



**Ayuntamiento de
Espartinas**

PLAN DE ACCESIBILIDAD DE ESPARTINAS.

TOMO VI. SINTESIS Y CONCLUSIONES.



PROMA
Proyectos de Ingeniería Ambiental



11/05/2022

Proma, Proyectos de Ingeniería Ambiental, S.L.
CIF: B19662428

<http://www.promaingenieros.com/>

Delegación Granada (central)
Gran Vía de Colón, Nº 48, 5ª Planta,
Oficina D5.05. CP: 18.010 (Granada).
(Centro de Transferencia Tecnológica)

Delegación Málaga
Avda. de José Ortega y Gasset, Nº 124, 1ª
Planta, Oficina 19. CP: 29.006 (Málaga).
(Edificio Gasset)

Delegación Murcia
Plaza Cetina, Nº 6, 2ª Planta,
Letra A. CP: 30.001 (Murcia)

info@promaingenieros.com

TOMO VI. SÍNTESIS Y CONCLUSIONES DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD

6.1. ESTADO ACTUAL DE LA ACCESIBILIDAD DEL MUNICIPIO.

- 6.1.1. Vías y Espacios Públicos. Diagnóstico de Estado Actual.**
- 6.1.2. Edificios. Diagnóstico de Estado Actual.**
- 6.1.3. Transporte. Diagnóstico de Estado Actual.**
- 6.1.4. Información y Comunicación. Diagnóstico de Estado Actual.**

6.2. PROPUESTAS DE INTERVENCION POR AMBITOS.

- 6.2.1. Propuestas de actuación en Vías y Espacios Públicos.**
- 6.2.2. Propuestas de actuación en Edificios.**
 - V.2.2.1. Informe de diagnóstico “DALCO” empleado.**
- 6.2.3. Propuestas de actuación en el Transporte.**
 - V.2.3.1. Ficha de toma de datos empleada.**

6.3. RESUMEN DE PRESUPUESTOS.

- 6.3.1. Resumen de presupuestos de Vías y Espacios Públicos.**
- 6.3.2. Resumen de presupuestos de Edificios.**
- 6.3.3. Resumen de presupuestos de Transporte.**
- 6.3.4. Resumen de presupuestos del Plan de Accesibilidad.**

6.4. PLAN DE ETAPAS.

- 6.4.1. Plan de etapas del Plan de Accesibilidad.**

6.5. CONCLUSIONES FINALES.

6.1. ESTADO ACTUAL DE LA ACCESIBILIDAD DEL MUNICIPIO.

A continuación, se ofrece un resumen de las carencias más comunes encontradas en materia de accesibilidad en el Viario, Edificios estudiados, el Transporte y la Comunicación.

6.1.1. Vías y Espacios Públicos. Diagnóstico de Estado Actual.

Las barreras, carencias y deficiencias más frecuentes encontradas en el Viario son las siguientes:

1.- Inexistencia de suficientes pasos de peatones correctos en cruces peatonales.

Es necesario aumentar el número de pasos de peatones señalizados tanto vertical como

horizontalmente, en los cruces peatonales existentes en el municipio, algunos de ellos, deben implantarse de forma urgente.

Sí existen en ocasiones los vados peatonales en las aceras, pero en algunas ocasiones no existe la señalización con pintura sobre la calzada o esta se encuentra despintada. Otras veces el vado peatonal se encuentra descentrado con respecto al paso de cebra o resulta estrecho.

2.- Aceras estrechas.

Es el problema más grave del municipio. Existen muchas calles con aceras estrechas (de anchura menor de 2,00 m., lo que da pasos menores a 1,50 m.) que finalmente no resultan operativas y que obligan al peatón, y en especial al usuario de silla de ruedas, a descender y transitar por la calzada con el consiguiente peligro de atropello.

3.- Pavimentos inadecuados o de superficie inaccesible.

En algunas zonas, existen calles pavimentadas con baldosas de superficie deslizante, inaccesibles a personas con discapacidad o con pavimentos deteriorados (losetas sueltas o rotas). Existe un deterioro e insuficiente mantenimiento del pavimento en aceras en algunas zonas del municipio.

4.- Ausencia de vados peatonales adecuados en algunos cruces.

Existen bastantes cruces de acera con bordillos rebajados, pero estos no están correctamente enrasados con el pavimento de la calzada o las rampas de acceso tienen pendientes excesivas.

Carecen en muchos casos de pavimento de textura diferenciada para aviso de personas ciegas.

Hay otros casos en que los bordillos se encuentran sin rebajar.

6.1.2. Edificios. Diagnóstico de Estado Actual.

La casuística más común encontrada con respecto a la accesibilidad de los edificios estudiados podría resumirse en las siguientes carencias y deficiencias:

1.- Existencia de escalones en el acceso.

En algunos edificios, existe un escalón en la entrada anterior a la puerta o un tramo de escaleras no complementados por rampas adecuadas.

2.- Puertas de entrada inadecuadas.

En algunos edificios, las puertas de entrada son muy pesadas de apertura o son de dos hojas, siendo necesario abrir ambas hojas para conseguir la anchura adecuada para el paso de una silla de ruedas (tarea difícil para personas con movilidad reducida).

Los videoporteros, porteros automáticos o timbres suelen estar a excesiva altura para su alcance por un usuario de silla de ruedas o persona de baja estatura y no son accesibles a personas sordas.

3.- Rampas de factura deficiente.

En algunas ocasiones, existen rampas alternativas a las escaleras, pero la pendiente de estas es excesiva o carecen de adecuados pasamanos a ambos lados y zócalos de protección lateral.

4.- Puertas estrechas.

En algunas ocasiones, en el interior de los edificios, existen puertas con paso de anchura inadecuada (< 0,80 m.). También existen puertas de paso de dos hojas, siendo necesario abrir ambas hojas para conseguir la anchura adecuada para el paso de una silla de ruedas, tarea difícil pues los mecanismos de apertura de la segunda hoja resultan inaccesibles a personas con discapacidad. Algunas de las puertas estudiadas tienen manubrios de apertura inadecuados (pomos) para personas con dificultades de maniobra en las manos.

5.- Inexistencia de aseos adaptados.

En algunos edificios no existen aseos adaptados, o los que lo están, presentan deficiencias con respecto a las características que han de tener este tipo de aseos.

6.- Inexistencia de señalización interior.

En bastantes casos, no existe ningún tipo de señalización interior que identifique las diferentes dependencias y servicios del Centro o la señalización existente resulta precaria, ilegible o insuficiente, no existiendo alternativa en relieve o braille para personas ciegas.

7.- Inexistencia de mobiliario accesible.

En bastantes casos, el mobiliario interior no está adaptado a personas con movilidad reducida y algún tipo de discapacidad: mostradores a excesiva altura para su alcance desde la silla de ruedas, bancos y asientos sin respaldo y reposabrazos, mesas inaccesibles a usuarios de silla de ruedas por insuficiente altura libre inferior, etc.

6.1.3. Transporte. Diagnóstico de Estado Actual.

La casuística más común encontrada con respecto a la accesibilidad de los edificios estudiados podría resumirse en las siguientes carencias y deficiencias:

1.- Inexistencia de transporte público adaptado.

No existe ninguna línea de transporte público adaptado para el transporte de personas (con movilidad reducida o no) a los distintos edificios públicos. Por tanto, no existe transporte adaptado para su uso por personas con discapacidad.

El acceso a los distintos edificios públicos se tiene que producir, normalmente, a pie o en vehículos particulares o con traslados organizados para los que se deberá disponer de vehículos adaptados.

2.- Ausencia de información adaptada en las marquesinas.

En la mayoría de las marquesinas de autobús detectadas en el casco urbano del municipio no existe información acerca del servicio existente y de sus horarios. Igualmente carecen de información accesible a personas con discapacidad visual.

3.- Paradas de autobús no adaptadas.

Existen escalones, obstáculos o espacios insuficientes para el acceso al cobijo de las marquesinas. El pavimento bajo la marquesina no es adecuado.

4.- Inexistencia de plazas de aparcamiento reservadas en lugares estratégicos.

Existen dentro del casco urbano estudiado plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida, cuestión que es digna de subrayar.

No obstante, se sugiere ampliar la reserva de plazas de aparcamiento para su uso por personas con movilidad reducida, sobre todo en lugares cercanos a las entradas de todos los edificios y espacios públicos para garantizar la accesibilidad a estos.

5. Inexistencia de Taxis adaptados.

No existen taxis adaptados entre las unidades existentes en el municipio.

6.1.4. Información y Comunicación. Diagnóstico de Estado Actual.

La casuística más común encontrada con respecto a la información y comunicación en las vías y espacios públicos, edificios y transporte podría resumirse en las siguientes carencias y deficiencias:

VÍAS Y ESPACIOS PÚBLICOS:

Las barreras, carencias y deficiencias más frecuentes encontradas en las vías y espacios públicos estudiados son las siguientes:

1.- Insuficiente señalización:

Aunque existen paneles informativos (con información visual) en puntos estratégicos, no existen franjas guía de dirección, no existe señalización de itinerarios alternativos accesibles, indicaciones de entradas a edificios.

No existen paneles con planos e información en relieve y braille...

2.- Vados peatonales y pasos de peatones, difícil localización.

Se debe colocar pavimento de color y textura diferenciada para aviso de personas ciegas en los vados peatonales ya que se observa la inexistencia del mismo.

3.- Semáforos peatonales. Inexistencia de avisadores acústicos.

Se deben colocar avisadores acústicos en los semáforos que regulan cruces peatonales. Se recomienda los accionados mediante mando a distancia, el cual es portado por las personas ciegas.

EDIFICIOS:

La casuística más común encontrada con respecto a la comunicación de los edificios estudiados podría resumirse en las siguientes carencias y deficiencias:

1.- Insuficiente señalización:

Aunque existen paneles informativos (con información visual) en puntos estratégicos, no existen franjas guía de dirección, no existe señalización de itinerarios alternativos accesibles, Indicaciones de entradas a edificios. Tampoco existe en el interior de los edificios, una suficiente señalización de las diferentes dependencias, horarios, etc.

No existen paneles con planos e información en relieve y braille...

2.- Insuficiente iluminación en zonas comunes.

Se debe reforzar la iluminación de forma que se evite el deslumbramiento desde el exterior al interior de ésta. El cambio de nivel de alumbrado ha de ser gradual para permitir que el ojo se adapte al nuevo nivel de iluminación.

3.- Falta de medios en mostradores para atención a personas con discapacidad sensorial.

Los Centros no cuentan con personal con formación específica de atención a personas con discapacidad. Igualmente carecen de ayudas técnicas como bucle magnético e información alternativa en braille.

El mostrador de atención al público en las dependencias, suele estar a altura excesiva para su alcance desde una silla de ruedas o por personas de baja estatura.

TRANSPORTE:

La casuística más común encontrada con respecto a la comunicación del transporte estudiado podría resumirse en las siguientes carencias y deficiencias:

1.- Insuficiente señalización en las paradas de autobús.

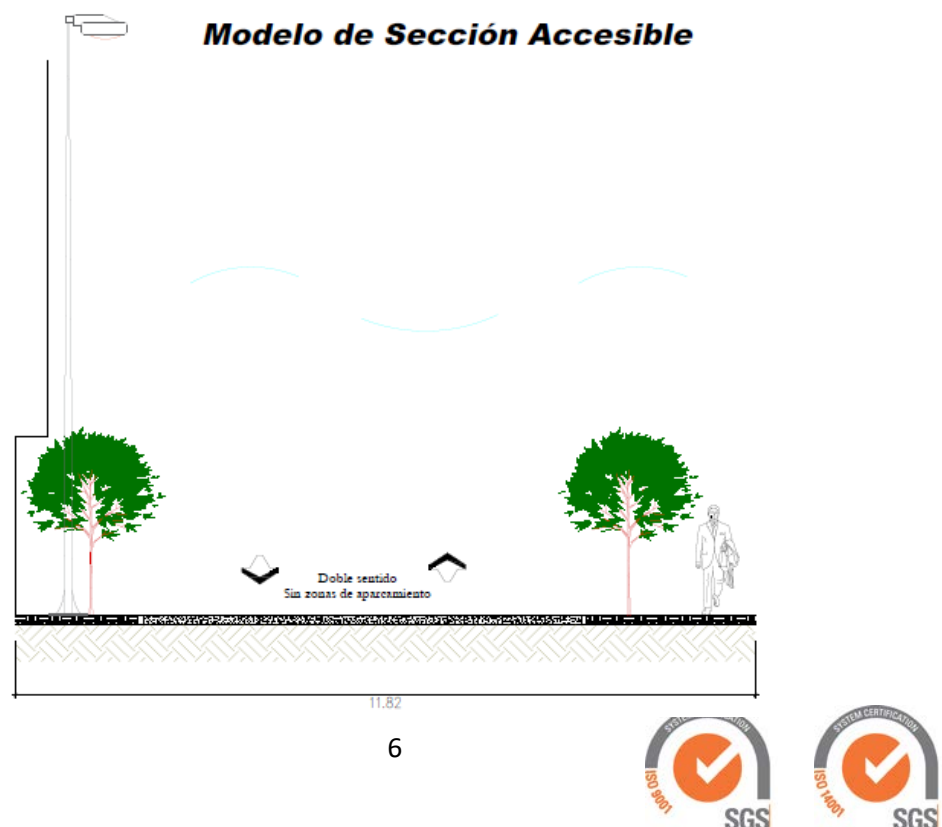
Aunque existen paneles informativos (con información visual) en puntos estratégicos, no existen

franjas guía de dirección, no existe señalización de itinerarios y horarios con información en relieve y braille...

No existe información sonora simultánea a la información escrita.

6.2.1. Propuestas de actuación en Vías y Espacios Públicos.

Se propone la ejecución de Plataforma única mixta para vehículos y peatones con prioridad para estos últimos.



6.2.2. Propuestas de actuación en Edificios.

6.2.2.1. Informe de diagnóstico “DALCO” empleado.

La **evaluación y diagnóstico** de la accesibilidad del entorno construido se fundamenta en la primera parte de la norma **UNE 170001-1 y sus requisitos DALCO**; Estos requisitos son relativos a las acciones de Deambulación, Aprehensión, Localización y Comunicación y han de satisfacerse para garantizar la accesibilidad universal de dichos entornos construidos.

DALCO es el acrónimo de:

Deambulación: Acción de desplazarse de un sitio a otro.

Aprehensión: Accesión de coger o asir alguna cosa.

Localización: Acción de averiguar el lugar preciso en el que está algo o alguien.

Comunicación: Acción de intercambio de la información necesaria para el desarrollo de una actividad.

– **Deambulación, D:** La deambulación puede ser horizontal, es decir, la que se produce desplazándose por calles, pasillos, corredores, dependencias, etc., y vertical, como la que se produce subiendo o bajando peldaños, escaleras, rampas, etc. Facilidad para el desplazamiento en itinerarios libres de barreras para acceder a los lugares y objetos. Requisitos para la Deambulación:

Pavimentos: serán uniformes y no deslizantes

Espacios de maniobra: tendrán dimensiones adecuadas, estarán libres de obstáculos

Zonas de circulación: tendrán dimensiones adecuadas, estarán libres de obstáculos

Cambios de plano: adecuadas escaleras, rampas y ascensores

– **Aprehensión, A:** Lleva implícita la acción de alcanzar lo que vaya a ser asido. Facilidad para la manipulación de objetos y productos en el entorno construido. Requisitos para la Aprehensión:

Alcance: Posibilidad de alcanzar con facilidad los mecanismos u objetos a los que se debe tener acceso

Accionamiento: Fácil manipulación de mecanismos y elementos

Agarre: Facilidad para asir o agarrar objetos

Transporte: Facilidad para el transporte de elementos o mecanismos a los que es necesario tener acceso

– **Localización, L:** Facilidad de orientación de un usuario e identificación. Requisitos para la Localización:

Iluminación: Será uniforme y sin deslumbramientos. Tendrá una intensidad adecuada.

Existirá una reproducción cromática adecuada

Orientación: Correcta identificación y ubicación dentro de un entorno construido de objetos y lugares

Señalización: Adecuadas señalización visual, señalización acústica y señalización táctil

Otros medios: Existencia de medios alternativos para facilitar la localización

– **Comunicación, CO:** Facilidad de acceso a la información necesaria para el desarrollo de una actividad. Requisitos para la Comunicación:

No interactiva: Visual, acústica, táctil o sus combinaciones

Interactiva: Complemento a la no interactiva. Existencia de personal cualificado, existencia de ayudas técnicas para facilitar la comunicación.

El informe de cada edificio o espacio público se compone de:

Primeramente, se localiza el inmueble mediante una fotografía en color de su fachada principal, indicando su nombre, dirección y referencia y situándolo en la trama urbana, en un plano general, donde su planta aparece resaltada respecto a su entorno cercano.

a) Evaluación:

Los diferentes ámbitos considerados en el edificio son:

- Área de aproximación (entorno, aparcamientos).
- Acceso desde el exterior (escaleras exteriores, rampas, el umbral):
- Circulación interior vertical (ascensores, escaleras, rampas).
- Circulación interior horizontal (pasillos, iluminación, señalización, las puertas).
- Espacios higiénico-sanitarios (los aseos y vestuarios).
- Espacios de uso público (otros espacios de interés).

Se procede a realizar una valoración de la accesibilidad en el estado actual del edificio considerado, mediante una **ficha-informe**. Se evalúan unos requisitos específicos de accesibilidad dentro de una clasificación por **entornos diferenciados de estudio**, adaptados a la normativa nacional: entre otras, Ley 51/2003 de 2 de diciembre de igualdad de oportunidades no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad (LIONDAU) y R. D.

505/2007, de 20 de abril y a la normativa autonómica vigente, que en este caso es la de la **Junta de Andalucía** Decreto 293/2009, de 7 julio por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.

En cada parámetro exigido aparecen los resultados **S** en caso de respuesta afirmativa (valorado como aceptable) o **N** negativa ó una raya (-) cuando no procede.

b) Propuestas de intervención:

Se aportan las recomendaciones y propuestas de las actuaciones más relevantes a llevar a cabo para mejorar la accesibilidad en cada uno de los ámbitos de estudio considerados en la parte de evaluación del estado actual. Se acompañan dichas recomendaciones de dibujos o imágenes explicativos. Todas las actuaciones propuestas deberán ser realizadas conforme a unos criterios técnicos acordes con la normativa aplicable vigente, que se recogen en los dibujos antes citados y presentados junto a la propuesta pertinente.

A las propuestas y recomendaciones se les aplica un código de color:

NO PROCEDE	SUPERVISAR	MEJORAR	ADAPTAR
No se valora este apartado por no proceder su análisis o no depender de los responsables del centro	Con insuficiente detalle para precisar su ejecución. Sujeto a recomendación.	Necesario mejorar por no alcanzar los niveles mínimos de accesibilidad que se requieren para su utilización.	Elemento no accesible o/y peligroso que debe ser adaptado de modo prioritario.

c) Presupuesto:

Medición y presupuesto aproximado de cada una de las soluciones propuestas.

6.2.3. Propuestas de actuación en el Transporte.

6.2.3.1. Ficha de toma de datos empleada.

Nombre Parada	
Línea a la que pertenece	

MARQUESINA DE AUTOBUS

ASPECTOS GENERALES		
Símbolos de accesibilidad		
Símbolo internacional de accesibilidad		
Accesibilidad personas con ceguera		
Accesibilidad personas con hipoacusia		
Ámbito acondicionado con megafonía con bucles magnéticos		
Dimensiones de la silla de ruedas		

INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES FIJAS DE ACCESO PUBLICO		
Aspectos generales		
Existe marquesina		
Existe poste indicador		
Ubicación adecuada de poste y/o marquesina		
Resistencia al deslizamiento de suelo y/o pavimentos		
Iluminación		
Señalización e información visual		
Señalización e información sonora		
Señalización e información táctil		
Pavimento señalizador de advertencia en borde de andén		
Señalización de paramentos de cristal		
Circulación		
Bandas de circulación libres de obstáculos en planta		
Bandas de circulación libres de obstáculos en altura (altura libre 2,10 m)		
Zona de espera, información y mobiliario		
Medidas para personas con discapacidad motora		
Asientos a altura adecuada y con apoyos laterales		
Apoyos isquiáticos		
Espacios para sillas de ruedas bajo cubierta		
Medidas para personas con discapacidad visual		
Información complementaria en Braille		
Planos táctiles de las líneas		
Medidas para personas con discapacidad auditiva		
Terminales de información		
Información complementaria sonora		
Información sonora acondicionada con bucles de inducción magnética		
Medidas para personas con discapacidad intelectual		
Información clara y sencilla		

6.3. RESUMEN DE PRESUPUESTOS.

En la valoración de los precios unitarios, que han servido de base para la posterior medición y cálculo del presupuesto de cada edificio, se han tenido en cuenta los precios de mercado, y partiendo de estos, la valoración tiende a ser generosa (al alza). El motivo de esta decisión es la experiencia acumulada de años en este tipo de obras, la complejidad técnica general en las soluciones aportadas, los posibles imprevistos que surgen durante las obras, normalmente de reforma, etc.

6.3.1. Resumen de presupuestos de Vías y Espacios Públicos.

PRESUPUESTO ACCESIBILIDAD VIALES		
COD	ITINERARIO	PRESUPUESTO
ZONA CENTRO	PRIORIDAD ALTA	14.160.872,70 €
	PRIORIDAD MEDIA	6.752.513,10 €
	PRIORIDAD BAJA	2.468.508,30 €
TOTAL		23.381.894,10 €

6.3.2. Resumen de presupuestos de Edificios.

PRESUPUESTO ACCESIBILIDAD EDIFICIOS MUNICIPALES		
COD	EDIFICIO	PRESUPUESTO
A1	AYUNTAMIENTO	99.748,75 €
A2	ARCHIVO	43.105,53 €
C1	CENTRO LOCAL SANTA ANA	42.717,57 €
C2	CENTRO CULTURAL HACIENDA GUARDIOLA	
C3	CENTRO CULTURAL ALBERTO JIMENEZ	
C4	CENTRO CULTURAL CASA DE LAS MONJAS	89.959,19 €
D1	ESTADIO MUNICIPAL TABLANTES	31.455,07 €
D2	PABELLON DE DEPORTES MANUEL ARCOS	40.187,71 €
D3	POLIDEPORTIVO MUNICIPAL J. R. ESPARTACO	24.412,67 €
E1	C.E.I.P. CERRO ALTO	19.563,17 €
E2	C.E.I.P. JOAQUIN BENJUMEA	32.542,99 €
E3	C.E.I.P. MAESTRA M ^{ra} CARMEN GUTIERREZ	29.590,89 €
E4	C.E.I.P. NATALIA ALBANES	40.709,93 €
O1	PARQUE DEL SOL	
O2	PARQUE DEL TESO	24.810,06 €
O3	PLAZA DE TOROS	
O4	RECINTO FERIA	23.010,01 €
O5	ZONA DE OCIO EL ESPARTAL	6.635,60 €
O6	PEÑA ESPARTACO	36.121,55 €
S1	CONSULTORIO MEDICO DOCTOR VILLAGRAN	
SS1	POLICIA LOCAL	
SS2	JUZGADOS	
OT1	CEMENTERIO MUNICIPAL	11.755,40 €
OT2	PLAZA DE ABASTOS	
OT3	ALMACEN URBASER	5.877,76 €
OT4	ALMACEN-ESCUELA TALLER	17.643,46 €
OT5	ALMACEN POLICIA LOCAL	
OT6	ALMACEN VEHICULOS	
OT7	ALMACEN MUNICIPAL	
OT8	NAVES CABALGATA	
TOTAL		619.847,31 €

6.3.3. Resumen de presupuestos de Transporte.

PRESUPUESTO ACCESIBILIDAD TRANSPORTE	
ACTUACION	PRESUPUESTO
Acondicionamiento de accesibilidad en paradas	81.000,00 €
Aparcamiento reservado a P.M.R.	9.100,00 €
TOTAL	90.100,00 €

6.3.4. Resumen de presupuestos del Plan de Accesibilidad.

TOTAL PRESUPUESTO PLAN DE ACCESIBILIDAD	
ACTUACION	PRESUPUESTO
VIALES	23.381.894,10 €
EDIFICIOS	619.847,31 €
TRANSPORTE	90.100,00 €
TOTAL	24.091.841,41 €

6.4. PLAN DE ETAPAS.

El plan etapas de este Plan de Accesibilidad se condiciona por el grado de prioridad decidido para la ejecución de las obras en los viales previstos, alta, media y baja. Quedando de esta manera 3 etapas con una previsión de ejecución para cada una de ellas de 6 años. Siendo el periodo de obras previsto de 18 años. El resto de obras (en Edificación y Transportes) se ejecutarán en la primera etapa, junto con los viales de mayor prioridad, por ser las más urgente para implementar una accesibilidad razonable.

6.4.1. Plan de etapas del Plan de Accesibilidad.

Según lo anterior, el plan etapas de este Plan de Accesibilidad es el siguiente:

PLAN DE ETAPAS DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD			
ETAPA	ACTUACION	PRESUPUESTO	PERIODO
1ª	VIALES PRIORIDAD ALTA	14.160.872,70 €	
	EDIFICIOS	619.847,31 €	
	TRANSPORTE	90.100,00 €	
	TOTAL ETAPA 1	14.870.820,01 €	2023 a 2029
2ª	VIALES PRIORIDAD MEDIA	6.752.513,10 €	
	TOTAL ETAPA 2	6.752.513,10 €	2029 a 2034
3ª	VIALES PRIORIDAD BAJA	2.468.508,30 €	
	TOTAL ETAPA 3	2.468.508,30 €	2034 a 2040
	TOTAL P. ACCESIBILIDAD	24.091.841,41 €	2034 a 2040

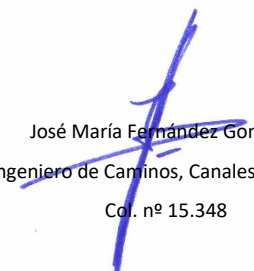
6.5. CONCLUSIONES FINALES.

1. La población de Espartinas percibe que el municipio es poco accesible, especialmente para personas de reducida movilidad.
2. Las medidas propuestas por los ciudadanos para mejorar la accesibilidad de Espartinas se enfocan en actuaciones sobre el viario principalmente, seguido de las comunicaciones con el exterior.
3. Se ha realizado un análisis de campo y mediante SIG de todo el viario y espacios públicos del municipio.
4. Se han realizado visitas a todos los edificios públicos para evaluar su accesibilidad y la de su entorno.
5. Se han estudiado las comunicaciones y transporte público de Espartinas.
6. Se ha decidido centrar las actuaciones del viario en la zona de mayor densidad de población, coincidente con la zona histórica del municipio que además alberga la práctica totalidad de los edificios y servicios públicos, para que el plan de accesibilidad tenga el mayor impacto posible con los mínimos recursos.
7. Hay algunos edificios que no se han podido evaluar por su avanzado estado de deterioro, su inactividad o por encontrarse en un proceso de rehabilitación o reforma en la que se ha constatado que se están implementando medidas para la accesibilidad.

Todas las actuaciones propuestas en este documento, han sido valoradas en VEINTICUATRO MILLONES NOVENTA Y UN MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y UN EURO CON CUARENTA Y UN CÉNTIMOS DE EURO (24.091.841,41 €).

El equipo redactor considera que la accesibilidad de Espartinas es bastante mejorable, por lo que la materialización de las inversiones propuestas tendrá un gran impacto en la mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos y visitantes de Espartinas.

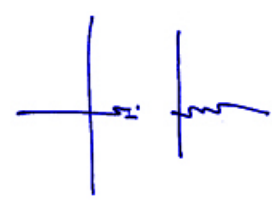
En Granada, mayo de 2022.
El equipo redactor



José María Fernández González
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Col. nº 15.348



Fernando Calvo Redruelo
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Col. nº 14.258



Renato Ramírez Nogueira
Arquitecto
Col. nº 3.775 COA Gr