



PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES DE LA CONTRATACIÓN DE LAS OBRAS PARA LA URBANIZACIÓN DE UN APARCAMIENTO PROVISIONAL EN LA HERRERA NORTE EN PASAIA



1.- ANTECEDENTES	3
2.- OBJETO DEL CONTRATO.....	3
3.- AUTOR DEL PROYECTO	3
4.- DESCRIPCIÓN DE GENERAL DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA.....	4
5.- AUTOR DEL PROYECTO	10
6.- PRESUPUESTO BASE LICITACIÓN	10
7.- PLAZO DE EJECUCIÓN.....	11
8.- NORMAS DE GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL Y GARANTÍA DE CALIDAD	11
9.- CONDICIONES AMBIENTALES DURANTE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO	11
10.- OTROS ASPECTOS.....	12

1.- ANTECEDENTES

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 ejecución de la obra. Concretando las labores que la empresa adjudicataria debe desarrollar para que el trabajo pueda ser aceptado por la Administración.

El objeto es la prestación de un Contrato de Obras al Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa para la realización del trabajo siguiente:

TÍTULO: Ejecución de las obras del Proyecto para la Urbanización de un Aparcamiento Provisional en la Herrera Norte

TÉRMINO MUNICIPAL: PASAIA



2.- OBJETO DEL CONTRATO

El objeto del contrato es la ejecución de las obras contenidas en el “Proyecto para la Urbanización de un Aparcamiento Provisional en la Herrera Norte en Pasaia”, incluyendo las labores previstas en el “Plan de Excavación Selectiva para la Construcción de un Vial Provisional de Acceso a un Parking de Superficie y la Instalación de Servicios Asociados en la Herrera Norte del Puerto de Pasaia”, dentro del procedimiento de declaración de calidad del suelo regulado en la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

La estrecha interrelación entre todos los trabajos contenidos en el mencionado proyecto, así como en el plan de excavación selectiva, aconseja su contratación en un único lote.

3.- AUTOR DEL PROYECTO

El proyecto ha sido redactado por los arquitectos Enrique Antero Berganzos y Fernando Fernández del Rincón, colegiados nº 1.687 y 2.521 respectivamente del COAVN.

El plan de excavación ha sido redactado por Rafael Bernal y Ion Arizaga, de Ekos, Estudios Ambientales S.L.U. (Entidad acreditada por ENAC como Entidad de Inspección en el Área Medioambiental (Tipo C) con acreditación Nº199/EI360)

4.- DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA

El aparcamiento se dispone en la parcela en baterías longitudinales con orientación Este-Oeste. El acceso rodado se realiza desde Euskadi Etorbidea. A fin de evitar el cruce peatonal y rodado en el espacio urbano existente junto al edificio de tenencia de alcaldía y mercado, el punto de cruce de la acera se sitúa al oeste del edificio Ziriza. De este modo, el acceso se realiza a través de la parcela L.3.1. del documento de Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia. Una vez cruzada la acera, un vial rodea el edificio Ziriza salvando el desnivel existente entre Euskadi Etorbidea y la parcela L.3.2 del Plan Especial. Finalmente, desemboca en el aparcamiento paralelo a la fachada sur del edificio Ziriza.

En previsión de necesidad de acceso desde el recinto portuario, se prevé una puerta batiente para tráfico rodado que permita la entrada al aparcamiento desde la calle Aduana. Esta puerta permite, así mismo, el acceso rodado hasta el portón que tiene el edificio Ziriza en su fachada este.

Para el acceso peatonal se mantienen las escaleras que actualmente salvan el desnivel desde Euskadi Etorbidea. El itinerario accesible para salvar el desnivel entre la parcela y Euskadi Etorbidea se resuelve con una rampa de 2 tramos de 10 metros de longitud al 8% de pendiente.

En la franja sur de la parcela queda un espacio que no es necesario ocupar para dar respuesta a la dotación de aparcamiento requerida. En ella se prevé el uso de aparcamiento de camiones en batería.

La superficie ocupada por el aparcamiento y sus accesos es de 6.046,5 m² (incluida parte de acera de Euskadi Etorbidea). El número total de plazas obtenidas es de 192. Las dimensiones de las plazas en el caso general son 2,60 x 5,00 metros. Este tamaño se reduce en las plazas en cuyo fondo se instalan farolas. Para protegerlas de golpes y permitir el acceso a las arquetas de alumbrado, el fondo de estas plazas se reduce mediante la colocación de topes de aparcamiento a 75 y 115 cms a cada lado respectivamente. Las plazas de minusválido son de 3,60 x 5,00 metros, ajustadas al Decreto 68/2000 del Gobierno Vasco.

Parte de la superficie del parking se encuentra incluida en el inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo, ya que sobre la misma se han desarrollado actividades que, en base al Anexo I a la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, se clasifican como potencialmente contaminantes del suelo. El resto de la superficie afectada, incluido el solar en el que se prevé construir el vial provisional, no forma parte de dicho inventario.

5.- CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LA OBRA

5.1 PAVIMENTACIÓN DEL APARCAMIENTO

La pavimentación del aparcamiento se resuelve con una capa de aglomerado asfáltico en caliente tipo D-12 de 5 cms de espesor. Bajo ella, en las superficies que lo requieran, se extiende otra capa de aglomerado asfáltico tipo ACC22 G BASE de espesor variable. El objetivo de esta capa es doble: por un lado, rellenar y regularizar las superficies bacheadas; por otro, conseguir una pendiente mínima del 1% en el aparcamiento. No se prevé excavar ni ejecutar bases para las capas asfálticas a fin de evitar excavación.

5.2 ESTRUCTURA DE LA RAMPA

La tipología estructural que se propone para la rampa busca limitar al máximo la necesidad de excavación.

Se proyecta una zapata corrida bajo toda la rampa sobre la que apoya el lateral que la contiene. Se propone realizar una mínima excavación para nivelar la base y verter un hormigón de limpieza. Sobre el mismo se ejecuta un relleno con material seleccionado y una base de

zahorra artificial. Sobre esta base se construye una solera de 15 cms y armada superficialmente.

Toda la estructura planteada es de hormigón armado ejecutado in situ.

5.3 EXCAVACIÓN Y DEMOLICIONES

La excavación y demoliciones previstas afectan a distintos tipos de elementos:

- Elementos no potencialmente contaminados.
 - o Cabeza de muro de salto entre la parcela y Euskadi Etorbidea, incluyendo su remate superior de piedra.
 - o Solera y pavimento de la acera de Euskadi Etorbidea.
 - o Arqueta de saneamiento existente sobre rasante.
 - o Vallado metálico.
 - o Árboles, arbustos y vegetación proveniente de desbroce.
- Elementos potencialmente contaminados:
 - o Zócalos a demoler en el frente norte, en la parte baja del muro que separa Euskadi Etorbidea y la parcela.
 - o Excavación general en las parcelas A3, A5 y A7.

Todo el material excavado o demolido que se agrupa en el primer guion se gestionará según se requiere en el Decreto de Gobierno Vasco 112/2012, de 26 de junio, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición.

Por lo que respecta a los materiales potencialmente contaminados, se seguirán las prescripciones del Plan de Excavación Selectiva que se adjunta a este proyecto. Todos los materiales resultantes de excavación y demolición deben ser acopiados en obra sobre superficies no filtrantes. Las soleras de hormigón existentes cumplen esta característica. También deben protegerse de la lluvia para evitar transmisión de sustancias contaminantes al suelo. Para ello, los materiales deben cubrirse con una lámina de polietileno de fuerte gramaje, capaz de resistir las acciones que vaya a sufrir en la obra. Antes de iniciar la excavación se deberá prever para el acopio una superficie de hormigón en la que no se vayan a realizar excavaciones. En caso de no contar con superficie suficiente de hormigón, los materiales excavados se almacenarán en contenedores. Así mismo, se ha considerado el coste del movimiento de dichos materiales dentro de la obra previamente a su vertido definitivo.

5.4 SUPORTACIÓN DE VALLADO

A fin de evitar el movimiento de tierras se proyecta un durmiente de hormigón in situ sobre el que se ancle el vallado. Dicho durmiente se ejecutará directamente sobre el pavimento existente, y deberá permitir el paso del agua por su base para no alterar las condiciones actuales de escorrentía superficial de la parcela. Para ello se embeben en él tubos de PVC Ø200 mm cortados por la mitad. Su volumen y geometría se definen de modo que compensen el momento de vuelco ocasionado por un empuje uniforme de 50 kg/m² sobre el vallado, con un coeficiente de seguridad de 1,5.

5.5 INSTALACIÓN DE SANEAMIENTO

No se proyecta intervención en saneamiento de aguas fecales.

Por lo que respecta a las pluviales, en la actualidad su evacuación se realiza por escorrentía superficial hacia la contracinta perimetral existente en los lindes Sur y Oeste de la parcela. El presente proyecto plantea mantener esta evacuación, y no actúa de manera importante sobre ella.

Los trabajos de saneamiento contemplados son los siguientes:

- Drenaje de aguas del trasdós de los muros de rampa.
- Canaletas de recogida de aguas pluviales a pié de la rampa y el vial de acceso. Así mismo se prevé una canaleta en el encuentro del vial de acceso con la acera de Euskadi Etorbidea a fin de evitar la escorrentía de aguas provenientes de dicho vial sobre superficies de tránsito peatonal.
- Drenaje de la base de las baldosas de hormigón del cruce rodado sobre la acera.

El drenaje de las aguas del trasdós de muros se realiza mediante tubo ranurado de PVC. Este tubo se rodea de grava filtrante. Para contener la grava se levantan dos filas de bloque de hormigón que forman un pesebre. Sobre él se coloca un fieltro geotextil para evitar su colmatación.

A pié de rampas y pendientes de vial de acceso se instalan canaletas. Las que vayan a sufrir tráfico rodado son de clase D400, tanto el canal como la rejilla. En el caso de la rampa de acceso peatonal la clase de ambos elementos es B125.

Junto al bordillo de Euskadi Etorbidea se coloca una canaleta, también de clase D400. Su finalidad es recoger y drenar las aguas que filtren entre el pavimento adoquinado de acceso rodado al aparcamiento.

El vertido se realiza a la red actual en los siguientes puntos:

- Canaleta bajo pavimento junto a bordillo de cruce de acera: Se conectará con el sumidero existente junto a ella en la contracinta de Euskadi Etorbidea.
- Canaleta en la unión del vial de acceso con la acera de Euskadi Etorbidea: Se conectará con el mismo sumidero a través de la canaleta descrita en el guión anterior.
- Canaleta a pie de vial de acceso: Se conectará a la instalación de saneamiento existente en la calle Aduana. En los planos de instalaciones facilitados por la Autoridad Portuaria se dibuja un ramal de saneamiento que recogería aguas junto al acceso a edificio Ziriza existente en este punto. No se ha podido comprobar in situ su existencia. En obra deberá intentar localizarse. En el probable caso de no conseguirse, se construirá una nueva canalización para el desagüe ya incluida en el proyecto.
- Canaleta de la base de la rampa peatonal: Desaguará en la instalación existente frente a la fachada este del edificio Ziriza. En concreto se conectará en una arqueta existente cuya cota de fondo se ha comprobado in situ y permite el desagüe por gravedad sin problemas.

El desagüe de todas las canaletas se realiza con arquetas integradas en las mismas.

Desde ellas el agua se evacúa mediante tubo de PVC de color teja (UNE 53332), de distintos diámetros según cada caso.

Para el dimensionamiento de la instalación se adopta la pluviometría y tablas de cálculo del DB HS5 del CTE.

5.6 INSTALACIÓN DE ALUMBRADO

5.6.1 Alimentación eléctrica

La instalación de alumbrado proyectado se conecta a la red municipal de Pasaia. El punto de conexión ha sido indicado por el Ayuntamiento, y es el cuadro de alumbrado existente en la parte alta de las escaleras que ascienden entre los números 21 y 23 de Euskadi Etorbidea. Desde dicho cuadro parten líneas aéreas que, grapadas al muro que salva el desnivel, se entierran en la arqueta que hay en su base.

Para alimentar al alumbrado del aparcamiento se debe tender una línea nueva que una el cuadro de alumbrado existente con un cuadro de nueva instalación que lo gestionará. Esta línea discurrirá por la canalización enterrada existente, según indicación municipal.

Existen arquetas próximas al borde de la acera de Euskadi Etorbidea. La acometida al nuevo cuadro se llevará a cabo desde una de ellas, en concreto desde la situada en la banda de acceso rodado al futuro aparcamiento. A dicha arqueta se acometerá con 2 tubos TPC Ø160 mm que la unirán con el nicho en el que se prevé alojar el nuevo cuadro de alumbrado.

En previsión de que en un futuro la instalación de alumbrado deba conectarse a la red del recinto portuario, se proyecta también una canalización que une el nuevo cuadro de alumbrado con dicha instalación. Esta canalización está formada por 2 tubos TPC Ø160 mm.

La acometida desde el cuadro de alumbrado existente al nuevo cuadro es monofásica de sección 3x25 mm².

5.6.2 Instalación de alumbrado

La instalación proyectada se divide en tres zonas:

- Superficie general de aparcamiento: Está compuesta por columnas de 12 metros de altura sobre las que se instalan proyectores. Las columnas se sitúan en el fondo de plazas de aparcamiento, de modo que no reducen el número de plazas obtenidas.
- Vial de acceso: Está compuesta por columnas de 7 metros de altura que soportan luminarias.
- Rampa peatonal: A fin de mantener un nivel lumínico adecuado a los requerimientos normativos, junto a la rampa peatonal se proyectan una serie de luminarias. La primera de ellas se coloca sobre una columna de 4 metros. Las siguientes son murales y se soportan en la estructura de hormigón existente sobre la rampa peatonal.

La instalación se gestiona y protege desde un nuevo cuadro que se ajusta a los requerimientos del Ayuntamiento. Dicho cuadro se sitúa en hornacina de hormigón construida en un extremo del vallado, junto a uno de los laterales de la puerta de acceso rodado desde el recinto portuario. Los equipos se alojan en un armario de acero inoxidable de 1400x500x380 mm, IP55 e IKA-10. En dicho armario se alojarán los siguientes equipos:

- Carril DIN de maniobra con protección diferencial 0,03 A y magnetotérmico 10 A y 16Ka de poder de corte e interruptor de luz interior.
- Conmutador de funcionamiento del centro para manual, o automático.
- Base de enchufe Schuko 16 A.
- Conjunto de arranque para 6kVAs compuesto por protección magnetotérmica 10A II, curva k con 16kA de poder de corte.
- Protector sobretensiones permanentes >255V.
- Protector sobretensiones transitorias clase II.
- Domomaster, equipo de comunicaciones GSM/GPRS con reloj astronómico incorporado y telegestionado.
- Puerto de comunicaciones RS232 para conexión de contador electrónico, permitir tomar lecturas en tiempo real y realizar cierres de facturación. Dispone de 3 salidas auxiliares para activación de elementos del cuadro vía software o SMS desde los teléfonos autorizados. 16 entradas auxiliares para alarmas como el control de puerta abierta o los detectores de corte de cable. Permite conectar hasta 8 DPR, captura datos de corriente por fase y niveles de fuga, modifica parámetros para adecuarlos al tipo de instalación. Recepción de avisos de alarmas en la instalación, registro de incidencias. Dispone de protección sobretensiones y filtros anti armónicos. Software de gestión Serviaastro para PC y Android.
- 1 DPR (Diferencial Progresivo Rearmable Superinmunizado) de las siguientes características: display retroiluminado de 2x16 caracteres, teclado de funciones, puerto de comunicaciones RS232, disparo para fugas por contacto de 30 mA en menos de

150 milisegundos, margen de disparo de fugas lentas desde 100mA hasta 1000mA, sensibilidad nominal de 10 a 300mA, desconexión de menos de 40 milisegundos, reconexión retardo máximo 1 hora, intentos de reconexión 50 como máximo, disparo y rearmado motorizado tetrapolar o unipolar seleccionable, función del diferencial desactivable, parámetros seleccionables en teclado o vía GSM. Dispone de medidor de tensión por salida y protección contra sobretensiones permanentes y transitorias. Incluye detector de línea cortada avisando mediante SMS a los teléfonos asignados. Incluye test previo de los diferenciales al arranque. Las características del magnetotérmico electrónico rearmable son: tensión de trabajo 400V III+N, corriente admisible 45 A max por fase (45 A en AC3), frecuencia nominal 50/60 Hz, corriente de disparo de 1 hasta 45 A, saltos de disparo 50 en 50mA, curva de disparo C, desconexión en 20 milisegundos, reconexión max 1 hora, intentos de reconexión 50 como máximo, disparo y rearmado motorizado seleccionable trifásico o por fase, la función magnetotérmica desactivable, parámetros seleccionables en teclado o vía GSM/GPRS. Dispondrá de puerto de comunicaciones RS232 opto acopladas, apertura de bornes de 35mm, sección del cable máximo de 35mm, grado de protección IP02, temperatura de uso entre -25°C y +65°C en el ambiente, envolvente metálico con protección antioxidación y estará fijado a la placa de montaje con tornillos métrica 8. Incluye detector de línea cortada.

La instalación se dispone enterrada, con excepción de la alimentación a las luminarias murales de la rampa peatonal, que es superficial.

El número de tubos y su diámetro en cada caso es el siguiente:

- Instalación general enterrada: 2 TPC Ø160 mm.
- Acometida a columnas de alumbrado: 1 TPC Ø63 mm.
- Instalación superficial: 1 PVC Ø25 mm.

En todos los cambios de dirección de los tubos se dispone una arqueta. También se dispone una arqueta a pie de cada columna de alumbrado. Todas las arquetas tendrán orificio para su desagüe en la base y se construirán sobre un lecho drenante de grava.

Las secciones de cableado son, en cada caso, las siguientes:

- Circuitos de alumbrado: 3x6 mm².
- Acometida a luminaria desde base de columna: 3x2,5 mm²

En puntos siguientes se justifica el cumplimiento normativo que afecta a la instalación.

5.6.3 Luminarias proyectadas

El alumbrado de toda la superficie se resuelve con tres tipos de luminaria:

- Aparcamiento: PHILIPS BGP704 1 x LED 130-4S/740 DW50 de 78 W.
- Vial de acceso: PHILIPS BGP704 1 x LED 100-4S/740 DW50 de 59 W.
- Rampa peatonal: PHILIPS BGP704 1 x LED 18-4S/740 DW50 de 11,8 W.

Todas las luminarias cuentan con lámparas LED de bajo consumo.

En proyecto se justifica el cumplimiento normativo que afecta a la instalación. Se incluye como anexo al final del documento el estudio luminotécnico realizado. En él se describen la disposición del alumbrado, sus datos técnicos y sus prestaciones.

5.6.4 Puesta a tierra

Se proyecta una red de puesta a tierra de todas las columnas de alumbrado, formada por cableado y picas.

Las secciones de cableado son, en cada caso, las siguientes:

- Red general: cobre desnudo 35 mm².
- Puesta a tierra de luminarias murales: cable aislado 16 mm².

Se instalará una pica de puesta a tierra en cada columna de alumbrado.

5.7 ENERGÍA ELÉCTRICA

En la parcela existe una torre de IBERDROLA que conecta mediante un tendido aéreo con el centro de transformación “Redes”, situado en una parcela próxima. Dicho centro de transformación va a ser desplazado durante las obras de construcción de un centro para el estudio del envejecimiento en esa misma parcela. A consecuencia de esas obras, el tendido aéreo antes aludido quedará fuera de servicio.

En el momento de redactar este proyecto no hay constancia cierta de que se deba o no conectar la torre eléctrica existente en la parcela con la instalación enterrada que discurre por la calle Aduana. En previsión de esa necesidad, se proyecta y se incluye en el presupuesto la construcción de una zanja con 4 tubos TPC Ø160 mm desde la base de la torre hasta la proximidad de la calle Aduana.

La necesidad o no de ejecutar esta canalización debe confirmarse con los organismos competentes antes de su inicio. En todo caso, su ejecución está prevista en el proyecto.

5.8 AFECCIONES A LAS INSTALACIONES EXISTENTES

Tras realizar la superposición de la intervención propuesta con el estado actual de la parcela, se prevén algunas interferencias que ya se han incluido en el proyecto:

- Afección a canalizaciones existentes en Euskadi Etorbidea: En la acera de Euskadi Etorbidea existen canalizaciones de redes de servicios que, a consecuencia del acceso de vehículos al aparcamiento, deberán soportar un tráfico rodado que actualmente no existe y que, en caso de estar poco enterradas, podría dañarlas. Se debe chequear la profundidad de dichas instalaciones y contrastar con los servicios municipales de mantenimiento la necesidad de su refuerzo. Según los planos de los que se dispone, son las siguientes:
 - o Canalización de alumbrado público.
 - o Canalización de energía eléctrica.
 - o Canalización de abastecimiento de agua.
- Afecciones a arquetas e instalaciones de cable existentes en la parcela: A consecuencia de la modificación de rasantes debida a la construcción de las rampas, hay algunas arquetas que deben recrecerse. Así mismo, existen algunas canalizaciones con cableado que deber reconducirse. Por lo que respecta al cableado, tras consultar a la Autoridad Portuaria y al Ayuntamiento, se ha llegado a la conclusión no confirmada de que puede tratarse de una conexión de datos entre el edificio de la Tenencia de Alcaldía y el edificio Ziriza. De ser así, la instalación estaría en uso. En obra deben realizarse las comprobaciones necesarias antes de actuar sobre ella y definir las eventuales modificaciones que pueda requerir. Estas posibles modificaciones están previstas y valoradas.

5.9. GESTIÓN DE SUELOS CONTAMINADOS

Tanto la excavación como el seguimiento ambiental de la actuación serán realizados en base al Plan de Excavación Selectiva para la Construcción de un Vial Provisional de Acceso a un Parking de Superficie y la Instalación de Servicios Asociados en la Herrera Norte del Puerto de Pasaia y bajo las condiciones especificadas en la Resolución del Director de Calidad Ambiental y Economía Circular, por la que se autoriza a la Diputación Foral de Gipuzkoa la excavación por motivos constructivos en la zona de vial, y servicios asociados al aparcamiento provisional de Herrera Norte en el Puerto de Pasaia.

Entre otras cuestiones, se deberán cumplir las siguientes:

5.9.1. Para la ejecución del plan de actuación previsto, la empresa contará con personal técnico especialista en suelos contaminados que deberá ser una entidad acreditada para este fin, que supervise continuamente dicha ejecución. Se deberá designar la persona o personas responsables de esta supervisión y esta designación, junto con la fecha de inicio prevista será comunicada al órgano ambiental del Gobierno Vasco.

5.9.2. En base al Plan de Excavación propuesto, y considerando que se prevé la gestión de los materiales en vertedero autorizado, con carácter previo a la gestión de los mismos, deberá remitirse al órgano ambiental información respecto al destino concreto previsto para ellos mediante el correspondiente contrato de tratamiento (antes documento de aceptación) emitido por gestor autorizado al efecto.

Los criterios generales que se deben cumplir de cara a la gestión de los materiales a excavar, siempre que se informe al órgano ambiental y que los resultados de las caracterizaciones lo permitan, son los que se indican en la RESOLUCIÓN del Director de Calidad Ambiental y Economía Circular por la que se autoriza a la DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA la excavación. (Se incluye como anexo al proyecto dicha resolución).

En el caso de gestión del hormigón (RCD), también se cumplirán las condiciones que señala la RESOLUCIÓN.

5.9.3. Si durante la excavación se alcanza el nivel freático, se analizarán las aguas subterráneas a fin de determinar su gestión (dichos análisis están incluidos en el proyecto).

5.9.4. Deberá obtenerse la previa autorización del organismo competente para el vertido a cauce público/colector y se acreditará dicha autorización ante la Viceconsejería de Sostenibilidad Ambiental del Gobierno Vasco.

5.9.5. Se realizarán controles de calidad de las aguas subterráneas en la totalidad de los puntos de control definidos en el plan de excavación, antes, durante y después de los trabajos de excavación. El alcance analítico del muestreo y los valores de contraste a emplear serán los determinados en la RESOLUCIÓN.

5.9.6. Tras la finalización de la excavación selectiva se deberá llevar a cabo la campaña prevista de caracterización de la calidad de suelo remanente según los criterios determinados en la RESOLUCIÓN.

5.9.7. A la finalización de los trabajos de excavación y control ambiental, el contratista presentará ante el órgano ambiental del Gobierno Vasco un informe final descriptivo de todos los trabajos ejecutados en la parcela, de acuerdo con lo previsto en la RESOLUCIÓN.

5.9.8. En general, deberá darse cumplimiento a todo el condicionado de la referida RESOLUCIÓN.

6.- PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN

El importe total del proyecto asciende a 824.465,14 euros, que se desglosa en un presupuesto base de 681.376,15 euros más 143.088,99 euros en concepto de IVA.

Los costes directos e indirectos y otros eventuales gastos calculados para su determinación son los indicados en el documento Presupuesto del proyecto de obras. Dicho presupuesto está calculado mediante precios unitarios (desglosados en cuadro de descompuestos) y mediciones.

7.- PLAZO DE EJECUCIÓN

El plazo previsto para la ejecución de la obra es TRES MESES Y QUINCE DÍAS

No se contemplan plazos parciales, ni recepciones parciales.

8.- NORMAS DE GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL Y GARANTÍA DE CALIDAD

Para el seguimiento ambiental de la actuación será necesario que la empresa adjudicataria cuente con las acreditaciones correspondientes o bien subcontrate a una entidad que las tenga. Concretamente, deberá estar acreditada, de acuerdo con el Decreto 199/2006, de 10 de octubre, por el que se establece el sistema de acreditación de entidades de investigación y recuperación de la calidad del suelo y se determina el contenido y alcance de las investigaciones de la calidad del suelo a realizar por dichas entidades, para todas las labores previstas en el Plan de Excavación Selectiva para la Construcción de un Vial Provisional de Acceso a un Parking de Superficie y la Instalación de Servicios Asociados en la Herrera Norte del Puerto de Pasaia, así como en el condicionado impuesto en la RESOLUCIÓN del Director de Calidad Ambiental y Economía Circular por la que se autoriza a la DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA la excavación.

Las empresas licitadoras deberán, además, acreditar que disponen de capacidad técnica suficiente para la aplicación de forma sistemática de buenas prácticas de gestión ambiental en la ejecución de la obra en relación con:

- La correcta gestión de los residuos producidos en la obra.
- La minimización de la afección a los ecosistemas, al entorno y de la generación de vertidos perjudiciales.
- El uso eficiente y moderado del agua y energía durante las obras.
- La minimización de la generación de emisiones a la atmósfera (de ruidos, gases contaminantes, CO₂, olores, contaminación lumínica, etc.).

Esto será acreditable mediante un sistema de gestión ambiental (SGA) certificado para el servicio de ejecución de obras (tipo EMAS, ISO 14001, Ekoscan o equivalente).

9.- CONDICIONANTES AMBIENTALES DURANTE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

Las obras proyectadas afectan a las parcelas A3, A5, y A7 del recinto portuario, que se corresponden con las parcelas L.3.2 y L.3.1 del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaia.

Las parcelas A3 y A5 (L.3.2 del Plan Especial) están incluidas en el “Inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo”, ya que en ellas se han desarrollado diferentes actividades clasificadas como potencialmente contaminantes del suelo en base al Anexo I a la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

La parcela A7 (L.3.1 del Plan Especial) no se encuentra inventariada, pero en las investigaciones realizadas en el “Informe Preliminar de la calidad del suelo del ámbito Herrera Norte en el Dominio Portuario de Pasajes” de fecha 26 de marzo de 2009 se detectó una presencia de sustancias potencialmente contaminantes en concentraciones que llegan a superar el VIEB Industrial.

En consecuencia, el conjunto de materiales afectado por las excavaciones debe considerarse como sospechoso y, por tanto, requiere de la redacción de un Plan de Excavación Selectiva y el correspondiente seguimiento ambiental.

Dicho plan se adjunta como anexo al proyecto y será vinculante en lo relativo a prescripciones y pasos a seguir en el tratamiento y gestión de los materiales procedentes de la excavación, así como las condiciones recogidas en la RESOLUCIÓN del Director de Calidad Ambiental y Economía Circular por la que se autoriza a la DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA la excavación, que también se adjunta como anexo.

Antes del inicio de las obras se presentará el Plan de Gestión de Residuos que recoja los distintos aspectos del estudio de gestión de residuos incluido en el proyecto técnico, así como la determinación de la persona responsable de su correcta ejecución.

10.- OTROS ASPECTOS

El presente Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares se complementa con las determinaciones recogidas en el PROYECTO PARA LA URBANIZACIÓN DE UN APARCAMIENTO PROVISIONAL EN LA HERRERA NORTE EN PASAIA, compuesto por los siguientes documentos

- I. MEMORIA
- II. PLANOS
- III. PLIEGO DE CONDICIONES
- IV. PRESUPUESTO
- V. ESTUDIO DE GESTIÓN DE RESIDUOS
- VI. ESTUDIO DE SEGURIDAD Y SALUD
- VII. PLAN DE CONTROL DE CALIDAD

A su vez, se han incorporado como Anexos de la memoria los siguientes documentos relacionados con la gestión de suelos contaminados:

ANEXO 8. PLAN DE EXCAVACIÓN SELECTIVA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN VIAL PROVISIONAL DE ACCESO A UN PARKING DE SUPERFICIE Y LA INSTALACIÓN DE SERVICIOS ASOCIADOS EN LA HERRERA NORTE DEL PUERTO DE PASAIA

ANEXO 9. RESOLUCIÓN DEL DIRECTOR DE CALIDAD AMBIENTAL Y ECONOMÍA CIRCULAR, POR LA QUE SE AUTORIZA A LA DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA LA EXCAVACIÓN POR MOTIVOS CONSTRUCTIVOS EN LA ZONA DE VIAL, Y SERVICIOS ASOCIADOS AL APARCAMIENTO PROVISIONAL DE HERRERA NORTE EN EL PUERTO DE PASAIA.

En Donostia-San Sebastián, a 18 de enero de 2022.

Arkitektura Zerbitzuko arkitektoa/
La arquitecta del Servicio de Arquitectura

Stua./Fdo.: Leire Zenigaonaindia Muruamendaraz