

Bloc 9. Distribució urbana de mercaderies

9.1 RECOMANACIONS GENERALS SOBRE LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES.....	2
9.2 CREACIÓ D'APARCAMENTS PER A CAMIONS A LES ZONES INDUSTRIALS	6
9.3 ESTUDI PER A LA IMPLANTACIÓ D'UNA MICROPLATAFORMA DE DISTRIBUCIÓ DE MERCADERIES URBANES	9
9.4 ESTUDI PER AL DIMENSIONAMENT I VIGILÀNCIA DE LES ZONES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA.....	11

**Línia estratègica general:**

10. Promoure una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada

*10.1. Dissenyar noves estratègies i operatives per a reduir l'impacte de la DUM***Model de ciutat. Objectiu al que respon**

Millora de la mobilitat interna i externa

Famílies – Modes afectats

Mode a Peu	Aparcaments
Mode amb bicicleta	Mercaderies
Transport públic	Seguretat viària
Vehicle privat	Medi Ambient

Zona d'actuació

Tota la ciutat

Descripció de l'actuació:**Objectius**

No existeixen solucions universals al problema i les millores han d'estudiar-se a fons, segons zones, productes, tipus i necessitats de comerços, etc.; a més, s'han d'adoptar diferents mesures segons les tipologies urbanes. L'èxit a mig termini per aconseguir una **Distribució Urbana àgil, ordenada i d'acord amb els paràmetres de qualitat de vida de la ciutat**, passa inevitablement per:

1. Fomentar una **millor utilització dels recursos i del viari públic** (contemplat com a be escàs) explicitant els costos del transport en les transaccions comercials i incorporant tecnologies de la informació i de les comunicacions (TIC).
2. **Involucrar tot el sector de la distribució** en una millora de formació quant a pràctiques logístiques que podria abocar a la definició d'una "etiqueta de qualitat".
3. **Promoure des de l'administració local l'assignació de recursos en la planificació i ordenació de la infraestructura necessària** (zones de carrega i descarrega, plataformes logístiques, etc.) així com de l'ús operatiu i jurídic d'aquesta.

Recomanacions

Des del punt de vista de les administracions municipals, el correcte funcionament i desenvolupament de la distribució urbana de mercaderies se sustenta sobre dos conceptes bàsics i estratègics que han d'anar de la mà: la **gestió** i la **infraestructura**.

Tipus d'estratègia	Accions de gestió	Agent implicat	
		Públic	Privat
Normativa	Ordenances municipals	X	
	Mobilitat i planejament urbanístic Utilitzar la capacitat d'intervenció integral de l'urbanisme per modelar la ciutat de manera que el transport de mercaderies en l'àmbit urbà es pugui desenvolupar eficientment i es minimitzi el seu impacte sobre el trànsit de la ciutat.	X	

Tipus d'estratègia	Accions de gestió	Agent implicat	
		Públic	Privat
Informativa	<p>Senyalització</p> <p>Els senyals han d'informar del següent:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zones no apropiades per a la circulació d'un vehicle: senyalització vertical indicant els usuaris que tenen prioritat, els horaris d'accés permesos, la velocitat màxima o el temps màxim d'estacionament entre d'altres. ▪ Normes d'aparcament per a càrrega i descàrrega: senyalització vertical que informa sobre el règim d'ús de la zona (usuaris autoritzats, horaris, dies de la setmana, temps màxim d'operació, etc.) i pot anar acompanyada de l'avis de possibilitat d'actuació de la grua municipal. Senyalització horitzontal que delimita la zona destinada a les operacions. ▪ Ubicació d'àrees de camions o de zones industrials clau: senyalitzacions verticals successives que guien els conductors des de les proximitats d'aquest tipus de localitzacions. Són molt útils per optimitzar els trajectes dels vehicles pesants i evitar que es puguin perdre. ▪ Rutes recomanades per a camions: senyalització vertical a les entrades i sortides de les àrees urbanes, a través de la qual es mostren les rutes habilitades i les obligatòries per a vehicles de cert tonatge. <p>Recomanacions</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Assegurar-se que els senyals es trobin ben ubicats i siguin clars en les indicacions. ▪ Comprovar que els senyals guia són suficients. ▪ Recolzar la senyalització sobre una normativa. ▪ Mantenir en bon estat de conservació la 	X	

	senyalització horitzontal.		
Tipus d'estratègia	Accions de gestió	Agent implicat	
		Públic	Privat
Informativa	Mapes de transport de mercaderies Un mapa complet de mercaderies ha de contenir: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les rutes de camions ▪ Informació sobre restriccions o actuacions en el vial (dimensions, pes del vehicle, horaris, gàlibs, carrils de càrrega i descàrrega, zones d'aparcament, etc.). ▪ Àrees de trànsit conflictives. ▪ Localització dels aparcaments de vehicles pesants. 	X	
Tipus d'estratègia	Accions de gestió	Agent implicat	
		Públic	Privat
De seguiment de l'operativa	Disciplina viària (control policial i sanció) Recomanacions: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ajustar al màxim els recursos que s'hi destinen, de manera que s'assegurin els nivells desitjats de compliment, sense que això signifiqui un pressupost gaire elevat. ▪ Consensuar les accions normatives amb el sector implicat i l'autoritat policial. ▪ Comunicar les noves normatives vigents als agents implicats mitjançant circulars informatives. 	X	
	Càmeres de control d'accés Cada càmera ha d'estar equipada amb tecnologia infraroja per poder operar de nit, i amb una connexió a la xarxa que permeti enviar la informació a un determinat punt de control, que permeti l'automatització mitjançant algun sistema d'informació geogràfica. Aquesta tecnologia, permet, a més, gestionar les autoritzacions o excepcions dels usuaris que queden lliures del control d'accés (veïns, autoritats, etc.). Recomanacions: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ubicar les càmeres de control a zones que dificultin l'afectació provocada pels actes de vandalisme. ▪ Indicar quin és l'inici i final del control de les càmeres per tal que els vehicles estiguin informats. 	X	

Tipus d'estratègia	Accions de gestió	Agent implicat	
		Públic	Privat
De gestió de la capacitat (de la xarxa i de la via)	Lliurament en hores vall (nocturnes o no) Es presenta com una de les alternatives amb major potencial de generar capacitat en el sistema logístic i de conciliar els interessos dels diferents agents implicats en l'activitat de distribució de mercaderies. La concertació amb els agents privats, per tal de conèixer les seves necessitats i, sobretot, l'esforç en la cerca de solucions per als casos particulars d'empreses que vulguin millorar l'eficiència de la seva distribució han de ser les principals línies de treball	X	X
	Regulació i restricció d'accessos <ul style="list-style-type: none"> ▪ La regulació va encarada a fer circular els vehicles de mercaderies per les vies més adients a l'interior de la ciutat. ▪ La restricció va destinada a promoure les zones de vianants. Recomanacions: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Concertar amb els agents implicats. ▪ Caracteritzar els vehicles afectats per la regulació o restricció. Habitualment es fa servir l'indicador MMA (massa màxima autoritzada). ▪ Delimitar els horaris de les restriccions. ▪ Senyalitzar de forma adient. 	X	
Tipus d'estratègia	Accions de gestió	Agent implicat	
		Públic	Privat
De sostenibilitat	Vehicles amb menys emissions	X	X
	Vehicles amb menys impacte acústic	X	X
Tipus d'estratègia	Accions de gestió	Agent implicat	
		Públic	Privat
Millora i desenvolupament d'infraestructures	Disseny/implantació de zones de càrrega i descàrrega Recomanacions: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Definir la tipologia i les dimensions de les zones de càrrega i descàrrega segons el tipus d'establiments comercials. ▪ Establir una franja d'horaris àmplia que cobreixi els horaris comercials. ▪ Establir un límit de temps per efectuar l'operació i incentivar així la rotació. ▪ L'ús d'aquestes zones ha d'estar limitat a un determinat tipus de vehicles. 	X	

**Línia estratègica general:**

10. Promoure una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada

10.1. Dissenyar noves estratègies i operatives per a reduir l'impacte de la DUM

Model de ciutat. Objectiu al que respon

Millora de la mobilitat interna i externa

Famílies – Modes afectats

Mode a Peu	Aparcaments
Mode amb bicicleta	Mercaderies
Transport públic	Seguretat viària
Vehicle privat	Medi Ambient

Zona d'actuació

Montigalà, Pomar de Dalt i les Guixeres/Badalona Nord

Descripció de l'actuació:

Badalona no disposa de cap equipament específic d'aparcament de camions, el que provoca conflictes a l'espai públic pel fet de compartir l'espai amb altres vehicles, vianants i bicicletes.









Aquests aparcaments han de ser de fàcil i **ràpid accés des de les grans infraestructures viàries**, han d'estar **pròxims a les zones industrials** i han de comptar a ser possible amb una bona connexió amb transport públic.

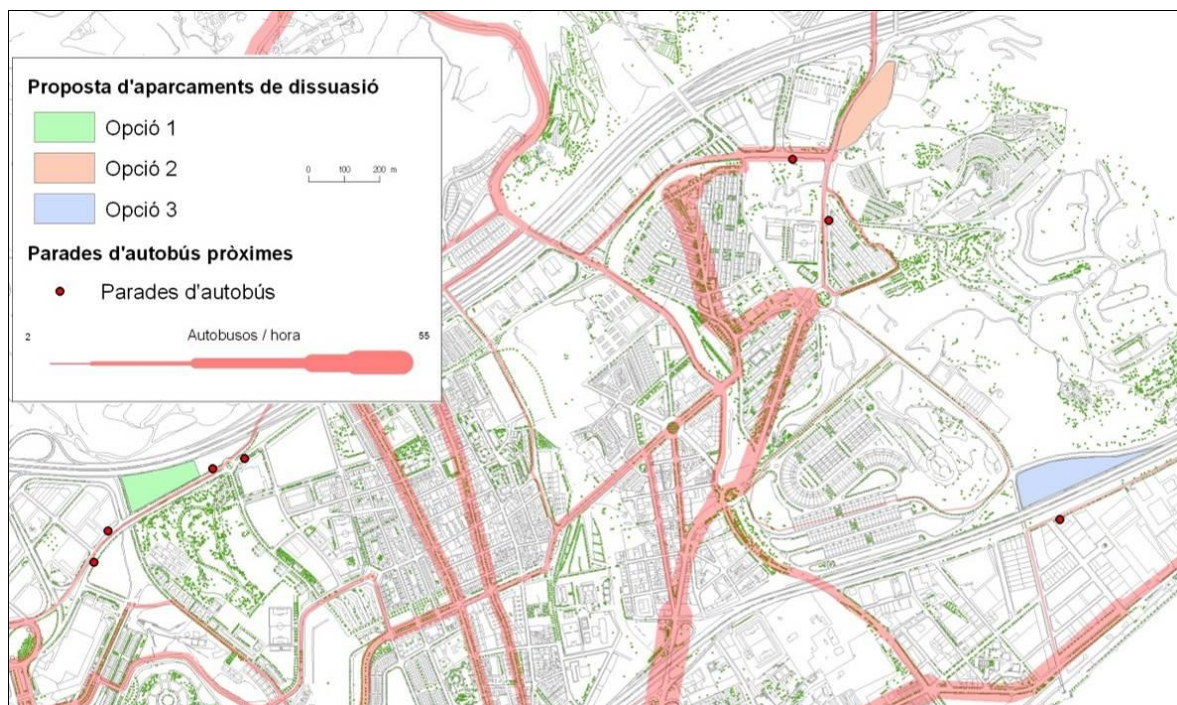
Es fa una **triple proposta** d'aprofitament de superfícies:

- **Opció 1, Montigalà: al sud de la B-20** entre l'avinguda de la Comunitat Europea i el carrer de Suïssa. El planejament vigent i derivat del PERI de Montigalà és de Verd local (XIII). La seua superfície és de **15.300 m²** que representen una dotació de **125 places**.
- **Opció 2, Pomar de Dalt: al sud de la B-20** i vora l'avinguda de Pomar. El planejament vigent general té una qualificació del sòl de Parcs i jardins urbans 6c: actual i nova creació d'àmbit metropolità. La seua superfície és de **16.800 m²** que representen una dotació de **137 places**.
- **Opció 3, les Guixeres i Badalona Nord: al nord de la C-31** entre el carrer del Torrent de Vallmajor i el carrer d'en Guixeres. El planejament vigent general és de Renovació urbana amb transformació de l'ús existent a Hosteler (6+PB). La seua superfície és de **22.000 m²** que representen una dotació de **180 places**.

Aquestes ubicacions són només alternatives possibles. **L'Ajuntament haurà de definir una localització òptima en funció de l'accessibilitat i de la viabilitat urbanística.**

A més a més, es recomana la incorporació dels elements següents a llarg termini:

Elements a incorporar al futur aparcament de camions			
Tren de rentat	Videovigilància 24h	Sistema contra incendis	Control d'accessos
			
Enllumenat suficient	Bar botiga	Vestuaris i dutxes	Benzinera a proximitat
			



Es proposen les següents actuacions a curt termini:

- **Senyalització de l'aparcament**, tant al propi emplaçament com a les proximitats.
- **Enllumenat de l'aparcament**
- **Tancament del perímetre de l'aparcament**, mitjançant tanca de simple torsió, però deixant lliures les obertures necessàries per les entrades i sortides. D'aquesta manera es delimita clarament la superfície assignada i es limiten els possibles accessos per tal de racionalitzar el seu ús.
- **Adequació del terreny**: neteja i desbrossament, explanació i anivellament.
- **Regularització del terreny** mitjançant paviment asfàltic

- **Plantació d'arbres** que aportin qualitat a l'espai públic i delimitin l'espai concret d'aparcament

S'estima un cost mig de 35 €/m²

El cost de les diferents opcions és el següent:

- opció 1: 535.500€
- opció 2: 588.000€
- opció 3: 770.000€



**Línia estratègica general:**

10. Promoure una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada

*10.1. Dissenyar noves estratègies i operatives per a reduir l'impacte de la DUM***Model de ciutat. Objectiu al que respon**

Millora de la mobilitat interna i externa

Famílies – Modes afectats

Mode a Peu	Aparcaments
Mode amb bicicleta	Mercaderies
Transport públic	Seguretat viària
Vehicle privat	Medi Ambient

Zona d'actuació

Zona centre

Descripció de l'actuació:

La distribució de mercaderies urbanes (DMU) no suposa tant un volum d'ocupació de la via com de contaminació ambiental (CO2 i soroll) un problema per la ciutat. La DMU acostuma a ser poc valorada, tot i la seva incidència directe en els sistemes de transport, ja que hi ha moltes maneres de moure's per la ciutat i diferents motius per fer-ho.

Actualment a més de la distribució clàssica de mercaderies, s'ha afegit el model B2C (business to client) dirigida tant al client físic d'alguns comerços, com a l'augment de la compra on-line de productes. Si es tenen en compte les característiques del nucli històric, eix comercial i eix de vianants s'observa que la DMU esdevé un problema per la mobilitat.

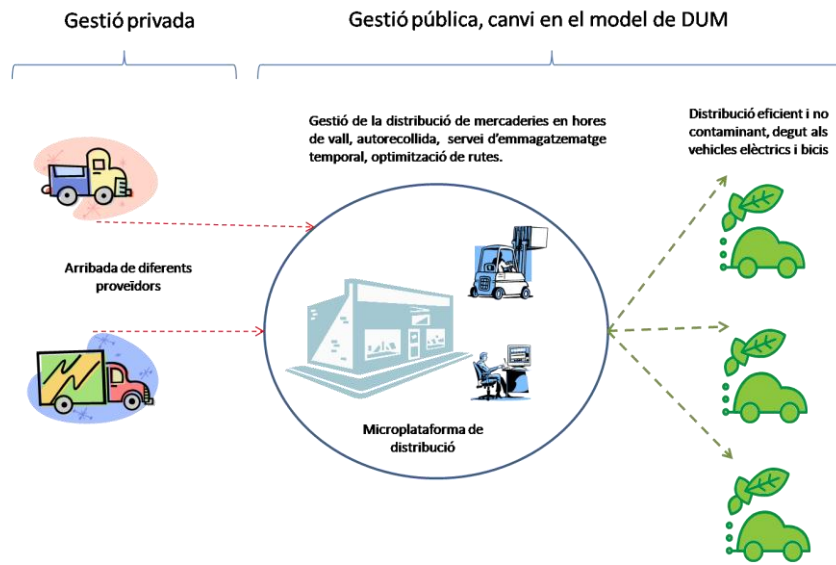
La realització d'un **estudi per a la implantació d'una microplataforma de distribució de mercaderies urbanes**, per a la **zona centre de la ciutat**. Per analitzar la seva viabilitat cal realitzar un estudi que englobi les possibilitats de la mateixa i determini si és factible o no la seva instal·lació.

Les microplataformes de distribució permeten **disminuir l'impacte produït pel trànsit rodat** en quant a contaminació ambiental, degut a la utilització de vehicles elèctrics i bicicletes de càrrega.

La idea bàsica és **canviar el model de distribució urbana de mercaderies, per tal d'evitar el col·lapse en hores puntes** i fer una distribució de les mercaderies més racional, a partir de la creació de la microplataforma.

Dins d'aquest estudi es tractaria el sector HORECA (Hosteleria, restaurants i cafeteries) degut a que és el sector que més volum de moviments genera. Per a que aquesta iniciativa sigui factible **ha de ser l'Ajuntament qui engegui la plataforma a través dels canals adequats i qui la gestioni. S'estudiarà la ubicació possible en funció de l'anàlisi realitzat prèviament així com el tipus i**

volum de flota a utilitzar.



**Línia estratègica general:**

10. Promoure una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada

10.2. Realitzar un correcte dimensionament de les zones de càrrega i descàrrega i potenciar-ne la seva vigilància

Model de ciutat. Objectiu al que respon

Millora de la mobilitat interna i externa

Famílies – Modes afectats

Mode a Peu	Aparcaments
Mode amb bicicleta	Mercaderies
Transport públic	Seguretat viària
Vehicle privat	Medi Ambient

Zona d'actuació

Zona centre

Descripció de l'actuació:

Es proposa la realització d'un estudi específic de les zones de càrrega i descàrrega a la ciutat que contempli les següents accions:

1. Revisió de la idoneïtat de la localització i l'espai dedicat a les zones de càrrega i descàrrega existents i l'eliminació o creació de noves si escau.
2. Revisió dels horaris de funcionament
3. Estudi d'implantació de noves tècniques de control a les zones de C/D, com ara el disc de control horari o d'altres més tecnològiques amb l'ús de sensors.