

VALORACIÓN PLAN DE MOVILIDAD = LEGAZPI =

La valoración de nuevos viales y glorietas propuesta se hace sólo a título orientativo sin más intención de servir como base, aproximada, para poder tomar las decisiones oportunas. Por lo tanto cada solución o actuación que se pretenda llevar a cabo deberá contar con un presupuesto detallado.

Las valoraciones de los nuevos viales se han hecho pensando que se pueden realizar secciones como las propuestas en el Plan de Movilidad, pero puede que esto, en algún caso, sea excesivo por el lugar en el que se encaja el nuevo vial.

Hay actuaciones que se pueden solventar con una mínima intervención o que pueden plantearse con elementos de calidad; por ejemplo, el bidegorri: se puede limitar a pintar una raya en la carretera y colocar unos bolardos flexibles para garantizar que ese espacio no sea invadido por los automóviles (en un año la mitad de los bolardos se han roto) o crear una plataforma independiente, a distinta cota, con medidas separadoras más rígidas e incluso diferenciando el color del pavimento; como es lógico la diferencia de la inversión es importante.

Existen actuaciones en las que parece lógico aprovechar la modificación de la pavimentación superficial para mejorar y renovar todas las infraestructuras; desconociendo el estado actual de las mismas o si es necesaria la renovación de las mismas, no se incluyen en la valoración estos capítulos.

En la Valoración no se incluyen Honorarios de redacción de Proyecto, Dirección de Obra, gastos de Visado, etc.

1.- ORDENACIÓN DE TRÁFICO

Consideramos que la actuación se limita al establecimiento de unas direcciones únicas, mediante la disposición de unas señales verticales de tráfico, la pintura de la señalización horizontal y la disposición de algunos paneles informativos para orientación de los usuarios.

Recordamos que no se considera renovación de infraestructuras existentes o nueva implantación de las mismas.

Se considera una parte proporcional de modificación de aceras en las diferentes embocaduras de las calles que embocan en el vial principal.

Hay que considerar también que algunas actuaciones no se pueden poner en vigor mientras no se hayan acometido otras; por ejemplo, mientras no se construya la Glorieta del cruce de OLAONDO con la calle UROLA, no se debe dejar en dirección única SANTIKRUTZ en el tramo comprendido entre OLAONDO y LAUBIDE.

VALORACIÓN

1. A.-Tramo PATRIZIO ETXEBERRIA

Se considera un tratamiento tipo A 30 en el que la separación entre zona de rodadura y zona estrictamente peatonal se realiza mediante los postes de alumbrado, la línea de árboles, bancos y bolardos; se incluye una partida para bolardos escamoteables que permitan el acceso a garajes comunitarios o cualquier otra eventualidad. En la valoración se han tenido en cuenta los siguientes conceptos:

- Nueva pavimentación de la calle
- Nuevo Alumbrado
- Bancos
- Papeleras
- Bolardos fijos
- Bolardos escamoteables
- Árboles
- Señalización vertical y horizontal

El coste se estima en **MIL SEICIENTOS CINCUENTA (1.650 €) euros por metro lineal de calle**, con independencia del ancho de la misma, correspondiendo este tratamiento al tramo que va desde la Iglesia hasta SANTIKUTZ.

1. B.-SANTIKUTZ

Se considera una sección que dispone de un vial de CUATRO (4) metros de anchura, un BIDEGORRI de DOS metros y VEINTE centímetros (2,20), dedicándose el resto a aceras.

Se incluye una partida para bolardos abatibles que permitan el cruce del BIDEGORRI por vehículos en circunstancias excepcionales.

No se incluye el BIDEGORRI, que se valora independientemente. En la valoración se han tenido en cuenta los siguientes conceptos:

- Ampliación de aceras
- Bancos
- Papeleras
- Árboles
- Señalización vertical y horizontal

El coste se estima en **CUATROCIENTOS TREINTA (430 €/m) euros por metro lineal de calle** (incluye las dos aceras).

1. C.-SANTIKUTZ, empalme con LAUBIDE

Se considera una sección que dispone de un vial de CUATRO (4) metros de anchura, un BIDEGORRI de DOS metros y VEINTE centímetros (2,20), dedicándose el resto a aceras.

Se incluye una partida para bolardos abatibles que permitan el cruce del BIDEGORRI por vehículos en circunstancias excepcionales.

No se incluye el BIDEGORRI, que se valora independientemente. En la valoración se han tenido en cuenta los siguientes conceptos:

- Ampliación de aceras
- Alumbrado
- Bancos
- Papeleras
- Árboles
- Señalización vertical y horizontal

El coste se estima en **CIENTO TREINTA (130 €/m²) euros por metro cuadrado de calle** (incluye las dos aceras).

1. D.-KALE NAGUSIA, NAFARROA KALEA y LAUBIDE

Se considera una peatonalización completa, pero reforzando el pavimento en una banda central de CUATRO (4) metros de anchura por la que deberán circular los vehículos de carga y descarga y los que estén autorizados para acceder a las mismas.

Se incluye una partida para bolardos escamoteables que permitan el cierre o el acceso en aquellas circunstancias que se decida autorizar.

No se ha considerado la renovación de redes o la incorporación de nuevos servicios. En la valoración se han tenido en cuenta los siguientes conceptos:

- Pavimentación del espacio
- Alumbrado
- Bancos
- Papeleras
- Árboles
- Bolardos en entradas y salidas.

El coste se estima en **CIENTO SESENTA (160 €/m²) euros por metro cuadrado de calle**. Esta cifra puede sufrir modificaciones al alza, de cierta entidad, en función de la calidad que se quiera dar a los materiales de pavimentación o de alumbrado, por ejemplo. Conviene recordar, que la misma no incluye ningún trabajo correspondiente a infraestructuras.

1. E.-Avenida entre ARANTZAZU AUZOA y SAN IGANACIO AUZOA

Se considera una sección que dispone de un vial de CUATRO (4) metros de anchura, un aparcamiento en batería de CINCO metros DIEZ centímetros

de ancho con tope para la invasión del BIDEGORRI, éste de DOS metros y VEINTE centímetros (2,20) y el resto de acera.

Se incluye una partida para bolardos abatibles que permitan el cruce del BIDEGORRI por vehículos en circunstancias excepcionales.

No se incluye el BIDEGORRI, que se valora independientemente. En la valoración se han tenido en cuenta los siguientes conceptos:

- Ampliación de aceras
- Señalización vertical y horizontal

El coste se estima en **DOSCIENTOS CUARENTA (240 €/m) euros por metro lineal de calle** (incluye las dos aceras y las obras de fábrica para acoplar la nueva acera a las rasantes).

1. F.-Bajada de SAN MARTÍN AUZOA y AITZONDO KALEA

Se considera una sección que dispone de un vial de CUATRO (4) metros de anchura, un aparcamiento en línea en los lugares que hay espacio para ello de DOS metros de ancho, BIDEGORRI de DOS metros y VEINTE centímetros (2,20) y el resto de acera.

No se incluye el BIDEGORRI, que se valora independientemente. En la valoración se han tenido en cuenta los siguientes conceptos:

- Ampliación de aceras
- Señalización vertical y horizontal

El coste se estima en **CIENTO SETENTA Y CINCO (175 €/m) euros por metro lineal de calle** (incluye la ampliación de la acera).

1. G.-AITZGORRI KALEA

Se considera una sección muy variable que dispone de un vial de CUATRO (4) metros de anchura, un aparcamiento en línea en los lugares que hay espacio para ello de DOS metros de ancho, BIDEGORRI de DOS metros y VEINTE centímetros (2,20) y la ampliación de ambas aceras.

No se incluye el BIDEGORRI, que se valora independientemente. En la valoración se han tenido en cuenta los siguientes conceptos:

- Ampliación de aceras
- Señalización vertical y horizontal

El coste se estima en **DOSCIENTOS CUARENTA (240 €/m) euros por metro lineal de calle** (incluyendo la ampliación de las dos aceras).

1. H.-LATXARTEGI KALEA

Se considera una sección muy variable que dispone de un vial de CUATRO (4) metros de anchura, BIDEGORRI de DOS metros y VEINTE centímetros (2,20) y la ampliación de ambas aceras. Se rectifica el perfil longitudinal de la calle, creando un espacio intermedio ajardinado para absorber las diferentes cotas de los distintos edificios que flanquean la calle.

No se incluye el BIDEGORRI, que se valora independientemente. En la valoración se han tenido en cuenta los siguientes conceptos:

- Acondicionamiento de la explanada
- Ampliación de aceras
- Vial de circulación rodada
- Alumbrado
- Bancos
- Papeleras
- Señalización vertical y horizontal

El coste se estima en **MIL OCHOCIENTOS (1.800 €/m) euros por metro lineal de calle**, con independencia del ancho de la calle (incluyendo la ampliación de las dos aceras y la excavación para alcanzar un perfil longitudinal continuo).

1. I.-Camino TELLERiarTE - BRINKOLA

Se considera que el Camino es ampliable en un 50 %, disponiendo en esas zonas un vial para tráfico rodado de TRES (3) metros de anchura y un paseo peatonal de DOS (2) metros de anchura, ambos carriles quedarían a al misma cota para su posible invasión en caso de necesidad.

Se incluye en la valoración el coste de los bolardos escamoteables que limiten la circulación a los vehículos de los residentes.

En la valoración se han tenido en cuenta los siguientes conceptos:

- Acondicionamiento de la explanada
- Ampliación del camino
- Zonas de descanso con bancos, etc.
- Señalización vertical y horizontal

El coste se estima en **NOVENTA (90 €/m) euros por metro lineal de camino** (la ampliación se supone que alcanza a un 50 % del camino).

1. J.-GLORIETA OLAONDO - UROLA

Se considera un diámetro interior, con banda montable, de VEINTICUATRO (24) metros, un anillo de circulación de OCHO (8) metros, acera y bidegorri en todo su perímetro, alumbrado y ajardinamiento.

En la valoración se han tenido en cuenta los siguientes conceptos:

- Acondicionamiento de la explanada
- Realización de aceras y bidegorri

- Vial de circulación rodada
- Alumbrado
- Bancos
- Papeleras
- Señalización vertical y horizontal

El coste se estima en **QUINIENTOS SESENTA MIL (560.000 €) euros.**

1. K.-GLORIETA AIZTONAGA – D. AGIRRE

Se considera un diámetro interior, con banda montable, de VEINTICUATRO (24) metros, un anillo de circulación de OCHO (8) metros, acera y bidegorri en todo su perímetro, alumbrado y ajardinamiento.

En la valoración se han tenido en cuenta los siguientes conceptos:

- Acondicionamiento de la explanada
- Realización de aceras y bidegorri
- Vial de circulación rodada
- Alumbrado
- Bancos
- Papeleras
- Señalización vertical y horizontal

El coste se estima en **QUINIENTOS MIL (500.000 €) euros.**

1. L.-GLORIETA ACCESO A BRINKOLA

Se considera un diámetro interior, con banda montable de VEINTICUATRO (24) metros, un anillo de circulación de SEIS (6) metros, bidegorri, alumbrado y ajardinamiento.

En la valoración se han tenido en cuenta los siguientes conceptos:

- Acondicionamiento de la explanada

- Realización de bidegorri
- Vial de circulación rodada
- Alumbrado
- Señalización vertical y horizontal

El coste se estima en **CUATROCIENTOS QUINCE MIL (415.000 €) euros.**

1. M.-ACCESO A TELLERiarTE

Se considera la construcción de un tercer carril espacio para bidegorri y alumbrado.

En la valoración se han tenido en cuenta los siguientes conceptos:

- Acondicionamiento de la explanada
- Realización de bidegorri
- Vial de circulación rodada
- Alumbrado
- Señalización vertical y horizontal

El coste se estima en **TRESCIENTOS TREINTA MIL (330.000 €) euros.**

1. N.-CRUCE AIZTONAGA – AITZGORRI

Se considera la ampliación del radio de la curva, la rectificación de las rasantes y la creación de espacio para los giros a izquierda y ajardinamiento.

En la valoración se han tenido en cuenta los siguientes conceptos:

- Acondicionamiento de la explanada
- Vial de circulación rodada
- Alumbrado
- Señalización vertical y horizontal

El coste se estima en **CIENTO DIECIOCHO MIL (118.000 €) euros.**

1. Ñ.-GIRO SAN MARTÍN A AIZTONAGA

Se considera la ampliación del radio de la curva, la rectificación de las rasantes y el ajardinamiento.

En la valoración se han tenido en cuenta los siguientes conceptos:

- Acondicionamiento de la explanada
- Vial de circulación rodada
- Alumbrado
- Señalización vertical y horizontal

El coste se estima en **SESENTA MIL (60.000 €) euros.**

1. O.-CONEXIÓN URTATZA - LAUBIDE

Se considera la ampliación del radio de la curva, la rectificación de las rasantes y el acondicionamiento de la acera.

En la valoración se han tenido en cuenta los siguientes conceptos:

- Acondicionamiento de la explanada
- Rectificación de la acera
- Vial de circulación rodada
- Alumbrado
- Señalización vertical y horizontal

El coste se estima en **SETENTA MIL (70.000 €) euros.**

1. P.-VIAL ITXAROPEN - AIZTONAGA

La valoración de este vial, tiene un amplísimo abanico de posibilidades y es muy difícil aproximarla sin conocer las dimensiones y, sobre todo, las características del vial y, por ende, los movimientos de tierras, las obras de fábrica que exige su sección y las infraestructuras de las que hay que dotarlo.

En estas circunstancias damos dos valores que se obtienen según se vaya a un vial de máximos o de mínimos.

En la valoración primera se han tenido en cuenta los siguientes conceptos:

- Acondicionamiento de la explanada
- Parte proporcional de posibles Obras de Fábrica
- Una banda de estacionamiento
- Aceras y Bidegorri
- Vial de circulación rodada
- Enlace a la Pista Forestal
- Alumbrado
- Bancos y Papeleras
- Arbolado
- Señalización vertical y horizontal

El coste se estima en **CINCO MIL OCHOCIENTOS (5.800 €/m lineal) euros.**

En la valoración segunda se han tenido en cuenta los siguientes conceptos:

- Acondicionamiento de la explanada
- Parte proporcional de posibles Obras de Fábrica
- Acera y Bidegorri
- Vial de circulación rodada
- Alumbrado
- Señalización vertical y horizontal

El coste se estima en **TRES MIL (3.000 €/m lineal) euros.**

2.- ÁREAS PEATONALES

A la hora de hacer la Valoración del posible coste de los diferentes tipos de intervenciones en las Áreas Peatonales se considera que la proporción entre espacios pavimentados y zonas verdes y de recreos sigue una tónica similar a la existente hoy en día; es decir, no se amplía la superficie pavimentada, lo que quiere decir que la disponibilidad de espacio para aparcamiento será similar a la existente. En estos momentos, no se tiene una idea muy clara de las necesidades de estacionamiento, lo que exige que cualquier intervención de este tipo deba ser acompañada de un Estudio de aparcamiento que será el que nos diga si debe ampliar el espacio dedicado a esta función o se puede reducir.

VALORACIÓN

2. A.- ERVEN

Se supone que la superficie pavimentada después de la intervención será similar a la existente en el momento actual. La valoración incluye el acondicionamiento de los espacios pavimentados a las nuevas funciones, la renovación del pavimento y el acondicionamiento de las zonas verdes. Debe procurarse en todo momento que dichas zonas verdes tengan unas dimensiones mínimas. Se incluye en la valoración el nuevo alumbrado, renovación del arbolado, bancos, papeleras, etc. No se incluye la reposición, renovación, modificación o nuevo establecimiento de ningún tipo de infraestructuras.

Se supone que cada 15.000 m² de superficie de “erven”, se dispondrá una unidad de juegos infantiles completos, incluyendo su especial pavimento elástico; esto, con independencia del diferente tratamiento de suelos o de actividades “dibujadas” en el pavimento, etc.

En estas condiciones, el metro cuadrado de “erven” se estima en **TREINTA Y CINCO (35 €/m²) euros por metro cuadrado.**

3.- VÍAS CICLISTAS

Consideramos que la actuación se limita al establecimiento de una separación entre la banda de rodadura de las bicicletas y el resto de los tráficos y a la correspondiente señalización, mediante la disposición de señales verticales, pintura para la señalización horizontal y la disposición de algunos paneles informativos para orientación de los usuarios.

Recordamos que no se considera renovación de infraestructuras existentes o nueva implantación de las mismas.

Se considera una parte proporcional de modificación de aceras y calzadas en los diferentes cruces con las calles.

Hay que considerar que ciertos bidegorris no se podrán poner en servicio hasta que se hayan hecho algunas obras o cambios de dirección recogidos en la Ordenación de Tráfico, recordemos que la modificación de aquella se justificaba, precisamente, por la necesidad de obtener espacio para ubicar las vías ciclistas.

Con el fin de no tener que intervenir en las infraestructuras, se pretende incidir lo menos posible en la situación actual ya que lo contrario supondría modificar la situación actual (recogida y evacuación de aguas, por ejemplo). Para ello, se simplifican las obras necesarias al extremo de reducir éstas a garantizar que los vehículos motorizados no invadan los bidegorris.

No se valora el bidegorri en zonas peatonales, Área 30, ERVEN, etc., por entender que en las mismas se compatibiliza el tráfico peatonal con el de bicicletas, todo lo más se debería reducir a la pintura que marcarse unas preferencias o diferente color en el pavimento, que, creemos, se deben incluir en los presupuestos de pavimentación de esas calles.

Por razones similares no se incluye el coste de los aparca – bicis.

VALORACIÓN

3. A.- BIDEGORRI sobre VIAL ACTUAL

Incluye la valoración los separadores flexibles (bolardos), el acoplamiento a las aceras en los cruces de calzada, la señalización vertical y horizontal y alguna pequeña obra de acoplamiento a la situación actual.

No se incluye ningún tipo de bordillo separador, ni nueva pavimentación.

El coste, en las condiciones indicadas, se estima en **SETENTA (70 €/m lineal) euros.**

3. B.- BIDEGORRI con PAVIMENTO NUEVO

Incluye la valoración los separadores flexibles (bolardos), el acoplamiento a las aceras en los cruces de calzada, la señalización vertical y horizontal y la realización de un pavimento nuevo (convencional), incluyendo un bordillo separador. No se incluye alumbrado.

El coste, en las condiciones indicadas, se estima en **CIENTO SETENTA (170 €/m lineal) euros.**

3. C.- BIDEGORRI junto a calle PLAZAOLA

Se supone que se modifica la barandilla para conseguir más anchura, se modifica la iluminación, se desplazan los bancos y se diferencian los diferentes usos mediante la correspondiente señalización.

El coste, en las condiciones indicadas, se estima en **TRESCIENTOS (300 €/m lineal) euros.**

3. D.-BIDEGORRI completamente Nuevo

Se incluye una estimación de movimiento de tierras, alguna pequeña obra de fábrica, medidas para la evacuación de pluviales, pavimentación con el paquete de firmes completo y alumbrado.

El coste, en las condiciones indicadas, se estima en **CUATROCIENTOS CINCUENTA (450 €/m lineal) euros.**

3.- TRANSPORTE PÚBLICO

3. A.- NUEVA ESTACIÓN

Se incluye, en la Valoración, el levantamiento del andén de la Vía 2 (Dirección MADRID), la nueva vía y su empalme a la existente, los aparatos de vía necesarios para los cruzamientos, la renovación del andén de la Vía 1 (Dirección IRUN), la realización de un pequeño edificio (unos 100 m²) para taquillas, etc., un ascensor para acceso a la Estación, la cubierta y cierre del andén, papeleras, bancos y el alumbrado del conjunto.

El coste, en las condiciones indicadas, y disponiendo los paneles fotovoltaicos necesarios atender la instalación se estima en **UN MILLÓN SEISCIENTOS MIL (1.600.000 €) euros.**

3. B.- ASCENSOR en LATXARTEGI

Se supone que la altura a salvar son unos 20 metros y que se realiza un ascensor inclinado. Se incluye todos los gastos de instalación, así como unos pequeños recintos para espera y recepción y placas fotovoltaicas para generar parte de la energía necesaria

El coste, en las condiciones indicadas, se estima en **NOVECIENTOS CINCUENTA MIL (950.000 €) euros.**

3. C.- ASCENSOR INCLINADO en URTATZA

Se supone que la altura a salvar son unos 40 metros y que se realiza un ascensor inclinado. Se incluye todos los gastos de instalación, así como

unos pequeños recintos para espera y recepción, con una estación intermedia, y placas fotovoltaicas en las cubiertas de dichos vestíbulos, para generar parte de la energía necesaria

El coste, en las condiciones indicadas, se estima en **DOS MILLONES CIEN MIL (2.100.000 €) euros.**

3. D.- ASCENSOR VERTICAL en ITXAROPEN

Se supone que la altura a salvar son unos 10 metros y que se realiza un ascensor vertical. Se incluye todos los gastos de instalación, así como unos pequeños recintos para espera y recepción y placas fotovoltaicas en las cubiertas de dichos vestíbulos, para generar parte de la energía necesaria

El coste, en las condiciones indicadas, se estima en **DOSCIENTOS MIL (200.000 €) euros.**

3. E.- ESTACIONAMIENTO SUBTERRÁNEO

Se supone un estacionamiento con altura variable que permita en una zona la guarda o estacionamiento de auto – caravanas, incluyendo accesos, mecanismos de control, ventilación, servicio contra incendios, etc.; las plazas se suponen todas abiertas y se valora una urbanización de superficie de alta calidad incluyendo un skate.

Se deberá suponer un aprovechamiento óptimo de 30 m² por plaza de automóvil.

El coste, en las condiciones indicadas, se puede estimar en **MIL DOSCIENTOS (1.200 €/m²) euros por metro cuadrado**, entendiéndose que se trata de una única planta de aparcamiento. En el caso de que se considere conveniente doble planta el precio se estima en **DOS MIL (2.000 €/m²) euros por metro cuadrado.**

3. F.- PARADA BUS en INDUSTRIALDEA

Se entiende que la Glorieta de OLAONDO está construida. La parada incluye dos dársenas, la cubierta de parte de ellas, un pequeño refugio dotado de bancos, calefacción mediante placas fotovoltaicas y la urbanización de la zona. Se estima muy conveniente cometer esta obra a la vez que la construcción de la rotonda.

En estas condiciones, el precio puede suponer unos **CIENTO SESENTA Y CINCO MIL (165.000 €) euros.**

SEÑALIZACIÓN

Señales de Dirección Prohibida

Señales de Dirección Obligatoria

Paneles Informativos

Señalización horizontal (flechas)

Borrado de señalización horizontal existente

NUEVOS VIALES

Vial entre Domingo AGIRRE y JUANASTEGI

ITINERARIOS PEATONALES:

CONSTRUCCIÓN DE ACERAS:

M lineal de bordillo

M² de acera

Ud. de árbol

Ud. de papelera

Ud. de banco

BIDEGORRIS:

CONSTRUCCIÓN DE BIDEGORRI:

M² de bidegorri

M de bordillo separador

TRANSFORMACIÓN DE VIALES EN BIDEGORRIS:

Ud. de Bolardo flexible

M. de Banda o bordillo separador

ERVEN:

CONSTRUCCIÓN DE ACERAS:

M² de superficie pavimentada:

M² de zona ajardinada:

M² de renovación de infraestructuras:

Ud. de juegos

GLORIETAS:

GLORIETA OLAONDO ZEHARRA - UROLA:

GLORIETA DOMINGO AGIRRE:

GLORIETA ACCESO A BRINKOLA

MEJORA ACCESO TELLERiarTE

ACONDICIONAMIENTO DE VIALES:

M² de demolición de pavimentos existentes

M² de acondicionamiento de terreno

M² de pavimentación con aglomerado

M de bordillo calzada

M de bordillo jardín

PAVIMENTACIÓN ÁREAS PEATONALES:

M² de acondicionamiento de terreno

M² de acera:

Ud. de árbol

Ud. de papelera

Ud. de banco

Ud. de Bolardo fijo

Ud. de Bolardo escamoteable

ASCENSORES INCLINADOS:

ASCENSORES VERTICALES:

PAVIMENTACIÓN ÁREAS 30:

M² de acondicionamiento de terreno

M² de acera:

Ud. de árbol

Ud. de papelera

Ud. de banco

Ud. de Bolardo fijo

CONSTRUCCIÓN DE ESTACIONAMIENTOS:

M² de estructura

M² de urbanización

Ud. de skate

PREPARACIÓN PARADAS BUS:

M² de acondicionamiento de terreno

M² de acera:

Ud. de árbol

Ud. de papelera

Ud. de banco

Ud. de panel solar fotovoltaico

MODIFICACIÓN APEADERO:

Ud. de aparato de vía sencillo

Ud. de aparato de vía doble

M de montaje de vía todo incluido

Ud. de topera

M² de acondicionamiento de terreno

M² de andén

Ud. de edificio de estación

Ud. de ascensor

Ud. de papelera

Ud. de banco

ACONDICIONAMIENTO TELLERiarTE – BRINKOLA

M² de acondicionamiento de terreno

M² de acera:

Ud. de árbol

Ud. de papelera

Ud. de banco

Ud. de Bolardo fijo

Ud. de Bolardo escamoteable

Ud. de conexión interfónica

Ud. de panel fotovoltaico