EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

ELIKADURA, LANDA GARAPEN, NEKAZARITZA ETA ARRANTZA SAILA
Arrantzako eta Itsasertzaren Garapeneko Sailburuordetza
Itsasertzaren Garapenaren, Portuen eta Itsas Gaien Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE ALIMENTACIÓN, DESARROLLO RURAL, AGRICULTURA Y PESCA
Viceconsejería de Pesca y Desarrollo Litoral
Dirección de Desarrollo Litoral, Puertos y Asuntos Marítimos

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES



REDACCIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DE UN NUEVO VIAL EN LA ZONA DE ORIBARZAR DEL PUERTO DE ORIO

VITORIA-GASTEIZ, MARZO DE 2025

OBJETO, ESTADO ACTUAL Y JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD

Con fecha 22 de febrero de 2023 esta Dirección de Desarrollo Litoral, Puertos y Asuntos Marítimos recibe por Registro Electrónico oficio del Servicio Provincial de Costas de Gipuzkoa (Dirección General de la Costa y del Mar de la Secretaria de Estado de Medio Ambiente, Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico) solicitando informe, en base al proceso de información pública, del proyecto de RESTAURACIÓN DE LA PLAYA DE ORIBARZAR EN LOS TÉRMINOS MUNICIPALES DE ORIO Y AIA (GIPUZKOA), proyecto que se adjunta a la citada solicitud. Para la elaboración de esta memoria justificativa, se ha tomado prestada información e imágenes directamente del citado proyecto constructivo.

La playa de Oribarzar, que también se conoce como Torretxoko Hondartza, está ubicada en el margen izquierdo de la ría del Oria, próxima a su desembocadura en la zona intermareal. Esta ubicación provoca que la playa sea denominada como "playa de ría", estando la desembocadura, encauzada por dos espigones, a unos 900 metros al norte de la playa. Esta playa se encuentra en aguas de transición, concepto que se define como masas de agua superficiales próximas a las desembocaduras de los ríos que son parcialmente salinas como consecuencia de su proximidad a las aguas costeras, pero con una notable influencia de flujos de agua dulce.



Las características físicas de la playa de Oribarzar y su entorno se han ido modificando a lo largo de los años, hasta llegar a la situación actual, en la que se pueden apreciar tres incidencias de gran importancia:

- La ocupación del Dominio Público Marítimo Terrestre (en adelante, DPMT) por parte de edificaciones y viales, situadas sobre el espacio dunar original de la playa.
- El retroceso de la línea de costa.
- El estado actual degradado de la playa.



Imagen 2. Playa de Oribarzar. Vuelo americano (izq.) y Ortofoto del año 2019 (derecha). Fuente: Comparador de Ortofotos del PNOA.

La ocupación de la zona dunar se debe principalmente a la presencia del albergue Txurruka y sus instalaciones auxiliares. Las instalaciones ocupan aproximadamente 6.600 m² e incluyen, además de la edificación principal, una serie de edificaciones aisladas, aparcamiento, comedor, área recreativa equipada con piscina al aire libre, campo de fútbol, etc.

En las imágenes y en la información extraídas para la elaboración de esta memoria del proyecto denominado RESTAURACIÓN DE LA PLAYA DE ORIBARZAR EN LOS TT. MM. DE ORIO Y AIA (GUIPUZKOA) redactado por la empresa Acadar Ingeniería y Consultoría en 2024 por encargo del Servicio Provincial de Costas de Gipuzkoa (Dirección General de la Costa y del Mar, Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico del Gobierno de España) se muestra este albergue:

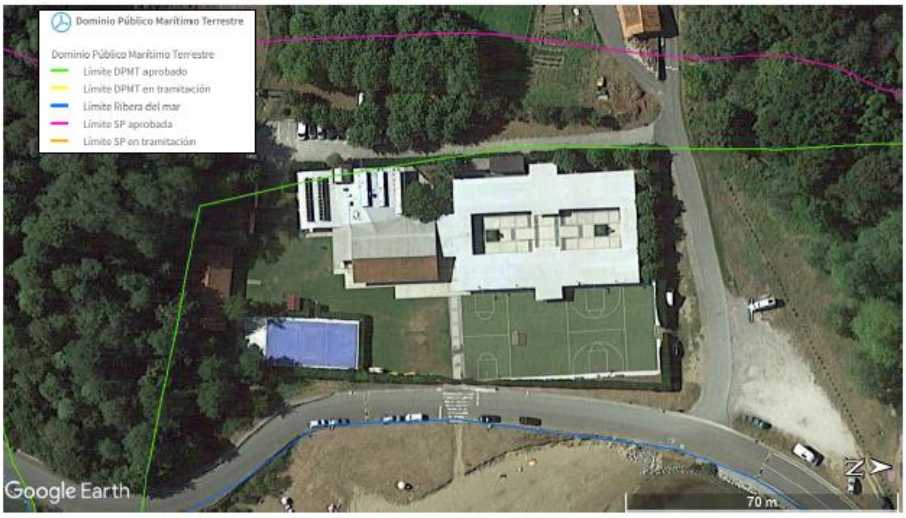


Imagen 3. Imagen satelital de la planta del albergue Txurruka. Fuente: Google Earth.



Imagen 4. Plano de la planta del albergue Txurruka. Fuente: Departamento de Medio Ambientes y Obras Hidráulicas de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Además, al norte del albergue Txurruka y no perteneciendo a la parcela catastral del Albergue Txurruka, se encuentra una edificación aislada con una superficie aproximada de 110 m2. Son unas casetas de obra construidas para dar servicio durante las obras de construcción del "Proyecto modificado del muelle y sus accesos en la margen izquierda de la ría de Orio", perdurando hasta la actualidad (ver imagen siguiente). Estas hacen las veces de Txiringuito con aseos y una zona de mesas.



Imagen 5. Detalle de los bloques de hormigón y vigas de madera de las casetas de obra. Fuente: elaboración propia.

Asimismo, la carretera de acceso al dique de la margen izquierda de la ría del Oria, que comunica la N-634 con el dique exterior de abrigo del puerto de Orio, discurre entre la playa y las instalaciones del albergue en un tramo de unos 220 m. A estas ocupaciones hay que añadir la utilización, por parte de los usuarios de la playa, de los terrenos colindantes al arenal y de las márgenes de la carretera, como aparcamiento sin acondicionar.



Imagen 6. Planta del vial de acceso al muelle. En rojo el tramo a demoler. Fuente: Google Earth y elaboración propia.

En cuanto a la evolución de la línea de costa, se muestra, a modo de resumen, en la siguiente imagen extraída del citado proyecto constructivo, las distintas líneas de costa que se han obtenido en función de las fotografías aéreas que se han realizado en la zona de estudio en los últimos 50 años, pudiéndose apreciar en la leyenda los años a los que pertenecen las distintas líneas de costa.



Imagen 7. Colección de líneas de costa obtenida a partir de restitución de vuelos verticales para la zona de estudio. Fuente: IGN y elaboración propia.

Reproduciendo lo señalado en el proyecto constructivo de referencia, del estudio de evolución de la línea de costa, se aprecia lo siguiente:

- *Un retroceso de la línea de costa desde el 1977 hasta el 2014, siendo este el año más crítico de los analizados en cuanto al ancho de playa seca. Se tiene constancia que entre los años 1985 y 1989 se retiró la duna existente al comienzo de la playa de Oribarzar, construyendo en su lugar un camino que posteriormente serviría como vial de acceso al muelle. También se conoce que entre los años 1994 y 1997 se construyó el dique norte a la margen izquierda de la ría de Orio. Por otro lado, se tiene constancia de la construcción del muelle de la margen izquierda de la ría de Orio, entre los años 2003 y 2005 y de la construcción del Puerto Deportivo de Orio, en frente de la playa objeto de estudio, cuya construcción terminó en el año 2007. Estos cuatro hitos han podido tener influencia en este retroceso de la línea de costa hasta su punto más crítico.*

- *Durante los últimos años (desde el 2014) la línea de costa se ha mantenido constante, debido a que en este tiempo no ha habido variaciones ni modificaciones del entorno que hayan podido cambiar la hidrodinámica de la zona de estudio. Con lo cual, en la actualidad, continúa el problema de que no existe un ancho mínimo suficiente de playa.*

- *Finalmente, hay que destacar que la playa se encuentra en un estado degrado, hasta el punto de que el acceso a la playa es casi impracticable:*



Imagen 8. Estado actual de la playa de Oribarzar. Fuente: Elaboración propia.

Ante la situación actual, la Dirección General de la Costa y el Mar ha decidido actuar en la playa de Oribarzar, con el objetivo de:

- *Recuperar, en la medida de lo posible, el estado natural del entorno de la playa de Oribarzar, la línea de costas y el espacio dunar y el espacio del DPMT.*
- *Preservar las zonas costeras en beneficio de las generaciones presentes y futuras.*
- *Prevenir y/o reducir los efectos de los riesgos naturales y en particular del cambio climático.*

- *Garantizar la preservación de la integridad de los ecosistemas costeros, así como de los paisajes costeros y de la geomorfología costera.*
- *Garantizar la utilización sostenible de los recursos naturales.*
- *Facilitar, por medio de una planificación racional de las actividades, el desarrollo sostenible de las zonas costeras.*

Para ello, la Dirección General de la Costa y el Mar ha promovido la redacción del proyecto constructivo para la RESTAURACIÓN DE LA PLAYA DE ORIBARZAR EN LOS TT.MM. DE ORIO Y AIA (GIPUZKOA) y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental. La solución que adopta este proyecto, cuya ejecución pretende ponerse en marcha en un breve periodo de tiempo, implica la demolición del albergue y del vial que separa la playa actual de la zona dunar histórica. Siendo más precisos, el proyecto de RESTAURACIÓN DE LA PLAYA DE ORIBARZAR EN LOS TT.MM. DE ORIO Y AIA (GIPUZKOA) propone la siguiente actuación a nivel terrestre:

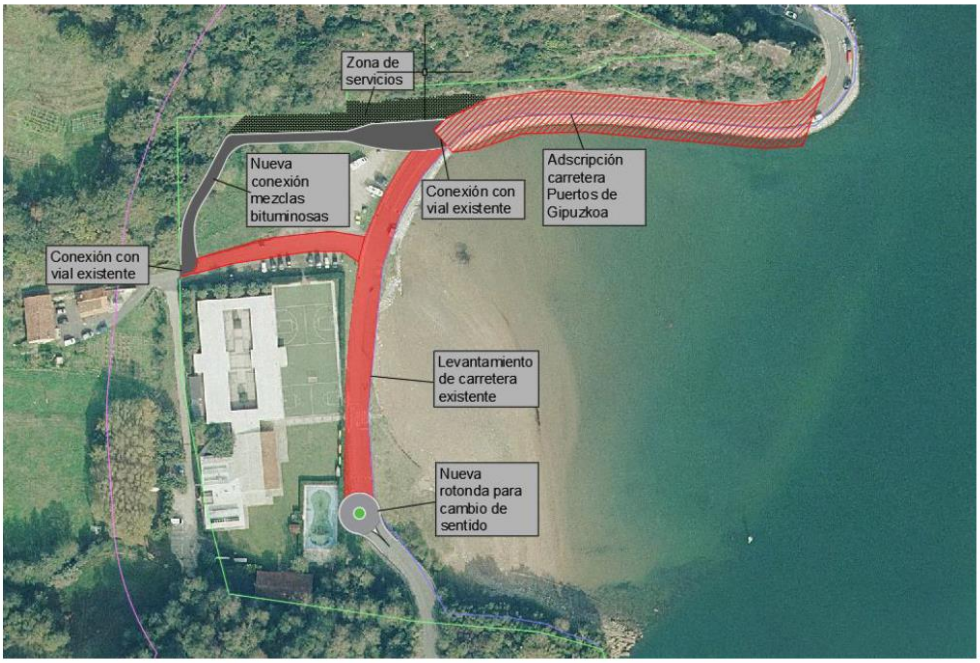


Imagen 12. Trazado propuesto para la Alternativa 2. Fuente: elaboración propia.

Esta alternativa, entre otras cuestiones, prevé la demolición del tramo del vial entre la playa de Oribazar y el albergue; además de la demolición del propio albergue; así como, la construcción del nuevo tramo del vial de un sentido de 4m de ancho conectando el acceso procedente de Zarautz con el vial de acceso al muelle en la parte norte de la playa de Oribarzar y la construcción de una rotonda para cambio de sentido en la parte sur de la playa. Otras actuaciones en esta alternativa seleccionada contemplan trabajos de regeneración dunar, acondicionamiento de una zona de servicios, acondicionamiento de una zona de estacionamiento y varias actuaciones en la propia playa de Oribarzar.

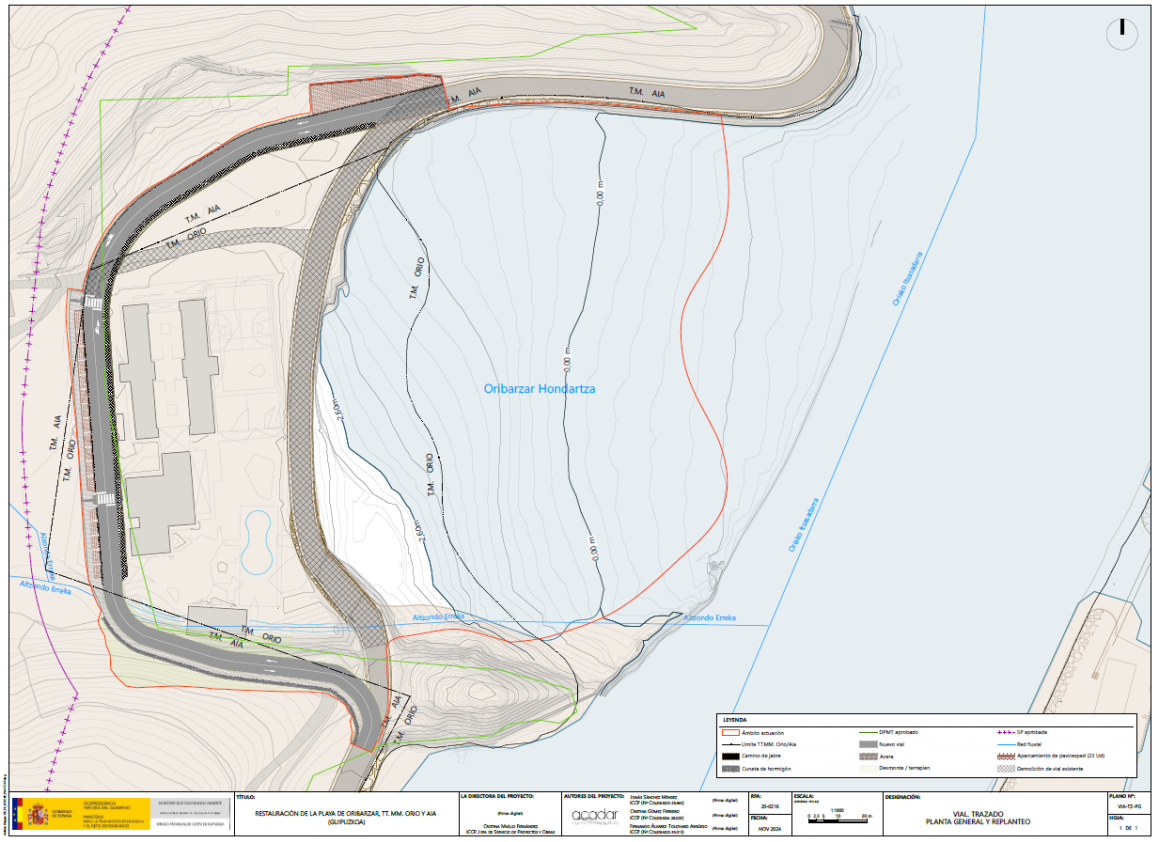
Esta solución dejaría sin acceso directo, al menos desde el termino municipal de Orio, al muelle de tablestacas de la margen izquierda del puerto y, por tanto, al edificio del nuevo almacén de redes; así como, al dique exterior de abrigo. De consumarse, el único acceso a esta zona del puerto sería a través del nuevo vial a construir, de 4m de ancho y sentido único, que conectaría el vial de servicio existente con el vial que conecta con el camping de Zarautz (itinerario del Camino de Santiago), es decir, que la única forma de acceder a esta zona del puerto sería a través del término municipal de Zarautz, cuestión que bajo la perspectiva de la Dirección de Desarrollo Litoral, Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco, es absolutamente inasumible, principalmente por el estado de conservación y las características de este vial (anchura reducida, trazado sinuoso, desnivel en algunos puntos superior al 10%, etc.).

Y es que, el ámbito portuario que se dejaría con acceso limitado requiere a menudo de trabajos de mantenimiento y conservación, especialmente el dique exterior de abrigo del puerto, siendo necesario permitir el acceso a esta zona de vehículos y maquinaria pesada; así como, materiales de grandes dimensiones (como bloques de hormigón, por ejemplo) que requieren de transportes especiales. Teniendo en cuenta las características del vial que resultaría de la implantación de la alternativa seleccionada por el proyecto, se haría inviable plantearse el paso de estos equipos a través de éste, generando una grave afección a las competencias de esta Dirección; así como, a la seguridad de las infraestructuras portuarias.

Por otro lado, cabe señalar que el edificio de redes situado en el muelle de tablestacas de la margen izquierda es un establecimiento en el cual se desarrollan varias actividades económicas vinculadas a la pesca y a la explotación portuaria, en el cual la Dirección de Desarrollo Litoral, Puertos y Asuntos Marítimos dispone de varias concesiones administrativas en vigor; por lo que, son diversos los usuarios que deben acceder diariamente a este edificio, y cuyo acceso debe permitirse y facilitarse. Asimismo, habría que señalar que este tramo, siendo parte del itinerario del Camino de Santiago, bajo el punto de vista de esta Dirección no se antoja el más adecuado para asumir un más que posible incremento de intensidad media diaria de vehículos que generaría la ejecución de esta alternativa.

Por todo lo anterior, ante las graves afecciones que generaría la ejecución por parte de la Dirección General de la Costa y el Mar de este proyecto sobre las infraestructuras e instalaciones gestionas por el Gobierno Vasco, esta Dirección ha concluido en la necesidad justificada de acometer la REDACCIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DE UN NUEVO VIAL EN LA ZONA DE ORIBARZAR DEL PUERTO DE ORIO, con el objetivo de redactar un proyecto que establezca la definición técnica de las actuaciones constructivas necesarias para la construcción de un nuevo vial que permita mantener y garantizar el acceso permanente al muelle de la margen izquierda del puerto de Orio; así como, al dique exterior de abrigo del puerto.

Este proyecto deberá profundizar principalmente en el desarrollo de una de las alternativas (alternativa 1) descartadas por el propio proyecto de RESTAURACIÓN DE LA PLAYA DE ORIBARZAR EN LOS TT.MM. ORIO Y AIA (GIPUZKOA) que proponía la construcción del nuevo tramo de vial rodeando el albergue por detrás, para que así siga existiendo una conexión entre los accesos de Zarauz y Orio, y el vial de acceso al muelle de la margen izquierda de la ría de Orio, tal y como se puede ver en el plano siguiente:



Además, esta actuación, con toda probabilidad, se va a tener que desarrollar en terrenos de distinta titularidad, por lo que, más allá de toda la parte constructiva, el proyecto deberá analizar la necesidad de incluir un anejo a modo de proyecto de expropiaciones y adscripción de nuevos terrenos para poder disponer de la titularidad de estos de cara a la licitación del proyecto y ejecución de la obra.

CONTENIDO DEL PROYECTO A REDACTAR

El Proyecto Constructivo constará de los siguientes documentos:

DOCUMENTO Nº 1: MEMORIA Y ANEJOS

MEMORIA: antecedentes, objeto y alcance del proyecto, criterios de diseño y condicionantes del proyecto, descripción y justificación de las obras, evaluación ambiental, declaración de cumplimiento de la normativa de aplicación, declaración de obra completa, presupuesto de las obras, plazo de las obras, revisión de precios, clasificación del contratista, documentos del proyecto, y cuantos otros apartados se consideren necesarios.

Anejo nº1: Reportaje Fotográfico.

Anejo nº2: Bases de Partida.

Anejo nº3: Topografía. Levantamiento taquimétrico.

Anejo nº4: Estudio de Condicionantes Constructivos.

Anejo nº5: Estudio Geológico-Geotécnico.

Anejo nº6: Cálculos. Firmes y pavimentos.

Anejo nº7: Justificación de Precios.

Anejo nº8: Impacto ambiental.

Anejo nº9: Estudio de alternativas.

Anejo nº10: Plan de Obra y Proceso Constructivo.

Anejo nº11: Estudio de Seguridad y Salud.

Anejo nº12: Plan de Control de Calidad

Anejo nº13: Plan de Gestión de Residuos.

Anejo nº14: Expropiación de terrenos.

DOCUMENTO Nº 2: PLANOS

DOCUMENTO Nº 3: PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

DOCUMENTO Nº 4: PRESUPUESTO

- Capítulo I: Mediciones
- Capítulo II: Cuadro de precios nº 1
- Capítulo III: Cuadro de precios nº 2
- Capítulo IV: Presupuestos Parciales
- Capítulo V: Presupuesto general

La Memoria describirá el objeto de las obras y recogerá los antecedentes y situación previa de las mismas, las necesidades a satisfacer y la justificación de la solución adoptada, descripción de las diferentes unidades de la obra, detallándose los factores de todo orden para tener en cuenta. Asimismo, se incluirá el resumen de presupuesto, el plazo de ejecución previsto, la clasificación del contratista de las obras, índice de los documentos que componen el proyecto, manifestación expresa y justificada de que el proyecto comprende una obra completa o fraccionada según el caso, declaración del cumplimiento de la Ley de Contratos del Sector Público, la Ley de Puertos y Transporte Marítimos del País Vasco, y de la Ley de Costas y consideraciones finales.

Se deberán realizar los Planos de conjunto y de detalle necesarios para que las actuaciones de obra queden perfectamente definidas, deberán ir acotados de forma clara y precisa y ser lo suficientemente descriptivos para que puedan deducirse de ellos las mediciones que sirvan de base para las valoraciones pertinentes y la elaboración del presupuesto.

Se utilizarán las escalas convenientes para la mejor definición del proyecto, la codificación de los planos será la definida en el modelo de cajetín del Anexo II.

En el Pliego de condiciones técnicas particulares se hará la descripción de las obras y se regulará su ejecución, con expresión de la forma en que esta se llevará a cabo, los materiales de que están compuestas las unidades de obra, instrucciones de ejecución de cada una de las unidades de obra, medición, control de calidad y obligaciones de orden técnico que correspondan al contratista.

En ningún caso contendrá declaraciones o cláusulas que sean objeto del Pliego de cláusulas administrativas Particulares.

Se redactará en forma de articulado, incluyendo las materias correspondientes a los siguientes apartados:

I. Objeto y alcance del Pliego, incluyendo disposiciones de carácter general y particular de aplicación. Descripción de las obras.
II. Condiciones que deben cumplir los materiales, indicándose, en artículos independientes, las características y calidad de todos y cada uno de los materiales que figuren en las distintas unidades de obra.
III. Ejecución, dónde se señalarán en artículos independientes, la forma y prescripciones de la ejecución de cada una de las unidades de obra, con mención de los materiales a emplear y el artículo del pliego donde se especifican las características de dichos materiales,
IV. Medición y abono, de especial importancia en este tipo de proyecto, la definición precisa de la forma de medición, criterios de tolerancia y abono de la unidad.

El Presupuesto estará formado por los siguientes capítulos:

a) Mediciones
b) Cuadro de precios número uno.
c) Cuadro de precios número dos.
d) Presupuestos parciales.
e) Presupuesto general.

El Presupuesto General vendrá desglosado por capítulos en función de las distintas partes de las obras diferenciadas entre sí.

Las mediciones se constituirán en apartados coincidentes con los de los presupuestos parciales y el Presupuesto General, y las unidades de obra se identificarán con las del mismo nombre que figure en los cuadros de precios.

Asimismo, quedará perfectamente definido cada uno de los resultados parciales que se obtengan, debiendo figurar todos los datos que se empleen en tal medición en la documentación gráfica.

El cálculo de los precios de las distintas unidades de obra se basará en la determinación de los costos directos e indirectos precisos para su ejecución, sin incorporar en ningún caso el importe del I.V.A.

Se consideran costes directos:

- La mano de obra, con sus pluses, cargas y seguros sociales que intervienen directamente en la ejecución de la unidad de obra.
- Los materiales, a los precios resultantes a pie de obra, que quedan integrados en la unidad de que se trate o que sean necesarios para su ejecución.
- Los gastos de personal, combustible, energía, etc., que se ocasionen por el accionamiento o funcionamiento de la maquinaria o instalaciones utilizadas en la ejecución de la unidad de obra.
- Los gastos de amortización y conservación de la maquinaria e instalaciones necesarias para la ejecución de la correspondiente unidad.

Se consideran costes indirectos:

- Los gastos de instalación de oficinas a pie de obra, comunicaciones, edificación de almacenes, talleres, pabellones temporales para obreros, laboratorios, etc. Los del personal técnico y administrativo adscrito exclusivamente a la obra, los imprevistos y los mencionados en el pliego de cláusulas técnicas particulares. Todos estos gastos, excepto aquellos que se reflejen en el presupuesto valorados en unidades de obra o en partidas alzadas, se cifrarán en un porcentaje de los costes directos, igual para todas las unidades de obra, que adoptará, en cada caso, el autor del proyecto a la vista de la naturaleza de la obra proyectada, de la importancia de su presupuesto y de su previsible plazo de ejecución.

Se denominará presupuesto de ejecución material al resultado obtenido por la suma de los productos de la medición de cada unidad de obra por su precio unitario correspondiente y las partidas alzadas.

El presupuesto de ejecución por contrata se obtendrá incrementando el de ejecución material en los siguientes conceptos:

- Gastos generales de estructura que inciden sobre el contrato, cifrados en los siguientes porcentajes aplicados sobre el presupuesto de ejecución material:

    - El 13% en concepto de gastos generales de la empresa, gastos financieros, cargas fiscales, tasas de administración legalmente establecidas que inciden sobre el costo de las obras y demás derivadas de las obligaciones del contrato.
    - El 6% en concepto de beneficio industrial del contratista.

- El impuesto sobre el valor añadido (IVA) que grave la ejecución de la obra, cuyo tipo se aplicará sobre la suma del presupuesto de ejecución material y los gastos generales de estructura reseñados en el apartado anterior.

Topografía – Levantamiento taquimétrico

Se facilitarán los últimos datos topográficos tomados por la Dirección de Desarrollo Litoral, Puertos y Asuntos Marítimos de la zona.

En caso de no disponer de esta información actualizada, dentro del precio del contrato se incluye la ejecución de un levantamiento taquimétrico completo de la zona objeto del proyecto, o de zonas específicas, ayudado preferentemente de las últimas tecnologías disponibles en este campo. Se reflejarán en el proyecto los planos de planta y perfiles del estado actual.

Además, se realizará una inspección de todas las redes de servicio. Para ello, se deberá realizará una inspección y un levantamiento de todas las arquetas de servicios, anotando en cada una de ellas el tipo de red, número, diámetro y tipo de material de los tubos, cotas de entrada y salida de estos, etc.

Campaña de prospección geotécnica

Dentro del precio del contrato se contempla la redacción de un informe geológico-geotécnico que incluya la realización de una campaña de prospección geotécnica con hasta seis (6) sondeos mecánicos a rotación con recuperación de testigos en diferentes localizaciones sobre el terreno. Se presentarán los resultados de la campaña de ensayos y pruebas de laboratorio realizadas, acompañados de las conclusiones extraídas a partir de los mismos. Además, el Consultor entregará al Responsable del contrato, con anterioridad a realizar la campaña de ensayos, una propuesta con las diferentes pruebas a realizar y sus localizaciones, justificando su suficiencia, al objeto de recabar su aprobación.

Expropiaciones

La finalidad del Anejo de Expropiaciones es doble, en primer lugar ha de servir para poder ajustarse a los requisitos necesarios que ineludiblemente debe reunir todo proyecto para cumplimentar el trámite de aprobación por parte de Gobierno Vasco, de conformidad con la legislación vigente y, en segundo lugar, igualmente debe servir de base de partida para la incoación y subsiguiente tramitación del expediente de expropiación por parte del Servicio de Gestión de Suelo del Departamento de Vivienda y Agenda Urbana del Gobierno Vasco (u órgano competente correspondiente) de los bienes y derechos afectados por la ejecución de las obras.

Estudio de condicionantes constructivos

Se prestará especial atención al proceso constructivo y a los medios que puedan requerirse para la ejecución de los trabajos. Se estudiarán todas las posibilidades, incluyendo medios marítimos, para ejecutar la obra necesaria.

Cálculos estructurales y de estabilidad

Las soluciones constructivas que se propongan deberán apoyarse en sus correspondientes cálculos estructurales que garanticen la estabilidad de la plataforma del nuevo vial para poder realizar una valoración de las distintas alternativas presentadas. Se incluirán los datos representativos, formulación y resultados de cada uno de los casos.

Estudio de Alternativas

Se analizarán las diferentes alternativas planteadas, teniendo en cuenta aspectos técnicos y constructivos, económicos y medioambientales para seleccionar la alternativa más adecuada. Se especificará la vida útil y tareas de mantenimiento asociadas a las alternativas propuestas, se valorarán ambientalmente y se calculará el coste de ejecución de éstas; es decir, se realizará un estudio del proceso constructivo.

INFORMACIÓN BASE A UTILIZAR

Con independencia de la información que el adjudicatario pueda obtener de otras fuentes, la Administración suministrará los datos y documentos que posea y que puedan servir de utilidad al objetivo propuesto con esta licitación. Durante la redacción del proyecto, esta Dirección aportara toda quella información que habrá de servir de base y punto de partida para redactar el proyecto constructivo. Esta información facilitada por la Dirección de Desarrollo Litoral, Puertos y Asuntos Marítimos se trata de la siguiente:

- Proyecto de RESTAURACIÓN DE LA PLAYA DE ORIBARZAR EN LOS TT. MM. DE ORIO Y AIA (GUIPUZKOA) redactado por la empresa Acadar Ingeniería y Consultoría en 2024.

El adjudicatario actuará directamente en la solicitud de información y en nombre legal de la Administración en todas las actuaciones necesarias para ello, exigiéndose por parte de este y del cuestionario la aplicación de la legislación vigente al respecto, con sometimiento a los tribunales correspondientes y de las responsabilidades a que hubiese lugar.

Corresponde al adjudicatario la obtención de las autorizaciones, licencias y permisos, tanto oficiales como particulares, que se requieran para la ejecución del presente trabajo.

El adjudicatario viene obligado a la recopilación y utilización de toda la información existente que sea de interés para los trabajos a realizar.

DESARROLLO GENERAL DE LOS TRABAJOS

Cumplimiento normativo

El proyecto cumplirá con las Normas y Ordenanzas de ámbito estatal o autonómico de obligado cumplimiento, cuyo conocimiento y aplicación es necesario por parte del Técnico facultativo encargado de la Redacción del proyecto.

Seguidamente se recogen algunas de estas Normas cuyo uso es más continuado:

- Ley de Contratos del Sector Público.
- Reglamento de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

Áreas de trabajo

Los proyectos se desarrollarán bajo los criterios de la Dirección de Desarrollo Litoral, Puertos y Asuntos Marítimos. En la fase de proyecto se comprobará el cumplimiento de todos los aspectos del Planeamiento que afecten o puedan afectar al proyecto.

Control de los trabajos

La dirección técnica de los trabajos se llevará a cabo por los servicios técnicos de la Dirección de Desarrollo Litoral, Puertos y Asuntos Marítimos, siguiendo sus criterios.

Al menos una vez por mes, el Consultor adjudicatario informará por escrito al Responsable del contrato sobre el estado de los trabajos hasta entonces realizados, y solicitará las instrucciones pertinentes para la continuación o nueva presentación de aquellos.

Siempre que el consultor solicite alguna instrucción o decisión, deberá proponer a su vez, aquella que a su entender considere como más apropiada.

En cualquier momento el Responsable del contrato podrá inspeccionar la marcha de los trabajos solicitando para ello cuanta información, datos y/o documentación que considere necesario para comprobar el cumplimiento de cada uno de las condiciones de ejecución asumidas por la empresa contratista.

Durante la elaboración del proyecto el Consultor realizará las entregas parciales que la Dirección del proyecto estime oportunas para continuar los trabajos.

De todas las reuniones que se mantengan entre el Responsable del contrato y el Consultor Adjudicatario se levantarán Actas donde se recojan las propuestas, modificaciones, instrucciones y conclusiones que se adopten. Dichas actas se presentarán al Responsable del contrato en un plazo máximo de tres (3) días hábiles tras la celebración de la reunión correspondiente, para su aprobación o comentarios.

Programación de los trabajos

Completada la revisión de la documentación recopilada y los datos básicos de lanzamiento del proyecto, el Adjudicatario hará entrega a la Dirección del Proyecto de un plan de trabajos, que detallará a nivel operativo las actuaciones generales a llevar a cabo.

El plan de trabajos contendrá los siguientes documentos:

1. La metodología pormenorizada según la cual se propone el contratista realizar los trabajos, desarrollada a nivel operativo y acompañada de las justificaciones pertinentes.

2. La organización del equipo del Adjudicatario para el desarrollo de los trabajos, incluyendo la relación de personas, medios materiales y la descripción organizativa del equipo.

3. El cronograma completo para la ejecución de los trabajos de redacción que sea compatible con lo establecido en las bases para la Asistencia Técnica y acorde con lo indicado en la propuesta económica.

PRESENTACIÓN DEL TRABAJO

Finalizados los trabajos de redacción, y previamente a la edición definitiva del proyecto, el Consultor remitirá un ejemplar completo o "ejemplar cero" al Responsable del contrato para su examen, revisión y en su caso, ordenar las correcciones oportunas, pudiendo exigirse al Adjudicatario cuantos datos, aclaraciones o ampliaciones se considere oportuno.

Mientras el Responsable del contrato no dé explícitamente al Consultor su conformidad al contenido del "ejemplar cero", no se realizará la edición definitiva del proyecto.

Una vez revisado y aprobado el "ejemplar cero", se procederá a la entrega del documento definitivo en formato digital (editable y pdf) y una copia en formato papel.

La presentación del trabajo será concreta y coherente con el tema que se desarrolla, siendo lo suficientemente amplia y clara, presentándose las actuaciones concretas pormenorizadas, cuadros de datos, análisis, datos de visitas, bibliografía, teoría general, etc., en apéndices o anejos por elementos de síntesis unitarios.

La documentación para entregar se adaptará a las siguientes especificaciones:

- Los planos se presentarán en formato DIN A3. Los cajetines de los planos cumplirán el modelo que se adjunta como Anexo I

- En lo relacionado con el logotipo y marca del Gobierno Vasco se estará a lo dispuesto en el Manual de Identidad Corporativa del mismo.

- Se entregarán copias de la versión en pdf del proyecto y con los archivos ejecutables que incluyan la misma información, incluyendo un archivo por cada documento o plano del estudio cuyo nombre será el del documento al que pertenece. Por otro lado, se entregará un plano del dibujo completo con un índice de las diferentes capas utilizadas.

- Los formatos de los archivos entregados en formato digital serán los siguientes:

  - Texto:.....Formato WORD
  - Planos: .....Formato DWG
  - Presupuestos: .....Formato PRESTO (BC3 o PrestoObra)
  - Cuadros auxiliares:..... Formato EXCEL
  - Bases de datos:.....Formato ACCESS
  - Fotografías: .....Formato JPEG

  Y además la versión PDF de todo lo anterior.

- Cualquier otro documento que no pueda ser almacenado en cualquiera de los formatos anteriores, será escaneado y entregado en soporte electrónico o digital en formato PDF o similar.

Como se indica en la carátula y en el pliego de cláusulas administrativas particulares, este contrato se halla sujeto al régimen de doble oficialidad lingüística establecido por el Estatuto de Autonomía del País Vasco en su artículo 6° y regulado por la Ley 10/1982, de 24 de noviembre, básica de normalización del uso del euskera, y por la normativa que la desarrolla.

El uso de ambas lenguas oficiales constituye una condición de ejecución del contrato y de su incumplimiento se derivan las consecuencias previstas con carácter general para el incumplimiento de cualquiera de las cláusulas de este contrato.

Por tanto, con carácter de mínimo, **la memoria, el pliego de prescripciones técnicas particulares, los planos y el presupuesto del proyecto, así como, los estudios, informes, proyectos complementarios u otros trabajos que constituyan el objeto del**

contrato se realizarán en ambas lenguas oficiales, incluidos los interfaces textuales y sonoros de los diferentes softwares. Se excluirán de esta obligación todos aquellos anejos del proyecto que esta Dirección de Desarrollo Litoral, Puertos y Asuntos Marítimos considere oportuno que estén en una única lengua oficial.

Todos los documentos elaborados por los equipos redactores para la realización de este trabajo serán propiedad del Gobierno Vasco que se reserva el derecho de reproducirlos, publicarlos y divulgarlos en todo o en parte de su contenido, cuando lo estime conveniente, sin que puedan oponer a ello el Equipo Redactor recurso alguno.

Por su parte, el Equipo Redactor viene obligado a recabar la autorización previa del Gobierno Vasco para cualquier actividad que se deriva de la utilización de la documentación del presente proyecto y de las informaciones para ello recogidas, si bien el Equipo Redactor podrá hacer referencia al trabajo, a los efectos que se deriven de su referencia para la configuración de su "currículo".

COMPRA PÚBLICA VERDE

Conforme a lo establecido por la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, en su artículo 84, *en la redacción de los pliegos de cláusulas administrativas y prescripciones técnicas particulares para la ejecución de contratos de obras* ***se indicarán los porcentajes de subproductos, materias primas secundarias, materiales reciclados o provenientes de procesos de preparación para la reutilización que se tengan que utilizar para cada uno de ellos.***

El porcentaje mínimo de utilización de dichos materiales será del 40 %*, salvo que por motivos técnicos justificados este porcentaje deba ser reducido.*

DERECHOS SOBRE EL PROYECTO

El adjudicatario se obligará a ceder, cuantos derechos relativos a la propiedad intelectual de su condición de autor de los mismos se derivan por la aplicación de la normativa en vigor, a fin de que, contando con dicha autorización, la Administración pueda promover la licitación de la asistencia técnica para la dirección facultativa, la licitación de la propia ejecución de las obras, así como para realizar cuantas modificaciones sobre el proyecto considere necesarias atendiendo a la limitación de medios económicos que se exponen en el pliego de bases y a la propia conservación y correcto funcionamiento del vial resultante, no precisando de su autorización para realizar modificaciones sobre lo proyectado.

ANEXO I

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

ELIKADURA, LANDA GARAPEN, NEKAZARITZA ETA ARRANTZA SAILA
Arrantzako eta Itsasertzaren Garapeneko Sailburuordetza
Itsasertzaren Garapenaren, Portuen eta Itsas Gaien Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE ALIMENTACIÓN, DESARROLLO RURAL, AGRICULTURA Y PESCA
Viceconsejería de Pesca y Desarrollo Litoral
Dirección de Desarrollo Litoral, Puertos y Asuntos Marítimos

ARGAZKIA EDO PLANOA /
FOTO O PLANO

EGITASMOA / PROYECTO:

AGIRIA / DOCUMENTO:

AURREKONTUA / PRESUPUESTO:
KOKAPENA / UBICACIÓN:
EGIKARITZAPEN EPEA / PLAZO EJECUCION:
ENPRESA / EMPRESA:

ANEXO II

Codificación de los planos

Todos los planos llevarán una referencia sucesiva con el siguiente código:

X - XXX – 00-000 – A

X: Primera letra, será la referencia que la Dirección de Desarrollo Litoral, Puertos y Asuntos Marítimos tiene del puerto. En el caso de Hondarribia, será la letra “A”

XXX: las siguientes letras harán referencia a la descripción de la obra, serán las iniciales del nombre del proyecto.

00: los dos siguientes números, será el año del proyecto.

000: Los siguientes tres números serán la numeración correlativa de todos los planos

X: última letra, hace referencia a la revisión de ese plano. Comenzará con la “A”.

Siguiendo estas pautas, el código de planos de esta obra sería:

A-SGH-19-001-A (para el plano 1)