

Anejo 2. Estudio de alternativas. Apéndice 1. Presupuesto

Índice

1. Introducción	1
2. Valoración económica.....	1

1. Introducción

El objetivo del presente apéndice es la valoración económica de las alternativas planteadas para el acondicionamiento de la carretera EI-700 entre Sant Josep de sa Talaia y Sant Antoni de Portmany.

Para la obtención del presupuesto aproximado se aplica la “Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento”.

2. Valoración económica

En el anejo II, “Parámetros de eficiencia para los estudios y proyectos de carreteras” se establece que el presupuesto de ejecución material de variantes de población con características de carretera convencional se enmarcará entre los siguientes valores:

Variantes de población con características de carretera convencional. Coste de ejecución material (M€/km)

Tipo de terreno	Orografía llana	Orografía ondulada		Orografía accidentada o muy accidentada	
Tipo 1	2,00	2,00	4,00	4,00	6,00
Tipo 2	2,40	2,40	4,40	4,40	6,40

Tipos de terreno, según características geológico-geotécnicas:

Tipo 1: Sin riesgos geológico-geotécnicos aparentes.

Tipo 2: Con potenciales riesgos geológico-geotécnicos (suelos blandos, expansivos, colapsables, inestabilidades de ladera, macizos fuertemente tectonizados, afecciones hidrogeológicas...).

Figura 1. Coste de ejecución material (M€/km)

Si bien los parámetros indicados corresponden a variantes de población y, por lo tanto, carreteras de nuevo trazado, se utilizan estos parámetros para realizar una primera aproximación del presupuesto.

Cabe destacar que, aunque se trata de un acondicionamiento de carretera, el ensanche de la calzada actual y la implementación de una senda ciclable paralela a la carretera que comunique los municipios de Sant Josep i Sant Antoni, implican una anchura de plataforma nueva equiparable a la de una carretera convencional, si bien, la explanada necesaria para la implementación de la senda ciclable no requiere de unos requisitos tan estrictos. Para contabilizar esta menor exigencia de la explanada, y el aprovechamiento de la calzada existente prácticamente en todo en recorrido, se realiza una reducción del presupuesto del 10%.

La carretera ámbito de estudio tienen una pendiente media aproximada del 3%, con tramos intermedios con pendientes de hasta el 7%, según la normativa de trazado 3.1-IC, las condiciones orográficas de la intervención se califican como orografía llana. Por lo que refiere al tipo de terreno, según el reconocimiento geológico previo, no se aprecian riesgos geológico-geotécnicos aparentes.

Partiendo de estas hipótesis de partida se establece un coste de ejecución material de 1,8 millones de euros el km de actuación.

Al tratarse de dos alternativas más bien conceptuales que no de trazado, el cual se ajusta en la medida de lo posible al trazado existente, la longitud de las alternativas es muy parecida y consecuentemente el coste de ejecución material es muy parecido.

Alternativa	Longitud	Valoración
A	6,720 km	12.428.640 €
B	6,716 km	12.421.242 €

Tabla 1. Valoración económica de las alternativas

El coste estimado se considera adecuado para las dos alternativas, la alternativa A tendrá una mayor superficie de construcción debido a la implementación de un mayor número de glorietas, y la alternativa B tenemos una mayor ocupación en el tramo 17+300 a 18+000, por lo que no se considera necesario aplicar sobrecoste alguno en ninguna de las alternativas.