PLT-C-2026-0022
IIG/acn

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

CONTRATO DE SERVICIOS PARA LA

REDACCIÓN DE PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA VIA CICLISTA ESKORIATZA-MUGA CON ARABA (I04-018F). FASE B. TRAMO ENTRE LOS P.K. 61,860 y P.K. 65,122

ESKORIATZA-ARABAKO MUGA TARTEKO BIZIKLETA BIDEA (I04-018F) ERAIKITZEKO PROIEKTUA IDAZTEA. B FASEA. 61,860 K.P. ETA 65,122 K.P.-EN ARTEKO TARTEA.

(Clave: 5-BI-85/2025 – B - AT)

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

PLT-C-2026-0022
IIG/acn

REDACCIÓN DE PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA VIA CICLISTA ESKORIATZA-MUGA CON ARABA (I04-018F). FASE B. TRAMO ENTRE LOS P.K. 61,860 y P.K. 65,122

Clave: 5-BI-85/2025 - B - 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 11
5. CONDICIONES TÉCNICAS 12
6. DOCUMENTACIÓN QUE SE PONE A DISPOSICIÓN DEL CONSULTOR 12
7. TRABAJOS A REALIZAR POR LA EMPRESA CONSULTORA 13
7.1. Trabajos Topográficos 13
7.2. Trazado y Replanteo 14
7.3. Geología y geotecnia 14
7.4. Drenaje e Hidrología 16
7.5. Estructuras, muros y Obras de Fábrica 17
7.6. Firmes 18
7.7. Movimiento de tierras 18
7.8. Soluciones propuestas al tráfico durante la ejecución de las obras 18
7.9. Señalización, balizamiento y defensa 19
7.10. Seguridad vial 20
7.11. Iluminación 20
7.12. Ocupación de Terrenos 21
7.13. Servicios afectados 23
7.14. Plan de obra 24
7.15. Estudio de impacto ambiental 24
7.16. Estudio de Seguridad y Salud 25
7.17. Estudio de Gestión de Residuos 25
7.18. Justificación de precios 25
7.19. Presupuesto para conocimiento de la administración 27
7.20. Clasificación del contratista 27
8. DIRECCIÓN DE LOS TRABAJOS 27
8.1. Equipos y colaboradores 28
9. DOCUMENTOS INTEGRANTES DEL PROYECTO 28
9.1 Documento nº 1. Memoria y anejos 28
9.2 Documento nº 2. Planos 29
9.3 Documento nº 3. Pliego de prescripciones técnicas particulares 30
9.4 Documento nº 4. Estudio de seguridad y salud 30
9.5 Documento nº 5. Presupuesto. 31
10. PRESENTACION DEL DOCUMENTO 31
10.1. Documentación en papel 32
10.2. En soporte informático 32
10.3. Características de los archivos 33
11. PLAZO DE REDACCIÓN 33
12. PRECIO DEL CONTRATO 34
13. ABONO DE LOS TRABAJOS 34
ANEJO Nº 1 - JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA 35
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 36

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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. 61,860 y el p.k. 65,122 (p.k. 15,400 y p.k. 18,662 del proyecto constructivo de 2007). La longitud total de dicho tramo es de 3.262 m y está comprendido entre Leintz-Gatzaga y el límite territorial histórico de Álava.

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. 61,860 y el p.k. 65,122 de la vía ciclista I04-018F (p.k. 15,400 y p.k. 18,662 del proyecto constructivo de 2007).

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:

TÍTULO:	REDACCIÓN DE PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO DE VÍA CICLISTA ESKORIATZA-MUGA CON ARABA. FASE B
TIPO DE ESTUDIO:	Proyecto de construcción
TÉRMINO MUNICIPAL:	LEINTZ-GATZAGA
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

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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.

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

PLT-C-2026-0022
IIG/acn

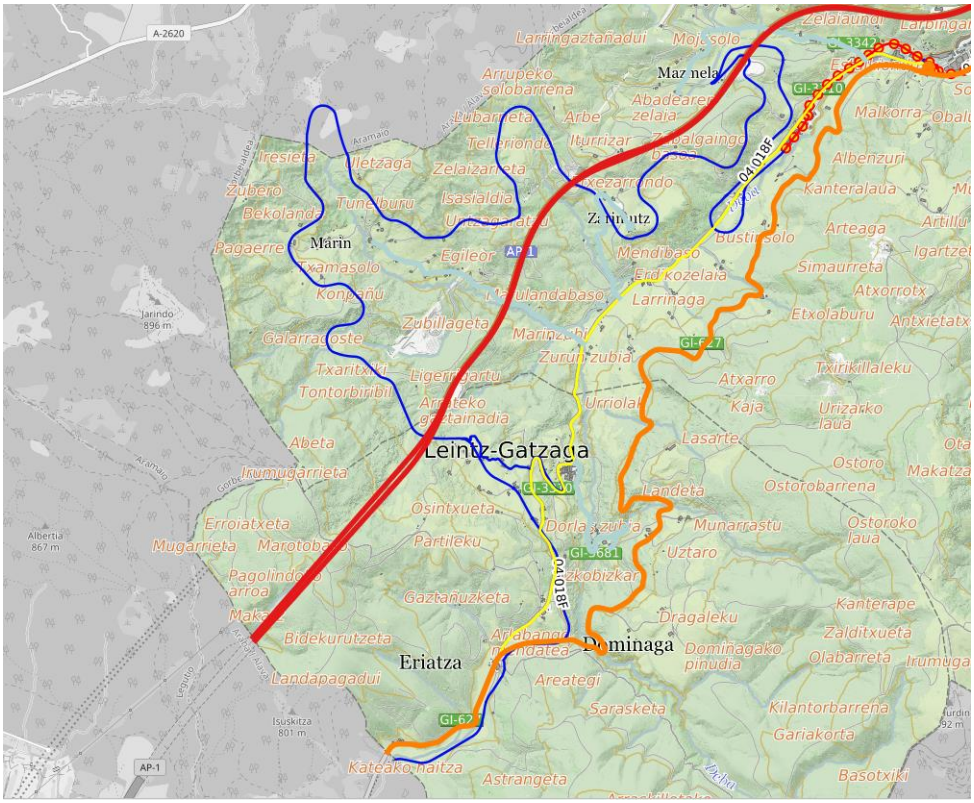


Ilustración 1: Trazado completo de la vía ciclista I04-018F, según el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

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)".

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.

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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. 61,860 y el p.k. 65,122 de la vía ciclista I04-018F (p.k. 15,400 y p.k. 18,662 del proyecto constructivo de 2007).

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 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.

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

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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 la última separata recogida en el estudio realizado. Es decir, la definición de la **Separata 6** (tramo entre **Leintz-Gatzaga y Álava**), con objeto de recuperar parte del antiguo trazado del ferrocarril Vasco-Navarro de una forma óptima. Dicho tramo exactamente está comprendido entre los p.k. 61,860 y p.k. 65,122 (Leintz-Gatzaga y el límite territorial histórico de Álava).

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.

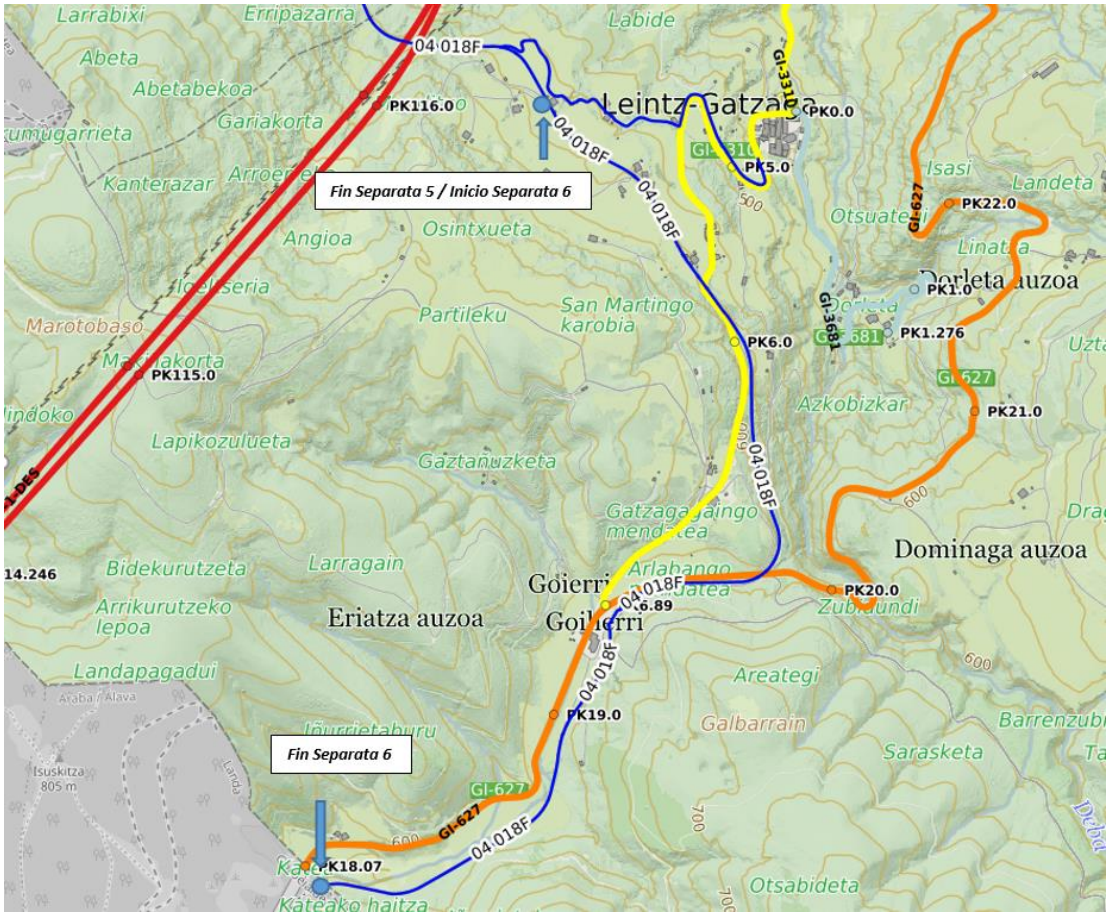


Ilustración 2: Trazado de la vía ciclista I04-018F en la que se refleja el último tramo (separata 6) mencionado en el estudio realizado en 2025 y que se estudiará en detalle (tramo entre Leintz-Gatzaga y límite territorial de Álava)

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

Descripción de las distintas zonas del tramo:

- Entre el p.k. 61,860 y el p.k. 62,800: el trazado discurre por camino público asfaltado, que da acceso a los caseríos de las inmediaciones.

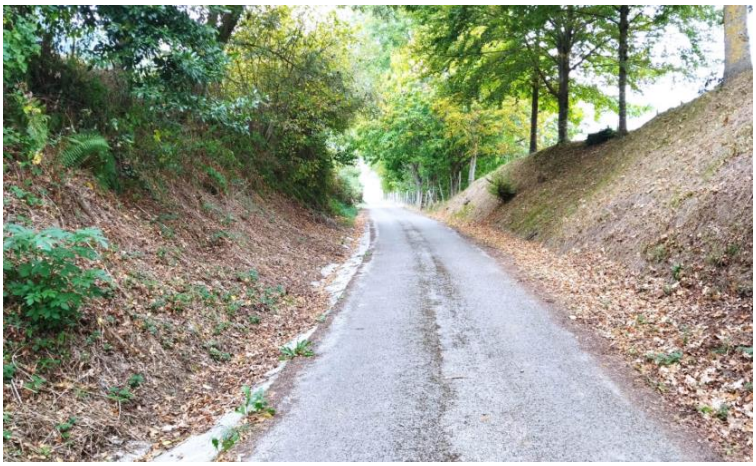


Ilustración 3: entre el p.k. 61,860 y el p.k. 62,600 el trazado discurre por camino público asfaltado

- Entre el p.k. 62,800 y el p.k. 63,400: el trazado discurre por una pista cuyo firme es de zahorras, salvo en los extremos que la pista está asfaltada.





Ilustración 4 y 5: entre el p.k. 62,800 y el p.k. 63,400 el trazado discurre por pista de zahorras, excepto en los extremos

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

- En el p.k. 63,400: el itinerario cruza a nivel con la carretera GI-627.



Ilustración 6: cruce a nivel del itinerario con la carretera GI-627

- Entre el p.k. 62,420 y el p.k. 63,470: el trazado discurre por un sendero, en paralelo a la carretera GI-627 y cuyo firme es de zahorras

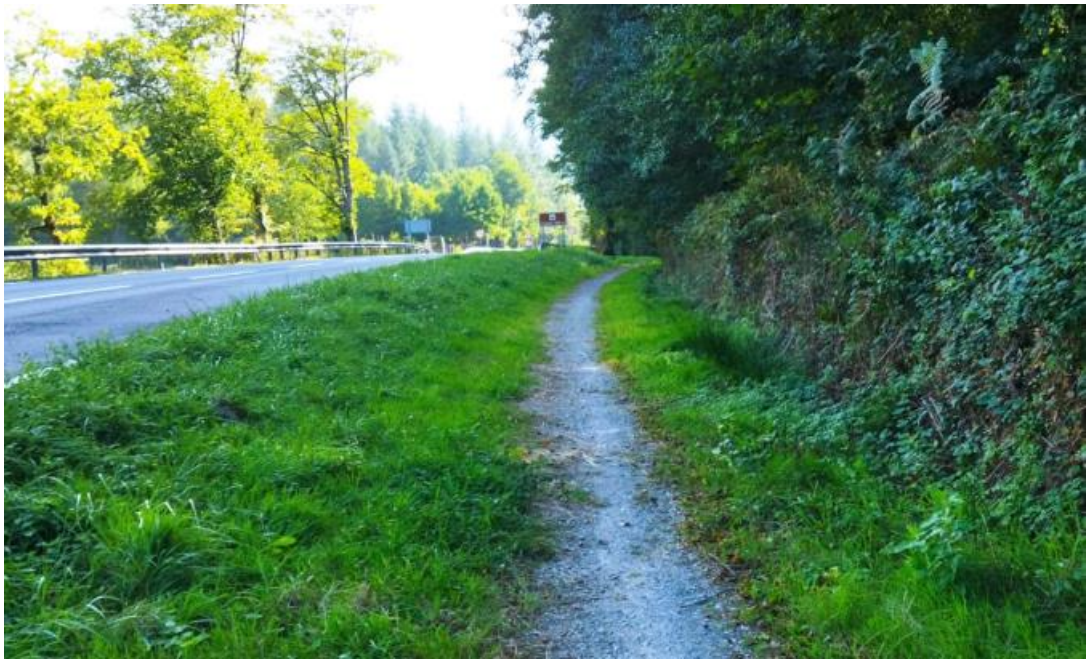


Ilustración 7: sendero por el que discurre el trazado en paralelo a la carretera GI-627

- Entre el p.k. 63,470 y el p.k. 63,900: en la actualidad, el trazado intuitivo atraviesa el aparcamiento del restaurante Gure Ametsa. Sin embargo, se deberá estudiar el trazado original, incluso valorar la posibilidad de desbrozar y habilitar la zona posterior al seto lindante con el aparcamiento para proteger el paso de las maniobras de los vehículos.

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9




Ilustración 8 y 9: encuentro del sendero con el aparcamiento del restaurante y zona posterior al seto lindante con el aparcamiento.

- Entre el p.k. 63,900 y el p.k. 64,122: el itinerario discurre por una pista de material granular hasta llegar al límite territorial histórico de Álava, donde comienza el tramo alavés de la vía verde Vasco-Navarra.
- En el inicio de este tramo, el itinerario actual, no coincide con el trazado original ferroviario. Es por ello que deberá analizarse la titularidad de los terrenos y en caso necesario, restituir el trazado original.




Ilustración 10 y 11: inicio de tramo desviado y pista de material granular.




Ilustración 12 y 13: pista con firme de zahorras y encuentro con el inicio del tramo alavés de la vía verde Vasco-Navarra.

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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

El trazado de la futura vía ciclista se ha definido tomando como referencia el proyecto constructivo de 2007 y el estudio de situación actual de 2025. El adjudicatario revisará esta documentación, validará dicha definición y redactará el proyecto constructivo de la vía ciclista I04-018F, entre Leintz-Gatzaga y el límite territorial histórico de Álava, bajo la supervisión de la Dirección del Contrato. Durante la revisión, se prestará especial atención a la delimitación exacta del tramo colindante con el restaurante Gure Ametsa, ya que existen indicios de que ha sido modificado y desplazado hacia el exterior de la parcela. En tal caso, se deberá investigar la titularidad de los terrenos y definir el trazado siguiendo el itinerario original.

Este tramo se diferencia del resto por la ausencia de túneles o estructuras de entidad, contando únicamente con muros de contención en buen estado de conservación. Aunque el proyecto de 2007 planteaba un paso inferior para salvar el cruce con la carretera GI-627, esta solución se ha descartado temporalmente debido al elevado coste de ejecución y al bajo tráfico de la vía. En su lugar, se mantendrá el paso a nivel existente y se mejorará la señalización actual.

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.

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.

Adicionalmente, dado que el tramo discurre por el Parque Natural de Aizkorri-Aratz, forma parte de la Red Natura 2000. Por ello, se deberán considerar las estrictas implicaciones legales, ambientales y operativas en la redacción del presente proyecto.

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.

Se estudiará la estabilidad de las laderas colindantes a la vía ciclista y 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.

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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 Leintz-Gatzaga y el límite territorial histórico de Álava (entre el p.k. 61,860 y el p.k. 65,122).

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 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 pese a correr a cargo de la empresa redactora, se realizarán en colaboración con el equipo topográfico del Servicio de Rehabilitación de Infraestructuras Viarias y Oficina Técnica, 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 en colaboración con el equito topográfico del Servicio 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.

Todo ello referido al sistema ETRS89.

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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 prácticamente 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. Durante la revisión, se prestará especial atención a la delimitación exacta del tramo colindante con el restaurante Gure Ametsa, ya que existen indicios de que ha sido modificado y desplazado hacia el exterior de la parcela. En tal caso, se deberá investigar la titularidad de los terrenos y definir el trazado siguiendo el itinerario original.

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.

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.

Este tramo se diferencia del resto por la ausencia de túneles o estructuras de entidad, contando únicamente con muros de contención en buen estado de conservación. Por ello, la revisión de la información disponible y el análisis de la geología y geotecnia del trazado, se centrará principalmente en el estudio de la estabilidad de los muros de contención existentes y las laderas colindantes a la vía ciclista.

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.

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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:

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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.

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.

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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.
- 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.

Este tramo se diferencia del resto por la ausencia de túneles o estructuras de entidad, contando únicamente con muros de contención en buen estado de conservación.

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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.

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).

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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.

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.

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

- 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.

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

En principio, no se prevé la iluminación del tramo de vía ciclista.

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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 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.

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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.

- 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.

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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 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.

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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.

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

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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.

Adicionalmente, dado que el tramo discurre por el Parque Natural de Aizkorri-Aratz, forma parte de la Red Natura 2000. Por ello, se deberá elaborar el documento específico "Estudio de Afecciones a la Red Natura 2000".

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.

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

Mano de obra

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

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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".

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

Costes directos.

Se considerarán "Costes directos":

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

* 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 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.

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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 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:

- 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.

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

- 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.- Soluciones propuestas al tráfico durante la ejecución de las obras.
- Anejo nº 9.- Señalización, balizamiento y defensas.
- Anejo nº 10.- Estudio simplificado de Impacto ambiental. Revegetaciones.
- Anejo nº 11.- Estudio histórico-arquitectónico
- Anejo nº 12.- Expropiaciones e indemnizaciones.
- Anejo nº 13.- Reposición de servicios.
- Anejo nº 14.- Plan de obras.
- Anejo nº 15.- Clasificación del Contratista.
- Anejo nº 16.- Justificación de precios.
- Anejo nº 17.- Estudio de Gestión de Residuos

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. Señalización, balizamiento y defensas.
2.9. Reposición de servicios
2.10. Soluciones al tráfico durante la ejecución de las obras.
2.11. Medidas correctoras de impacto ambiental
2.12. Expropiaciones.

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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.

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

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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. Asimismo, se ajustará estrictamente a las "Recomendaciones para la redacción de Estudios de Seguridad y Salud en obras de carretera" del Ministerio de Fomento.

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.
- Firmes.
- Señalización y Balizamiento.
- Reposición de Servicios.
- 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:

- De ejecución material.
- De ejecución por contrata.

10. PRESENTACION DEL DOCUMENTO

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.

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

10.1. Documentación en papel

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

10.2. En soporte informático

Del proyecto, se realizarán dos versiones en soporte informático, una para trabajo y otra para archivo y consulta. De versión 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.
- 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,

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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.

11. PLAZO DE REDACCIÓN

El plazo para la redacción y entrega del documento final será como máximo de **TRES (3) MESES**.

En el plazo máximo de mes y medio (1,5) desde el inicio de los trabajos se hará entrega del estudio y análisis inicial del proyecto. Para ello se deberá:

- Detallar las modificaciones planteadas respecto a la documentación disponible - Proyecto constructivo de 2007 e informe del estado actual de 2025-.
- Definición del trazado definitivo de la vía ciclista, prestando especial atención a las inmediaciones del restaurante Gure Ametsa.
- Estudio de viabilidad del cruce de la vía ciclista con la carretera GI-627 (omitiendo la ejecución del paso inferior previsto en el proyecto de 2007), así como la mejora de la señalización existente en dicha zona.
- Determinación de las zonas inestables del trazado y descripción de las soluciones de estabilización estipuladas para cada caso.

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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 33.360,38 euros, a los que añadiendo 7.005,68 € por el 21% de IVA suman 40.366,06 €, 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 inicial del proyecto
  - 70 % del importe de la partida alzada a la recepción del contrato.

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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	5%	3	8.000,00 €	1.200,00 €
Un/a técnico/a con certificación académica de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos o Ingeniería Civil, con experiencia en redacción de proyectos	10%	3	7.500,00 €	2.250,00 €
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%	3	7.000,00 €	7.350,00 €
Delineante proyectista con experiencia en estas labores	20%	2	4.530,00 €	1.812,00 €
Administrativo con experiencia en estas labores	25%	2	3.700,00 €	1.850,00 €
Medios auxiliares			1.000,00 €	1.000,00 €
			SUMA	**15.462,00 €**
			Gastos generales 13 %	2.010,06 €
			SUMA	17.472,06 €
Trabajos externos (desbroce, topografía, geología y geotecnia, iluminación, medioambiente...)				14.000,00 €
			SUMA	31.472,06 €
			Beneficio Industrial 6%	1.888,32 €
			TOTAL	**33.360,38 €**

ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9

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.

- Presupuesto y 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 5. Presupuesto actualizado de 2025
  - DOCUMENTO 6. Planta de estado actual de la plataforma

EKS | CSV: ACTA1054945e-ffd8-47db-ac04-2cf961c5a7b9
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-2026-0022 - PLT_V2.pdf

Digitalki sinatua / Firmado digitalmente por:

Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

ITURBE GARMENDIA, IBONE

ET, HERRILANAK
TM OBRAS PÚBLICAS

Data / Fecha: 2026/10/19 14:20:09

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: 2026/10/19 15:17:12