

ANEXO 2

I. Baremo

Los conceptos y puntuaciones que servirán para valorar cada una de las solicitudes se regulan por los siguientes criterios:

1. Historial académico y experiencia investigadora: Entre cero y siete puntos, valorándose especialmente la experiencia demostrada en el campo objeto del tema de la investigación propuesta.

2. Memoria del Proyecto:

2.1 Propuesta metodológica para la investigación: Entre cero y tres puntos.

2.2 Fuentes bibliográficas y documentales conocidas y aportadas: Entre cero y dos puntos.

2.3 Interés y oportunidad del tema para los fines propios de la Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo (para los grupos B y C): Entre cero y seis puntos.

II. Motivos de exclusión

En relación con las candidaturas que se presenten en plazo y forma, serán motivo de exclusión automática: El incumplimiento de los requisitos exigidos en las bases 1.ª, 3.ª y 4.ª del concurso o recibir puntuación 0 (cero) en el concepto relativo a «interés y oportunidad del tema» objeto del respectivo proyecto de investigación.

13903 *ORDEN de 3 junio de 1998 por la que se acuerda excepcionalmente la ejecución de determinadas actuaciones en materia de carreteras por razones de reconocida urgencia e interés público debidamente fundadas.*

Las actuaciones en materia de carreteras que actualmente lleva a cabo la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, están incluidas dentro del denominado programa de actuaciones prioritarias en Carreteras, aprobado por el Consejo de Ministros mediante Acuerdo de 17 de diciembre de 1993, fecha en que no había sido aún aprobado el vigente Reglamento General de Carreteras, que lo fue por Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre.

Por otra parte, mediante Acuerdo del Consejo de Ministros de 4 de marzo de 1994, también anterior a la aprobación del nuevo Reglamento de Carreteras, se aprobó el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007, como un «instrumento de política de Estado que permita el desarrollo integral y sostenible de nuestro territorio».

El Plan Director de Infraestructuras es un programa director de carácter esencialmente político, que afecta no sólo a las carreteras, sino también a otras grandes infraestructuras y que no contiene ni actuaciones detalladas ni plazo precisos. No puede, por lo tanto, considerarse un instrumento planificador en materia de carreteras en el sentido estricto del término.

Recientemente la Ley 66/1997 de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, ha introducido en su disposición adicional cuadragésimo novena, una modificación del artículo 5 de la Ley de Carreteras en la que se introduce junto al Plan de Carreteras del Estado, el concepto de programa como nuevo instrumento de programación de actuaciones a llevar a cabo en la red de carreteras del Estado.

Como consecuencia de todo ello, el Ministerio de Fomento está promoviendo la correspondiente modificación del Reglamento General de Carreteras (Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre), que permita utilizar dicho instrumento, al mismo tiempo que está acabando de redactar un programa de vías de gran capacidad.

Independientemente de lo anterior, hay una serie de actuaciones extremadamente urgentes o de excepcional interés público, según los casos, en las que su ejecución difícilmente podrá esperar a la finalización de este u otro programa de carreteras. Ninguna de ellas está incluida entre las previstas en el Programa de Actuaciones Prioritarias en Carreteras.

La urgencia en la ejecución de estas actuaciones no permite esperar a la aprobación de la modificación del Reglamento General de Carreteras y posterior aprobación del programa que pudiera contenerlas.

El otro documento de programación utilizable es el Plan de Carreteras del Estado, que exigiría un aún más dilatado plazo de tramitación para su aprobación que los programas.

No obstante, el artículo 14.2 del mismo Real Decreto atribuye al Ministro de Fomento la facultad de acordar excepcionalmente la ejecución de actuaciones o de obras no previstas en el plan de carreteras, en caso de reconocida urgencia o excepcional interés público debidamente fundados. Ello,

obviamente, no excluye el cumplimiento de los trámites posteriores sobre planificación, estudios y proyectos a los que se refieren los artículos 5.º a 9.º de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, y 21 y siguientes del Reglamento para su ejecución.

Por consiguiente, dado que en todas las actuaciones expuestas concurren estas condiciones de urgencia e interés público, debidamente justificadas en cada caso concreto dispongo

Artículo único.

Se declaran urgentes y de excepcional interés público, las actuaciones en materia de carreteras incluidas en el anexo de esta Orden por los motivos de reconocida urgencia o excepcional interés público detallados en el citado anexo. Se procederá a la inmediata ejecución de las mismas al amparo de lo establecido en el artículo 14.2 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

Disposición final.

Esta Orden entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 3 de junio 1998.

ARIAS-SALGADO MONTALVO

Excmo. e Ilmos. Sres. Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes y Director general de Carreteras.

ANEXO

Autovía Aragón-Mediterráneo. Tramo: Segorbe-Zaragoza

Esta autovía constituye un eje sur-norte que, además de vertebrar toda la Comunidad Autónoma de Aragón uniendo sus capitales, une el potente Arco Mediterráneo con el norte de España rompiendo la radialidad de Madrid.

Además, permite el acceso al oeste europeo desde el Mediterráneo sur, bien a través de la frontera de Irún o por el nuevo paso de Somport.

Por todo ello, se considera que la construcción del tramo Segorbe-Zaragoza es de excepcional interés público, sobre todo estando ya en ejecución o servicio los tramos Zaragoza-Huesca y Sagunto-Segorbe.

Consiste en la construcción de una autovía de nuevo trazado apoyada en los corredores de las carreteras N-234 y N-330. Sus características se corresponden con una autovía de velocidad de proyecto 120 km/h (AV-120), con dos calzadas separadas por una mediana.

Autovía Córdoba-Málaga. Tramo: Córdoba-Antequera

La actual carretera N-331 cumple dos funciones complementarias: Ser el eje que articula la rica campiña cordobesa con su capital, y constituir un itinerario alternativo de acceso a Málaga y la Costa del Sol desde el centro peninsular.

Del cumplimiento de ambas funciones se deriva que en el tramo Córdoba-Lucena se alcance una alta intensidad de tráfico, dando lugar a un nivel de servicio insuficiente en la actual carretera, por lo que la construcción de la autovía es de reconocida urgencia.

Desde Lucena a Antequera el eje cumple principalmente funciones de largo recorrido, por lo que los tráfico son inferiores, pero como se ha expuesto constituye la alternativa de acceso a la Costa del Sol junto al itinerario Bailén-Granada-Antequera, por lo que su construcción es de excepcional interés público.

Las actuaciones previstas consisten en la construcción de una autovía de nuevo trazado hasta Encinas Reales, con un último tramo entre esta calzada y la autovía A-92, en el que se duplicará la actual N-331. Las características de la nueva carretera, se corresponden con una autovía de velocidad de proyecto 120 km/h, con dos calzadas separadas por una mediana.

Variante de Fraga

La puesta en servicio de la variante de Lérida, dentro de la autovía Lérida-Barcelona, ha supuesto un incremento muy importante del tráfico en la actual carretera N-II a su paso por Fraga, dando lugar a graves problemas de congestión, accidentalidad y contaminación. Por ello, es de

reconocida urgencia la realización de una variante que elimine el tráfico de paso del núcleo de población.

Las características geométricas previstas para este tramo son las correspondientes a una carretera con dos calzadas, separadas por una mediana y velocidad de proyecto 100 km/h (A-100).

Acondicionamiento de la travesía de San Pedro de Alcántara

Esta actuación se encuentra contemplada como prioritaria en las diferentes programaciones de medio urbano de la planificación sectorial de carreteras. Esta circunstancia tiene su origen al tratarse de una travesía de la carretera nacional N-340 en el itinerario internacional E-15, con intensidades medias diarias cercanas a su capacidad, agravándose extraordinariamente la situación en la época estival, con el aumento del tráfico estacional.

Las intersecciones de la carretera nacional con la red local en la travesía se realizan a nivel, lo que junto al flujo peatonal provoca retenciones cercanas al colapso durante la mayor parte del día, sobre todo en fines de semana y verano.

Por este motivo, al excepcional interés público se añade la reconocida urgencia en acometer esta actuación de acondicionamiento de la travesía.

Las actuaciones previstas consisten en el acondicionamiento de la travesía para dotar al tramo de las características propias de una carretera de doble calzada, de velocidad de proyecto 80 km/h (A-80), incluyendo una reordenación de los accesos existentes, así como una serie de medidas para la adecuación de la vía al contexto urbano en el que se desarrolla.

Autovía Bailén-Motril. Tramo: Izbor-Motril

La autovía Bailén-Motril constituye el eje fundamental de acceso a Andalucía Oriental desde el centro y norte de España.

El itinerario actual ya está convertido en autovía hasta Granada, enlazando allí con el eje autonómico este-oeste de la A-92, y en estudio y proyecto la bajada hasta la costa para conectar con la autovía del Mediterráneo. El trazado de este tramo es insuficiente para los tráficos actuales y previstos.

Por ello, el cierre de la autovía es de reconocida urgencia y excepcional interés público para la articulación del oriente andaluz.

La sección prevista para esta autovía estará formada por dos calzadas de 7,00 m, separadas mediante mediana.

Circunvalación de Valencia. Tramo Norte: Puçol-Autovía A-3

Los elevados niveles de tráfico en el tramo norte de la autopista A-7 de circunvalación de Valencia provocan frecuentes atascos, dificultades de circulación y un nivel de servicio inestable, inadecuado en períodos temporales importantes.

Se considera especialmente necesario resolver urgentemente el aumento de capacidad de la citada circunvalación, conocida como «by-pass», en su tramo norte, siendo la realización de un tercer carril de excepcional interés público por las razones expuestas de congestión, seguridad y rentabilidad de la inversión, independientemente de las diferentes posibilidades de materialización para la red interior de carácter metropolitano, principalmente en lo referente a la arteria conocida como Distribuidor Norte y al Cierre Norte de la V-30.

Las características del tercer carril serán absolutamente homogéneas con las de los existentes.

Red Arterial de Valencia. Cierre de la ronda norte

La inexistencia de una ronda urbana o comarcal en el cuadrante norte de la ciudad de Valencia, genera graves problemas de congestión e inadecuada utilización del conjunto de la red arterial. Es objeto de todas las Administraciones implicadas, plantear actuaciones coordinadas que resuelvan adecuadamente los problemas urbanos, metropolitanos e interurbanos que en estos momentos se encuentran con un cuello de botella en el norte de la ronda.

Dentro de un conjunto de actuaciones tendentes a resolver adecuadamente esta situación, es absolutamente urgente, y de excepcional interés público la intervención en el Barranco del Carraixet, con el fin de completar una ronda urbana de una capacidad adecuada a su función en la red arterial, como elemento imprescindible para el buen funcionamiento del conjunto del sistema viario.

Las características previstas para esta obra se corresponden con las de una ronda con calzadas separadas, con dos o tres carriles por sentido según tramos, dependiendo de su funcionalidad e intensidad de tráfico.

Acceso al Puerto de Castellón

El tránsito de tráfico pesado por el núcleo urbano del Grao de Castellón con destino al puerto es un problema sentido por todas las Administraciones responsables, que dió lugar en su momento a un acuerdo para resolver con un nuevo acceso este conflicto. Este nuevo acceso al puerto resulta por tanto de excepcional interés público, ya que permitiría segregar el tráfico pesado y el de mercancías peligrosas de las calles residenciales en las cuales confluyen además usos comerciales y turísticos.

Este tramo consiste en una carretera con capacidad suficiente para el tráfico que deba soportar.

Ronda sur de León y variante de Valverde de la Virgen

La ronda sur de León y su prolongación hasta completar una circunvalación de la ciudad por el sur hasta la N-120, ha sido una necesidad planteada desde hace años, cuya solución ha exigido largos procesos de coordinación.

Una vez establecidos acuerdos satisfactorios, e integrados los distintos condicionantes urbanísticos y sectoriales de administraciones responsables de otras redes de carreteras, la realización de la ronda sur es considerada como la actuación más urgente y de excepcional interés público, dada la función que tendrá de distribuidor de tráficos y las posibilidades que ofrecerá para resolver problemas desde los diferentes accesos en el sur, actualmente congestionados y con problemas de seguridad vial, que sin esta ronda no pueden resolverse satisfactoriamente.

Esta obra consiste en una autovía urbana de doble calzada de circulación, con dos o tres carriles cada una, según tramos y función de la intensidad de tráfico que soporten o deban soportar.

13904 *RESOLUCIÓN de 10 de junio de 1998, de la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, por la que se convocan pruebas de constatación de la capacitación profesional para el ejercicio de las actividades de transportista por carretera y agencia de transporte de mercancías, transitario y almacenista-distribuidor, a celebrar en la Comunidad Autónoma del País Vasco y se determinan el tribunal que ha de juzgarlas.*

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento, aprobado el 28 de septiembre de 1990, determinan que para el ejercicio de las actividades de transportista de viajeros y de mercancías por carretera, de agencia de transporte de mercancías, de transitario y almacenista-distribuidor será necesario acreditar, previamente, el cumplimiento del requisito de capacitación profesional, que se reconocerá a aquellas personas que, tras justificar la posesión de los conocimientos necesarios, superen las pruebas que se convoquen y sean provistas del correspondiente certificado, conforme desarrolla la Orden del Ministerio de Fomento de 23 de julio de 1997 («Boletín Oficial del Estado» del 31).

Aunque en principio las normas citadas prevén que las convocatorias sean realizadas en sus territorios por las Comunidades Autónomas, en el ejercicio de las funciones delegadas por el Estado en la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, lo cierto es que, conforme en dicha Ley Orgánica se establece, la efectividad de las delegaciones en ella contempladas queda aplazada al cumplimiento de las previsiones sobre las transferencias de los medios personales y materiales que las mismas deben llevar aparejadas. Teniendo en cuenta que en la Comunidad Autónoma del País Vasco no se han llevado a cabo todavía las referidas transferencias, es preciso que en la misma la correspondiente convocatoria sea realizada por la Administración del Estado.

En su virtud, esta Dirección General, vista la solicitud del Gobierno Vasco, ha resuelto convocar pruebas de constatación de la capacitación profesional para el ejercicio de actividades de transportista por carretera y de agencia de transporte de mercancías, de transitario y almacenista-distribuidor, con arreglo a las siguientes bases:

Primera. *Ámbito de las pruebas.*—Se convocan pruebas de constatación de la capacitación profesional para el ejercicio de las actividades de transportista de viajeros y de mercancías por carretera, así como de la actividad de agencia de transporte de mercancías, transitario y almacenista-distribuidor a celebrar en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Segunda. *Ejercicios.*—Los ejercicios de que constarán las pruebas, su estructura y forma de calificación serán los establecidos en la Orden citada