



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA
ETSI CAMINOS CANALES Y PUERTOS



ESTUDIO INFORMATIVO DE PLATAFORMA NO MOTORIZADA ENTRE
"CASCO URBANO – ESTACIÓN DE FERROCARRIL – CENTRO COMERCIAL Y PLAYA"
EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE MASSALFASSAR
(PROVINCIA DE VALENCIA)

PROYECTO FINAL DE CARRERA
MODALIDAD TIPO II

ALUMNO: JULIÁN GARCÍA REY

SEPTIEMBRE 2008

TITULACIÓN: ITOP ESPECIALIDAD TRANSPORTES Y SERVICIOS URBANOS



ÍNDICE



1. INTRODUCCIÓN.
2. ESTUDIOS PREVIOS.
3. PROPUESTA Y ESTUDIO DE ALTERNATIVAS.
4. ALTERNATIVA SOLUCIÓN PROPUESTA.
5. CONCLUSIONES DEL ESTUDIO.



1. INTRODUCCIÓN.



1.1. OBJETO DEL ESTUDIO INFORMATIVO.

EL ESTUDIO INFORMATIVO TIENE POR OBJETO LA ELECCIÓN, DEFINICIÓN Y VALORACIÓN ECONÓMICA DE LA MEJOR ALTERNATIVA DE TRAZADO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA PLATAFORMNA NO MOTORIZADA ENTRE EL CÁSCO URBANO DE MASSALFASSAR Y LA PLAYA DEL PROPIO TÉRMINO MUNICIPAL.

3



1. INTRODUCCIÓN.



1.2. ÁMBITO Y LOCALIZACIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO.



4



1. INTRODUCCIÓN.



1.3. DESCRIPCIÓN GENERAL.

EL TÉRMINO MUNICIPAL DE MASSALFASSAR:

- UBICADO EN LA COMARCA DE L'HORTA NORD DE LA PROVINCIA DE VALENCIA.
- A UNOS 10 KM AL NORTE DE LA CIUDAD DE VALENCIA Y A 3 KM AL OESTE DEL MAR MEDITERRÁNEO.
- LINDA CON LOS TÉRMINOS DE VALENCIA, MASSAMAGRELL, MUSEROS Y ALBUIXECH.
- OCUPA UNA SUPERFICIE DE 280 KM².
- EN 2007 CONTABA CON UNA POBLACIÓN DE 1880 HABITANTES CENSADOS.
- SU PRINCIPAL MOTOR ECONÓMICO SIEMPRE HA SIDO LA AGRICULTURA.
- ACTUALMENTE CUENTA CON UN IMPORTANTE POLÍGONO INDUSTRIAL.
- ADEMÁS DE UN CENTRO COMERCIAL, UN HOTEL Y UNA ESTACIÓN ITV.
- SU PLAYA DISTA A ESCASOS 2 KM DEL NÚCLEO URBANO.

5



2. ESTUDIOS PREVIOS.



2.1. ACCESIBILIDAD.

2.1.1. ACCESOS VIARIOS AL TÉRMINO MUNICIPAL:

- AUTOVÍA V-21.
- CARRETERA CV-300 (ANTIGUA CARRETERA N-340).
- CARRETERA CV-32 ("CARRETERA DE LA GOMBALDA").



6



2. ESTUDIOS PREVIOS.



2.1. ACCESIBILIDAD.

2.1.2. ACCESOS FERROVIARIOS AL TÉRMINO MUNICIPAL:

POR EL TÉRMINO MUNICIPAL DISURRE LA "LÍNEA DE FERROCARRIL VALENCIA – BARCELONA", EN LA QUE OPERAN TANTO TRAYECTOS DE LARGO COMO MEDIO Y CORTO RECORRIDO (CERCANÍAS). ÚNICAMENTE LA LÍNEA DE CERCANÍAS CUENTA CON PARADA EN LA ESTACIÓN DE MASSALFASSAR.



7



2. ESTUDIOS PREVIOS.



2.1. ACCESIBILIDAD.

2.1.3. ACCESOS PEATONALES Y CICLISTAS AL TÉRMINO MUNICIPAL:

- VIA AUGUSTA Y VIA LITORAL VALENCIANA (VLV).
- XARXA DE VIES CICLISTES DE LA COMUNITAT VALENCIANA.
- MALLA CICLO-PEATONAL DEL ÀREA METROPOLITANA DE VALENCIA.



8



2. ESTUDIOS PREVIOS.



2.2. VISITA DE CAMPO E INSPECCIÓN VISUAL.



9



2. ESTUDIOS PREVIOS.



2.3. GEOLOGÍA Y GEOTÉCNIA.

RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN EXISTENTE:

- DATOS DE ENSAYOS GEOLÓGICOS EN ZONAS PRÓXIMAS AL ÁMBITO DEL ESTUDIO:
 - Ejercicio Final de Carrera tipo III de la titulación ICCP de la UPV "Colaboración en la redacción del Estudio de Soluciones y Proyecto de Construcción de Carril bici Puzol-Puerto de Sagunto (Valencia)".
 - Ejercicio Final de Carrera tipo III de la titulación ITOP de la UPV "Control y Vigilancia de la obra Desdoblamiento de la Carretera de la Gombalda (tramo N 221 – Massamagrell)".
 - Ejercicio Final de Carrera tipo II de la titulación ITOP de la UPV "Mejora de la seguridad vial y acondicionamiento de la intersección en el PK 0+840 de la CV-32.Término municipal de Massalfassar (Valencia)".
- PLANOS GEOLÓGICOS Y GEOTÉCNICOS DE LA ZONA DE ESTUDIO:
 - Mapa Geológico de España (E 1:50.000) del Instituto Tecnológico GeoMinero de España (ITGME).
 - Mapa Geotécnico General (E 1:200.000) del Instituto Tecnológico GeoMinero de España (ITGME).

10



2. ESTUDIOS PREVIOS.



2.3. GEOLOGÍA Y GEOTÉCNIA.

RESULTADOS Y CONCLUSIONES:

- EL TÉRMINO SE EXTIENDE SOBRE MATERIALES DEL CUATERNARIO;
- GEOMORFOLOGÍA MUY SUAVE, CON UNA PEQUEÑA INCLINACIÓN EN DIRECCIÓN AL MEDITERRÁNEO.
- SEGÚN LA NORMA SISMORRESISTENTE (PDS -1) EL ÁREA DE ESTUDIO PRESENTA BAJA SISMICIDAD.
- NIVEL FREÁTICO BAJO.
- MOVIMIENTOS DE TIERRA SENCILLOS PERO PUEDEN PRESENTARSE PROBLEMAS DEBIDO A UNA BAJA O MUY BAJA COHESIÓN DE LOS MATERIALES.
- SE TRATA DE UNA ZONA ESTABLE, CON CAPACIDAD DE CARGA MEDIA Y ASIENTOS PREVISIBLES BAJOS PERO QUE AUMENTAN CONFORME NOS ACERCAMOS A LA ZONA DE PLAYA.
- SE CONSIDERA QUE LA BASE DE LA EXPLANADA CUMPLE LAS CARACTERÍSTICAS DE SUELO TOLERABLE ESTABLECIDAS POR EL PG-3.

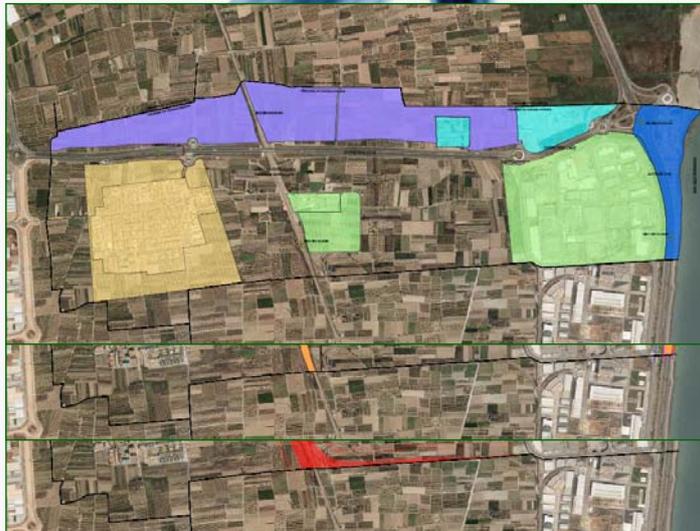
11



2. ESTUDIOS PREVIOS.



2.4. PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA, VIARIA Y FERROVIARIA.



12



2. ESTUDIOS PREVIOS.



2.5. MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA.

PARA VALORAR LA CANTIDAD ESPERABLE DE PEATONES Y CICLISTAS QUE HARÁN USO DE LA PLATAFORMA:

- ESTUDIO DE MUNICIPIOS QUE PRESENTA VIABILIDAD PARA EL USO DE LA PLATAFORMA.
- ESTUDIAMOS LA EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA DE LA POBLACIÓN (PERÍODO 1996-2007).
- COMPARAMOS DICHA EVOLUCIÓN CON LOS CRECIMIENTOS URBANÍSTICOS PREVISTOS EN EL PGOU.
- PROYECTAMOS EL CRECIMIENTO DE POBLACIÓN HASTA EL AÑO 2010.
- CALCULAMOS LA POBLACIÓN CON INTERVALO DE EDADES ACEPTABLE PARA EL USO DE LA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE.
- INCORPORAMOS LOS USUARIOS DE LARGO RECORRIDO COMO PORCENTAJE DEL ANTERIOR DATO.

SEGÚN EL "MANUAL DE RECOMENDACIONES DE DISEÑO, CONSTRUCCIÓN, BALIZAMIENTO, INFRAESTRUCTURAS, CONSERVACIÓN, SEÑALIZACIÓN Y MANTENIMIENTO DE CARRIL BICI" EDITADO POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO A CARGO DEL MINISTERIO DE INTERIOR, SE ESTABLECE UN INTERVALO DE EDADES ACEPTABLE PARA EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE DE ENTRE 11 Y 85 AÑOS.

13



2. ESTUDIOS PREVIOS.



2.5. MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA.

EL RESULTADO DEL ANTERIOR PROCESO SE OBSERVA EN LA TABLA SIGUIENTE :

MUNICIPIO	POBLACIÓN EN 2010	PORCENTAJE NO USUARIOS	USUARIOS POTENCIALES
MASSALFASSAR	2.093	14,00%	1.800
MASSAMAGRELL	15.121	16,00%	12.702
MUSEROS	5.073	15,00%	4.312
ALBUIXECH	3.842	18,00%	3.150
USUARIOS DE LARGO RECORRIDO		75,00%	5.491
TOTAL DE POTENCIALES USUARIOS ESTIMADO			27.455

14



2. ESTUDIOS PREVIOS.



2.6. SERVICIOS EXISTENTES.

LA RELACIÓN DE SERVICIOS OBSERVADOS EN LA ZONA SE EXPONEN A CONTINUACIÓN:

- LÍNEAS ELÉCTRICAS SUBTERRÁNEAS Y AÉREAS TANTO DE BAJA COMO MEDIA TENSIÓN.
- LÍNEAS TELEFÓNICAS AÉREAS SUSTENTADAS SOBRE POSTES DE MADERA.
- ALUMBRADO PÚBLICO CONSISTENTE EN LUMINARIAS SOBRE COLUMNAS.
- CONDUCCIONES DE AGUA Y GAS SUBTERRÁNEAS.
- ACEQUIAS PARA RIEGO Y DESAGÜE ENTRE LAS QUE DESTACAN:
 - Real Acequia de Moncada.
 - Transición de acequias de riego ubicadas bajo la línea de ferrocarril y bajo la Autovía V-21.
- CAMINOS Y ACCESOS A PROPIEDADES Y CAMPOS DE CULTIVO PRIVADOS.
- MUROS Y VALLADOS METÁLICOS PARA LA DELIMITACIÓN DE PROPIEDADES.



3. PROPUESTA Y ESTUDIO DE ALTERNATIVAS.



3.1. ALTERNATIVAS DE TRAZADO.

INTEGRANDO LOS RESULTADOS DE LOS ESTUDIOS PREVIOS SE PROPONEN LAS SIGUIENTES ALTERNATIVAS:

- ALTERNATIVA 1.
- ALTERNATIVA 2.
- ALTERNATIVA 3.



SIGUIENDO EL "MANUAL DE RECOMENDACIONES DE DISEÑO, CONSTRUCCIÓN, BALIZAMIENTO, INFRAESTRUCTURAS, CONSERVACIÓN, SEÑALIZACIÓN Y MANTENIMIENTO DE CARRIL BICI",
LOS RADIOS DE GIRO NO HAN SIDO INFERIORES A LOS 10 M Y
LAS RAMPAS-PENDIENTES NO HAN SUPERADO EL 6'00 %.



3. PROPUESTA Y ESTUDIO DE ALTERNATIVAS.



3.2. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS.

PARA LA VALORACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS UTILIZAREMOS DOS TÉCNICAS DE ANÁLISIS MULTICRITERIO:

- SUMA SIMPLE.
- SUMA PONDERADA.

LOS CRITERIOS CONSIDERADOS PARA LA VALORACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS SON:

- FUNCIONALIDAD.
- TRAZADO.
- ECONOMÍA.
- CONSTRUCCIÓN.
- SEGURIDAD VIAL.
- IMPACTO AMBIENTAL.
- AFECCIONES.
- COMODIDAD.



3. PROPUESTA Y ESTUDIO DE ALTERNATIVAS.



3.2. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS.

RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN MULTICRITERIO:

CRITERIOS	PESOS	ALTERNATIVA 0		ALTERNATIVA 1		ALTERNATIVA 2		ALTERNATIVA 3	
		Puntuación	P. Ponderada						
Funcionalidad	6								
Número de conexiones		0	0	2	12	3	18	2	12
Trazado	4								
Grado de desviación lineal de trazado		2	8	3	12	1	4	0	0
Economía	4								
Coste de construcción		3	12	2	8	1	4	0	0
Construcción	4								
Número de infraestructuras		3	12	0	0	1	4	2	8
Seguridad vial	6								
Longitud de trazado convergente		0	0	3	18	1	6	2	12
Impacto ambiental	4								
Superficie de parcela rústica afectada		3	12	2	8	1	4	0	0
Afecciones	2								
Grado de afección a los servicios		3	6	2	4	0	0	1	2
Comodidad	2								
Número de desviaciones del trazado		2	4	3	6	1	2	0	0
SUMA SIMPLE		2,00	-	2,13	-	1,13	-	0,88	-
SUMA PONDERADA		-	54	-	68	-	42	-	34



4. ALTERNATIVA SOLUCIÓN PROPUESTA.



4.1. DESCRIPCIÓN GENERAL.

LA ALTERNATIVA SOLUCIÓN PROPUESTA ES LA ALTERNATIVA 1:

- TRAZADO DE LONGITUD TOTAL 2.745 M.
- SECCIÓN COMPUESTA POR 3'00 M DE CARRIL BICI, 3'00 M DE ACERA PEATONAL Y BERMAS DE 0'25 M.
- SECCIÓN EN PASOS INFERIORES Y SUPERIORES COMPUESTA POR 3'00 M DE CARRIL BICI Y 3'00 M DE ACERA PEATONAL.
- LA SECCIÓN DE FIRME SELECCIONADA, CONSIDERANDO EXPLANADA DE TIPOLOGÍA E2 Y TRÁFICO DE TIPO T4, HA SIDO LA NÚMERO 4221.
- LA SECCIÓN TRANSVERSAL QUEDARÍA COMO SIGUE:
 - 75 cm de suelo seleccionado para la formación de la explanada.
 - 25 cm de zahorra artificial como base del firme.
 - 5 cm de mezcla bituminosa en caliente semidensa S-12 para la capa de rodadura.
 - 2 mm de lechada bituminosa LB4 sobre
- SECCIÓN DE FIRME EN PASOS INFERIORES Y SUPERIORES COMPUESTA POR LA EXTENSIÓN DE UNA CAPA DE RODADURA DE 5 CM DE MEZCLA Y 2 MM DE LECHADA BITUMINOSA.
- TALUDES DE TERRAPLÉN Y DESMONTE CON PENDIENTE 2:1.

19



4. ALTERNATIVA SOLUCIÓN PROPUESTA.



4.2. REMODELACIÓN DE ACCESOS.

EL APROVECHAMIENTO DEL PASO INFERIOR EXISTENTE BAJO LA LÍNEA DE FERROCARRIL PARA EL USO EXCLUSIVO DE PEATONES Y CICLISTAS IMPLICA LA NECESIDAD DE:

- REPOSICIÓN DEL PASO INFERIOR BAJO LA LÍNEA DE FERROCARRIL PARA VEHÍCULOS MOTORIZADOS.
- MEJORA DE LOS ACCESOS AL NUEVO PASO INFERIOR ELIMINANDO LAS INTERSECCIÓN EN T EXISTENTES INTRODUCIENDO DOS NUEVAS ROTONDAS.
- LA SECCIÓN DE FIRME SELECCIONADA, CONSIDERANDO EXPLANADA DE TIPOLOGÍA E2 Y TRÁFICO DE TIPO T1, HA SIDO LA NÚMERO 121.
- LA SECCIÓN TRANSVERSAL EN LA REMODELACIÓN SERÍA COMO SIGUE:
 - 75 cm de suelo seleccionado para la formación de la explanada.
 - 25 cm de zahorra artificial como base del firme.
 - 30 cm de mezcla bituminosa en caliente.
- REHABILITACIÓN DEL FIRME EXISTENTE CON LA EXTENSIÓN DE UNA CAPA DE RODADURA DE 5 CM DE MEZCLA BITUMINOSA EN CALIENTE.



20



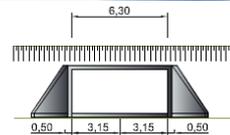
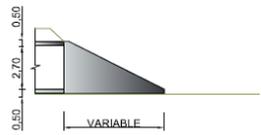
4. ALTERNATIVA SOLUCIÓN PROPUESTA.



4.3. ESTRUCTURAS.

LA ALTERNATIVA PROPUESTA COMO PLATAFORMA NO MOTORIZADA PRESENTA LAS SIGUIENTES ESTRUCTURAS:

1. PASO INFERIOR BAJO LÍNEA FERROVIARIA DESTINADO A USO PEATONAL Y CICLISTA (LUZ 40 M).



21



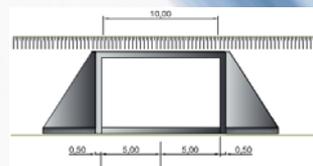
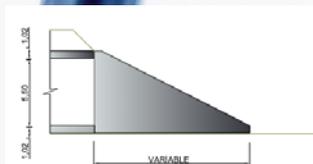
4. ALTERNATIVA SOLUCIÓN PROPUESTA.



4.3. ESTRUCTURAS.

LA ALTERNATIVA PROPUESTA COMO PLATAFORMA NO MOTORIZADA PRESENTA LAS SIGUIENTES ESTRUCTURAS:

2. PASO INFERIOR BAJO LÍNEA FERROVIARIA DESTINADO A VEHÍCULOS MOTORIZADOS (LUZ DE 40 M).



22



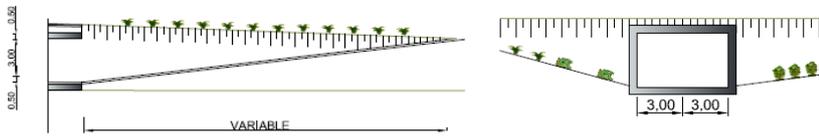
4. ALTERNATIVA SOLUCIÓN PROPUESTA.



4.3. ESTRUCTURAS.

LA ALTERNATIVA PROPUESTA COMO PLATAFORMA NO MOTORIZADA PRESENTA LAS SIGUIENTES ESTRUCTURAS:

3. P.I. BAJO LA CALLE MITGERA EN EL PIM DESTINADO A USUARIOS DE LA PLATAFORMA (LUZ DE 27 M).
4. P.I. BAJO EL ACCESO ESTE DEL PIM DESTINADO A USUARIOS DE LA PLATAFORMA (LUZ DE 20 M).



23



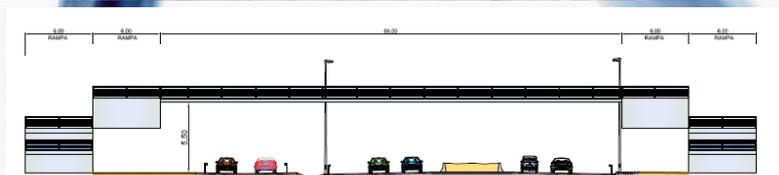
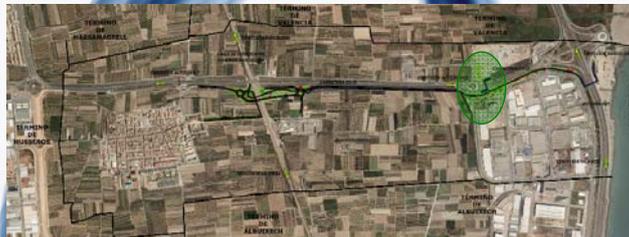
4. ALTERNATIVA SOLUCIÓN PROPUESTA.



4.3. ESTRUCTURAS.

LA ALTERNATIVA PROPUESTA COMO PLATAFORMA NO MOTORIZADA PRESENTA LAS SIGUIENTES ESTRUCTURAS:

5. PASARELA PEATONAL Y CICLISTA SOBRE LA CARRETERA CV-32 DE ACCESO AL CENTRO COMERCIAL.



24



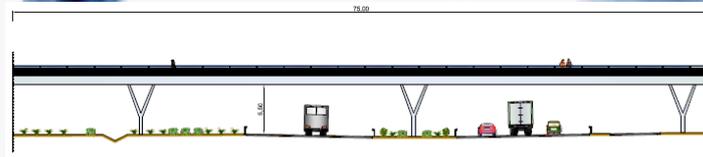
4. ALTERNATIVA SOLUCIÓN PROPUESTA.



4.3. ESTRUCTURAS.

LA ALTERNATIVA PROPUESTA COMO PLATAFORMA NO MOTORIZADA PRESENTA LAS SIGUIENTES ESTRUCTURAS:

- PASARELA PEATONAL Y CICLISTA SOBRE LA AUTOVÍA V-21 DE ACCESO A LA PLAYA DEL TÉRMINO.



25



4. ALTERNATIVA SOLUCIÓN PROPUESTA.



4.4. IMPACTO AMBIENTAL.

SE HAN ANALIZADO LAS AFECIONES SOBRE EL ENTORNO DERIVADAS DE LA EJECUCIÓN DE LA PLATAFORMA DURANTE LAS FASES DE CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN OBTENIENDO LOS SIGUIENTES RESULTADOS:

EFFECTOS	FASE CONSTRUCCIÓN	FASE DE EXPLOTACIÓN
Sobre la atmósfera	-4	+7
Acústicos	-3	+6
Sobre el suelo	-5	-5
Sobre la vegetación y la flora	-5	+5
Sobre el paisaje	-5	-5
Sobre la población	+3	+8
Sobre la productividad sectorial	+3	+5
Sobre la vialidad y el tráfico	-3	+7
TOTAL	-19	28

SE DEDUCE UN GRADO DE IMPACTO GENERAL ADVERSO DURANTE LA FASE DE CONSTRUCCIÓN. MIENTRAS, DURANTE LA FASE DE EXPLOTACIÓN, SE OBSERVA UN CLARO GRADO DE BENEFICIO. POR OTRA PARTE, EL IMPACTO RESIDUAL PRODUCIDO POR LA ACTUACIÓN RESULTA NULO DADAS LOS OBVIOS BENEFICIOS DE LA IMPLANTACIÓN DE LA PLATORMA NO MOTORIZADA EN LA ZONA.

26



4. ALTERNATIVA SOLUCIÓN PROPUESTA.



4.5. REPOSICIÓN DE SERVICIOS.

LOS SERVICIOS EXISTENTES EN LA ZONA AFECTADOS POR LA ACTUACIÓN SON:

- EL TRAZADO DE LAS LÍNEAS ELÉCTRICAS SE DESVIARÁ CUANDO SEA NECESARIO Y SE PROCEDERÁ AL SOTERRAMIENTO DE LAS LÍNEAS AÉREAS CUANDO SEA CONVENIENTE.
- CUANDO SEA NECESARIO LA REPOSICIÓN DE LAS LÍNEAS DE TELEFONÍA SE EFECTUARÁ DESMANTELANDO LOS POSTES Y SOTERRANDO LAS LÍNEAS.
- EL ALUMBRADO PÚBLICO SE REFORZARÁ EN AQUELLOS PUNTOS DONDE NO SE AJUSTE A LAS ESPECIFICACIONES DEL ESTUDIO MEDIANTE LA INSTALACIÓN O RENOVACIÓN DE LUMINARIA.
- SE PREVÉ LA NECESIDAD DE REPONER UNA LONGITUD DE 251 M DE CONDUCCIÓN SOTERRADA DE AGUA.
- SE PREVÉ LA NECESIDAD DE REPONER UNA LONGITUD DE 150 M DE CONDUCCIÓN SOTERRADA DE GAS.
- LAS ACEQUIAS PARA RIEGO Y DESAGÜE AFECTADAS SE REPONDRÁN ÍNTEGRAMENTE.
- LOS CAMINOS Y ACCESOS A PROPIEDADES Y CAMPOS DE CULTIVO OCUPADOS SE REPONDRÁN CON LA EXTENSIÓN DE UNA CAPA DE ZAHORRA (ACCESOS Y CAMINOS NO PAVIMENTADOS) O DE UNA MEZCLA BITUMINOSA (ACCESOS Y CAMINOS PAVIMENTADOS) Y LA EJECUCIÓN DE PASOS SALVACUNETAS CUANDO SEA NECESARIO.
- LOS MUROS Y VALLADOS METÁLICOS PARA LA DELIMITACIÓN DE PROPIEDADES PRIVADAS SE REPONDRÁN EN SU TOTALIDAD.

27



4. ALTERNATIVA SOLUCIÓN PROPUESTA.



4.6. OCUPACIONES.

LAS OCUPACIONES DE TERRENOS PRIVADOS DERIVADAS DE LA IMPLANTACIÓN DE LA PLATAFORMA SE HAN MEDIDO Y VALORADO TAL Y COMO SE REGOGE A CONTINUACIÓN:

TIPOLOGÍA	PRECIO UNITARIO (€/m ²)	SUPERFICIE (m ²)	VALORACIÓN (€)
AGRIOS REGADIO 01	8,20	13.872	113.747,23
AGRIOS REGADIO 02	8,20	5.892	48.318,39
LABRADIO REGADIO 01	1,80	4.613	8.303,51
LABRADIO REGADIO 02	1,80	632	1.137,83
FRUTALES REGADIO 00	4,15	113	470,52
IMPRODUCTIVO 00	1,50	20.777	31.165,39
MATORRAL 00	1,00	9.601	9.601,23
TOTAL		55.501	212.744,12

LOS PRECIOS UNITARIOS PARA EL 2008 SE HAN ESTIMADO A PARTIR DE LOS DATOS EXTRAÍDOS DEL CUADRO DE PRECIOS DE LA TIERRA QUE APARECEN EN EL "INFORME DEL SECTOR AGRARIO VALENCIANO" DE LOS AÑOS 2005 Y 2006 PUBLICADOS POR LA GENERALITAT VALENCIANA.

28



4. ALTERNATIVA SOLUCIÓN PROPUESTA.



4.7. VALORACIÓN ECONÓMICA.

EL RESUMEN DE LA VALORACIÓN ECONÓMICA DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA PLATAFORMA NO MOTORIZADA ES:

○ CAPÍTULO 1. PLATAFORMA NO MOTORIZADA.	2.345.954'08 € (64'08 %)
○ CAPÍTULO 2. REMODELACIÓN DE ACCESOS.	1.314.797'06 € (35'92 %)
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL (PEM).	3.660.751'14 €
GASTOS GENERALES (GG)	585.720'18 € (16'00 %)
BENEFICIO INDUSTRIAL (BI)	219.645'07 € (6'00 %)
SUMA (PEM + GG + BI).	4.466.116'39 €
IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO (IVA)	714.578'62 € (16'00 %)
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN.	5.180.695'01 €
VALORACIÓN ECONÓMICA (PBL + OCUPACIONES).	5.393.439'13 €

29



5. CONCLUSIONES DEL ESTUDIO.



CON TODA LA INFORMACIÓN ESTUDIADA, DESARROLLADA E INCLUIDA EN EL ESTUDIO INFORMATIVO SE CONSIDERA SUFICIENTEMENTE JUSTIFICADA LA ALTERNATIVA ADOPTADA EN EL MISMO Y LA VIABILIDAD DE SU EJECUCIÓN A FALTA DE APROBACIÓN POR PARTE DEL TRIBUNAL DE CALIFICACIÓN DEL PROYECTO FINAL DE CARRERA.

30



FIN DE LA PRESENTACIÓN

GRACIAS