



PLIEGO DE CONDICIONES REGULADORAS PARA EL CONCURSO DE PROYECTOS CON INTERVENCIÓN DE JURADO PARA EL DISEÑO DE LA SEDE CENTRAL DE LA POLICÍA FORAL DE NAVARRA Y DEL CENTRO DE GESTIÓN DEL TRÁFICO

FASE 1 DE DESARROLLO DEL CENTRO DE COORDINACIÓN DE SEGURIDAD Y EMERGENCIAS DE NAVARRA

A. PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA EL CONCURSO DE PROYECTOS

B. PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA EL CONTRATO DERIVADO DE REDACCIÓN DE PROYECTO, Y EN SU CASO, DIRECCIÓN DE OBRAS Y COORDINACIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD



ÍNDICE

PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA EL CONCURSO DE PROYECTOS	3
1. PROGRAMAS DE NECESIDADES DE LAS DIFERENTES DEPENDENCIAS	3
1.1. PROGRAMA NECESIDADES CONCURSO DE IDEAS CCSE	3
1.2. PROGRAMA NECESIDADES TRAS ESTUDIOS PREVIOS	3
1.3. REVISIÓN DE PROGRAMA DE NECESIDADES	4
2. DECISIONES DE DISEÑO EN ESTUDIOS PREVIOS	7
3. CONDICIONES TÉCNICAS	11
3.1. CONDICIONANTES URBANÍSTICOS DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN.	11
3.2. CONDICIONANTES TÉCNICOS DE LA EDIFICACIÓN	17
3.3. CONDICIONANTES DE SEGURIDAD	23
4. CONDICIONANTES DEL PROGRAMA	25
5. CONDICIONANTES DEL CENTRO DE PROCESAMIENTO DE DATOS (CPD)	33
B. PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA EL CONTRATO DERIVADO DE REDACCIÓN DE PROYECTO, Y EN SU CASO, DIRECCIÓN DE OBRAS Y COORDINACIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD	36
1. CONDICIONES DEL CONTRATO DERIVADO DE LA PRESENTE LICITACIÓN	36
2. PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO DERIVADO	36

A. PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA EL CONCURSO DE PROYECTOS

1. PROGRAMAS DE NECESIDADES DE LAS DIFERENTES DEPENDENCIAS

El programa de necesidades ha ido variando ligeramente desde la convocatoria del Concurso de proyectos del conjunto del CCSE en 2023 y durante la elaboración de Estudios previos.

1.1. PROGRAMA NECESIDADES CONCURSO DE IDEAS CCSE

El programa de cada una de las dependencias se detallaba en el Anexo VIII de los Pliegos del Concurso de Proyectos convocado en 2023, para ordenar el conjunto de las edificaciones del CCSE y dotarlo de una imagen unitaria. Para el edificio de la Comisaría / Sede Central de la Policía Foral se establecía un programa de necesidades, resumido en las siguientes superficies estimadas:

CCSE - CENTRO DE COORDINACIÓN DE SEGURIDAD Y EMERGENCIAS		
		SUPERFICIE TOTAL
Superficie útil		11.081,0
Superficie construida		14.959,4
Superficie exterior cubierta / sótano		11.975,0
Superficie exterior		1.400,0
Turismos particulares (exterior recinto)	450	11.250,0

1.2. PROGRAMA NECESIDADES TRAS ESTUDIOS PREVIOS

El resultado de las superficies estimadas en los Estudios previos, para incorporar el programa completo, ha servido para establecer una superficie construida máxima y determinar la edificabilidad máxima de la parcela.

USOS	SUPERFICIE
Edificación	20.075,00
PLANTAS ELEVADAS	8.855,00
PLANTA 0 - PLATAFORMA	3.000,00
ZÓCALO	7.420,00
INSTALACIONES	800,00

Aparcamientos (en sótano)	12.620,00
----------------------------------	------------------

Superficie construida total (incluidos aparcamientos)	32.695,00
--	------------------

Urbanización exterior	
PATIO INTERIOR	1.336,00
PATIO CANILES	660,00
PLATAFORMA	6.870,00

La propuesta para la edificación, deberá cumplir el programa de necesidades del Concurso y permitir la edificabilidad establecida como máxima en ampliaciones futuras.

1.3. REVISIÓN DE PROGRAMA DE NECESIDADES

Tras la finalización de los Estudios previos, se establece un programa de necesidades actualizado, que servirá como requisitos mínimos de espacios para el diseño de la Sede Central de Policía Foral.

En cualquier caso, durante la fase inicial de la redacción del Proyecto, objeto del contrato derivado, se podrán revisar las superficies y espacios, para proponer alternativas que permitan la simultaneidad de usos y favorezcan el aprovechamiento del espacio.

PROGRAMA DE NECESIDADES POLICÍA FORAL		Superficie útil (m²)
ÁREA GESTIÓN/ADMIN.		3.930,00
Jefatura		300,00
Despachos	8	
Puestos trabajo abierto (3 grupos)	10	
Sala reunión (4-6p)	2	
Sala de reuniones (12-20p)	1	
ÁREA 1 - Inspección General		880,00
Despachos	5	
Puestos trabajo abierto (7 grupos)	67	
Sala reunión (4-6p)	4	
Sala de reuniones (12-20p)	1	
ÁREA 2 - Seguridad Interior y Policía Administrativa		500,00
Despachos	5	
Puestos trabajo abierto (5 grupos)	28	
Sala reunión (4-6p)	2	
Sala de reuniones (12-20p)	1	
ÁREA 3 - Tráfico y Seguridad Vial		650,00
Despachos	5	
Puestos trabajo abierto (9 grupos)	44	
Sala reunión (4-6p)	4	
Sala de reuniones (12-20p)	1	
ÁREA 4 - Seguridad Ciudadana		500,00
Despachos	4	
Puestos trabajo abierto (5 grupos)	29	
Sala reunión (4-6p)	2	
Sala de reuniones (12-20p)	2	
ÁREA 5 - Investigación Criminal		1.100,00
Despachos	4	
Puestos trabajo abierto (10 grupos)	70	
Sala reunión (4-6p)	8	
Sala de reuniones (12-20p)	2	
ALMACENES		1.400,00
Archivo restringido (Jefatura/Área 2)		50,00
Material operat. (Área 2)		100,00

Específico (Área 5)	200,00
Grupo Adm. Medios	500,00
Custodia de evidencias	250,00
Científica (Área 5)	100,00
Almacén (Área 4)	200,00

VESTUARIOS	1.850,00
Vestuarios generales (1.200 p) 6x200p	1.200,00
Vestuario externos (limpieza/seguridad) 2x25p	100,00
Espacio de taquillas específicas (Área 2) 60	80,00
Espacio de taquillas específicas (Área 3) 250	250,00
Espacio de taquillas específicas (Área 4) 220	220,00

OTRAS DEPENDENCIAS ESPECÍFICAS	5.810,00
Centro control de Tráfico	400,00
CPD+Seguridad informática	500,00
CMC Centro de Mando y Coordinac.	150,00
Laboratorio Área 5	400,00
Laboratorio Área 4 ó 5	50,00
Galería tiro corto (40 x 25)	1.135,00
Galería tiro virtual (10x15)	200,00
Gimnasio	200,00
Tatami (ESEN)	100,00
Sala de trabajo operativo (28 puestos)	150,00
Sala Briefing (40-50p) (Áreas 3 y 4) (2 ud)	150,00
Aula magna (100p)	150,00
Área de descanso	200,00
Oficinas atención ciudadana (5 ud)	125,00
Archivo general	50,00
Taller (6m altura libre) (Reparación + inspección Áreas 3y 5)	350,00
Oficina Guías caninos	100,00
Caniles (20 uds)	400,00
Custodia de detenidos	600,00
Armero General (personal)	200,00
Armero Operativo (vehículos)	200,00

APARCAMIENTOS CUBIERTOS	Uds	7.725,00
Visitas/Mantenimiento/Reservados	10	250,00
Inspección de vehículos (junto a taller)	10	250,00
VEHÍCULOS OFICIALES (rotulados + no rotulados)	342	7.225,00
<i>Motos (Tráfico - Eco.)</i>	75	
<i>Turismos y SUV</i>	175	
<i>Vehículos eléctricos (cargas simultáneas)</i>	20	
<i>Todo Terrenos</i>	12	
<i>Furgonetas</i>	60	

Total vehículos sin motos	267	
----------------------------------	------------	--

ESPACIOS EXTERIORES	1.500,00
Entrenamiento canino	1.500,00

ESPACIOS EXTERIORES COMUNES CCSE	1.600,00
Gasolinera	800,00
Lavadero DGI	400,00
Cargador veh. electr. DGI (electrolinera)	400,00

TOTAL SUPERFICIE ÚTIL INTERIOR (SIN APARCAMIENTOS)	12.990,00
---	------------------

La superficie construida total varía en función de la ratio utilizada para la transformación de la superficie útil estimada a la superficie construida total.

En una primera estimación, para la convocatoria del Concurso de Ideas de 2023, se utilizaron porcentajes estimados de incremento para circulaciones, dependencias complementarias, instalaciones, previsión de crecimiento y un incremento por tabiquería y fachada

RESUMEN DE SUPERFICIES (RATIOS CONCURSO IDEAS)		
Superficie útil interior (sin aparcamientos)	12.990,00	
Circulaciones + Dependencias Complementarias	1.299,00	10%
Instalaciones	649,50	5%
Previsión crecimiento	1.299,00	10%
Sup. const./sup. Útil	1.948,50	15%
Superficie construida	18.186,00	

SUPERFICIE CONSTRUIDA TOTAL (EDIF. + APARCAMIENTOS)	25.911,00
--	------------------

Tras los Estudios previos realizados por Vaillo Irigaray Arquitectos, se calcularon las diferencias entre superficie construida y útil, de forma más realista, en base a la propuesta arquitectónica de distribución de espacios, influenciada por el factor de forma del edificio y de las superficies resultantes al agrupar los espacios.

Este diseño supuso un importante incremento en la estimación de superficie construida.

RESUMEN DE SUPERFICIES (RATIOS ESTUDIOS PREVIOS)		
Superficie útil interior (sin aparcamientos)	12.990,00	
Circulaciones + Dependencias Complementarias	5.196,00	40%
Instalaciones	649,50	5%
Previsión de crecimiento	1.299,00	10%
Sup. const./sup. Útil (factor de forma+agrupación espacios)	4.546,50	35%
Superficie construida	24.681,00	

SUPERFICIE CONSTRUIDA TOTAL (EDIF. + APARCAMIENTOS)	32.406,00
--	------------------

Por lo tanto, el objetivo de las propuestas del Concurso será incluir los usos del programa de necesidades, optimizando las dimensiones y la distribución para ajustar las ratios entre la superficie útil aprovechada y la superficie total construida.

2. DECISIONES DE DISEÑO EN ESTUDIOS PREVIOS

A lo largo del desarrollo de los Estudios previos, han surgido una serie de cuestiones que han requerido revisión. Estas decisiones de diseño y los aspectos pendientes de resolución, se comunican como punto de partida del proyecto y para conocimiento de las personas que se presenten al Concurso, a pesar de que algunas decisiones pueden ser de otros edificios del CCSE y no afecten a la Sede central de Policía foral, objeto de esta Concurso.

A continuación, se resumen las decisiones tomadas:

1. Niveles de plataforma y vial perimetral interior

La propuesta de Concurso proponía realizar una plataforma que permita nivelar la vaguada entre ambos extremos (norte y sur), de forma que se construye un zócalo protegido en la base de cada edificio, iluminado con un patio interno.

En los Estudios previos, la cota de plataforma se ha fijado en el nivel +444,50 m. Para establecer la cota de la plataforma, se ha buscado el punto más bajo que permite realizar una planta zócalo en cada edificio, intentando compensar las excavaciones en sótanos con los rellenos necesarios para los taludes. Por motivos de seguridad aeronáutica, el nivel de plataforma en la zona de helipuerto se ha elevado hasta la +448,00 m.

Para realizar el vial perimetral interior, se han tenido en cuenta los puntos de la plataforma a los que se deberá acceder a nivel desde el vial interior en su parte posterior (este). En el resto del trazado, el vial permite ajustarse al terreno existente y optimizar los movimientos de tierras.

La propuesta de los Estudios previos establece los niveles generales de la plataforma y permite que los proyectos de urbanización (interior y exterior) que se desarrollen, ajusten los niveles de los viales para favorecer la escorrentía y optimizar los movimientos de tierras, sin afectar a la idea de proyecto.

2. Estimación de la superficie construida:

Se han incorporado al cálculo de la superficie total construida, los espacios complementarios necesarios para el desarrollo del CCSE: cuartos de instalaciones (CPD, salas generales, patinillos mantenimiento, salas por planta, cuadros eléctricos, inversores paneles solares, enfriadoras, unidades aerotermia, recuperadores de calor, etc....), espacios de limpieza, reprografía, aseos, escaleras y ascensores.

Esto hace que la superficie construida estimada para conseguir la superficie útil requerida sea más realista que las estimaciones incluidas en los Pliegos.

En este caso, se observa como en varios edificios la superficie construida final es muy superior a la estimada en los Pliegos, por determinados factores: circulaciones, dependencias complementarias, factor de forma, etc...

El desarrollo arquitectónico de cada edificio deberá plantear una revisión del programa de necesidades para intentar ajustar las superficies útiles y optimizar el aprovechamiento de la superficie construida.

3. Estimación de superficie para previsión de crecimiento:

Se ha incluido una superficie para previsión de crecimiento en cada uno de los edificios, proponiendo una ubicación diferente en cada uno de ellos. Principalmente se utiliza la planta de plataforma para la ubicación de estos usos, pudiendo edificarse parcialmente en un inicio.

Este análisis sirve para calcular que el terreno y la edificabilidad permiten el desarrollo del programa completo del CCSE en cada uno de sus Servicios.

En su momento, mediante la redacción de cada uno de los proyectos técnicos, se definirá la mejor forma de plantear las previsiones de crecimiento, ya que la propuesta de los Estudios técnicos permite esta variedad de planteamientos:

- Incremento de programa en cada área por factor de forma del edificio.
- Espacio contemplado en edificios de Fase 1 que posteriormente serán desplazados a edificios de Fase 2 y liberan espacio disponible (p.e: CMC, Centro de control de tráfico).
- Construcción de espacios de reserva libre, sin acabados, que permitan la ampliación interior de las dependencias.
- Posibilidad de construcción parcial de alguno de los edificios, con una futura ampliación de los bloques de forma longitudinal o en altura.

4. Presupuesto de cada edificio y del espacio a urbanizar:

En los Estudios previos se incluye un detallado cálculo de estimaciones económicas conforme a los metros cuadrados construidos, que permiten un análisis más realista de la inversión económica necesaria por tipo de construcción (urbanización, edificación) por edificios y por fases de ejecución.

Para la estimación del presupuesto, se han calculado diferentes valores de coste unitario (€/m² construido) por tipología con un módulo 1 conforme al valor actual (julio 2024) y otro módulo 2 que estima el valor de la construcción en un periodo de 3 años (2027).

Los valores establecidos por los Estudios previos parecen muy elevados respecto a los costes actuales de la construcción, a pesar del importante incremento que ha tenido en los últimos años. Por ejemplo, para el coste de las plantas elevadas de los edificios, asimilables a un uso administrativo, se propone una estimación de 2.250 €/m²c en presupuesto de ejecución material, lo que puede suponer un coste final de 3.200 €/m²c, incluyendo los costes indirectos (Gastos generales y Beneficio industrial) y el IVA correspondiente (21%).

Para establecer el cálculo del incremento entre módulo 1 (2024) y módulo 2 (2027) se ha estimado un incremento diferente para cada tipología constructiva, de forma que hay módulos que se incrementan en un 10% y otros hasta en un 66%. Sin embargo, parece más lógico que el incremento de costes de construcción puede variar en base a un % estimado de incremento de costes.

La valoración de los costes unitarios de construcción (€/m²) puede ser objeto de debate en este nivel de definición de proyecto y porque no existe una referencia similar reciente para edificios dotacionales de esta dimensión. Además, no es fácil estimar el incremento de costes de la construcción en los próximos años.

En cualquier caso, la información entregada sirve para analizar la viabilidad económica del proyecto, ya que con las tablas entregadas se pueden hacer cálculos instantáneos de los costes totales y por edificios, únicamente modificando los costes unitarios.

5. Helipuerto

5.1. Fondo de hangar

La volumetría del hangar se ha modificado para hacerse de 20,5 m de fondo (pared exterior), respetando la situación del resto de elementos del Estudio aeronáutico.

Esta dimensión parece suficiente para albergar los actuales modelos de helicópteros de emergencias, que son de 13 metros, y permite en un futuro albergar helicópteros más grandes, hasta de 18 metros de largo.

5.2. Definición nivel plataforma

Se ha modificado el nivel de implantación de la plataforma del helipuerto, de la cota 444,50 m a la cota 448,00 m, haciéndolo coincidir con el forjado de planta 1ª de la edificación contigua. Esto facilita la implantación viable del helipuerto, respecto a los conos de aproximación.

Para llegar a esa cota de la plataforma, el vial perimetral se va elevando desde el frente oeste hasta llegar al hangar, adaptándose al terreno, lo que genera un gran desnivel (talud en escollera o muro de contención) entre el vial interior y la plataforma.

La cota establecida a una altura superior al resto de la plataforma, permite la viabilidad aeronáutica del helipuerto y reduce los movimientos de tierra necesarios para garantizar la seguridad de operación del helipuerto en su cono de aproximación norte.

6. Edificabilidad

En la Ordenación estructurante (PSIS) se ha determinado una edificabilidad máxima de 60.000 m². En el análisis final de los Estudios previos, se estima que la edificabilidad 60.000 m² es suficiente para el desarrollo completo de los edificios del CCSE, incluyendo las previsiones de crecimiento, las superficies en zócalo y las dependencias complementarias.

En el desarrollo pormenorizado de la actuación y en los proyectos de edificación, se irá definiendo las necesidades más ajustadas para cada edificio en base a la edificabilidad máxima establecida.

7. Revisión de programas

A lo largo del desarrollo de los Estudios previos del CCSE, se han venido revisando y adaptando los programas de necesidades iniciales para ajustarlos al espacio disponible en la parcela. Respecto a las dependencias de Bomberos, que han sido objeto de análisis detallado, se realizó un programa actualizado en la 2ª entrega, para intentar ajustar la propuesta volumétrica del Concurso de ideas a las necesidades del Servicio.

La modificación realizada en la 3ª entrega, aumenta la superficie edificable para Bomberos dentro de la parcela y permite variaciones de distribución del programa.

Las propuestas realizadas para el Parque de Bomberos y para el resto de dependencias del CCSE garantizan la viabilidad de implantación del programa en la zona establecida dentro del ámbito de actuación del CCSE.

La definición de distribución del programa se ajustará a detalle en fases posteriores de desarrollo del Proyecto (anteproyecto, proyecto básico y proyecto de ejecución).

8. Zonas exteriores dentro y fuera del perímetro de seguridad.

En el tratamiento de suelos, la propuesta de Concurso y el desarrollo posterior de los Estudios previos ha priorizado el tratamiento natural priorizando las zonas verdes, taludes vegetales y suelos permeables, que favorezcan la infiltración natural del agua en el suelo.

En alguna de las correcciones se ha solicitado incluir zonas de pavimentos duros en la urbanización de zonas en donde el uso intensivo, por la necesidad de acceso rodado y los requisitos funcionales, como puede ser en el helipuerto, en zonas de maniobras exteriores o en el espacio de exhibiciones y actos protocolarios.

El equipo que ha propuesto los Estudios previos, ha definido un tipo de suelo semiblando para todos los espacios exteriores en donde no haya podido mantenerse el pavimento blando o suelo verde.

A pesar de que puede haber una diferencia de criterio en algunos de los espacios en concreto, para los Estudios previos, al tratarse de una propuesta de implantación urbanística y de viabilidad, no se requiere en este momento una mayor definición de del tipo de suelo o pavimento a diseñar en cada espacio.

En el desarrollo pormenorizado de la actuación y en el proyecto de urbanización, se irá definiendo las necesidades más ajustadas para cada tipo de suelo según sus necesidades funcionales.

9. Zonas de aparcamiento

Desde el inicio se han planteado bolsas de aparcamiento exterior, fuera del perímetro vallado, pero con medidas de seguridad pasiva (señalización, cámaras, y control acceso por tarjetas), para el personal que trabaje en el CCSE.

Desde el inicio de trabajo, se proponían 3 bolsas de aparcamiento para el aparcamiento exterior en superficie. El número de plazas viables, ha ido disminuyendo durante del desarrollo de los Estudios previos debido a que había una zona en la esquina suroeste, donde el terreno cambia la pendiente para adaptarse a la tubería, y dificulta el acceso a las mismas por la excesiva pendiente de esta zona. Asimismo, se han retirado plazas por el posible talud resultante entre el vial exterior y los aparcamientos exteriores, pudiendo dejar esta franja como espacio verde. Finalmente, las 3 bolsas de aparcamiento planteadas son de 168, 371 y 125 plazas, haciendo un total de 664 plazas dentro del ámbito en superficie.

Aunque en los Pliegos se indicaba como referencia la necesidad de 982 plazas de aparcamiento para personal del CCSE, se considera más oportuno disponer del espacio suficiente para los edificios y minimizar el impacto sobre la ocupación de la superficie de las plazas de aparcamiento.

En fases posteriores de desarrollo, se realizará un análisis de la ocupación simultánea de los aparcamientos para ajustar las plazas de aparcamiento a las necesidades reales. Además, habrá que tener en cuenta las plazas de uso público a lo largo del vial.

3. CONDICIONES TÉCNICAS

3.1. CONDICIONANTES URBANÍSTICOS DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN.

El ámbito territorial del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal del Centro de Coordinación de Seguridad y Emergencias, cuya definición se ha establecido en el PSIS CCSE, aprobado definitivamente en octubre de 2024, está ubicado en el término municipal del Valle de Aranguren y en el término municipal del Valle de Egüés, se localiza al este de Mutilva y al sur de la Ecociudad de Sarriguren, se sitúa en el paraje conocido como Sankin y linda con la carretera PA-30 (Ronda Este de Pamplona).

La superficie que se ordena es de 131.708,284 m², en la que además del sector de suelo dotacional público, se incluyen zonas para espacios libres, para viario, así como para la conexión con los sistemas generales exteriores a la actuación.

Queda ubicado frente a Mutilva, al otro lado de la carretera PA-30 (Ronda Este de Pamplona). Tiene forma alargada, con suaves pendientes, siendo su relieve bastante llano, con pendientes máximas del 5%. La diferencia de cota entre el punto más alto y el más bajo ronda los cinco metros. La zona se caracteriza por la suavidad de su relieve, apareciendo zonas llanas o pendientes suaves que van cayendo del interior hacia la zona que linda con la Ronda Este.

Se plantea el acceso desde la rotonda Este del enlace de Mutilva de la PA-30 (Ronda Este) para vehículos, asimismo se contempla para el acceso peatonal y ciclable el citado enlace, así como a las dos pasarelas peatonales que permiten el acceso al ámbito.

Se crea entre el nuevo vial de distribución, los caminos existentes y los caminos nuevos, una red mallada que conecta con las pasarelas peatonales que atraviesan la Ronda, de tal forma que la actuación sea accesible tanto a nivel peatonal como ciclable, garantizando la movilidad sostenible.

A. Situación urbanística del ámbito de actuación:

Será de aplicación lo establecido en el PSIS:

VÍNCULO A PSIS DEL CENTRO DE COORDINACION DE SEGURIDAD Y EMERGENCIAS:
https://administracionelectronica.navarra.es/SIUN_Consulta/Index.html#/instrumento/111312

La ordenación del ámbito partirá de los siguientes condicionantes urbanísticos:

- La clasificación y calificación urbanística del suelo: Sector de Suelo Urbanizable.
- Uso Global: Actividad Económica perfil terciario-cuaternario. Suelo de carácter institucional destinado a actividad económica o para actividades vinculadas con la seguridad.
- Edificabilidad máxima: 60.000 m²c
- Alturas: libres.

También se deberán tener en cuenta las condiciones urbanísticas recogidas en el Plan parcial en tramitación, del cual se entregan sus fichas y normativa.

B. Determinaciones y criterios de ordenación general del espacio libre de edificación.

En líneas generales, la organización del espacio libre de edificación es libre, y se proyectará teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- Se establecen unas medidas de seguridad en el recinto, con unas distancias mínimas al perímetro exterior de 6 m. Se garantizará la conexión entre edificios.
- Se propone realizar el desarrollo de la actuación en dos fases. La primera fase comprende un ámbito espacial de aproximadamente 56.000 m², y de acuerdo con el esquema de implantación previsto, comprenderá la urbanización de dicho ámbito y las parcelas de la Comisaría de la Policía Foral y Escuela de Seguridad y Emergencias, siendo la Comisaría de la Policía Foral la primera dependencia objeto

de implantación. La Segunda Fase comprende el resto del ámbito, aproximadamente 57.000 m², y comprenderá la urbanización de dicho ámbito y las dependencias Departamento de Interior, Parque de Bomberos y Helipuerto, no existiendo un orden determinado respecto de la implantación de dichas edificaciones.

- La tubería correspondiente al PSIS de abastecimiento a la Comarca de Pamplona desde el Canal de Navarra y su banda de defensa, en su TRAMO VI “Camino Noain a Tajonar- Límite Sur Urbanización Mendillorri”, discurre por el ámbito objeto de estudio. En el suelo por el que discurre se propone el uso como espacio libre de edificación, tan sólo en perpendicular se verá atravesada por el vial principal de distribución de la actuación, siendo estos usos, compatibles en el área de defensa, según establece el PSIS, en su apartado 3.2.
- Respecto a la urbanización interior, el espacio libre de edificación, deberá estar dotada en la medida de lo posible de un pavimento sostenible, mobiliario urbano de bajo mantenimiento, alumbrado eficiente, tratamiento de xerojardinería en las zonas de ajardinamiento y arbolado, con especies autóctonas adaptadas al medio, etc.
- Se introducirán sistemas de drenaje sostenible, SUDs, en la urbanización interior, según el Real Decreto 638/2016, que laminen y regulen las avenidas producidas por las distintas lluvias de modo que el caudal de agua evacuado por la urbanización, se ajuste al permitido. Del mismo modo, la urbanización exterior situará SUDs en los puntos más bajos topográficamente, el proyecto de urbanización propondrá utilizar balsas de retención (definido en el apartado de criterios generales condicionantes de la ordenación pormenorizada).
- Existen dos líneas de alta tensión de 66Kv. La línea situada más al Este no se ve afectada por la actuación, mientras que la línea situada más al Oeste, requiere de un desvío para dejar libre los suelos de segunda fase de ejecución del ámbito, objeto del proyecto de urbanización.
- Servidumbres Aeronáuticas: La Superficie Cónica que afecta al ámbito no será sobrepasada por las construcciones que, en cualquier caso, quedarán por debajo de dicha superficie, incluidos todos sus elementos (como: antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.) incluidas las grúas de construcción y similares.

C. Determinaciones estructurantes vigentes según PSIS CCSE

Asimismo, se establecen los siguientes criterios generales, Criterios y condiciones básicas de ordenación del Sector SU S-001 (Plano de Ordenación O-07 Criterios de Ordenación del PSIS CCSE):

- Se establece la imposibilidad de desarrollar sobre la banda de defensa de la conducción de abastecimiento a la Comarca de Pamplona usos distintos a los permitidos en el PSIS “Abastecimiento a la Comarca de Pamplona desde el Canal de Navarra”.
- Los espacios libres y zonas verdes, se situarán en la medida de lo posible cercanas al vial de la propuesta de distribución, así como a lo largo del área de defensa de la tubería de abastecimiento a la Comarca de Pamplona desde el Canal de Navarra y junto a la Ronda PA-30, dispondrán como mínimo del 10% de la superficie del sector, por lo que el desarrollo pormenorizado debe contener grandes zonas verdes cuya superficie mínima total sea de 13.171 m². Las zonas verdes no podrán ubicarse en espacios residuales y marginales.
- Se instalarán SUDs en las zonas verdes.
- En relación con el arbolado, el desarrollo del PSIS en V. Aranguren y V. Egüés, garantizará la plantación de arbolado en los términos dispuestos en el artículo 28 del Decreto Foral 85/1995 (vigente en tanto no contradiga disposiciones legales de rango superior), computándose a tal efecto el arbolado previsto en las zonas verdes, en las plazas, en los paseos y bulevares y en las calles.

Las determinaciones de ordenación urbanística pormenorizadas se desarrollarán a través del documento que corresponda en función de los elementos de ordenación que incorpore. Los parámetros urbanísticos que no queden recogidos en dicho documento de desarrollo, se registrarán

por lo establecido en el Plan vigente del Valle de Aranguren y en el Plan vigente del Valle de Egüés.

Asimismo, se establecen los criterios para el desarrollo y ejecución de la ordenación:

- Se creará una red mallada conformada por el nuevo vial de distribución, los caminos existentes y los nuevos viales creados, que conectará con las pasarelas peatonales existentes que atraviesan la Ronda, de tal forma que la actuación sea accesible tanto a nivel peatonal como ciclable. Deberá reponerse la función de todos aquellos caminos públicos que, en su caso, se vean interrumpidos por la ordenación propuesta.
- Deberán respetarse las limitaciones que deriven de la legislación sectorial, en particular la de carreteras y el Reglamento de Dominio público hidráulico (RDPH). Conforme a la legislación de carreteras, la línea límite de edificación de toda construcción incluso subterránea, se situará a una distancia de 50 metros de la vía desdoblada PA-30, Ronda de Pamplona-Iruña. En relación con el RDPH, se cumplirá lo dispuesto en la norma técnica básica para el control de los vertidos por desbordamiento de lluvia del anexo XI del RDPH.
- Las nuevas edificaciones se situarán, en la medida de lo posible, mayoritariamente en la zona más alejada de Ronda PA-30. Las edificaciones no afectarán a la banda de defensa de la conducción de abastecimiento a la Comarca de Pamplona, donde no se podrán establecer usos distintos a los permitidos en el PSIS “Abastecimiento a la Comarca de Pamplona desde el Canal de Navarra”.
- Se deberá dar cumplimiento a los módulos mínimos de espacios libres públicos con carácter de dotaciones locales, plazas de aparcamientos de vehículos, motocicletas y bicicletas, paradas de autobús, espacio para la ubicación de contenedores, arbolado, infraestructura de recarga de vehículos eléctricos, así como cuantos otros servicios o dotaciones pudieran ser exigibles por la legislación urbanística o sectorial vigente en su momento.
- Se cumplirán los condicionantes derivados de los informes sectoriales emitidos respecto del presente PSIS.
- La ordenación pormenorizada contemplará la implantación de un carril bici.
- La ordenación pormenorizada establecerá las condiciones necesarias para dar cumplimiento a la legislación vigente en materia de barreras físicas y sensoriales. El Proyecto de Urbanización deberá tener en cuenta, y justificar en su memoria, el cumplimiento de la legislación y normativa que regula la accesibilidad y la utilización de los espacios públicos. Los nuevos itinerarios que discurren por aceras o por calles deben ser itinerarios peatonales accesibles, así como los itinerarios que conectan con el exterior del ámbito que también serán itinerarios peatonales accesibles. En cuanto a las rasantes, se garantizará que la pendiente transversal máxima sea de un 2% y la longitudinal de un 6% en los itinerarios peatonales accesibles reflejados en el Plano O- 05-Red Viaria. Itinerarios peatonales. Accesibilidad.
- El Proyecto de Urbanización adoptará las medidas necesarias para que las aguas pluviales provenientes de los viales y parcelas se recojan en colectores enterrados que discurren por el propio vial, los cuales se conducen al punto bajo donde si fuese necesario se realizará una Hinca bajo la PA-30 conectada, en un punto autorizado por Mancomunidad de la Comarca de Pamplona a la red de colectores existentes en el Barrio de Mutilva que los envían al Río Sadar mediante la red de pluviales de Mutilva. El proyecto de urbanización contendrá un Estudio de Drenaje Sostenible. Se propone la instalación de Sistema Urbano de Drenaje Sostenible, SUDs.
- La ordenación pormenorizada y el proyecto de urbanización contemplarán las medidas correctoras establecidas en el estudio de ruido: una pantalla tipo B3/A2, de 535 metros de longitud.
- El proyecto de urbanización concretará el desarrollo de la actuación, que previsiblemente se desarrollará en dos fases.
- Se propone la búsqueda de la eficiencia energética tanto en la edificación como en el alumbrado exterior.
- Las zonas verdes tendrán un tratamiento de xerojardinería.

- El mobiliario urbano será acorde al tratamiento de la vegetación, así como de bajo mantenimiento.

Por otra parte, la normativa urbanística contempla para el sector determinaciones derivadas de los diferentes informes sectoriales emitidos para la aprobación del PSIS CCSE:

C1. Determinaciones derivadas de las servidumbres aeronáuticas.

La totalidad del ámbito territorial del PSIS se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Pamplona, resultando de aplicación la siguiente normativa:

- Servidumbres aeronáuticas establecidas conforme a la Ley 48/60, de 21 de julio sobre Navegación Aérea y Real Decreto 369/2023 de 16 de mayo, por el que se regulan las servidumbres aeronáuticas de protección de la navegación aérea, y se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.- Real Decreto 248/2019, de 5 de abril, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Pamplona.
- Propuesta de servidumbres aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Pamplona aprobado por Orden del Ministerio de Fomento, Orden FOM/2208/2010, de 30 de junio de 2010, definidas en base al Decreto de servidumbres aeronáuticas y los criterios vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

En su aplicación:

- La totalidad del ámbito de estudio está incluido en las zonas y espacios afectados por servidumbres aeronáuticas, por lo que la ejecución de construcciones, instalaciones (postes, antenas, aerogeneradores -incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantaciones, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 31 y 33 del Real Decreto 369/2023, circunstancia que debe recogerse en los documentos de planeamiento.
- Las propuestas de nuevos planeamientos urbanísticos o planes de desarrollo, de su revisión o modificación, que se encuentren afectados por las servidumbres aeronáuticas, deberá, ser informados por la Dirección General de Aviación civil, conforme a la disposición Adicional Segunda del RD 2591/1998 en su actual redacción, para lo que se solicitará informe informes antes de la Aprobación Inicial del planeamiento o trámite equivalente. A falta de solicitud del informe preceptivo, así como en el supuesto de disconformidad, no se podrá aprobar definitivamente el planeamiento en lo que afecte al ejercicio de las competencias estatales.
- El aprovechamiento susceptible de materialización será el definido por el planeamiento de acuerdo con la legislación urbanística, una vez que se apliquen al mismo las condiciones que, en su caso, establezca el informe del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, no generando, en el caso de su disminución, ningún tipo de derecho a indemnización por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, ni del gestor aeroportuario ni del prestador de los Servicios de Navegación Aérea, salvo cuando afecte a derechos ya patrimonializados.
- En caso de que las limitaciones y requisitos impuestos por las servidumbres aeronáuticas no permitan que se lleven a cabo las construcciones o instalaciones previstas, no se generará ningún tipo de derecho a indemnización por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, ni del gestor aeroportuario ni del prestador de los Servicios de Navegación Aérea, salvo cuando afecte a derechos ya patrimonializados.
- Según el artículo 14 del RD 369/2023, por el que se regulan las servidumbres aeronáuticas de protección de la navegación aérea, las instalaciones previstas en este PSIS no tienen que emitir humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de Pamplona, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad. Por otro lado, se deben tener

en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como la luz artificial que pudiera molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

- Según los artículos 11 y 12 del RD 369/2023, dentro de la proyección ortogonal de la Superficie de Limitación de Alturas las actuaciones que se pretendan llevar a cabo requerirán un acuerdo previo favorable conforme al artículo 31, y no podrán contemplar la implantación o modificación de elemento alguno o del terreno en contra de lo dispuesto en este artículo, salvo que se encuentren amparadas en su correspondiente autorización de obstáculo prevista en los casos excepcionales contemplados en el artículo 34.
- La ejecución de cualquier construcción o estructura (postes, antenas, aerogeneradores incluidas las palas- etc.), y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá previo acuerdo favorable de la autoridad nacional de supervisión civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa, conforme a la normativa vigente.

Otras consideraciones,

- Asimismo, según el artículo 14 del RD 369/2023, por el que se regulan las servidumbres aeronáuticas de protección de la navegación aérea, el área afectada por las servidumbres de aeródromo, indicadas en el artículo 8, y por las servidumbres de instalaciones radioeléctricas, indicadas en el artículo 11, queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud, la autoridad nacional de supervisión civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se extenderá a los usos del suelo que faculden para la implantación o ejercicio de dichas actividades, y abarcará, entre otras:
 - a) Las actividades que supongan o lleven aparejada la construcción de obstáculos de tal índole que puedan inducir turbulencias.
 - b) Las actividades que supongan o puedan llevar aparejada la construcción de obstáculos de tal índole que puedan interferir en la visual de los Servicios de Control de Aeródromo.
 - c) El uso de luces, incluidos proyectores o emisores láser que puedan crear peligros o inducir a confusión o error; BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO Núm. 131 Viernes 2 de junio de 2023 Sec. I. Pág. 77927 cve: BOE-A-2023-13092 Verificable en <https://www.boe.es>
 - d) Las actividades que impliquen el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramiento.
 - e) Las actuaciones que puedan estimular, atraer o generar la presencia de fauna.
 - f) Las actividades o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáuticas o afectarlos negativamente.
 - g) Las actividades que faciliten o lleven aparejada la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.
 - h) El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas, o de cualquier otra índole.
 - i) El lanzamiento de fuegos artificiales o artilugios de índole similar.

C2. Determinaciones derivadas de las medidas señaladas en la Declaración Ambiental Estratégica.

- a) Eficiencia energética tanto en la edificación como en el alumbrado exterior. Con objeto de reducir la contaminación lumínica, la luz intrusa y la afección a la fauna se deberá cumplir lo previsto en el “Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior, y sus instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07”.

Se recomienda evitar las lámparas con emisión de luz blanco-azulada (caso de los LED, con la excepción de LED-ámbar). Por tanto, se recomienda utilizar lámparas de vapor de sodio, LED-ámbar (luz blanco-amarilla) o filtrar la radiación de longitudes de onda inferiores a 440 nm. Cuando no resulte posible lo anterior (evitar lámparas con emisión de luz blanco-azulada), la iluminación exterior se empleará durante las horas de trabajo o labores necesarias debiendo permanecer el resto del tiempo apagada.

- b) Implantación de sistemas de generación de energía renovable en los espacios destinados a aparcamientos.
- c) El cambio de uso previsto, especialmente en el área de Sanquín conlleva un significativo movimiento de tierras por lo que se incorporarán medidas para la gestión de las tierras de excavación, optando en la medida de lo posible por la compensación en el propio ámbito de actuación.
- d) Como factores clave que intervienen en la adaptación de los espacios urbanos a los impactos climáticos, destaca la gestión y el tratamiento de las zonas verdes y de los espacios de uso público, el grado de permeabilización del suelo, el diseño y orientación de los edificios, entre otros. Por lo que tanto la ordenación de los ámbitos afectados, como los proyectos de urbanización, se justificarán y concretarán las medidas a aplicar.

3.2. CONDICIONANTES TÉCNICOS DE LA EDIFICACIÓN

La actuación objeto del presente Concurso pretende dar solución a las necesidades de Policía Foral y el Centro de control de Tráfico, de forma integrada en el CCSE con el resto de dependencias de la Dirección General de Interior, optimizando la superficie destinada a las diferentes dependencias y puestos de trabajo, de tal forma que mejore la eficiencia y las condiciones de trabajo, así como la calidad de la atención a la ciudadanía. Para alcanzar estos objetivos, el diseño de las edificaciones deberá priorizar:

1. Integración arquitectónica de la propuesta:

La propuesta de cada uno de los edificios deberá partir de la ordenación establecida en el Concurso de Ideas que se realizó en 2023, por el que VAILLO IRIGARAY ARQUITECTOS desarrollaron los estudios previos.

Con esa ordenación, se perseguía la combinación y distribución de los usos propuestos y la relación entre los diferentes volúmenes que conforman el conjunto, así como la integración de los espacios libres. Se debía potenciar la máxima interacción entre los edificios y su entorno, para permitir su integración y el máximo aprovechamiento de las condiciones naturales (energía solar, ventilación, etc.).

La propuesta de talud verde, para realizar una plataforma a una cota superior, de forma que se nivele las diferencias de cota entre los extremos de la propuesta, permite integrar en la topografía parte del edificio, uniendo los edificios y consiguiendo una imagen unitaria de conjunto.

2. Seguridad:

Las edificaciones propuestas deberán facilitar la adopción de medidas de seguridad tanto exteriores como interiores.

El diseño interno y externo de los edificios permitirá el desalojo inmediato de sus instalaciones con una respuesta operativa adecuada y máxima fluidez.

La construcción de una planta semisótano, protegida de las vistas y de la intrusión directa, parece una medida adecuada para proteger al personal operativo. Los patios aportan ese espacio de iluminación privado y protegido que favorece la seguridad interior del edificio.

Por las características del conjunto del CCSE, se establece un apartado específico con los CONDICIONANTES DE SEGURIDAD.

3. Flexibilidad y funcionalidad:

- Funcionalidad y accesibilidad de las instalaciones, de manera que se dé un buen servicio a las personas trabajadoras y a la ciudadanía que acuda a las diferentes dependencias del centro.
- Facilidad de ejecución por fases, tanto de la urbanización interior como de la edificación. La adecuación al uso, así como la flexibilidad, versatilidad y facilidad de adaptación a nuevos usos, necesidades y modos de habitar a lo largo de su ciclo de vida.
- Posibilidad de desarrollo de los programas de necesidades por fases, que permitan flexibilidad, ampliaciones o modificaciones futuras y que a su vez permitan el normal desarrollo de la actividad.
- Esquema modular de distribución por planta en cumplimiento de los diferentes programas de necesidades.
- Aprovechamiento de la iluminación natural, con zonas amplias versátiles y espacios de intercomunicación que favorezcan la sensación de amplitud y confort para los trabajadores y visitantes.
- Generación de espacios diferenciados:
 - Las zonas de trabajo, sin atención al público, evitarán espacios de circulación exteriores e interiores de tal forma que estas zonas se ordenen y limiten a la congregación o interacción de los trabajadores.

- Los espacios de atención al público o de reunión podrán ser espacios abiertos que favorezcan la interacción del personal y la posibilidad de promover reuniones en diferentes espacios.

4. Accesibilidad:

La propuesta promoverá la accesibilidad de los espacios urbanizados y de los edificios para todas las personas, garantizando unas condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios.

Dichas condiciones básicas derivan de la aplicación de los principios de autonomía individual, no discriminación, accesibilidad universal y diseño universal o diseño para todas las personas, tomando especialmente en consideración las necesidades de las personas con discapacidad, así como las vinculadas al uso de productos y servicios de apoyo.

Se atenderá a toda la normativa vigente, destacando la de calidad de Arquitectura (Ley 9/2022), y la de accesibilidad (Ley Foral 31/2022 y Orden TMA/851/2021)

5. Coste de ejecución:

En los Estudios previos del Proyecto del CCSE se realizó un estudio económico del coste de los distintos edificios. Esta estimación se realizó de manera general, según superficies y módulos de costes por tipo de uso.

Estos estudios previos se hicieron sobre unos programas de máximos, para asegurar su encaje futuro en las parcelas previstas. Según estas estimaciones, para la implantación de la Sede de Policía Foral, incluyendo la urbanización interior, se estimaba un presupuesto de ejecución de 64,8M€, incrementándose hasta unos 74,8M€, teniendo en cuenta la fecha estimada de su construcción en 2027.

El objetivo del Concurso y de la posterior redacción del Proyecto deberá ser ajustar el coste de inversión a las necesidades reales; optimizando las superficies interiores, las circulaciones, la polifuncionalidad y flexibilidad de los espacios, así como un diseño que de partida contemple ya la posibilidad de ampliación y crecimiento.

Por lo tanto, para la realización de las propuestas:

- Se planteará una propuesta con coste de ejecución proporcionado, teniendo en cuenta la calidad constructiva requerida a los edificios de uso público y a las instalaciones a desarrollar. El coste de construcción y de mantenimiento serán por tanto razonables.
- Primarán la sencillez, flexibilidad y funcionalidad, buscando minimizar los costes de conservación y mantenimiento.

En base a las superficies revisadas, a las propuestas de optimización de espacios y costes que se realicen en el Concurso y las superficies que se puedan ajustar durante la fase de anteproyecto, se establece como objetivo un coste de construcción de 37.200.000 de euros (IVA excluido) para la construcción de la Sede de Policía Foral y su urbanización interior.

En cualquier caso, las propuestas no estarán limitadas a esta cantidad objetivo y deberán realizar un análisis económico realista de la propuesta, tomando como referencia los costes actuales de construcción y su estimación a 2027.

6. Condiciones aeronáuticas:

Aunque el desarrollo del helipuerto no es objeto del presente concurso, es importante tener en cuenta que la edificabilidad y usos de los terrenos colindantes quedan condicionados por la existencia de la base de helicópteros, ya que quedarán afectados por las superficies limitadoras de obstáculos y por el ruido que se producirá.

Se aporta un perfil gráfico de aproximación con los condicionantes en planta y altura, generados por la servidumbre aeronáutica. Este perfil de aproximación es preliminar y servirá únicamente con fines orientativos para ofrecer una estimación de la limitación de alturas en las edificaciones colindantes.



PLANTA

PERFORMANCE 2/3



ALZADO

7. Recarga de vehículos

El proyecto debe plantear zonas para la carga de vehículos eléctricos, tanto de Policía Foral como los vehículos del resto de CCSE. Para ello, se plantean las siguientes zonas diferenciadas:

1. Estación de carga rápida (40-60kW) para 20 plazas para vehículos operativos de Policía Foral

Se deberá plantear una zona de recarga rotativa que sea segura, que no pueda afectar al funcionamiento y seguridad del edificio en caso de un problema con las baterías, incluso en caso de incendio. Se deberá tener muy en cuenta que es una infraestructura crítica y debe garantizarse el continuo funcionamiento del edificio, a pesar de un daño en la instalación.

Una opción será plantear una zona de aparcamiento exterior. El problema de esta solución puede ser la distancia a la zona de vehículos operativos y las dificultades que puede producir en el proceso de uso de vehículos operativos, respecto a los vehículos no eléctricos.

Si fuera posible de acuerdo a la normativa, se propone establecer una zona segura, con posibilidad de aislamiento y seguridad de evacuación en caso de incendio, en la planta zócalo o planta sótano del edificio.

2. Puestos de carga normal (7kW-11kW) para 40 plazas interiores de aparcamiento

En algunas de las plazas de aparcamiento interior, también se deberá proponer la colocación de postes o cajas de recarga en pared para la carga de vehículos propios del edificio. Se establece una cantidad mínima, que deberá poder ampliarse, según las necesidades y avances tecnológicos, que pueden ser cambiantes.

3. Zona de carga ultrarrápida (60-150kW) para 6 plazas para vehículos en la zona de gasolinera común del CCSE.

Vinculada a la gasolinera, se propone colocar unos puestos de carga eléctrica rápido de carácter rotativos para todos los vehículos oficiales del CCSE o incluso otros vehículos del Gobierno de Navarra. Se establece una cantidad orientativa, que deberá poder ampliarse, según las necesidades y avances tecnológicos. En esta zona se podrán incluir estaciones de repostaje de hidrógeno.

Las infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos deberán cumplir la normativa que le afecte y las recomendaciones de seguridad que se establezcan para edificios de la Administración pública e infraestructuras críticas, como pueden ser:

- Documento Básico HE: Ahorro de energía - Sección HE 6: Dotaciones mínimas para la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos
- Instrucción Técnica Complementaria (ITC) BT 52: "Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos".
- Instrucción Técnica Complementaria (ITC) BT 29: "Prescripciones particulares para las instalaciones eléctricas de los locales con riesgo de incendio o explosión".
- Instrucción Técnica Complementaria (ITC) BT 28: "Instalaciones en locales de pública concurrencia"
- Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE.
- Guía técnica de las INSTALACIONES DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS (IRVE) del Ayuntamiento de Barcelona (Referencia)

8. Eficiencia energética:

Se garantizará la ejecución y desarrollo de las edificaciones con criterios de sostenibilidad ambiental, serán energéticamente eficientes y sostenibles tanto de forma pasiva como activa. Deberán tener una estrategia ambiental global con una mínima demanda de energía, que promuevan el uso eficiente de los recursos a lo largo de todo el ciclo de vida de la intervención.

Se propone alta eficiencia energética de estos edificios ejecutando construcciones sostenibles y energéticamente eficientes, de consumo energético nulo y cero generaciones de residuos y en la medida de lo posible energéticamente positivos, mediante su configuración constructiva y energética.

Para ello se estudiará detalladamente la compacidad de las envolventes, la localización y la orientación de las edificaciones, en relación al soleamiento y vientos dominantes, buscando la mejor orientación para cada uso, analizando el tamaño de sus huecos, su adecuada protección solar, la utilización de elementos pasivos, ventilación natural cruzada etc.

Minimización de la huella de las emisiones de carbono, mediante la utilización, por ejemplo, de medidas como:

- Reaprovechamiento de la mayor parte posible de tierras de la excavación en la propia actuación.
- Procesos constructivos de bajas emisiones.
- Análisis del Ciclo de Vida (ACV) en el contexto de la Directiva (UE) 2024/1275, que revisa la Directiva de Eficiencia Energética de Edificios.
- Preferencia a los materiales con bajas emisiones de CO₂ en su fabricación, a los reciclados y a los que se elaboran con materias primas renovables.
- Preferencia por la utilización de materiales de producción local o cercana con bajo impacto ambiental (DAPs: Declaraciones ambientales de producto)

Se deberán tener en cuenta las condiciones y recomendaciones establecidas en:

- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- LEY FORAL 4/2022, DE 22 DE MARZO, DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA
- Directiva (UE) 2024/1275 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, relativa a la eficiencia energética de los edificios.
 - El potencial de calentamiento global (PCG) a lo largo de todo el ciclo de vida de un edificio indica la contribución general del edificio a las emisiones causantes del cambio climático, y comprende las emisiones de gases de efecto invernadero incorporadas en los productos de construcción y las emisiones directas e indirectas de la etapa de uso. Por lo tanto, el requisito de calcular el PCG a lo largo del ciclo de vida de los edificios nuevos constituye un primer paso hacia la atribución de una mayor importancia al rendimiento a lo largo del ciclo de vida completo de los edificios y hacia una economía circular.
 - Los edificios nuevos deberán diseñarse para optimizar su potencial de generación de energía solar y permitiendo la instalación rentable de tecnologías solares.
 - Todos los edificios de nueva construcción se ajustarán a los requisitos de ZEB a partir del año 2030, adelantándose estos al año 2028 para edificios de la Administración Pública.
 - Los ZEB no podrán generar emisiones de gases de efecto invernadero in situ asociadas a combustibles fósiles.
 - Su demanda energética deberá ajustarse a un umbral máximo fijado. Este umbral deberá encontrarse, como mínimo un 10% por debajo, del fijado para los nZEB a mayo de 2024.
 - El uso anual total de energía primaria de los ZEB deberá quedar cubierto por energía procedente de fuentes renovables generadas in situ o en las proximidades, energía procedente de fuentes renovables procedente de una comunidad de energías

renovables, energía procedente de un sistema urbano eficiente de calefacción y refrigeración o energía procedente de fuentes libres de carbono.

- Cuando sea viable, los edificios de cero emisiones deberán contar con la capacidad de reaccionar ante señales externas y adaptar su consumo, generación o almacenamiento de energía.
- Se garantizará un ambiente interior saludable mediante el establecimiento de normas adecuadas de calidad ambiental interior.
- Edificios no residenciales de cero emisiones, deben estar equipados con dispositivos para la medición de calidad ambiental interior.
- Se deberán adoptar medidas para la promoción de almacenamiento para las energías renovables en edificios.
- Se introducen obligaciones relativas a sistemas de automatización y control. Los edificios no residenciales cuyas instalaciones superen los 70 kW de potencia nominal útil, deberán contar con sistemas de automatización y control y controles automáticos de iluminación. Deberán estar equipados con sistemas que garanticen funciones de monitorización, optimización y capacidad de reacción ante señales externas.
- Se deberán instalar espacios para bicicletas que supongan el 15% de la capacidad media o el 10% de la capacidad total de usuarios.

3.3. CONDICIONANTES DE SEGURIDAD

3.3.1. Perímetro de seguridad

El ámbito de actuación combinará la seguridad física, mediante vallado resistente, con la seguridad pasiva, mediante señalización y diseño seguro de las áreas de acceso y aparcamientos exteriores vinculados al CCSE.

El perímetro cerrado de seguridad incluirá los espacios de uso privativo del centro, excluyendo: los aparcamientos del personal, las vías de acceso y las conexiones peatonales y ciclables con la pasarela y el entorno. Presentará un vallado resistente, impidiendo el libre acceso de personas no autorizadas desde el exterior. Este, tendrá un aspecto uniforme, dando una solución integral y segura al conjunto del CCSE.

El cerramiento será traslúcido o de malla, que permita una continuidad visual en el ámbito. Se plantea un vallado metálico resistente sobre un zócalo opaco de gran resistencia a impactos para evitar la intrusión con vehículos. Se descarta la necesidad de un muro opaco de hormigón de gran altura.

El perímetro del ámbito, que no esté cerrado mediante vallado, deberá estar visualmente delimitado mediante un vallado de baja altura, seto disuasorio o algún otro elemento para asegurarse la protección del ámbito. En cualquier caso, se intentará que quede integrado en la actuación y que no suponga un impedimento a la movilidad del personal interno.

Se mantendrán los caminos peatonales en el frente (lado oeste) del CCSE y la nueva vía de acceso, con acera a ambos lados y carril bici estará conectado con los recorridos peatonales existentes. En Fase I, se mantendrán los caminos existentes en la parte trasera (lado este).

Entre el vallado y la edificación existirá una distancia de seguridad mínima de 6 metros, que evite la intrusión o el vandalismo y que permita el acceso rodado de forma cómoda a todo el perímetro del recinto.

3.3.2. Control de acceso

Se ha planteado un control centralizado en el acceso rodado principal del CCSE, que desarrollará desde la FASE 1. Este será el acceso para el personal externo al CCSE y personas que no hayan sido previamente autorizadas.

Se puede plantear que ese control de acceso sea inicialmente más reducido, permitiendo su ampliación según las necesidades, cuando esté completado el conjunto del CCSE.

Los criterios generales para el diseño del control de accesos serán los siguientes:

- Se deberá diseñar un sistema integral de control de accesos, de forma que se minimice el personal necesario para la vigilancia permanente, intentado hacerse de forma centralizada.
- Se requiere que las personas que vengan en vehículo y que tengan que acreditarse para entrar, tengan un espacio para dejar el vehículo sin interferir en los accesos/salidas del personal trabajador del CCSE, sobre todo de Policía Foral y Bomberos. Este espacio o zona reservada, deberá ser visualmente accesible desde la zona de control.
- En el interior del recinto, o en el interior de los edificios, se podrán proponer zona de estacionamiento reservado para las visitas de autoridades que requieran un acceso directo.
- El personal trabajador que acceda a pie deberá tener un acceso directo con tarjeta, controlado mediante tornillo o barrera automática, con las dimensiones suficientes para acceder con bicicleta u otro vehículo de movilidad personal (VMP).
- Junto a la zona de la Escuela de Seguridad y Emergencias de Navarra (ESEN) se plantea un acceso peatonal independiente exclusivamente para el personal del CCSE o personal previamente acreditado con autorización de acceso. Este acceso también contará con las dimensiones suficientes para acceder con bicicleta u otro vehículo de movilidad personal (VMP).
- En el interior de cada edificio se plantea que haya un espacio de recepción para visitas, en los que no se permita el acceso al resto del edificio, dividiendo con controles de acceso en puertas los espacios públicos del resto del edificio.

3.3.3.Recorridos internos

Se pretende que los recorridos internos entre los diferentes servicios del CCSE se puedan realizar de forma cómoda y segura. Diferenciando los accesos vehiculares y los peatonales, que deberán ser, en la medida de lo posible, desde el control de acceso hasta el edificio central, cubiertos:

- Desde la garita de control hasta el interior de los edificios se requiere un acceso peatonal cómodo y seguro, sin interferir en las salidas de vehículos, sobre todo de las salidas de emergencias de Bomberos y Policía Foral.
- En los recorridos de acceso vehicular se deberá contemplar los radios de giro oportunos para maniobrar vehículos pesados (camiones suministradores de combustible, camiones de bomberos, vehículos de intervención, furgonetas de reparto, etc....).

El vial interior deberá ser accesible a camiones de Bomberos y grúas en todo el perímetro del CCSE. Además, deberá permitir el acceso de camiones grandes para suministro combustible a gasolinera y helipuerto.

En Fase 1, al no haberse completado la urbanización exterior, se deberán plantear salidas de emergencia, pudiendo ser sin asfaltar, al camino auxiliar de la PA-30 o a otras vías para tener salidas alternativas en caso de necesidad.

3.3.4.Estacionamiento

Se plantea la planificación de bolsas de aparcamiento en el espacio interior a ordenar, libre de edificación. Estas bolsas deberán ser exteriores al recinto perimetrado de seguridad y de uso exclusivo del personal del Gobierno de Navarra, pudiendo destinarse cada una de ellas a diferentes grupos de Servicios o edificios.

En el interior del recinto o en zonas seguras, se deberá plantear aparcamientos cubiertos y seguros para motocicletas, bicicletas, patinetes y otros vehículos de movilidad personal (VMP).

3.3.5.Instalaciones

Las instalaciones de seguridad deberán plantearse centralizadas para todos los edificios desde un lugar de presencia permanente, accesible y seguro. Las instalaciones de: central de incendios central de intrusión, grabadores/CCTV y UCA/control de accesos, deberán estar centralizadas y conectadas directamente con el rack.

4. CONDICIONANTES DEL PROGRAMA

ÁREA GESTIÓN/ADMIN.

En el programa se definen inicialmente los espacios de gestión y administración de cada área, que pueden ser asimilables a uso administrativo, y que están conformados por puestos de trabajo convencionales.

Para realizar la propuesta del Concurso, se ha realizado un detalle del número de despachos y el número de puesto de trabajo, de forma que puedan situarse en un espacio abierto y compartido. En este apartado se identifica el número de grupos de trabajo que conforman estos puestos de trabajo abierto, para que se tenga en cuenta en la distribución, de forma que puedan tener una cierta independencia. Esta división entre grupos, se podrá plantear en algunos casos con un cerramiento ligero o incluso abiertos, siendo diferenciados por la distribución de mobiliario, armarios, etc...

Desde estos puestos de trabajo abierto, se deberá tener acceso a pequeñas salas de reuniones (4 a 6 personas) que puedan servir de forma polivalente para mantener una breve reunión, realizar una llamada sin molestar al resto del equipo o incluso como puesto de trabajo puntual para ciertas labores específicas.

A su vez, todas estas áreas, deberán tener acceso, de forma individual o compartida, a una sala de reuniones de entre 12 a 20 personas, en función de la cantidad de salas. Estas salas de reuniones se podrán situar por planta, por ala, o ligadas a los núcleos de comunicaciones.

ALMACENES

El principal almacén que se requiere es el del Grupo de Administración de medios, que tendrá vinculada una oficina y será puesto de trabajo permanente del personal de administración de medios. Se sugiere que este almacén, o por lo menos el espacio de trabajo adyacente, tenga iluminación natural y esté situado en un punto accesible, intermedio entre los espacios de gestión y operativos. A ser posible, sería favorable ubicarlo en la planta zócalo, de forma que sea fácil transportar el material desde los vehículos de transporte.

Los almacenes específicos de cada área, podrán estar en zonas de oficinas o en sótano con un acceso directo desde ascensores.

VESTUARIOS

Se plantea una zona de vestuario general, cercano al acceso del personal y al armero general. Este vestuario servirá para un mínimo de 1.000 personas, pudiendo ser utilizado hasta por 1.200 personas en previsión de crecimiento a futuro.

Para dimensionar el vestuario, es importante conocer que cada persona requiere de una taquilla individual de dimensiones aproximadas de 50x50 cm. Por la turnicidad y simultaneidad de uso, el número de duchas es sensiblemente inferior, disponiendo actualmente de 12 duchas por cada 250 taquillas.

De acuerdo a las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo, los vestuarios y duchas deberán estar separados para hombres y mujeres o deberá preverse una utilización por separado de los mismos. Actualmente la presencia de mujeres en Policía Foral es minoritaria, en torno al 11,2% en 2023. Sin embargo, en los últimos años ha experimentado un crecimiento, estimando un 30% de las nuevas incorporaciones. Debido a esta situación, parece oportuno tener una estrategia de previsión para que los vestuarios puedan tener la flexibilidad de variar la división entre sexos. Para ello, se propone dividir el vestuario general en varios vestuarios de menor tamaño, por ejemplo 6 vestuarios de 200 taquillas o 5 vestuarios de hasta 250 taquillas. Asimismo, en el Concurso se podrán plantear otras estrategias de diseño que

permitan variar las dimensiones de cada vestuario de forma sencilla y sin realizar grandes obras, como por ejemplo desplazando un tabique de división entre vestuarios.

También se incluyen vestuarios de menores dimensiones para ser utilizados por el personal externo al Policial, pudiendo ser utilizado por personal de limpieza y seguridad externa.

Taquillas específicas

Además de las taquillas individuales, situadas en los vestuarios generales, hay personal operativo que deberá disponer de una taquilla adicional para el equipamiento específico de su puesto de trabajo (chaquetas, cascos, protecciones, etc...)

Estas taquillas deberán estar cercanas a las áreas de apoyo operativo y vinculadas a los vehículos que vayan a utilizar. Podrán preverse en los recorridos entre las salas de briefing y el acceso a planta zócalo o sótano más inmediato. Una ubicación adecuada de las taquillas del personal operativo de tráfico, podrá ser en las inmediaciones de los vehículos (coches y motos), dejando el paso correspondiente para su uso en la parte posterior del aparcamiento.

ÁREA	Nº TAQUILLAS EQUIPACIÓN
ÁREA 1 - Inspección General	0
ÁREA 2 - Seguridad Interior y Policía Administrativa	60
ÁREA 3 - Tráfico y Seguridad Vial	250
ÁREA 4 - Seguridad Ciudadana	220
ÁREA 5 - Investigación Criminal	0
TOTAL	450

OTRAS DEPENDENCIAS ESPECÍFICAS

Centro Control de Tráfico

Es un espacio conformado por una sala de control de Tráfico y despachos asociados. Para el Concurso de proyectos, bastará con tratarlo como un único espacio de las dimensiones establecidas.

Como tiene un uso diferenciado del operativo, parece oportuno separarlo de los recorridos operativos y policiales, pudiendo ubicarlo en una zona restringida y de acceso directo e independiente, sin que sea necesario recorrer otras estancias para llegar a él. En los Estudios previos se planteó vinculado a la Jefatura.

Este es un espacio que esté previsto que se desplace posteriormente al edificio central de Interior, dentro del CCSE. Por lo tanto, a futuro, puede entenderse como un área de previsión de crecimiento de la Sede de Policía Foral.

CPD+Seguridad informática

Por la particularidad de diseño del Centro de Procesamiento de Datos (CPD), en el Pliego se incluye un apartado específico en el que se definen los criterios de diseño del CPD y de las instalaciones que requiere para su funcionamiento.

CMC - Centro de Mando y Coordinación

Este es un espacio que esté previsto que se desplace posteriormente al edificio central de Interior, dentro del CCSE. Por lo tanto, a futuro, puede entenderse como un área de previsión de crecimiento de la Sede de Policía Foral. Tiene lógica que esté situado junto al Centro de Control de Tráfico y vinculado a la planta de gestión o de Jefatura.

Laboratorios

Los laboratorios para las áreas 4 y 5 podrán estar agrupados y formar parte de un área de laboratorio específica. Podrá estar diferenciado o en zona independiente al resto del área de

gestión y administrativa de estas unidades, siendo favorable si están directamente relacionados en la misma planta o en la inmediatamente superior o inferior.

Galerías de tiro (corto y virtual)

Ambas galerías se plantean en la planta sótano -1, por motivos de espacio. Idealmente, sería óptimo ubicarlas en la planta zócalo, de forma que puedan ser más accesibles y disponer de iluminación en las oficinas. En cualquier caso, si se sitúan en sótano, se deberán prever las ventilaciones necesarias y la seguridad de aislamiento requerida para este tipo de instalaciones.

Se establece que deberán tener una altura libre interior de 3,5m. Habrá que tener en cuenta la altura necesaria para el sistema de extracción específico y para el revestimiento de protección anti impactos.

Gimnasio + Tatami

Son espacios de uso compartido por todo el personal del edificio. Parece oportuno que puedan estar ubicados en las zonas más accesibles del edificio, pudiendo estar ubicados en planta zócalo o planta baja.

Espacios operativos (y apoyo a operativo)

A continuación, se agrupan varios espacios que pueden entenderse vinculados al uso operativo, de forma que se evite que el personal operativo tenga que subir a las zonas administrativas, y reducir los recorridos internos por el edificio. Será oportuno si tienen una modulación similar, para uso polivalente, y podrán estar ubicados en planta zócalo o en planta baja.

Sala de trabajo operativo (28 puestos)

Espacio de trabajo compartido para que el personal operativo realice los informes de sus actuaciones. Podrá estar conformado por una mesa corrida con puestos de trabajo contiguos. Esta sala será más polivalente, si es posible dividirla en dos salas más pequeñas, pudiendo servir como aula de formación informática de forma simultánea en determinadas ocasiones.

Sala Briefing (40-50p) (Áreas 3 y 4) (2 ud)

Se requieren salas de briefing para el personal operativo, principalmente de las áreas 3 y 4. Se propone que haya dos aulas de hasta 40-50 personas, que puedan ser a su vez divididas en salas de menor tamaño, para que se puedan utilizar de forma simultánea por 4 unidades de una 20-25 personas por unidad.

Aula magna (100p)

Se requiere también un aula independiente de hasta 100 personas para determinados actos, formaciones o briefings generales.

Área de descanso / cafetería

Se requiere un área de descanso común a todo el personal del edificio. Para dimensionar esta sala de descanso, se ha calculado una simultaneidad de hasta 250 personas en un turno de trabajo, aunque no todas las personas acudirán a la vez a este espacio.

Esta zona contará con máquinas expendedoras, mesas, zona de cafetería, lavabos, neveras y microondas. Se podrá plantear que tenga una pequeña área de cocina industrial y zona fría para un servicio de restauración, propio o externalizado, con mostrador.

Oficinas atención ciudadana (3 ud)

Se requiere disponer de al menos 3 oficinas de atención ciudadana, junto el acceso peatonal de visitas al edificio. Estos despachos servirán para atender consultas de personas externo, realizar denuncias o entrevistas, de forma discreta y segura, sin que tengan que acceder personal externo al interior de las dependencias policiales.

Se plantea que haya un hall de acceso general, desde el que el personal externo (sin autenticar) no podrá acceder a ninguna otra parte del edificio, salvo a estos despachos de atención.

Archivo general

El edificio contará con un archivo general que deberá estar en una zona protegida, evitando ser zona de paso general, pudiendo estar vinculada al área de jefatura.

Taller (5m altura libre) (Reparación + inspección Área 3)

El taller deberá contar con una altura libre estimada de 5 metros, de forma que se pueda elevar las furgonetas más altas y poder trabajar bajo o sobre ellas.

Junto al taller de reparaciones, se situará un espacio de taller que pueda servir para inspecciones de vehículos.

Se deberán contemplar que haya unas 10 plazas de aparcamiento cercanas, para que puedan servir de estacionamiento a los vehículos que están en el taller. En el programa, corresponde a las 10 plazas dentro de los Aparcamiento cubiertas, denominados “Inspección de vehículos (junto a taller)”

Oficina Guías caninos + Caniles (20 uds)

La unidad de guías caninos requiere de un espacio de oficinas con iluminación natural y tendrá cercano el espacio de caniles para 20 perros. Cada uno de los caniles debe tener iluminación natural y vistas al exterior, pero sin tener distracciones visuales. Por ello, se han planteado en un patio con acceso directo al exterior. Este espacio, estará directamente vinculado al espacio exterior de entrenamiento canino.

Custodia de detenidos

El área de custodia de detenidos es un área que requerirá de un análisis y diseño detallado posterior, con apoyo y supervisión del personal de Policía foral especializado, siendo parte de la fase de anteproyecto.

Para ubicar el espacio en el Concurso de proyectos, se indica que requiere un acceso seguro y protegido en vehículo, contando con una zona de exclusiva de seguridad. El interior, estará conformado por las salas previas en las que se realiza el circuito de identificación. Finalmente, contará con espacios individuales de retención temporal, con visión directa desde un puesto de control.

Armero General (personal)

Este armero estará situado en una zona cercana al acceso general del personal, tanto operativo como de gestión. Podrá estar vinculado a los vestuarios, siendo un espacio de uso previo y posterior al acceso a los puestos de trabajo.

Armero Operativo (vehículos)

Este armero servirá para el personal operativo y la galería de tiro. Si se sitúa lejos de la galería de tiro, se deberá de dividir en 2 espacios diferenciado, quedando uno de ellos cerca de la galería y otro junto a la zona de equipamiento de los vehículos operativos.

APARCAMIENTOS CUBIERTOS

Los aparcamientos cubiertos en el interior del edificio se plantean únicamente para los vehículos oficiales (rotulados y no rotulados). Las propuestas del Concurso podrán plantear que parte de estos aparcamientos sean en el exterior: para los vehículos no rotulados, para permitir una carga segura, junto al edificio, de vehículos eléctricos o para la disposición de vehículos operativos con una salida inmediata en caso de emergencia.

Con el fin de optimizar el coste de la edificación, se podrá ajustar la cantidad de aparcamientos subterráneos al mínimo necesario, reduciendo la superficie construida de sótanos, incluso evitando construir parte o por completo el sótano -2 de los Estudios previos, siempre y cuando se ubiquen la cantidad de aparcamientos del programa de necesidades.

Las condiciones y dimensiones de las plazas de aparcamiento de Policía Foral serán:

- Los vehículos operativos son vehículos rotulados (rojos), pero disponen de dimensiones grandes y se debería dejar el margen suficiente para que sea cómodo su aparcamiento. Como referencia, muchos de ellos tienen 4,7 m de largo. Por lo tanto, parece conveniente diseñar espacios de aparcamiento de 5,5m de fondo, o de 5 si existe una zona de paso cercana que permita manipular el maletero con seguridad.

La anchura de plazas puede ser algo superior a la habitual de plazas de aparcamiento para venta. Se puede plantear con una anchura libre de estructura de 2,5 a 2,8m, según disposición.

- Para las anchuras generales de las calles, planteadas en el diseño de 5m, se recomienda contemplar unas zonas de paso peatonales, para que se pueda acceder a los vehículos de forma segura. Se puede optar por calles de 5m + 1 metro peatonal, que podrá ser ocupado para hacer maniobra, como los aparcamientos de un centro comercial. Esto tendrá más importancia en las calles centrales o las calles que sean de paso obligatorio para otras zonas, rampas, etc...
- Las furgonetas de intervención tienen unas dimensiones superiores (6 - 6,5m de largo) y se requieren unas 25-30 plazas con un fondo de 7 a 8 m que permitan su entrada lateral y uso de la parte trasera con comodidad.

En cualquier caso, en las propuestas del Concurso, se podrán plantear otras propuestas alternativas, si consiguen ajustar las dimensiones, logrando la optimización del diseño de los aparcamientos.

A continuación, se detallan los gálibos y alturas libres necesarias (de estructura e instalaciones) en los aparcamientos subterráneos:

- **Elevadores en taller de mantenimiento de vehículos:** 5m libres.
La altura de la plataforma elevada es de 2 metros y si hay que subir una furgoneta al elevador, se llega a 4,7m, por lo que se deja un margen de seguridad en altura.
- **Planta zócalo y garaje de vehículos Policía Foral:** 3,5m libres (incluyendo estructura e instalaciones) en aparcamientos y zonas de circulación de vehículos. Gálibo de 3,5m para acceso de grúa y camiones de Bomberos.
- **Resto de plantas sótano de aparcamiento de vehículos:** 3,5 m libres en zonas de circulación.

Visitas/Mantenimiento/Reservados

Se reservan 10 plazas de aparcamiento en la zona más cercana al acceso de vehículos, idealmente en planta zócalo, para personal de mantenimiento, visitas o reservados. Podrán estar cercanos al acceso peatonal o al vehicular, según la distribución o propuesta arquitectónica, pudiendo dividir las plazas entre ambos accesos.

Inspección de vehículos (junto a taller)

Se contemplarán unas 10 plazas de aparcamiento junto al taller para el estacionamiento de vehículos que vayan a entrar o salir del taller. Será importante tener en cuenta que estos vehículos es posible que se desplacen en grúa, por lo que habrá que contemplar las alturas y radios de giro adecuados desde el acceso al aparcamiento hasta el taller.

Vehículos oficiales

El resto de plazas de aparcamiento, se distribuirán por el sótano de forma optimizada, permitiendo que haya el mayor de vehículos operativos (rotulados) posible entre planta zócalo y sótano -1, dejando si fuera necesario un sótano -2 para los vehículos no rotulados, de menor frecuencia y urgencia en su uso.

	TOTAL	Rotulados	No rotulados
Motos (Tráfico - Eco.)	75	72	3
Turismos y SUV	175	88	87
Vehículos eléctricos (cargas simultáneas)	20	8	12
Todo Terrenos	12	10	2
Furgonetas	60	36	24

Lavadero

El Centro de Coordinación requiere zonas de lavado de vehículos adecuadas y cómodas para permitir la limpieza eficiente de los vehículos operativos de Policía Foral y Bomberos. Las propuestas de Concurso podrán contemplar el sistema de lavado de vehículo que considere más adecuado y eficiente.

Se plantea una zona de lavado exterior, posiblemente junto a la gasolinera, en la que parece oportuno situar un túnel o arco de lavado rápido y cómodo, para la limpieza habitual de los vehículos operativos, así como algunas cabinas (2-4 cabinas) de limpieza manual con hidrolimpiadora (autolavado), para la limpieza específica. Al menos 1 de estas cabinas deberá estar habilitada para vehículos de grandes dimensiones (camiones de Bomberos).

Adicionalmente, se propone poder disponer de una zona de lavado (1-2 cabinas) en el interior del edificio, junto al aparcamiento de vehículos operativos. Esta será una posibilidad opcional, en función de la disponibilidad de espacio y de las necesidades operativas.

Gasolinera

Se plantea una gasolinera en una zona central del conjunto del CCSE para que pueda servir para todos los vehículos del CCSE, e incluso a vehículos externos del Gobierno de Navarra.

La gasolinera, requerirá de un acceso controlado a través del mismo control de acceso que el resto de dependencias, pero su uso no deberá interferir en los accesos/salidas del personal trabajador del CCSE, vehículos operativos de la Dirección General de Interior y de Policía Foral y Bomberos.

Para el Concurso, parece suficiente estimar las dimensiones necesarias para el repostaje simultáneo de 6 vehículos, con 3 surtidores. En donde 2 puestos de repostaje, al menos, deberán estar habilitados para vehículos de grandes dimensiones (camiones de Bomberos)

Se propone que la gasolinera se sitúe cerca del punto de control, permitiendo su uso a la entrada o salida del recinto sin interferir en los recorridos internos del CCSE. Se puede plantear incluso que desde la gasolinera se tenga una salida directa al exterior del recinto. El recinto de la gasolinera tendrá un perímetro vallado. La posición, dimensiones y forma de la gasolinera deberá evitar ser un impedimento al recorrido peatonal externo, de forma que no obligue a dar una vuelta excesiva alrededor de ella para acceder al CCSE por el acceso principal.

Los accesos de la gasolinera tendrán dimensiones y radios de giro que permitan el uso de todos los vehículos, incluyendo camiones de Bomberos. Es importante destacar que tendrá que tener acceso cómodo y fácil para el camión cisterna de para suministro combustible.

Vinculada a la gasolinera, se propone colocar unos puestos de carga eléctrica rápido de carácter rotativos para todos los vehículos oficiales del CCSE o incluso otros vehículos del Gobierno de Navarra. Se establece una cantidad orientativa de 6 plazas, que deberá poder ampliarse, según las necesidades y avances tecnológicos. En esta zona se podrán incluir estaciones, o espacio reservado, para repostaje de hidrógeno.

RATIOS PARA CÁLCULO DE SUPERFICIES

A partir de las superficies útiles estimadas, que podrán ajustarse si el diseño de los espacios cumple con las necesidades, se han calculado incrementos de estas para obtener la superficie construida total. En base a los Estudios previos, las estimaciones se han incrementado, permitiendo incorporar todas las previsiones de espacios complementarias a los usos principales del programa.

Un objetivo de las propuestas del Concurso será optimizar las dimensiones complementarias al programa, para intentar ajustar la superficie construida, logrando la funcionalidad del programa de necesidades propuesto.

Circulaciones + Dependencias Complementarias

En los Estudios previos, se aumentaron sustancialmente las superficies útiles requeridas, debido al factor de forma del edificio y a la necesidad de disponer de ciertos servicios complementarios al uso administrativo. Adicionalmente a los espacios definidos en el programa de necesidades,

en cada planta o núcleo de comunicaciones, deberá haber unos espacios de servicio necesarios para el funcionamiento del edificio.: Aseos, cuarto/armario de impresoras, pequeño office (nevera, cafetera, microondas), cuarto de limpieza, patinillo accesible de instalaciones, rack informático, pequeño almacén, etc..)

Instalaciones

Para la previsión de instalaciones, se ha realizado una previsión en un porcentaje de la superficie total del edificio. En el Concurso de proyectos, se requiere una mayor definición de las superficies estimadas para las instalaciones, teniendo en cuenta las posibles previsiones.

Se estima que habrá una zona de instalaciones eléctricas principales (Centros de transformación, cuadros generales) que podrán estar en planta zócalo o planta baja, fácilmente accesibles para el mantenimiento y protegidas de las escorrentías y posibles inundaciones. Igualmente, en estas plantas inferiores, se podrán situar las salas de equipos para generación térmica. La generación contará con equipos de alta eficiencia y basados en energías renovables. Su capacidad de adaptación a la demanda variable del edificio deberá ser suficiente para permitir trabajar al sistema con altos rendimientos en cualquier situación.

Por otro lado, se estima que en las plantas superiores y en zonas más ventiladas, se sitúen parte de las instalaciones de climatización (aeroterminia y enfriadoras). En cualquier caso, se podrá realizar el planteamiento de instalaciones que permita adecuarse a las necesidades del edificio y disponga de una mayor eficiencia en recursos, tanto en generación, acumulación y en distribución de la energía.

En cada planta o zonificación necesaria, se establecerán los cuadros secundarios y de distribución necesarios para un correcto funcionamiento y mantenimiento del edificio.

Los patinillos de instalaciones, deberán ser completamente accesibles en sus tramos verticales principales y registrables en el resto de la instalación.

Asimismo, en las áreas de trabajo abierto y zonas en donde se prevea la flexibilidad de uso, se deberá contemplar suelos técnicos fácilmente registrables, que permitan variar la distribución y configuración de los espacios con la máxima flexibilidad, sin requerir intervenciones de obras.

En estas áreas, el diseño de los techos o falsos techos, también debería ser acorde con estas ideas de facilidad de registro y flexibilidad de espacios.

ANÁLISIS DE FLUJOS DE USO DE POLICÍA FORAL

Para ubicar adecuadamente los accesos al edificio, será importante tener en cuenta los flujos funcionales del personal. A continuación, se detalla el recorrido que deben realizar los agentes:

1. Policía accede a la comisaría.
2. Accede a vestuario, donde se cambia.
3. Accede a armario de arma corta, para recoger el arma reglamentaria.
4. Accede a Sala de briefing, para recibir instrucciones.
5. Accede a almacén de material técnico para recogida de dispositivos electrónicos, maletines, transmisiones.
6. Accede a almacén donde tiene segunda taquilla para recogida de material específico personal (chaleco, casco, bolso, etc.)
7. Accede a Armario de arma larga para recogida de arma larga.
8. Accede a parking operacional, donde está estacionado el vehículo asignado.

A continuación, se aporta una definición de programa de Policía Foral por solicitud del equipo redactor de Estudio previos, el 16 de abril de 2024, en la que se analizan los flujos del personal más representativo:

- Acceso vehículos oficiales no rotulados: acceso directo a garaje S-1, S-2.

El acceso para vehículos oficiales se deberá hacer de forma que la rampa de acceso a plantas inferior esté cercana al acceso y no interfiera en el funcionamiento del resto de plantas y aparcamientos.

- Aparcamiento de vehículos rotulados (rojos): Estacionamiento en zonas más cercanas (zócalo y S-1)

Tendrán prioridad de cercanía los vehículos rotulados operativos. En planta zócalo se deberá contemplar una zona de aparcamiento para el área de custodia y detención y una posible zona de carga/descarga.

- Acceso personal administración y gestión: armero/vestuario > oficina unidad

El personal no operativo (administrativo, gestión, investigación) pasa por el armero y/o vestuario para luego subir a su unidad de trabajo a través de los núcleos de comunicación.

- Acceso personal operativo: armero personal/vestuario > Sala de briefing > taquilla específica unidad

El personal operativo (Seguridad ciudadana) accede también a través del armero y/o vestuario, luego van a la sala de briefing que debería estar en la misma planta y de ahí van a lugar donde están las taquillas específicas de su unidad (coches, motos, intervención, galería de tiro, etc...) donde recogen el material específico.

- Salida vehículos operativos: Garaje seg. Ciudadana S-1 > armero garaje / almacén > salida directa

Continuado con el flujo anterior, el personal operativo, después de pasar por la taquilla personal de su unidad, debe “equipar” el vehículo, por lo que debe tener acceso cercano y fácil a almacenes y armero. Para facilitar este funcionamiento, se pueden plantear dos armeros: uno general para el personal y otro específico para el operativo. En la galería de tiro deberá haber otro armero más pequeño.

- Visitas (mantenimiento, denuncias, proveedores): Control > PB / Zócalo

El personal externo a Policía Foral o Departamento de Interior, deberá pasar por el Control de accesos exterior y accederá al edificio según su autorización de acceso.

A falta de analizar a detalle el “Procedimiento de recepción y acompañamiento del personal externo”, se puede plantear que los proveedores y mantenimiento accedan a una zona restringida del zócalo en sus vehículos autorizados y luego suban a la zona donde deban realizar la intervención de forma acompañada por personal interno.

Las personas que accedan para trámites, denuncias o reuniones deberían llegar a una zona de recepción/vestíbulo de espera para que pueda recibirle una persona interna que le va a acompañar. Este acceso se puede plantear desde la cota de plataforma (planta baja) o desde la planta zócalo, pero de forma separada al acceso del personal interno de PF. En este espacio de recepción podrá haber personal permanente para recepción y control o podrá hacerse por control de acceso automático vinculado al permiso de accesos que se le haya dado a la persona en el Control exterior.

- Flujo de detención y custodia: Exclusa garaje > Zona de custodia (Tipo de seguridad)

La llegada a la zona de detención y custodia será lo más directa posible en vehículo desde el exterior hasta una zona del zócalo en donde haya una puerta interior que funcione como exclusiva de seguridad. El área de detención y custodia deberá tener una seguridad importante y no deberá ser zona de paso a otras áreas. Será recomendable que las zonas de detención cuenten con iluminación natural a través de espacios protegidos y seguros.

5. CONDICIONANTES DEL CENTRO DE PROCESAMIENTO DE DATOS (CPD)

El CCSE contará con un Centro de procesamiento de Datos (CPD) en donde se ubicarán el conjunto de servidores y equipos para el almacenamiento de datos informáticos.

Por ser una instalación específica, se deberán tener en cuenta una serie de condicionantes para su diseño y ubicación dentro del edificio:

Localización específica:

CPD: Preferiblemente en plantas sobre rasante. Tendrá 2 niveles de seguridad y acceso restringido. Si no se encuentra en planta accesible directamente desde calle se requerirá montacargas que soporte 2.000kg

Instalaciones CPD: Se ubicarán junto al CPD pero de forma que para acceder a su mantenimiento no se requiera acceder al interior del CPD.

Puestos de trabajo CPD: Estarán en zona cercana al CPD y dentro del mismo nivel de seguridad.

Enfriadoras: En zona exterior, ventilada (Se propone en cubierta del edificio)

Grupo electrógeno: En zona protegida (puede llegar a ser exterior) y en planta sobre rasante (preferiblemente planta baja para cercanía a fuente de combustible y llenado de la misma)

Dimensiones requeridas:

Dimensiones (recomendadas / mínimas)

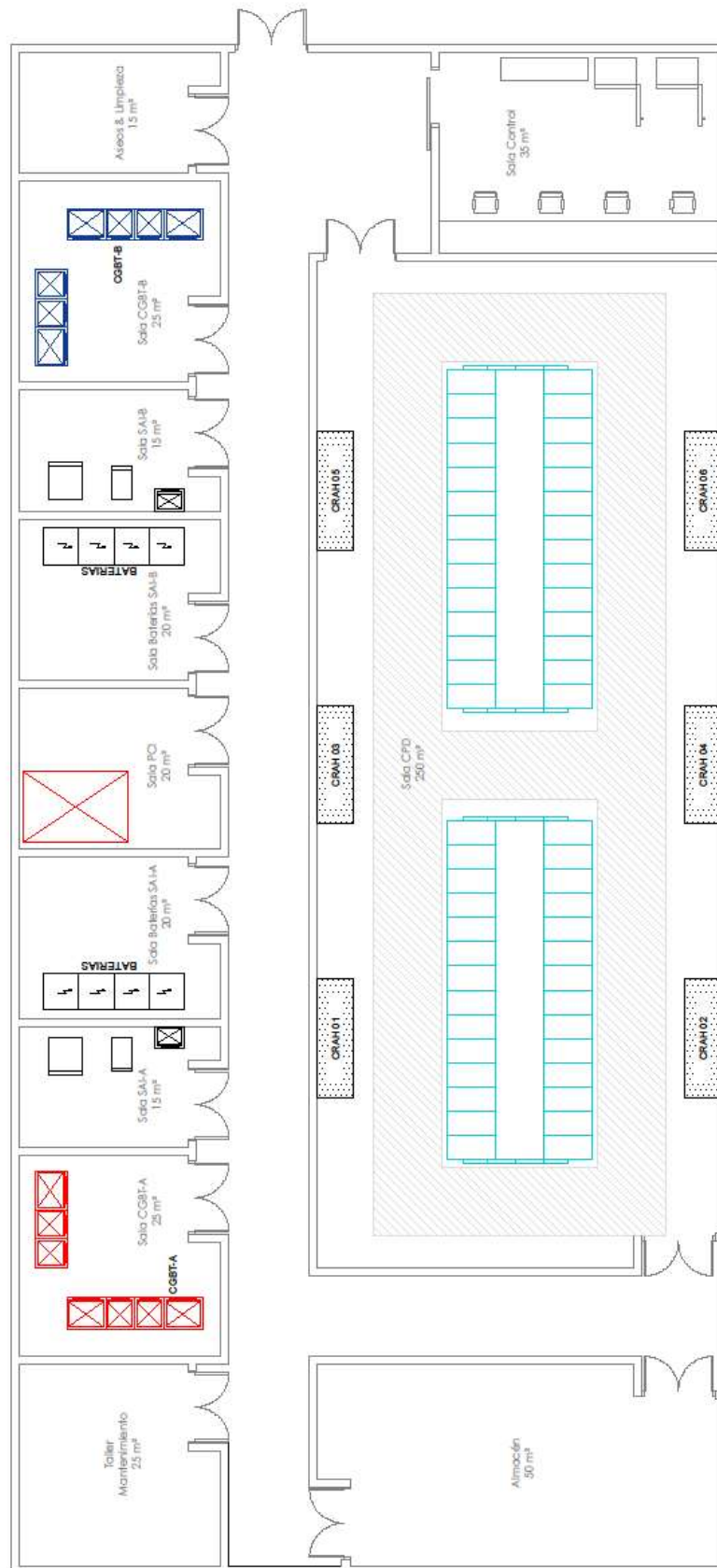
- 250 m² de CPD cerrado
 - Se estima espacio para 60 racks
 - Se incluyen dentro de este espacio los elementos terminales de climatización y cuadros eléctricos secundarios
 - Se deberá permitir paso suficiente a entradas de material (palets).
- 150 m² para instalaciones junto a CPD
 - 2 salas de 25 m² cada una para cuadros generales de baja tensión
 - 2 salas de 15 m² cada una para SAIs
 - 2 salas de 20 m² cada una para baterías
 - 1 salas de 20 m² para control de incendios
 - 1 sala de 15 m² para aseos y cuarto de limpieza
- Pasillo técnico de dimensiones suficientes para permitir el paso de material voluminoso mediante traspaleta elevadora.
- 50 m² para almacén
- 25 m² para taller de mantenimiento
- 35 m² para 4 puestos de trabajos contiguos
- 200 m² para 2 enfriadoras (posible ampliación a 4)
- 100 m² para grupos electrógenos

Requisitos de diseño

- TOPOLOGÍA TIER III: mantenimiento concurrente (todos los sistemas deben estar completamente redundados con al menos topología N+1) para un CPD de 200 KW IT (400 KW totales) preparado para ampliar a 400KW IT (800KW totales)
- Estructura: en el interior CPD se dispondrá de suelo técnico elevado para impulsión de aire de unidades perimetrales, el cual deberá tener una resistencia mínima de 1.500kg/m². No se dispondrá de falso techo y toda la infraestructura será vista. El acceso al CPD será mediante dos puertas. Asimismo, el acceso al CPD, almacén y de acceso exterior serán de altura mínima 240cm. Altura total mínima de la sala del CPD será de 360cm.

- Energía eléctrica: la acometida eléctrica de red se realizará mediante dos diferentes subestaciones. Los dos centros de transformación, que reciben energía desde estas subestaciones deberán estar en diferentes localizaciones. Cada centro de transformación dispondrá de transformadores en configuración N+1, exclusivos para la instalación del CPD para poder hacer mantenimiento y pruebas de continuidad sin afección a terceros. Como suministro de emergencia se dispondrá de 2 grupos electrógenos en configuración N+1 exclusivos para el CPD (autonomía mínima de 24h mediante depósitos de acumulación de combustible). Se dispondrá también de SAIs en configuración N+1 para alimentación de la carga IT y de SAIs separados en configuración N+1 para alimentación de cargas mecánicas y otras cargas críticas (control de enfriadoras, unidades terminales...). Habrá dos salas separadas de SAIs con una sala contigua cada una de ellas para las baterías.
- Climatización: se requiere un mínimo de 2 enfriadoras, siempre en configuración N+1 para una potencia inicial de 200kW IT (más las cargas asociadas en otras salas técnicas como SAIs).
- PCI: se requiere sistema de protección contra incendios (detección y extinción) para lo cual se dispondrá de una sala específica de 20 m².
- Alarma: los elementos instalados deberán quedar integrados y monitorizados con el sistema de gestión de CPDs de Gobierno
- Seguridad: Se requiere de Control de accesos y vigilancia CCTV.
- Telecomunicaciones: El emplazamiento deberá contar con dos acometidas físicas completamente independientes que permitan así la conexión a cualquiera de los otros sites o CPDs de Gobierno de Navarra mediante cables de fibra óptica independientes, que no compartan canalizaciones ni trazados. Asimismo, deberá contar con una tercera acometida física independiente, para acceso de operadores de telecomunicaciones. La cubierta de los edificios deberá garantizar la existencia de espacio suficiente para poder ubicar equipamiento radio (TETRA, 4G/5G, etc.). Dicha cubierta deberá soportar las cargas de dichos equipos, así como contar con acceso al patinillo de instalaciones del edificio, para poder bajar cables de alimentación y comunicaciones. En ausencia de la posibilidad de poder contar con dicha cubierta, será necesario contemplar una torre o mástil de la altura suficiente para garantizar la captación de señales radio (TETRA, 4G/5G, etc.) y su eventual difusión en el interior de los edificios. Esto es especialmente importante para las plantas sótano, donde deberán diseñarse instalaciones radio in-door que garanticen la difusión de la señal.

Referencia de distribución de CPD



B. PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA EL CONTRATO DERIVADO DE REDACCIÓN DE PROYECTO, Y EN SU CASO, DIRECCIÓN DE OBRAS Y COORDINACIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD

1. CONDICIONES DEL CONTRATO DERIVADO DE LA PRESENTE LICITACIÓN

La contratación expresada en la cláusula segunda del Pliego de condiciones reguladoras del Concurso, en tanto que supone la continuidad del presente concurso, se realizará según lo previsto en el apartado séptimo del artículo 79.7 y 75.1 letra j) de la Ley Foral 2/2018, de 13 de abril, de Contratos Públicos, por procedimiento negociado sin convocatoria de licitación con el ganador del concurso.

El órgano convocante podrá exigir al equipo ganador del concurso que incluya en el desarrollo de los proyectos las sugerencias que puedan aparecer en la resolución del Jurado y aquellas modificaciones que estime oportunas y que pueda señalar con posterioridad y que no modifiquen esencialmente la idea ganadora.

Las Prescripciones Técnicas del contrato derivado se recogerán en el correspondiente Pliego regulador del procedimiento negociado que, en todo caso, se basará en las condiciones expresadas en el presente documento, sin perjuicio de que se puedan realizar variaciones.

2. PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO DERIVADO

Se establece un plazo mínimo de redacción del contrato de **6 meses**.

En cualquier caso, el plazo de vigencia del contrato derivado se establecerá por fases, en el procedimiento negociado de adjudicación, en función de las propuestas realizadas y el análisis técnico del órgano de contratación:

- **Redacción de anteproyecto.**
- **Redacción de Proyecto básico.**
- **Redacción de Proyecto de ejecución.**
- **Dirección de obra.**
- **Periodo de garantía.**

El contrato no se extinguirá hasta que se haya producido la recepción definitiva de toda la obra ejecutada, debiendo prestar la persona adjudicataria la colaboración necesaria y emitir los informes técnicos precisos hasta que se haya extinguido el periodo de garantía.

Los trabajos objeto de este contrato deberán ser entregados a la unidad gestora, como documentos definitivos firmados por técnicos responsables y visados por los Colegios Profesionales correspondientes según la legislación vigente.

Las posibles modificaciones que los organismos oficiales puedan requerir serán realizadas, por la persona adjudicataria, de forma obligatoria y sin sobrecoste alguno.

FASE 1: REDACCION DE ANTEPROYECTO

DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS:

La redacción de anteproyecto servirá para adecuar la propuesta de Concurso a las consideraciones técnicas indicadas por el jurado del Concurso y por el promotor.

En esta fase de trabajo, se mantendrán las reuniones necesarias con el equipo técnico de trabajo de la administración y representantes de Policía Foral, con el objetivo de definir el programa de necesidades y establecer los criterios generales de diseño.

Los servicios a contratar incluyen, entre otros:

- Revisión de propuesta de Concurso, incluyendo ajuste de dimensiones y optimización

de espacios.

- Optimización y definición de programa de necesidades. Revisión de programa de necesidades propuesto en Concurso y trabajo de optimización para evitar duplicidades, ajustar dimensiones necesarias y redefinir las necesidades actuales permitiendo el crecimiento futuro de la infraestructura.
- Análisis de viabilidad económica respecto de las necesidades actuales permitiendo el crecimiento futuro de la infraestructura.
- Propuesta de urbanización interior (cotas generales, trazado de viales, recorridos internos parcela, niveles de plataforma, taludes, pendientes)
- Propuesta de implantación de la edificación (situación, dimensiones, crujías por plantas, volumetría, accesos, edificabilidad, superficie construida)
- La redacción de anteproyecto técnico.
- La redacción de informes requeridos por parte de las diferentes administraciones

FASE 2: REDACCION DEL PROYECTO

DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS:

La redacción del proyecto básico y de ejecución contendrá como mínimo las determinaciones exigidas en los Anexos indicados en este pliego, para la total definición y tramitación de las obras.

Los servicios a contratar incluyen, entre otros:

- La redacción del proyecto básico y de ejecución de las edificaciones.
- La redacción de una separata del Proyecto de urbanización interior de la parcela (vial interior y aparcamientos).
- La redacción de los proyectos y en su caso direcciones técnicas de instalaciones eléctricas, fontanería y saneamiento, climatización, ventilación mecánica, gas, ACS, telecomunicaciones, y de forma general todas las instalaciones que requieran proyecto.
- La redacción del proyecto de actividades clasificada del edificio, aparcamientos subterráneos, galería de tiro, CPD, gasolinera, cargadores eléctricos y fotovoltaica, y de forma general todas las instalaciones que requieran proyecto de actividad clasificada.
- La redacción del Estudio de Seguridad y Salud, aprobación del plan, Coordinación de Seguridad y Salud en fase de proyecto, incluyendo control documental y actas de seguridad semanales.
- La redacción del Plan de Control de calidad.
- La redacción del Estudio Gestión de residuos.
- La redacción y registro del certificado de eficiencia energética.
- La redacción de un Plan de Seguridad Integral, que deberá estar suscrito por una persona titulada como Director de Seguridad.
- La redacción de los Estudios necesarios relativos a la Seguridad ambiental, que puede incluir entre otros: Estudio de impacto ambiental y ciclo de vida, infraestructuras de movilidad sostenible, cálculo de índice de calentamiento global y huella de carbono.
- Análisis técnico-económico de la elección del sistema constructivo y, en su caso, preparación para la prefabricación y adaptación del proyecto para la construcción industrializada.
- La redacción de un Plan de implantación BIM.

- La elaboración de un proyecto de ejecución refundido visado, previo al inicio de las obras donde se recoja todas las modificaciones consecuencia de todos los requerimientos previos para la obtención de la licencia de obras.
- La elaboración de cualquier documentación necesaria para la obtención de las licencias y permisos necesarios para el inicio de las obras.
- La redacción de informes requeridos por parte de las diferentes administraciones.
- La ejecución de levantamiento topográfico complementario del terreno (si fuera necesario detallar el existente).
- La ejecución y la coordinación de Estudio geotécnico.

FASES 3 y 4: DIRECCIÓN FACULTATIVA DE LA OBRA Y PERIODO DE GARANTÍA

FUNCIONES Y OBLIGACIONES DE LA DIRECCIÓN FACULTATIVA DE LA OBRA:

Las obras se llevarán a cabo con sujeción al proyecto y sus modificaciones autorizadas por la Dirección de obra, previa conformidad del promotor, a la legislación aplicable, a las normas de la buena práctica constructiva, y a las instrucciones de la dirección de obra y de la dirección de ejecución de la obra.

Los responsables técnicos de la Dirección General de Interior y de Policía Foral, estarán presente en todas las fases de obra, en calidad de futuros responsables de gestión y mantenimiento del y de la infraestructura y sus instalaciones.

Están dentro del alcance de los trabajos de esta Dirección Facultativa de la obra, tanto el control de la calidad técnica de la ejecución de las obras y su funcionalidad, conforme a proyecto y normativa, como su realización en precio y en el plazo que se fije contractualmente con la empresa a la que se encomiende la realización de la obra.

Las obligaciones de la Dirección Facultativa de la obra se extenderán al desarrollo de la obra en todos sus aspectos, con toma y aplicación de las decisiones inherentes a su función, relación con las empresas contratistas, proveedores, control de materiales afectados por las obras, organismos, etc., y su correspondiente reflejo documental.

Comprende el desarrollo completo de las funciones de la Dirección Facultativa de la obra con las siguientes funciones y responsabilidades en cada una de las etapas en que se dividen las obras

A.-Fase previa al inicio de las obras:

Comprende desde la licitación de las obras hasta la firma del acta de replanteo. Las funciones y responsabilidades serán:

1. Tramitación ante el Departamento de industria, de los proyectos de instalaciones en sus fases inicial y final, así como realizar las gestiones necesarias (consultas, tramitaciones, solicitud de condiciones de suministro, etc...) ante las compañías suministradoras, tanto en fase de proyecto como durante la obra y al final de la misma, que garantice la contratación de los suministros para la puesta en marcha del edificio.
2. Informe 1: previo al inicio de obra la Dirección Facultativa de la obra realizará un informe donde se incluirán todas las modificaciones de los requerimientos previos si los hubiera, que aparecerán recogidos en el Proyecto Refundido y quedarán a su vez reflejados en el acta de la primera visita de obra.
3. Informe 2. La Dirección comprobará en la obra el cumplimiento de las condiciones que establezca la licencia de obra correspondiente y las diferentes compañías suministradoras, mediante un breve informe previo al inicio de obras donde se constate dichos cumplimientos o afecciones que se tendrán en cuenta a lo largo de la obra.
4. Informe para la aprobación del Plan de Seguridad elaborado por la contrata y, en su caso, modificaciones y puntualizaciones necesarias, para su aprobación por parte de la Administración.
5. Preparación de la documentación necesaria para industrialización o prefabricación de la

obra, en base a los sistemas constructivos de la empresa adjudicada como contratista de las obras.

B.- Fase Ejecución de obra.

B.1- FASE INICIO DE OBRA.

Comenzará con el Acta de Inicio de obra y comprobación del replanteo hasta la firma de recepción provisional de la obra. Las funciones y responsabilidades serán:

1. Se procederá a la comprobación del replanteo entre: representantes de la propiedad, contratista y la Dirección Facultativa de la obra, extendiéndose Acta de resultado que será firmada por las partes interesadas.
2. La Dirección Facultativa de la obra compuesta por: dirección de obra, dirección de ejecución y coordinación de seguridad y salud en fase de ejecución, conforme a sus respectivas competencias legalmente establecidas establecerán las instrucciones y órdenes necesarias para la correcta ejecución de la obra en calidad, precio y plazo.
3. Cuando en el desarrollo de las obras intervengan diversos responsables técnicos para dirigir las obras de proyectos técnicos parciales, lo harán bajo la coordinación de la dirección de obra.
4. Durante la construcción, la dirección de la ejecución de la obra controlará la ejecución de cada unidad de obra verificando su replanteo, los materiales que se utilicen, la correcta ejecución y disposición de los elementos constructivos y de las instalaciones, así como las verificaciones y demás controles a realizar para comprobar su conformidad con lo indicado en el proyecto, la legislación aplicable, las normas de buena práctica constructiva y las instrucciones de la Dirección Facultativa de la obra. Realizará la correcta gestión de recepción de materiales de tal manera que no pueda entrar ningún material en la obra si previamente no se está aprobado por la Dirección Facultativa.
5. Se comprobará que se han adoptado las medidas necesarias para asegurar la compatibilidad entre los diferentes productos, elementos y sistemas constructivos.
6. La coordinación BIM en ejecución de obra.
7. La Dirección Facultativa de la obra elaborará informe mensual sobre la marcha de las obras, donde se recoja:
 - 7.1 Control económico. Incluyendo el grado de ejecución del contrato y las modificaciones aprobadas, así como desvíos de producción.
 - 7.2 Control de plazo. Incluyendo los posibles desvíos de plazo que se hayan producido.
 - 7.3 Análisis económico que desarrolle una comparativa entre lo planificado y lo ejecutado en todas las certificaciones hasta la fecha.
 - 7.4 Seguimiento del Plan de gestión de residuos. Cumplimiento de objetivos.

En este sentido cualquier modificación deberá ser objeto de la firma de un **Acta de Modificación** elaborada por la Dirección Facultativa de la obra, a suscribir por parte de los representantes de la Administración, la Empresa Constructora y la propia Dirección Facultativa de la obra.

En su caso, una vez recibida la aprobación por parte de la propiedad, de un Acta de Modificación, si supone algún cambio en:

- los planos del Proyecto Refundido, modificar y elaborar los planos que sean necesarios para incorporarlos al Acta de Modificación y que a su vez se incluirán como planos finales de obra.
 - el precio, el plazo o la calidad de la obra, supervisar y autorizar el planning económico actualizado de la obra para incorporarlo al Acta de Modificación.
8. Comprobación en la obra del cumplimiento de las condiciones que establezca la licencia de obra correspondiente y las diferentes compañías suministradoras.
 9. Proponer las actuaciones procedentes para obtener de los organismos y de los particulares, los permisos y autorizaciones necesarios para la ejecución de las obras y

ocupación de los bienes afectados por ellas y resolver los problemas que la obtención de dichos permisos y autorizaciones pueden ocasionar en el transcurso de la obra. Para ello la persona adjudicataria elaborará toda la documentación que sea necesaria, asumiendo el coste económico de dicha documentación en el precio de adjudicación de la oferta.

10. La Dirección facultativa efectuará cuantas visitas de obra resulten necesarias para el buen desarrollo de las mismas, efectuando para ello como mínimo las siguientes visitas:
 - Una visita semanal PRESENCIAL de la Dirección Facultativa de la obra a la que deberán acudir las personas responsables de la Dirección de las Obras y de la Dirección de Ejecución de la obra, ambas personas con capacidad para tomar decisiones, el personal técnico correspondiente en función de la fase en que se encuentre la obra (Estructura, Instalaciones), a las que se sumará la Coordinación de seguridad y salud, la persona “novel” del equipo, la empresa constructora y representantes de la propiedad.
 - Y cuantas visitas extraordinarias sean necesarias para el buen desarrollo de la obra.
11. Para la toma de decisiones que pudieran ocasionar un posible retraso en el desarrollo de la obra, la propiedad podrá solicitar a la Dirección Facultativa (dirección de obra y dirección de la ejecución) que se personen en la obra en un plazo máximo de 24 horas para solventar el problema.
12. Contenido de todas las visitas de obra realizadas la Dirección Facultativa de la obra elaborará un acta de visita de obra que recoja cuantas incidencias y órdenes se hayan producido con motivo de la dirección de obra.

B.2- FASE FIN DE OBRA.

1. Suscribir el acta de recepción de la obra conforme a lo establecido legal o reglamentariamente.
2. Suscribir la liquidación final de la obra tras la finalización de las obras.
3. Tramitación del registro de la calificación energética del edificio según lo establecido en la normativa del Gobierno de Navarra.
4. La Dirección Facultativa de la obra proporcionará asistencia técnica a la propiedad y en cuantas actuaciones posteriores a la ejecución de la obra sea necesario realizar. Así será responsable de la tramitación con los organismos competentes de los proyectos de instalaciones (presentando los proyectos de instalaciones visados ante los organismos de control autorizados OCAS...), y demás trámites hasta obtener los permisos y autorizaciones correspondientes, asumiendo el coste económico de dichos trámites en el precio de adjudicación de la oferta.
5. Proporcionar la documentación **final de obra** y la requerida por la Administración para obtención de licencias, declaraciones de obra nueva, autorizaciones administrativas, etc. así como cualquier autorización necesaria para la puesta en marcha del edificio.

Proporcionar la documentación de la obra ejecutada, así como los manuales e instrucciones de uso y mantenimiento.
6. Entrega de documentación As Built (BIM)

C.- Fase periodo de garantía/Postventa:

Se establecerá un periodo de garantía y postventa, durante el cual, la persona adjudicataria se compromete a realizar las siguientes las funciones y responsabilidades:

1. Atención y asesoramiento a la propiedad.
2. Control y seguimiento de las incidencias que surjan en la entrega de las viviendas y las reparaciones necesarias que efectúe la contrata para subsanar los defectos que se detecten.

3. Antes de que finalice el periodo de garantía y liquidación definitiva de las obras, será necesaria la redacción de un informe en el que se desarrollen los problemas y vicios ocultos que hayan surgido durante el periodo de garantía y se deberá preparar la documentación necesaria para firmar el acta que corresponda
4. Cualquier otra documentación necesaria según normativa vigente o facilitadora de la operación y mantenimiento del edificio.

EMPLEO DE BIM PARA EL MODELO DE INFORMACIÓN FINAL AL TERMINAR LAS OBRAS

La metodología BIM está en el centro de la transformación digital del sector de la construcción y del entorno construido. El Gobierno de Navarra reconoce el valor de BIM como factor estratégico para así lograr sus objetivos en términos de costes, de calidad y plazos. La inclusión de la metodología BIM supone la creación de un sistema de gestión centralizada entorno a modelos de información, completo, trazable y accesible en función de las responsabilidades que se fijen tanto en la matriz de roles como en el proceso de gestión del entorno común de datos (ECD).

Los edificios que se construyan en base al presente concurso, van a ser propiedad del Gobierno de Navarra, que será el mantenedor del edificio y sus instalaciones. Por este motivo, se exige que la persona adjudicataria entregue junto a la documentación final de obra el modelo de información BIM, según alcance y características propuestas en el Concurso de Proyectos, y posteriormente definidas en las prescripciones técnicas del contrato derivado de redacción de proyecto, con que servirá para la futura gestión del edificio.

PERFIL NOVEL EN FASE DE DIRECCIÓN DE OBRA

El equipo técnico para la Dirección de la obra deberá contar, con una persona "novel" con asistencia a visitas de la obra, junto con las personas responsables de la Dirección de las Obras, la Dirección de Ejecución de la obra (ambas con capacidad para tomar decisiones), los técnicos correspondientes en función de la fase en que se encuentre la obra (Estructura, Instalaciones) a las que se sumará la Coordinación de seguridad y salud, la empresa constructora y representantes de la propiedad. Asimismo, deberá firmar el acta de la visita correspondiente y participar en la elaboración de la documentación final de obra necesaria.