

serán sancionadas atendiendo a los daños y perjuicios ocasionados, a, en su caso, los riesgos creados y a la intencionalidad del causante, con arreglo a las siguientes multas:

- Infracciones leves: multas de 10.000 a 250.000 pesetas.

- Infracciones graves: multas de 250.001 a 1.000.000 de pesetas.

- Infracciones muy graves: multas de 1.000.0001 a 25.000.000 de pesetas.

Dos.- Con independencia de las multas previstas en el apartado anterior, los órganos sancionadores, una vez transcurrido los plazos señalados en el requerimiento correspondiente, podrán imponer multas coercitivas, conforme a lo establecido en la Ley de Procedimiento Administrativo. La cuantía de cada una de dichas multas no superará el 20% de las multas fijadas para la correspondiente infracción.

ARTICULO 39.-

Uno.- En las carreteras de interés regional, la imposición de sanciones por infracciones leves corresponderá al Director General de Obras Públicas, las de las graves al Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Aguas y las de las muy graves al Gobierno. En las carreteras cuya titularidad corresponda a los Cabildos Insulares o a los municipios, las faltas leves y graves serán sancionadas por el Presidente de la Corporación respectiva y las muy graves por el Pleno de la Corporación.

Dos.- En cualquier caso, la imposición de la sanción que corresponda será independiente de la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados, cuyo importe será apreciado por el órgano del que depende la explotación de la carretera.

TITULO CUARTO. REDES ARTERIALES

ARTICULO 40.-

Los tramos de carreteras que discurran por suelo urbano o estén incluidas en una red arterial se registrarán por las disposiciones del presente título y por las demás contenidas en esta Ley, en lo que resulten aplicables.

ARTICULO 41.-

Uno.- Se denominará red arterial de una población o grupo de poblaciones al conjunto de tramos de carreteras actuales o futuros que establezcan de forma integrada la continuidad y conexión de los distintos itinerarios de carreteras y proporcionen el adecuado acceso a las

mismas. Sólo podrán formar parte de la red de carreteras de interés regional los tramos de red arterial que proporcionen continuidad y conecten entre sí los itinerarios de interés regional o presten el debido acceso a un núcleo de población desde un itinerario de este tipo.

Dos.- Se considerarán tramos urbanos aquellos de las carreteras que discurran por suelo calificado de urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico. Se considerará travesía la parte del tramo urbano en el que existan edificaciones consolidadas a ambos lados de ella en, al menos, las dos terceras partes de su longitud y un entramado de calles en, al menos, uno de sus márgenes.

ARTICULO 42.-

Uno.- Toda actuación en una red arterial se establecerá previo acuerdo entre las distintas Administraciones públicas interesadas y de forma coordinada con el planeamiento urbanístico vigente.

Dos.- A falta de acuerdo, la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas podrá planificar y ejecutar las actuaciones necesarias en los tramos de una red arterial que forme o pueda formar parte de la red de carreteras de interés regional y el Cabildo Insular correspondiente en los de una de interés insular.

Tres.- En todo caso, podrán utilizarse los procedimientos legalmente establecidos para asegurar la colaboración y coherencia de actuaciones en una red arterial en materia de inversiones y de prestaciones de servicios.

ARTICULO 43.-

Uno.- El otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actividades en la zona de dominio público de los tramos de una carretera que discurran por suelo urbano o correspondan a una travesía compete al organismo titular de la misma.

Dos.- En las zonas de servidumbre o afección de los tramos de una carretera enunciados en el punto anterior, las autorizaciones de usos y obras las otorgarán los Ayuntamientos, previo informe preceptivo y vinculante del organismo titular de la misma.

ARTICULO 44.-

Uno.- La conservación de todo tramo de carretera que discurra por suelo urbano o constituya una travesía corresponde al organismo titular de la misma.

Dos.- Las carreteras de interés regional e insular o tramos determinados de ellas se podrán entregar a los municipios respectivos en el momento en que adquieran

la condición de vías urbanas. El expediente se promoverá a instancias del Ayuntamiento interesado y será resuelto por el Gobierno de Canarias o por el Cabildo Insular correspondiente.

Tres.- No obstante lo dispuesto en los puntos anteriores, la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas, los Cabildos Insulares y las Corporaciones Municipales interesados podrán convenir lo que estimen procedente en orden a la mejor conservación y funcionalidad de tales vías.

ARTICULO 45.-

La utilización de las carreteras en los tramos urbanos y, de modo especial, en las travesías se ajustará, además de a lo dispuesto en el título tercero de esta Ley, a las prescripciones del Código de la Circulación y a las normas de carácter municipal.

ARTICULO 46.-

La Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas y las demás Administraciones públicas deberán coordinar, en el ejercicio de sus respectivas competencias, los intereses públicos concurrentes y sus zonas de influencia reguladas en este título y, de modo especial, en cuanto atañe a la seguridad de la circulación y al servicio ofrecido por las carreteras.

DISPOSICIONES ADICIONALES

PRIMERA.-

Como anexo a esta Ley figura la relación y denominación de las carreteras de interés regional.

SEGUNDA.-

El Gobierno de Canarias podrá actualizar por decreto las cuantías de las sanciones previstas en el artículo 39 de esta Ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.-

UNO.- Hasta tanto se dicte el Reglamento de la presente Ley, continuará aplicándose, en lo que no se oponga a la misma, el Real Decreto 1037/1977, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

DOS.- Los preceptos del Reglamento General de Carreteras que regulan las autovías se entenderán referidos a las vías rápidas contempladas en la presente Ley y no serán de aplicación a las autovías definidas en ella.

Asimismo, la regulación contemplada en los puntos 3 y 11 del artículo 117 del citado Reglamento deberá aplicarse tanto a las autopistas como a las autovías y vías rápidas definidas en la presente Ley.

SEGUNDA.-

En tanto no dé fin el proceso de transferencia regulado por el Decreto 65/1988, de 12 de abril, sobre trasposos de funciones y servicios de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de carreteras, las redes de interés regional estarán formadas por todas las carreteras cuya titularidad corresponde a la propia Comunidad Autónoma.

DISPOSICION FINAL

El Gobierno de Canarias a propuesta del Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Aguas aprobará el Reglamento de ejecución de la presente Ley.

ANEJO

CATALOGO DE CARRETERAS DE INTERES REGIONAL

LANZAROTE

ITINERARIO	CARRETERAS	IDENTIFICACION	
		ANTIGUA	NUEVA
Arrieta-Arrecife Playa Blanca	Arrieta-Tahiche	GC-710	LZ-24
	Tahiche-Arrecife	GC-700	LZ-24
	Arrecife-Yaiza	GC-720	LZ-10
	Yaiza-Playa Blanca (en proyecto)	---	LZ-10

FUERTEVENTURA

ITINERARIO	CARRETERAS	IDENTIFICACION	
		ANTIGUA	NUEVA
Corralejo-Pto. Rosario-Morro Jable	Corralejo-Pto. Rosario	C.I.-1	FV-20
	Pto. Rosario-Cruce Pozo Negro	C.I.-2	FV-10
	Cruce Pozo Negro-Tarajalejo. (en proyecto)	--	FV-10
	Tarajalejo-Morro Jable	GC-640	FV-10

GRAN CANARIA				LA PALMA				
ITINERARIO	CARRETERAS	IDENTIFICACION		ITINERARIO	CARRETERAS	IDENTIFICACION		
		ANTIGUA	NUEVA			ANTIGUA	NUEVA	
S. Nicolás de Tolentino- Las Palmas - Mogán.	S. Nicolás-Las Palmas (incluye variante de Silva y excluye tramo de la C-810 alternativo).	C-810	GC-5	Barlovento-S/C La Palma - Fuencaliente-Los Llanos-Puntagorda	Barlovento-S/C	C-830	LP-20	
	Las Palmas-Tarajalillo	GC-1	GC-1		S/C-Los Llanos	C-832	LP-10	
	Tarajalillo-Pasito Blanco (en construcción)	---	GC-1		Los Llanos-Puntagorda	C-832	LP-20	
	Pasito Blanco-Arguineguín (en proyecto)	---	GC-1		S/C La Palma-Los Llanos	S/C-El Paso (incluye sólo variante de La Grama)	C-812	LP-1
	Arguineguín-Playa Mogán	C-812	GC-1		El Paso-Tajuya	TF-821	LP-1	
	Playa Mogán-Mogán	C-810	GC-1		Ramal Aeropuerto			
TENERIFE				EL HIERRO				
ITINERARIO	CARRETERAS	IDENTIFICACION		ITINERARIO	CARRETERAS	IDENTIFICACION		
		ANTIGUA	NUEVA			ANTIGUA	NUEVA	
S/C de Tfe-Guía de Isora-S/C de Tfe.	S/C Tfe-Playa Américas	TF-1	TF-1	La Estaca-Valverde-Frontera	La Estaca-Valverde	TF-911	HI-12	
	Playa Américas-Guía de Isora	C-822	TF-1		Valverde-Frontera	TF-912	HI-11	
	Guía de I.-La Orotava	C-820	TF-5		Ramal Aeropuerto.			
	La Orotava-S/C Tfe	TF-5	TF-5					
LA GOMERA				(Registro de Entrada nº 888, de 15 de junio de 1990).				
ITINERARIO	CARRETERAS	IDENTIFICACION		ITINERARIO	CARRETERAS	IDENTIFICACION		
		ANTIGUA	NUEVA			ANTIGUA	NUEVA	
Vallehermoso-San Sebastián- La Zarcita	Vallehermoso-S/S	TF-711	GO-20					
	S/S-La Zarcita	TF-713	GO-10					