

# **LEY DE CARRETERAS**

***(LEY 25/1988, DE 29 DE JULIO)***

**§ 1. Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, modificada por Leyes de medidas 42/1994, de 30 de diciembre y 13/1996, de 30 de diciembre (BOEs, núms. 182, de 30 de julio de 1988, con corrección de errores en núm. 272, de 12 de diciembre de 1988, núm. 313, de 31 de diciembre de 1994 y núm. 315, de 30 de diciembre de 1996).**

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren.

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente Ley:

La Constitución Española, en su artículo 149.1.21.<sup>a</sup> y 1.24.<sup>a</sup>, atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre el régimen general de comunicaciones y sobre las obras públicas de interés general, cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma.

Finalizado el proceso de traspaso de funciones y servicios del Estado a las Comunidades Autónomas en materia de carreteras, y en avanzado desarrollo el Plan General de Carreteras 1984-1991, resulta necesario revisar y actualizar el régimen vigente en la materia y, en concreto, sustituir la Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras, por otra que ofrezca cauces aptos para superar problemas y satisfacer necesidades y, al mismo tiempo, salvaguardar y garantizar los intereses generales del Estado que existen en este sector público.

Esta nueva Ley de Carreteras trata de regular los variados aspectos del servicio viario, mediante normas que responden tanto a las nuevas exigencias técnicas y a las actuales demandas de los usuarios como a la realidad de la organización territorial nacida de la Constitución. Asimismo, actualiza las definiciones de las carreteras y formula una nueva clasificación y denominación de las mismas.

En materia de planes, estudios de planeamiento y proyectos, se establece la necesaria coordinación con los instrumentos del planeamiento urbanístico y con las actividades de esta clase que realizan otras Administraciones públicas.

Los preceptos reguladores del uso, explotación y defensa de la carretera se orientan directamente, tanto a potenciar y mejorar los variados servicios, principales y complementarios, exigidos por los usuarios, como a la protección y conservación del propio patrimonio viario, que debe ser objeto de cuidadosa y esmerada atención, utilizando y aplicando estrictamente los procedimientos que contiene la Ley para sancionar debidamente las infracciones a la misma.

Por último, se actualiza el especial régimen jurídico regulador de las denominadas redes arteriales y travesías, de acuerdo con las circunstancias peculiares de las carreteras y tramos de las mismas que discurren por suelo urbano.

## CAPÍTULO PRIMERO

### Disposiciones generales

#### Artículo 1.º

Es objeto de la presente Ley la regulación de la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras estatales.

#### Artículo 2.º

1. Se consideran carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.

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

3. Son autopistas las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles y reúnen las siguientes características:

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

b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de 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.

4. Son autovías las carreteras 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.

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

6. Reglamentariamente se establecerán las limitaciones a la circulación en las carreteras de los diferentes tipos de vehículos.

7. Son carreteras convencionales las que no reúnan las características propias de las autopistas, autovías y vías rápidas.

8. Son áreas de servicio las zonas colindantes con las carreteras diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo ser incluso estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera.

#### Artículo 3.º

1. No tendrán la consideración de carreteras:

a) Los caminos de servicio, entendiéndose por tales los construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares.

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

2. Cuando las circunstancias de los caminos de servicio lo permitan y lo exija el interés general, deberán éstos abrirse al uso público, según su naturaleza y legislación específica. En este caso habrán de observar las normas de utilización y seguridad propias de las carreteras y se aplicarán, si procede, la Ley de Expropiación Forzosa a efectos de indemnización.

#### Artículo 4.º

1. Son carreteras estatales las integradas en un itinerario de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una Comunidad Autónoma.

2. Las carreteras a que se refiere el apartado anterior constituyen la Red de Carreteras del Estado, que podrá modificarse mediante Real Decreto, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, en los siguientes supuestos:

2.1. Por cambio de titularidad de carreteras existentes en virtud de acuerdo mutuo con las Administraciones Públicas interesadas.

2.2. Por la construcción por el Estado de nuevas carreteras integradas en un itinerario de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una Comunidad Autónoma.

3. A efectos de lo establecido en el punto 2.2 de este artículo, se consideran itinerarios de interés general aquellos en los que concurre alguna de las siguientes circunstancias:

3.1. Formar parte de los principales itinerarios de tráfico internacional, incluidos en los correspondientes Convenios.

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

3.3. Servir de acceso a los principales pasos fronterizos.

3.4. Enlazar las Comunidades Autónomas, conectando los principales núcleos de población del territorio del Estado de manera que formen una red continua que soporte regularmente un tráfico de largo recorrido.

4. En ningún caso tendrán la consideración de nueva carretera las duplicaciones de calzada, los acondicionamientos de trazado, los ensanches de plataforma, las mejoras de firme, las variantes y, en general, todas aquellas otras actuaciones que no supongan una modificación sustancial en la funcionalidad de la carretera preexistente.

## CAPÍTULO II

### Régimen de las carreteras

#### SECCIÓN 1.<sup>a</sup> PLANIFICACIÓN, ESTUDIOS Y PROYECTOS

##### Artículo 5.º

Los planes de carreteras del Estado, de las Comunidades Autónomas y de las Entidades Locales deberán coordinarse entre sí en cuanto se refiera a sus mutuas incidencias, para garantizar la unidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos afectados, utilizando al efecto los procedimientos legalmente establecidos.

##### Artículo 6.º

1. El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo someterá los estudios y proyectos de carreteras estatales que afecten a las actividades de otros Departamentos ministeriales a su informe de conformidad con lo establecido sobre el particular por las disposiciones vigentes.

2. Los Ministerios de Obras Públicas y Urbanismo y de Defensa arbitrarán conjuntamente las medidas necesarias para asegurar la debida coordinación en las materias a las que se refiere la presente Ley cuando así convenga a las necesidades de la Defensa Nacional.

##### Artículo 7.º

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

a) Estudios de planeamiento.

Consiste en la definición de un esquema vial en un determinado año horizonte, así como de sus características y dimen-

siones recomendables, necesidades de suelo y otras limitaciones, a la vista del planeamiento territorial y del transporte.

b) Estudio previo.

Consiste en la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir en líneas generales las diferentes soluciones de un determinado problema, valorando todos sus efectos.

c) Estudio informativo.

Consiste en la definición, en líneas generales, del trazado de la carretera, 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 al problema planteado, de forma que pueda concretarse la solución óptima.

e) Proyecto de construcción.

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

f) Proyecto de trazado.

Es la parte del proyecto de construcción que contiene los aspectos geométricos del mismo, así como la definición concreta de los bienes y derechos afectados.

2. Los estudios y proyectos citados constarán de los documentos que reglamentariamente se determinen.

#### Artículo 8.º

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

2. 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 obras que puedan aprobarse posteriormente.

3. A los efectos indicados en los apartados anteriores, los proyectos de carreteras y sus modificaciones deberán comprender la definición del trazado de las mismas 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 aquéllas y la seguridad de la circulación.

#### Artículo 9.º

Los proyectos de autopistas y autovías que supongan un nuevo trazado, así como los de nuevas carreteras, deberán incluir la correspondiente evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa aplicable a tal efecto.

#### SECCIÓN 2.<sup>a</sup> CONSTRUCCIÓN

##### Artículo 10

1. Cuando se trate de construir carreteras o variantes no incluidas en el planeamiento urbanístico vigente de los núcleos de población a los que afecten, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo deberá remitir el estudio informativo correspondiente a las Comunidades Autónomas y 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, provincias y Comunidades Autónomas a que afecte la nueva carretera o variante. Transcurrido dicho plazo y un mes más sin que dichas Administraciones Públicas informen al respecto, se entenderá que están conformes con la propuesta formulada.

En caso de disconformidad, que necesariamente habrá de ser motivada, el expediente será elevado al Consejo de Minis-

tros, que decidirá si procede ejecutar el proyecto, y en este caso ordenará la modificación o revisión del planeamiento urbanístico afectado, que deberá acomodarse a las determinaciones del proyecto en el plazo de un año desde su aprobación.

2. Acordada la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a carreteras estatales, el órgano competente para otorgar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del proyecto al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, para que emita, en el plazo de un mes, con carácter vinculante, informe comprensivo de las sugerencias que estime conveniente.

Si transcurrido dicho plazo y un mes más no se hubiera evacuado el informe citado por el referido Departamento, se entenderá su conformidad con el mismo.

3. En los Municipios que carecieran de planteamiento urbanístico aprobado, la aprobación definitiva de los estudios indicados en el apartado uno de este artículo comportará la inclusión de la nueva carretera o variante en los instrumentos de planeamiento que se elaboren con posterioridad.

4. Con independencia de la información oficial a que se refieren los apartados anteriores, se llevará a cabo, en la forma prevista en la Ley de Procedimiento Administrativo de 17 de julio de 1958, un trámite de información pública durante un período de treinta días hábiles. Las observaciones en este trámite deberán versar sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global de su trazado.

La aprobación del expediente de información pública corresponde al Ministro de Obras Públicas y Urbanismo.

#### Artículo 11

1. La expropiación de bienes y derechos y la imposición de servidumbres, en su caso, necesarias para la construcción de las carreteras a que se refiere este capítulo, se efectuará con arreglo a lo establecido en la Ley de Expropiación Forzosa, de 16 de diciembre de 1954.

2. Las expropiaciones a que dieren lugar las obras concernientes a las travesías y a los tramos de carretera a que se refiere el capítulo IV de la presente Ley, quedarán sometidas a las prescripciones de la normativa legal sobre régimen del suelo y ordenación urbana y normas que la complementen y desarrollen.

3. En los supuestos a que se refiere el apartado anterior, la Administración expropiante se subrogará en la posición jurídica del propietario expropiado a efectos de su derecho al aprovechamiento urbanístico que corresponda a los terrenos según la ordenación en vigor.

#### Artículo 12

Las obras de construcción, reparación o conservación de carreteras estatales por constituir obras públicas de interés general, no están sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1.b), de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

### SECCIÓN 3.<sup>a</sup> FINANCIACIÓN

#### Artículo 13

1. La financiación de las actuaciones en la Red de Carreteras del Estado se efectuará mediante las consignaciones que se incluyan en los Presupuestos Generales del Estado, los recursos que provengan de otras Administraciones Públicas de Organismos nacionales e internacionales y excepcionalmente de particulares.

2. Igualmente, la financiación podrá producirse mediante contribuciones especiales en la forma y con los requisitos contenidos en el artículo 14.

3. Las carreteras del Estado que vayan a explotarse en régimen de gestión indirecta se financiarán mediante los recursos propios de las Sociedades concesionarias, los ajenos que éstas movilicen y las subvenciones que pudieran otorgarse.

#### Artículo 14

1. Podrán imponerse contribuciones especiales cuando la ejecución de las obras que se realicen para la construcción de carreteras, accesos y vías de servicio, resulte la obtención por personas físicas o jurídicas de un beneficio especial, aunque éste no pueda fijarse en una cantidad concreta. El aumento de valor de determinadas fincas como consecuencia de la ejecución de las obras tendrá, a estos efectos, la consideración de beneficio especial.

2. Serán sujetos pasivos de estas contribuciones especiales quienes se beneficien de modo directo con las carreteras, accesos y vías de servicio, y, especialmente, los titulares de las fincas y establecimientos colindantes y los de las urbanizaciones cuya comunicación resulte mejorada.

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

- Con carácter general, hasta el 25 %
- En las vías de servicio, hasta el 50 %
- En los accesos de uso particular para determinado número de fincas, urbanizaciones o establecimientos, hasta el 90 %

4. El importe total de las contribuciones especiales se repartirá entre los sujetos pasivos atendiendo a aquellos criterios objetivos que, según la naturaleza de las obras, construcciones y circunstancias que concurren en aquéllos, se determinen de entre los que figuran a continuación:

- a) Superficie de las fincas beneficiadas.
- b) Situación, proximidad y accesos a la carretera de las fincas, construcciones, instalaciones, explotaciones o urbanizaciones.
- c) Bases imposables en las contribuciones territoriales de las fincas beneficiadas.
- d) Los que determine el Real Decreto que establezca la contribución especial en atención a las circunstancias particulares que concurren en la obra.

5. El Gobierno, mediante Real Decreto aprobado a propuesta de los Ministerios de Economía y Hacienda y de Obras Públicas y Urbanismo, acordará el establecimiento de contribuciones especiales en los supuestos a que se refiere la presente Ley.

### SECCIÓN 4.<sup>a</sup> EXPLOTACIÓN

#### Artículo 15

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

#### Artículo 16

1. El Estado, como regla general, explotará directamente las carreteras a su cargo, siendo la utilización gratuita para el usuario, o, excepcionalmente, mediante el pago de peaje, cuyas tarifas aprobará el Gobierno.

2. Las carreteras también pueden ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos que establece la Ley de Contratos del Estado.

3. No están obligados al abono de peaje los vehículos de las Fuerzas Armadas, los de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, los de las Autoridades Judiciales, las ambulancias, los de los servicios contra incendios y los de la propia explotación, en el cumplimiento de sus respectivas funciones específicas.

#### Artículo 17

Las carreteras estatales en régimen de concesión administrativa se registrarán por lo dispuesto en la legislación específica.

#### Artículo 18

1. Si la explotación de la carretera estatal se efectúa por gestión interesada, concierto con persona natural o por una Sociedad de economía mixta, corresponde al Consejo de Ministros acordar, por Real Decreto, los términos de la gestión y la constitución de la Sociedad.

2. Las personas físicas o jurídicas públicas o privadas que en aplicación de los sistemas mencionados resultaren titulares de la explotación de las carreteras, podrán disfrutar de los beneficios fiscales y financieros que para las carreteras en régimen de concesión prevé la legislación vigente. Tales beneficios sólo podrán ser otorgados por el Gobierno en el Real Decreto antes referido y con los mismos condicionamientos establecidos en el supuesto de ser objeto la carretera de concesión administrativa.

3. 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 19

1. La Administración del Estado facilitará la existencia de las áreas de servicio necesarias para la comodidad del usuario y el buen funcionamiento de la circulación.

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

3. No podrán instalarse áreas de servicio en las variantes o carreteras de circunvalación, extendiéndose esta prohibición a los cinco kilómetros inmediatamente anteriores o posteriores a las mismas.

4. Las áreas de servicio podrán ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión de servicios públicos que establece la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

Las condiciones para el otorgamiento de concesiones de áreas de servicio se establecerán en un pliego de condiciones generales que será aprobado por el Gobierno.

El concesionario vendrá obligado al abono al Estado del canon anual que se hubiera comprometido a satisfacer en la proposición que sirvió de base para el otorgamiento de la concesión en el correspondiente procedimiento de adjudicación del contrato, que no podrá ser en ningún caso inferior al que correspondería abonar por los cánones regulados en el artículo 21.

Dicho canon será destinado, en los términos y cuantías que reglamentariamente se establezcan, a la financiación de los programas de creación y mantenimiento de áreas de servicio y de descanso en las carreteras estatales.

## CAPÍTULO III

### Uso y defensa de las carreteras

#### SECCIÓN 1.ª LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD

##### Artículo 20

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

##### Artículo 21

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

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

En los casos especiales 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.

2. Es elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario, tales como las destinadas a descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, parada de autobuses y otros fines auxiliares o complementarios.

3. Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público de la carretera, previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija. Todo ello sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38.

4. El uso especial del dominio público establecido en esta Ley o la ocupación del mismo comportarán la obligación, por el beneficiario de la correspondiente autorización de uso u ocupación, del abono de un canon.

Constituye el hecho imponible de dicho canon la ocupación de terrenos o utilización de bienes de dominio público que se haga en virtud de autorizaciones reguladas en esta Ley y de concesiones de áreas de servicio en las carreteras estatales.

Serán sujetos pasivos del canon los titulares de autorizaciones o concesionarios de áreas de servicio.

La base de fijación de la cuantía del gravamen será el valor de los terrenos ocupados, habida cuenta del valor de adquisición de los mismos por el Estado, el de los predios contiguos y de los beneficios que los sujetos pasivos obtengan por la autorización o concesión. El tipo de gravamen anual será del 4 % sobre el valor de la base indicada.

El canon podrá ser revisado proporcionalmente a los aumentos que experimente el valor de la base utilizada para fijarlo, si bien estas revisiones sólo podrán realizarse al término de los períodos que para el caso se expresen en las condiciones de autorización o concesión.

La expropiación por terceros de obras y servicios públicos relativos a carreteras estatales, que supongan el abono de contraprestaciones económicas por parte de los usuarios de dichas obras o servicios, llevará aparejada la obligación de satisfacer a la Administración un canon.

Será sujeto pasivo de dicho canon la persona física o jurídica que tenga la titularidad de dicha explotación, en virtud de la correspondiente autorización o concesión.

La cuantía del canon se establecerá en función del coste de las obras e instalaciones, así como de los ingresos brutos deriva-

dos de la explotación de las mismas. El canon anual se obtendrá por suma del 4 por 100 del coste indicado y del porcentaje que reglamentariamente se determine de los citados ingresos que en todo caso no podrán exceder del 1 por 1.000 de los mismos.

#### Artículo 22

1. La zona de servidumbre de las carreteras estatales consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo 21 y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 25 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de ocho metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

2. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38.

3. En todo caso, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo 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 carretera.

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

#### Artículo 23

1. La zona de afección de una carretera estatal consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 100 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de 50 metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

2. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles se requerirá la previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38.

3. En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección podrán realizarse obras de reparación y mejora, previa la autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios; todo ello, asimismo, sin perjuicio de las demás competencias concurrentes y de lo dispuesto en el artículo 39.

4. La denegación de la autorización deberá fundarse en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la carretera en un futuro no superior a diez años.

#### Artículo 24

1. Fuera de los tramos urbanos de las carreteras estatales queda prohibido realizar publicidad en cualquier lugar visible desde la zona de dominio público de la carretera, sin que esta prohibición dé en ningún caso derecho a indemnización.

2. A los efectos de este artículo no se considera publicidad los carteles informativos autorizados por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

#### Artículo 25

1. A ambos lados de las carreteras estatales se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes.

La línea límite de edificación se sitúa a 50 metros en autopistas, autovías y vías rápidas y a 25 metros en el resto de las carreteras de la arista exterior de la calzada más próxima, medidas horizontalmente a partir de la mencionada arista. Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

2. Con carácter general, en las carreteras estatales que discurren total y parcialmente por zonas urbanas el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el punto anterior, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, con arreglo al procedimiento que reglamentariamente se establezca.

3. Asimismo, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, previo informe de las Comunidades Autónomas y Entidades Locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o comarcas perfectamente delimitadas.

4. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en las variantes o carreteras de circunvalación que se construyan con el objeto de eliminar las travesías de las poblaciones, la línea límite de edificación se situará a 100 metros medidos horizontalmente a partir de la arista exterior de la calzada en toda la longitud de la variante.

#### Artículo 26

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

#### Artículo 27

1. Los Delegados del Gobierno y Gobernadores civiles, a instancia o previo informe del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, dispondrán la paralización de las obras y la suspensión de usos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones.

2. Las citadas autoridades interesarán del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo para que efectúe la adecuada comprobación de las obras paralizadas y los usos suspendidos, debiendo adoptar, en el plazo de dos meses, una de las resoluciones siguientes:

a) Demoler las obras e instalaciones o impedir definitivamente los usos no autorizados o que no se ajustaren a las condiciones establecidas en la autorización.

b) Ordenar la instrucción de los oportunos expedientes para la eventual legalización de las obras o instalaciones, o autorización de los usos que se adapten a las normas aplicables.

3. La adopción de los oportunos acuerdos se hará sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de todo orden que resulten procedentes.

#### Artículo 28

1. El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo puede limitar los accesos a las carreteras estatales y establecer con carácter obligatorio los lugares en los que tales accesos pueden construirse.

2. Asimismo queda facultado para reordenar los accesos existentes con objeto de mejorar la explotación de la carretera y la seguridad vial, pudiendo expropiar para ello los terrenos necesarios.

3. Cuando los accesos no previstos se soliciten por los propietarios usufructuarios de una propiedad colindante, o por otros directamente interesados, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá convenir con éstos la aportación económica procedente en cada caso, siempre que el acceso sea de interés público o exista imposibilidad de otro tipo de acceso.

4. Las propiedades colindantes no tendrán acceso directo a las nuevas carreteras, a las variantes de población y de trazado ni a los nuevos tramos de calzada de interés general del Estado, salvo que sean calzadas de servicio.

## SECCIÓN 2.<sup>a</sup> USO DE LAS CARRETERAS

### Artículo 29

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones y de las facultades de otros Departamentos ministeriales, podrá imponer, en el ámbito de sus competencias, cuando las condiciones, situaciones, exigencias técnicas o seguridad vial de las carreteras estatales lo requieran, limitaciones temporales o permanentes a la circulación en ciertos tramos o partes de las carreteras. Le compete igualmente fijar las condiciones de las autorizaciones excepcionales que en su caso puedan otorgarse por el órgano competente y señalar las correspondientes ordenaciones resultantes de la circulación.

### Artículo 30

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá establecer en puntos estratégicos de la red de carreteras del Estado instalaciones de aforos y estaciones de pesaje para conocimiento y control de las características de la demanda de tráfico sobre la infraestructura de las carreteras. Las sobrecargas que constituyan infracción se sancionarán por las autoridades competentes en cada caso.

## SECCIÓN 3.<sup>a</sup> INFRACCIONES Y SANCIONES

### Artículo 31

1. Incurrirán en responsabilidad administrativa quienes cometan cualquiera de las infracciones tipificadas en los apartados siguientes de este artículo.

2. Son infracciones leves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público, de servidumbre o de afección de la carretera, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando puedan ser objeto de legalización posterior.

b) Colocar, verter, arrojar o abandonar dentro de la zona de dominio público, objetos o materiales de cualquier naturaleza.

c) Realizar en la explanación o en la zona de dominio público, plantaciones o cambios de uso no permitidos o sin la pertinente autorización, o sin atenderse a las condiciones de la autorización otorgada.

3. Son infracciones graves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público, de servidumbre o de afección de la carretera, llevada a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir algunas de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando no fuera posible su legalización posterior.

b) Deteriorar cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad

de la circulación, o modificar intencionadamente sus características o situación.

c) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier otra obra o instalación de la carretera o de los elementos funcionales de la misma.

d) Colocar o verter objetos o materiales de cualquier naturaleza que afecten a la plataforma de la carretera.

e) Realizar en la explanación o en la zona de dominio público cruces aéreos o subterráneos no permitidos o sin la pertinente autorización o sin atenderse a las condiciones de la autorización otorgada.

f) Colocar carteles informativos en las zonas de dominio público, servidumbre y afección sin autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

4. Son infracciones muy graves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas entre la arista exterior de la explanación y la línea de edificación, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas.

b) Sustraer, deteriorar o destruir cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación y seguridad de la circulación o modificar intencionadamente sus características o situación, cuando se impida que el elemento de que se trate siga prestando su función.

c) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra o instalación de la carretera o de los elementos funcionales de la misma cuando las actuaciones afecten a la calzada o a los arcones.

d) Establecer en la zona de afección instalaciones de cualquier naturaleza o realizar alguna actividad que resulten peligrosas, incómodas o insalubres para los usuarios de la carretera sin adaptar las medidas pertinentes para evitarlo.

e) Dañar o deteriorar la carretera circulando con pesos o cargas que excedan de los límites autorizados.

f) Las calificadas como graves cuando se aprecie reincidencia.

g) Establecer cualquier clase de publicidad visible desde la zona de dominio público de la carretera.

### Artículo 32

1. El procedimiento para sancionar las infracciones a los preceptos de esta Ley se iniciará de oficio por acuerdo del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo o como consecuencia de denuncia formulada por particulares.

2. En los supuestos en que los actos cometidos contra la carretera o sus elementos pudieran ser constitutivos de delito o falta, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo pasará el tanto de culpa a la autoridad judicial competente y se abstendrá de proseguir el procedimiento sancionador mientras ésta no se haya pronunciado. La sanción de la autoridad judicial excluirá la imposición de multa administrativa. De no haberse estimado la existencia de delito o falta, la Administración podrá conseguir el expediente sancionador con base en los hechos que los Tribunales hayan considerado probados.

### Artículo 33

1. Las infracciones a que se refiere el artículo 31 serán sancionadas atendiendo a los daños y perjuicios producidos, en su caso, al riesgo creado y a la intencionalidad del causante, con las siguientes multas:

— Infracciones leves, multa de 25.000 pesetas.

— Infracciones graves, multa de 250.001 a 1.000.000 de pesetas.

— Infracciones muy graves, multa de 1.000.001 a 25.000.000 de pesetas.

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

dos 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 la multa fijada para la infracción cometida.

#### **Artículo 34.**

1. La imposición de sanciones para infracciones leves corresponderá al Gobernador Civil; la de las graves, al Director General de Carreteras, y la de las muy graves, al Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, cuando el importe de la sanción a imponer sea inferior a 10.000.000 de pesetas, y al Consejo de Ministros cuando exceda de dicha cifra.

2. La imposición de la sanción que corresponda será independiente de la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados, cuyo importe será fijado por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

#### **Artículo 35**

El plazo de prescripción de las infracciones a que se refiere el artículo 31 será de cuatro años para las graves y muy graves, y de un año para las leves.

### **CAPÍTULO IV**

#### **Travesías y redes arteriales**

#### **Artículo 36**

Los tramos de carretera estatal que discurran por suelo urbano o estén incluidos en una red arterial se regirán por las disposiciones del presente capítulo y por las demás contenidas en esta Ley en lo que resulten aplicables.

#### **Artículo 37**

1. A los efectos de esta Ley se denomina red arterial de una población o grupo de poblaciones el conjunto de tramos de carretera actuales o futuros, que establezcan de forma integrada la continuidad y conexión de los distintos itinerarios de interés general del Estado, o presten el debido acceso a los núcleos de población afectados.

2. Se consideran tramos urbanos aquellos de las carreteras estatales que discurran por suelo calificado de urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico. Se considera travesía la parte de tramo urbano en la que existan edificaciones consolidadas al menos en las dos terceras partes de su longitud y un entramado de calles al menos en uno de los márgenes.

#### **Artículo 38**

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

2. A tal efecto, deberán utilizarse los procedimientos legalmente establecidos para asegurar la colaboración y coherencia de actuaciones en una red arterial en materia de inversión y de prestación de servicios.

3. A falta de acuerdo, el Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, podrá aprobar la ejecución de las actuaciones necesarias en los tramos de una red arterial que formen o puedan formar parte de la red de carreteras.

#### **Artículo 39**

1. El otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actividades no ejecutadas por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, en la zona de dominio público de los tramos urbanos corresponde a los Ayuntamientos, previo informe vincu-

lante de dicho Departamento ministerial, que habrá de versar sobre aspectos relativos a disposiciones de la presente Ley.

2. En las zonas de servidumbre y afección de los tramos de carretera indicados en el número anterior, excluidas las travesías, las autorizaciones de usos y obras las otorgarán los Ayuntamientos.

Cuando no estuviese aprobado definitivamente ningún instrumento de planeamiento urbanístico deberán aquéllos recabar, con carácter previo, informe del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

3. En las travesías de carretera estatales corresponde a los Ayuntamientos el otorgamiento de toda clase de licencias y autorizaciones sobre los terrenos y edificaciones colindantes o situadas en las zonas de servidumbre o afección.

#### **Artículo 40**

1. La conservación y explotación de todo tramo de carretera estatal que discurra por suelo urbano corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

2. Las carreteras estatales o tramos determinados de ellas se entregarán a los Ayuntamientos respectivos en el momento en que adquieran la condición de vías urbanas. El expediente se promoverá a instancia del Ayuntamiento o del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, y será resuelto por el Consejo de Ministros. Excepcionalmente podrá resolverlo el titular del citado Departamento cuando existiere acuerdo entre el órgano cedente y el cesionario.

3. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y las Corporaciones Locales respectivas podrán convenir lo que estimen procedente en orden a la mejor conservación y funcionalidad de tales vías.

#### **Artículo 41**

La utilización de las carreteras en sus tramos urbanos y, de modo especial, en las travesías se ajustará además de a lo dispuesto en el capítulo III de esta Ley, al Código de Circulación y a la correspondiente normativa local.

### **DISPOSICIONES ADICIONALES**

#### **Primera**

1. Como anexo a la presente Ley figura la relación y denominación de las carreteras estatales.

2. El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo actualizará el inventario de las carreteras estatales, su denominación e identificación, así como la información sobre las características, situación, exigencias técnicas, estado, viabilidad y nivel de utilización de las mismas.

#### **Segunda**

1. La Administración del Estado 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.

2. El sistema internacional de señales de carreteras se aplicará en todas las carreteras del territorio nacional con arreglo a la legislación del Estado sobre esta materia.

3. La identificación de las carreteras en las placas de ruta y las señales del balizamiento se ajustarán, en todo caso, a los criterios que al efecto determine la legislación del Estado.

#### **Tercera**

1. La planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de las carreteras que sean competencia de los órganos de gobierno de los

territorios forales con derechos históricos se efectuará conforme al régimen jurídico en vigor.

2. La construcción en estos territorios de nuevas carreteras que puedan afectar a las facultades que corresponden al Estado, conforme al artículo 149.1.21.<sup>a</sup> y 1.24.<sup>a</sup> de la Constitución, requerirá la coordinación y acuerdo con éste.

#### Cuarta

El Gobierno, mediante Real Decreto, podrá actualizar la cuantía de las sanciones previstas en el artículo 33 esta Ley, atendiendo a la variación que experimente el índice de precios al consumo.

### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

#### Primera

1. Hasta tanto se dicte el Reglamento de la presente Ley, continuará aplicándose, en lo que no se oponga a la misma, el Real Decreto 1073/1977, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

2. 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 contenida en los puntos 3 al 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 el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente Ley deberá ser retirada cualquier clase de publicidad visible desde la zona de dominio público de la carretera.

### DISPOSICIÓN DEROGATORIA

1. Se derogan las disposiciones siguientes en lo referente a materia de carreteras:

- Ley de 11 de abril de 1939, que aprueba el Plan de Obras Públicas.
- Ley de 18 de abril de 1941, que aprueba el Plan de Obras Públicas, complementario del que se comprende en la Ley de 11 de abril de 1939.
- Ley de 17 de julio de 1945, que incluye en el Plan General de Carreteras del Estado los accesos a aeropuertos.
- Ley de 18 de diciembre de 1946, que aprueba el Plan adicional al vigente de caminos locales del Estado.
- Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras.
- Real Decreto 2850/1977, de 23 de julio, por el que se aprueba la clasificación de las redes de carreteras estatales existentes.
- Apartados b) y c) del artículo 13 y apartado b) del artículo 15 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, sobre construcción, conservación y explotación de las autopistas de peaje en régimen de concesión.

2. Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo establecido en esta Ley.

### DISPOSICIÓN FINAL

El Gobierno, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, aprobará el Reglamento General de ejecución de la presente Ley.

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta Ley.

Palma de Mallorca a 29 de julio de 1988.

### ADDENDA

#### REAL DECRETO 1052/1995, de 23 de junio, por el que se modifica la Red de Carreteras del Estado (BOE núm. 170, de 18 de julio de 1995).

El artículo 4.1 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, establece que son carreteras estatales las integradas en un itinerario de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una Comunidad Autónoma. Estas carreteras constituyen la Red de Carreteras del Estado, cuya relación viene recogida como anexo de esta Ley en el Catálogo de Carreteras de la Red de Interés General del Estado.

Por su parte, el artículo 4.2 de la Ley establece que la Red de Carreteras del Estado podrá modificarse mediante Real Decreto, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, por cambio de titularidad de carreteras existentes, en virtud de acuerdo mutuo de las Administraciones públicas interesadas, o por la construcción por el Estado de nuevas carreteras integradas en un itinerario de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una Comunidad Autónoma.

El 5 de marzo de 1993 fue acordada por el Consejo de Ministros la declaración de conclusión del Primer Plan de Carreteras (1984-1991). El programa de actuaciones derivado de este Plan ha supuesto la creación de 4.179 kilómetros de vías de gran capacidad y el incremento en 7.240 kilómetros de las carreteras de dos carriles con plataforma superior a 9 metros, con una inversión global de 2.778.000 millones de pesetas.

Ello ha introducido importantes cambios en la configuración de la Red de Carreteras del Estado, por lo que dicha Red debe ser objeto de modificación, incorporando a la misma las nuevas carreteras estatales.

En su virtud, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 23 de junio de 1995,

DISPONGO:

#### Artículo único

Se modifica la Red de Carreteras del Estado, incorporándose a la misma las nuevas carreteras estatales construidas en ejecución del Primer Plan de Carreteras, quedando dicha Red definida físicamente a 31 de diciembre de 1994, en los términos resultantes del inventario que se incluye como anexo de este Real Decreto.

### DISPOSICIONES ADICIONALES

#### Primera

El Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente actualizará anualmente el inventario de las carreteras estatales de la Red de Carreteras del Estado.

#### Segunda

El Ministro de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente podrá modificar la denominación de las carreteras pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado para ajustar esas denominaciones a las determinaciones del presente Real Decreto.

Dado en Madrid a 23 de junio de 1995.

## RED DE CARRETERAS DEL ESTADO

## RED DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ARAGÓN

	Total doble calzada	Autopistas de peaje	Autopistas libres y autovías	Doble calzada sin mediana y/o con semáforos y/o con intersecciones	Total calzada única	Calzada única con ancho menor de 7 m.	Total transferible	Doble calzada transferible	Calzada única transferible	Total en itinerarios principales	Doble calzada en itinerarios principales	Calzada única en itinerarios principales
A-2	101,350	101,350			0,850					102,200	101,350	0,850
A-68	61,020	56,570	4,450		1,200					62,220	61,020	1,200
N-13					0,880					0,880		0,880
N-121					6,910	6,910				6,910		6,910
N-122					46,380					46,380		46,380
N-122A					3,040		3,040		3,040			
N-123					47,820	47,530				47,820		47,820
N-125					9,850					9,850		9,850
N-211					228,300	133,960				228,300		228,300
N-223	1,110			1,110	1,420					2,530	1,110	1,420
N-223A					1,390					1,390		1,350
N-230					103,655	9,610				103,655		103,655
N-230A					2,520	2,520	2,520		2,520			
N-232	35,400			35,400	177,710	34,940				213,110	35,400	177,710
N-232A	3,450		0,830	2,620	0,530		3,980	3,450	0,530			
N-234	0,190			0,190	234,290	3,120				234,480	0,190	234,290
N-234A					6,190		3,760		3,760	2,430		2,430
N-240					150,040	55,820				150,040		150,040
N-240A					0,830		0,830		0,830			
N-260					165,240	156,660				165,240		165,240
N-330	24,330			24,330	247,170	20,190	1,210		1,210	270,290	24,330	245,960
N-330A	2,230		1,030	1,200	24,490	0,500	23,900	2,230	21,760	2,730		2,730
N-420					106,150	3,240				105,150		105,150
N-II	151,260		150,940	0,320	103,540		1,000		1,000	253,800	151,260	102,540
N-IIA					78,360		78,360		78,360			
Total	380,340	157,920	157,250	65,170	1.747,755	475,000	118,690	5,680	113,010	2.009,405	374,660	1.634,745

Nota: Datos de la Red de Carreteras del Estado a 31 de diciembre de 1994.

## RED DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ANDALUCÍA

	Total doble calzada	Autopistas de peaje	Autopistas libres y autovías	Doble calzada sin mediana y/o con semáforos y/o con intersecciones	Total calzada única	Calzada única con ancho menor de 7 m.	Total transferible	Doble calzada transferible	Calzada única transferible	Total en itinerarios principales	Doble calzada en itinerarios principales	Calzada única en itinerarios principales
A-4	93,140	93,140			1,000					94,140	93,140	1,000
A-49	91,510		85,665	5,845						91,510	91,510	
N-322					136,525					136,525		136,525
N-322A					13,090	3,005	13,090		13,090			
N-323	27,110		23,830	3,280	171,945					199,055	27,110	171,945
N-323A	11,730			11,730	43,610	9,970	55,340	11,730	43,610			
N-331	51,298		42,104	9,194	99,100	0,750				150,398	51,298	99,100
N-331A					13,854		13,201		13,201	0,653		0,653
N-339					3,580	0,280				3,580		3,580
N-340	255,790		227,110	28,670	316,960	0,280				572,740	255,780	316,960
N-340A	54,985			54,985	150,095	9,810	123,570	53,145	70,425	81,510	1,840	79,670
N-341					18,700					18,700		18,700
N-344A					10,650	0,200	10,650		10,650			
N-346					1,270					1,270		1,270
N-347					1,340					1,340		1,340
N-347A					1,110		1,110		1,110			
N-348	5,040			5,040	1,620					6,660	5,040	1,620
N-350	0,560			0,560	1,230					1,790	0,560	1,230
N-351	4,090			4,090	3,130					7,220	4,090	3,130
N-351A	1,240			1,240	0,820		2,060	1,240	0,820			
N-352	0,690			0,690	0,370					1,060	0,690	0,370

## RED DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ANDALUCÍA (Continuación)

	Total doble calzada	Autopistas de peaje	Autopistas libres y autovías	Doble calzada sin mediana y/o con semáforos y/o con intersecciones	Total calzada única	Calzada única con ancho menor de 7 m.	Total transferible	Doble calzada transferible	Calzada única transferible	Total en itinerarios principales	Doble calzada en itinerarios principales	Calzada única en itinerarios principales
N-354	4,750			4,750						4,750	4,750	
N-354A	1,630			1,630			1,630	1,630				
N-420					48,044	46,835				48,044		48,044
N-431	0,870		0,870		59,460					60,330	0,870	59,460
N-431A					9,490	1,405	9,490		9,490			
N-432	6,361		0,231	6,130	267,984	44,966				274,345	6,361	267,984
N-432A	1,755			1,755	10,971	4,860	12,726	1,755	10,971			
N-433					120,460	23,255				120,460		120,460
N-433A					0,845	0,845	0,845		0,845			
N-435					118,790					118,790		118,790
N-435A					7,795	3,345	7,795		7,795			
N-437					6,942	0,953				6,942		6,942
N-441	0,400		0,400		13,260					13,260	0,400	13,260
N-442	2,870			2,870	12,870					15,740	2,870	12,870
N-442A	0,995			0,995			0,995	0,995				
N-443					7,450					7,450		7,450
N-443A					0,510		0,510		0,510			
N-502	0,637			0,637	61,866					62,503	0,637	61,866
N-630	11,610		11,610		70,580	0,290				82,190	11,610	70,580
N-630A	7,490			7,490	0,280		7,490	7,490		0,280		0,280
N-IV	312,679		294,449	18,230	113,810	0,590				426,489	312,679	113,810
N-IVA	13,327			13,327	61,830	2,020	75,157	13,327	61,830			
SE-30	2,420		2,420							2,420	2,420	
Total	964,967	93,140	688,689	183,138	1.983,236	153,659	335,659	91,312	244,347	2.612,544	873,655	1.738,889

Nota: Datos de la Red de Carreteras del Estado a 31 de diciembre de 1994.

## RED DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ASTURIAS

	Total doble calzada	Autopistas de peaje	Autopistas libres y autovías	Doble calzada sin mediana y/o con semáforos y/o con intersecciones	Total calzada única	Calzada única con ancho menor de 7 m.	Total transferible	Doble calzada transferible	Calzada única transferible	Total en itinerarios principales	Doble calzada en itinerarios principales	Calzada única en itinerarios principales
A-66	81,600	22,000	59,600		0,620					82,230	81,600	0,620
A-8	34,210		34,210							34,210	34,210	
N-621					10,670	5,640				10,670		10,670
N-625					33,360	24,680				32,360		32,360
N-630	2,340		1,300	1,040	44,500	1,430				46,840	2,340	44,500
N-632	4,730			4,730	135,610					140,340	4,730	135,610
N-632A	5,930			5,930	10,540	2,000	16,470	5,930	10,540			
N-633	0,100			0,100	3,070	0,280				3,170	0,100	3,070
N-634	4,890			4,890	265,930	3,770				270,820	4,890	265,930
N-634A	0,600			0,600	15,310	4,040	15,310		15,310	0,600	0,600	
N-640					19,730					19,730		19,730
N-641	1,690			1,690	1,690					3,380	1,690	1,690
N-643					2,560					2,560		2,560
Total	136,090	22,000	95,110	18,980	542,590	41,840	31,780	5,930	25,850	646,900	130,160	516,740

Nota: Datos de la Red de Carreteras del Estado a 31 de diciembre de 1994.

## RED DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CANTABRIA

	Total doble calzada	Autopistas de peaje	Autopistas libres y autovías	Doble calzada sin mediana y/o con semáforos y/o con intersecciones	Total calzada única	Calzada única con ancho menor de 7 m.	Total transferible	Doble calzada transferible	Calzada única transferible	Total en itinerarios principales	Doble calzada en itinerarios principales	Calzada única en itinerarios principales
A-67	21,320		20,850	0,470	0,340					21,660	21,320	0,340
A-B	19,980		19,980							19,980	19,980	
N-611	0,540			0,540	89,270					89,810	0,540	89,270
N-611A					29,340	4,390	29,340		29,340			
N-621					51,380	44,460				51,380		51,380
N-623	2,710		0,100	2,610	57,420					60,130	2,710	57,420
N-629					35,220	31,700				35,220		35,220
N-634	2,050		2,050		138,430					140,480	2,050	138,430
N-634A	0,800			0,800	22,080		22,880	0,800	22,080			
N-635	16,540		16,500							16,540	16,540	
N-635A	1,640			1,640	6,400		8,040	1,640	6,400			
N-636					0,590					0,590		0,590
Total	65,580		59,520	6,060	430,470	80,550	60,260	2,440	57,820	435,790	63,140	372,650

Nota: Datos de la Red de Carreteras del Estado a 31 de diciembre de 1994.

## RED DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA-LA MANCHA

	Total doble calzada	Autopistas de peaje	Autopistas libres y autovías	Doble calzada sin mediana y/o con semáforos y/o con intersecciones	Total calzada única	Calzada única con ancho menor de 7 m.	Total transferible	Doble calzada transferible	Calzada única transferible	Total en itinerarios principales	Doble calzada en itinerarios principales	Calzada única en itinerarios principales
A-31	49,540		49,540							49,540	49,540	
N-204					67,490	0,580				67,490		67,490
N-211					91,660	0,660				91,660		91,660
N-211A					0,420	0,420	0,420		0,420			
N-301	42,640		42,640		228,550	0,240				271,190	42,640	228,550
N-301A	5,920			5,920	19,706		25,626	5,920	19,706			
N-310					136,100	0,870				136,100		136,100
N-320					287,330	0,430				287,330		287,330
N-320A	3,680			3,680	10,950	1,350	14,630	3,680	10,950			
N-322	2,170			2,170	174,280	0,630				176,450	2,170	174,280
N-330	10,410		10,410		50,230	17,300				60,640	10,410	50,230
N-344					10,850					10,850		10,850
N-400	6,930			6,930	130,190	0,480				137,120	6,930	130,190
N-400A					10,450		10,450		10,450			
N-401	44,020		29,660	4,360	114,000	3,640				158,020	44,020	114,000
N-401A	4,830		2,810	2,020	20,675	0,590	24,915	4,830	20,085	0,590		0,590
N-403	0,120			0,120	71,430	8,090				71,550	0,120	71,430
N-403A	0,170			0,170	3,190	0,410	3,360	0,170	3,190			
N-420					377,215	17,856			0,460	376,755		376,755
N-420A					25,862	11,600	26,862		25,862			
N-430	77,350		76,590	0,760	310,680	9,410				388,030	77,350	310,680
N-430A					27,725	4,280	27,725		27,725			
N-502	1,760			1,760	158,810	19,105				160,570	1,760	158,810
N-502A					1,700	1,700	1,700		1,700			
N-II	99,620		99,620							99,620	99,620	
N-IIA					8,620	0,360	8,620		8,620			
N-III	93,320		93,320		73,010					166,330	93,320	73,010
N-IIIA					26,356	0,440	26,356		26,356			
N-IV	202,940		202,940							202,940	202,940	
N-IVA					22,373	0,140	22,373		22,373			
N-V	130,930		130,930		11,640	1,130	11,640		11,640	130,930	130,930	
N-VA	0,570			0,570	19,732		20,302	0,570	19,732			
Total	776,920		748,460	28,460	2.491,224	101,711	224,439	15,170	209,269	3.043,705	761,750	2.281,955

Nota: Datos de la Red de Carreteras del Estado a 31 de diciembre de 1994.

## RED DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA Y LEÓN

	Total doble calzada	Autopistas de peaje	Autopistas libres y autovías	Doble calzada sin mediana y/o con semáforos y/o con intersecciones	Total calzada única	Calzada única con ancho menor de 7 m.	Total transferible	Doble calzada transferible	Calzada única transferible	Total en itinerarios principales	Doble calzada en itinerarios principales	Calzada única en itinerarios principales
A-1	74,790	74,790								74,790	74,790	
A-6	54,080	54,080								54,080	54,080	
A-66	65,000	65,000								65,000	65,000	
A-68	0,140	0,140								0,140	0,140	
N-110	3,590			3,590	279,340	1,170				282,930	3,590	279,340
N-110A					14,180	10,530	14,180		14,180			
N-111	3,340			3,340	112,500		1,450		1,450	114,390	3,340	111,050
N-111A					1,630	0,760	1,630		1,630			
N-113					11,290	0,550				11,290		11,290
N-120	7,860		1,510	6,350	257,930	1,730				265,790	7,860	257,930
N-120A					13,240	1,140	13,240		13,240			
N-122	8,290		0,980	7,310	408,150	12,420	3,800		3,800	412,640	8,290	404,350
N-122A	2,630			2,630	26,050	1,370	28,680	2,630	26,050			
N-232					94,400	77,520				94,400		94,400
N-234					173,300	0,550				173,300		173,300
N-403					90,610	1,670				90,610		90,610
N-501	2,680			2,680	91,370					94,050	2,680	91,370
N-501A					2,050		2,050		2,050			
N-502					79,180	75,670				79,180		79,180
N-510	0,850		0,850							0,850	0,850	
N-525					114,980					114,980		114,980
N-536					32,160	0,120				32,160		32,160
N-601	17,670		6,360	11,310	200,770	0,260				218,440	17,670	200,770
N-601A	1,180			1,180	8,240	0,160	9,420	1,180	8,240			
N-603					32,220					32,220		32,220
N-610					103,740	0,600	4,830		4,830	98,910		98,910
N-610A	0,480			0,480	0,520		1,000	0,480	0,520			
N-611	7,700		7,700		114,710	1,900				122,410	7,700	114,710
N-611A	9,580		0,400	9,180	19,770	0,360	29,350	9,580	19,770			
N-620	153,340		152,120	1,220	199,300	2,800				352,640	153,340	199,300
N-620A	0,890			0,890	43,550	11,800	44,440	0,890	43,550			
N-621					86,820	50,000				86,820		86,820
N-621A					2,920		2,920		2,920			
N-622					41,820	40,710				41,820		41,820
N-623	1,850			1,850	90,380					92,230	1,850	90,380
N-623A					0,580		0,580		0,580			
N-625					82,160	59,400				82,160		82,160
N-627					58,110					58,110		58,110
N-629					48,200	25,710				48,200		48,200
N-630	17,670		2,010	15,660	317,120	1,580				334,790	17,670	317,120
N-630A	4,675		0,600	4,075	24,090	1,135	28,765	4,675	24,090			
N-631					56,550	2,050				56,550		56,550
N-I	158,580		151,910	6,670	77,100	0,500				235,680	158,580	77,100
N-IA					27,540		27,540		27,540			
N-II	39,610		39,610							39,610	39,610	
N-IIA					25,870		25,870		25,870			
N-VI	157,370		156,290	1,080	220,880	1,040				378,250	157,370	220,880
N-VIA					27,810	2,300	27,810		27,810			
Total	793,845	194,010	520,340	79,495	3.713,130	387,505	267,555	19,435	248,120	4.239,420	774,410	3.465,010

Nota: Datos de la Red de Carreteras del Estado a 31 de diciembre de 1994.

## RED DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

	Total doble calzada	Autopistas de peaje	Autopistas libres y autovías	Doble calzada sin mediana y/o con semáforos y/o con intersecciones	Total calzada única	Calzada única con ancho menor de 7 m.	Total transferible	Doble calzada transferible	Calzada única transferible	Total en itinerarios principales	Doble calzada en itinerarios principales	Calzada única en itinerarios principales
A-17	14,200	14,200								14,200	14,200	
A-19	51,070	51,070								51,070	51,070	
A-2	127,280	1.116,650	10,630							127,280	127,280	
A-7	345,745	344,245	1,500							345,745	345,745	
B-30	8,790			8,790						8,790	8,790	
N-141					8,270	8,270				8,270		8,270
N-145	1,000			1,000	8,300					9,300	1,000	8,300
N-152					63,395	46,545				63,395		63,395
N-152A					2,410	1,545	2,410		2,410			
N-154					8,260	1,780				8,260		8,260
N-156	0,670		0,670		1,240					1,910	0,670	1,240
N-230	0,690			0,690	78,685	11,742				79,375	0,690	78,685
N-230A					0,607	0,500	0,607		0,607	0,000		
N-235					1,830	0,280				1,830		1,830
N-236	5,486		5,486							5,486	5,486	
N-240	4,324		1,300	3,024	111,614					115,938	4,324	111,614
N-240A	1,010			1,010	13,040	3,120	12,740		12,740	1,310	1,010	0,300
N-241	2,190		2,190							2,190	2,190	
N-260					282,095	90,440				282,095		282,095
N-260A					4,120		4,120		4,120			
N-340	24,030		3,630	20,400	172,560					196,590	24,030	172,560
N-340A	0,960			0,960	42,560	20,990	42,030		42,030	1,490	0,960	0,530
N-420	14,710		4,520	10,190	88,030					102,740	14,710	88,030
N-420A					8,570	6,570	8,570		8,570			
N-II	133,224		103,706	29,518	207,756	0,190				340,980	133,224	207,756
N-IIA	6,500			6,500	62,644	0,200	56,525	6,500	50,025	12,619		12,619
Total	741,879	526,165	133,632	82,082	1.165,986	191,172	127,002	6,500	120,502	1.780,863	735,379	1.045,484

Nota: Datos de la Red de Carreteras del Estado a 31 de diciembre de 1994.

## RED DE CARRETERAS DEL ESTADO EN EXTREMADURA

	Total doble calzada	Autopistas de peaje	Autopistas libres y autovías	Doble calzada sin mediana y/o con semáforos y/o con intersecciones	Total calzada única	Calzada única con ancho menor de 7 m.	Total transferible	Doble calzada transferible	Calzada única transferible	Total en itinerarios principales	Doble calzada en itinerarios principales	Calzada única en itinerarios principales
CC-230					0,073					0,073		0,073
N-110					53,910	43,640				52,910		52,910
N-110A					2,420	2,420	2,420		2,420			
N-430					105,600	20,810				105,600		105,600
N-432	2,595			2,595	159,385					161,980	2,595	159,385
N-432A	1,190			1,190	10,980	8,360	12,170	1,190	10,980			
N-435					83,350	33,615				83,350		83,350
N-502					54,060	11,200				54,060		54,060
N-521	6,820			6,820	141,450					148,270	6,820	141,450
N-521A	0,150			0,150	2,560	2,110	2,710	0,150	2,560			
N-630	4,790			4,790	299,780					304,570	4,790	299,780
N-630A	1,260			1,260	9,320	0,930	7,510	1,260	6,250	3,070		3,070
N-V	157,240		157,240		79,380					236,620	157,240	79,380
N-VA	7,360			7,360	57,510	2,245	64,870	7,360	57,510			
Total	181,405		157,240	24,165	1.058,778	125,330	89,680	9,960	79,720	1.150,503	171,445	979,058

Nota: Datos de la Red de Carreteras del Estado a 31 de diciembre de 1994.

## RED DE CARRETERAS DEL ESTADO EN GALICIA

	Total doble calzada	Autopistas de peaje	Autopistas libres y autovías	Doble calzada sin mediana y/o con semáforos y/o con intersecciones	Total calzada única	Calzada única con ancho menor de 7 m.	Total transferible	Doble calzada transferible	Calzada única transferible	Total en itinerarios principales	Doble calzada en itinerarios principales	Calzada única en itinerarios principales
A-9	156,500	156,500								156,500	156,500	
N-120	22,561		11,781	10,780	218,783		1,660	1,660		240,684	22,561	218,123
N-120A	0,530			0,530	66,530	17,530	67,060	0,530	66,530			
N-525	3,830		1,310	2,520	222,384	0,780				226,214	3,830	222,384
N-525A					8,200		8,200		8,200			
N-532					4,760					14,760		14,760
N-536					23,376	10,070				23,376		23,376
N-540					82,650					82,650		82,650
N540A					1,000		1,000		1,000			
N-541					81,190					81,190		81,190
N-541A					9,100		9,100		9,100			
N-542	0,800			0,800						0,800	0,800	
N-543					4,500					4,500		4,500
N-543A					0,480		0,480		0,480			
N-547					69,160					69,160		69,160
N-550	27,910		14,370	13,540	145,623	7,600				173,533	27,910	145,623
N-550A	5,170			5,170	4,780	0,190	19,950	5,170	14,780			
N-551					0,700					0,700		0,700
N-552	1,870			1,870	10,010					11,880	1,870	10,010
N-553	3,080		3,080							3,080	3,080	
N-554					10,360					10,360		10,360
N-555					6,920	1,290				6,920		6,920
N-556					6,880					6,880		6,880
N-557	0,560			0,560						0,560	0,560	
N-558	3,960		3,960		1,990					5,950	3,960	1,990
N-634	0,850			0,850	150,565	0,810				151,415	0,850	150,565
N-634A					3,330	0,970	13,330		13,330			
N-640					172,320	51,840				172,320		172,320
N-640A					1,440				1,440			
N-642					42,480	24,330				42,480		42,480
N-642A					1,900	1,900	1,900		1,900			
N-650					5,950					5,950		5,950
N-651	5,900			5,900	34,139					40,039	5,900	34,139
N-VI	7,830		2,200	5,630	153,336					161,166	7,830	153,336
N-VIA					15,790		15,790		15,790			
Total	241,351	156,500	36,700	48,151	1.591,626	117,310	139,910	5,700	134,210	1.693,067	235,651	1.457,416

Nota: Datos de la Red de Carreteras del Estado a 31 de diciembre de 1994.

## RED DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID

	Total doble calzada	Autopistas de peaje	Autopistas libres y autovías	Doble calzada sin mediana y/o con semáforos y/o con intersecciones	Total calzada única	Calzada única con ancho menor de 7 m.	Total transferible	Doble calzada transferible	Calzada única transferible	Total en itinerarios principales	Doble calzada en itinerarios principales	Calzada única en itinerarios principales
A-10	9,240		9,240		0,250	0,250				9,490	9,240	0,250
A-6	17,470	17,470								17,470	17,470	
M-30	32,590		30,710	1,880						32,590	32,590	
M-40	59,095		59,095		1,020		1,020		1,020	59,095	59,095	
N-100	2,540		1,420	1,120						2,540	2,540	
N-320					23,740					23,740		23,740
N-400					24,790					24,790		24,790
N-401	28,420		28,420							28,420	28,420	
N-401A					2,410		2,410		2,410			
N-403					11,780					11,780		11,780
N-I	84,870		84,870							84,870	84,870	
N-IA	4,315			4,315	15,920		20,235	4,315	15,920			

## RED DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID (Continuación)

	Total doble calzada	Autopistas de peaje	Autopistas libres y autovías	Doble calzada sin mediana y/o con semáforos y/o con intersecciones	Total calzada única	Calzada única con ancho menor de 7 m.	Total transferible	Doble calzada transferible	Calzada única transferible	Total en itinerarios principales	Doble calzada en itinerarios principales	Calzada única en itinerarios principales
N-II	35,020		35,020							35,020	35,020	
N-III	67,460		67,460							67,460	67,460	
N-III A	0,650			0,650	18,100		18,750	0,650	18,100			
N-IV	38,340		38,340							38,340	38,340	
N-IV A	8,305		1,700	6,605			8,305	8,305				
N-V	35,650		35,650							35,650	35,650	
N-VI	37,980		37,980		14,430	0,420				52,410	37,980	14,430
N-VIA	0,420			0,420			0,420	0,420				
Total	462,365	17,470	429,905	14,990	112,440	0,670	51,140	13,690	37,450	523,665	448,675	74,990

Nota: Datos de la Red de Carreteras del Estado a 31 de diciembre de 1994.

## RED DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MURCIA

	Total doble calzada	Autopistas de peaje	Autopistas libres y autovías	Doble calzada sin mediana y/o con semáforos y/o con intersecciones	Total calzada única	Calzada única con ancho menor de 7 m.	Total transferible	Doble calzada transferible	Calzada única transferible	Total en itinerarios principales	Doble calzada en itinerarios principales	Calzada única en itinerarios principales
A-7	31,095		31,095							31,095	31,095	
N-301	70,230		58,060	12,170	36,030					106,260	70,230	36,030
N-301 A	16,780		0,510	16,270	14,660		31,440	16,780	14,660			
N-332	5,410		5,410		24,765					30,175	5,410	24,765
N-332 A	1,630			1,630	15,660		17,290	1,630	15,660			
N-333	0,420			0,420	2,170					2,590	0,420	2,170
N-340	72,040		72,040		20,700					92,740	72,040	20,700
N-340 A	14,105		0,830	13,275	46,790	0,330	58,815	14,105	44,710	2,080		2,080
N-342					19,010					19,010		19,010
N-343	0,730		0,290	0,440	10,700	1,360				11,430	0,730	10,700
N-343 A					2,115	2,115	2,115		2,115			
N-344					86,910	0,400				86,910		86,910
N-344 A					11,925		11,925		11,925			
N-345					7,220					7,220		7,220
RSUR-1					2,900					2,900		2,900
Total	212,440		168,235	44,205	301,555	4,205	121,585	32,515	89,070	392,410	179,925	212,485

Nota: Datos de la Red de Carreteras del Estado a 31 de diciembre de 1994.

## RED DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA

	Total doble calzada	Autopistas de peaje	Autopistas libres y autovías	Doble calzada sin mediana y/o con semáforos y/o con intersecciones	Total calzada única	Calzada única con ancho menor de 7 m.	Total transferible	Doble calzada transferible	Calzada única transferible	Total en itinerarios principales	Doble calzada en itinerarios principales	Calzada única en itinerarios principales
A-68	118,570	118,570			2,000					120,570	118,570	2,000
N-111	3,660			3,660	64,830					68,490	3,660	64,830
N-111 A	0,190			0,190	3,860	0,230	1,220	0,190	1,030	2,830		2,830
N-113					8,140					8,140		8,140
N-120					45,720					45,720		45,720
N-120 A					4,200		2,250		2,250	1,950		1,950
N-124					7,090					7,090		7,090
N-126					3,000					3,000		3,000
N-232	5,310		1,400	3,910	132,590					137,900	5,310	132,590
N-232 A					8,500	0,360	5,850		5,850	2,650		2,650
Total	127,730	118,570	1,400	7,760	279,930	0,590	9,320	0,190	9,130	398,340	127,340	270,800

Nota: Datos de la Red de Carreteras del Estado a 31 de diciembre de 1994.

## RED DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

	Total doble calzada	Autopistas de peaje	Autopistas libres y autovías	Doble calzada sin mediana y/o con semáforos y/o con intersecciones	Total calzada única	Calzada única con ancho menor de 7 m.	Total transferible	Doble calzada transferible	Calzada única transferible	Total en itinerarios principales	Doble calzada en itinerarios principales	Calzada única en itinerarios principales
A-7	405,385	287,970	117,415		0,540					405,925	405,385	0,540
N-220					4,400					4,400		4,400
N-221	18,120		18,120							18,120	18,120	
N-221A	0,170			0,170			0,170	0,170				
N-225	1,710			1,710	32,440	0,380				34,150	1,710	32,440
N-225A					0,740		0,740		0,740			
N-232					83,550					83,550		83,550
N-234	2,020		2,020		60,440					62,460	2,020	60,440
N-234A					11,940	1,640	11,940		11,940			
N-237	2,060		0,540	1,520	3,700					5,760	2,060	3,700
N-237A	0,240			0,240	5,270	1,960	5,510	0,240	5,270			
N-238					8,760					8,760		8,760
N-322					30,675					30,675		30,675
N-325					20,360					20,360		20,360
N-325A					2,460		2,460		2,460			
N-330	73,770		69,620	4,150	124,215	24,020				197,985	73,770	124,215
N-330A					2,520		2,520		2,520			
N-332	4,920		4,260	0,660	211,120	2,590				216,040	4,920	211,120
N-332A	18,760		4,030	14,730	21,025	1,350	39,785	18,760	21,025			
N-334	0,240			0,240	0,580	0,580				0,820	0,240	0,580
N-335	17,310		17,310		0,370					17,680	17,310	0,370
N-337	0,130			0,130	1,980					2,110	0,130	1,980
N-337A					3,210		3,210		3,210			
N-338	0,420		0,420		5,230	0,500				5,650	0,420	5,230
N-340	59,015		44,500	14,515	265,055		0,795		0,795	323,275	59,015	264,260
N-340A	12,335		0,470	11,865	18,540		30,875	12,335	18,540			
N-344					16,395					16,395		16,395
N-420					16,910					16,910		16,910
N-430	7,630		7,630		31,895					39,525	7,630	31,895
N-430A					6,520		6,520		6,520			
N-III	59,455		59,456		43,725					103,180	59,455	43,725
N-III A	0,260		0,260		16,500		16,760	0,260	16,500			
Total	683,950	287,970	346,050	49,930	1.051,065	33,020	121,285	31,765	89,520	1.613,730	652,185	961,545

Nota: Datos de la Red de Carreteras del Estado a 31 de diciembre de 1994.

## RED DE CARRETERAS DEL ESTADO EN EL PAÍS VASCO

	Total doble calzada	Autopistas de peaje	Autopistas libres y autovías	Doble calzada sin mediana y/o con semáforos y/o con intersecciones	Total calzada única	Calzada única con ancho menor de 7 m.	Total transferible	Doble calzada transferible	Calzada única transferible	Total en itinerarios principales	Doble calzada en itinerarios principales	Calzada única en itinerarios principales
A-68	83,350	83,350								83,350	83,350	
A-8	111,200	111,200								111,200	111,200	
N-629	0,000				3,840	3,840				3,840		3,840
Total	194,550	194,550			3,840	3,840				198,390	194,550	3,840

Nota: Datos de la Red de Carreteras del Estado a 31 de diciembre de 1994.

## RED DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CEUTA

Total doble calzada	Autopistas de peaje	Autopistas libres y autovías	Doble calzada sin mediana y/o con semáforos y/o con intersecciones	Total calzada única	Calzada única con ancho menor de 7 m.	Total transferible	Doble calzada transferible	Calzada única transferible	Total en itinerarios principales	Doble calzada en itinerarios principales	Calzada única en itinerarios principales
N-352				3,500					3,500		3,500
N-354				7,525					7,525		7,525
N-360				0,381	0,381				0,381		0,381
Total				11,406	0,381				11,406		11,406

Real Decreto 2496/1996, de 5 de diciembre, de traspaso de funciones a la ciudad de Ceuta (existen diferencias en la longitud de los itinerarios entre ambos Decretos).

## RED DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MELILLA

Total doble calzada	Autopistas de peaje	Autopistas libres y autovías	Doble calzada sin mediana y/o con semáforos y/o con intersecciones	Total calzada única	Calzada única con ancho menor de 7 m.	Total transferible	Doble calzada transferible	Calzada única transferible	Total en itinerarios principales	Doble calzada en itinerarios principales	Calzada única en itinerarios principales
ML-101				2,349					2,349		2,349
ML-102				2,264					2,264		2,264
ML-103				2,835					2,835		2,835
ML-104				1,528					1,528		1,528
ML-105				2,746					2,746		2,746
ML-111				0,451					0,451		0,451
ML-112				0,560					0,560		0,560
ML-113				0,598					0,598		0,598
ML-204				0,940					0,940		0,940
ML-300				8,585					8,585		8,585
N-NADOR				0,947					0,947		0,947
Total				23,803					23,803		23,803

Real Decreto 340/1996, de 23 de febrero, de traspaso de funciones a la ciudad de Ceuta (existen diferencias en la longitud de los itinerarios entre ambos Decretos).