

- Transportveier må ha tilstrekkelig bredde og høyde for forventet transport. Bredde på dør i transportvei må være minimum 1,3 m.

Anbefalinger til varemottak sier at varemottaket i sin helhet bør utformes slik at hele vareleveransekjeden blir effektiv og funksjonell. Plasseringen i av varemottak på byggverket bør vurderes med hensyn til trafikk og fri sikt på gatenivå og med hensyn til interne transportveier til bestemmelsessted. Det anbefales at lasterampe bygger 1,2 m over grunn slik at paller kan trekkes direkte fra bil til lasterampen. Ved små og få leveranser kan rampehøyden være 0,2 m. Lager bør temperaturmessig tilpasses leveransene.

Fortau er ikke definert som varemottak.

Flere av deltagerne påpekte at det er viktig at det kommer en veiler med krav og behov til kjøreatkomst og varemottak, men det vil kun være en veileder da det ikke er lovpliktige krav for utforming og dimensjonering av næringsbygg.

Det ble påpekt at lastebiler krever en viss svingradius og at det i dag ofte er for liten svingradius inn til varemottaksområdet i forhold til behovet (Se Håndbok 250, hvor det henvises til LUKS anbefalinger). Som eksempel ble det trukket frem situasjoner hvor lastebiler må rygge forbi inngangen til butikker med passerende kunder, noe som er farlig og utrygt for både kunder og sjåfør.

En grunn til uhensiktsmessige løsninger er at varemottak ofte er det siste som skal bygges og at varemottaket skal være billigst mulig. Dette medfører uhensiktsmessige løsninger i forhold til sikkerhet og trygghet. Veiledningen har også med noen anbefalinger om søppelhåndtering.

Veiledningen gjelder nye bygninger og dersom en gjør hovedombygging eller ved bruksendring, men det er vanskelig å definere hva hovedombygging er. For eksempel er en ombygging fra klesbutikk til restaurant et eksempel på bruksendring i byggemessig forstand. Det ble påpekt at ved store bruksendringer er arbeidsmiljølover også relevant.

Det er viktig å henvise til ISO-standarder for å dokumentere at vedledning er oppfylt (ikke pre godkjent) eller at en selv dokumenterer at veiledningen er fulgt.

LUKS påpekte at det er et godt samarbeid mellom bransjen og etatene i bestrebelsene på å komme frem til gode løsninger for varemottak!

Fordeler, ulemper og kostnader ved bruk av forskjellige godsbilstørrelser i bydistribusjon, Sven Bugge og Jürg Berger, Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter (LUKS)

LUKS tok i sitt innlegg utgangspunkt i at politikerne vil ha en miljøvennlig og rasjonell varedistribusjon noe bransjen i en årrekke har etterstrebet å imøtekomme. For LUKS innebærer dette at en ønsker å kombinere gode HMS- forhold for varetransportørene med en rasjonell varelevering som belaster det ytre miljøet minst mulig. Veien frem har vært og er stadig full av utfordringer.

Som en generell betraktning ble det påpekt at miljøtiltak ofte krever betydelige omstillinger og koster penger i en overgangsperiode. Mange aktører er involvert og må ta sin del av ulempene og kostnadene ved en mer miljøvennlig

varetransport. Et spørsmål er om alle er villig til det eller om noen prøver å lure seg unna?

LUKS tok i foredraget utgangspunkt i noen fakta om bruk av stor, middels og liten lastebil ved varedistribusjon:

Bilstørrelser og lastekapasitet

- Med en stor bil menes her en bil med totalvekt 26 tonn og med lastekapasitet på 14.800 kg
- Med en middels bil menes her en bil med totalvekt 12 tonn og med lastekapasitet på 4.500 kg
- Med en liten bil menes her en bil med totalvekt 3,5 tonn og med lastekapasitet på 750 kg

Antall distribusjonsbiler for frakt av tilnærmet samme godsmengde

- 1 stor distribusjonsbil frakter 14.800 kg. gods
- 3 middels distribusjonsbiler frakter 13.500 kg. gods
- 19 små distribusjonsbiler frakter 14.250 kg. gods

Forbruk av diesel ved frakt av tilnærmet lik godsmengde

- 1 stor distribusjonsbil bruker 4.3 l. pr. mil
- 3 middels distribusjonsbiler bruker 7,2 l. pr. mil
- 19 små distribusjonsbiler bruker 24.7 l. pr. mil.

Utslipp av CO2 ved frakt av tilnærmet samme godsmengde

- 1 stor distribusjonsbil slipper ut 11,6 kg. CO2 pr. mil
- 3 middels distribusjonsbiler slipper ut 19,5 kg. CO2 pr. mil
- 19 små distribusjonsbiler slipper ut 66,7 kg. CO2 pr. mil

Forbruk av gateareal ved lasting/lossing av tilnærmet samme godsmengde

- 1 stor distribusjonsbil må ha 17 meter av gaten for å levere/hente varene
- 3 middels distribusjonsbiler må ha 42 meter av gaten for å levere/hente varene
- 19 små distribusjonsbiler må ha 266 meter av gaten for å levere/hente varene

Forbruk av gateareal ved kjøring av tilnærmet samme mengde gods

- 1 stor distribusjonsbil må ha 52 meter av gaten under transporten av varene
- 3 middels distribusjonsbiler må ha 147 meter av gaten under transporten av varene
- 19 små distribusjonsbiler må ha 893 meter av gaten under transporten av varene

I forhold til problemstillingen om lengde på distribusjonsbilene hadde LUKS innhentet opplysninger fra to samlastere, to egentransportører og tre dagligvaregrossister om vanlig lengde på godsbilene brukt til vareleveranser innenfor ring 2 i Oslo. Til sammen bruker disse vareleverandørene 125 distribusjonsbiler i dette

området. 87 av disse bilene (69,5 %) er kortere enn 10 m og 38 av bilene (30,5 %) er mellom 10 m og 12 m lange.

Mye av foredraget var vinklet mot effektene av en generell høydebegrensning til 4,0 m for distribusjonsbilene og fra Vegdirektoratet ble det presisert at det i ikke var tema for dette forummøtet. LUKS var ikke enig i dette, men mente at vi snakker om effektive logistikk-løsninger og da er høyde og høydebegrensninger et relevant tema; høydebegrensninger må inn i analysen. LUKS ble oppfordret til å ha et eget møte med de ansvarlige for høydebegrensningsutspillet i Vegdirektoratet. LUKS kan innlede på et slikt møte.

Oppfordringer fra LUKS var å gjøre som i Göteborg; lag regler som er tilpasset virkeligheten og det som allerede gjøres. Effekter av byfortetning bør inkluderes i analysen, blant annet med hensyn til effekten for redusert for CO₂ utslipp.

Det ble påpekt at et av de store problemene med varemottak er plasseringen, skal varemottaket f. eks. være plassert på offentlig eller privat grunn. Det ble opplyst at i Stavanger kreves det nå at varemottaket skal være på egen /privat grunn.

En spådom var at restriksjoner for bilstørrelser i Oslo ikke vil fungere og at en vil få samme type problemer som det en har hatt i tidligere prosjekter i Århus, Aalborg, Nykøbing (ikke gjennomførbart og dyrt).

Det ble opplyst at CO₂ utslipp er redusert ca. 90 % siden EURO 1 normen ble innført i 1991. Myndigheters mål er 20 % reduksjon frem til 2020 og flere bedrifter har egen mål om en 50 % reduksjon.

Kilder til opplysninger om varemottak og optimalisering av varedistribusjon er:

Næringslivets Optimaliseringskomité:

<http://www.tradesolution.no/sfiles/0/45/01/2/file/brukerveiledning-epd-basen-2009-v-2.5.pdf>

og "Bluebook on optimizing transport in Europe": <http://www.ecr.no/>

Utfordringer og løsninger ved utforming av varemottak og biloppstillingsplasser ved utbygging av kjøpesentre og næringsbygg. Erfaringer fra Oslo kommune, Tor Mangset, Samferdselsetaten, Oslo kommune.

I dag er det ingen begrensninger med hensyn til lengde, akseltrykk eller høyde (kan bli 4,0 m). Dette gjelder for hele Oslos gatenett med unntak av noen svake bruer. Varelevering fra gatenettet er prioritert av veimyndigheter og politi og stiller ofte krav til skilting, men det er ikke reserverte plasser til varelevering.

Varelevering sliter på gatelegeme og spesielt utsatt er granittdekker som utsettes for store krefter fra brå svingninger av stillestående tunge biler. Skilting og kjøremønster i gater må gjøres slik at det hindrer rygging og endring av gatene må designes slik at biler ikke ødelegger veiutstyr (skilt, signal og lysstolper).

Areal til varelevering prioriteres i dag fremfor areal til vanlig parkering.

Det er tillatt å bruke semitrailer til distribusjon i gågatene i Oslo.

Varelevering på egen eiendom er dyrt og levering fra gateareal foretrekkes av mange. De forskjellige aktørene har også forskjellige behov for gateareal, f. eks er

det stor forskjell i gatebehov for en frisør/eiendomsmegler og en dagligvarebutikk. Ved nybygg skal det planlegges innkjøring og avkjøring, ved små endringer som ikke krever byggemelding ordnes av Samferdselsetaten.

Noen tror at dersom en etablerer seg med næringsbygg i byen så tar kommunen automatisk ansvar for å ordne med arealer som sikrer vareleveringen. Slik er det imidlertid ikke.

Gårdeiere bør være mer oppmerksomme på nye reguleringsforslag samtidig som planmyndigheten bør være mer oppmerksom på ny virksomhet som krever mer plass i gata.

Næringsforeninger som er etablert i flere norske byer fungerer godt som forum for dialog og diskusjon av løsninger som kan aksepteres av involverte aktører i bydistribusjon.

Norges Lastebileierforbund opplever at kundeparkering flere steder prioriteres høyere enn areal til varelevering. Personbiler har også mulighet og lov å stoppe for av- og pålessing og kan i den sammenheng beslaglegge laste- og losseplasser for lastebil og personbiler kan bli ”sperrert inne”. Normalt fungerer imidlertid dette bra. Det er også lovlig å levere varer fra handikapparkering, men en vil helst unngå det.

Et stort problem i forhold til varelevering er trikken fordi en noen ganger er nødt til å stoppe i trikkesporet for å foreta av- og pålessing. Det er tillatt å stoppe midt i gaten dersom det ikke er andre muligheter og dette er en bedre løsning enn å stoppe på fortau som er farlig for gående og syklende. Men det er stressende for sjåføren å stoppe midt i gaten og sperre for all trafikk.

Problemer og løsninger for varemottak og biloppstillingsplasser ved etablering av kjøpesentre og næringsbygg i byer, Glenn Eikebråten, Byfolk Oslo sentrum

Når det er snakk om varelevering i byer er det viktig å være klar over at det er store forskjeller i arealbegrensningene mellom bykjernen og de ytre byarealer. Gårdeierne ønsker bedre utnyttelse av sine arealer, men nesten alle bygårder er på bevaringslisten samtidig som gatenettet har begrensninger med hensyn til tyngde, svingbevegelser, lengde og arealkonkurranse med andre brukergrupper og interesser.

For sentrumsarealene er det også politiske begrensninger som prioritering av parkering for handicapbiler, elbiler og forgjengere. For å få til gode betingelser for varelevering i byer må en blant annet sikre at leverandørinteressene deltar i en tidlig fase for prosjektering av nybygg og ombygging (TEK). For vareleverandører skjer dette gjennom samarbeid med gårdeiere og Plan- og bygningsetaten.

Planlegging av omlastingsplasser og tidsvinduer for av- og pålessing bør gjøres i samarbeid med Sentrum Transport AS. Varemottak bør være betjente slik at betjeningen kan bistå ved posisjonering av bilene.

Vogntog på 25,25 m er ikke relevant i bysentrum og er bare tillatt på noen ruter.

Det er et problem med levering av gods fra Jernbanen som ofte kommer så sent på dag at de ikke kan levere innen for tillatt tidsvindu. For nattlevering kreves det imidlertid at det er folk til stede for å ta imot varene.

Det er vanskelig å utforme universelle regler for utforming av bysentrum og et spørsmål er hvor mange gårdeiere det er som har restriksjoner på utforming (bevaringsverdig, antikvarisk) i Oslo? Det kan ikke forventes at alle typer bygg skal kunne ha alle typer forretning og det er ikke alle typer bygg som egner seg til alle typer butikk/forretningsvirksomhet.

LUKS mener at det ikke er økonomisk mulig med koordinering av transport. Det fungerer når det er økonomisk støtte, men tiltakene går ”konkurs”, når det ikke lengre er økonomisk støtte å få.

Gjennomsnittkostnaden for areal- eller volum (kubikk) ved varemottak er høy. Nordpark opplyser at det koster 0,5 mill NOK for en parkeringsplass i kjeller i Oslo.

Byfolk Oslo Sentrum har opplysninger om areal- og kubikkostnader.

Oppsummering, Harald Minken Transportøkonomisk institutt

Minken takket for et godt møte med gode innspill og kontakter som vi vil benytte oss av i det videre arbeid med prosjektet.

Det pågående prosjektet har mange og komplisert problemstillinger og mange aktuelle virkemidler. Problemstillingene kan være så komplisert at det ikke er sikkert at vi får resultater.

Til slutt oppfordret han folk til å sende inn opplysninger og data og forslag til beregningsmetoder som kan benyttes i prosjektet.

