



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa
BIDE AZPIEGITURETAKO ETA LURRALDE ESTRATEGIAKO DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y ESTRATEGIA TERRITORIAL

**BIZIKLETA ETA OINEZKOENTZAKO BIDEAREN PROIEKTUA (01 014F TARTEA), N-638
ERREPIDEAREKIKO PARALELOA, AMUTE (1,4 KP) ETA HONDARRIBIKO KOSTA
BIRIBILGUNEAREN (2,3 KP) ARTEAN
(GAKOA: 2-BI-60/2025)**

PROYECTO DE VÍA CICLISTA-PEATONAL (TRAMO 01 014F) PARALELA A LA N-638 ENTRE
AMUTE (PK 1,4) Y LA ROTONDA KOSTA (PK 2,3) DE HONDARRIBIA
(CLAVE: 2-BI-60/2025)

1. Dokumentua – MEMORIA
Documento 1.- MEMORIA

AURKIBIDE OROKORRA

- 1. DOKUMENTUA.- MEMORIA
- 2. DOKUMENTUA.- PLANOAK
- 3. DOKUMENTUA.- PLEGUA
- 4. DOKUMENTUA.- AURREKONTUA

ÍNDICE GENERAL

- DOCUMENTO 1.- MEMORIA
- DOCUMENTO 2.- PLANOS
- DOCUMENTO 3.- PLIEGO
- DOCUMENTO 4.- PRESUPUESTO

1. DOKUMENTUA - MEMORIA

DOCUMENTO 1 - MEMORIA

AURKIBIDEA

1. DOKUMENTUA.- MEMORIA

- 1.- Proiektuaren aurrekariak eta helburua
- 2.- Hasierako datuak
- 3.- Proiektuaren deskribapena
 - 3.1.- Deskribapen orokorra
 - 3.2.- Trazadura eta zuinketa
 - 3.3.- Datu geoteknikoak-Lurren mugimendua
 - 3.4.- Sekzio motak
 - 3.3.- Zoruak eta zoladurak
 - 3.6.- Drainadura
 - 3.7.- Egiturak eta harresiak
 - 3.8.- Seinaleztapena, balizamendua eta euste-sistemak
 - 3.9.- Argiztapena
 - 3.10.- Zerbitzuak berritzea
 - 3.11.- Trafikoaren mantenimendua obrak irauten duten bitartean
 - 3.12.- Ingurumen-txostena
 - 3.13.- Desjabetzeak eta kalte-ordainak
 - 3.14.- Planeamendua
 - 3.15.- Aurrekontua
 - 3.16.- Obra-plana
 - 3.17.- Kontratistaren sailkapena
 - 3.18.- Segurtasuna eta osasuna
 - 3.19.- Hondakinen kudeaketa azterketa
 - 3.20.- Prezioen justifikazioa
 - 3.21.- Itsas-lehorreko jabetza publikoa
 - 3.22.- Bigarren mailako materialak
- 4.- 1098/2001 Errege Dekretua betetzea
- 5.- Proiektuaosatzen duten dokumentuak
- 6.- Ondorioak

ERANSKINAK

- 1.- Topografia
- 2.- Trazadura
- 3.- Geologia eta Geoteknia
- 4.- Egiturak
- 5.- Argiztapena
- 6.- Eraginpeko zerbitzuak
- 7.- Ingurumen txostena
- 8.- Desjabetzak
- 9.- Lan-programa
- 10.- Segurtasuna eta osasuna
- 11.- Hondakinen kudeaketa
- 12.- Prezioen justifikazioa
- 13.- Itsas jabari publikoaren gaineko eraginak
- 14.- Bigarren mailako materialak

ÍNDICE

DOCUMENTO 1.- MEMORIA

- 1.- Antecedentes y objeto del proyecto
- 2.- Datos de partida
- 3.- Descripción del proyecto
 - 3.1.- Descripción general
 - 3.2.- Trazado y Replanteo
 - 3.3.- Geotecnia-Movimiento de Tierras
 - 3.4.- Secciones Tipo
 - 3.5.- Firmes Y Pavimentos
 - 3.6.- Drenaje
 - 3.7.- Estructuras y muros
 - 3.8.- Señalización, balizamiento y sistemas de contención
 - 3.9.- Iluminación
 - 3.10.- Reposición de servicios
 - 3.11.- Mantenimiento del Tráfico durante las obras
 - 3.12.- Informe Ambiental
 - 3.13.- Expropiaciones e indemnizaciones
 - 3.14.- Planeamiento
 - 3.15.- Presupuesto
 - 3.16.- Plan de obra
 - 3.17.- Clasificación del contratista
 - 3.18.- Seguridad y Salud
 - 3.19.- Estudio de Gestión de Residuos
 - 3.20.- Justificación de precios
 - 3.21.- Dominio público marítimo-terrestre
 - 3.22.- Materiales secundarios
- 4.- Cumplimiento del Real Decreto 1098/2001
- 5.- Documentos de que consta el proyecto
- 6.- Conclusión

ANEJOS

- 1.- Topografía
- 2.- Trazado
- 3.- Geología y Geotecnia
- 4.- Estructuras
- 5.- Iluminación
- 6.- Servicios Afectados
- 7.- Informe Ambiental
- 8.- Expropiaciones
- 9.- Programa de trabajos
- 10.- Seguridad y Salud
- 11.- Gestión de Residuos
- 12.- Justificación de precios
- 13.- Dominio público marítimo terrestre
- 14.- Materiales secundarios

1.- ANTECEDENTES Y OBJETO DEL PROYECTO

1.1.- Antecedentes

La carretera N-638 entre sus puntos kilométricos 1,400 (intersección semaforizada de Amute) y 2,300 (rotonda Kosta) en Hondarribia, coincidente con el tramo delante del aeropuerto, tiene en su lado izquierdo un sobreebanco separado de la calzada con barrera metálica por el que circulan viandantes y ciclistas.

El Plan Territorial Sectorial de vías ciclistas de Gipuzkoa prevé que por esa zona discurra el itinerario I-1.1 Jaizubia-Hondarribia, en concreto el tramo 01 014F.

En estos momentos se está redactando el PROYECTO DE ROTONDA EN EL PK 1,400 DE LA N-638 DE ACCESO AL BARRIO AMUTE DE HONDARRIBIA (1-I-14/2025). Como su propio nombre indica, este proyecto busca transformar la actual intersección semaforizada de entrada al barrio en una rotonda.

El proyecto prevé en su ámbito de actuación una plataforma por el lado izquierdo que acoja los movimientos ciclistas y peatonales, separada de la calzada por una barrera que haga funciones de sistema de contención, siguiendo el modelo propuesto en el PTS de vías ciclistas.

A la vista de esta actuación desde la DFG se entiende oportuna la prolongación de la ampliación de la plataforma de la carretera N-638 entre sus puntos kilométricos 1,400 (intersección semaforizada de Amute) y 2,300 (Rotonda Kosta) en Hondarribia, hasta llegar al entorno de la rotonda Kosta ubicada a la entrada al núcleo urbano de Hondarribia, donde conectará con el itinerario existente.

Por lo tanto, el inicio del proyecto coincidirá con el final del tramo que se está diseñando en el arriba citado proyecto 1-I-14/2025, y su final será el paso existente que cruza la isleta triangular de inicio del ramal oeste de la rotonda Kosta.

El proyecto tendrá una longitud de 800 metros, una anchura de uso de 4 metros (2 ciclista + 2 peatonal) y separación con la calzada de la N-638 mediante barrera que hace de sistema de contención. El modelo a seguir es el aplicado en el tramo de la misma carretera entre las rotondas de Amute y el hospital comarcal por Jaizubia.

1.2.- Objeto

El Objeto del presente documento, es la redacción del **“Proyecto de vía ciclista peatonal (tramo 01 014F) paralela a la N-638 entre Amute (PK 1.4) y la rotonda Kosta (PK 2.0 de Hondarribia (Clave 2-BI-60/2025)).**

2.- DATOS DE PARTIDA

2.1.- Topografía

La definición del presente proyecto se ha realizado tomando como base el levantamiento taquimétrico levantado al efecto por la empresa Gaur, al que se le ha incorporado el taquimétrico municipal para tener una visión más clara de la ubicación de cada sector.

En el Anejo 1 se adjuntan el plano del Estado Actual resultante, y las reseñas de las bases de replanteo.

2.2.- Geología – Geotecnia – Consolidación del apoyo de los rellenos

El dimensionamiento de la consolidación del apoyo de los rellenos sobre la zona de antigua marisma, se basa en lo indicado en el Anejo 2 “Geología y Geotecnia” del **“Proyecto de Construcción de la Duplicación de Calzada de la Carretera N-638 en Hondarribia. Tramo: Amute – Rotonda del Aeropuerto”**. Adjuntándose en el Anejo 3 de este documento, los apartados y planos más representativos relativos a la consolidación del apoyo de los rellenos.

2.3.- Prolongación de las ODTs

La prolongación de las ODTs del proyecto ha mantenido el diseño de la cimentación incluido en el **“Proyecto de Construcción de la Duplicación de Calzada de la Carretera N-638 en Hondarribia. Tramo: Amute – Rotonda del Aeropuerto”**.

2.4.- Criterios de Diseño

Los criterios de diseño de los elementos incluidos en el proyecto han sido:

- Ampliar el itinerario peatonal existente
- Optimizar la Seguridad Vial, tanto de la carretera N-638, como del nuevo itinerario ciclista-peatonal.
- Mantener y/o generar un arcén con una anchura mínima de 0.70 metros entre la línea blanca de la carretera N-638, y cuneta previa a la barrera de protección del itinerario peatonal.

3.- DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

3.1.- Descripción General

El proyecto coincide con el final del tramo que se está diseñando en el PROYECTO DE ROTONDA EN EL PK 1,400 DE LA N-638 DE ACCESO AL BARRIO AMUTE DE HONDARRIBIA y su final será el paso existente que cruza la isleta triangular de inicio del ramal oeste de la rotonda Kosta.

El proyecto tiene una longitud de 800 metros, anchura de uso de 4 metros (2 ciclista + 2 peatonal) y separación con la calzada de la N-638 mediante barrera que haga de sistema de contención, adosada una cuneta de 30 cm, y un arcén de 70 cm, siguiendo el modelo del tramo de itinerario construido en la misma carretera entre las rotondas de Amute y el hospital comarcal por Jaizubia.

3.2.- Trazado y Replanteo

3.2.1.- Planta

En el apartado 2 del Anejo 2 se adjuntan los listados de definición en planta del itinerario peatonal, Estos listados se corresponden con los parámetros grafiados en los siguientes planos: 2.- Estado Actual, 3.1.- Definición geométrica y 3.5.- Plantas de detalle

3.2.2.- Alzado

Dado que el itinerario peatonal se implanta en prolongación de la calzada de la carretera N-638, las cotas de implantación se han establecido a partir de la cota y del peralte de la calzada actual (Ver perfiles transversales).

3.3.- Datos Geotécnicos-Movimiento de Tierras

La geotecnia del proyecto se centra en la definición del relleno a realizar en prolongación de la actual plataforma de la N-638, relleno que se apoya en una antigua marisma, y en la cimentación de la prolongación de las ODTs. Para la definición de las características de este relleno (Consolidación del apoyo, método de ejecución, talud...), y la cimentación de las ODTs, se cuenta con los anejos geotécnicos de los proyectos indicados en el apartado “2.- Datos de Partida”,

En el Anejo 3 se adjunta la documentación de estos anejos relativa a la consolidación de los apoyos, método de ejecución...

A continuación, se describen las medidas adoptadas para la consolidación del apoyo y la ejecución del relleno.

3.3.1.- Consolidación

Tras el análisis de los métodos de consolidación adoptados en ambos proyectos, para consolidar el movimiento de tierras proyectado que se ciñe a la ejecución de un relleno de unos tres metros de espesor máximo, se obtienen las siguientes conclusiones;

- El período de tiempo para que se dé la consolidación del terraplén sin precarga puede ser prolongado y no ser asumido por el proceso constructivo.
- La ejecución de una precarga de 2 m conseguirá un asiento de 9 cm en poco más de 6 meses. Transcurrido este tiempo se podría retirar la precarga y se habría producido el 100% del asiento estimado para el terraplén previsto.
- Dado que asientos de 9 centímetros, e incluso superiores (15 cm) sobre la geometría de la ampliación de la plataforma, tendrán como único efecto un incremento del peralte, pasando de 0.5 % a 0.9 % en el caso de asiento de un asiento máximo de 9 cm, y de 0.5 % a 1.5 % en el caso de un asiento máximo de 15 cm, se ha entendido que estos efectos son asumibles, suponiendo una “simplificación” en la ejecución de la obra y un ahorro sustancial del plazo (Tiempo estimado de la precarga = 6 meses).

Por lo tanto, no se realizará precarga sobre el relleno que se apoya en la antigua marisma, tendiendo más el talud del relleno al 2H:1V. y procediendo al control de los asientos, con el fin de obtener la información necesaria para la adopción de medidas de ajuste si fueran necesarias (Recrecido de la capa intermedia antes de extender la capa de rodadura).

3.3.2.- Ejecución del relleno

Para la preparación del cimientado del terraplén será preciso retirar la cobertera vegetal. El material excavado debe ser trasladado a vertedero. Se deberá excavar medio metro del subsuelo y garantizar que tanto ese medio metro como el primer metro de relleno se realice con material granular.

Este drenaje se pretende conseguir iniciando el relleno con un pedraplén. Los taludes del terraplén podrán soportar una inclinación de hasta 2H:1V.

3.3.3.- Cimentación de las ODTs

El proyecto de construcción prevé la prolongación de cinco obras de drenaje. A partir de las prospecciones de campo y ensayos de laboratorio realizados se han descrito las condiciones de cimentación. Para la cimentación directa en las arenas (unidad 1), suponiendo un empotramiento de al menos un metro, se estima una carga admisible del terreno de 1-1,5 Kp/cm².

Para poder cimentar con esta carga admisible es necesario sustituir los 1,5 primeros metros de suelo por material tipo pedraplén cimentándose sobre ella la estructura. Las excavaciones para la construcción de la cimentación, a realizar por medios convencionales, Los materiales procedentes de la excavación se consideran inadecuados fundamentalmente por su humedad.

Desde el punto de vista de la agresividad de las aguas freáticas al hormigón, a partir de los datos obtenidos en otros proyectos anexos, se deduce una concentración en sulfatos de 94.23 mg/l, lo cual no indica la existencia de un ambiente agresivo.

A pesar de ello, es posible que en época de mareas vivas, el agua marina llegue a penetrar en la zona de suelos aluviales de origen marino, por lo que se recomienda considerar el sector como un ambiente de agresividad Qa, a la hora de seleccionar el tipo de cemento a utilizar, los recubrimientos mínimos, etc.

3.4.- Sección Tipo

Se proyecta una sección de 4,00 metros de anchura total, realizando la segregación de ciclistas y peatones. El carril peatonal tendrá una anchura de 2,00 metros y la vía ciclista otros 2,00 metros de anchura.

Si bien la anchura mínima recomendable para vías ciclistas es de 2,20 metros, la experiencia de los bidegorris contruidos en los últimos años por la Diputación Foral de Gipuzkoa demuestra que una anchura de 2 metros es suficiente, cuando la vía ciclista discurre adosada, sin separación física ni diferenciación de pavimento, a una banda peatonal de idéntica anchura.

La sección del itinerario amplía la plataforma de la N-638, dejando una anchura de 1.0 metros entre la barrera de protección y la línea blanca (0.7 m de arcén y 0.3 m de cuneta) y, una plataforma de 4,00 m para el itinerario,

La sección se completa, salvo en el entorno de las ODTs 4 y 5, con una berma exterior de 1.00 metros con un acabado de material granular, donde se ubicará el alumbrado, recogidas de aguas y otros elementos, tales como el vallado, en las zonas donde corresponda.

El terraplén sobre el que se apoya el itinerario irá cimentado sobre el terreno natural, con una capa de pedraplén de 100 cm de espesor, envuelto también en una malla geotextil.

En el entorno de la ODT-4, entre los PKs 1+618 y 1+640, con el fin de evitar la afección a una laguna interior, el itinerario se apoya en un muro lateral en voladizo, eliminando la berma.

De igual manera, en el entorno de la ODT-5, entre los PKs 1+745 y 1+800, con el fin de evitar la afección a una laguna interior, el itinerario se apoya en un muro lateral

3.5.- Pavimento

La pavimentación de la vía ciclista peatonal se proyecta mediante una mezcla bituminosa de color negro, realizándose la diferenciación entre la zona ciclista y la zona peatonal mediante pintura en el pavimento.

El pavimento mantiene la misma sección que la proyectada en la rotonda de Amute, en prolongación de la sección prevista de la calzada de la N-638, para dar continuidad a las capas granulares drenantes, compuesta por las siguientes capas

- 39 cm de zahorra 25
- 07 cm de S20
- 05 cm de S12

En el sector en el que el itinerario se apoya sobre el pavimento actual de la N-638, se proyecta el escarificado y reposición de la capa de rodadura.

3.6.- Drenaje

El drenaje del itinerario se realiza mediante una cuneta adosada a la barrera de hormigón que protege el itinerario peatonal, colocando cada 25 metros sumideros, que se conectan con un colector longitudinal que desagua cada 75 metros en colectores transversales con un diámetro de 315 mm, y bajantes en el talud.

3.7.- Estructuras y muros

En el Proyecto se incluyen cinco ODTs, 3 de las cuales se procede a prolongar manteniendo o ampliando la sección actual, manteniendo la longitud actual en las ODT-4 y 5. En el entorno de las ODTs 4 y 5, se incluyen muros longitudinales que sustituyen a los rellenos, con el fin de evitar la afección a zonas inundables. En el anejo 4 se adjuntan los cálculos estructurales de las ampliaciones de las ODTs y de los muros complementarios,

3.8.- Señalización, balizamiento y Sistemas de Contención

En el proyecto se incluye la adecuación de la señalización, balizamientos y sistema de defensa de la carretera N-638, a las nuevas condiciones de la carretera, de acuerdo a la Normativa vigente (8.1.-IC y 8.2.-IC). La señalización, balizamiento y sistema de protección del itinerario ciclista-peatonal se ha proyectado siguiendo los criterios expuestos en el **Manual de la Vías ciclistas de Gipuzkoa** y las directrices de la Dirección del proyecto.

Entre la vía ciclista-peatonal y la calzada de la carretera, se ha previsto una separación mediante barrera rígida de hormigón (in situ o prefabricada, nivel de protección H2 y anchura de trabajo W1, con marcado CE), que proteja a peatones y ciclistas del tráfico motorizado.

Los peatones y ciclistas irán segregados en prácticamente todo el recorrido. Esa separación se realizará mediante marca vial continua en el pavimento y pintado de iconos. Se colocará vallado en las obras de paso, sobre las ODTs

3.9.- Iluminación

El alumbrado de la vía ciclista-peatonal, se proyecta mediante luminarias de 4,00 metros de altura, dispuestas cada 42 m.

Los báculos de las luminarias se serán de acero galvanizado y las luminarias tendrán un grado de hermeticidad IP-66. Las canalizaciones estarán formadas por un tubo de polietileno corrugado por circuito, añadiendo un tubo de reserva en los cruces de calzada.

El cableado se resolverá mediante conductores de aluminio, con el fin de evitar robos de cable. Se dispondrán 4 cables de aluminio de 16 mm² de sección mínima y un cable de tierra de 25 mm², también de aluminio.

Las conexiones del cableado se realizarán dentro de la caja de conexión de los puntos de luz y no en las arquetas.

Cada punto de luz tendrá junto a él una arqueta de 40x40x60 cm y una pica de tierra. En las tapas de las arquetas se especificará la siguiente inscripción: "Alumbrado público. Conductor de aluminio / Argiteria publikoa. Aluminiozko eroaleak".

En el anexo 5 se adjunta el cálculo lumínico, comprobando que esa configuración cumple la clase de alumbrado S3 definida en el Reglamento de Eficiencia Energética (7,50 lux de media, con un mínimo de 1,50 lux).

El alumbrado en proyecto se conectará al cuadro de mando que se va a instalar en el entorno de la nueva rotonda sustitutoria del semáforo de acceso al barrio de Amute.

3.10.- Reposición de servicios

En el Anejo 6 se determinan los servicios afectados por las **Obras del Proyecto de Itinerario ciclista-peatonal, visualizando su no afección.**

Los servicios analizados se han agrupado en función de sus características, dándoles una numeración correlativa.

- | | |
|-------------------------|----------------|
| 1.- Agua potable | (Servicio 101) |
| 2.- Red de Iberdrola | (Servicio 201) |
| 3.- Alumbrado municipal | (Servicio 301) |

3.11.- Mantenimiento del Tráfico durante las Obras

Para el mantenimiento del tráfico rodado durante las obras, se mantendrá la barrera metálica actual de protección del paseo existente, que servirá de apoyo a una barrera de hormigón a ubicar en el espacio existente entre la barrera metálica y el carril de la N-638, y se señalizará la zona de obras reduciendo la velocidad máxima permitida a 40 km/hora.

3.12.- Informe Ambiental

Dado que tras analizar la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto y la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, se concluye que el proyecto no se encuentra entre los supuestos de proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada ni ordinaria, el Informe Ambiental correspondiente al presente proyecto, tal y como se indica en los Pliegos, se circunscribe a:

“Realizar un estudio ambiental de carácter básico, que identifique y defina las afecciones ambientales que el proyecto pueda generar, proponiendo las medidas correctoras y/o compensatorias aconsejables, con su correspondiente valoración y método de aplicación. El estudio se referirá al ámbito de la obra tomado ampliamente hasta donde resulte aconsejable como consecuencia de los propios impactos generados”.

En el Anejo 7 se adjunta el Informe Ambiental correspondiente a las obras en proyecto, en el que partiendo de lo indicado en el proyecto de desdoblamiento de la N-638, se desarrollan los siguientes puntos:

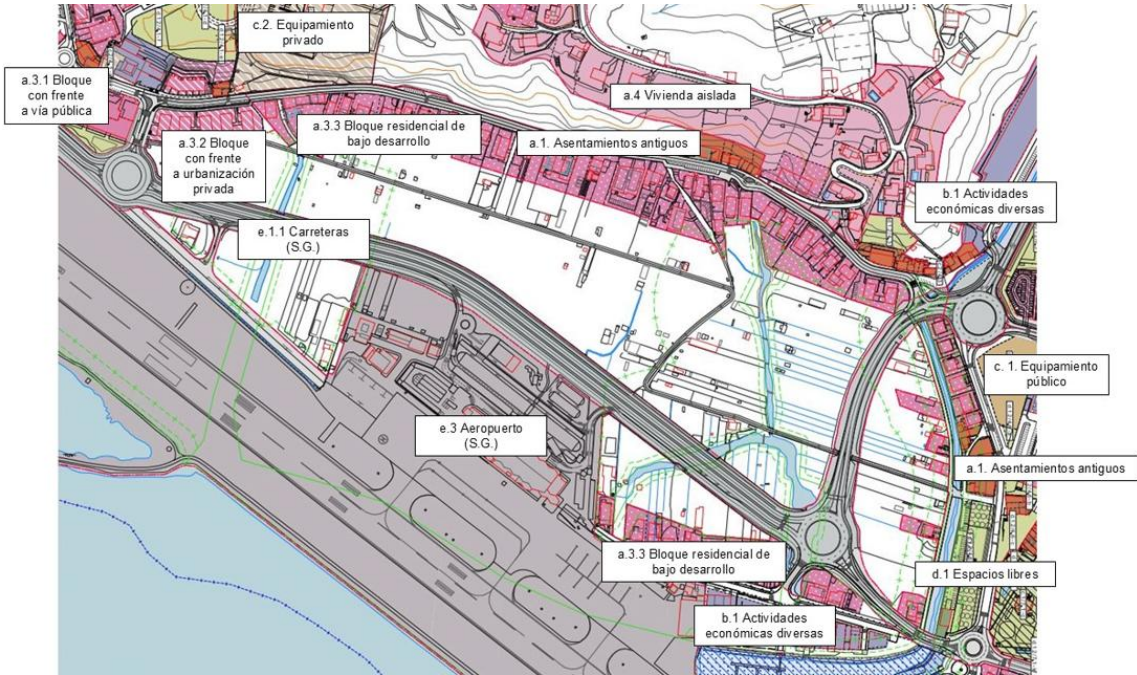
- Afecciones ambientales asociadas al proyecto
- Medidas correctoras y/o compensatorias.

3.13.- Expropiaciones e indemnizaciones

En el Anejo 8 se delimitan las superficies, bienes y servicios ubicadas en el entorno de las obras en proyecto, reflejadas en los planos correspondientes.

3.14.- Planeamiento

En la imagen adjunta se refleja el **planeamiento urbanístico vigente** en este municipio, que son las **Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Hondarribia** aprobadas por el Consejo de Diputados el 24 de diciembre de 1996.



3.15.- Presupuesto

CAPITULO	RESUMEN	EUROS
CAPÍTULO 1	DEMOLICIONES Y MOVIMIENTO DE TIERRAS	381.790,04
CAPÍTULO 2	ESTRUCTURAS.....	158.213,96
CAPÍTULO 3	DRENAJE.....	98.184,73
CAPÍTULO 4	ALUMBRADO PÚBLICO	67.398,36
CAPÍTULO 5	SERVICIOS AFECTADOS	945,00
CAPÍTULO 6	URBANIZACIÓN SUPERFICIAL	460.875,26
CAPÍTULO 7	SEÑALIZACIÓN	9.468,37
CAPÍTULO 8	DESVÍOS PROVISIONALES.....	39.169,23
CAPÍTULO 9	RESTAURACIÓN AMBIENTAL	49.879,64
CAPÍTULO 10	SEGURIDAD Y SALUD	16.064,88
CAPÍTULO 11	GESTIÓN DE RESIDUOS.....	158.494,33
TOTAL PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL		1.440.483,80
13,00% Gastos generales		187.262,89
6,00% Beneficio industrial		86.429,03
SUMA		1.714.175,72
21,00 % I.V.A.....		359.976,90
TOTAL PRESUPUESTO CONTRATA.....		2.074.152,62

3.16.- Plan de obra

En el Anejo 9 se adjunta el Programa de Trabajos, en donde se justifica el plazo obtenido para la ejecución de la obra. El plazo asciende a **7 meses**, para la totalidad del ámbito de proyecto.

3.17.- Clasificación del Contratista

La clasificación del contratista se ha realizado teniendo en cuenta el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (Real Decreto 1098/2001 de 12 de octubre

Grupos y Subgrupos

GRUPO G: Viales y pistas
Subgrupo 4. Hormigón Armado

Categoría 4

3.18.- Seguridad y salud

De acuerdo con el artículo 15 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, en el Anejo 10 del proyecto se incluye el correspondiente Estudio de Seguridad y Salud, desglosado desde el punto de vista presupuestario para los siete tramos, es decir, tres fases del programa de trabajos, en el que se establecen las previsiones respecto a la prevención de riesgos de accidentes y enfermedades laborales.

3.19.- Estudio de Gestión de Residuos

En el Anejo 11, se adjunta el estudio de gestión de residuos generado por los siete tramos, es decir, tres fases del programa de trabajos, de la obra proyectada.

3.20.- Justificación de precios

En el Anejo 12 se incluyen las justificaciones de precios de las distintas unidades de obra que componen el proyecto.

3.21.- Dominio Público Marítimo terrestre

En el Anejo 13 se incluyen las afecciones al Dominio Público Marítimo Terrestre de las obras proyectadas

3.22.- Materiales secundarios

En el Anejo 14 se justifica el cumplimiento de la Ley 10/2021, que establece un marco normativo para la protección y mejora del medio ambiente en Euskadi, promoviendo una economía sostenible y la corresponsabilidad entre el sector público y privado.

Dicha justificación se realiza en base a la metodología desarrollada por IHOBE. Para su aplicación, se ha utilizado la “Guía para el cumplimiento de la Ley de Administración Ambiental Vasca artículo 84.3 – Inclusión de materiales secundarios en contratación de obras” y la herramienta de apoyo para el cálculo del porcentaje de materiales, puesta a disposición por IHOBE.

4.- CUMPLIMIENTO DE NORMATIVA

4.1.- Cumplimiento del real decreto 1098/2001 del reglamento general de la ley de contratos de las administraciones públicas

En cumplimiento de los artículos 125 y 127 del vigente Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas por Decreto 1098/2001, se manifiesta que el presente proyecto de construcción se refiere a una obra completa, en el sentido expuesto en dichos artículos.

4.2.- Cumplimiento del real decreto 68/2000

En cumplimiento de este decreto se manifiesta que el presente proyecto de construcción se cumplen los criterios de accesibilidad, protección...

5.- DOCUMENTOS DE QUE CONSTA EL PROYECTO

DOCUMENTO 1.- MEMORIA

- 1.- Antecedentes y objeto del proyecto
- 2.- Datos de partida
- 3.- Descripción del proyecto
 - 3.1.- Descripción general
 - 3.2.- Trazado y Replanteo
 - 3.3.- Geotecnia-Movimiento de Tierras
 - 3.4.- Secciones Tipo
 - 3.5.- Firmes Y Pavimentos
 - 3.6.- Drenaje
 - 3.7.- Estructuras y muros
 - 3.8.- Señalización, balizamiento y sistemas de contención
 - 3.9.- Iluminación
 - 3.10.- Reposición de servicios
 - 3.11.- Mantenimiento del Tráfico durante las obras
 - 3.12.- Informe Ambiental
 - 3.13.- Expropiaciones e indemnizaciones
 - 3.14.- Planeamiento
 - 3.15.- Presupuesto
 - 3.16.- Plan de obra
 - 3.17.- Clasificación del contratista
 - 3.18.- Seguridad y Salud
 - 3.19.- Estudio de Gestión de Residuos
 - 3.20.- Justificación de precios
 - 3.21.- Dominio público marítimo-terrestre
 - 3.22.- Materiales secundarios
- 4.- Cumplimiento del Real Decreto 1098/2001
- 5.- Documentos de que consta el proyecto
- 6.- Conclusión

ANEJOS

- 1.- Topografía
- 2.- Trazado
- 3.- Geología y Geotecnia
- 4.- Estructuras
- 5.- Iluminación
- 6.- Servicios Afectados
- 7.- Informe Ambiental
- 8.- Expropiaciones
- 9.- Programa de trabajos
- 10.- Seguridad y Salud
- 11.- Gestión de Residuos
- 12.- Justificación de precios
- 13.- Dominio público marítimo terrestre
- 14.- Materiales secundarios

DOCUMENTO 2.- PLANOS

- 1.- Planos generales
 - 1.1.- Situación y emplazamiento
 - 1.2.- Cartulario
 - 1.3.- Planta general
- 2.- Estado actual
- 3.- Definición geométrica
 - 3.1.- Plantas
 - 3.2.- Secciones tipo
 - 3.3.- Perfiles transversales
 - 3.4.- Detalles de urbanización
 - 3.5.- Demoliciones
 - 3.6.- Pavimentación
- 4.- Estructuras y muros
 - 4.0.- Planta general
 - 4.1.- ODT-1
 - 4.2.- ODT-2
 - 4.3.- ODT-3
 - 4.4.- ODT-4
 - 4.5.- ODT-5
- 5.- Drenaje
 - 5.1.- Plantas
 - 5.2.- Detalles
- 6.- Alumbrado
 - 6.1.- Plantas
 - 6.2.- Detalles
- 7.- Servicios Afectados
 - 7.1.- Abastecimiento
 - 7.2.- Iberdrola
 - 7.3.- Alumbrado municipal
- 8.- Señalización, balizamiento y sistemas de contención
 - 8.1.- Plantas
 - 8.2.- Detalles
- 9.- Soluciones propuestas al tráfico durante la realización de las obras
- 10.- Restauración ambiental

DOCUMENTO 3.- PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TECNICAS

- 1.- Descripción de las obras
- 2.- Unidades de obra, medición y abono

DOCUMENTO 4.- PRESUPUESTO

- 1.- Mediciones
- 2.- Cuadro de precios Nº 1
- 3.- Cuadro de precios Nº 2
- 4.- Presupuesto

6.- CONCLUSIÓN

Considerando debidamente justificado y definido el presente Proyecto, lo sometemos al análisis de la Diputación Foral de Gipuzkoa en espera de merecer su aprobación.

San Sebastián, septiembre de 2025



Fdo.: Álvaro Arrieta Bakaikoa
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Colegiado Nº 8044