

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES DEL CONTRATO DE OBRA

“ITINERARIO PEATONAL Y CICLISTA DE CONEXIÓN ENTRE PAMPLONA Y BURLADA POR LA CUESTA DE BELOSO”

1.- ANTECEDENTES.

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea adoptaron el Reglamento (UE) 2021/241 de 12 de febrero de 2021 por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

El Reglamento (UE) 2021/241 de 12 de febrero de 2021 destaca que las reformas e inversiones en crecimiento inteligente, sostenible e integrador, incluidos la cohesión económica, el empleo, la productividad, la competitividad, la investigación, el desarrollo y la innovación, así como un mercado interior que funcione correctamente con pymes sólidas, deben aspirar a aumentar el potencial de crecimiento y permitir una recuperación sostenible de la economía de la Unión. Estas reformas e inversiones también deben promover, entre otros, el desarrollo de infraestructuras y transportes sostenibles para atenuar los efectos de la crisis de la COVID-19 en la economía.

A los efectos de dar cumplimiento al Reglamento (UE) 2021/241 de 12 de febrero de 2021, el Consejo de Ministros del Gobierno de España en su reunión de 27 de abril de 2021 aprobó el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España (en adelante, PRTR) que se concentra en proyectos que se pondrán en marcha en el periodo 2021-2024 para maximizar su impacto sobre la recuperación y transformación rápida de la economía. Dicho Plan fue objeto de evaluación positiva por la Comisión Europea el 16 de junio de 2021 y se aprobó por el Consejo Europeo el 13 de julio de 2021.

El Gobierno de España ha dictado el Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del PRTR y las Órdenes HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del PRTR, y HFP/1031/2021, de 29 de septiembre, por la que se establece el procedimiento y formato de la información a proporcionar por las Entidades del Sector Público Estatal, Autonómico y Local para el seguimiento del cumplimiento de hitos y objetivos y de ejecución presupuestaria y contable de las medidas de los componentes del PRTR.

El PRTR, en desarrollo de la medida prevista en la inversión 1 “Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano” del Componente 1 “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos”, prevé la línea de inversión CI-II-CCAA cuyo objetivo es el desarrollo de actuaciones de ejecución directa por parte de las Comunidades Autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla, o por convenio con otras administraciones o entidades, que contribuyan a fomentar la movilidad sostenible en ámbitos urbanos y metropolitanos.

En la sesión de la Conferencia Nacional de Transportes celebrada el 5 de noviembre de 2021, que contó con la participación de representantes de todas las Comunidades Autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, fue aprobado el Acuerdo por el que se fijan los criterios de distribución territorial de créditos presupuestarios de los ejercicios 2021 y 2022, así como la distribución de los correspondientes al ejercicio de 2021, para la financiación de actuaciones de inversión en el marco del Componente 1 "Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos" del PRTR.

Dicho Acuerdo de la Conferencia Nacional de Transportes de 5 de noviembre de 2021 pormenoriza los criterios de reparto, la aplicación presupuestaria, y las anualidades de las dotaciones de los Presupuestos Generales del Estado asignados a las Comunidades Autónomas. Las actuaciones correspondientes a cada Comunidad Autónoma se incluyen en el Anexo III del acuerdo.

Con fecha de 24 de noviembre de 2021, la Secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana dictó una resolución por la que se formalizan los compromisos financieros con la Comunidad Foral de Navarra para el ejercicio 2021 para la financiación de actuaciones en el marco del Componente 1 del PRTR, denominado "Plan de Choque de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada en Entornos Urbanos y Metropolitanos". El anexo de dicha resolución establece las actuaciones objeto de financiación entre las que se contempla la actuación "Optimización de la red ciclable de la Comarca de Pamplona". Dicha actuación se podrá concretar a través de la ejecución de distintos proyectos constructivos.

La beneficiaria de esta línea de financiación es la Comunidad Foral de Navarra, si bien las destinatarias finales de la misma podrán ser las entidades locales, si así se formalizase a través de los correspondientes convenios u otros instrumentos jurídicos.

La Dirección General de Transportes y Movilidad Sostenible (en adelante DGTMS) del Departamento de Cohesión Territorial encarga la redacción del proyecto constructivo denominado: "Itinerario peatonal y ciclista de conexión entre Pamplona y Burlada por la Cuesta de Beloso" para la ejecución de la citada actuación, a la empresa VS Servicios y Urbanismo S.L.

En febrero de 2023 se entrega el documento final del Proyecto de Construcción de "Itinerario peatonal y ciclista de conexión entre Pamplona y Burlada por la Cuesta de Beloso".

El 5 de abril de 2023 se formaliza el Convenio entre el Departamento de Cohesión Territorial de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, el Ayuntamiento de Pamplona y el Ayuntamiento de Burlada regulador de la subvención para la ejecución del Proyecto Constructivo denominado "itinerario peatonal y ciclista de conexión entre Pamplona y Burlada por la cuesta de Beloso" actuación financiada por Fondos de la UNIÓN EUROPEA-NEXT GENERATION EU, en el marco del PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA, el cual fija las bases de la concesión directa de una subvención al Ayuntamiento de Pamplona y al Ayuntamiento de Burlada, a través de la DGTMS, para la ejecución de esta actuación y, a su vez, establece los términos de la colaboración entre el Ayuntamiento de Pamplona y el Ayuntamiento de Burlada para cumplir con los compromisos establecidos.

2.- ÁMBITO DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN.

El ámbito del proyecto es la vía urbana denominada como la Cuesta de Beloso, que tiene su inicio en la Avenida de Baja Navarra de Pamplona y final en la glorieta de intersección de las calles Mayor, Bizkarmendia y la propia Cuesta de Beloso, situada en término municipal de Burlada. La longitud del eje es de 1.188,55 metros.

La Cuesta de Beloso presenta una sección transversal característica homogénea, a excepción de cuatro tramos que se describen más adelante. Esta sección transversal característica se define a través de las siguientes características:

- Acera peatonal en la margen izquierda, de anchura total variable entre 3,90 metros y 4,40 metros en la que se ubica arbolado en alcorques, alumbrado vial, barandilla de protección peatonal, señalización vertical y mobiliario urbano disperso.
- Semicalzada de circulación sentido Pamplona-Burlada de 6,80 metros de anchura total con dos carriles de circulación.
- Mediana de separación de ambos sentidos de circulación de anchura variable entre 1,30 m. y 1,68 m.
- Semicalzada de circulación sentido Burlada-Pamplona de 6,80 metros de anchura con dos carriles de circulación.
- Cuneta no pisable de recogida de aguas pluviales.

El sostenimiento de la acera en su margen izquierda sentido bajada se realiza mediante un muro de hormigón, cuya altura es variable a lo largo de la Cuesta de Beloso.

Los tramos en los que el estado actual es significativamente diferente de la sección característica descrita son los siguientes:

- **Estación de servicio CEPESA:** aproximadamente desde el PK 0+030 del eje y en una longitud de 20 metros, la acera se estrecha a 3,20 m. de anchura más 0,40 metros ocupados por armarios de servicios, este estrechamiento es debido a la existencia del edificio de la estación de servicio.
- **Carriles de giro a izquierdas:** aproximadamente desde el PK.0+070 del eje y en una longitud de 120 m. no existe mediana ya que la semicalzada de circulación sentido Burlada-Pamplona pasa a tener 3 carriles de circulación, estando destinado el carril derecho a continuar la circulación por la Avenida Baja Navarra en sentido Pamplona y los otros dos carriles restantes reservados para el giro a izquierdas (semaforizado) hacia la Carretera de Badostain. La anchura total de la semicalzada es de 9,25 metros.

- **Viaducto sobre el Río Arga y Glorieta de Beloso:** aproximadamente desde el PK.1+070 la actuación es coincidente con el viaducto sobre el Río Arga, que tiene con una longitud aproximada de 76 m. Dicho viaducto es una estructura formada por vigas prefabricadas de hormigón y losa de hormigón armado. La anchura de la acera existente es el viaducto es de 4,25 m. y en el entorno de la Glorieta de Beloso en Burlada de 4,00 m.

- **Intersecciones:** en el tramo de la Cuesta de Beloso objeto del presente Proyecto existen dos intersecciones en la margen izquierda con otras vías rodadas correspondientes a los accesos al Club Deportivo Amaya (PK 0+672) y al complejo del Hotel Alma Pamplona (PK 0+956).

Adicionalmente a las intersecciones con las vías rodadas, existen tres conexiones peatonales, la primera con el Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona y las otras dos con el Club Deportivo Amaya, siendo estas últimas mediante escaleras.

El alumbrado actual de la Cuesta de Beloso está formado por luminarias viales de aproximadamente 10 metros de altura situadas en la margen izquierda aproximadamente cada 32 metros.

Cabe destacar que la acera peatonal existente ha sido habilitada como vía ciclista provisional en toda la longitud objeto de estudio, mediante la correspondiente señalización vertical.

3.- OBJETO DEL PLIEGO

Es objeto del presente Pliego el establecimiento de las prescripciones técnicas con arreglo a las cuales ha de llevarse a cabo la contratación y ejecución de las obras de "ITINERARIO PEATONAL Y CICLISTA DE CONEXIÓN ENTRE PAMPLONA Y BURLADA POR LA CUESTA DE BELOSO

El proyecto constructivo que describe todos los aspectos que definen esta obra ha sido redactado por la empresa VS Servicios y Urbanismo S.L.

A continuación, se explican los aspectos de índole formal y técnica que los licitadores deberán tener en consideración a la hora de redactar sus propuestas y, posteriormente, las condiciones técnicas que regirán la ejecución del contrato.

4.- DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS OBJETO DE CONTRATACIÓN.

La solución proyectada tiene como objetivo el ampliar el espacio disponible para la circulación peatonal y ciclista, consiguiendo segregar ambos tránsitos lo máximo posible, en condiciones de seguridad y comodidad para los usuarios y sin reducir el número de carriles de circulación de vehículos.

Se proyecta el incremento del espacio disponible para el tránsito peatonal y ciclista a lo largo de todo el eje definido. Dicho incremento se materializa en una sección transversal tipo con una anchura de 7,60 metros de espacio disponible para peatones y ciclistas.

De esta forma la sección transversal tipo proyectada es la siguiente:

- Acera de anchura total de 3,60 m. en la que se ubicará la barandilla de protección peatonal y alcorques para la plantación de arbolado de 1,00 m. de anchura y 2,00 m. de longitud a cota de pavimento y corridos bajo la losa armada.
- Carril bici bidireccional de 3,00 m. de anchura.
- Franja de protección de 1,00 m. de anchura en la se ubicará alumbrado peatonal y vial (en columna única) y bordillo de separación con la calzada.
- Calzada de anchura total de 6,25 m. con dos carriles de circulación.
- Mediana de anchura mínima de 0,50 m.

Para lograr una anchura de 7,60 m. libres para el tránsito peatonal y ciclista, se ejecuta un voladizo de 2,10 metros de vuelo formado por una losa de hormigón armado de ejecución in situ, apoyado en el núcleo central del muro de hormigón existente.

En planta se mantiene la alineación actual de la acera que discurre por la margen izquierda en sentido de circulación Pamplona-Burlada.

La actuación planteada en ningún punto modifica la línea blanca derecha de la mediana en sentido de circulación Pamplona-Burlada, es decir, no se afecta a la semicalzada derecha, salvo en el tramo coincidente con el puente sobre el río Arga.

Adicionalmente, los encuentros con los accesos al Club Deportivo Amaya y el complejo del Hotel Alma Pamplona se resuelven mediante el retranqueo de los pasos peatonales y ciclistas, incrementando la seguridad de dichos cruces con respecto a la situación actual.

En particular, en el PK 0+680 del eje se encuentra el acceso rodado a las instalaciones de la Ciudad Deportiva Amaya, que cruza el itinerario peatonal y ciclista objeto del presente proyecto. Se proyecta el retranqueo de dicho paso peatonal y ciclista de forma que los vehículos de motor dispongan de un espacio de al menos 5 m. para su detención antes de incorporarse a la circulación de la Cuesta de Beloso o salir de la misma. Así se independiza la maniobra de salida/incorporación de los vehículos con la maniobra de ceda el paso a peatones y ciclistas.

Para conseguir el retranqueo del paso es necesario elevar la rasante del acceso a la Ciudad Deportiva Amaya, aumentando la pendiente del 8% existente al 10% en una longitud de 28,40 metros. Este incremento de la pendiente no afecta al acceso peatonal a la Ciudad Deportiva Amaya, ya que este acceso no cuenta con aceras peatonales.

De manera análoga, en el PK 0+956 del eje de proyecto se ubica el acceso rodado y peatonal a las instalaciones del Hotel Alma Pamplona, así como a la zona residencial denominada “Beloso bajo”. Para lograr condiciones de seguridad homólogas a las descritas en el apartado anterior, se proyecta una variación del perfil longitudinal, incrementando la pendiente hasta el 6% en una longitud de 30 metros, respecto a la pendiente existente de aproximadamente del 4,15%, de tal forma que en el punto del paso peatonal se reduce la cota de la rasante en 56 cm.

La pendiente transversal existente en el paso de peatones es del 8%. Se mantiene la pendiente existente en ese punto y se reduce progresivamente hasta el 2% a lo largo de los 30 metros de actuación.

Esta modificación de la rasante no afecta a la semicalzada de sentido de circulación Burlada-Pamplona, por lo que la diferencia de cota que esta actuación genera se salvará mediante la ejecución de una franja de pavimento peatonal de altura anchura máxima de 45 cm.

En alzado la solución del presente proyecto se ajusta en toda su longitud al terreno existente, minimizando así afecciones a las preexistencias, a excepción del tramo comprendido entre el PK 0+917 y 0+967, tramo en el que la pendiente longitudinal se incrementa al 6% para hacer compatible el incremento de anchura de la acera de proyecto con el cruce con la Calle Beloso Bajo (acceso al Hotel Alma Pamplona).

En los tramos en que la sección existente varía con respecto a la sección característica, se plantean secciones transversales distintas de la sección tipo:

- **Tramo coincidente con la estación de servicio CEPSA:** se proyecta una sección formada por acera peatonal de 2,70 m. que incluye una banda de separación entre el tráfico peatonal y el ciclista de 0,40 m., carril bici bidireccional de 2,50 m. y una franja exterior de 0,40 m. para protección del tráfico ciclista con el edificio de la estación de servicio. De esta forma, la anchura total de la sección es de 5,60 m. que se alcanza mediante el espacio existente y voladizo de 2,10 m
- **Tramo coincidente con los carriles de giro a izquierdas:** en el tramo en el que la calzada no cuenta con mediana por existir tres carriles de circulación en la semicalzada izquierda, no es posible aumentar en 65 cm el espacio de la acera a costa de la mediana. Adicionalmente la semicalzada sentido de circulación Burlada-Pamplona cuenta con una anchura mínima de 9,25 m. para tres carriles de circulación. Se acuerda reducir en 20 cm la semicalzada de tal forma que los tres carriles tengan las siguientes anchuras: 3,25, m. 2,90 m. y 2,90 m.

• **Puente sobre el Río Arga y Glorieta de Beloso:** existe un tramo de la actuación coincidente con el viaducto sobre el Río Arga con una longitud aproximada de 76 m. Dicho viaducto es una estructura formada por vigas prefabricadas de hormigón y losa de hormigón armado. Por la naturaleza de la estructura no es posible disponer de acera en voladizo en este tramo. Por ello, en este tramo se proyecta una sección tipo en la que se aumenta en 1,65 m. el espacio de la acera con las siguientes actuaciones:

- ✓ Reducción la semicalzada sentido de circulación Burlada – Pamplona a 6,25 m.
- ✓ Sustitución de la mediana por una franja de separación de 30 cm entre ejes de líneas blancas.
- ✓ Reducción de la semicalzada sentido circulación Pamplona – Burlada a 6,40 m. (se incrementa esta semicalzada en 15 cm. respecto a la de sentido contrario como separación con la bionda existente en la margen derecha del puente)
- ✓ Sección transversal total para peatones y ciclistas de 5,85 m.

El espacio disponible para el tránsito peatonal y ciclista se distribuye de la siguiente forma:

- ✓ Acera peatonal de 2,75 m. incluyendo franja de pavimento apiconado y pintado de color gris de separación con carril bici.
- ✓ Carril bici bidireccional de 2,50 m.
- ✓ Franja de protección de 0,60 m. en la que se alojará perfil metálico.

Se mantiene el pavimento de hormigón existente en el puente, la ampliación de la sección sobre la losa del puente se proyecta con hormigón de arlita. El pavimento ciclista se diferenciará del peatonal mediante el extendido de slurry sintético de color mezcla bituminosa.

5.- MARCHA DE LOS TRABAJOS.

Para la ejecución del programa de desarrollo de la obra, el contratista deberá tener siempre en la obra un número de obreros proporcionado a la extensión y clase de los trabajos que se estén ejecutando.

Se estima que el número mínimo de personas a destinar a la ejecución de los trabajos es el siguiente:

- 1 Jefe de Obra a jornada completa.
- 1 Técnico topógrafo para replanteos y para definición cotas y rasantes de la urbanización a media jornada.
- 1 Encargado de obra a jornada completa.
- 4 Oficiales profesionales a jornada completa.
- 4 peones de obra a jornada completa.

Se deberá dejar constancia escrita de las medidas extraordinarias que el adjudicatario estaría dispuesto a adoptar para el cumplimiento del plazo que se oferte, sin coste alguno para el Ayuntamiento, en caso que la Dirección de Obra lo considere necesario.

6.- CONSIDERACIONES DE INTERÉS.

Como aspecto de especial importancia debe considerarse que el Proyecto que se licita lleva implícitos una serie de condicionantes específicos, recogiendo aquí las directrices generales que deberán tenerse en cuenta para la ejecución de las obras:

- En el organigrama de la obra será el jefe de obra el responsable último de la obra. Se considera apropiado que exista personal técnico de apoyo al jefe de obra asignado para la ejecución y control de las estructuras (losa armada, pérgolas, etc.) instalaciones, pavimentación, topografía, jardinería y señalización y balizamiento de obra y desvíos de tráfico.
- Se considera necesario que el adjudicatario disponga en obra de un técnico/operario con conocimiento y experiencia suficientes, responsable de la señalización y balizamiento de obra, de los desvíos de tráfico y demás afecciones al tráfico rodado y peatonal. Estas labores podrán recaer en el propio encargado de la obra o en una persona con dedicación exclusiva para tal fin o podrán ser compartidas entre diferentes técnicos/operarios de la obra, teniéndose en cuenta que durante todo el plazo de la obra el adjudicatario deberá disponer de un teléfono 24/7 atendido por este o estos responsables para atención de problemas relacionados con los desvíos de tráfico. En todo caso, el adjudicatario debe identificar en cada momento la persona en la que recaen dichas funciones.

- Durante la obra se deberán disminuir las afecciones al tráfico vehicular, peatonal y ciclista. Por todo ello será muy importante estudiar las afecciones a estas circulaciones. En todo momento de la evolución de los trabajos de obra deberán tener muy en cuenta las mencionadas circulaciones y accesos. Se deberá presentar un plan de soluciones para el tráfico rodado y peatonal durante la obra con las medidas de implantación y seguimiento a todo lo largo de la duración de la obra; este plan irá en consonancia con el propuesto en fase de licitación por la empresa que haya resultado adjudicataria. El contratista deberá adoptar las medidas indicadas por dicho plan, por la Dirección de Obra y la Policía Municipal en cuanto a la regulación del tráfico rodado y peatonal durante el transcurso de la obra. Se deberá prestar especial atención a los periodos de tiempo singulares (sanfermines, navidades, etc.) en los que se deberá incluir medidas concretas en el plan de soluciones para el tráfico, tanto de vehículos como de peatones. A todo lo largo de la obra deberá permitirse y adecuar los accesos de los vehículos a la Ciudad Deportiva Amaya y al Hotel Alma Pamplona, así como a la zona de Beloso Bajo. Del mismo modo, se prestará especial atención al tránsito de autobuses del Transporte Urbano Comarcal, siendo el objetivo minimizar la reducción de la velocidad comercial de las líneas que atraviesan esta vía.
- Deberá prestarse especial atención a los elementos de protección, vallas de seguridad y señalización, dado que la obra se va a desarrollar en una zona muy transitada. Deberá quedar revisado, antes de abandonar la zona, por parte del técnico/operario responsable y por parte del encargado, las medidas de seguridad. Además del teléfono de guardia citado anteriormente, el contratista deberá movilizar un retén si fuera necesario atender incidencias fuera del horario laboral.
- En el caso que durante la ejecución de la obra se deba instalar señalizar horizontal y vertical provisional, esta deberá ser suministrada, instalada y retirada por el contratista en el momento necesario. Del mismo modo, el contratista será responsable de todos los pasos alternativos, by-pass y demás soluciones al tráfico y a la circulación peatonal que se deban dar, así como todos los elementos auxiliares (balizamiento, new jerseys, señales, señalistas, semáforos, etc.)
- El contratista deberá informar a la Dirección Facultativa en el plazo de tres semanas desde el inicio de la obra, las fechas de recepción en obra de los diferentes suministros de materiales, con el objeto de asegurar el cumplimiento del plazo ofertado. En el caso de que el contratista tenga dificultades para conseguir alguno de los materiales expresados en el Proyecto de ejecución, podrá sustituirlos únicamente por materiales de superior calidad para la ejecución de las obras y siempre con el previo acuerdo del responsable del contrato sin que suponga un aumento de la cuantía económica.
- Previo al inicio de la obra, el contratista colocará a su cargo un cartel, en un lugar preminente de la obra, según el modelo tipo y características que establezca el Manual de señalización Municipal del Ayuntamiento de Pamplona. Previo a su colocación, su diseño deberá recibir el visto bueno del responsable del contrato. Este cartel se deberá mantener hasta el final de la obra.

- Se deberá prestar un especial cuidado en los servicios existentes en el ámbito de la obra (red de abastecimiento de agua, red de saneamiento, canalización de Iberdrola de Media y Baja Tensión, así como Red de Telefónica y otras empresas de telecomunicaciones), Servicio de Alumbrado Público de este Ayuntamiento y Servicio que regula el tráfico del Ayuntamiento de Pamplona. Se deberá atender las posibles demandas de las empresas suministradoras en cuanto a renovación de redes existentes y establecer el contacto entre el contratista y los técnicos designados por las empresas suministradoras.
- El contratista habilitará una o varias zonas de acopio y carga y descarga de materiales y residuos de obra, según lo expresado en su oferta. Esta o estas zonas estarán correctamente valladas y en correcto estado de orden y limpieza.
- Debido a la importante cantidad de demoliciones y movimiento de tierras que se va a ejecutar, se deberá prestar especial atención a los medios de transporte y a la limpieza de los viales de accesos a la obra y de los entornos a la misma. No se procederá a ninguna demolición sin la orden expresa de la Dirección Facultativa de las obras.
- La calidad de los materiales y elementos a emplear en la obra definida en el proyecto deberá ser comprobada con los correspondientes ensayos realizados por laboratorios homologados y deberá tener las características definidas en el proyecto.
- Precauciones a adoptar durante la construcción:
 - ✓ El contratista se sujetará a la normativa vigente, así como la que rija durante la ejecución de las obras.
 - ✓ Se deberá ser especialmente cuidadoso con los trabajos a realizar en el muro que sostiene la acera del margen izquierdo en sentido Burlada, en cuanto a minimizar las afecciones en el mismo.
 - ✓ En cuanto a los trabajos de tala de arbolado, construcción de carriles árboles, de alcorques, vertido de tierra vegetal, plantación de nuevas especies e instalación de riego, se estará a lo expresado en el Proyecto de Construcción, en las órdenes expresadas por la Dirección Facultativa y a lo indicado en las instrucciones municipales redactadas por el Servicio de Jardines.
 - ✓ El vertido del hormigón para la losa armada que conforma el voladizo de la nueva plataforma de la acera deberá ser aprobado, en cada uno de los tramos, por la Dirección Facultativa, previa comprobación de los apoyos en el muro existente, encofrados, cimbras, armaduras y demás cuestiones relacionadas con esta acción. Se deberá prestar especial atención al vibrado del hormigón y posterior curado y construcción de juntas de dicha losa armada.

- ✓ La construcción de sistemas de contención y de cimentación profunda (pilotes, etc.) serán cuestiones especialmente controladas por la Dirección Facultativa, la cual aprobará el comienzo de dichos trabajos en caso que las tareas preparatorias hayan sido las correctas y los materiales a emplear cumplan lo especificado en el Proyecto y en la normativa vigente.
 - ✓ El extendido y compactado de mezclas bituminosas en caliente en la obra será cuestión también especialmente controladas por la Dirección Facultativa, la cual aprobará el comienzo de dichos trabajos en caso que las tareas preparatorias hayan sido las correctas y los materiales a emplear cumplan lo especificado en el Proyecto y en la normativa vigente.
 - ✓ La fabricación e instalación de la barandilla de protección del voladizo será otra de las cuestiones especialmente controladas por la Dirección Facultativa.
- Controles de obra, pruebas y ensayos: se ordenará cuando se estime oportuno, realizar las pruebas y ensayos, análisis y extracción de muestras de obra realizada, para comprobar que tanto los materiales como las unidades de obra están en perfectas condiciones y cumplen lo establecido en este Pliego. El abono de todas las pruebas y ensayos será de cuenta del contratista.
 - Como recordatorio legal, se señala que, durante el plazo de garantía, el contratista responderá de cuantos desperfectos puedan advertirse en la obra.
 - No se colocará ningún cartel “publicitario” de la empresa constructora o las subcontratistas en las obras ni sus inmediaciones. Exclusivamente, se permitirá la rotulación en las casetas de obra y maquinaria de obra.
 - En caso que el contratista hubiera propuesta actuaciones de mejora medioambiental y paisajística de la intervención sin coste para la administración, estas serán descritas técnicamente, a partir de su propuesta, por la Dirección de Obra en todos sus aspectos (prescripciones técnicas, planning, acciones de seguridad y salud, y cualquier otro aspecto que permita su correcta ejecución, así como todas las interferencias que pudieran producirse con el resto de actuaciones recogidas originalmente en el Proyecto) y anexadas al Proyecto Constructivo antes de la fecha en la que se formalice el acta de replanteo de la obra. Las descripciones de estas mejoras deberán ser acordes con lo propuesto por el contratista en la fase de licitación.

En un acto propio se formalizará, por parte de contratista, dirección de obra y Ayuntamiento de Pamplona, el anexo de estas descripciones al Proyecto Constructivo. La inexecución o la ejecución no acorde a lo especificado de las actuaciones de mejora será motivo suficiente para la extinción del contrato.

7.- PLAN DE CONTROL DE CALIDAD.

Una vez firmado el contrato de obras, y previamente al inicio de las mismas, el contratista elaborará un Plan de Control de calidad de la totalidad de las unidades de obra incluidas en proyecto, tomado como base la normativa y recomendaciones vigentes. Este documento, previa aprobación por parte de la Dirección de Obra, marcará la pauta de los diferentes ensayos a realizar durante las obras. Deberá ser entregado para el acta de inicio de obra. Estas circunstancias deberán ser tenidas en cuenta a la hora de elaborar la oferta económica de cada licitador.

8.- SEGUIMIENTO DE LAS OBRAS.

El contratista deberá colaborar con la Propiedad y Dirección de Obra en el seguimiento de la misma, así como en la realización de cuantos informes y gestiones sean necesarias para conseguir el buen fin de las obras.

El responsable de la empresa adjudicataria o el jefe de obra será el presentado por la contrata en su oferta de licitación. En el caso de que la empresa plantee su sustitución deberá ser aprobado tanto por la Dirección de Obra como por el Responsable del Contrato. Así mismo, el Responsable del Contrato se reserva el derecho de solicitar en cualquier momento del contrato su sustitución, debiendo aportar la empresa adjudicataria en el plazo de 4 días un nuevo candidato para su aprobación. Su incorporación en la obra deberá hacerse efectiva en un plazo no superior a 5 días. Igualmente, si se considerase oportuno, el Responsable del Contrato se reserva el derecho de solicitar en cualquier momento del contrato la sustitución del encargado y/o técnico encargado del plan de soluciones propuestas de tráfico.

El contratista deberá actualizar el cronograma de obra mensualmente aportando una copia del mismo a la Dirección de Obra y a los representantes de la propiedad. Asimismo, deberá revisarlo y entregarlo en un plazo máximo de tres días siempre que sea requerido por la Dirección de Obra o el responsable del contrato.

Al término de las obras el contratista facilitará una colección completa de planos “as Built” de la totalidad de las obras (si así lo requiriese la Dirección Facultativa o el Ayuntamiento), en formato informático compatible con Autocad, Word y Presto. Esta misma documentación será entregada en formato pdf.

En la documentación de fin de obra se dejará constancia de la/s:

- modificaciones autorizadas por el Ayuntamiento de Pamplona, incluso las mejoras medioambientales y paisajísticas propuestas en fase de licitación por el contratista, si hubiera sido el caso.
- relación de controles efectuados durante la dirección de obra y sus resultados.
- las verificaciones y pruebas de servicio realizadas para comprobar las prestaciones finales de la urbanización.
- instrucciones de uso y mantenimiento del conjunto

El adjudicatario deberá cumplir lo establecido en el Anexo IV por el cual:

- La empresa adjudicataria deberá presentar al Ayuntamiento de Pamplona sendos reportajes fotográficos en formato digital, uno de ellos previo al comienzo de las obras y otro posterior a su finalización.
- Asimismo, con periodicidad mensual, deberá entregar al Ayuntamiento de Pamplona un reportaje fotográfico digital reflejando las partes más significativas de la obra ejecutada, así como su desarrollo.
- Colocar a su cargo, en lugar visible, un cartel de las obras siguiendo los modelos e instrucciones del Ayuntamiento de Pamplona, tal como se ha indicado en apartados anteriores.

9.- ÓRDENES AL CONTRATISTA.

El “Libro de Órdenes” se abrirá en la fecha de comprobación del replanteo y se cerrará en la recepción de las obras.

Efectuada la recepción, el “Libro de Órdenes” pasará a poder del Ayuntamiento de Pamplona, sin bien podrá ser consultado en todo momento por el contratista.

El “Libro de Órdenes” podrá ser sustituido por un sistema de actas para la transmisión de las comunicaciones.

10.- VIGILANCIA DE LAS OBRAS.

El contratista tendrá en todo momento, la obligación de obedecer las órdenes e instrucciones que, por escrito, le sean dictadas por el personal designado por el Ayuntamiento para la vigilancia y control de las obras, tanto en la realización de los trabajos como en la forma de su ejecución.

La Administración contratante, por medio del personal que considere oportuno ejercerá el control de los trabajos comprendidos en este contrato, comprometiéndose la empresa adjudicataria a facilitar la práctica del control al personal encargado.

11.- DE LOS OPERARIOS.

El adjudicatario deberá ejecutar los trabajos con operarios de aptitud reconocida, siendo potestativo de la Dirección de la obra exigir la separación de aquéllos que, a su juicio, no reúnan las condiciones necesarias.

El personal será regido por capataces y encargados, en número y titulación suficiente para la mejor organización y dirección de la obra, debiendo estar presente durante las horas hábiles, a falta del contratista, su delegado, de tal modo que pueda recibir Las órdenes e instrucciones de la Dirección.

Cuando el contratista o las personas de él dependientes incurran en actos u omisiones que comprometan o perturben la buena marcha de las obras o el cumplimiento de los programas de trabajo, la Administración contratante podrá exigirle la adopción de medidas concretas y eficaces para restablecer el buen orden en la ejecución de lo pactado.

Si el equipo o la dotación previstos en el proyecto fuesen insuficientes para la ejecución de la obra en los plazos establecidos, el contratista no tendrá derecho a reclamación alguna ante la Administración contratante.

12.- RECEPCIÓN DE LAS OBRAS.

El contratista solicitará la recepción y convocará a las partes, al menos con quince días de antelación, para proceder a la recepción. Todo ello, una vez se hayan cumplido todos los requisitos que señala el artículo 29 del pliego de Condiciones Administrativas.

Pamplona, octubre de 2023.

El Técnico de Movilidad municipal.

Mikel Merina