



# BOLETIN OFICIAL DEL PARLAMENTO DE CANARIAS

II LEGISLATURA

---

Año IV

16 de Noviembre de 1990

Núm. 125

---

## INDICE

### PROYECTOS DE LEY

Pág.

EN TRAMITE

PL-58

1541

DE CARRETERAS DE CANARIAS.

---

### PROYECTOS DE LEY

EN TRAMITE

PL-58

DE CARRETERAS DE CANARIAS.

Por acuerdo de la Mesa del Parlamento de Canarias, adoptado en reunión celebrada el día 15 de noviembre 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 Territorio y Medio Ambiente.

PRESIDENCIA

En cumplimiento del acuerdo citado, de conformidad

con lo dispuesto en el artículo 111º.2, del Reglamento del Parlamento de Canarias, dispongo su publicación en el Boletín Oficial del Parlamento.

Según lo establecido en el artículo 112º 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.

En la Sede del Parlamento, a 15 de noviembre de 1990.

EL PRESIDENTE,  
Victoriano Ríos Pérez.

### PROYECTO DE LEY DE CARRETERAS

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 de 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 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 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 esta todas las vías originariamente administradas por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Esta alteración competencial 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, y la Ley

14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias, supusieron hitos adicionales, 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 general, de interés insular y de interés municipal y especial. Constituirá 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 aquéllas 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 Proyecto de Ley se han seguido con relativa fidelidad, las determinaciones de la reciente disposición estatal de carreteras del 29 de julio de 1988, 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 afectación) 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 Proyecto de Ley mayor severidad en la protección de la carretera, en línea con lo regulado en la legislación estatal. El fuerte incremento de las sanciones pecuniarias; la prohibición, salvo excepciones, de todo tipo de publicidad en la carretera; la ampliación de la línea límite de edificación en nuevas variantes de población; la prohibición de practicar accesos 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 urba-

nos y la red viaria, el propósito de establecer una mínima coordinación entre la Administración competente en materia de carreteras y los municipios y su planificación urbanística, de suerte que 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.

##### Artículo 1º.

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 construidas 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, construidas 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 cruzar 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 geométricas o de pavimento de cada tipo de carretera.

Artículo 2º.- 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 general, de interés insular, interés municipal y de interés especial.

Dos. Son carreteras de interés general 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 aquéllos 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 recorrido insular y conectar entre sí los principales núcleos de población, actividad o comunicación de una isla.

Tres. La totalidad de estas carreteras constituye la red de interés general de la Comunidad Autónoma de Canarias, a la que compete directamente su gestión.

Cuatro. Son carreteras de interés insular aquellas que pertenezcan a la titularidad de 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. 1.a), han sido promovidas o construidas por los Ayuntamientos o entregadas a éstos para la satisfacción de los intereses de sus municipios.

Seis. Son carreteras de interés especial las construidas 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 excluidas del ámbito de aplicación de la presente Ley.

Siete. Las carreteras construidas 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.

#### Artículo 3º.

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 general en los siguientes supuestos:

a) En el 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 o integrada en él.

b) En el de construcción de nuevas carreteras por parte de la Comunidad Autónoma, por sí o en colaboración con la Administración Central del Estado, 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 sustancial del trazado general de una vía preexistente.

#### Artículo 4º.

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 general 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 general e insular se identificarán mediante criterios establecidos reglamentariamente de acuerdo con un sistema de siglas que las ordene insularmente.

#### Artículo 5º.

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 la titularidad del Estado, de sus Entidades autónomas, de la Comunidad Autónoma, de las Entidades locales y demás personas de derecho público.

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

Dos. Se consideran caminos de servicios los construidos 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 público, éstos deberán abrirse al uso general, 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.

#### Artículo 6º.

Uno. 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 interés general y de su elemento susceptibles de explotación individualizada.

3) Elaborar el Plan Regional de Carreteras.

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

Dos. En todo caso corresponde al Gobierno de Canarias fijar las directrices de coordinación y planificación general en materia de carreteras, a fin de garantizar la coherencia y funcionalidad del sistema integral viario del Archipiélago.

#### Artículo 7º.

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

1) Elaborar los planes de inversión en las mismas y sus modificaciones.

2) Aprobar los estudios, anteproyectos y proyectos.

3) Ejercer las facultades necesarias para su construcción.

4) Ejercitar la policía administrativa que requiera el uso y defensa de la carretera.

5) Cuantas otras facultades no estén expresamente atribuidas a otros órganos.

Dos. Corresponde a la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas 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.

Tres. La Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas, los Cabildos Insulares, y los Ayuntamientos podrán celebrar convenios para la administración, gestión y financiación de las carreteras, especialmente en lo referido a redes arteriales, travesías e intersecciones entre las distintas redes de carreteras.

#### Artículo 8º.

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.

### TITULO SEGUNDO: REGIMEN DE LAS CARRETERAS

#### CAPITULO I

#### PLANIFICACION, ESTUDIOS Y PROYECTOS

#### Artículo 9º.

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 general 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 las disposiciones vigentes.

Tres. Los planes de carreteras se atenderán a las directrices de ordenación del territorio y de planificación económica dictadas por el Gobierno de Canarias.

#### Artículo 10º.

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.

#### Artículo 11º.

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 aquélla y para la seguridad de la circulación.

#### Artículo 12º.

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 carreteras.

##### 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 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 o 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 solución 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.

Artículo 13º.

Las obras de carreteras de Canarias quedan sometidas a los procedimientos y categorías de evaluación contenidas en la Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico.

## CAPITULO II

### CONSTRUCCION

Artículo 14º.

Uno. En los casos de construcción de nuevas travesías y carreteras de interés general o insular que afecten a suelo urbano 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 la isla o 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. Recíprocamente, acordada la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a carreteras de interés general o insular, el órgano competente para otorgar su aprobación inicial deberá enviar, 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.

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.

Artículo 15º.

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

Artículo 16º.

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.

Artículo 17º.

Las actas de ocupación y de pago y los actos admi-

nistrativos de imposición, modificación o extinción forzosa de servidumbre serán título bastante para la inscripción o toma de razón en el Registro de 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

##### Artículo 18º.

Uno. La financiación de la actuación en una carretera 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 general que vayan a explotarse en régimen de gestión indirecta se financiarán mediante los recursos propios de las sociedades concesionarias y los ajenos que éstas movilicen, y las subvenciones que pudieran otorgárseles.

##### Artículo 19º.

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 general o para sus accesos o caminos de servicio en los términos previstos en el artículo veintiséis 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

##### Artículo 20º.

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 titular de las mismas, pudiendo no obstante acudir 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 general.

##### Artículo 21º.

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 general, insular o local, el Gobierno 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 contra incendios, los de Protección Civil, las ambulancias y los de la propia explotación en el cumplimiento de sus respectivas funciones específicas.

#### Artículo 22º.

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.

#### Artículo 23º.

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 Corporación correspondiente según sea o no de interés general 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.

#### Artículo 24º.

Uno. El 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.

### TITULO TERCERO: USO Y DEFENSA DE LA CARRETERA

#### CAPITULO I

#### LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD

#### Artículo 25º.

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

#### Artículo 26º.

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 es la intersección con el terreno natural del talud del desmonte, del terraplén 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 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.

#### Artículo 27º.

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 de doce metros en carreteras convencionales de interés general y de ocho metros en las restantes carreteras.

Dos. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirá más usos que aquéllos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en estos supuestos, del titular de la carretera y sin per-

juicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 43º de la presente Ley.

Tres. Se permitirán, no obstante, sin necesidad de autorización alguna y en precario, actividades agrarias y obras de cerramiento diáfano para protección de fincas rústicas, siempre que sean compatibles con la seguridad vial.

Cuatro. En todo caso, el titular de la carretera, o el Ayuntamiento con arreglo a lo establecido en el artículo 43º, podrá 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.

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

#### Artículo 28º.

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

Dos. Para ejecutar cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles en la zona de afección se requerirá la previa autorización del titular de la carretera, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 43º 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, o que si lo suponen tengan por objeto la instalación de servicios esenciales de cocina y baño en una vivienda previamente habitada, y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios, todo ello sin perjuicio de las demás competencias concurrentes y de lo dispuesto en el artículo 43º 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.

#### Artículo 29º.

Uno. Fuera de los tramos urbanos de las carreteras queda prohibido realizar cualquier tipo de publicidad dirigida al usuario de la carretera.

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

#### Artículo 30º.

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 imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes o las que suponiendo aumento de la superficie edificada tengan por objeto la dotación de servicios esenciales de cocina y baño de una vivienda previamente habitada.

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 del pie del talud de desmonte, de terraplén 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. En los tramos de carretera que discurren total o parcialmente por zonas urbanas, la línea límite de edificación se fijará atendiendo a la seguridad viaria mediante la ordenación de los márgenes y el adecuado control de accesos, de acuerdo con el tipo de carretera, y reservando el espacio necesario para las futuras ampliaciones de la vía y el establecimiento de vías de servicio. Teniendo en cuenta las condiciones indicadas, la línea límite de edificación podrá situarse a distancia inferior a la establecida en general para la carretera, siempre que lo permita el correspondiente planeamiento urbanístico o lo solicite así el ayuntamiento correspondiente y lo autorice el titular de la carretera. En todo caso, la línea límite de edificación habrá de quedar fuera de la zona de servidumbre.

Cuatro. Cuando los terrenos situados en márgenes de carreteras sean calificados como urbanizables, se deberá contemplar, además de las condiciones indicadas en el párrafo anterior, la protección de la calidad de vida en las futuras urbanizaciones, mediante el establecimiento de una franja ajardinada de separación de la carretera que proteja a los usuarios de la zona urbana de los ruidos y contaminación producidos en la carretera.

Cinco. 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 cien metros, medidos horizontalmente, de la arista exterior de la calzada.

Seis. Asimismo, por razones topográficas o socio-económicas, y previa solicitud de las Corporaciones Locales afectadas, el titular de una carretera podrá fijar una distancia de la línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a tramos perfectamente delimitados de la misma, y siempre que quede fuera de la zona de servidumbre.

Siete. 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.

#### Artículo 31º.

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.

#### Artículo 32º.

Uno. El 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. Dicho titular realizará 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.

#### Artículo 33º.

Uno. El 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 titular 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 con una carretera soliciten un acceso no previsto, y siempre que el mismo sea de interés público, el 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 servicio, no se autorizará el acceso directo de las propiedades colindantes a las nuevas carreteras de interés general 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.

Cinco. En el desarrollo de nuevas urbanizaciones, los promotores de las mismas deberán proveer los pasos peatonales a nivel o a distinto nivel, zonas de parada de vehículos de transporte público, barreras antirruído, semaforizaciones y demás equipamientos requeridos por la zona urbana colindante con la carretera.

## CAPITULO II

### USO DE LAS CARRETERAS

#### Artículo 34º.

Uno. Sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones, y cuando situaciones especiales exigencias técnicas o la seguridad vial lo requieran, el titular de una carretera podrá imponer con carácter excepcional limitaciones temporales o permanentes a la circulación de todos o ciertos tipos de vehículos o usuarios en determinados tramos o partes de la misma.

Dos. Del mismo modo, el titular de la carretera podrá autorizar un uso especial de la vía en supuestos tales como transporte de vehículos especiales, celebración de

pruebas deportivas o festejos públicos u otros semejantes.

#### Artículo 35º.

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

### CAPITULO III

#### INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 36º.- 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 dirigida al usuario de la carretera.

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

#### Artículo 37º.

Uno. Las infracciones tipificadas en el artículo ante-

rior 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 la 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 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 considerado 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 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.

Seis. Serán responsables solidarios de las infracciones viarias, el promotor, el empresario de las obras y el director técnico de las mismas. A efectos de exigencia de responsabilidades, se considerará igualmente promotor al propietario del suelo.

#### Artículo 38º.

Uno. Las infracciones a que se refiere el artículo 37º serán sancionadas atendiendo a los daños y perjuicios ocasionados, o, 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 1.000.001 a 25.000.000 de pesetas.

Dos. Con independencia de las multas previstas en el apartado anterior, los órganos sancionadores, una vez transcurridos 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.

#### Artículo 39º.

Uno. En las carreteras de interés general, 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

#### Artículo 40º.

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.

#### Artículo 41º.

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 general los tramos de red arterial que proporcionen continuidad y conecten entre sí los itinerarios de interés general o presten el debido acceso a un núcleo de población desde un itinerario de este tipo.

Dos. Se considerarán tramos urbanos aquéllos 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, una de sus márgenes.

#### Artículo 42º.

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 general 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.

#### Artículo 43º.

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 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 titular de la misma.

#### Artículo 44º.

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

Dos. Siempre que no se interrumpa un itinerario, y sin que hayan de perder su carácter de vías dedicadas al

tráfico rodado, las carreteras de interés general 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.

#### Artículo 45º.

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.

#### Artículo 46º.

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 general.

#### Segunda.

El Gobierno de Canarias podrá actualizar por Decreto las cuantías de las sanciones previstas en el artículo 39º 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 vigente 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 transferencias en materia de carreteras regulado por la Ley 14/1990, las redes de interés general 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.

ITINERARIO	CARRETERAS	IDENTIFICACION	
		ANTIGUA	NUEVA
Orzola-Arrieta-Arrecife-Playa Blanca	Orzola-Arrieta	C.I. -43	LZ-24
		C.I. -38	LZ-24
	Arrieta-Tahiche	GC-710	LZ-24
	Tahiche-Circunvalación Arrecife	GC-700	LZ-24
Circunvalación Arrecife		--	--

Circunvalación Arrecife-Yaiza	GC-720	LZ-10
Yaiza-Playa Blanca (en ejecución)	--	LZ-10

**FUERTEVENTURA.**

ITINERARIO	CARRETERAS	IDENTIFICACION	
		ANTIGUA	NUEVA
Corralejo-Puerto Rosario-Morro Jable	Corralejo-Circunvalación Puerto del Rosario	C.I. -1	FV-20
	Circunvalación Puerto del Rosario (en cons- trucción)		
	Circunvalación Puerto Rosario-Aeropuerto	GC-630	FV-10
	Aeropuerto-Cruce Pozo Negro	C.I. -2	FV-10
	Cruce Pozo Negro-Tara- jalejo (en construcción)	--	FV-10
	Tarajalejo-Morro Jable	GC-640	FV-10
	Ramal Acceso Gran Tarajal	Cruce Pozo Negro-Taraja- lejo-Gran Tarajal	GC-620

**GRAN CANARIA.**

ITINERARIO	CARRETERAS	IDENTIFICACION	
		ANTIGUA	NUEVA
San Nicolás de To- lentino-Las Palmas- Mogán.	S. Nicolás-Las Palmas (incluye variante de Silva y excluye tramo de la C-810 alternativo)	C-810	GC-5
	Las Palmas-Tarajalillo	GC-1	GC-1
	Tarajalillo-Pasito Blanco (en construcción)	---	GC-1
	Pasito Blanco-Argui- neguín (en construcción)	---	GC-1

Argüineguín-Playa Mogán	C-812	GC-1
Playa Mogán-Mogán	C-810	GC-1

## TENERIFE.

ITINERARIO	CARRETERAS	IDENTIFICACION	
		ANTIGUA	NUEVA
S/C de Tfe.- Guía de Isora-S/C de Tfe.	S/C Tfe.- Cruce de Los Cristianos	TF-1	TF-1
	Cruce de Los Cristianos Cruce de Fañabé (en construcción)	---	TF-1
	Cruce de Fañabé-Cruce de Adeje	C-822	TF-1
	Cruce de Adeje-Puerto de Santiago	TF-6.237	TF-50
	Puerto de Santiago-Tamaimo	TF-1.481	TF-52
	Tamaimo-La Orotava	C-820	TF-5
	La Orotava-S/C de Tfe.	TF-5	TF-5
	Ramal acceso a Los Cristianos	TF-622	TF-4
Ramal acceso a Buenavista del Norte	Icod-Buenavista del Norte	TF-142	TF-66

## LA GOMERA.

ITINERARIO	CARRETERAS	IDENTIFICACION	
		ANTIGUA	NUEVA
Valle Gran Rey-San Sebastián-Playa Santiago	Valle Gran Rey-Vallehermoso	---	GO-10
	Vallehermoso-S/S	TF-11	GO-20
	S/S-Degollada de Peraza	TF-713	GO-10
	Degollada de Peraza-Playa Santiago	---	---

## LA PALMA.

ITINERARIO	CARRETERAS	IDENTIFICACION	
		ANTIGUA	NUEVA
S/C La Palma- Fuencaliente- Los Llanos Aridane- Barlovento- S/C de La Palma	S/C - Los Llanos	C-832	LP-10
	Los Llanos- Las Tricias	C-830	LP-20
	Las Tricias-Hoya Grande	C.I.-8	---
	Hoya Grande-Llano Negro	C.I.-11	---
	Llano Negro-Roque Faro (en construcción)	---	---
	Roque Faro-Franceses	C.I. -12	LP-20
	Franceses Gallegos	---	LP-20
	Gallegos-Barlovento	C.I. -9	LP-20
	Barlovento - S/C de La Palma	C-832	LP-20
	S/C de La Palma- Los Llanos	S/C-El Paso (incluye sólo variante de La Grama)	C-812
El Paso-Tajuya		TF-821	LP-1
Ramal Aeropuerto		TF-831	LP-11
Ramal Tazacorte	Carretera Los Llanos- Puerto de Tazacorte	TF-822	LP-21
		TF-823	LP-21

## EL HIERRO

ITINERARIO	CARRETERAS	IDENTIFICACION	
		ANTIGUA	NUEVA
La Estaca-Valverde- Frontera	La Estaca-Valverde	TF-911	HI-12
	Valverde-Frontera	TF-912	HI-11
Ramal Aeropuerto.			

(Registro de Entrada nº 1.771, de 8 de noviembre de 1990).