

PROJECTE EXECUTIU DE PACIFICACIÓ DEL CARRER DE LA MANXA,

BADIA DEL VALLES

MEMÒRIA DESCRIPTIVA

BADIA DEL VALLÈS

2021



Ajuntament de

Badia
del Vallès



Codi Validació: 4TAK9NRYPWZ9KTXXXNSCCGXCS | Verificació: <https://badiaadelvalles.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 1 de 44



ÍNDIX DEL PROJECTE

MEMÒRIA DESCRIPTIVA	
---------------------	--

1. ANTECEDENTS.....	4
2. ESTAT ACTUAL.....	4
3. OBJECTIU DEL PROJECTE.....	13
4. SOLUCIÓ PROPOSADA.....	14
5. TOPOGRAFIA.....	28
6. COMPOSICIÓ I DESENVOLUPAMENT DE PROGRAMA.....	28
7. GESTIÓ DE RESIDUS.....	40
8. CODI TÈCNIC.....	40
9. RESUM DE PRESSUPOST.....	42
10. TEMPS D'EXECUCIÓ.....	42



MEMÒRIA DESCRIPTIVA

1. ANTECEDENTS

L'espai on es desenvolupa el projecte és el Carrer de la Manxa, que comunica el Carrer de la Bètica amb la Plaça Major. Aquest carrer a dia d'avui és de doble sentit per a vehicles i té zones per aparcar a les dues voreres. Aquest tipus de vial, que prioritza el trànsit rodat, és un problema pels vianants, ja que hi ha diferents barreres arquitectòniques i l'alineació del carrer amb la plaça major i el mercat municipal té diferents barranquejos que creen un accés molt poc amable, on els veïns acaben accedint pel la via asfaltada on passen els vehicles.

Hi ha un parc infantil de forma rectangular que deixa un espai segregat sense un ús concret.

Hi ha un carrer perpendicular al carrer La Manxa que es troba molt deteriorat, amb el panot aixecat i arbres en molt mal estat.

2. ESTAT ACTUAL

Descripció del pla local de mobilitat sostenible (2015):

1- Problemes de mobilitat al municipi

Informació extreta del *Pla de mobilitat urbana 2015 – 2020* (Diputació de Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona, Ajuntament de Badia del Vallès i DOYMO)

Número de turismes en proporció a la població en creixement constant des de 1998:

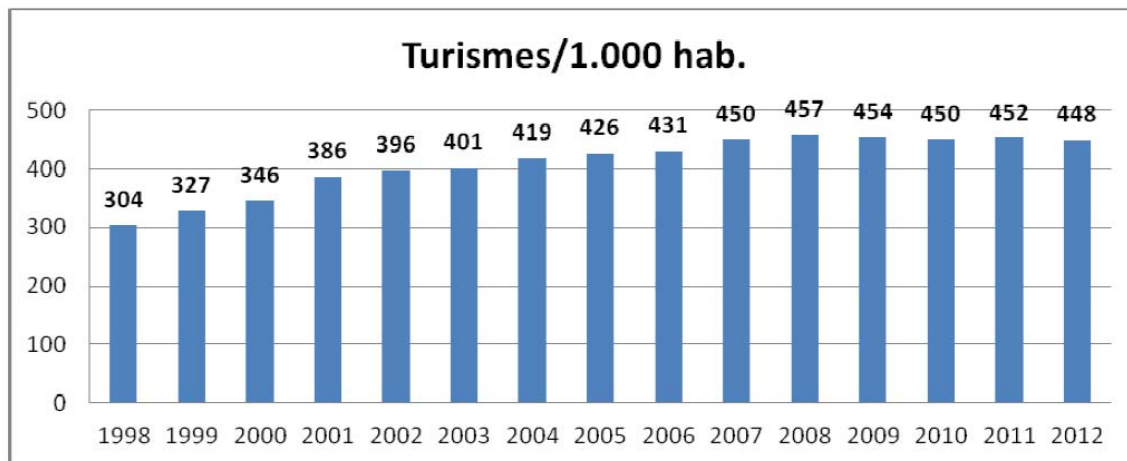


Fig. 2.5.4 Evolució de l'índex de motorització de turismes

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'Idescat (2000-2012)

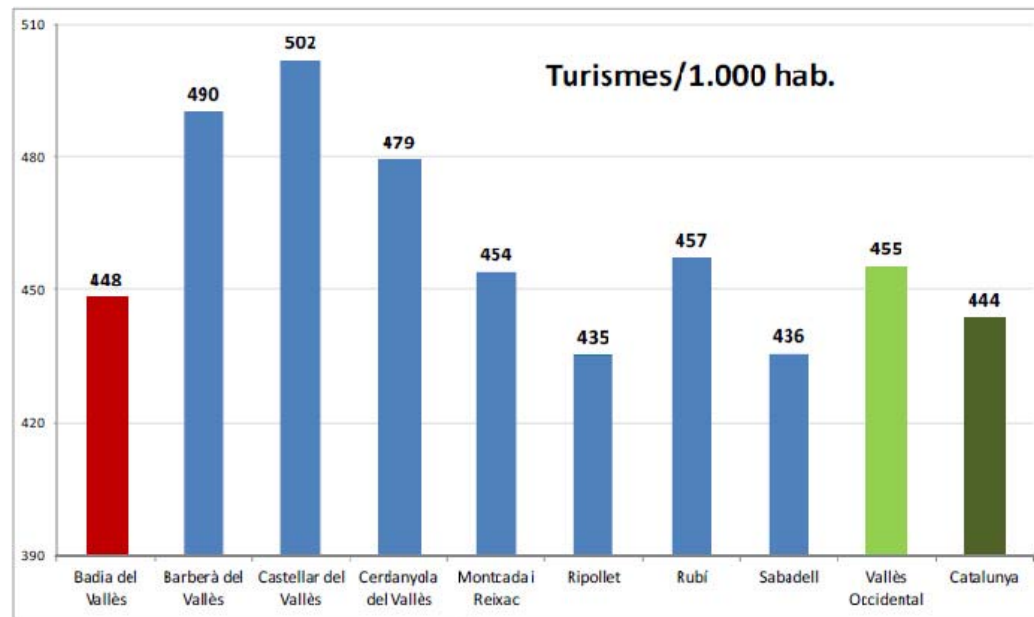


Fig. 2.5.5 Comparativa Índex de motorització turismes (2012)

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades d'Idescat

Número de turismes en proporció a la població entre la mitjana del Vallès Occidental i la de Catalunya. El problema afegit de Badia del Vallès és que tots aquests vehicles es concentra en només 1 km quadrat i que pràcticament no hi ha zones de pàrquing soterrat.

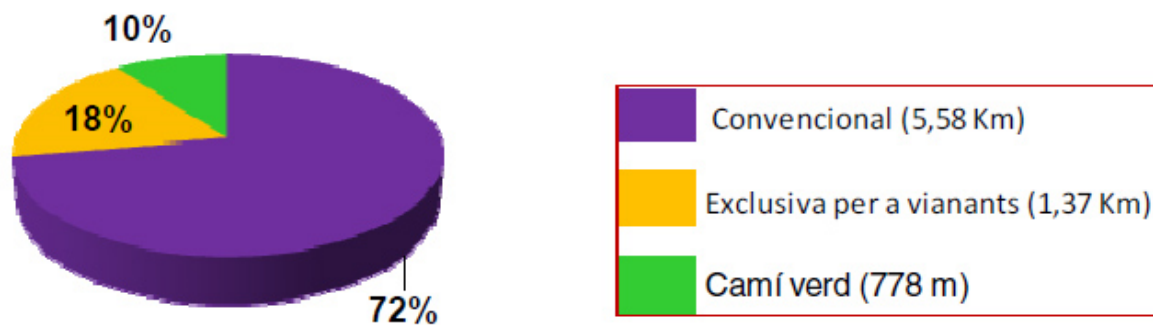


Fig. 3.2.3 Longitud i tipologia de la xarxa principal de vianants

Tal com es pot veure, només un 18% del vial és exclusiu per a vianants, tot i tenir una densitat molt alta i un nivell de desplaçaments interns a peu molt alt.

A nivell de percepció de la població, podem remarcar que l'estat de les voreres és la màxima preocupació i el motiu de desplaçament majoritari són les compres dins el mateix municipi.

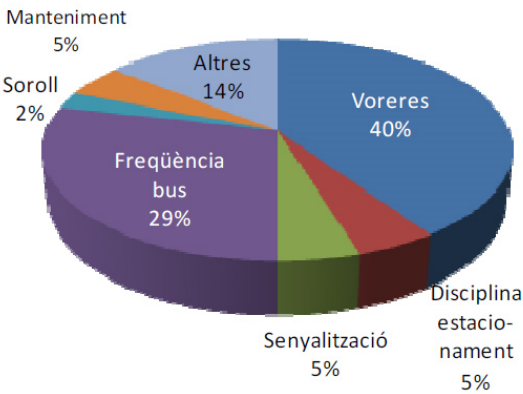


Fig. 3.2.12. Propostes de mobilitat plantejades pels vianants

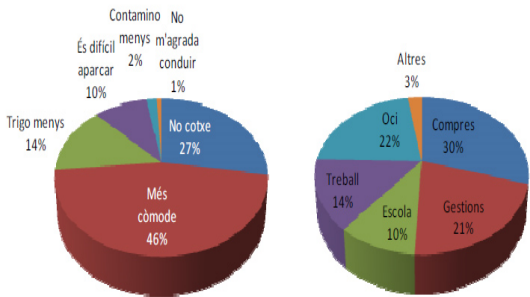


Fig. 3.2.7. Motiu de realització del viatge a peu (esquerra) i motiu de viatge dels vianants (dreta)

	Desplaçaments/dia
Peu + bici	25.874
Transport públic	3.876
Transport privat motoritzat	13.638
TOTAL	43.388

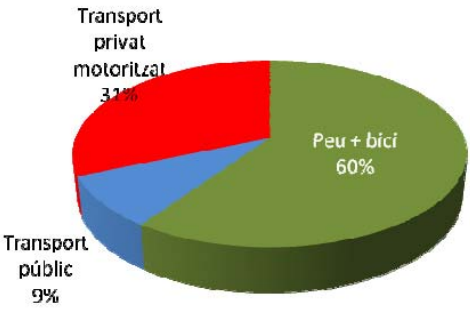


Fig. 3.1.2 Distribució modal dels residents

Tal com es pot veure, el mode de transport més usat per desplaçar-se dins el municipi és a peu i amb bicicleta, tot i que el percentatge de vies exclusives per a aquests desplaçaments és pràcticament residual.

Pel que fa a l'amplada lliure, i dins de la xarxa bàsica, no s'han detectat voreres inaccessibles (<0,9 m útils), tot i que la majoria presenten amplades lliures situades entre 0,9 i 1,8 m. Només en una part de l'Av. Burgos i de l'Av. Via de la Plata (a més d'altres petits trams de carrer) l'amplada útil és superior a 2,5 m.

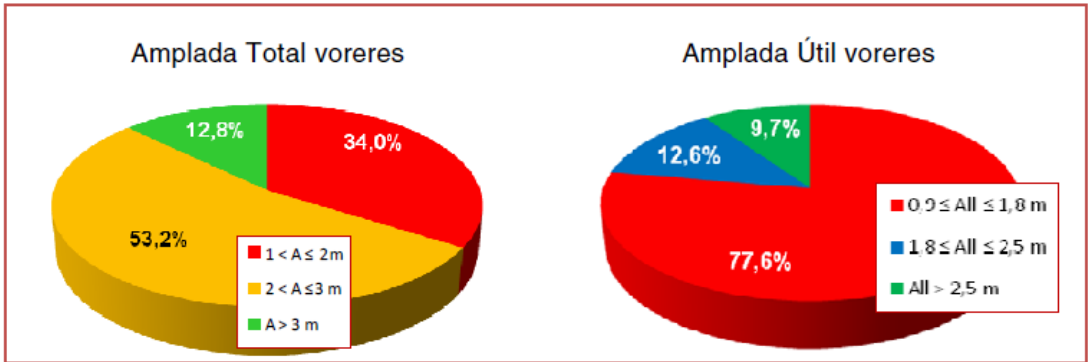
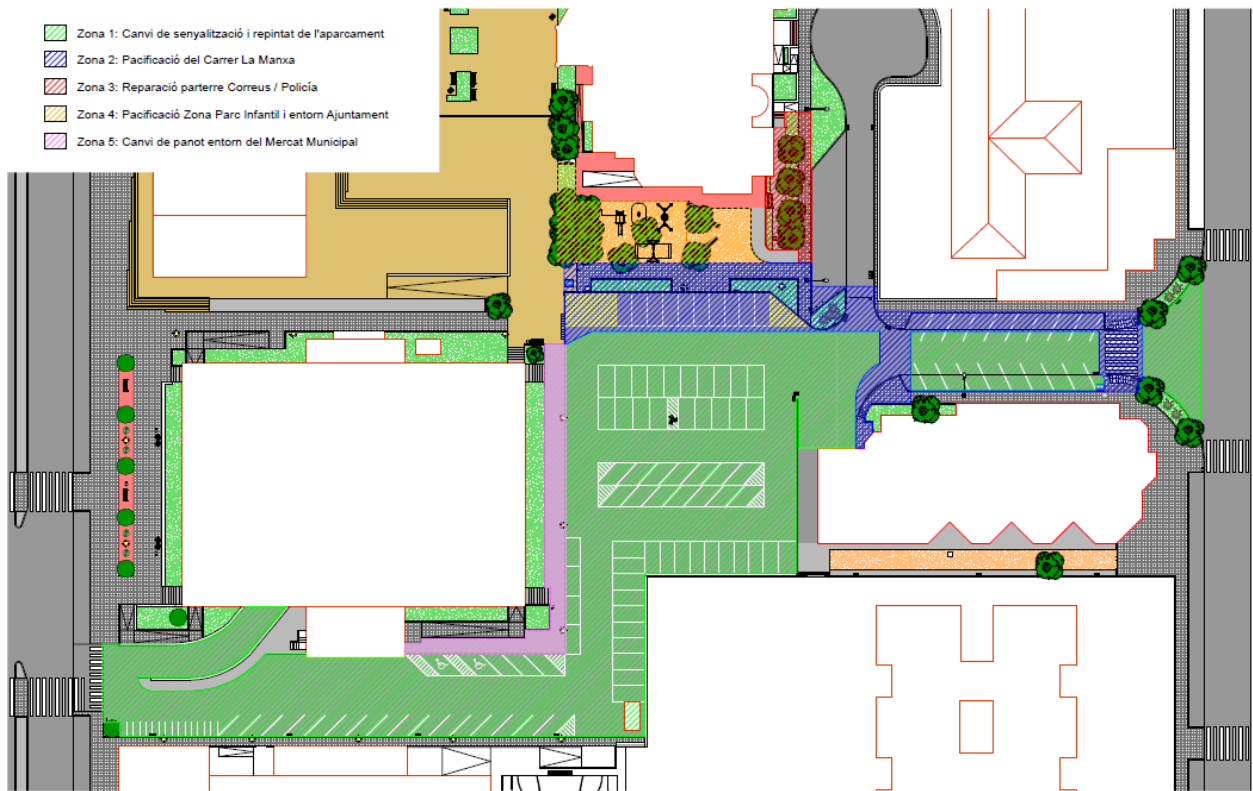


Fig. 3.2.4 Amplada voreres

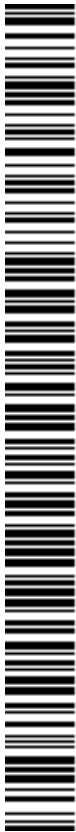
2- Àmbit d'actuació

Àmbit d'actuació del projecte: Carrer de la Manxa, en contacte amb el carrer Bètica – Zona d'accés al mercat municipal, així com el carrer d'accés a la Policia Local i l'ampliació del parc infantil. També s'asfaltarà i pintarà tot l'aparcament i es re-farà el panot del carrer contigu al mercat municipal.



3- Anàlisi de la zona a intervenir

La zona a intervenir és un centre neuràlgic de la ciutat, que comunica una via de comunicació important (carrer Bètica) amb l'accés a la Plaça major i el Mercat central. Dita zona, actualment



està formada per un vial rodat en dos sentits, zona d'aparcaments en bateria als dos cantons i una petita vorera per als vianants. Degut al transit de vianants que té i al mal estat de les voreres, molts del vianants que circulen ho fan per a la via per circulació de vehicles (generant un risc molt alt), ja que la vorera actual és insuficient. Hi ha un pas de zebra a l'accés a la zona des del carrer Bètica però no n'hi ha cap pels cotxes que venen de la via de la Plata o del pàrquing.

Antecedents: Pla de mobilitat urbana 2015 – 2020 (Diputació de Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona, Ajuntament de Badia del Vallès i DOYMO)

L'accés al mercat pateix les mateixes mancances que de forma generalitzada afecten a tots els viaris per a vianants del municipi.

A la xarxa urbana, s'analitza:

- Continuitat dels itineraris. Els passos de vianants s'haurien de localitzar de manera que garanteixin els itineraris naturals dels vianants.
- Inexistència o mal estat de les voreres que dificulten la mobilitat dels vianants
- Existència o no de passos de vianants per a garantir la continuïtat de la xarxa
- Indisciplina i accessibilitat

En quan a zones conflictives detectades a l'àmbit d'actuació de la proposta d'aquest informe es centra en:

- Itinerari no natural a la zona d'aparcament situada entre el Mercat Municipal i l'Ajuntament (continuació del c. de la Manxa). La vorera finalitza a l'espai d'aparcament, sense disposar de qual ni pas de vianants o zebra que indiqui l'itinerari.

Es tracta d'una zona amb una elevada demanda d'aparcament on cal garantir la seguretat dels desplaçaments a peu.

- Manca de passos de vianants: s'han detectat alguns punts concrets, al c. de la Manxa, Av. Mediterrani i a la Ctra. de Cerdanyola, com a punts més conflictius.

- Com s'ha mencionat a la diagnosi, Badia disposa d'una reduïda oferta fora de calçada, per la qual cosa el resident ha de conviure amb el forà a la calçada. Aquest fet provoca, entre d'altres, una elevada indisciplina als eixos terciaris per la manca de capacitat. D'altra banda, l'elevat nombre de places d'estacionament existents a la calçada no permet donar una qualitat de vida adequada al resident.

Descripció del Pla a la zona d'intervenció del projecte:

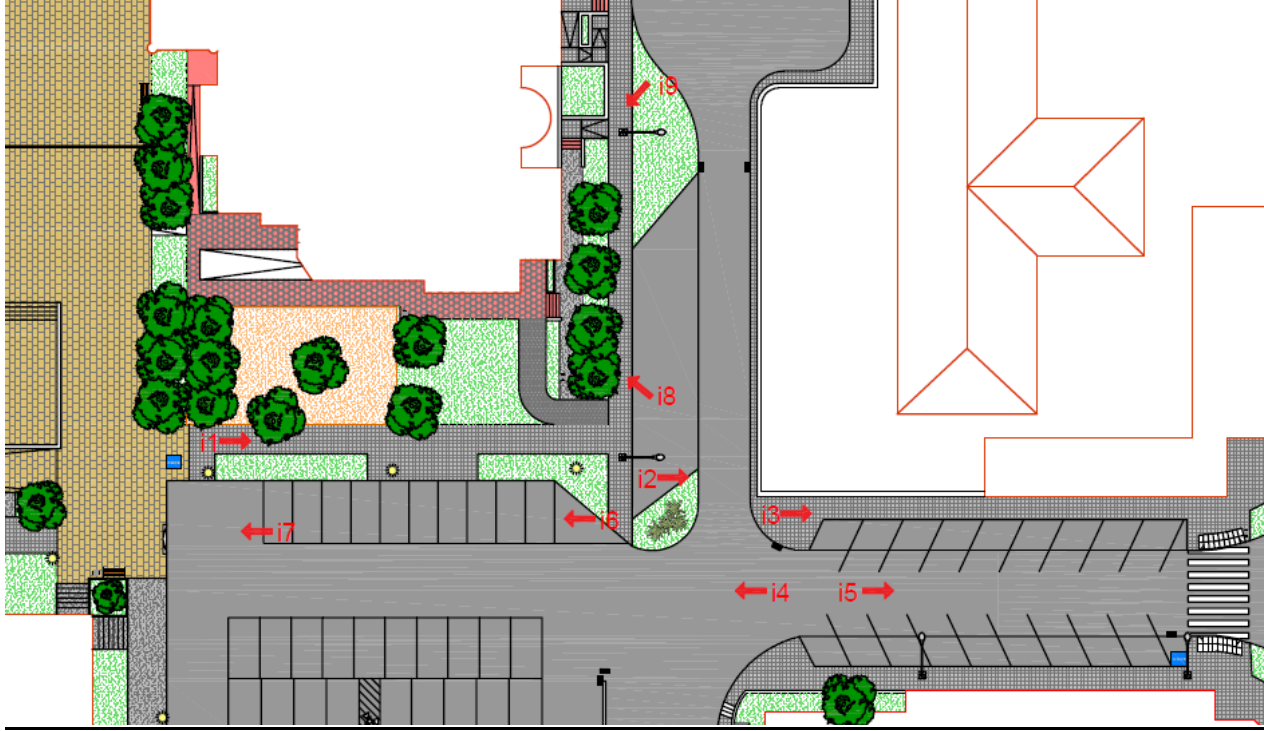
"Itinerari no natural a la zona d'aparcament situada entre el Mercat Municipal i l'Ajuntament (continuació del c. de la Manxa). La vorera finalitza a l'espai d'aparcament, sense disposar de qual ni pas de vianants o zebra que indiqui l'itinerari.



Es tracta d'una zona amb una elevada demanda d'aparcament on cal garantir la seguretat dels desplaçaments a peu.

4- Imatges de l'estat actual amb explicació de intervenció

Ubicació de les imatges:



Imatge 1. Zona de panot entre el parc infantil i el parterre que separa la zona de vianants de la de vehicles.

En aquest espai s'elimina la zona de panot, que ja es troba en molt mal estat, i s'amplia el parc infantil fins al parterre, que es tornarà a hidrosembra per millorar la seva qualitat. La zona on es veuen vehicles aparcats passa a ser una zona de trànsit de vianants, pavimentada amb panot i de 3,8 metres d'amplada.



Imatge 2. A l'espai que es veu a la imatge es pot comprovar que el vianant que accedeix a la zona del mercat municipal a través del carrer la Manxa ha de baixar a la zona asfaltada per on passen els vehicles a la meitat del trajecte i caminar uns 10 metres vins que pot tornar a caminar per la vorera. En aquesta imatge també es pot veure com a aquesta alçada del carrer hi ha vehicles aparcats en semi bateria als dos cantons del vial.

En el projecte, el carrer de vianants que es veu a la imatge continua recta fins arribar a l'espai que comunica el mercat municipal i la Plaça major. Així doncs, l'accés per tot el Carrer de la Manxa es realitza sense cap desnivell, sent completament accessible per a vianants. El punt concret que es veu a la imatge es resol amb un pas a nivell, pel que han de passar els vehicles que entren a l'aparcament de la Policia Local.

La corba d'entrada a la Policia Local es redefineix fent-la més estreta per accedir al pas a nivell. Aquest canvi fa que la reixa de clavegueram que es veu a la imatge s'hagi de desplaçar un metre.



Imatge 3. Continuació de la Imatge 2. Tal com es pot veure, hi ha vehicles aparcats en semi bateria als dos cantons del carrer i el pas de a vianants es fa més estret a la zona que coincideix amb els aparcaments.

En el projecte, tot l'espai del carrer de la imatge passa a ser per a vianants, tenint una amplada de 2,5 metres de panot més dos metres de llamborda vermella que serveix d'espai d'esponjament i on s'hi ubica el mobiliari públic (bancs, papereres, jardineres i fanals).



Imatge 4. Aquesta és la zona on es talla l'accés de vianants que van pel Carrer de la Manxa des del Carrer de la Bètica fins a la Plaça Major. Tal com es pot veure, no hi ha pas de vianants, de manera que cal baixar a la zona de trànsit de vehicles i caminar per l'aparcament fins tornar ha arribar a una zona de vianants.

En el projecte el pas de vianants s'allarga de manera que passa pel mig (per la zona on ara hi ha un parterre amb arbustives que es veu a la imatge).



Imatge 5. Zona descrita a les imatges 1 i 2. La franja d'aparcament de la dreta de la imatge passa a ser d'aparcament en bateria, augmentant el número de places. A la zona de l'esquerra de la imatge s'eliminen tots els llocs d'aparcament.



Imatge 6. Zona del Carrer de la Manxa, després del pas d'entrada a la Policia Local. Tal com es pot veure, hi ha una franja de llocs d'aparcament que impedeix la alineació del carrer i cal accedir a una vorera de panot de menys de 2 metres d'ample i en mal estat per poder accedir a la Plaça Major, (després d'haver hagut de caminar per la zona asfaltada amb pas de vehicles). La zona que es veu de panot passa a ser del parc infantil i de l'espai del costat. La zona de parterre es manté i el millora el seu estat. La zona d'aparcament passa a ser l'accés principal de vianants, amb una amplada de 3,8 metres de panot i un espai de dos metres de llamborda vermella que serveix d'espai d'esponjament i on s'hi ubica el mobiliari públic (bancs, papereres, jardineres i fanals).



Imatge 7.

Zona d'accés a la Plaça Major. Es pot veure el gual que caldrà conservar en el projecte.



Imatge 8.

Zona d'accés a Correos, en molt mal estat de conservació i desnivell d'aproximadament un metre entre espais.



Imatge 9.

Zona de Correos al vial que dona accés a la policia local. Panot en mal estat i parterre deteriorat. Dos accessos al mateix lloc en dos nivells diferents que segreguen l'espai.

3. OBJECTIU DEL PROJECTE

L'objectiu del projecte ve definit per l'estratègia del "Pla de mobilitat urbana sostenible. 2016-2021" i s'emmarca dins l'"Objectiu 1 – Incrementar la mobilitat a peu", en la línia estratègica "1.2. Millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu a la xarxa bàsica".

OBJECTIUS		LÍNIES ESTRATÈGIQUES		Codi Fibra	Propostes directament vinculades
Objectiu 1	Incrementar la mobilitat a peu	1.1	Potenciar les connexions externes al nucli de Badia a peu	P 1	Millorar l'accessibilitat amb Cerdanyola i construcció pasarela
		1.2	Millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu a la xarxa bàsica	P 2	Augment de l'amplitud de les voreres amb deficiències (xarxa bàsica)
				P 3	Estudi de Camí Escolar als CEIP's la Jota i la Sardana
				P 4	Resolució punts conflictius per a la mobilitat dels vianants
				P 5	Millora entorn c. de la Manxa/Av. Burgos i entorn mercat



La principal funció del projecte és pacificar el Carrer de la Manxa per fer-lo més accessible per vianants, millorant la connexió entre el Carrer de la Bètica amb la zona del Mercat municipal i la Plaça Major.

Així doncs, l'objectiu és millorar l'accés pels vianants, generant un carrer recte i sense desnivells, amb bona il·luminació i que quedi ben separat de la via de trànsit rodat, gràcies al desnivell del voral, les pilones, els arbres i el mobiliari públic.

Gràcies als bancs, arbres i papereres, també passarà a ser un espai de estada, aprofitant el parc infantil que queda just al costat del carrer on es fa la proposta.

Per millorar l'accés de vianants també es realitza un canvi important en el trànsit rodat, que passa de ser de dues a una sola direcció, sent l'entrada a l'aparcament per l'Avinguda de la Plata i la sortida per Carrer de la Bètica.

A més gran escala, en genera un nou eix que comunica el Carrer de la Bètica amb l'Avinguda Via de la Plata, potenciant la centralitat del Mercat municipal, la Plaça Major i l'Ajuntament.

El projecte també té com a objectiu ampliar i re-fer el parc infantil així com la zona d'accés a la policia local. El vial de davant del dipòsit de cotxes.

4. **SOLUCIÓ PROPOSADA**

La solució proposada es basa en el criteris definits al "Pla de mobilitat urbana sostenible. 2016-2021. Document 2. Programa d'Actuacions (Abril 2016)", de seguretat a la via pública i de connectivitat entre espais estratègics del municipi.

La solució es basa en alinear al Carrer de la Manxa de manera que es pugui accedir caminant fins a la plaça major sense haver de caminar per la zona de trànsit rodat. Així doncs, es proposa un pas de vianants pavimentat amb panot i una zona de separació entre la vorera i la zona dels cotxes. Aquesta zona de separació està pavimentada amb llamborda vermella i es on s'ubica tant el mobiliari urbà com l'arbrat del carrer, elements que fan de separació entre la zona de trànsit rodat i la zona de vianants.

Tal com defineix el Pla, la millora de les condicions de la mobilitat a peu és una de les estratègies bàsiques per aconseguir un sistema de mobilitat sostenible.

Per tant, el primer que cal fer, és assegurar una vorera que garanteixi uns nivells de seguretat i comoditat acceptables. Així, una persona caminant necessita un mínim de 65 cm. Tot i això, a les voreres s'han de contemplar dos sentits de circulació, per tal de facilitar l'encreuament de dues persones caminant. A més, aquestes persones sovint van acompanyades amb carros d'anar a comprar, cotxes de nens, paraigües, etc., elements que fan necessari l'augment d'espai per a circular.

Per això, "el mínim òptim de vorera útil hauria de situar-se en 2 metres, amplitud que en vies amb poca intensitat de vianants permet la circulació amb certa comoditat. Per tant, es proposen les següents amplades útils:

- Vies de la xarxa bàsica de segon nivell o locals: 2,5 metres (2 m útils)
- Vies de la xarxa bàsica de primer nivell, amb circulació de transport públic, de dos sentits o en zona industrial: 3 metres (2,5 m útils).
- En ambdós casos s'afegeixen 0,5 m de banda de protecció."

És per això que en el projecte, el pas mínim per a vianants és de 2,5 metres útils a la zona més estreta i de 3,8 metres útils a la zona més ampla.

El projecte compleix amb els requisits definits al Pla pels Passos de vianants:

- Totes les cruïlles han de disposar de passos de vianants amb qual a totes les vies que hi accedeixen, excepte les cruïlles en "T" que s'analitzaran de forma individual.
- Tots els passos de vianants han d'acomplir les normes d'accessibilitat.
- Millorar la visibilitat dels passos de vianants construint orelleres quan hi hagi aparcament o substituint les places d'aparcament més properes al pas per motos i reubicant els contenidors."

Els passos de vianants coincideixen amb els itineraris naturals dels vianants.

A part, el projecte també compleix amb altres recomanacions del Pla:

- Cobrir els escocells i alinear els elements de la vorera
- Itineraris de vianants agradables: incorporar mobiliari urbà i arbres.

El projecte també actua sobre l'aparcament i el seu accés, re-asfaltant-lo per complert i pintant de nou les places d'aparcament, re-ordenant tot l'espai.

El carrer d'accés a la Policia Local es re-fa tot, canviant el panot, que actualment està en mal estat, talant els arbres, que es troben en males condicions. També es col·loca una nova jardinera amb perfils d'acer corten que salva el desnivell entre la cota del parc infantil i el carrer d'accés a la Policia Local. A la jardinera s'hi plantaran diferents arbustives i tindrà un sistema de reg propi.

SENTIT DE CIRCULACIÓ (DOBLE SENTIT CÀRREGA I DESCÀRREGA MERCAT)

El sentit de circulació de trànsit rodat passa de ser de dues direccions a una sola direcció. L'entrada de vehicles es fa per Via de la Plata i es surt per Carrer Bètica.

Els únics espais on es permet trànsit en dos sentits de circulació és a l'entrada de zona de càrrega i descàrrega del mercat municipal i del supermercat DIA.

FANALS

Tota la il·luminació es a partir del mateix model de columnes baixes (les de 4-5 metres), el model és tipus NIKOLSON amb proteccions contra les pixades dels gossos patentades amb el nom de BADIA MAXIPOLE L5.

Per les lluminàries LED s'utilitza el model marca AIRIS URBAN 2 de 53 W (potència lluminària 60 W), amb un flux lumínic de 8.764 lúmens, i una Temperatura de 3.000 K; es recomana col·locar aquesta temperatura com a màxima a les zones de vianants, ja que la de 4.000 K és massa enlluernadora.

Canvi de lluminàries a fanals existents

Zona d'aparcament paral·lela al mercat: 3 fanals
Zona del parc infantil: 3 fanals

Canvi de fanals de més alçada per columna baixa

Zona davant del Bar: 2
Zona de Policia Local: 3



Nous fanals

Primer tram Carrer La Manxa: 2 fanals

ELECTROLINERA

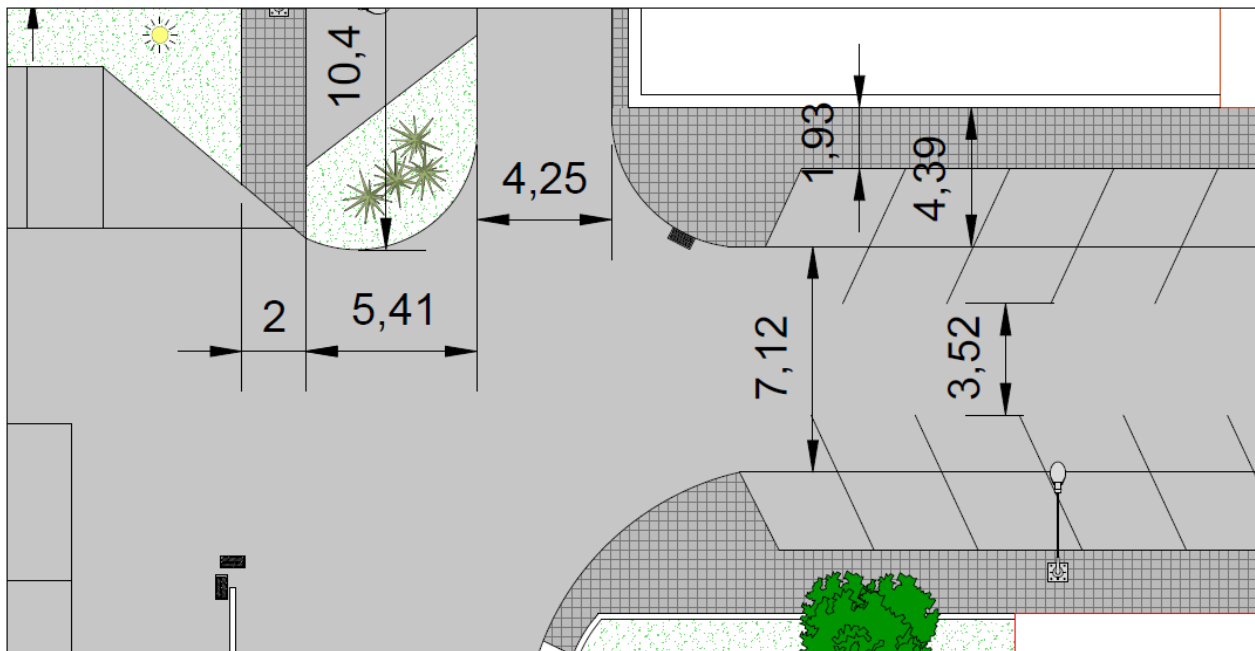
Degut a la previsió d'instal·lar una electrolinera davant de la zona del mercat es deixarà prevista la connexió a la xarxa aprofitant la existència de un fanal al que arriba el subministrament. De manera que la rasa necessària serà de ments de un metre.

ZONA DEL GUAL ACCÉS A PLAÇA MAJOR

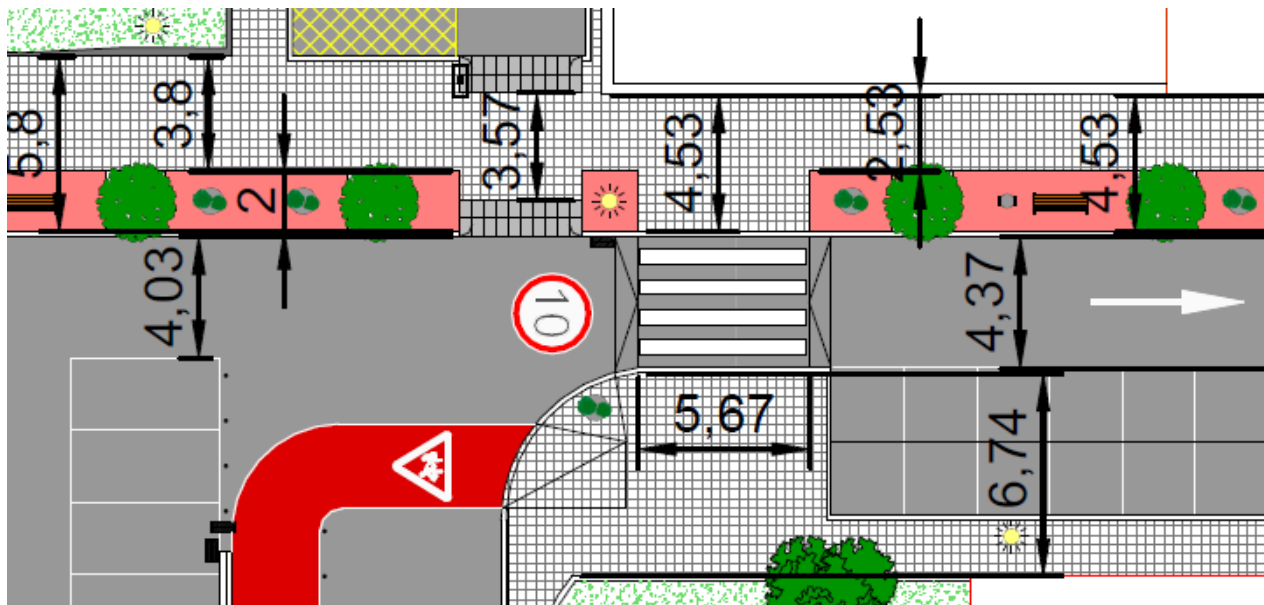
S'elimina la zona de gual que comunica l'aparcament amb la plaça major.

Resum de canvis a la secció del carrer:

Carrer actual:



Carrer en el projecte:



Característiques del nou vial

VIES PER PASSAR (XARXA BÀSICA DE VEHICLES)						
		Zona Urbana				
		CRITERIS PLA DE MOBILITAT	ESTAT ACTUAL		PROJECTE	
			Z1	Z2	Z1	Z2
			1 carril de circulació			
Amplada carril circulació		3,5m	3m *	1,75m*	4,0m	4,5m
Amplada vorera (mínim útil)		2,5m	2,4m	1,90m	3,8m	2,5m
Dimensions màximes	Cordó (amplada)	2m	-	-	-	-
	Bateria (longitud)	5m	5,1m	4,3m	-	5,0m
Limitadors de velocitat i control		Passos de vianants elevats	NO	NO	SÍ	SÍ
Senyalització		30km/h	NO	NO	SÍ	SÍ
Bicicleta		Coexistència amb el vehicle	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
* vial de doble sentit						
Compleix						
No Compleix						

Tal com es pot veure, el replanteig de les zones d'aparcament i el fet de que el vial de trànsit rodat passi a ser d'un sol sentit, juntament amb l'ampliació de la vorera fa que es compleixin tots els requisits del Pla de mobilitat sostenible del municipi.

Fitxes del Pla de Mobilitat

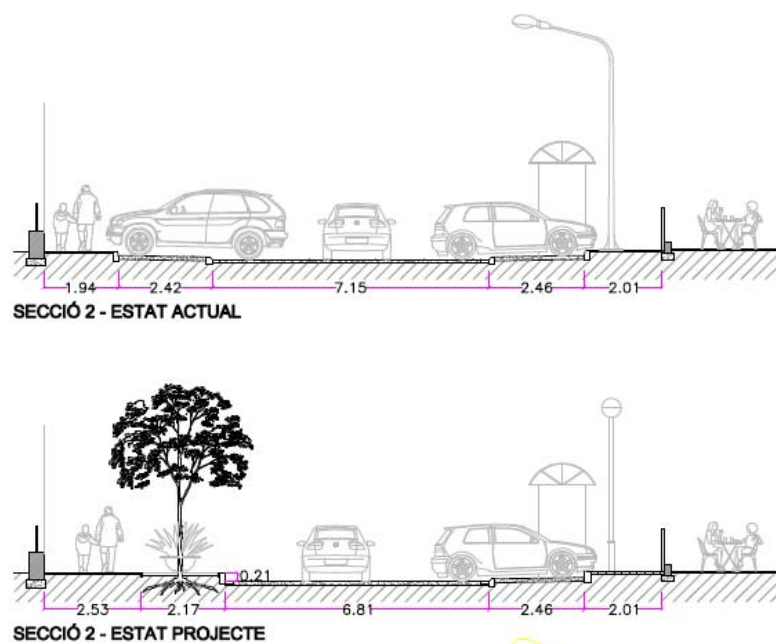
VIES DE PASSAR (XARXA BÀSICA DE VEHICLES)					
		Zona Urbana		Zona Industrial	
		1 carril de circulació	2 carrils o més	Bus (*)	1 carril/sentit 2 carrils/sentit o
Amplada carril circulació		3,5 m	2,50 m - 3 m	3,5 m	3,5 m / 3 m
Amplada vorera (mínim útil)		2,5 m	3 m	3 m	
Dimensions màximes	Cordó (amplada)	2 m			2,5 m
aparcament a la via pública	Bateria (longitud)	5 m			A determinar
Limitadors de velocitat i control d'accés	Passos de vianants elevats (&)			Rotondes	
	Semàfors			Elements reductors de velocitat	
	Rotondes				
Senyalització		30 Km/h	30 Km/h - 50 Km/h	Segons nº de carrils	30 Km/h - 50 Km/h
Bicicleta		coexistència amb el vehicle	Espai específic		Espai específic

(*) Quan pel carrer circula l'autobus

(&) Només si no circula ni es preveu la circulació d'autobusos

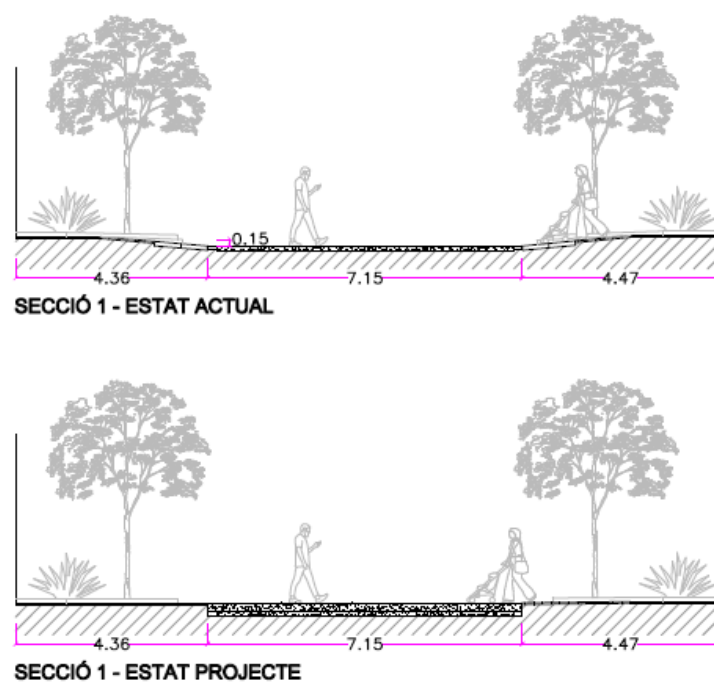
VIES D'ESTAR (XARXA LOCAL)				
	De vianants	Amb prioritat per a vianants	Zona 30	Zona màxim 30 Km/h
Amplada entre façanes	-	< 8,5 m	> 8,5 m	> 8,5 m
Amplada mínima vorera	No es distingeix la vorera de la calçada			2,5 m
Senyalització vertical vigent (inici/fin)		S-28 / S-29	S-30 / S-31	R-301 (màxim 30 Km/h)
Limitadors de velocitat i control d'accés	Pilons d'entrada		Rotondes	
	Mobiliari urbà		Desviament de l'eix de la trajectòria	
	Sentits concurrents de circulació		Elevacions a la calçada	
Aparcament	Excepcional (senyalització específica)		Sí, si l'amplada entre façanes és > 11 m	
Plataforma	Única (no hi ha segregació entre vorera i calçada)		Segregació entre vorera i calçada	
Bicicleta	Velocitat limitada en funció del volum de vianants	Prioritat sobre el vehicle	Prioritat sobre el vehicle	coexistència amb el vehicle

Comparació de la Secció del carrer La Manxa a zona de cantonada amb Carrer Bètica



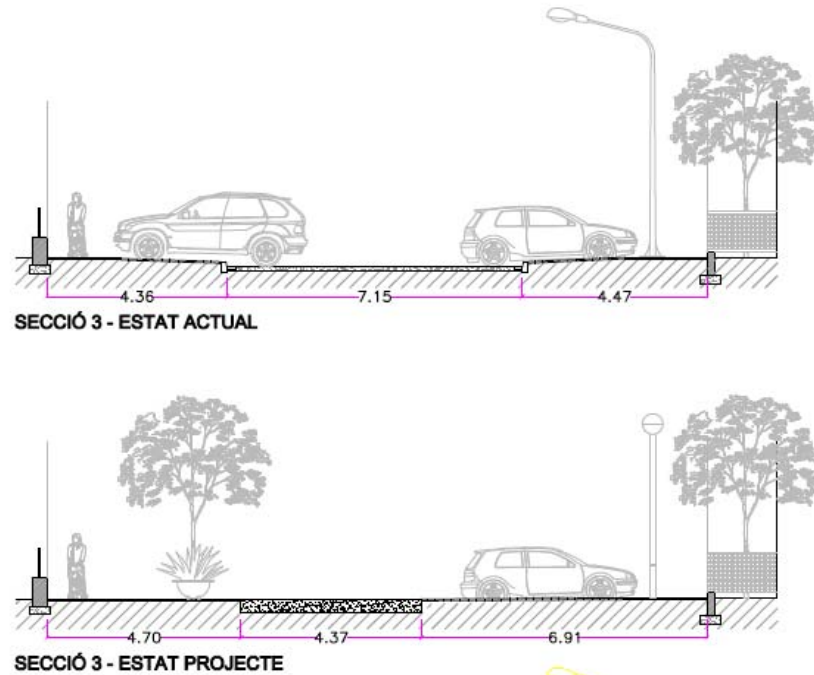
Es pacifica el carrer eliminant l'aparcament a la via pública del carrer de més trànsit de vianants, que queda 20 centímetres per sobra del de trànsit rodat i separat per mobiliari públic i arbres.

Comparació de la Secció del pas a nivell del carrer La Manxa a zona de cantonada amb Carrer Bètica

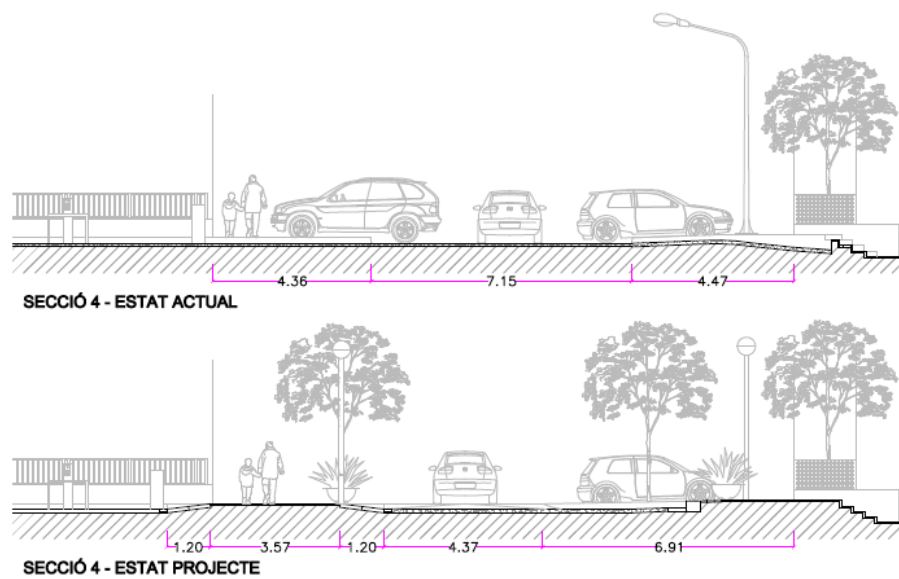


Qui ha de canviar de nivell són els vehicles i no els vianants gràcies a la incorporació d'un pas elevat.

Comparació de la Secció del pas a nivell del carrer La Manxa a zona d'accés a la Policia Local

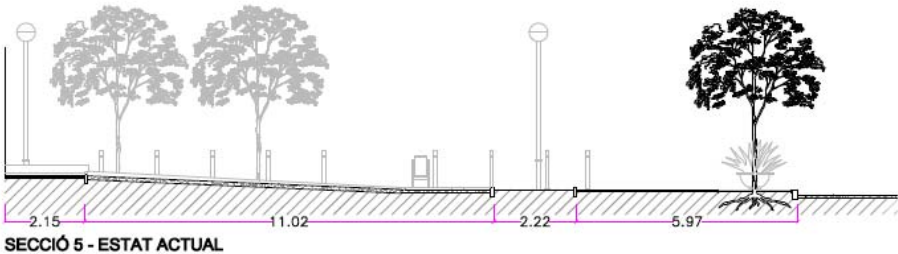
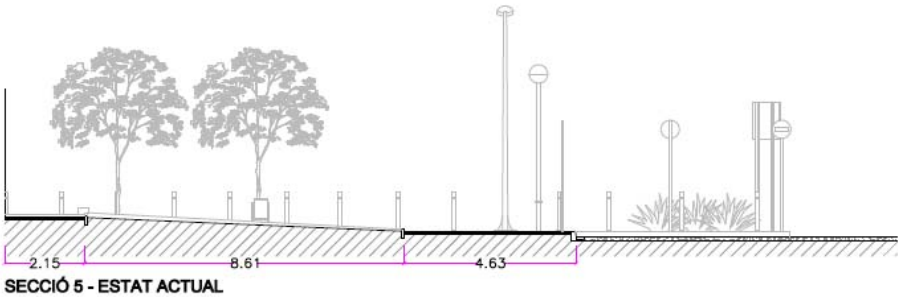


Comparació de la Secció del carrer La Manxa a zona d'accés a la Policia Local

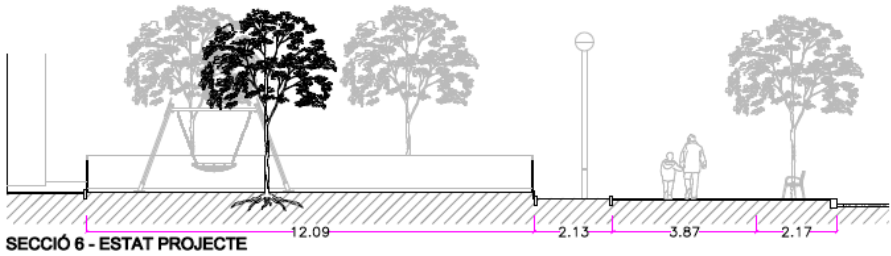
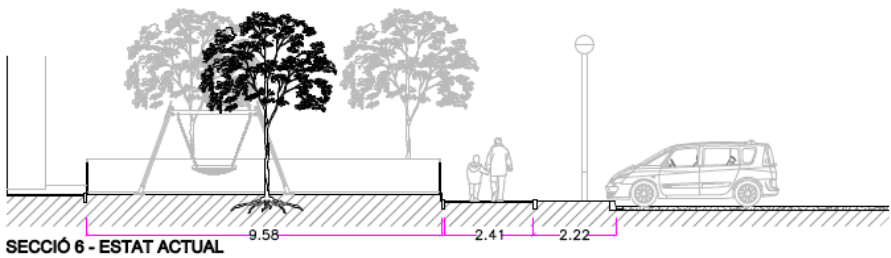


La zona per on abans s'havia de passar caminant per la part asfaltada on passaven vehicles, passa a ser una zona de trànsit de vianants in-interrumpuda i sense canvis de nivell.

Comparació de la Secció del carrer La Manxa a zona del plaça davant de l'aparcament



Comparació de la Secció del carrer La Manxa a zona del parc infantil



Per tal de millorar la seguretat a l'entorn del centres escolars de Badia, es compleixen també amb els criteris que el Pla de Mobilitat proposa modificar l'accés dels camins escolars als centres escolars de la Jota i La Sardana a la zona de l'accés al carrer de la Bètica des del Carrer de la Manxa (venint des de l'Av. Via de la Plata).

L'objectiu és promoure i facilitar que els nens i nenes vagin a l'escola a peu i de manera autònoma, és a dir, sense anar acompanyats per adults, per una ruta segura.

L'actuació es completa amb la implantació d'una cruïlla elevada a la confluència entre el Carrer de la Manxa i el Carrer Bètica, per tal de donar continuïtat a l'itinerari d'accés a la zona.

També es tenen en compte els dissenys que garanteixen la millora de la seguretat viària:

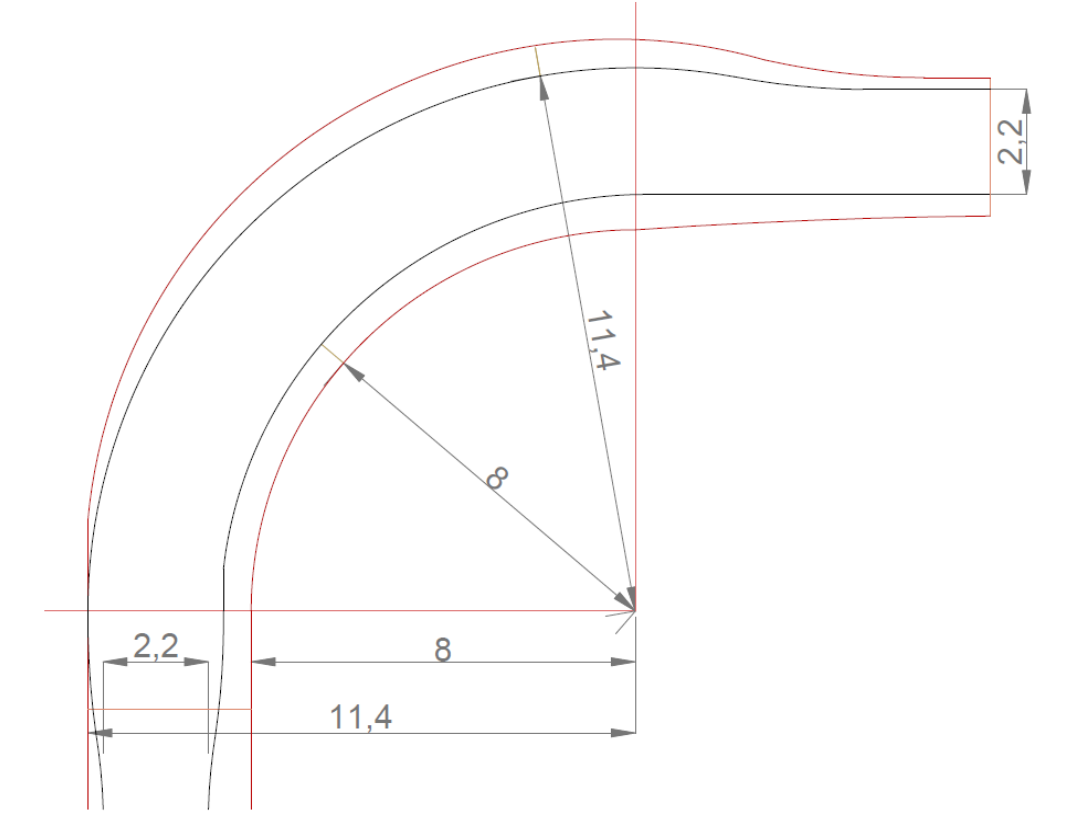
Aparcament en bateria en sentit contrari al de la marxa dels vehicles

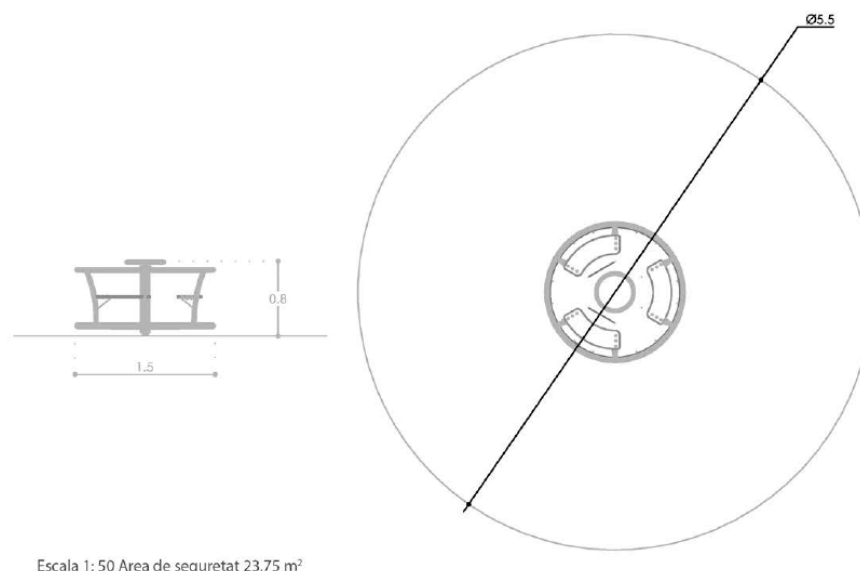
Orelleres a totes les cruïlles on es prevegi aparcament

Mobiliari urbà a les cantonades i voreres per limitar les possibilitats d'estacionar il·legalment

Degut al nou accés de l'escola de La Sardana, darrera de l'edifici del supermercat DIA, el projecte proposa habilitar l'espai entre el mercat i el pati de l'escola com a espai d'espera per així evitar que els pares dels alumnes de l'escola facin cua a la zona que acaba a l'aparcament.

ANGLE DE GIR DEL CÀRREGA I DESCÀRREGA

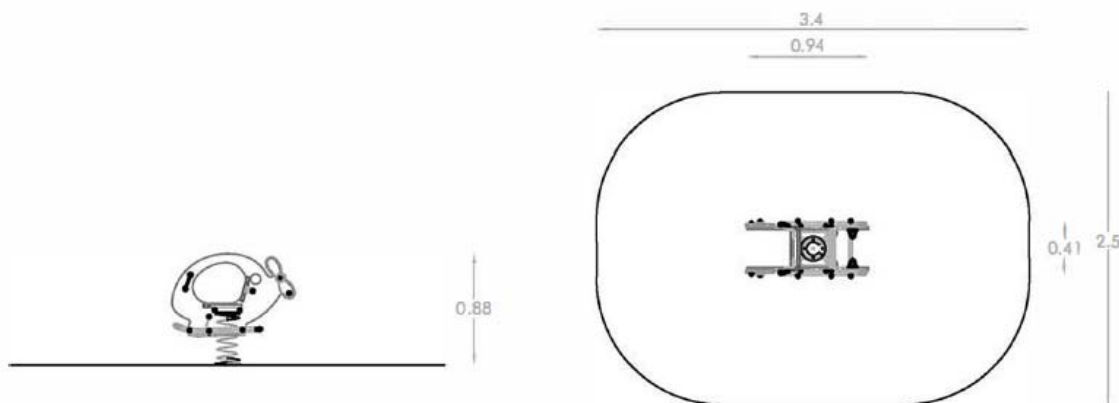


NOUS ELEMENTS DEL PARC INFANTIL:**1- Carrusell**

Escala 1: 50 Àrea de seguretat 23,75 m²

Joc giratori amb banquets i volant model 420CARS01" de HPC Ibèrica o equivalent. Els cavallets té tres bancs i tres entrades, així com un volant central per a accionar els cavallets des de l'interior. Baranes i cercle de plataforma d'acer inoxidable, sòl antilliscant de HPL i seients de HDPE. Altura de caiguda lliure: 1m. Superfície de seguretat: cercle de 5,5m de diàmetre. Certificat GS-*TÜV conforme Norma EN1176:2008.

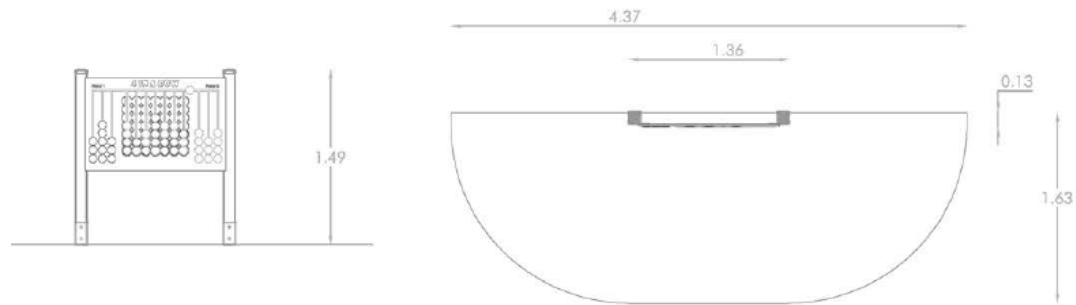
Per a nens de més de dos anys. Alçada de 1 metre. Un màxim de 9 nens.

2- Molla tipus helicòpter

Joc de moll d'una plaça model J836A "Helicòpter" de Proludic, o equivalent, per a nens de 2 a 8 anys. Altura de caiguda lliure: 0,47m. Superfície de seguretat requerida: 3,4m x 2,5m. Fabricat amb base d'acer galvanitzat, moll d'acer galvanitzat lacat amb pols de polièster, panells de tauler contraxapat lacat, seients de tauler de HPL amb gravat antilliscant, peces metàl·liques d'acer inoxidable i resta de peces de poliamida reforçada. Certificat SGS-T conforme Norma EN1176.

Per a nens de 2 a 8 anys. Alçada de 0,46 metres. Màxim d'1 nen.

3- Panell lúdic



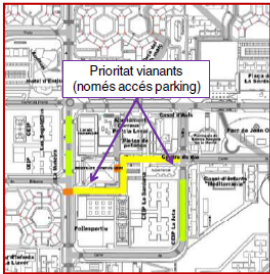
Escala 1: 50 Àrea de seguretat 10,5 m²

Joc didàctic de panell lúdic r34-FIROW3 "4 en línia" de Proludic, o equivalent, per a nens a partir de 2 any d'edat. Format per un panell construït en polietileno d'alta densitat (HDPE) amb, instal·lable sobre pals tubulars d'acer inoxidable. Dimensions del panell: 1.2 x 0.03 x 0.8 m . Certificat GS-*TÜV conformi Norma EN1176.

Per a nens de més de 2 anys. Alçada de 0 metres. Màxim de 2 nens.

FITXES DEL PLA DE MOBILITAT:

P 3		Estudi de Camí Escolar als CEIP's La Jota i La Sardana					
Àmbit	Mobilitat a peu	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta	Mitja	Baixa
Objectiu primari	Incrementar la mobilitat a peu	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	7.200 €		
Linia estratègica	Millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu a la xarxa bàsica	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Badia del Vallès	Fase	2016 2018	2019 2021	> 2021
				Plànol	6.2.1.		
Descripció							
Per tal de millorar la seguretat a l'entorn dels centres escolars de Badia, es proposa realitzar un estudi dels camins escolars als centres escolars de la Jota i La Sardana. L'objectiu d'aquest tipus d'estudi és promoure i facilitar que els nens i nenes vagin a l'escola a peu i de manera autònoma, és a dir, sense anar acompanyats per adults, per una ruta segura. S'inicia el procés amb una reunió de presentació del projecte a l'AMPA i a la Direcció del centre/s escolar/s seleccionat/s. Els alumnes implicats en el projecte (destinatari de l'enquesta), seran els de 5è i 6è de primària. Tanmateix hauran de participar les famílies i professors dels centres (se'ls lliurarà també una enquesta). A partir de l'aranya de vianants (camins més utilitzats) es seleccionen els trams que utilitzi com a mínim el 10% dels alumnes, per tal d'analitzar-los en profunditat (equip tècnic). En paral·lel es realitza un model d'observació amb els alumnes. L'anàlisi de tota la informació permet realitzar 3 tipus de propostes: Educatives, tècniques i divulgatives. Entre les propostes tècniques caldrà analitzar, específicament, la possible implantació de plataforma única a l'accés al CEIP La Jota, restringint el trànsit el màxim possible.							
Metodologia de l'estudi de camí Escolar Recollida d'informació Enquestes alumnes Enquestes famílies Enquestes professors Inspecció entorn Diagnosi Propostes Actuació Prioritat vianants (només accés parking) Millora Camí Escolar							
Indicadors d'avaluació							
1.2.Repartiment modal intern-extern		2.2. Dèficit per a vianants					

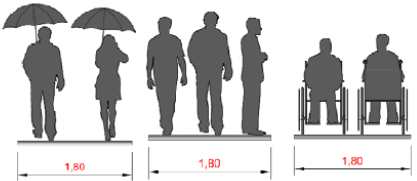
P 5	Millora entorn c. de la Manxa/Av. Burgos i entorn mercat						
Àmbit	Mobilitat a peu	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta	Mitja	Baixa
Objectiu primari	Incrementar la mobilitat a peu	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	781.196 €		
Linia estratègica	Millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu a la xarxa bàsica	Possibles fonts finançament	Ajuntament de Badia del Vallès	Fase	2016 2018	2019 2021	> 2021
				Plànol	6.2.1. - 6.6.1.		
Descripció							
Amb l'objectiu de millorar l'entorn del c. de la Manxa amb l'Av. Burgos, on es localitza una illa d'infants, es proposa implantar regulació horària durant l'horari d'entrada i sortida escolar. Es tracta de dotar d'espai suficient i ordenat a la mobilitat a l'entorn d'aquesta illa d'infants, reduint la presència d'altres tipus de vehicles estacionats a aquest tram viari. La regulació es proposa realitzar-la mitjançant la col·locació de targetes on l'usuari ha d'indicar l'hora d'inici de l'estacionament i la limitació serà per 30 minuts. Per últim, l'estacionament regulat serà gratuït. D'altra banda, a l'entorn del mercat, on actualment existeix un itinerari insuficient per a vianants i on la demanda d'aquests usuaris és molt elevada, es proposa implantar paviment únic i restringir l'accés als vehicles, permetent la circulació exclusiva per a l'accés a l'espai d'aparcament. Aquesta actuació suposa reduir els viatges de pas del vehicle privat per aquesta zona i ampliar sensiblement l'espai dels vianants de l'entorn del mercat. L'actuació es completa amb la implantació d'una cruïlla elevada a la confluència d'aquesta via amb el c. Bètica, per tal de donar continuïtat a l'itinerari d'accés a la zona. Per últim, al c. La Manxa es proposa restringir l'aparcament de qualsevol tipus de vehicle pesant. El cost de la senyalització corresponent s'inclou a la proposta P 19.							
							
Indicadors d'avaluació							
1.2.Repartiment modal intern-extern		2.2. Dèficit per a vianants					

PROJECTE EXECUTIU DE PACIFICACIÓ DEL CARRER DE LA MANXA

P 21	Directrius per al disseny de l'espai públic						
Àmbit	Mobilitat vehicle motoritzat	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta	Mitja	Baixa
Objectiu primari	Millorar la seguretat viària	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	Sense cost		
Linia estratègica	Incorporar a la planificació la seguretat viària	Possibles fonts finançament		Fase	2016 2018	2019 2021	> 2021
				Plànol			

Per tal de garantir una distribució equilibrada de l'espai públic entre tots els usuaris es defineixen a continuació les amplades dels carrils de circulació de la xarxa bàsica que s'hauran de tenir en compte en els nous desenvolupament. Tanmateix a les zones consolidades s'hauran d'aplicar també en la mesura del possible. En paral·lel es defineixen les amplades destinades a un cordó d'aparcament. S'hauran de contemplar també els dissenys que garanteixen la millora de la seguretat viària: - Aparcament en bateria en sentit contrari al de la marxa dels vehicles - Orelleres a totes les cruïlles on es prevegi aparcament - Mobiliari urbà a les cantonades i voreres per limitar les possibilitats d'estacionar il·legalment - Substitució d'aparcament en cordó per reserves de motos al costat dels passos de vianants, per augmentar la visibilitat dels vianants També s'inclouen les característiques de la xarxa d'estar o local.				VIES DE PASSAR (XARXA BÀSICA DE VEHICLES)						VIES D'ESTAR (XARXA LOCAL)							
				Zona Urbana			Zona Industrial			De vianants		Amb prioritat per a vianants		Zona 30	Zona màxim 30 Km/h		
				1 carril de circulació	2 carrils o més	Bus (*)	1 carril/sentit	2 carrils/sentit o	-	< 8,5 m	> 8,5 m	> 8,5 m	> 8,5 m				
				Amplada carril circulació	3,5 m	2,50 m - 3 m	3,5 m	3,5 m	3 m	No es distingeix la vorera de la calçada							
				Amplada vorera (mínim útil)	2,5 m	3 m	3 m	3 m	2,5 m								
				Dimensions màximes aparcament a la via pública	Cordó (amplada)	2 m		2,5 m		5-28 / 5-29		5-30 / 5-31	R-301 (màxim 30 Km/h)				
					Bateria (longitud)	5 m		A determinar									
				Limitadors de velocitat i control d'accés	Passos de vianants elevats (B)			Rotondes		Rotondes		Elevacions a la calçada					
					Semàfors			Elements reductors de velocitats									
					Rotondes												
					Senyalització	30 km/h	30 km/h - 50 Km/h	Segons nº de carrils	30 km/h - 50 Km/h		Única (no hi ha segregació entre vorera i calçada)		Segregació entre vorera i calçada				
				Bicicleta	coexistència amb el vehicle	Espai específic		Espai específic		Velocitat limitada en funció del volum de vianants		Prioritat sobre el vehicle	Prioritat sobre el vehicle	coexistència amb el vehicle			
				(*) Quan pel carrer circula l'autobus													
				(B) Només si no circula ni es preveu la circulació d'autobusos													
				Indicadors d'avaluació													
1.1.Repartiment modal intern																	

P 22	Criteris de disseny per a la mobilitat a peu						
Àmbit	Mobilitat a peu	Responsable	Ajuntament de Badia del Vallès	Prioritat	Alta	Mitja	Baixa
Objectiu primari	Incorporar la mobilitat sostenible i segura en les futures actuacions urbanístiques	Agents implicats	Ajuntament de Badia del Vallès	Cost	Sense cost		
Linia estratègica	Establir criteris de disseny de l'espai públic	Possibles fonts finançament		Fase	2016 2018	2019 2021	> 2021
				Plànol			

La millora de les condicions de la mobilitat a peu és una de les estratègies bàsiques per aconseguir un sistema de mobilitat sostenible. Per tant, el primer que cal fer, és assegurar una vorera que garanteixi uns nivells de seguretat i comoditat acceptables. Així, una persona caminant necessita un mínim de 65 cm. Tot i això, a les voreres s'han de contemplar dos sentits de circulació, per tal de facilitar l'encreuament de dues persones caminant. A més, aquestes persones sovint van acompanyades amb carros d'anar a comprar, cotxes de nens, paraigües, etc., elements que fan necessari l'augment d'espai per a circular.				Passos de vianants: - Totes les cruïlles han de disposar de passos de vianants amb qual a totes les vies que hi accedeixen, excepte les cruïlles en "T" que s'analitzaran de forma individual. - Tots els passos de vianants han d'acomplir les normes d'accessibilitat. - Millorar la visibilitat dels passos de vianants construint orelleres quan hi hagi aparcament o substituint les places d'aparcament més properes al pas per motos i reubicant els contenidors Els passos de vianants han de coincidir amb els itineraris naturals dels vianants. - A la cruïlla amb vies de plataforma única, aquestes no necessiten disposar de passos de vianants pintats, ja que el conductor del vehicle, en accedir a la plataforma, assumeix que el vianant disposa de prioritat cal, per tant, evitar la segregació que pot induir a error - Als passos de vianants que disposin de semàfor activat amb polsador, aquest haurà d'esser accessible. Altres: - Cobrir els escocells i alinear els elements de la vorera - Itineraris de vianants agradables: incorporar mobiliari urbà i arbres.			
				Per això, el mínim òptim de vorera útil hauria de situar-se en 2 metres, amplitud que en vies amb poca intensitat de vianants permet la circulació amb certa comoditat. Per tant, es proposen les següents amplades útils: - Vies de la xarxa bàsica de segon nivell o locals: 2,5 metres (2 m útils) - Vies de la xarxa bàsica de primer nivell, amb circulació de transport públic, de dos sentits o en zona industrial: 3 metres (2,5 m útils). En ambdós casos s'afegeixen 0,5 m de banda de protecció.			
Indicadors d'avaluació							
1.1.Repartiment modal intern				2.2. Dèficit per a vianants			
				2.4. Passos vianants senyalitzats			
				2.5. Passos vianants adaptats			



A'-B': Recorregut en el projecte

Actualment el recorregut va per Carrer de la Manxa, que porta al Carrer de Porto.

5. TOPOGRAFIA

La zona a intervenir té una topografia majoritàriament plana, si bé és cert que el Carrer la Manxa té una petita pendent en pujada que anivella l'accés a dit carrer amb la Plaça Major del municipi.

Degut a que no es disposa d'informació topogràfica exacte, el projecte té pressupostat es serevis d'un aixecament topogràfic complet de l'àmbit d'actuació del projecte.

6. COMPOSICIÓ I DESENVOLUPAMENT DE PROGRAMA

1. VORADES
2. GUALS
3. ESCOSSELLS
4. ARBRES
5. REG
6. ACCESSIBILITAT I SUPRESSIÓ DE BARRERES ARQUITECTÒNIQUES
7. PANOT
8. LLAMBORDES
9. CLAVAGUERAM
10. EMBORNALS
11. IL·LUMINACIÓ
12. RASES
13. ARQUETES
14. NIVELLS D'IL·LUMINACIÓ
15. INSTAL·LACIONS DE REG
16. MOBILIARI
17. EXEMPLE DE TIPUS DE VIAL

1. VORADES

La borada que executa el projecte és de granit rectangular de 17 x 28 x 100 cm.

La nova vorada del projecte és tota la del carrer entre l'aparcament i el mercat municipal així com tota la que queda entre el nou carrer de vianants i l'aparcament. A la zona de davant del Bar "El Sirio" també es canvia la borada aprofitant el canvi a la calçada i la zona d'aparcament.



2. GUALS

La zona on es fa la intervenció té dos guals; un que dona accés a la plaça major i l'altre que dona accés al dipòsit de vehicles de la policia municipal.

El gual de l'accés al dipòsit de vehicles passa a ser un pas a nivell en base a la proposta de alinear el pas de vianants del Carrer de la Manxa.

El gual que dona accés a la plaça major cal conservar-lo. Al haver modificat la secció del Carrer de la Manxa cal replantejar el gual posant-lo en un angle diagonal alineat entre la plaça major i l'aparcament, per garantir el pas de vehicles en situacions excepcionals. Les dimensions del nou gual seran les mateixes que les del gual existent, un gual simble de només una fila de peces de formigó alineades.

Gual de peces de formigó de la zona d'accés a la Policia Local (dues peces en línia per a cada rampa per fer un pendent menys pronunciat per a l'accés de la grúa).



3. ESCOSSELLS

Els escocells del projecte són de 2 x 2 metres amb una profunditat de 1,5 metres i estaran ubicats a la franja de llambordes vermelles que separa la zona de trànsit de vianants i el trànsit rodat. S'obra per uns escossells generosos pel correcte desenvolupament de l'arbre.

Plantacions

En la plantació de l'arbrat es farà un forat de plantació d'una amplada mínima del doble del pa de terra i de la profunditat de l'alçaria del pa de terra. S'ha de veure el coll de l'arbre un cop finalitzada la plantació.

S'ha de preparar una barreja de terra amb sorra rentada i compost amb una proporció de 30% terra, 50% de sorra i 20% compost.

Per evitar que l'arbrat de nova plantació es tombi s'ha de preveure un sistema d'ancoratge a base de quatre llistons de fusta a sobre el pa de terra format un marc i fixats per quatre estakes clavades en el terreny.

S'ha de confeccionar una clota de reg d'amplada superior al diàmetre del pa de terra i amb un cavalló d'una alçada de 30 cm. El primer reg d'assentament serà molt lent i profund.

Els arbres plantats seran de 18cm de diàmetre.

Hi ha sistema automatitzat de reg dels arbres.

4. ARBRES

Arbres que es plantaran són del tipus "el liquidàmbar americà" (Liquidambar styraciflua), que és un arbre caducifoli del gènere Liquidambar, natiu d'àrees temperades de l'est de Nord-amèrica, en EUA des del sud de Nova York a l'oest i sud de Missouri i l'est de Texas i el sud i centre de Florida, a Mèxic des del sud de Nou Lleó, sud de Chiapas; a Guatemala. A EUA es presenta en

baixes i moderades altituds, mentre a Mèxic i Guatemala creix a altes altituds en les muntanyes on el clima es tempera. El líquidambre és el líquid balsàmic groguenc que es destil·la d'aquest vegetal.

És un arbre de mida mitjana a gran, fins a 20 a 35 m (exceptionalment 41 m), amb un tronc de fins a 2 m de diàmetre. Les fulles són palmades i lobulades, de 7 a 19 cm (rarament de 25 cm) llargues i amples i amb un pecíol de 6 a 10 cm, lluint semblant als aurons. Tenen cinc lòbuls punxegurs, i són fàcilment distingibles dels aurons pel seu arranjament alternat, no en parells oposats; són de color verd fosc i atapeït, i en molts casos tornen en brillants taronges, vermells i púrpures a la tardor. Un petit percentatge d'arbres són sempreverds o semidecidus, amb colors tardorencs desapercebuts.

Les inflorescències d'ambdós sexes estan en diferents branques del mateix fuste. El fruit és compost, pesat, sec, globós, de 2,5 a 4 cm en diàmetre i amb nombroses (20 a 50) càpsules. Cada càpsula té un parell d'espícules terminals, amb una o dues petites llavors.

Per l'escossell i la zona on es plantarà es té la previsió de que la copa acabi tenint uns 3 metres de diàmetre, de manera que no molestarà a les zones on s'han ubicat els bancs.

Imatge:



4.1. ARBUSTIVES

Llista de les arbustives utilitzades a la zona de jardineria continua ubicada al carrer que dona accés a la policia local. I a la jardineria contigua.

QUANTITAT	MATERIAL
-	Material de reg: programador, arqueta, tub de reg per degoteig, etc
60 m2	Malla geotextil
60 m2	Malla antiherbes.
5 big bag	Grava marmòria
4 big bag	Grava de drenatge
24 big bag	Terra abonada
1100 Kg	Pedra rocalla
4	Arbustos exemplars variats tipus:
	Ilex Aquifolium, Prunus Pissardii, Cupres Golden Crest
	Juniperus Chinensis Stricta o Sterlizia, etc..
23	Arbustos desenvolupament mitjà tipus:
	Gravillea, Escalonia, Phornium nano, Coprosma
	Leptospermum, Centaurea, Callistemun o Buxus etc.
3	Hedera minor de 1,2 a 1,4 m.
11	Aromáticas pendulantes tipus:
	Rosmarinus prostatus o similar



4.2 HIDROSEMBRA (Zona contigua al parc infantil)

Hidrosembra de barreja de llavors per a gespa tipus mixta amb addició d'espècies arbustives i/o de flor segons NTJ 07N, amb una dosificació de 35 g/m², aigua, mulch de fibra vegetal a base de palla picada i fibra curta de cel·lulosa (200g/m²), adob organo-mineral d'alliberament lent, bioactivador microbià i estabilitzador sintètic de base acrílica, en una superfície de 125 m².

5. REG

S'utilitzarà un sistema de reg automàtic per:

- Arbres plantats i dins els escossells hi hauran ubicades les instal·lacions de reg.
- Zona de jardineria continua ubicada al carrer que dona accés a la policia local.
- Hidrosembra de la franja contigua al parc infantil.

L'aigua és un bé cada vegada més escàs, tot i que la seva ocupació és imprescindible en determinades superfícies enjardinades. El reg té com a objectiu primordial aportar al substrat on s'ubiquen les plantes la humitat que aquestes no han pogut rebre en forma de precipitació. Així, es pot aconseguir un repartiment homogeni, que permeti proveir d'aigua suficient a totes les plantes per al seu correcte desenvolupament. S'aconsegueix així una major optimització de l'aigua, de l'energia i la mà d'obra amb vista a manteniments futurs. Per als càlculs, es té en compte fonamentalment la climatologia de la zona i les necessitats hídriques de les plantes.

Aigua per a reg

El sistema de reg de l'àmbit d'actuació del projecte es nodrirà de la xarxa de subministrament d'aigua. Es preveu l'instal·lació d'un comptador, d'una electrovàlvula mestre i un programador d'ús exclusiu pel reg dels arbres.

Xarxa primària

La vàlvula mestre s'ubica a la connexió a la xarxa de Carrer La Manxa. La seva funció és la de mantenir l'aigua de la xarxa primària tallada quan no s'està efectuant el reg. Es tracta d'un sistema d'obertura automàtica de tot el sistema de reg i està format per:

- 1 vàlvules d'esfera manual 1 1/4"
- 1 unitat d'electrovàlvula 1 1/4" amb regulador de cabal i obertura manual amb desguàs intern.

La canonada de la xarxa primària és de PEBD 40 mm PN 6 atm i connecta el l'electrovàlvula mestre amb els controladors sectorials de la xarxa secundària.

Xarxa secundària

Està format per electrovàlvules en pericons prefabricats de 54 x 38 cm 67x48cm i 86x62cm, quedant a una profunditat aproximada de 40 cm. La seva funció és la de mantenir tallada l'aigua de la xarxa secundària del sector corresponent quan no s'estigui efectuant el reg. Es tracta d'un sistema d'obertura automàtica de tot el sistema de reg i està format per:

- 1 vàlvules d'esfera manual 1"
- 1 unitat d'electrovàlvula 1" amb regulador de cabal
- 1 Vàlvula regulació de pressió
- 1 filtre d'anelles 1"

El diàmetre de la canonada entre l'electrovàlvula sectorial i els distribuïdors de reg (graelles degoters i 'vástagos') és el mateix que a la resta del municipi.

En els extrems de la xarxa secundària es preveu la instal·lació de vàlvules de rentat 1/2"i vàlvula de descàrrega automàtica' en pericó D. 16 cm.

Instal·lacions elèctriques fins 24 v

Les instal·lacions elèctriques es realitzaran sota tub corrugat de polietilè de doble capa. Si se superessin els 100 m de longitud de cable, la secció del mateix s'hauria d'augmentar fins a 2,5 mm. El nombre de conductors seran els necessaris per a cada un dels sectors de reg, més 2 unitats de reserva que passaran per tota la instal·lació.

Sectorització del sistema de reg i programació

Depenent de la magnitud del sistema de reg, del cabal, tant necessari com disponible, i de l'extensió ocupada per la instal·lació, cal plantejar la sectorització del sistema de reg per preveure les àrees que han de ser regades simultàniament, de manera que en cas d'averia, si hi ha diversos sectors, sigui més senzilla la seva localització i reparació. Per al càlcul del pla anual de reg s'han tingut en compte dosi teòriques de reg en funció del clima de Badia del Vallès, les condicions del terreny, el tipus d'emissors escollits així com així com el temps i la freqüència o dies de reg.

Boques de reg

L'aigua es treu de dues boques de reg d'on surten les dues xarxes primàries del projecte.

Per a la zona arbustiva del parterre, la boca REC-1301 situada a la façana de l'ajuntament, al costat de la porta de l'edifici de la Policia Local (numerada 106 per SOREA).

Per als nous arbres s'utilitza la boca 1201 situada al mur del "Centre de dia" (numerada 104 per SOREA).



Excm. Ajuntament
de Badia del Vallès



FITXA DE SUBMINISTRAMENT MUNICIPAL AMB COMPTADOR



COMPTADOR N° 104

CARACTERISTIQUES

- ⇒ Adreça: BETICA SN B
- ⇒ Situació: Vorera
- ⇒ Coordenada X: 426.143,94
- ⇒ Coordenada Y: 4.595.767,72



Mapa Ubicació

DADES COMPTADOR

ID. AJUNTAMENT: 1201

- ⇒ N° Comptador: 4006052
- ⇒ N° Polissa: 4902843
- ⇒ Propietat : AJUNTAMENT BADIA DEL V.
- ⇒ Marca Medidor: IBERCONTA
- ⇒ Model Medidor: GENÈRIC
- ⇒ Diàmetre comptador : 20
- ⇒ Any d'Instal·lació: 20050111



Mapa de l'àmbit d'abastament



Fotografia 1



Fotografia 2

OBSERVACIONS:

LLAR DEL JUBILAT



Codi Validació: 4TAK9NRYPWZ9KTXXKNSCCGXCS | Verificació: <https://badia-del-valles.sedelectronica.es/>
Document Signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 33 de 44

SOREA

Excm. Ajuntament
de Badia del Vallès

FITXA DE SUBMINISTRAMENT MUNICIPAL AMB COMPTADOR

COMPTADOR Nº106

CARACTERISTIQUES

⇒ Adreça: AV.BURGOS SN A -

⇒ Situació: Vorera

⇒ Coordenada X: 426.146,37

⇒ Coordenada Y: 4.595.828,45

DADES COMPTADOR

ID. AJUNTAMENT: 1301

⇒ Nº Comptador: 1565433

⇒ Nº Polissa: 4902578

⇒ Propietat : AJUNTAMENT BADIA DEL V.

⇒ Marca Medidor: SCHLUMBERGER

⇒ Model Medidor: GENÈRIC

⇒ Diàmetre comptador : 25

⇒ Any d'Instal·lació: 20020226

Mapa Ubicació

Mapa de l'àmbit d'abastament

Fotografia 1

Fotografia 2

OBSERVACIONS:

ADMINISTRACIÓ

Codi Validació: 4TAK9NRYPWZ9KTXXKNSCCGXCS | Verificació: <https://badia-del-valles.sedelectronica.es/Document-Signat> electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 34 de 44

- 34 -

6. ACCESSIBILITAT I SUPRESSIÓ DE BARRERES ARQUITECTÒNIQUES

El projecte té l'objectiu de garantir l'accessibilitat a l'espai públic on actua, gràcies a anivellar la borera i garantir unes amplades de pas acord a normativa. Es dona compliment a la normativa de la Llei 51/2003 de 2 de desembre, d'igualtat d'oportunitats, no discriminació i accessibilitat universal per a persones amb mobilitat reduïda no és d'aplicació en aquest projecte.

7. PANOT:

Panot de morter de nou pastilles de 20 x 20 x 2,5cm:



Descripció:

Lloseta hidràulica o panot de formigó bicapa per vorera.

Ofereix durabilitat, resistència i baix desgast.

62,5 kg/m² 25 peces/m² 23 m²/palet

Compleix la norma

UNE 1339:2004

8. LLAMBORDES

Llamborda vermella amb bisell per a transit lleuger, de 20x10x8m² – palet 6.96kg - m2165



Descripció:

L'element de petit format més utilitzat en exteriors per la seva versatilitat i facilitat de col·locació. És un paviment de doble capa amb propietats antilliscants i amb una alta durabilitat. Pel seu format, és un element que es pot combinar amb tot tipus de paviments, permetent així generar una gran varietat de geometries i variacions cromàtiques. Per les seves característiques de resistència mecànica al trencament, impacte i desgast, aquest producte és ideal per a usos en zones exteriors de trànsit de vehicles lleuger, voreres, parcs, jardins, piscines, places, bulevards i zones de caràcter ornamental per accessos a edificis.

9. CLAVAGUERAM

El projecte no afecta a la xarxa general de clavegueram.

10. EMBORNALS

Es canvia un embornal de posició, que està ubicat a la zona entre el carrer de la Manxa i l'accés al dipòsit de vehicles de la policia municipal. La posició varia un metre i s'encaixa l'embornal just sota el pas a nivell del projecte que queda davant de la zona de la petanca.

11. IL·LUMINACIÓ

Tota la il·luminació es a partir del mateix model de columnes baixes (les de 4-5 metres), el model és tipus NIKOLSON amb proteccions contra les pixades dels gossos patentades amb el nom de BADIA MAXIPOLE L5.

Per les lluminàries LED s'utilitza el model marca AIRIS URBAN 2 de 53 W (potència lluminària 60 W), amb un flux lumínic de 8.764 lúmens, i una Temperatura de 3.000 K; es recomana col·locar aquesta temperatura com a màxima a les zones de vianants, ja que la de 4.000 K és massa enlluernadora.

Canvi de lluminàries a fanals existents:

Zona d'aparcament paral·lela al mercat: 3 fanals

Zona del parc infantil: 3 fanals

Canvi de fanals de més alçada per columna baixa

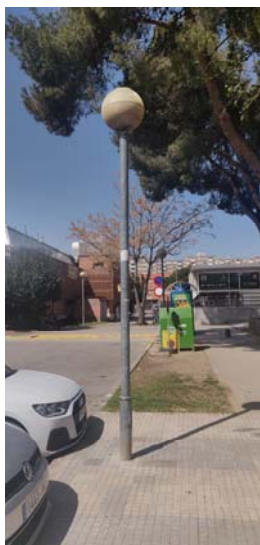
Zona davant del Bar: 2

Zona de Policia Local: 3

Nous fanals

Primer tram Carrer La Manxa: 2 fanals

Imatges:



12. RASES

Un cop oberta la rasa, la qual tindrà unes dimensions mínimes de 20 cm d'ample i 60 cm de fondària, es regularitzarà el fons amb una base de 15 cm sorra, a continuació es recobrirà amb

una capa de 15 cm de sorra i seguidament es procedirà al farcit de la rasa. Quan en una mateixa rasa s'ubiquen diferents canonades aquestes estaran separades entre elles uns 5 cm., per facilitar les operacions posteriors.

Per al pas per sota del paviment de les canonades cablejat elèctric s'empararà una canonada corrugada de PE de 90 mm o superior i es col·locaran arquetes de pas d'obra registrables de 60x60 cm per connexions i canvis de direcció.

Per al pas per sota del paviment de les canonades d'aigua s'empararà una canonada corrugada de PE de mínim el doble de diàmetre. 54x38 cm per connexions i canvis de direcció.

Rasa 1. Connexió al carregador de vehicle elèctric.

Al segon fanal de la vorera de davant de la façana del mercat es farà una petita rasa (menys d'1m) per a poder donar un punt de llum a la nova electrolinera que s'ubicarà a l'aparcament.

Rasa 2. Desplaçament d'1m de l'arqueta.

La única arqueta desplaçada del projecte, que està ubicada a la cantonada que dona accés a la policia municipal, es desplaça 1 metre per poder ubicar el pendent del pas a nivell que comunica les dues voreres de pas de vianants del carrer.

Rasa 3. Xarxa primària arbustives

Xarxa primària per a la zona arbustiva del parterre, la boca REC-1301 situada a la façana de l'ajuntament, al costat de la porta de l'edifici de la Policia Local (numerada 106 per SOREA). 18 metres lineals de rasa.

Rasa 4. Xarxa primària arbres

Xarxa primària per als nous arbres s'utilitza la boca REC-1201 situada al mur del "Centre de dia" (numerada 104 per SOREA). 68,5 metres lineals de rasa.

13. ARQUETES

1- Arqueta electrolinera (instal·lacions elèctriques).

Connexió de xarxa elèctrica entre el subministrament al fanal del carrer de vianants de davant del mercat amb la novia electrolinera instal·lada.

2- Arqueta d'embornal de clavegueram.

Arqueta per connectar el neu embornal amb la xarxa de clavegueram existent. El desplaçament de l'embornal és d'aproximadament un metre.

14. NIVELLS D'IL·LUMINACIÓ

Per les lluminàries LED s'utilitza el model marca AIRIS URBAN 2 de 53 W (potència lluminària 60 W), amb un flux lumínic de 8.764 lúmens, i una Temperatura de 3.000 K; es recomana col·locar aquesta temperatura com a màxima a les zones de vianants, ja que la de 4.000 K és massa enlluernadora

15. MOBILIARI

Mobiliari Urbà

NOVATILU Banc BCN21



MOBILIARI URBÀ



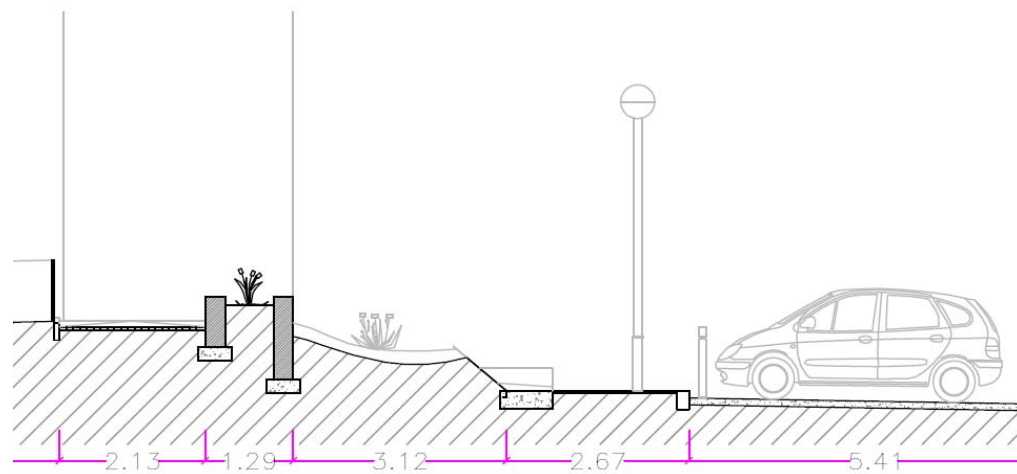
Jardineria

Jardineria de fosa amb base de suport ondulat. MESURES: Alçada: 400 mm. / Diàmetre superior: 890 mm. / Pes: 100 Kg

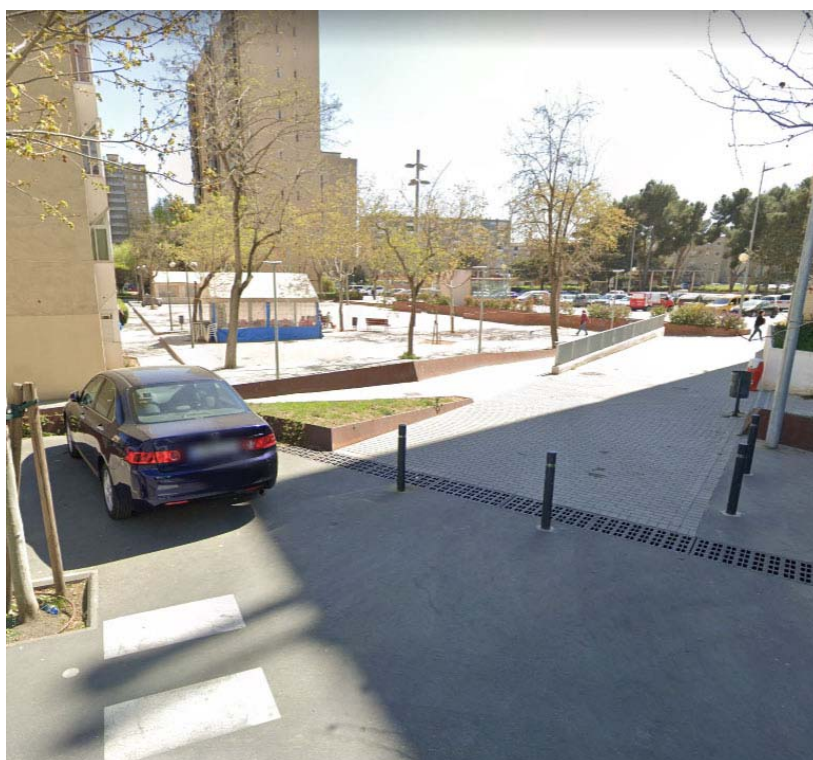


Jardineria continua

Jardineria d'acer corten enfosquit feta a partir de planxes planes soldades entre elles tal com queda definit a la documentació gràfica del projecte. La xapa fa de límit que salva el desnivell del parterre, on queda la terra vegetal sobre la que es planten les arbustives. Dins la terra que defineix el desnivell hi ha la xarxa secundària de reg.



Imatges de model de jardineria:



Paperera

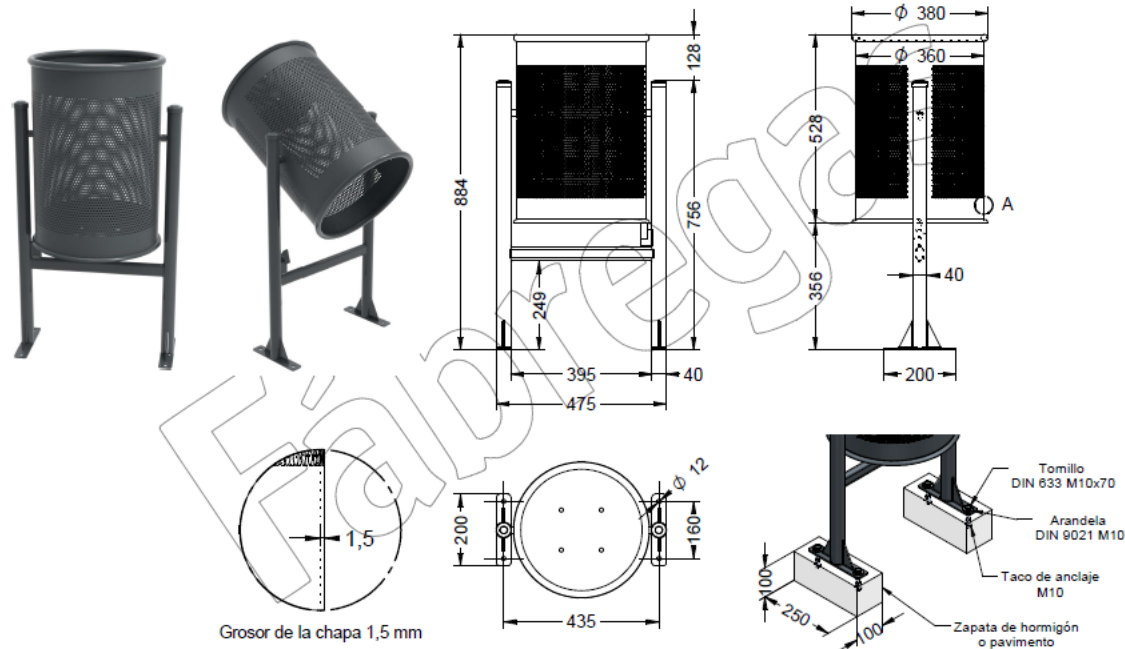
Paperera Barcelona C-23G

Paperera Barcelona circular abatible de xapa d'acer perforada d'1 mm de gruix i suports de tub metàl·lic de $\varnothing 40 \times 1,5$ mm, galvanitzada i pintada a l'epoxi a el forn de color gris RAL 7011, amb capacitat per a 60 litres.



C-23G

Papelera abatible tipo Barcelona de chapa perforada en color gris RAL 7011, con una capacidad de 60 Litros.
Revision: 01 - 14/10/2019



16. EXEMPLE DE TIPUS DE VIAL



Vial de l'Avinguda Via de la Plata del mateix municipi de Badia del Vallès. Zona tangent al nou vial del projecte redactat i de la que es vol conservar l'estètica per donar coherència al paisatge urbà.



17. GESTIÓ DE RESIDUS

D'acord amb el que disposa el **Reial Decret 210/2018** regulador dels residus d'enderroc i construcció.

Productor de residus:

El promotor de l'obra: Ajuntament de Badia del Vallès.

Posseïdor de residus:

El constructor de l'obra.

Gestor dels residus/Instal·lació de tractament:

Tant la runa obtinguda durant l'obra, com les terres sobrants seran transvasades a l'abocador més proper autoritzat.

Selecció de residus:

A la pròpia obra.

18. CODI TÈCNIC

NORMATIVA TÈCNICA D'URBANITZACIÓ D'OBLIGAT COMPLIMENT

GENERAL

- **Decret Legislatiu 1/2010**, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refòs de la Llei d'Urbanisme (DOGC núm. 5686 de 05/08/2010)
- **Llei 2/2002** d'Urbanisme (DOGC núm. 3600 de 21/03/2002)
- **Decret 287/2003** Reglament parcial de la Llei 2/2002, de 14 de març, d'urbanisme. (DOGC 02/12/2003)
- **Llei 20/1991** de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques. Capítol 1: Disposicions sobre barreres arquitectòniques urbanístiques (DOGC núm. 1526 de 4/12/1991)
- **Decret 135/1995** de desplegament de la Llei 20/1991, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat. (Capítol 2: Disposicions sobre barreres arquitectòniques urbanístiques –BAU-) (DOGC núm. 2043 de 28/04/1995)

VIALITAT

- **Ordre FOM/3460/2003**, de 28 de noviembre, por la que se aprueba la norma 6.1-IC "Secciones de firme", de la instrucción de Carreteras.

(BOE núm. 297 de 12/12/2003)

- **Ordre FOM/3459/2003**, de 28 de novembre, per la que se aprueba la norma 6.3-IC: "Rehabilitación de firmes", de la Instrucción de carreteras.
(BOE núm. 297 de 12/12/2003)
- **UNE-EN-124 1995**. Dispositivos de cubrimiento y de cierre para zonas de circulación utilizadas por peatones y vehículos. Principios de construcción, ensayos de tipo, marcado, control de calidad.
- **Ordenança d'obres** i d'instal·lacions de serveis en el domini públic municipal de la ciutat de Barcelona.
(BOP núm. 122 de 22/05/1991)

GENÈRIC D'INSTAL·LACIONS URBANES

- **Decret 120/1992** del Departament d'Indústria i Energia de la Generalitat de Catalunya: Característiques que han de complir les proteccions a instal·lar entre les xarxes dels diferents subministraments públics que discorren pel subsòl.
(DOGC núm. 1606 de 12/06/1992)
- Decret 196/1992 del Departament d'Indústria i Energia de la Generalitat de Catalunya pel que es modifica l'apartat a) del preàmbul i el punt 1.2 de l'article 1 del Decret 120/1992.
(DOGC núm. 1649 de 25/09/1992)
- **Ordenança d'obres** i d'instal·lacions de serveis en el domini públic municipal de la ciutat de Barcelona.
(BOP núm. 122 de 22/05/1991)
 - **Especificacions Tècniques** de les companyies subministradores dels diferents serveis.
 - **Normes UNE** de materials, sistemes o mètodes de col·locació i càlcul

XARXES DE SANEJAMENT

- **Decret 130/2003**, de 13 de maig, pel qual s'aprova el Reglament dels serveis públics de sanejament
(DOGC núm. 3894 de 29/05/2003)
- **Reial Decret-Llei 11/1995**, de 28 de desembre, pel qual s'estableixen les normes aplicables al tractament de les aigües residuals urbanes.
(BOE núm. 312 de 20/12/1995)
- **Ordre 15/09/1986**. "Tuberías. Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para Tuberías de Saneamiento de Poblaciones".
(BOE núm. 228 de 23/09/1986)

Àmbit municipal o supramunicipal:



- **Reglament metropolità d'abocaments d'aigües residuals.**
(Àrea metropolitana de Barcelona)
(BOPB núm. 128, de 29/05/1997)
- **Ordenança General del Medi Ambient Urbà** del municipi de Barcelona
Títol V: Sanejament d'aigües residuals i pluvials
(BOPB núm. 143, de 16/06/1999, correcció d'errades BOP núm. 181 de 30/07/1999)

19. RESUM DE PRESSUPOST

1- PRESSUPOST D'EXECUCIÓ PER CONTRACTE:

PRESSUPOST D'EXECUCIÓ MATERIAL.....	190.985,49€
13 % Benefici industrial SOBRE €.....	24.828,11€
6 % Despeses Generals SOBRE €.....	11.459,13 €
Subtotal.....	36.287,24€
21 % IVA SOBRE €.....	47.727,27€
TOTAL PRESSUPOST PER CONTRACTE:	275.000,00€

2- PRESSUPOST PER PARTIDES:

RESUM	EUROS	%
DEMOLICIONS	21.355,94	11,18
PAVIMENTS	78.794,42	41,26
SANEJAMENT	4.136,18	2,17
ENLLUMENAT	20.412,51	10,69
REC	4.053,35	2,12
COMPLEMENTS	45.995,78	24,08
SENYALITZACIO HORTZONTAL	4.046,15	2,12
SEGURETAT I SALUT	10.708,90	5,61
CONTROL DE QUALITAT	1.482,26	0,78

20. TEMPS D'EXECUCIÓ

Per a la realització de les obres s'estableix una durada de tres mesos.

a Badia del Vallès, 2021

Daniel Serrano Serrat
Arquitecte

