PLT-C-2026-0008
IIG/acn

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

CONTRATO DE SERVICIOS PARA LA

REDACCIÓN DE PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO DE VÍA CICLISTA ESKORIATZA-MUGA CON ARABA. FASE A

ESKORIATZA-ARABAKO MUGA TARTEKO BIZIKLETA BIDEA ERAIKITZEKO PROIEKTUA IDAZTEA. A FASEA

(Clave: 5-BI-85/2025 – A - AT)

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

PLT-C-2026-0008
IIG/acn

REDACCIÓN DE PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO DE VÍA CICLISTA ESKORIATZA-MUGA CON ARABA. FASE A

Clave: 5-BI-85/2025 - A - AT

ÍNDICE

1. PRESCRIPCIONES GENERALES Y OBJETO DEL CONTRATO 3
2. ANTECEDENTES 4
3. ESTADO ACTUAL Y JUSTIFICACIÓN 6
4. DESCRIPCION DE LAS OBRAS A PROYECTAR Y DE LOS TRABAJOS A REALIZAR 8
5. CONDICIONES TÉCNICAS 13
6. DOCUMENTACIÓN QUE SE PONE A DISPOSICIÓN DEL CONSULTOR 13
7. TRABAJOS A REALIZAR POR LA EMPRESA CONSULTORA 14
7.1. Trabajos Topográficos 15
7.2. Trazado y Replanteo 15
7.3. Geología y geotécnia 15
7.4. Drenaje e Hidrología 18
7.5. Estructuras, muros y Obras de Fábrica 19
7.5.1. Estructuras y Obras de Fábrica 19
7.5.2. Túneles 20
7.6. Firmes 20
7.7. Movimiento de tierras 21
7.8. Soluciones propuestas al tráfico durante la ejecución de las obras 21
7.9. Señalización, balizamiento y defensa 21
7.10. Seguridad vial 23
7.11. Iluminación 23
7.12. Ocupación de Terrenos 24
7.13. Servicios afectados 26
7.14. Plan de obra 27
7.15. Estudio de impacto ambiental 27
7.16. Estudio de Seguridad y Salud 28
7.17. Estudio de Gestión de Residuos 28
7.18. Justificación de precios 28
7.19. Presupuesto para conocimiento de la administración 30
7.20. Clasificación del contratista 30
8. DIRECCIÓN DE LOS TRABAJOS 30
8.1. Equipos y colaboradores 30
9. DOCUMENTOS INTEGRANTES DEL PROYECTO 31
9.1. Documento nº1. Memoria y anejos 31
9.2. Documento nº2. Planos 32
9.3. Documento nº3. Pliego de prescripciones técnicas particulares 33
9.4. Documento nº4. Estudio de seguridad y salud 33
9.5. Documento nº5. Presupuesto 34
10. PRESENTACION DEL DOCUMENTO 34
10.1. Documentación en papel 35
10.2. En soporte informático 35
10.3. Características de los archivos 36
11. PLAZO DE REDACCIÓN 36
12. PRECIO DEL CONTRATO 37
13. ABONO DE LOS TRABAJOS 37
ANEJO Nº1. JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA 38
ANEJO Nº2. SOLUCIÓN DE PARTIDA DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA VÍA CICLISTA ENTRE ESKORIATZA Y LA MUGA CON ÁLAVA EN EL TRAMO DE ESTUDIO 39

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

1. PRESCRIPCIONES GENERALES Y OBJETO DEL CONTRATO

El presente Pliego tiene por objeto describir los trabajos y definir las condiciones y los criterios técnicos que han de servir de base para la redacción del proyecto, concretando los documentos en que la empresa consultora debe plasmar para que el trabajo pueda ser aceptado por la Administración.

La elaboración del proyecto constructivo del presente contrato tomará como base dos documentos clave que serán facilitados al proyectista: el proyecto constructivo de 2007 (Proyecto constructivo de la vía ciclista entre Eskoriatza y la muga con Álava de 18,89km de longitud) y un estudio de la situación actual de la vía ciclista de 2025 (que incluye valoración del estado actual de la plataforma, propuesta del nuevo trazado definitivo y precios revisados).

Ambos documentos abarcan la totalidad de la vía ciclista (aproximadamente 17,3 km), si bien los puntos kilométricos (p.k.) de referencia de dichos estudios difieren de los actuales. Mientras que la vía está catalogada entre los p.k. 47,835 y 65,122, los estudios previos la situaban entre el p.k. 1,375 y 18,662. Para facilitar la comprensión del proyecto, se tomarán como referencia los p.k. del proyecto constructivo de 2007.

Aunque ambos trabajos cubran la longitud total de la vía ciclista, el presente contrato se centra en el tramo comprendido entre el p.k. 47,835 y el p.k. 53,980 (p.k. 1,375 y p.k. 7,520 del proyecto constructivo de 2007). La longitud total de dicho tramo es de 6.145 m y está comprendido entre el barrio Kuatruena y la anteiglesia de Zarimutz.

Para garantizar la viabilidad económica del proyecto, éste se divide en separatas. De este modo, ambas podrán ejecutarse en fases independientemente y sin condicionarse entre sí. Las separatas se desglosan de la forma siguiente:

- SEPARATA 1: Tramo comprendido entre Kuatruena y Mazmela, entre el p.k. 47,835 y p.k. 50,900 (p.k. 1,375 y p.k. 4,430 del proyecto constructivo de 2007)
- SEPARATA 2: Tramo comprendido entre Mazmela y Zarimutz, entre el p.k. 50,900 y p.k. 53,980 (p.k. 4,430 y p.k. 7,520 del proyecto constructivo de 2007)

El adjudicatario revisará, validará y adaptará la documentación facilitada al trazado definitivo, al estado actual de la vía y a la normativa vigente, bajo la supervisión de la Dirección del Contrato. Todo ello en el tramo comprendido entre el p.k. 47,835 y el p.k. 53,980 de la vía ciclista I04-018F (p.k. 1,375 y p.k. 7,520 del proyecto constructivo de 2007) y dividido en dos separatas (separata 1 y separata 2).

El objeto es la prestación de un Contrato de Servicios al Departamento de Infraestructuras Viarias y Estrategia Territorial de la Diputación Foral de Gipuzkoa para la realización del trabajo siguiente:

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

TÍTULO: REDACCIÓN DE PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO DE VÍA CICLISTA ESKORIATZA-MUGA CON ARABA. FASE A

TIPO DE ESTUDIO: Proyecto de construcción

TÉRMINO MUNICIPAL: ESKORIATZA

TERRITORIO: GIPUZKOA

El trabajo que se contrata es la redacción de un proyecto de acuerdo con lo exigido al respecto por la legislación vigente, que constará de los documentos siguientes: Memoria y Anejos, Planos, Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, Estudio de Seguridad y Salud y Presupuesto. Además de lo reflejado en el presente Pliego se entenderá que en la redacción del citado proyecto se cumplirá con lo establecido en las disposiciones legales vigentes y con aquellas normativas e instrucciones técnicas relacionadas con el contenido del trabajo que se contrata.

Estos documentos y los restantes que se determinen en este Pliego serán los necesarios para definir detalladamente las obras que han de efectuarse y la forma de realizarlas. Permitirán realizar las gestiones de tramitación medioambiental, urbanísticas, de reserva de terrenos, información pública y expropiaciones. Asimismo, asegurarán la normalización de los materiales a emplear y las distintas unidades de obra a ejecutar, con el fin de conseguir resultados óptimos conjugando los puntos de vista técnico y económico. Deberá proporcionar también una información detallada para que las obras se valoren con una precisión absoluta y se puedan ejecutar, tras la oportuna licitación.

2. ANTECEDENTES

La Diputación Foral de Gipuzkoa gestiona una Red de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa a lo largo del territorio histórico con 9 itinerarios y un total de 106 km de longitud, entre los cuales se encuentra el itinerario ciclista-peatonal I-4 Valle del Deba.

El último tramo de este itinerario, tiene una longitud total de 17,30km, partiendo de la localidad de Eskoriatza y llegando hasta la muga con Álava tras atravesar el término municipal de Leintz-Gatzaga. El recorrido recogido en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, aprovecha parcialmente el trazado del antiguo tren Vasco-Navarro, caracterizado en esta zona por atravesar un gran número de túneles resultado de las curvas de lazo dadas para salvar el desnivel de Leintz-Gatzaga.

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

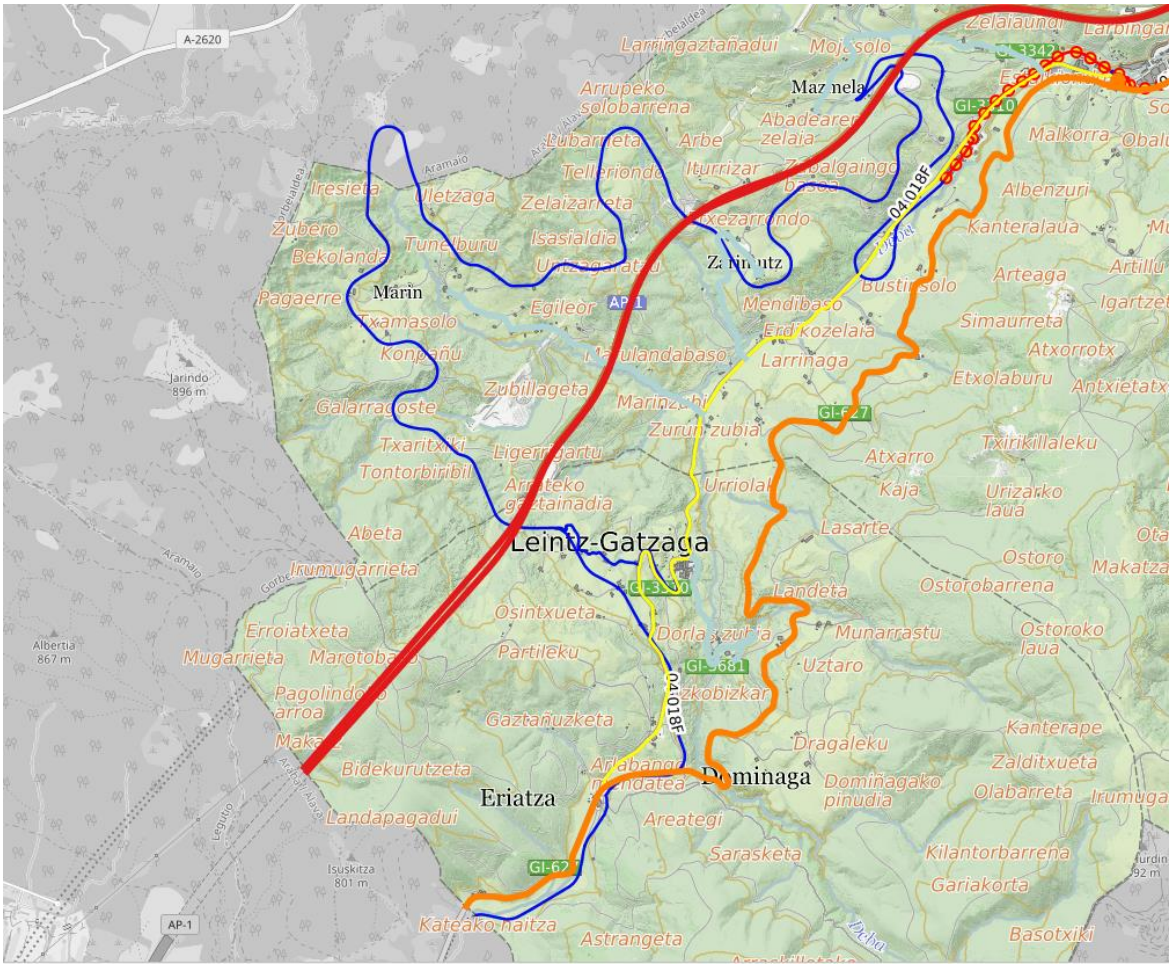


Ilustración 1: Trazado completo de la vía ciclista I04-018F, según el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

En la Declaración de Impacto Ambiental del "Proyecto de Trazado de la Autopista Vitoria/Gasteiz-Eibar", se recoge la condición de recuperar con fines recreativos el antiguo trazado del Ferrocarril Vasco Navarro en el tramo Landa-Mekolalde.

Por todo ello, el Departamento para el Desarrollo Sostenible de la Diputación Foral de Gipuzkoa encargó en el año 2007 la redacción del proyecto constructivo de la vía ciclista entre Eskoriatza y la muga con Álava, con la finalidad de recuperar el antiguo trazado del ferrocarril Vasco-Navarro para su uso recreativo, cicloturista y de movilidad sostenible. No obstante, dicho proyecto no llegó a materializarse.

En octubre del 2025 y con objeto de conocer con detalle la situación actual de la antigua plataforma del ferrocarril Vasco-Navarro, sobre la que se elaboró en 2007 el proyecto constructivo citado anteriormente, el Departamento de Infraestructuras Viarias y Estrategia Territorial de la Diputación Foral de Gipuzkoa encargó la redacción del "Estudio del estado actual de la plataforma por la que discurre el «Proyecto de construcción del tramo de vía ciclista Eskoriatza-muga con Araba» (Clave: 5-BI-85/2025-AT-ES)".

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

Destacar que, en 2023 se aprobó el Decreto 157/2023, de 24 de octubre, por el que se declara como Bien Cultural de Protección Especial, con la categoría de Conjunto Monumental, el Ferrocarril Vasco-Navarro a su paso por la Comunidad Autónoma del País Vasco, a lo cual deberá acatarse a la hora de definir las actuaciones del proyecto.

El adjudicatario revisará, validará y adaptará la documentación facilitada al trazado definitivo, al estado actual de la vía y a la normativa vigente, bajo la supervisión de la Dirección del Contrato. Todo ello en el tramo comprendido entre el p.k. 47,835 y el p.k. 53,980 de la vía ciclista I04-018F (p.k. 1,375 y p.k. 7,520 del proyecto constructivo de 2007) y dividido en dos separatas (separata 1 y separata 2).

3. ESTADO ACTUAL Y JUSTIFICACIÓN

El documento preliminar de diagnóstico elaborado recientemente, permite comparar el estado actual de la traza con lo proyectado en 2007 y establecer las bases para la actualización del proyecto y de su presupuesto.

En la actualidad, la plataforma del antiguo ferrocarril presenta una situación heterogénea a lo largo del trazado. Existen tramos cuyo estado es similar al que se describía en el momento de redactarse el proyecto, mientras que en otros se aprecia un deterioro apreciable, asociado fundamentalmente a deficiencias de drenaje, a la presencia de deslizamientos -nuevos o en progresión respecto a los ya identificados- y a un aumento de las caídas en los taludes de desmonte. El desarrollo de la vegetación contribuye igualmente a que algunos tramos sean difícilmente accesibles.

No obstante, conviene destacar que también se identifican varios tramos en los que la situación resulta más favorable que en la clasificación de 2007. Esta aparente mejora se explica por la restitución de la plataforma tras su utilización como acceso de obra durante la construcción de la autopista y de la línea de alta velocidad. En estos tramos se han ejecutado regularizaciones de la plataforma e incluso se ha modificado el trazado en planta y alzado.

En particular, el tramo comprendido entre los p.k. 4,455 y p.k. 4,948 (p.k. del proyecto constructivo de 2007) corresponde a una de las variantes de trazado previstas en el proyecto original. La restitución ejecutada tras las obras de la autopista no se ajusta a la solución proyectada, por lo que será necesario realizar un nuevo estudio de este tramo, a fin de adaptarlo a la situación actual y aprovechar, en la medida de lo posible, la plataforma existente. En la actualidad se dispone en este tramo de un primer sector de pista de hormigón y de un segundo sector de pista de zahorra.

En el “Estudio del estado actual de la plataforma por la que discurre el «Proyecto de construcción del tramo de vía ciclista Eskoriatza-muga con Araba»” todo el trazado se divide en seis fases diferenciadas, susceptibles de ejecutarse de manera independiente. Esta división se ha definido atendiendo a los distintos puntos de conexión con la red viaria existente, de forma que cada fase constituye una unidad funcional autónoma y puede desarrollarse sin interferir con la ejecución de las restantes.

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

A continuación, se incluye una tabla resumen en la que se indican los PK de inicio y final de cada fase (según los p.k. de referencia del proyecto constructivo de 2007), la longitud total de cada una de ellas y los túneles incluidos en cada tramo.

SEPARATA	PK (proy 2007)		L (m)	TÚNELES
	INICIAL	FINAL		
1	1375	4430	3055	1
2	4430	7520	3090	2(*), 3, 4, 5 y 6
3	7520	10100	2580	7 y 8
4	10100	12790	2690	9
5	12790	15400	2610	10, 11 y 12
6	15400	18662	3262	-

(*) Se excluye del trazado propuesto

La sectorización en seis fases se ha definido en función de los puntos de enlace con la red viaria y de los núcleos a los que da servicio el trazado. En concreto, la **Separata 1** corresponde al tramo **Kuatruena–Mazmela**; la **Separata 2**, al tramo **Mazmela–Zarimutz**; la **Separata 3**, al tramo **Zarimutz–Marin**; la **Separata 4**, a la conexión interna entre la **parte inferior y la parte superior del núcleo de Marin**; la **Separata 5**, al tramo **Marin–Leintz-Gatzaga**; y la **Separata 6**, al tramo **Leintz-Gatzaga–Álava**. Los núcleos de Marin, Mazmela y Zarimutz pertenecen al municipio de Eskoriatza.

En este contexto, el objetivo del proyecto es la definición, a nivel constructivo, de las primeras dos separatas recogidas en el estudio realizado. Es decir, la definición de la **Separata 1 (**tramo entre **Kuatruena y Mazmela)** y de la **Separata 2 (**tramo entre **Mazmela y Zarimutz)**, con objeto de recuperar parte del antiguo trazado del ferrocarril Vasco-Navarro de una forma óptima.

Con intención de poder ejecutar las dos fases independientemente y sin condicionarse entre sí, el proyecto se divide en separatas. Éstas se desglosan de la forma siguiente:

- SEPARATA 1: Tramo comprendido entre Kuatruena y Mazmela, entre el p.k. 47,835 y p.k. 50,900 (p.k. 1,375 y p.k. 4,430 del proyecto constructivo de 2007)

- SEPARATA 2: Tramo comprendido entre Mazmela y Zarimutz, entre el p.k. 50,900 y p.k. 53,980 (p.k. 4,430 y p.k. 7,520 del proyecto constructivo de 2007)

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

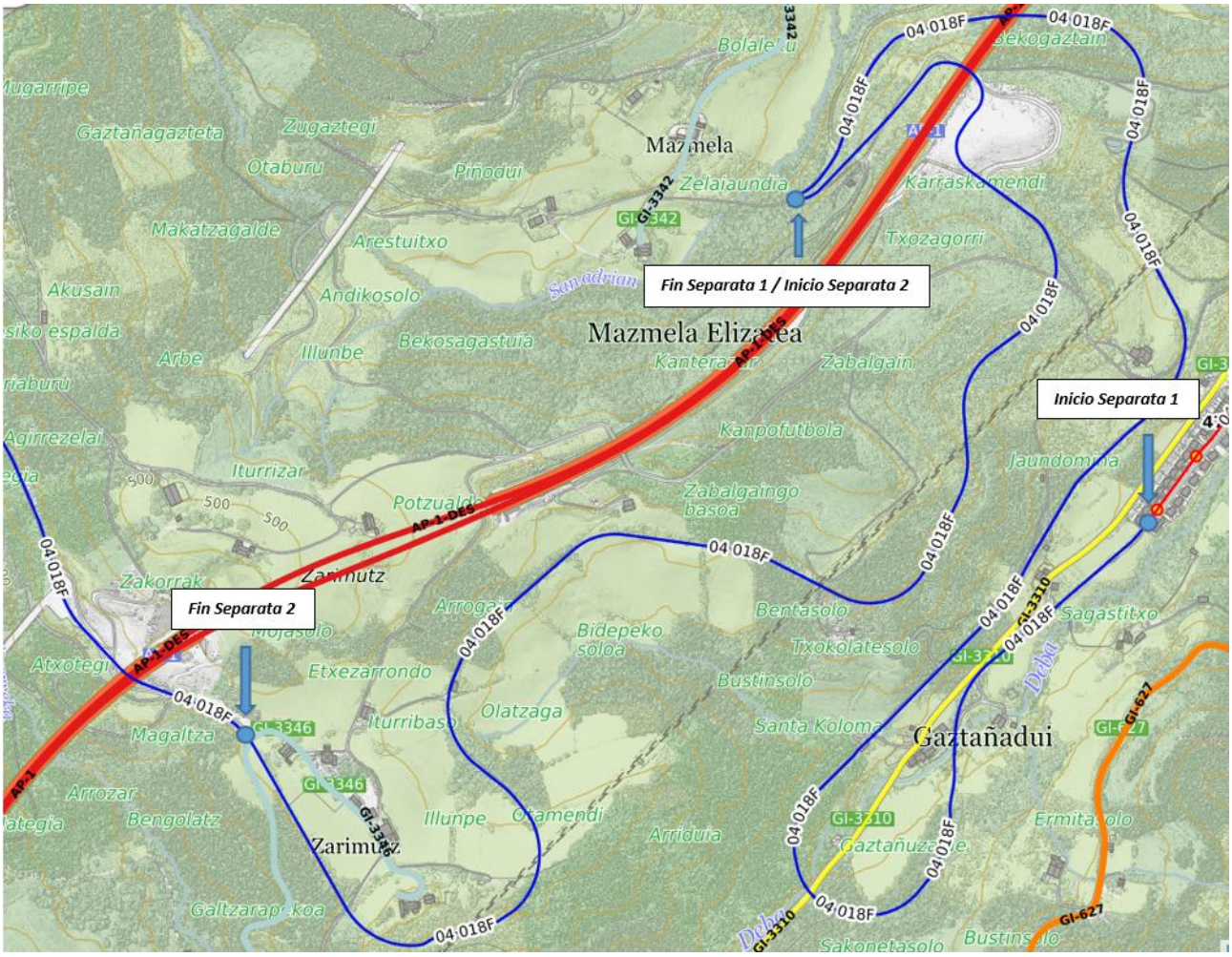


Ilustración 2: Trazado de la vía ciclista I04-018F en la que se reflejan las fases mencionadas en el estudio realizado en 2025 y que se estudiarán en detalle (separata nº1 y separata nº2)

4. DESCRIPCION DE LAS OBRAS A PROYECTAR Y DE LOS TRABAJOS A REALIZAR

Tomando como referencia los trabajos previos – el proyecto constructivo de 2007 y el estudio de situación actual de 2025-, el trazado de la futura vía ciclista ha quedado definido. El adjudicatario revisará la documentación, validará dicha definición y redactará el proyecto constructivo de la vía ciclista I04-018F entre Kuatruena y Zarimutz, bajo la supervisión de la Dirección del Contrato.

El tramo objeto del proyecto tiene una longitud de 6.145m aproximadamente, con inicio en el p.k. 47,835 del Itinerario nº 4 Valle del Deba (p.k. 1,375 del proyecto constructivo del 2007), ubicado al final de la calle Kuatruena auzoa y con final en el p.k. 53,980 del Itinerario nº 4 Valle del Deba (p.k. 7,520 del proyecto constructivo del 2007), concretamente, en la intersección de la antigua plataforma ferroviaria con la carretera GI-3346 (p.k. 0,840 de la GI-3346), todo ello dentro del territorio municipal de Eskoriatza.

En lo que respecta a este tramo, el trazado definido se ajusta a la traza del antiguo ferrocarril a excepción de dos zonas. La primera se localiza en torno a la población de Mazmela, en la cual, el hundimiento del túnel nº2 junto con un deslizamiento de gran importancia en las proximidades de la salida de éste ha provocado

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

una de las dos variantes de trazado de la vía ciclista respecto a plataforma actual. El trazado se ha resuelto en paralelo a la pista existente que da acceso a la casa estación de Mazmela.

La otra variante de trazado surge de la necesidad de rodear el terraplén de la autopista Eibar-Vitoria desde el p.k. 4,455 al p.k. 4,948 (p.k. del proyecto constructivo de 2007), el cual ocupará parte de la antigua plataforma. Esta variante de trazado discurre por un camino existente pasando por debajo del viaducto de Mazmela, hasta llegar de nuevo a la plataforma del ferrocarril.

Para garantizar la viabilidad económica del proyecto, éste se divide en separatas. De este modo, ambas podrán ejecutarse en fases independientemente y sin condicionarse entre sí.

SEPARATA 1

La separata 1 tiene una longitud de 3.065m aproximadamente, con inicio en el p.k. 47,835 del Itinerario nº 4 Valle del Deba (p.k. 1,375 del proyecto constructivo de 2007), ubicado al final de la calle Kuatruena auzoa, y con final en el p.k. 50,900 del Itinerario nº 4 Valle del Deba (p.k. 4,430 del proyecto constructivo de 2007), ubicado en el camino municipal Mazmela elizatea, a 250m de la carretera GI-3342 (p.k. 1,730 de la carretera GI-3342), concretamente, en la anteiglesia de Mazmela. Dicho tramo dispone de un túnel (túnel nº1) de sección abovedada, cuatro pontones (pontón nº3, pontón nº4, pontón nº7 y pontón nº8) y dos puentes (puente nº5 y puente nº6).

SEPARATA 2

La separata 2 tiene una longitud de 3.080m aproximadamente, con inicio en el p.k. 50,900 del Itinerario nº 4 Valle del Deba (p.k. 4,430 del proyecto constructivo de 2007), ubicado en el camino municipal Mazmela elizatea, y con final en el p.k. 53,980 del Itinerario nº 4 Valle del Deba (p.k. 7,520 del proyecto constructivo de 2007), ubicado en la intersección de la antigua plataforma ferroviaria con la carretera GI-3346 (p.k. 0,840 de la GI-3346), concretamente, en la anteiglesia de Zarimutz. Este tramo discurre por cuatro túneles (túnel nº3, túnel nº4, túnel nº5 y túnel nº6), todos ellos transitables, y no dispone de ninguna obra de fábrica adicional.

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

PLT-C-2026-0008
IIG/acn

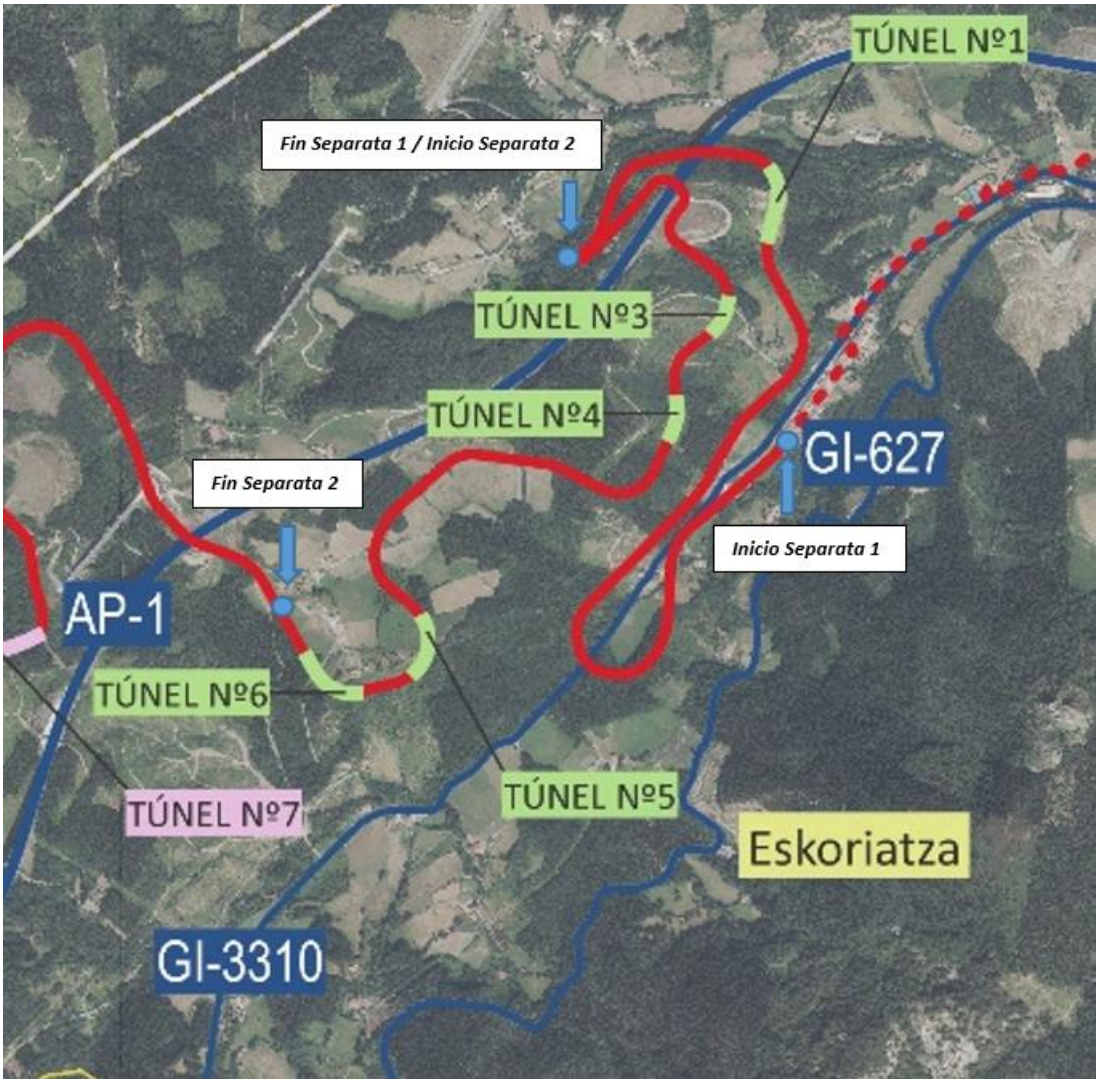


Ilustración 3: Trazado de la vía ciclista I04-018F en la que se reflejan los túneles

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

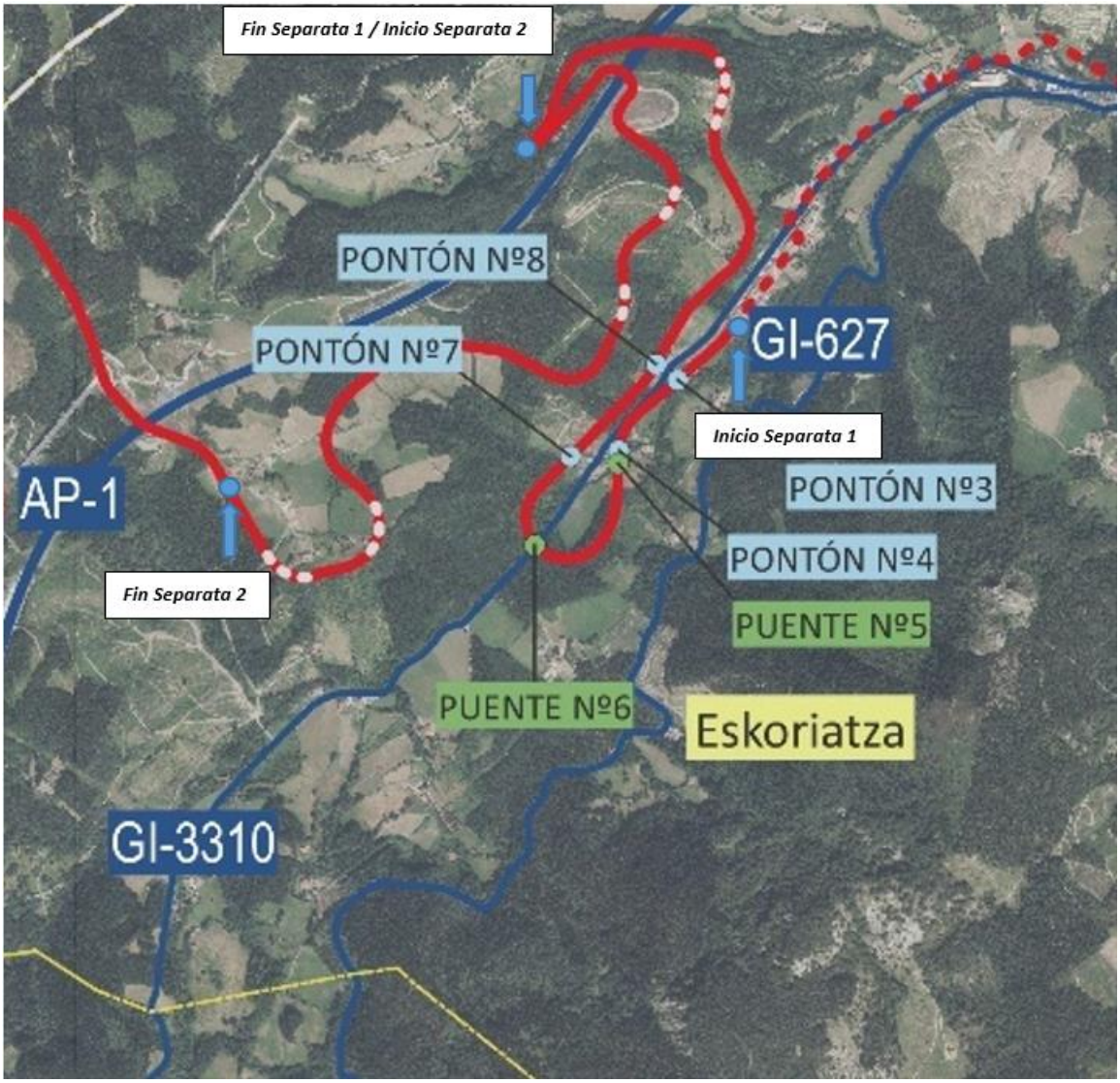


Ilustración 4: Trazado de la vía ciclista I04-018F en la que se reflejan los pontones y los puentes

El trazado discurre parcialmente por la antigua vía ferroviaria Vasco-Navarra, declarada Bien Cultural de Protección Especial, lo que exige preservar la esencia de la plataforma original. Por ello, se realizará un estudio pormenorizado para garantizar que las soluciones proyectadas aseguren la conservación del bien protegido. Asimismo, se evaluará el impacto de la obra sobre su valor patrimonial y se definirán las medidas correctoras oportunas, recogiéndose todo ello en el anejo de Estudio histórico-arquitectónico.

Asimismo, se recomienda la utilización de materiales de bajo mantenimiento, lo que justifica la modificación de las estructuras definidas en el proyecto constructivo de 2007. Dicho proyecto contemplaba pasarelas de madera para los pontones y una pasarela de acero corten para el puente del p.k. 1,822 (p.k. del proyecto constructivo de 2007).

Se requiere estudiar alternativas que, preservando el valor patrimonial de la vía ferroviaria Vasco-Navarra, garanticen menores costes de mantenimiento y soporten el paso de vehículos pesados de servicio.

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

Excepcionalmente, si existen rutas alternativas para vehículos pesados en las inmediaciones, se evaluará adecuar dichas vías y optar por estructuras de uso exclusivamente peatonal.



Ilustración 5: Pontón nº3 (p.k. 1,530 p.k. según proyecto constructivo de 2007)



Ilustración 6: Puente nº5 (p.k. 1,822 según p.k. proyecto original) ubicado sobre el río Deba

En cumplimiento con la Ley 10/2021 de Administración Ambiental de Euskadi, el diseño del firme de la vía ciclista garantizará el uso de, al menos, un 40% de materiales reciclados, subproductos o materias primas secundarias. El adjudicatario, bajo la supervisión de la Dirección del Contrato, validará y ajustará la solución definitiva para asegurar el cumplimiento de este porcentaje y la normativa vigente.

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

Se optimizará el drenaje de las zonas en trinchera proyectado originalmente, sustituyendo las cunetas de tierra por cunetas revestidas y ejecutando drenaje subterráneo adicional en las zonas que lo requieran.

Tomando como referencia los trabajos previos – el proyecto constructivo de 2007 y el estudio de situación actual de 2025-, y lo expuesto en este documento, la empresa redactora validará y ajustará la solución definitiva para redactar el proyecto constructivo de la vía ciclista I04-018F entre Kuatruena y Zarimutz. Las características exactas finales serán fijadas conjuntamente por la redactora y la Dirección del contrato durante su desarrollo.

Para poder valorar adecuadamente el estado de conservación de los elementos y garantizar la correcta redacción del proyecto, se deberá poder acceder a toda la longitud del trazado e instalaciones a recuperar. Es por ello que, las zonas con abundante vegetación y/o de difícil acceso deberán ser desbrozadas y, en caso necesario, limpiadas (accesos a tajeas, arquetas…).

Se estudiarán con detalle todos los servicios o instalaciones existentes o previstas en la zona que queden afectadas por las obras, previéndose las reposiciones necesarias, siempre de acuerdo con los correspondientes organismos o empresas titulares.

El proyecto deberá incluir planos de las ocupaciones necesarias con identificación de las fincas afectadas, con especial atención a la incidencia en las fincas rurales con actividad ganadera que puedan ser atravesadas por el trazado.

El proyecto deberá contar como mínimo con los documentos a los que se hace mención en el artículo 233 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

5. CONDICIONES TÉCNICAS

El proyecto cuya redacción es objeto de contratación deberá cumplir todas las disposiciones normativas vigentes aplicables a los proyectos de obras construcción de carreteras, así como las instrucciones y recomendaciones que resulten aplicables.

6. DOCUMENTACIÓN QUE SE PONE A DISPOSICIÓN DEL CONSULTOR

Se pondrá a disposición del Consultor que resulte adjudicatario toda la información relativa al entorno de que dispone el Departamento que pueda resultar de interés para su redacción. En concreto:

- Proyecto de construcción del tramo de vía ciclista Eskoriatza-muga con Araba, realizado en 2007 (En formato editable).
- Estudio del estado actual de la plataforma por la que discurre el «Proyecto de construcción del tramo de vía ciclista Eskoriatza-muga con Araba» (5-BI-85/2025-AT-ES), realizado en 2025.
- Decreto 157/2023, de 24 de octubre, por el que se declara como Bien Cultural de Protección Especial, con la categoría de Conjunto Monumental, el Ferrocarril Vasco-Navarro a su paso por la Comunidad Autónoma del País Vasco.

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

- Trazado orientativo de la vía ciclista I04-018F (con p.k. cada 100m) en formato KMZ

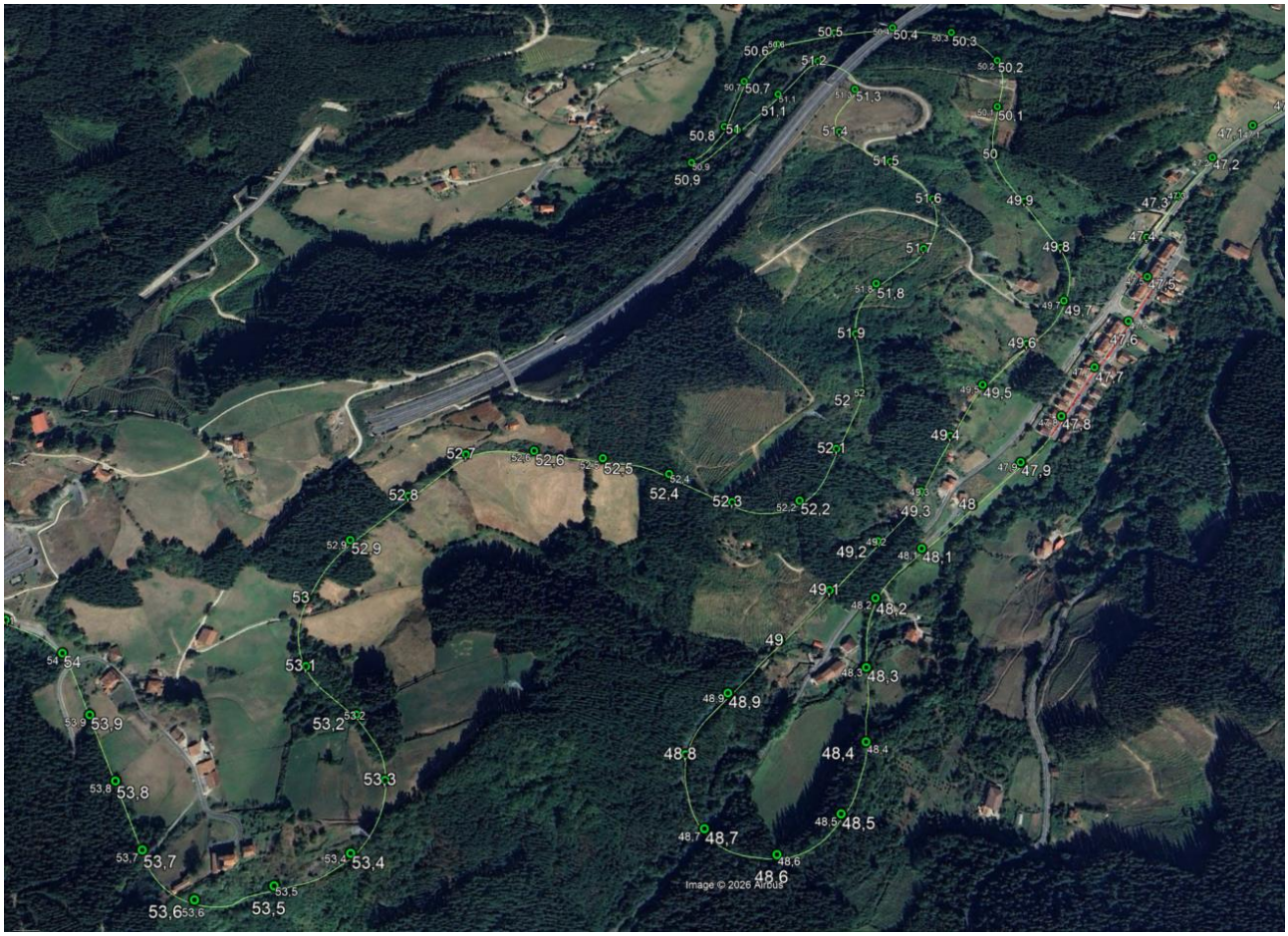


Ilustración 7: Vista en Google Earth del trazado orientativo de la vía ciclista I04-018F (p.k. cada 100m)

7. TRABAJOS A REALIZAR POR LA EMPRESA CONSULTORA

Tomando como referencia los trabajos previos – el proyecto constructivo de 2007 y el estudio de situación actual de 2025-, y lo expuesto en este documento, la empresa redactora validará y ajustará la solución definitiva para redactar el proyecto constructivo de la vía ciclista I04-018F entre Kuatruena y Zarimutz. Éste será dividido en dos separatas, de modo que, ambas puedan ejecutarse en fases independientemente y sin condicionarse entre sí

Las características exactas finales serán fijadas conjuntamente por la redactora y la Dirección del contrato durante su desarrollo.

La empresa consultora llevará a cabo la totalidad de los trabajos de mecanografía, delineación, reproducción, ordenación, encuadernación y similares, tanto de los documentos redactados por sí misma como de los preparados por la Administración sin intervención de la empresa consultora. Además de los trabajos finales citados anteriormente, la empresa consultora redactará a las órdenes de la Dirección del Contrato todos los

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

documentos que se indican en este Pliego. También ejecutará a su cargo y con su personal y medios los siguientes trabajos que a continuación se citan:

7.1. Trabajos Topográficos

Para la realización del trabajo se dispone del levantamiento taquimétrico digital realizado con fecha de febrero del 2005, utilizado para la redacción del Proyecto de construcción del tramo de vía ciclista Eskoriatza-muga con Araba (realizado en 2007). Debido a que han transcurrido veinte años, la empresa redactora se verá obligada a complementar con un levantamiento topográfico mediante topografía clásica o topografía GPS la información disponible hasta actualizarla al estado real. Esos trabajos correrán a cargo de la empresa redactora, lo que se deberá tener en cuenta al presentar la oferta.

Con la información tomada del proyecto constructivo del año 2007 y la que realice la propia empresa se elaborará un anejo específico de topografía con los gráficos de apoyo, libretas de campo y gabinete, cálculos, relación y reseña de vértices de la red de replanteo y de los puntos de la red de nivelación geométrica no coincidentes con la red de replanteo, de forma que este trabajo contenga la información topográfica completa, sin necesidad de acudir a otros anteriores para la posterior redacción del proyecto de construcción.

Los trabajos consistirán en:

- Establecer una red de bases de replanteo que sirvan para la observación del levantamiento y posterior replanteo de la obra en la fase de construcción
- Obtención del levantamiento a escala 1:1000 actualizado.
- Realizar los trabajos complementarios que se citan en este pliego.

7.2. Trazado y Replanteo

Tomando como referencia los trabajos previos – el proyecto constructivo de 2007 y el estudio de situación actual de 2025-, el trazado de la futura vía ciclista ha quedado definido. El adjudicatario, bajo la supervisión de la Dirección del Contrato, revisará la documentación existente y validará dicha definición, ajustándose al estado actual del trazado y la normativa vigente.

Recogerá en la forma habitual el estado de alineaciones y rasantes por las coordenadas (x, y, z) del eje en progresivas a distancias iguales, de diez metros, e intercalará los puntos de tangencia entre alineaciones, y vértices de curvas verticales. Se darán coordenadas a los bordes de explanación y de expropiación.

7.3. Geología y geotecnia

Tomando como referencia los trabajos previos – el proyecto constructivo de 2007 y el estudio de situación actual de 2025-, la definición de la geología y geotecnia del trazado es elevada. El adjudicatario, bajo la supervisión de la Dirección del Contrato, revisará la documentación existente y validará dichos estudios, adaptándola al estado actual del trazado y a la normativa vigente.

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

Concretamente, se dispone de dos informes geotécnicos realizados con anterioridad. El primero, redactado en setiembre de 2005, que se centra principalmente en valorar minuciosamente el estado de los túneles y en las medidas de consolidación precisas. Mientras que el segundo, redactado en febrero de 2007, analiza las medidas de estabilización precisas en los deslizamientos y los apoyos de los estribos de las estructuras (pontones y puentes), realizando una campaña de calicatas en zonas que así lo requerían.

La empresa redactora valorará la necesidad de complementar la información disponible con una campaña geotécnica adicional y, en su caso, con inspecciones específicas de elementos singulares la información disponible hasta actualizarla al estado real. Por ello, en caso necesario, se diseñará y realizará una campaña de prospecciones de campo específica para este trabajo.

En todo caso, la empresa redactora deberá recoger en un anejo específico la información relevante obtenida de los estudios previos y, en su caso, complementada con los ajustes y particularidades consecuencia de los resultados de la campaña específica de prospecciones que se requieran.

El estudio geológico-geotécnico específico comprenderá las siguientes fases:

1. Recopilación y análisis de la información geológica-geotécnica de los estudios previos- Proyecto de construcción del tramo de vía ciclista Eskoriatza-muga con Araba (realizado en 2007)-, ajuste al trazado definitivo y actualización al estado actual.
2. En caso necesario:
    a. Establecimiento de la campaña geotécnica a realizar.
    b. Realización de las prospecciones de campo.
    c. Ensayos de laboratorio.
3. Informe final. Conclusiones y recomendaciones.

En caso necesario, la consultora preparará un proyecto de reconocimientos geológicos mecánicos que, partiendo de los datos existentes, defina detalladamente los diferentes sondeos, calicatas, prospecciones, toma de muestras, ensayos, etc. necesarios para la correcta definición de las características geotécnicas de los terrenos objeto de estudio, que será presentado a la Dirección del Contrato para su aprobación. En dicho proyecto se incluirán planos detallados con la situación exacta de todos los reconocimientos y de los accesos previstos, así como un plano parcelario de las ocupaciones temporales necesarias por si se precisara tramitar su disponibilidad.

La prospección necesaria así definida en el Proyecto de reconocimiento se efectuará bajo la dirección del técnico encargado del estudio geológico y mediante la presencia permanente y continua de los especialistas componentes del equipo, para garantizar la fiabilidad del informe.

Se levantará topográficamente la situación exacta de todos los reconocimientos realizados y la cota de la boca de los sondeos.

En base a la información geológica disponible, las observaciones y la investigación geotécnica de detalle en campo, la empresa consultora redactará un informe final con el siguiente contenido:

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

Explanada.

Basándose en los antecedentes - el proyecto constructivo de 2007 y el estudio de situación actual de 2025-, la explanada del trazado ya está considerablemente definida. El adjudicatario, bajo la supervisión de la Dirección del Contrato, validará dicha definición y la adaptará al estado actual del trazado, así como a la normativa vigente.

Desmontes y terraplenes.

El trazado discurre mayoritariamente por la antigua vía ferroviaria Vasco-Navarra y, en algunos tramos, por caminos vecinales. Esto evitará la necesidad de grandes movimientos de tierras, desmontes o terraplenes.

Asimismo, mediante el proyecto de 2007 y el estudio de 2025, la mayoría de las inestabilidades existentes en los taludes de desmonte o deslizamientos en terraplenes están detectados, incluso están determinadas las medidas correctoras necesarias. No obstante, el adjudicatario validará la documentación preliminar y la adaptará al estado actual del trazado, identificando la aparición de nuevos deslizamientos o hundimientos en terraplenes, nuevos deslizamientos y la posible progresión de los ya identificados en 2007. Se analizará la estabilidad de los mismos y se dimensionarán las medidas correctoras a adoptar en cada uno de ellos.

En caso de tener que ejecutar nuevos desmontes, se estudiará para cada uno de los ellos la estabilidad del mismo con indicación expresa de los taludes mínimos a adoptar, en función de las características geotécnicas de los materiales a excavar, ajustándose a la normativa vigente.

En caso de tener que ejecutar nuevos terraplenes, se fijarán, a la vista de las características geotécnicas de los terrenos atravesados por la traza y del material que se obtendrá de los desmontes, sus características y la forma de su excavación, se estudiarán las características de los terraplenes y pedraplenes, en su caso, la forma de ejecutarlos y el tamaño de la fragmentación de la roca.

Se analizarán aquellos rellenos en los que la naturaleza del cimiento y/o la pendiente transversal del terreno recomiende la adopción de medidas especiales, con indicación razonada de aquellas que se adopten.

Túneles.

Se cuenta con un estudio y análisis minucioso del estado estructural de los túneles, así como las medidas correctoras a adoptar para el refuerzo de los mismos. El adjudicatario, bajo la supervisión de la Dirección del Contrato, validará la propuesta de sostenimiento e impermeabilización prevista en el proyecto constructivo de 2007 y, en su caso, se realizarán los ajustes oportunos para su adaptación al estado actual y normativa vigente.

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

7.4. Drenaje e Hidrología

Tomando como referencia los trabajos previos – el proyecto constructivo de 2007 y el estudio de situación actual de 2025-, el drenaje de la futura vía ciclista ya está considerablemente definido. El adjudicatario, bajo la supervisión de la Dirección del Contrato, revisará la documentación existente y validará dicha definición, ajustándose al estado actual del trazado y la normativa vigente.

Asimismo, se optimizará el drenaje de las zonas en trinchera proyectado originalmente, sustituyendo las cunetas de tierra por cunetas revestidas y ejecutando drenaje subterráneo adicional en las zonas que lo requieran.

En general, se estudiará el drenaje superficial (longitudinal y transversal) y subterráneo de todo lo proyectado, siguiendo la normativa de la Instrucción de Carreteras del Ministerio de Fomento y las normas habituales de la Diputación Foral de Gipuzkoa en cuanto a tamaño y tipo de obras de drenaje.

Se procurará diseñar una red o conjunto de redes que permitan evacuar la escorrentía superficial de la plataforma de la vía y de los márgenes que viertan hacia ella, mediante un sistema de cunetas con desagüe en régimen libre.

La sección tipo, así como los restantes detalles de los elementos que integren el sistema de drenaje longitudinal, se definirán con toda exactitud en los planos del Proyecto.

Asimismo, puede ser necesario diseñar un drenaje profundo en los casos que no sea suficiente el drenaje longitudinal, y el transversal no esté a la cota conveniente. Para ello se seguirán las recomendaciones de la Instrucción 5.1-I.C. Drenaje.

Una vez validada la información disponible y adaptada la red completa de drenaje longitudinal al estado actual de la traza, se elaborará un cuadro-resumen de obras de drenaje longitudinal, en el que se indicará la ubicación de cada obra (OD), sus dimensiones geométricas (sección transversal, longitud, etc.) y la función que realiza dentro del conjunto de la red (drenaje longitudinal, cuneta revestida, dren subterráneo, obra transversal para drenaje longitudinal, etc.).

Los planos del Proyecto deberán incluir los datos precisos para definir con toda exactitud la ubicación, orientación, dimensiones y pendiente hidráulica de todos y cada uno de los elementos de la red de drenaje proyectados.

Con este objeto, deberán incluirse siempre los siguientes datos:

- Coordenadas de situación de pozos areneros y embocaduras de obras de fábrica.
- Cotas de la solera en las embocaduras de las obras de fábrica.

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

- Definición geométrica de la rasante del vértice inferior de las cunetas de drenaje (pendientes, cotas y coordenadas de los puntos singulares, etc.)

- Idem. de la solera de los conductos subterráneos de drenaje.

- Definición concreta de las dimensiones geométricas, espesores de solera, recubrimientos y especificaciones relativas a la calidad que deben cumplir los materiales a emplear en la construcción de las distintas obras de fábrica.

7.5. Estructuras, muros y Obras de Fábrica

Mediante los trabajos previos – el proyecto constructivo de 2007 y el estudio de situación actual de 2025-, y lo expuesto en este documento, quedan definidas las estructuras, muros y obras de fábricas existentes o de nueva construcción requeridas, así como, las actuaciones a realizar en las mismas para garantizar su estabilidad.

Además de los muros de contención estipulados en el proyecto original de 2007, se dispone de:

- Un túnel (túnel nº1), cuatro pontones (pontón nº3, pontón nº4, pontón nº7 y pontón nº8) y dos puentes (puente nº5 y puente nº6), ubicados en la separata 1 (entre Kuatruena y Mazmela).
- Cuatro túneles (túnel nº3, túnel nº4, túnel nº5 y túnel nº6), ubicados en la separata 2 (entre Mazpmela y Zarimutz).

7.5.1. Estructuras y Obras de Fábrica

Basándose en la documentación disponible -el proyecto constructivo de 2007 y el estudio de situación actual de 2025- y lo recogido en este pliego, el adjudicatario, bajo la supervisión de la Dirección del Contrato, estudiará alternativas a los pontones y al puente propuesto en el proyecto original de 2007. Dichas estructuras, preservando el valor patrimonial de la vía ferroviaria Vasco-Navarra, garantizarán menores costes de mantenimiento y soportarán el paso de vehículos pesados de servicio. Excepcionalmente, si existen rutas alternativas para vehículos pesados en las inmediaciones, se evaluará adecuar dichas vías y optar por estructuras de uso exclusivamente peatonal.

El proyecto analizará y definirá con todo detalle las estructuras y obras de fábrica necesarias, de acuerdo a la normativa vigente. Para cada estructura se hará un estudio de las posibles tipologías aplicables y una vez elegida una se describirá la estructura, indicando:

- Tipología, nº de vanos, longitud y esviaje.
- Dimensiones y composición del tablero.
- Tipología y dimensiones de los estribos.
- Tipología y dimensiones de la cimentación.
- Aparatos de apoyo y tipo de juntas de tablero, en su caso.

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

- Descripción del proceso constructivo indicando las necesidades de espacio para cada estructura con el fin de delimitar la ocupación temporal.

Al principio de los cálculos se describirán las acciones consideradas, con especial referencia a los efectos sísmicos y coeficientes adoptados.

Se indicará el método de cálculo empleado para cada uno de los elementos estructurales, así como las simplificaciones hechas para adaptarlo al modelo elegido y simular su comportamiento bajo las distintas acciones consideradas.

Se incluirá un cuadro con las hipótesis consideradas y sus combinaciones ponderadas, y un resumen por elemento, en el que figuren las secciones críticas de armado y la combinación más desfavorable con la que se ha hecho, así como el tipo de esfuerzo para el que se arma.

Para el dimensionamiento y comprobación de los distintos elementos estructurales se tendrán en cuenta las prescripciones del "Código Estructural (Real Decreto 470/2021)", así como las instrucciones vigentes de estructuras de acero.

En el caso de pruebas de carga, en su cálculo se definirán:

- Fases de la prueba y esfuerzos en cada una.
- Trenes de carga: tipo de camión y su posición.
- Secciones y puntos a medir flechas.
- Valores previstos.

7.5.2. Túneles

Se cuenta con un estudio y análisis minucioso del estado estructural de los túneles, así como las medidas correctoras a adoptar para el refuerzo de los mismos. El adjudicatario, bajo la supervisión de la Dirección del Contrato, validará la propuesta de sostenimiento e impermeabilización prevista en el proyecto constructivo de 2007 y, en su caso, se realizarán los ajustes oportunos para su adaptación al estado actual y normativa vigente.

7.6. Firmes

Tomando como referencia los trabajos previos – el proyecto constructivo de 2007 y el estudio de situación actual de 2025-, el firme de la futura vía ciclista ha quedado considerablemente definido.

No obstante, esta definición deberá ajustarse al estado actual del trazado y la normativa vigente. Por ello, en cumplimiento con la Ley 10/2021 de Administración Ambiental de Euskadi, el diseño del firme de la vía ciclista garantizará el uso de, al menos, un 40% de materiales reciclados, subproductos o materias primas secundarias. El adjudicatario, bajo la supervisión de la Dirección del Contrato, validará y ajustará la solución definitiva para asegurar el cumplimiento de este porcentaje y su adecuación al estado real del trazado.

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

En general, las opciones técnico-económicas propuestas se extraerán de aquellas que ofrece las Recomendaciones para el Diseño de Firmes de Vías Ciclistas del País Vasco para los viales ciclistas y la Norma para el dimensionamiento de firmes de la red de carreteras del País Vasco y de las que fuera de dicha Normativa permitan considerar la experiencia, investigación y disponibilidad de materiales aplicables. Para ello se deberán tener en cuenta el tipo de vía y las fuentes de materiales a utilizar, así como su posible explotación y obtención.

Si bien en zonas singulares (túneles, puentes o viales existentes) se empleará mezcla bituminosa u hormigón, se priorizarán materiales que aseguren la integración paisajística, buscando un acabado rústico y natural.

7.7. Movimiento de tierras

El trazado discurre mayoritariamente por la antigua vía ferroviaria Vasco-Navarra y, en algunos tramos, por caminos vecinales. Esto evitará la necesidad de grandes movimientos de tierras, desmontes o terraplenes.

No obstante, en general, se busca como objetivo que el movimiento de tierras esté equilibrado, de forma que las necesidades de sacar material excedentario se minimicen.

7.8. Soluciones propuestas al tráfico durante la ejecución de las obras

No se prevé importantes afecciones al tráfico, ya que, el trazado discurre mayoritariamente por fincas rurales. No obstante, cuando la ejecución de las obras afecte, en todo o en parte, a algún camino que deba mantenerse en servicio, se adoptarán las medidas necesarias para que la interferencia entre las obras y el paso de los vehículos sea mínima durante las distintas fases del proyecto constructivo.

La definición de los desvíos y estrechamientos de calzada provisionales necesarios para la ejecución de las obras (ubicación, trazado, señalización, balizamiento), deberá figurar en los documentos contractuales del Proyecto (Planos, P.P.T.P. y Presupuestos).

7.9. Señalización, balizamiento y defensa

Señalización horizontal.

En caso de afectar la señalización horizontal de alguna carretera, se repondrán ajustándose a lo definido en la vigente Instrucción 8.2.-I.C.: “Marcas viales”.

El firme de la vía ciclista, en su mayoría, será de firme flexible con acabado en material granular, por lo que carecerá de señalización horizontal. Sin embargo, en zonas donde así lo requiera, las marcas viales se ajustarán a las “Recomendaciones para la señalización de vías ciclistas interurbanas en Gipuzkoa”.

En los planos de Proyecto se incluirán las plantas generales de señalización y los detalles, así como las dimensiones de cada una de las marcas viales utilizadas: longitudinales, transversales, flechas, isletas, etc.

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

Las características de todos los materiales a emplear y de la ejecución de los distintos tipos de marcas viales, serán objeto de definición en el apartado correspondiente del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.

Señalización vertical.

Para el diseño y emplazamiento de las señales verticales de circulación de la carretera se tendrá en cuenta la actual Norma 8.1.-I.C. así como el Código de la Circulación, mientras que las utilizadas en vía ciclista, se ajustarán a las "Recomendaciones para la señalización de vías ciclistas interurbanas en Gipuzkoa".

Para el diseño de los textos de las señales en bilingüe se tendrán en cuenta la Normativa específica del Gobierno Vasco y los nombres toponímicos oficiales.

En los planos de planta correspondientes se dibujarán las correspondientes señales, indicando el punto donde deben instalarse, y para las señales de código, la numeración correspondiente.

Las características de los materiales a emplear se especificarán en los apartados correspondientes del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.

Se incluirán el pertinente diseño y cálculos de soportes especiales de señalización, en caso de ser necesarios.

En los planos de detalles se indicarán las dimensiones y el texto de las señales informativas.

Balizamiento.

Además de la señalización horizontal y vertical se diseñarán los correspondientes elementos de balizamiento, y en particular:

- Se colocarán hitos kilométricos con la numeración que el Departamento de Infraestructuras Viarias y Estrategia Territorial les asigne.
- Se instalarán captafaros reflectantes sobre la barrera de seguridad
- Se instalarán hitos de arista de acuerdo con las recomendaciones publicadas al respecto por la D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Barrera de seguridad.

Para la determinación de los tramos en los que deba instalarse barrera de seguridad, se seguirán las Recomendaciones que, al respecto, establece el Ministerio de Fomento y la O.C. sobre "Sistemas de Contención de Vehículos", así como la normativa europea sobre el marcado CE de los sistemas de contención.

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

7.10. Seguridad vial

Se incluirá en un Anejo un estudio de Seguridad Vial en el que se analizará y justificará la idoneidad de la solución adoptada desde el punto de vista de la seguridad vial, describiendo las medidas adoptadas para disminuir los riesgos de los usuarios de la propia vía ciclista y de las posibles carreteras afectadas.

Con carácter general analizará los siguientes aspectos de la obra a proyectar:

- Trazado: velocidad específica, velocidades máximas, homogeneidad, sección transversal, peraltes, inclinaciones, etc.
- Distancias de visibilidad de parada y de adelantamiento, perdidas de trazado.
- Transiciones en aumentos y disminuciones del número de carriles.
- Ordenación de accesos, características, distancia entre ellos, visibilidades
- Señalizaciones vertical y horizontal
- Balizamiento diurno y nocturno
- Sistema de contención
- Otras medidas o dispositivos de seguridad vial
- Pavimento y drenaje: tipo y adecuación a condiciones climáticas.

7.11. Iluminación

Aunque el proyecto original de 2007 cuenta con la conformidad de Iberdrola para el punto de conexión y el diseño de las canalizaciones hasta la vía ciclista, se procederá a revisar y actualizar dicha documentación, ratificando la vigencia de los permisos con la compañía suministradora.

Dado que el proyecto original no define la instalación eléctrica ni de alumbrado en el interior de los túneles, la nueva solución proyectada incluirá:

- **Actualización de canalizaciones:** Definición de los trazados desde el punto de conexión de Iberdrola hasta la plataforma (según los criterios vigentes de la compañía suministradora).
- **Alumbrado interior:** Instalación de luminarias estancas LED y detectores de movimiento en las bocas de los túneles.
- **Instalaciones auxiliares:** Cuadros generales de baja tensión, líneas de alimentación y cuadros de protección y maniobra.

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

Toda esta información, bajo la supervisión de la Dirección del Contrato, se integrará y ajustará en el nuevo proyecto constructivo.

7.12. Ocupación de Terrenos

El proyecto deberá incluir planos de las ocupaciones necesarias con identificación de las fincas afectadas, con especial atención a la incidencia en las fincas rurales con actividad ganadera que puedan ser atravesadas por el trazado.

Plano parcelario

En el proyecto constructivo «Proyecto de construcción del tramo de vía ciclista Eskoriatza-muga con Araba» del año 2007, se menciona que la totalidad de los terrenos son propiedad de los Ayuntamientos afectados por la traza, Ayuntamiento de Eskoriatza (Gipuzkoa), Ayuntamiento Leintz-Gatzaga (Gipuzkoa) y Ayuntamiento de Aramaio (Araba), no obstante, esta información se deberá corroborar y comprobar la titularidad de todos los terrenos afectados por el trazado definitivo, en el tramo objeto del proyecto.

Se delimitarán con toda precisión los bienes y derechos afectados por la ejecución de todas las obras comprendidas en el proyecto, incluyendo las zonas anexas necesarias para el buen funcionamiento, conservación y explotación de la vía ciclista. Se preverá la expropiación necesaria para la ubicación de los servicios afectados, las ocupaciones temporales para desvíos provisionales, accesos a la obra e instalaciones, así como las ocupaciones, temporales o definitivas, y servidumbres originadas por el tendido las líneas de acometida y alimentación de las instalaciones eléctricas.

Se elaborará el plano parcelario con los límites de propiedad de la vía ciclista incluyendo la titularidad pública de los taludes excavados para la misma. Se investigará en los Ayuntamientos respectivos la titularidad pública o privada de los caminos afectados. Se ajustarán los límites de propiedad de los caminos y cauces públicos a su situación exacta en el taquimétrico. Se completarán, en todas las zonas del topográfico actualizado del estado actual de la vía ciclista, las parcelas individualizadas por separación de lindes, tapias y cultivos en la zona ocupada por las obras, y en las situadas a menos de 2,5 m de la línea de expropiación.

En dichos planos parcelarios se dibujarán los límites de expropiación, ocupación temporal o servidumbres, la numeración de las diferentes parcelas o subparcelas resultantes y el eje de la vía ciclista con sus PKs como únicos elementos de definición de las obras a realizar. Para la definición de las titularidades de las parcelas no se podrá utilizar únicamente el plano del catastro, sino que se deberá actualizar el plano obligatoriamente con datos de propietarios y arrendatarios tomados en el lugar.

Se reflejarán con claridad en dicho parcelario la separación entre términos municipales, con rotulaciones de su identidad y, dentro de cada uno, se numerarán las parcelas afectadas de la traza en orden correlativo; además de que, cada una de éstas y las que se sitúen dentro de la banda de 2,50 m de la línea de expropiación

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

presenten su referencia completa o simplemente el número de parcela catastral, haciéndose figurar el número del polígono de forma conjunta.

El borde de expropiación se definirá por su contorno poligonal, asignando las coordenadas del sistema utilizado en el Proyecto a los vértices de ésta. En el correspondiente anejo del Proyecto se incluirá el listado de coordenadas de dicha poligonal.

Se tendrán en cuenta la expropiación de la franja de dominio público correspondiente a esta vía ciclista, que será de un metro, a partir de las aristas exteriores de explanación a ambos lados de la misma.

En la primera hoja figurará la Leyenda General y en las sucesivas, según proceda, una reproducción parcial de la Leyenda General y/o una Leyenda Complementaria.

Relación de Bienes y Derechos afectados.

Se incluirán unos cuadros-resumen de todos los datos obligatoriamente actualizados sobre el terreno mediante investigación de campo (nunca solo en el Catastro), desglosados por términos municipales, en los que se identificarán:

- Nº de parcela de Proyecto: Se numerarán en orden correlativo del 1 al nº final que resulte, adjudicando el mismo número al propietario y a los posibles arrendatarios, distinguiéndolos por su condición.

- Condición: Se indicará si es propietario, arrendatario, precarista, etc. o cualquier derecho o condición que ostente sobre el bien afectado.

- Nombre y apellidos: Se indicará el nombre y dos apellidos del propietario actual, herederos, diversos propietarios o arrendatarios.

- Domicilio: Se indicará el domicilio habitual del afectado/s. Si resultaran herederos o diversos propietarios, se plasmará el domicilio habitual de contacto de uno de ellos.

- Superficies afectadas: Se indicará en m² haciendo referencia si es expropiación, servidumbre u ocupación temporal.

- Aprovechamiento: Se indicará el aprovechamiento actual del terreno, monte pinar, pradera, labradía, huerta, etc.

- Bienes afectados: Se indicarán los bienes existentes en dicha parcela afectados por las obras explicando expresamente la cuantía de las afecciones producidas a edificaciones, pozos, cerramientos, estaciones de servicio, etc.

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

- Afección eléctrica, telefónica o de otros servicios: Se indicará en m², haciendo referencia si es expropiación, servidumbre u ocupación temporal.

- Datos catastrales: Se indicará la naturaleza catastral del bien afectado, asignándole su naturaleza rústica o urbana, así como el nº de polígono y de parcela.

Además, se señalarán la denominación del paraje y cualquier otro dato que pudiera resultar de interés.

Cualquier otro bien o derecho afectado por el Proyecto deberá indicarse y describirse.

Será por cuenta del consultor todos los gastos inherentes a publicaciones y comunicaciones con los afectados.

7.13. Servicios afectados

Basándose en los trabajos previos – el proyecto constructivo de 2007 y el estudio de situación actual de 2025- y lo citado en este pliego, el adjudicatario validará y adaptará la documentación facilitada al trazado definitivo, al estado actual de la vía y a la normativa vigente, bajo la supervisión de la Dirección del Contrato.

Se revisarán con detalle todos los servicios o instalaciones existentes o previstas en la zona que queden afectadas por las obras, previéndose las reposiciones necesarias, siempre de acuerdo con los correspondientes organismos o empresas titulares.

La ubicación de todos y cada uno de los posibles servicios afectados se reflejará con claridad en los planos correspondientes.

La restitución de estos servicios afectados se proyectará y se incluirá en el presupuesto de ejecución material del proyecto.

Diseño de reposiciones.

Una vez localizados e identificados, se realizará, en los casos en que la reposición lo requiera, un levantamiento topográfico local en el entorno del punto de intercepción, determinando con exactitud las coordenadas y cotas de los diferentes elementos del trazado afectado (postes de apoyo, tendidos aéreos, etc.).

Toda la información anterior se reflejará sobre planos de planta y alzado a escala adecuada, los cuales serán remitidos a la Entidad o Empresa propietaria o concesionaria del servicio en cuestión, recabando información relativa a los condicionantes existentes y características técnicas que deben cumplir las obras de reposición.

El proyecto de reposición de cada uno de los servicios afectados correrá a cargo del Consultor, el cual podrá elaborarlo por sí mismo, o bien por intervención de otros técnicos especialistas, o bien asesorado por la propia Entidad afectada. De ser necesaria la intervención de empresas homologadas por la Entidad afectada

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

el consultor contactará con ella y supervisará la realización del proyecto de reposición. El coste y abono del proyecto de reposición correrá a cargo del consultor adjudicatario de este contrato.

En cualquier caso, la solución adoptada deberá contar con la aprobación expresa de la Entidad o Empresa titular del servicio en cuestión y con la conformidad del Ingeniero Director del Proyecto.

Los planos integrantes de los distintos proyectos de reposición de servicios pasarán a formar parte de los planos del Proyecto.

El Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares del Proyecto incluirá la definición exacta de todas y cada una de las unidades de obra necesarias para la ejecución material de las restituciones proyectadas, las especificaciones de calidad que deben de cumplir los materiales empleados, así como la forma de medición y abono, haciendo referencia expresa a los precios del Cuadro de Precios Nº 1 que sean de aplicación en cada caso.

El Cuadro de Precios Nº 1 deberá incluir los precios unitarios de ejecución material correspondientes a todas y cada una de las unidades de obra incluidas en los proyectos de reposición de servicios y el Cuadro de Precios Nº 2 reflejará su descomposición reglamentaria correspondiente.

Los distintos presupuestos de reposición de los diferentes servicios afectados se incorporarán como presupuestos parciales dentro del Capítulo General de Reposición de Servicios, cuyo importe total se incorporará al resto de los capítulos del Presupuesto de Ejecución Material del Proyecto, salvo en el caso de que la reposición del servicio sea llevada a cabo por su entidad titular.

7.14. Plan de obra

Aunque el plan de obra de 2007 sirve como referencia, deberá adecuarse a las características y definiciones del nuevo proyecto.

Este plan de obras se elaborará en cumplimiento de lo establecido en la vigente Ley de Contratos del Sector Público y en el Reglamento General de la Ley de Contratos, haciendo constar el carácter meramente indicativo que tendrá esta programación.

Se adjuntará un diagrama de barras representativo de las obras, con indicación del plazo total estimado para la terminación de las mismas.

El diagrama se confeccionará teniendo en cuenta las actividades correspondientes a las unidades de obra más importantes, e incluirán los importes estimados de la valoración de los trabajos a realizar en cada mes, según la programación prevista.

Se analizará el plan de obras ejecutándolo por separatas, según las dos separatas definidas en el proyecto - Separata 1 (tramo comprendido entre Kuatruena y Mazmela) y Separata 2 (tramo comprendido entre Mazmela y Zarimutz).

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

7.15. Estudio de impacto ambiental

El proyecto estará sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada al estar incluido por la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, en los supuestos del Anexo II.E (Proyectos sometidos a la evaluación ambiental simplificada) Grupo E9 (Otros proyectos), 9.n): "Nuevas vías ciclistas-peatonales en una longitud continua o discontinua igual o superior a 2 km que discurran por áreas no urbanizadas". En consecuencia, junto al proyecto se elaborará un Estudio Ambiental con los contenidos establecidos en la citada Ley 10/2021. El Estudio se deberá referir al ámbito de la obra tomado ampliamente hasta donde sea aconsejable como consecuencia de los propios impactos producidos.

Se diseñará el tratamiento de revegetación de todas las zonas afectadas por las obras mediante extendidos de tierra vegetal, hidrosiembras y plantaciones.

7.16. Estudio de Seguridad y Salud

El proyecto original de 2007 cuenta con el Estudio de Seguridad y Salud, es por ello que, el adjudicatario procederá a validar y actualizar dicha documentación, garantizando su adecuación al nuevo proyecto y el cumplimiento de la normativa vigente.

Dada la envergadura de las obras en base al presupuesto estimado y al tipo de obra a realizar, es legalmente obligada la inclusión en el proyecto de un Estudio de Seguridad y Salud en el Trabajo, según lo establecido en el Real Decreto 1627/1997 de 24 de octubre. La elaboración del Estudio de Seguridad y Salud tomará como referencia la documentación existente y se ajustará estrictamente a las "Recomendaciones para la redacción de Estudios de Seguridad y Salud en obras de carretera" del Ministerio de Fomento.

El estudio constará como mínimo de los documentos señalados en el citado Real Decreto y el importe del presupuesto que resulte se recogerá en el Presupuesto General de la Obra como un capítulo más.

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

7.17. Estudio de Gestión de Residuos

Se redactará el preceptivo Estudio de Gestión de Residuos de construcción y demolición, conforme a la normativa vigente, especialmente en lo que corresponde al Decreto 112/2012, de 26 de junio, del Gobierno Vasco, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

En cumplimiento con la Ley 10/2021 de Administración Ambiental de Euskadi, el nuevo proyecto garantizará el uso de, al menos, un 40% de materiales reciclados, subproductos o materias primas secundarias.

7.18. Justificación de precios

<u>Mano de obra</u>

Teniendo en cuenta las pagas extraordinarias y las de participación en beneficios, etc. que percibe cada trabajador, de acuerdo con lo que disponga el Convenio colectivo del sector de construcción y obras públicas de Gipuzkoa, y siguiendo las directrices marcadas en las disposiciones oficiales vigentes, se calcularán los jornales por trabajador, según las distintas categorías, que se resumirán en un cuadro de formato y tamaño legible.

Materiales a pie de obra

Se obtendrán los precios medios actuales en el Territorio, correspondientes a los siguientes materiales de construcción:

- Áridos y derivados.
- Conglomerantes.
- Prefabricado de hormigón y cerámicos.
- Productos siderúrgicos.
- Maderas.
- Elementos de señalización, balizamiento y defensas.
- Materiales especiales.

Equipos de Construcción.

Para el cálculo del coste horario de las distintas máquinas que componen los equipos de construcción a emplear en las obras, se seguirá el "Método de Cálculo para la obtención del coste de maquinaria en obras de carreteras", publicado por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Siguiendo el método indicado se confeccionará un cuadro-resumen de costes horarios para los diferentes tipos de maquinaria a emplear en la ejecución de las obras.

Justificación del precio

Para el cálculo de los precios de las distintas unidades de obra se determinarán en primer lugar sus costes directos e indirectos, obteniéndose después los precios unitarios, mediante la aplicación de la fórmula siguiente:

Pe = (1 + K/100) Cd, en la que:

Pe = Precio de ejecución material de la unidad correspondiente en euros.

K = Porcentaje que corresponde a los "Costes indirectos".

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

Cd = "Coste directo" de la unidad, en euros.

Costes directos.

Se considerarán "Costes directos":

* La mano de obra, con sus pluses, cargos y seguros sociales, que intervengan directamente en la ejecución de la unidad de obra.

* Los materiales, a los precios resultantes a pie de obra, que queden integrados en la unidad o que sean necesarios para su ejecución

* Los gastos de amortización y conservación de la maquinaria, así como los gastos del personal, combustible, energía, etc. que tengan lugar por el accionamiento o funcionamiento de la misma.

Costes indirectos.

Se considerarán "Costes indirectos" todos aquellos gastos que no sean imputables directamente a unidades concretas, sino al conjunto de la obra, tales como: instalaciones de oficinas a pie de obra, almacenes, talleres, pabellones para obreros, etc., así como los devengados por el personal técnico y administrativo, adscrito exclusivamente a la obra y que no intervenga directamente en la ejecución de unidades concretas, tales como ingeniero, ayudante, encargados, pagadores, vigilantes, etc., y los equipos de protección individual exigibles para la correcta ejecución de las unidades de obra.

7.19. Presupuesto para conocimiento de la administración

Se elaborará un cuadro-resumen de Presupuestos, que incluirá los siguientes conceptos.

* Presupuesto de Ejecución Material:
* Presupuesto de Ejecución por contrata.
* Presupuesto estimativo para expropiaciones, indemnizaciones y servicios afectados.

7.20. Clasificación del contratista

En cumplimiento de lo previsto en la Ley de Contratos del Sector Público y en el Reglamento General de la Ley de Contratos vigente, se propondrá la clasificación del Contratista y la categoría del Contrato correspondientes a las características de las obras proyectadas.

8. DIRECCIÓN DE LOS TRABAJOS

La Dirección de los trabajos estará formada por personal técnico del Departamento de Infraestructuras Viarias. Establecerá los criterios y líneas de actuación de la empresa consultora, quien desarrollará los

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

trabajos de acuerdo a lo establecido en este Pliego y en el resto de documentos que integran el contrato asumiendo la plena responsabilidad técnica y legal.

8.1. Equipos y colaboradores

El autor del Proyecto será una persona con certificación académica de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos o Ingeniería Civil con título de Master o sus titulaciones equivalentes del Marco Español de Cualificaciones para la Educación Superior, certificadas por la autoridad universitaria correspondiente, con 5 años de experiencia específica probada en la redacción de proyectos de infraestructuras viarias.

Se deberá explicitar en las ofertas la relación de personal encargado de cada uno de los trabajos que integran el Estudio y en caso de proponer el concurso de colaboradores, se deberá aportar su declaración de compromiso de colaboración. La empresa consultora que resulte adjudicatario no podrá prescindir de los colaboradores propuestos en su oferta ni sustituirlos por otros sin la aprobación de la Dirección técnica de los trabajos.

9. DOCUMENTOS INTEGRANTES DEL PROYECTO

El proyecto objeto de este contrato se desglosa en las siguientes dos separatas:

- SEPARATA 1: Tramo comprendido entre Kuatruena y Mazmela, entre el p.k. 47,835 y p.k. 50,900 (p.k. 1,375 y p.k. 4,430 del proyecto constructivo de 2007)

- SEPARATA 2: Tramo comprendido entre Mazmela y Zarimutz, entre el p.k. 50,900 y p.k. 53,980 (p.k. 4,430 y p.k. 7,520 del proyecto constructivo de 2007)

Cada separata consistirá en un proyecto completo, independientemente de que la documentación sea compartida entre ambos.

El proyecto objeto de este contrato contendrá la documentación que, a título informativo, se relaciona en esta cláusula.

No obstante, la Dirección del Contrato podrá modificar esta relación, que inicialmente constará de los siguientes documentos.

9.1 Documento nº 1. Memoria y anejos

En la Memoria se justificará globalmente la solución proyectada y se describirá cómo será su explotación y sus elementos funcionales, obras singulares, estética y entorno medioambiental y territorial.

Contendrá, a título orientativo, los siguientes apartados:

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

- Objeto del Proyecto
- Antecedentes
- Alternativas analizadas.
- Descripción del proyecto
- Gestión de residuos.
- Servicios afectados.
- Ocupación de terrenos.
- Restauración ambiental.
- Estudio histórico-arquitectónico
- Plazo de ejecución.
- Clasificación de la contratista.
- Cumplimiento de lo indicado en Ley de Contratos y en su Reglamento en todo lo relacionado con la redacción de proyectos.
- Documentos que integran el proyecto.
- Conclusiones.

En los anejos a la memoria se incluirán todos los datos de tráfico, topográficos, hidrológicos, hidráulicos, geológicos, geotécnicos, territoriales, ambientales, y otros cálculos y estudios que se hubieran utilizado en la elaboración del proyecto.

Contendrá, a título orientativo, los siguientes anejos:

- Anejo nº 1.- Antecedentes.
- Anejo nº 2.- Topografía.
- Anejo nº 3.- Geología y Geotecnia.
- Anejo nº 4.- Trazado geométrico y replanteo.
- Anejo nº 5.- Tráfico y seguridad vial.
- Anejo nº 6.- Estudio de firmes.
- Anejo nº 7.- Drenaje e hidrología.
- Anejo nº 8.- Estructuras.
- Anejo nº 9.- Soluciones propuestas al tráfico durante la ejecución de las obras.
- Anejo nº 10.- Señalización, balizamiento y defensas.
- Anejo nº 11.- Iluminación
- Anejo nº 12.- Estudio simplificado de Impacto ambiental. Revegetaciones.
- Anejo nº 13.- Estudio histórico-arquitectónico
- Anejo nº 14.- Expropiaciones e indemnizaciones.
- Anejo nº 15.- Reposición de servicios.
- Anejo nº 16.- Plan de obras.
- Anejo nº 17.- Clasificación del Contratista.
- Anejo nº 18.- Justificación de precios.
- Anejo nº 19.- Estudio de Gestión de Residuos

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

9.2 Documento nº 2. Planos

La numeración será en principio la siguiente:

2.1. Plano de situación e índice.
2.2. Planta general.
2.3. Plantas y perfiles longitudinales.
2.4. Plantas de detalle y puntos singulares.
2.5. Secciones transversales tipo.
2.6. Perfiles transversales.
2.7. Drenaje
2.8. Estructuras.
2.9. Señalización, balizamiento y defensas.
2.10. Reposición de servicios
2.11. Soluciones al tráfico durante la ejecución de las obras.
2.12. Iluminación
2.13. Medidas correctoras de impacto ambiental
2.14. Expropiaciones.

9.3 Documento nº 3. Pliego de prescripciones técnicas particulares

El Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares del proyecto constituye un complemento y aclaración al Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes.

Se organizará en base a los siguientes capítulos:

- Descripción de las obras
- Materiales
- Unidades de Obra
- Medición y abono
- Disposiciones generales

Se redactará de forma que concrete solamente aquellos puntos no establecidos en el Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes (PG3) o que seleccione las alternativas ofrecidas por éste.

A tales efectos, la numeración de sus diferentes capítulos, artículos, apartados y subapartados se corresponderá con toda exactitud con la del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para Obras de Carreteras y Puentes (PG3), de tal forma que, si no se hace referencia a un determinado artículo, se entenderá que prevalecen las prescripciones de éste.

Por lo tanto, los artículos relativos a materiales y/o unidades de obra no incluidos dentro del PG3 deberán figuran expresamente con distinta numeración y se incluirán dentro del capítulo que les corresponda.

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

La descripción de las obras atenderá fundamentalmente a la forma en que éstas se deben construir, con expresión de la secuencia y enlace entre las distintas unidades y cualquier aspecto no cubierto por los planos.

9.4 Documento nº 4. Estudio de seguridad y salud

Para la redacción del Estudio de Seguridad y Salud se identificarán y evaluarán los riesgos laborales de la obra, definiendo medidas preventivas, técnicas y organizativas para evitarlos o minimizarlos.

En cumplimiento del Real Decreto 1627/1997, su estructura incluirá:

- Memoria descriptiva
- Pliegos de Condiciones Particulares
- Planos
- Mediciones y Presupuesto

El Estudio de Seguridad y Salud, redactado por técnico competente, incluirá el detalle y los análisis necesarios para facilitar la posterior elaboración del Plan de Seguridad y Salud por parte del contratista.

9.5 Documento nº 5. Presupuesto.

Para la redacción del Presupuesto del Proyecto se realizará un estudio de las obras que permita establecer los equipos de trabajo más apropiados para su ejecución, así como garantizar la correcta ejecución de las obras.

A título orientativo, se propone el siguiente desglose de capítulos tanto de mediciones como de presupuestos parciales.

- Trabajos preliminares.
- Explanaciones.
- Drenaje.
- Estructuras
- Firmes.
- Señalización y Balizamiento.
- Reposición de Servicios.
- Iluminación.
- Presupuesto de Medidas correctoras de Impacto Ambiental.
- Presupuesto del Estudio de Seguridad y Salud.
- Presupuesto del Estudio de Gestión de Residuos.

Que se completará con los siguientes presupuestos generales:

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

- De ejecución material.
- De ejecución por contrata.

10. PRESENTACION DEL DOCUMENTO

Se elaborarán dos proyectos independientes correspondientes a cada una de las separatas– Separata 1 (tramo comprendido entre Kuatruena y Mazmela) y Separata 2 (tramo comprendido entre Mazmela y Zarimutz), independientemente de que la documentación sea compartida.

Se debe tener en cuenta que según el artículo 16 (apartados 2 a 4) del Decreto Foral 21/2004 de 8 de marzo, el adjudicatario de la redacción del proyecto deberá presentar los documentos de Memoria y Planos, tanto en soporte papel como en soporte informático, en las dos lenguas oficiales de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

La entrega de los documentos y la conformidad de la Dirección del Contrato respecto a ellos serán requisitos imprescindibles para la formalización del Acta de recepción y la expedición de la certificación de pago.

10.1. Documentación en papel

El proyecto deberá ir firmado por facultativo competente. Se deberá entregar dos ejemplares de cada proyecto. El formato lo determinará la Dirección del contrato en vista de su contenido y volumen.

10.2. En soporte informático

De cada proyecto, se realizarán dos versiones en soporte informático, una para trabajo y otra para archivo y consulta. De cada una de estas versiones se entregarán cinco ejemplares.

La versión para trabajo estará constituida por los archivos en el formato manipulable (dwg para los dibujos, doc de Microsoft Word para los textos) de las aplicaciones en las que se han desarrollado, de forma que se puedan hacer modificaciones si fuera necesario.

La versión para archivo y consulta estará constituida por archivos en formato PDF (Portable Document Format) de Adobe Acrobat, estructurados en directorios para facilitar su carga en el Gestor Documental implantado en el Departamento.

Se estructuran de la siguiente forma:

- En un subdirectorio titulado MEMORIA Y ANEJOS se incluirá un archivo con la memoria del y tantos subdirectorios como Anejos contenga el proyecto, denominados con el título completo del Anejo correspondiente. En cada subdirectorio de Anejo se incluirán todos los archivos que lo formen. El nombre de cada uno de estos archivos será el nombre completo del plano o lámina.

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

- En un subdirectorio titulado PLANOS se incluirán todos los planos del Documento Nº 2. El nombre de cada archivo será el título completo del plano, precedido por su número en el proyecto. Si fuera necesario, los planos se estructurarían en subdirectorios por grupos de planos. Los planos auxiliares o para referencias externas se incluirán en un nuevo subdirectorio emergente de este subdirectorio planos. Además, se incluirá el índice de planos.
- En un subdirectorio titulado PLIEGO se incluirá un archivo con el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, en el formato nativo del programa con el que se ha generado (DOCX).
- En un subdirectorio titulado SEGURIDAD Y SALUD se incluirán los archivos correspondientes al Estudio de Seguridad y Salud del proyecto, en el formato nativo del programa con el que se ha generado (DOCX, PRESTO, etc.).
- En un subdirectorio titulado PRESUPUESTO se incluirán los archivos correspondientes al presupuesto del proyecto, realizados en un programa informático especifico (PRESTO, etc.) En este subdirectorio se incluirán además archivos en formato TXT o DOC de los listados de las mediciones, cuadros de precios y presupuesto, y un archivo que contenga el presupuesto en formato XLS de Microsoft Excel.
- En un subdirectorio titulado VARIOS se incluirá toda aquella información de interés que haya servido para desarrollar el proyecto, en el formato nativo del programa con el que se ha generado (DOCX, DWG, XLS, etc), si es posible, o, si no lo es, en formato PDF. El director del trabajo podrá, si es necesario, definir qué documentos se deben incluir en este apartado. Tendrán especial interés las soluciones analizadas y desechadas, que por lo tanto no se incluyen en el proyecto, los estudios de planeamiento urbanístico utilizados, la documentación sobre contactos mantenidos con otras administraciones o entidades públicas o privadas para la redacción del proyecto, etc.

A efectos de la carga en el Gestor Documental es muy importante respetar los nombres de las carpetas, con una sintaxis idéntica a la indicada:

- Memoria y Anejos
- Planos
- Pliego
- Seguridad y Salud
- Presupuesto
- Varios

10.3. Características de los archivos

Los archivos incluidos en soporte informático pasarán a ser propiedad de la Diputación Foral de Gipuzkoa. Cualquier archivo, en el formato que sea, se deberá poder manipular y por lo tanto, no deberá estar protegido.

En cuanto a los archivos de tipo PDF, siempre que sea posible, serán procedentes de impresión a PDF. Cuando esto no sea posible, podrán proceder de digitalización o escaneo.

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

11. PLAZO DE REDACCIÓN

El plazo para la redacción y entrega del documento final será como máximo de **CINCO (5) MESES**.

En el plazo máximo de mes y medio (1,5) desde el inicio de los trabajos se hará entrega del estudio y análisis de las modificaciones planteadas respecto a la documentación disponible - Proyecto constructivo de 2007 e informe del estado actual de 2025-. Se hará mención expresa del estudio de alternativas a los pontones y al puente propuesto en el proyecto original de 2007, así como al estudio de la optimización del drenaje de las zonas en trinchera proyectado originalmente.

Al menos con un (1) mes de antelación a la finalización del plazo de redacción se hará entrega a la dirección del proyecto del documento de borrador completo del trabajo para que una vez analizado por éste, se realicen los ajustes y se edite y entregue el documento definitivo dentro del plazo de redacción aprobado.

12. PRECIO DEL CONTRATO

El trabajo objeto de este Pliego tendrá un presupuesto máximo de 57.145,46 euros, a los que añadiendo 12.000,55 € por el 21% de IVA suman 69.146,00 €, IVA incluido.

Este importe incluye todos los gastos necesarios para la correcta ejecución del Contrato, así como toda clase de impuestos, tasas y tributos que sean consecuencia del mismo.

13. ABONO DE LOS TRABAJOS

El abono de los trabajos se realizará contra facturas expedidas por la empresa consultora, conforme a los siguientes hitos:

- P.A. De abono íntegro de redacción del proyecto:

  - 30 % del importe de la partida alzada a la entrega del estudio y análisis de las modificaciones planteadas respecto a la documentación disponible – el proyecto constructivo de 2007 y el estudio de situación actual de 2025-.
  - 70 % del importe de la partida alzada a la recepción del contrato.

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

ANEJO Nº 1 - JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA

Desglose a los meros efectos de justificación de la partida de abono de redacción del proyecto aplicada en el apartado 12 “Precio del contrato”.

PERSONAL	DEDICACIÓN PREVISIBLE	MESES	PRECIO UNITARIO	TOTAL
Un/a técnico/a con certificación académica de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos o Ingeniería Civil con título de Master con experiencia en funciones de dirección y redacción de proyectos	10%	5	8.000,00 €	4.000,00 €
Un/a técnico/a con certificación académica de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos o Ingeniería Civil, con experiencia en redacción de proyectos	15%	5	7.500,00 €	5.625,00 €
Un/a técnico/a con certificación académica de Ingeniería Técnica de Obras Públicas o Industrial o Grado en Ingeniería Civil, como colaborador en la redacción del proyecto	35%	5	7.000,00 €	12.250,00 €
Delineante proyectista con experiencia en estas labores	30%	3	4.530,00 €	4.077,00 €
Administrativo con experiencia en estas labores	35%	3	3.700,00 €	3.885,00 €
Medios auxiliares			1.500,00 €	1.500,00 €
			SUMA	**31.337,00 €**
			Gastos generales 13 %	4.073,81 €
			SUMA	35.410,81 €
Trabajos externos (desbroce, topografía, geología y geotecnia, iluminación, medioambiente...)				18.500,00 €
			SUMA	53.910,81 €
			Beneficio Industrial 6%	3.234,65 €
			TOTAL	**57.145,46 €**

ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66

PLT-C-2026-0008
IIG/acn

ANEJO Nº 2 - SOLUCIÓN DE PARTIDA DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA VÍA CICLISTA ENTRE ESKORIATZA Y LA MUGA CON ÁLAVA EN EL TRAMO DE ESTUDIO

Con objeto de facilitar el análisis preliminar del proyecto, se facilita la siguiente documentación:

- Planos de 2007 correspondientes al "Proyecto de Construcción del tramo de vía ciclista Eskoriatza-Muga con Áraba":
  - DOCUMENTO 1. Planta de estado actual de la plataforma
  - DOCUMENTO 2. Planta de trazado, drenaje y obras de fábrica
  - DOCUMENTO 3. Secciones tipo y actuaciones previstas
  - DOCUMENTO 4. Secciones tipo y actuaciones previstas. Actuaciones en zonas de deslizamiento. Planta de situación.
  - DOCUMENTO 5. Estructuras. Planta de situación
  - DOCUMENTO 6. Estructuras. Pasarelas de madera. Planta y alzado
  - DOCUMENTO 7. Estructuras. Pasarela metálica. Planta y alzado general
  - DOCUMENTO 8. Estructuras, túneles, secciones tipo y actuaciones

- Planos de 2025 incluidos en el "Estudio del estado actual de la plataforma por la que discurre el –Proyecto de Construcción del tramo de vía ciclista Eskoriatza-Muga con Áraba-":
  - DOCUMENTO 9. Planta de estado actual de la plataforma

EKS | CSV: ACTAb1a3d549-a23b-4cfc-bd9a-a068607c4b66
Egiaztatu dokumentu honen osotasuna eta sinadura hurrengo URL edo QR kodean sartuz: https://egoitza.gipuzkoa.eus/eks
Compruebe la integridad y firma de este documento, accediendo a la siguiente URL o código QR: https://egoitza.gipuzkoa.eus/csv

Sinaduren laburpena / Resumen de firmas

Titulua / Título:	PLT-C-2026-0008 - Pliego tecnico V2.pdf

Digitalki sinatua / Firmado digitalmente por:

Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

ITURBE GARMENDIA, IBONE

ET, HERRILANAK
TM OBRAS PÚBLICAS

Data / Fecha: 2026/05/14 09:18:50

Sinatzailea 2 / Firmante 2:
LUZURIAGA MOCOROA, Susana - Bide Azpiegituren Birgaitze Zerbitzuko eta Bulego Teknikoko Burua / Jefa del Servicio de Rehabilitación de Infraestructuras Viarias y Oficina Técnica
Data / Fecha: 2026/05/14 09:46:55