

Vareleveringshensyn i planprosesser

En evaluering av kollektivsatsingen på Ring 1 i Oslo

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 328



Tittel

Vareleveringshensyn i planprosesser

Undertittel

En evaluering av kollektivsatsingen på Ring 1 i Oslo

Forfatter

Rannveig Brattegard, Torgeir Dalene, Mari Andrine Hjorteset

Avdeling

Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen

Seksjon

Transportplanleggingsseksjonen

Prosjektnummer

604069

Rapportnummer

Nr. 328

Prosjektleder

Toril Presttun

Godkjent av

Toril Presttun

Emneord

Varetransport, byutvikling, prosjektevaluering, Ring 1, Munkedamsveien

Sammendrag

Denne rapporten er en evaluering av tema varelevering i forprosjektet «Ring 1 Kollektivframkommelighet» og prosessen for reguleringsplan av vestre del av Rv 162 Munkedamsveien i Oslo fra Filipstad til Nationaltheatret. Løsningen som er valgt er midtstilte kollektivfelt på det meste av strekningen. Evalueringen ser på hvordan vareleverings spørsmål er blitt behandlet i prosjektet, og hvordan dette hensynet er blitt fremmet i ulike deler av prosessen. Det er gjennomført intervjuer av planleggere og berørte parter, gjennomført dokumentanalyse samt observasjon.

Title

Freight considerations in planning processes

Subtitle

En evaluering av kollektivsatsingen på Ring 1 i Oslo

Author

Rannveig Brattegard, Torgeir Dalene, Mari Andrine Hjorteset

Department

Traffic Safety, Environment and Technology Department

Section

Transport Planning Section

Project number

604069

Report number

No. 328

Project manager

Toril Presttun

Approved by

Toril Presttun

Key words

Transportation of goods, urban development, project evaluation, Ring 1, Munkedamsveien

Summary

This report is an evaluation of the preliminary Ring 1 – Kollektivframkommelighet (Ring 1 – Public transportation mobility) and the development plan for Munkedamsveien. A limitation in passenger traffic will also result in a decreased accessibility for the urban freight. The evaluation investigates how freight questions have been dealt with in this project, and how this consideration is promoted in the various parts of the process. This is done through interviews with different actors, through document analysis as well as observations.

FORORD

Rapporten «Vareleveringshensyn i planprosesser - en evaluering av kollektivsatsingen på Ring 1 i Oslo » er utarbeidet for å gi kunnskapsgrunnlag om hvordan varelevering håndteres i praktisk planlegging. Dette tema har vært lite belyst i tidligere prosjektevalueringer. Vegdirektoratet ønsker å dokumentere og evaluere prosjektet for å kunne spre erfaringer til andre, vise hvordan problemer er løst, samt å se på hva som er vanskelig innenfor dagens rammebetingelser.

Rapporten er skrevet av studenter som har hatt sommerjobb i Vegdirektoratet fra juni til august 2014. Studentene har planleggings- og samfunnsfaglig bakgrunn i henholdsvis by- og regionplanlegging fra NMBU og samfunnsgeografi fra UiB og UiO.

Vi takker Statens vegvesen Region øst for godt samarbeid og alle informanter som har stilt opp i intervjuer og for øvrig bidratt til informasjon om prosjektet.

Oslo, august 2014

Toril Presttun

INNHold

1. INNLEDNING	5
1.1 INTRODUKSJON	5
1.2 PROBLEMSTILLINGER	7
1.3 METODE FOR RAPPORTEN	8
1.4 VARELEVERING I BYEN	9
2. RAMMEVERKET	11
2.1 OVERSIKT OVER LOVER SOM BERØRER VARELEVERING	11
2.2 PLAN- OG BYGNINGSLOVEN MED FORSKRIFTER	13
2.3 ARBEIDSMILJØLOVEN MED FORSKRIFTER	14
2.4 VEGTRAFIKKLOVEN MED FORSKRIFTER	15
2.5 VEGLOVEN MED FORSKRIFTER	15
2.6 MATLOVEN MED FORSKRIFTER	16
2.7 HÅNDBOK N100 (017) - VEG- OG GATEUTFORMING	16
2.8 HÅNDBOK N300 (050) - TRAFIKKSKILT	16
2.9 HÅNDBOK V126 (250) - BYEN OG VARETRANSPORT	16
2.10 BRANSJESTANDARD FOR VARELEVERING (BVL)	17
2.11 KOMMUNALE OG STATLIGE VIRKEMIDLER - BESTEMMELSER I REGULERINGSPLAN	18
3. GENERELT OM AKTØRER	19
3.1 MYNDIGHETER OG UTBYGGERE	19
3.2 BERØRTE PARTER OG INTERESSEGRUPPER	20
4. FYSISK BESKRIVELSE	21
4.1 OM RING 1 OG MUNKEDAMSVEIEN	21
4.2 MUNKEDAMSVEIEN: I DAG OG I FREMTIDEN?	23
4.3 BEHOV – HVILKE VARELEVERINGS- OG TRAFIKKBEHOV FINNES I GATEN I DAG?	30
5. PLANPROSESSEN	31
5.1 AKTØRENE I PROSJEKTET	31
5.2 OVERSIKT OVER PROSJEKTETS GANG	32

5.3 «KONSEPTVURDERING AV RING 1»	33
5.4 FORPROSJEKTET: «RING 1 – KOLLEKTIVFREMKOMMELIGHET»	33
5.5 REGULERINGSPLANEN «RV. 162 MUNKEDAMSVEIEN»	42
5.6 SKILTPROBLEMATIKK	50
6. INTERVJUER	51
6.1 OVERSIKT OVER INTERVJUOBJEKTER	51
6.2 PROSESS OG DIALOG	52
6.3 RAMMEVERK	55
6.4 DE ENKELTE LOMMENE	59
7. VARELEVERING VED NATIONALTHEATRET	63
7.1 OM VARELEVERINGSSITUASJONEN	63
7.2 LØSNINGENE SOM ER BLITT FORESLÅTT	63
7.3 FUNN FRA INTERVJUENE	65
7.4 OBSERVASJONER	67
7.5 OPPSUMMERING VARELEVERING VED NATIONALTHEATRET STASJON	69
8. ANALYSE	71
8.1 SAMARBEID OG PLANPROSESS	73
8.2 RAMMEVERK OG SKILTING	76
9. AVSLUTNING	79
10. KILDER	80
11. VEDLEGG	83

1. INNLEDNING

1.1 Introduksjon

Det er i Norge i dag en sterk befolkningsvekst, noe som vil ha store konsekvenser for transportbehovet. Det er særlig i storbyområdene vi vil merke denne veksten. Nasjonal transportplan 2014-2023¹ har som mål at all vekst i persontransport i norske storbyområder skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange heller enn ved personbiltrafikk. For å få flere til å reise kollektivt, må det opprettes nye tilbud til de reisende og fremkommeligheten må være forutsigbar. Det er også et mål å legge til rette for trivelige byer der folk liker å oppholde seg og har tilgang til gode handels- og servicetilbud. I Oslo og Akershus er det forventet en befolkningsvekst på 200 000 mennesker de kommende 20 årene. Det er av miljøhensyn til Oslo sentrum og indre by et ønske å begrense personbiltrafikken til fordel for mer miljøvennlig transport. Et av virkemidlene i Oslo for å nå målene i Nasjonal transportplan, er å etablere kollektivfelt, slik det planlegges på Ring

1. Ring 1 er den innerste av Oslos tre ringveger og går fra Filipstad i vest til Bjørvika i øst. Denne vegen er en av nøklene til både et bedret kollektivtilbud og økt fremkommelighet i Oslo. Et av hovedmålene med å opprette kollektivfelt på Ring 1, er å øke personkapasiteten. En rekke funksjoner er etablert langs strekningen på bakgrunn av at Ring 1 skal være en fordeleråre.

Ved å redusere vegareal for biler, begrenser man samtidig godsbilenes fremkommelighet. Godsbilene benytter de samme kjørefeltene som vanlige biler, og må nødvendigvis stå i den samme køen som alle andre. Varelevering er helt sentralt om man ønsker et levende bysentrum, med de tilbudene og tjenestene som finnes der. Det å finne løsninger som tilrettelegger for miljøvennlig transport i byer, samtidig som det sikrer effektive løsninger og gode arbeidsforhold for vareleverandører og mobile tjenesteytere, er en utfordring som må tas på alvor i den videre byutviklingen.



Bilde 1: Varelevering på fortau i Oslo

Denne rapporten er en evaluering av planprosessene og dokumentene «Ring 1 – kollektivfremkommelighet» og «RV. 162 Munkedamsveien Planforslag til offentlig ettersyn», der Statens vegvesen Region øst (SVRØ) har vært oppdragsgivere, og Rambøll innleid som faglige rådgivere. Evalueringen gjennomgår prosess og samarbeid, med fokus på varelevering.

Statens vegvesens rapport «Konseptvurdering av Ring 1 for perioden 2010-19»² foreslår et konsept der Ring 1 rendyrkes som en fordeleråre og en kollektivåre, og svekkes som gjennomkjøringsåre mellom øst og vest. «Ring 1 - Kollektivfremkommelighet»³ er en videreføring og konkretisering av konseptvurderingen og har som mål å øke personkapasiteten på Ring 1 gjennom å legge til rette for økt kapasitet og bedret regularitet for busstrafikken. Prosjektet er nå inne i reguleringsplanfasen og anbefalingene som blir presentert i forprosjektet ligger til grunn for dette arbeidet. Reguleringsplanarbeidet gjelder området Munkedamsveien mellom Filipstad og Nationaltheatret, samt Ruseløkkveien mellom Nationaltheatret og Haakon VIIs gate.

Reserverte felt for buss gir mindre plass igjen til øvrig biltrafikk, også mindre plass for vareleverandører til å stanse ved fortauskant for å levere varer. Det er et uttrykt mål for prosjektet å gjøre forholdene for varelevering like gode eller bedre enn i dagens situasjon. Det hevdes at man i dette prosjektet har jobbet systematisk med denne problemstillingen. Ring 1 er en viktig ferdsselsåre i Oslo og flere store og mindre aktører har vært involvert i prosessen. Dette er noen av årsakene til at prosjektet studeres nærmere. Rapportens formål er å se hvilke vurderinger og hensyn som er tatt til varelevering i dette prosjektet, hvordan planleggingsprosessen har vært, særlig med

tanke på samhandling mellom aktørene, samt hva slags rammeverk som er med å styre vareleveringssituasjonen i et slikt prosjekt.

Målet med denne rapporten er å evaluere hvordan prosjektet på Ring 1 bygger oppunder målene om miljøvennlig transport samtidig som det gis effektive løsninger og gode arbeidsforhold for vareleverandører. Hovedfokuset i rapporten vil ligge på forhold knyttet til varelevering.

Rapporten har et tredelt fokus:

- Prosjekt og prosess
- Aktører og samhandling
- Rammeverk

Fokuset på prosjekt og prosess kartlegger hva som har skjedd i planleggingsprosessen, hvilke planer som har blitt utredet og hva de inneholder. Dette innebærer hvilke konsepter og løsninger som har blitt foreslått og hvilke løsninger man har anbefalt å arbeide videre med. Hovedkilden i dette arbeidet er plandokumentene, men også opplysninger som har kommet frem av intervjuer.

Fokuset på aktører og samhandling kartlegger hvilke aktører som har vært med i prosessen, hvilke synspunkter de har på ulike løsninger i prosjektet og i hvilken grad de føler seg inkludert og at deres innspill er tatt hensyn til i planleggingsprosessen.

Det tredje fokusområdet; rammeverk, vektlegger spesielt hvilke rammer varelevering og planleggingsprosess omfattes og styres av. Lovverket er en sentral del av et slikt rammeverk, men også normaler og andre veiledere er viktige.

² Statens vegvesen «Konseptvurdering av Ring 1» 2009

³ Rambøll «Ring 1 – Kollektivfremkommelighet» 2012

Disse tre fokusområdene henger naturligvis sammen og påvirker hverandre gjensidig. Særlig prosjekt og prosess henger tett sammen med aktørene og deres handlinger, men også rammeverket som et bakteppe for hva et prosjekt må inneholde og hva aktører kan foreta seg, er viktig. Det gjennomgående for denne rapporten og de ulike fokusområdene er at det er hensynet til varelevering som skal studeres. Hvordan har man tatt hensyn til varelevering i planleggingsprosessen, hvilket fokus har de ulike aktørene på varelevering og hvordan styrer rammeverket vareleveringen?

Noe av hensikten med denne evalueringen og rapporten er å dokumentere hvordan man i et konkret prosjekt har løst utfordringene

i forbindelse med varelevering, for enklere å kunne gå tilbake og se hvordan ting har blitt gjort og løst, eventuelt ikke løst. Det er et ønske at evalueringen skal kunne bidra til læring og å spre kunnskap og erfaring både til de som har vært involvert og til andre, fremtidige prosjekter.

Denne rapporten vil omhandle prosjektet «Ring 1 - Kollektivfremkommelighet» med fokus på Munkedamsveien, videre omtalt som forprosjektet, og «Rv.162 Munkedamsveien - Planforslag til offentlig ettersyn», videre omtalt som reguleringsplanen. Når det er snakk om begge planene, omtales disse som prosjektet. Denne rapporten omtales som evalueringen/evalueringsrapporten/ rapporten.

1.2 Problemstillinger

Det er med bakgrunn i introduksjonen, formulert følgende problemstillinger:

Hovedproblemstilling

- Hvilket fokus har man hatt på varelevering i prosjektet, og hvordan har denne planleggingsprosessen vært?

Underproblemstillinger

- Hva kjennetegner planleggingsprosessen, og hvilke løsninger er vurdert og valgt?
- Hvilke aktører har vært sentrale i prosjektet, og hvordan har dette samarbeidet fungert?
- Hva er rammeverket knyttet til varelevering, og hvilke muligheter og utfordringer ligger i dette?

1.3 Metode for rapporten

I arbeidet med denne evalueringen er det benyttet flere typer informasjonskilder samt at forskjellige metoder for å samle inn og analysere informasjon om prosjektet er anvendt. Det er i hovedsak tre metoder som er anvendt; dokumentanalyse, intervjuanalyse og observasjoner. Observasjonene har primært hatt til hensikt å gi en bedre forståelse av prosjektets tema og kontekst, og det er for få observasjoner til at det kan trekkes konklusjoner. Det er derfor dokumentene og intervjuene som er hovedinformasjonskildene. Det er ikke gjort kvantitative analyser i denne evalueringen.

Informasjonsmaterialet benyttet til dokumentanalysen er hovedsakelig offentlige dokumenter i form av utredninger fra planleggingsprosessen for prosjektet, samt referater, høringsuttalelser og notater. Dokumentene er hentet fra Statens vegvesen sine mapper på disse prosjektet, samt fra Plan- og bygningsetatens åpne innsynssider⁴ på nett.

Det er gjennomført intervjuer med aktører som har vært involvert i planleggingsprosessen i større eller mindre grad. Disse har vært sentrale personer knyttet til prosessen fra oppdragsgiversiden og konsulentsiden, gårdeiere/grunneiere med interesser i området, informanter med interesser knyttet til varelevering og personer med kunnskap om prosessen eller spesielle temaer i forbindelse med prosjektet. De fleste intervjuene har vært gjennomført som personlige, semi-strukturerte intervjuer, men noen har også foregått som mailkorrespondanse eller telefonintervju. De fleste intervjuene har blitt tatt opp på bånd for å sikre mest mulig nøyaktig gjengivelse av informasjon, men det har i stor grad vært tilstrekkelig med notater fra intervjuene.

Utvelgelsen av informanter har i stor grad fungert etter snøballprinsippet, der vi har blitt anbefalt å ta kontakt med noen nøkkelinformanter og så fått nye anbefalinger fra disse igjen. Dette har tilsynelatende fungert bra; vi har fått tilgang til mye informasjon som dekker mange relevante temaer. Faren ved å bli anbefalt nye informanter via informanter er at man blir ledet inn i et spor og ikke kartlegger mulig interessante synspunkter. Man kan bli ledet videre til informasjon som informanten vet sammenfaller med egne synspunkter og evalueringen mister kritisk brodd. Vi opplever ikke at dette har vært tilfelle i vårt arbeid, kanskje heller tvert imot; flere av dem vi har snakket med har ønsket kritikk, også om den er negativ. Et argument for en slik fremgangsmåte er at den er effektiv med tanke på tid og informasjonsmengde. Det har vært fornuftig å få informasjon og tips fra andre med god kjennskap til prosjektet. Det er viktig å påpeke at selv om det ikke fremkommer informasjon og synspunkter fra enkelte, betyr ikke dette at de ikke har noen synspunkter, men at disse ikke er blitt omfattet av intervjuene.

Mye av dokumentasjonen som er grunnlag for rapporten, er utredninger etc. som er skrevet av aktørene som skal evalueres og kritiseres. Informasjonen som kommer frem her er ikke nødvendigvis nøytral, men slike utredninger kan ofte fremstå som det og dermed være vanskelig å gjengi på en god måte. Informasjonen fra intervjuobjekter er sånn sett enklere å forholde seg til; man vet at det kommer personlige synspunkter og meninger og forholder seg kritisk til dette. Validitet, eller relevans, er knyttet til hvorvidt datainnsamlingen måler det den skal måle, mens reliabilitet, eller pålitelighet, er knyttet til hvorvidt den innsamlede informasjonen

representerer virkeligheten. Det er forsøkt å samle inn et bredt spekter av informasjon og særlig gjennom intervjuene er det forsøkt å snakke med ulike aktører med ulike synspunkt. Likevel ser man at man kunne fått kartlagt noen sider enda grundigere. Vi mener at vi har fått samlet inn det meste av den informasjonen som er relevant i prosjektet og at informasjonen er pålitelig ved at vi har benyttet forskjellige kilder og kartlagt ulike perspektiver. En mulig feilkilde kan være såkalte forventningseffekter, det vil si at vi som «forskere» har hatt noen forventninger om hva vi skulle komme frem til og at informantene våre har svart litt ut fra hva de tror det er forventet at de skal svare. Vi har forsøkt å være bevisst på dette i arbeidet.

1.4 Varelevering i byen

Varedistribusjon og handel er og har vært sentrale faktorer i formingen av byer. Mange av våre største byer har vokst frem på grunn av tilgang til bestemte varer, eller på grunn av gunstig geografisk beliggenhet for transport. Dette er en dynamisk prosess som endrer seg over tid. Det som var viktig for tretti år siden, er kanskje ikke like viktig dag. Et av kjennetegnene ved dagens byutvikling er at man er i ferd med å ta i bruk byrom, som til nå har vært regulert for biler og trafikk, til «mykere» og mer varierte aktiviteter. Gamle bilveier blir til gågater med fortausrestauranter, kulturelle innslag og folkeliv. Dette er aktiviteter som krever hyppige vareleveringer, og det er ikke uvanlig at en restaurant må ha ferskvareleveranser opp til flere ganger om dagen. I tillegg må avfall transporteres vekk. Med andre ord; samtidig som tilgjengelig gateareal blir knappere på grunn av økt aktivitet, fører økt aktivitet til et større behov for varelevering.

Et annet kjennetegn er at kollektivtrafikk og syklende prioriteres høyere og vies mer plass i bybildet; da gjerne i form av kollektivfelt eller sykkelfelt der det var vanlig veg, eller busslommer der det var vareleveringslommer. Dette kan være en stor utfordring for tilgang til kantstein for sjåførene som skal levere varer. Det blir færre filer for biler og det blir færre steder hvor man kan laste av varer. Samtidig øker etterspørselen for varer sammen med den økte bruken av byen. På den andre siden kan flere gående, syklende og kollektivreisende føre til bedre fremkommelighet, da en større andel av transporten gjøres med kjøretøyer som er mer effektive enn personbiler.

Når forholdene for varelevering er dårlig tilrettelagt, er det først og fremst sjåføren i distribusjonsbilen som må løse problemene. Arbeidsmiljøet for denne yrkesgruppen er problematisk. En stor andel av yrkesutøverne opplever større belastninger enn grensene i arbeidsmiljøloven tilsier. Problemet forsterkes av tidspress knyttet til avtalte tidsluker for levering eller til tidsbegrensninger i gågater.

Håndbok V126 (Tidligere 250) – «Varelevering i byen»⁵ trekker frem noen utfordringer sjåførene opplever i sin jobb. Blant annet nevnes trafikale problemer ved køer og forsinkelser, trafikkreguleringer som legger til rette for de store trafikkstrømmene, lovlig og ulovlig plasserte gjenstander i gågater, konflikter med gangbaner og publikumsåpninger, m.m.

Jobben med å frakte varene fra bilen helt frem til mottaker inne i bygningen er den delen der helse, miljø- og sikkerhetsproblemer er størst. Den fysiske belastningen for sjåførene overstiger ofte arbeidsmiljølovens regler for gjentatte løft og belastning. Blant

vanlige hindre som øker belastningen for sjåførene, nevner håndboka blant annet; brostein, fortauskanter, dørstokker, snø og is, avløpsrenner på fortau, hull og ujevnheter, avløpsrister, helninger, trapper, små heiser, dårlig belysning, m.m.

Det er nødvendig med kunnskap om hvordan varelevering er organisert og hvordan det foregår i praksis for å få til vellykket planlegging. Håndboka tar opp noen problemstillinger knyttet til samarbeid i planleggingsprosesser og varelevering. Hovedmålet er å effektivisere den samlede logistikken i byen og dette kan føre til besparelser både for næringslivet og miljøet. Det poengteres at samarbeid og samordning er nøkkelen til bedre løsninger for varelevering, og håndboka kommer med forslag til fremgangsmåter. Mange byer har opprettet samarbeidsgrupper som jevnlig drøfter og finner løsninger som ivaretar varelevering. Gjennom systematisk samarbeid mellom kommunen, Statens vegvesen, andre relevante myndigheter,

leverandører, samlastere, transportører, handelsnæring og eiere/eiendomsutviklere om varedistribusjonen i byen, kan mange problemer finne gode løsninger.

Håndbok V126⁶ sier videre at samarbeidet kan omfatte alt fra ulike nivåer i plan- og byggesakssammenheng til praktiske løsninger i helt konkrete situasjoner. I tillegg til sentrale samarbeidsgrupper, foreslås samarbeidsprosjekter i konkrete gater med de aktuelle gårdeierne og eksisterende samarbeidsfora mellom butikker i samme område. Avtaler mellom butikkene og transportørene som leverer regelmessig, om tidsvinduer for når de ulike leveransene kan kjøre inn, kan løse problemer i trange gater. Kontakt og dialog øker kunnskap om problemstillingene hos de ulike partene og øker muligheten for å finne løsninger som kan fungere for alle parter. Det er ikke alltid behov for fysiske endringer eller tilrettelegging. Ofte kan en større bevissthet omkring hvordan vareleveringen foregår være tilstrekkelig.



Bilde 2: Bildet viser varelevering fra vareleveringslomme

2. RAMMEVERKET

Det er en rekke lover, regler og retningslinjer som kan sies å ha innvirkning på forhold tilknyttet temaet varelevering. I dette kapittelet skal hovedtrekkene i dette rammeverket gjennomgås. Det er tatt med lover som er viktige både for offentlig og privat sektor. Det vil her bli listet opp en del lover, forskrifter, normaler og veiledere. Oversikt over hvilke paragrafer som gjør seg gjeldende for varelevering, følger rapporten som vedlegg 1. For den fullstendige lovteksten henvises det til www.lovdatab.no.

2.1 Oversikt over lover som berører varelevering

Plan- og bygningsloven med forskrifter

- Plan- og bygningsloven (LOV-2008-06-27 nr. 71)
- Forskrift om tekniske krav til byggverk (Byggteknisk forskrift, TEK 10) (FOR-2010-03-26-489)

Vegloven med forskrifter

- Vegloven (LOV-1963-06-21-23)
- Forskrift om anlegning av offentlig veg (FOR-2007-03-29-363)
- Forskrift om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig veg (FOR-1964-07-16-3905)

Vegtrafikkloven med forskrifter

- Vegtrafikkloven (LOV-1965-06-18-4)
- Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) (FOR-1986-03-21-747)
- Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikksignaler og anvisninger (skiltforskriften) (FOR-2005-10-07-1219)
- Skiltnormaler gitt med hjemmel i skiltforskriften

Arbeidsmiljøloven med forskrifter

- Arbeidsmiljøloven (LOV-2005-06-17-62)

- Forskrift om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter (Best. nr. 544) (Internkontrollforskriften) (FOR-1996-12-06-1127)
- Forskrift om utforming og innretning av arbeidsplasser og arbeidslokaler (Best. nr. 702) (Arbeidsplassforskriften) (FOR-2011-12-06-356)
- Forskrift om organisering, ledelse og medvirkning (Best. nr. 701) (FOR-2011-12-06-1355)
- Forskrift om utførelse av arbeid, bruk av arbeidsutstyr og tilhørende tekniske krav (Best. nr. 703) (FOR-2011-12-06-1357)

Lov om matproduksjon og mattrygghet mv. (Matloven) med forskrift

- Lov om matproduksjon og mattrygghet mv. (Matloven) (LOV-2003-12-19-124)
- Forskrift om internkontroll for å oppfylle næringsmiddelovgivningen (FOR-1994-12-15-1187)

Normaler

- Håndbok N100 (tidligere 017) «Veg- og gateutforming» utarbeidet av Statens vegvesen
- Håndbok N300 (tidligere 050) «Trafikkskilt» utarbeidet av Statens vegvesen

Veiledninger

- Håndbok V126 (250) «Byen og varetransporten» utarbeidet av Statens vegvesen
- BVL – Bransjestandard for varelevering utarbeidet av LUKS (Leverandørens utviklings- og kompetansesenter), NLF (Norges lastebileierforbund) og NHO (logistikk og transport) Første utgave i 2011, revidert utgave i 2014.

Kommunale og statlige virkemidler

- Kommunale vedtekter med hjemmel i plan- og bygningsloven
- Bestemmelser i reguleringsplan

2.2 Plan- og bygningsloven med forskrifter

Plan og bygningsloven

Plan- og bygningsloven er en av lovene som berører temaet varelevering. Loven inneholder et samlet regelverk for planlegging og byggesak i Norge, og er delt inn en plandel og en byggesaksdel. Planlegging etter loven legger føringer for arealbruk og samfunnsutvikling, samt at planleggingen legger føringer for det enkelte byggetiltaket. Gjennom planlegging etter loven skal det sikres åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning, samt at det skal sikres en bærekraftig utvikling (§ 1-1. formål). Behandling av byggesak etter loven skal sikre tiltak som er i samsvar med loven, forskrifter og planvedtaket som ligger til grunn for byggesaksbehandling.⁷

Når det gjelder hvorvidt varelevering berøres av plan- og bygningsloven, inneholder loven en rekke generelle bestemmelser som direkte eller indirekte kan påvirke vareleveringsforhold. I loven finnes bestemmelser som sier noe om de ulike plannivåene og de ulike planmyndighetenes ansvarsområder og oppgaver. Det er mange aktører, og alle plannivåer etter plan- og bygningsloven berøres i spørsmål om varelevering. Det overordnede ansvaret for å legge til rette for varelevering ligger hos planmyndighetene.⁸

Loven har noen viktige bestemmelser om krav til medvirkning (§ 5-1) og høring og offentlig ettersyn (§5-2). Dette er viktige regler for å sikre at alle berørte parter får uttalte seg og ta del i planleggingsprosessen. Særlig reglene om medvirkning er viktige for å sikre at problemer, uenigheter og utfordringer skal komme så tidlig som mulig fram i

planleggingsprosessen slik at man kan finne en best mulig løsning. Det er viktig å påpeke at det er et gjensidig ansvar for medvirkning. Planmyndighetene skal legge til rette for medvirkning fra berørte parter, samtidig som disse partene er pliktige til selv å ta en del i prosessen.

Som vist over er det planmyndigheten som har det overordnede ansvaret for varelevering, men likevel er temaet lite regulert gjennom plan- og bygningsloven. Mange av reglene er generelle og sier ingen ting om den konkrete utformingen.

Den konkrete utformingen av varemottaket eller stedet for varelevering skjer som regel i forbindelse med nybygg, ombygging, eller opprusting av bygninger eller gateløp, og løsningen skal da behandles og godkjennes gjennom byggesaksbehandlingen i den enkelte kommune. Det finnes flere lover, forskrifter, retningslinjer og annet som ligger til grunn for en slik behandling av kommune, men det er få av disse som konkret behandler varelevering.⁹ Slik Plan- og bygningsloven er bygget opp, blir det i stor grad overlatt til planleggeren, arkitekter og utbyggere å sikre gode løsninger for varelevering.

Selv om plandelen er generell med tanke på temaet varelevering, kan man i byggesaksdelen av loven finne noen paragrafer som kan sies å ha mer konkret betydning for varelevering. Dette er blant annet § 25-4, som skal sikre god adkomst til veg, og § 31-3, som skal sikre at bygg og installasjoner er i en slik stand at fare for skade eller ulykke ikke oppstår.

7 Plan- og bygningsloven 2008

8 Statens vegvesen «Håndbok V126» 2005:32

9 Statens vegvesen «Håndbok V126» 2005:32

Forskrift om teknisk krav til byggverk (Byggteknisk forskrift, TEK 10)

Til plan- og bygningsloven er det en forskrift som sier noe om de tekniske kravene til byggverk. Dette er en forskrift som skal se til at tiltak planlegges, prosjekteres og utføres på en slik måte at tekniske krav til sikkerhet, miljø, helse og energi ivaretas (§ 1-1). Forskriften har forholdsvis detaljerte bestemmelser. I denne forskriften berøres varelevering både indirekte og direkte. Blant annet omhandler kapittel 8 utearealer og plassering av byggverk. § 8-3 sier at bygg skal plasseres hensiktsmessig med hensyn til blant annet sikkerhet, helse, miljø og tilgjengelighet. Det skal sikres tilfredsstillende kjøreadkomst som er tilpasset byggets funksjon, samt at bygget skal ha tilstrekkelig oppstillingsplass for forutsatt vareleveranse. (§§ 8-8 og 8-9). § 12-14 sier at «varemottak skal ha plassering, atkomst, størrelse og utforming tilpasset byggverkets funksjon».

2.3 Arbeidsmiljøloven med forskrifter

Arbeidsmiljøloven

Arbeidsmiljøloven med forskrifter er også et rammeverk som omfatter temaet varelevering. Dette rammeverket berører spesielt varemottaket og leveringsstedenes betydning for arbeidsmiljøet. Reglene i arbeidsmiljøloven skal sikre at sjåførene har et godt og sikkert arbeidsmiljø.

Det står i formålsparagrafen (§ 1-1) at arbeidsmiljøet skal gi grunnlag for en helsefremmende og meningsfylt arbeidssituasjon, og gi trygghet mot psykiske

og fysiske skadevirkninger. Arbeidsmiljøet skal ha en velferdsmessig standard som er i samsvar med utviklingen i samfunnet både teknologisk og sosialt. Loven skal bidra til å sikre et godt og forsvarlig arbeidsmiljø. Loven stiller krav til systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid. Det er arbeidsgiver som etter loven er pliktig til å påse at den følges, men for å skape et best mulig arbeidsmiljø legger også loven vekt på viktigheten av medvirkning fra arbeidstakeren og deres tillitsvalgte. I forbindelse med varelevering, skal arbeidsmiljøloven sikre sjåførene gode arbeidsforhold. Blant annet kommer det fram i § 4-4 at «Arbeidsplassen skal innredes og utformes slik at arbeidstaker unngår uheldig fysiske belastninger.»

Selv om arbeidsmiljøloven på mange måter er en lov med konkrete krav til arbeidsmiljø, er det samtidig en lov som i stor grad åpner for skjønn og tolkning. Skal vareleverandørenes interesser bli ivaretatt på en god måte er man avhengig av at loven blir tolket og behandlet riktig. Kunnskap om temaet vil her kunne være en viktig nøkkelfaktor.¹⁰

Forskrift om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter (Best. nr. 544)

Denne forskriften gir bestemmelser om at den som er ansvarlig for virksomheten er pliktig til å gjennomføre en systematisk oppfølging av krav fastsatt i en rekke lover, herunder arbeidsmiljøloven. Regler om internkontroll i forskriften skal sikre at virksomheters aktiviteter skjer i samsvar med helse-, miljø- og sikkerhetslovgivningen.

Forskrift om organisering, ledelse og medvirkning

Dette er en forskrift som særlig gjelder organisering, tilrettelegging og ledelse av arbeidet, samt medvirkning fra arbeidstakerne eller deres tillitsvalgte. Det er viktig at alt arbeid organiseres og tilrettelegges slik at det sikres et forsvarlig arbeidsmiljø. Arbeidstakerne skal være beskyttet mot både fysiske og psykiske belastninger.¹¹

Forskrift om utforming og innretning av arbeidsplasser og arbeidslokaler (arbeidsplassforskriften)

Dette er en forskrift som gjelder for alle arbeidsplasser, arbeidslokaler og for atkomstveier. Forskriften skal tilse at arbeidstakernes sikkerhet, helse og velferd ivaretas. Dette gjennom at arbeidsplasser og arbeidslokaler tilrettelegges og utformes etter arbeidet som utføres, den enkelte arbeidstaker og til særskilte risikoforhold.¹²

Forskrift om utførelse av arbeid, bruk av arbeidsutstyr og tilhørende tekniske krav (forskrift om utførelse av arbeid)

Dette er en forskrift som gjelder for utførelse av arbeid, bruk av arbeidsutstyr, samt at den omfatter tekniske krav til arbeidsutstyret. Formålet er å sikre en forsvarlig utførelse av arbeid og bruk av arbeidsutstyr, for å verne arbeidstakerne mot farer og skader.¹³

2.4 Vegtrafikkloven med forskrifter

Vegtrafikkloven

Vegtrafikkloven gjelder all trafikk med motorvogn. Den gjelder for opphold på veg eller i områder der det er alminnelig adgang til og vanlig å kjøre med motorvogn. Man er pliktig til å rette seg etter påbud og forbud gitt med hjemmel i loven. Spesielt relevant for varelevering er skiltreglene man finner i lovens § 5 og skiltforskriften.

Skiltforskriften

Denne forskriften inneholder regler om skilting og oppmerking. Den sier noe om hvem som har vedtaksmyndighet i forbindelse med skilt, og den inneholder tekniske bestemmelser, samt bestemmelser om alle skiltene.

Trafikkregler

En annen viktig forskrift til vegtrafikkloven er forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler). Denne forskriften inneholder regler som gjelder for all kjøring, blant annet regler om rygging og vending, stans og parkering, hvor det er lov å stoppe og ikke stoppe. Dette er regler som spiller inn på arbeidsforholdene til de som leverer varer.

2.5 Vegloven med forskrifter

Vegloven har som formål å sikre en god planlegging, bygging, vedlikehold og drift av offentlige og private veier, for å oppnå et godt og sikkert trafikkbilde. Retningslinjer om anlegg av offentlig veg (vegnormaler) er hjemlet i § 13 og viktig i forbindelse med varelevering.

¹¹ Arbeidstilsynet «Forskrift om organisering, ledelse og medvirkning» 2014

¹² Arbeidstilsynet «Arbeidsplassforskriften» 2014

¹³ Arbeidstilsynet «Forskrift om utførelse av arbeid» 2014

2.6 Matloven med forskrifter

Matloven inneholder blant annet regler angående håndtering av mat, hvor renhold og hygiene er viktig. Det er viktig at leveranser skjer på en hygienisk måte og uten en brutt kjølekjede. I tilknytning til matloven med forskrift (forskrift om internkontroll for å oppfylle næringsmiddelovgivningen) er HACCP og IK-mat viktige begreper. HACCP står for Hazard Analysis and Critical Control Point og er et internkontrollprogram som skal sikre at mat som produseres og serveres er helsemessige trygge. IK-mat er et internkontrollsystem som er regulert gjennom forskrift om internkontroll for å oppfylle næringsmiddelovgivningen. Alle næringsmiddelvirksomheter er forpliktet til å innføre IK-mat som et internkontrollsystem.¹⁴

2.7 Håndbok N100 (017) – Veg- og gateutforming

Arealbruken og dens utforming i byen reguleres mye gjennom vegnormalene gitt i Håndbok N100, utarbeidet av Statens vegvesen. Vegnormalene lister opp geometriske krav og spesifikasjoner som gjør seg gjeldende ved utforming av alt veg- og gateareal. Håndbok N100 lister opp bør- og skalkrav som planleggerne må følge. Ønsker man å planlegge i strid med disse kravene må det søkes fravik. Når det gjelder varelevering over fortau behandles dette i Håndbok N100 med krav til arealbehov og størrelse og utforming av lommer. Håndbok N100 henviser til Håndbok V126 for videre opplysninger.

2.8 Håndbok N300 (050) - Trafikkskilt

For å på best mulig måte få en sikker og effektiv trafikkavikling er man avhengig av skilting. Håndbok N300 er i den sammenheng viktig. Dette er en Håndbok som omhandler anvendelsen og utformingen av offentlig trafikkskilt. Håndboka inneholder tekniske bestemmelser og retningslinjer, og gjelder for al bruk av offentlige trafikkskilt. Med hjemmel i skiltforskriften fastsettes skiltnormalen av Vegdirektoratet, og bestemmelsene må følges av alle skiltmyndigheter, også kommuner og politiet.

2.9 Håndbok V126 (250) – Byen og varetransporten

Denne håndboka favner et bredt spekter av temaer knyttet til varelevering. Den er konkret i sine anbefalinger angående plassering, dimensjonering og utforming av vareleveringslommer og varemottak, samt at temaer knyttet til organisering og drift av varelevering også berøres. Det er ønsket at håndboka skal bidra til at varelevering og planlegging i forbindelse med varelevering fungerer best mulig. Håndboka inneholder konkrete anbefalinger, men er kun veiledende. Det kan i den sammenheng stilles spørsmål ved hvor mye den faktisk blir brukt i den fysiske planleggingen.

2.10 Bransjestandard for varelevering (BVL)

Gjennomgangen av de ulike lovene og reglene viser at det, til tross for et vidt rammeverk, finnes få bestemmelser direkte knyttet til varelevering. Paragrafene som på en eller annen måte berører temaet finnes i flere ulike lover med forskrifter, håndbøker og andre veiledere som favner et bredt spekter av fagfelt. Det kan derfor være vanskelig å få en helhetlig oversikt over hvilke rammer man har å jobbe innenfor. Gjennom «Bransjestandard for varelevering» (heretter kalt BVL), er det forsøkt å gjøre det lettere for planleggere og andre å behandle temaet. BVL er en standard utarbeidet av LUKS (Leverandørens utviklings- og kompetansesenter), NLF (Norsk lastebileierforbund) og NHO logistikk og transport. Det er gjennom standarden et ønske om å gjøre varelevering i Norge mer miljøvennlig, HMS-rettet og rasjonell. Selv om det i dag finnes flere avtaler som behandler forholdet mellom vareprodusenter, transportselgere, transportører, transportkjøpere og vareeiere, er ikke alle forhold like godt regulert og respektert. Spesielt vanskelig er området mellom HMS og logistikk, samt usikkerhet knyttet til de ulike aktørenes rolle og ansvar. I BVL hevdes det at det har utviklet seg usunne forhold knyttet til sjåførenes arbeidsmiljø. Gjennom BVL ønsker LUKS, NLF og NHO å rette på disse uklare forholdene. LUKS har også i sitt dokument «Problemer og hindringer for varelevering i byer» påpekt at bestemmelsene i plan- og bygningsloven og arbeidsmiljøloven ikke er godt nok koblet sammen hva gjelder varelevering. Det hevdes at bestemmelsene som finnes i arbeidsmiljøloven også burde vektlegges i plan- og bygningsloven for å gjøre varelevering til et enklere tema å behandle i planarbeid.¹⁵

BVL inneholder informasjon om hvordan varemottak bør være med hensyn til adkomst, plassering og utforming. Den inneholder også informasjon om hvordan rammene for varelevering er regulert i regelverket med en oppstilling av de viktigste

lovene og paragrafene, samt at de ulike aktørenes rolle i en vareleveringssituasjon presenteres. Standarden lister også opp en del informasjon om hvilke type biler (størrelse og kapasitet) som blir benyttet av vareleverandørene, samt at den inneholder en rekke detaljerte kravspesifikasjoner for utforming av varemottak. Dette kan gå på forhold knyttet til skilting, underlag, helning, snørydding, arealer som er sikre ved rygging, møblering som kan være til hinder for varelevering, mål på utforming av varemottak og oppstillingsplasser m.m. Standarden inneholder en sjekklister for varemottak som kan være et godt hjelpemiddel for å se om forholdene samsvarer med kravspesifikasjonen. Det er i standarden et fokus på å gjøre arbeidsforholdene for de som leverer varer så bra som mulig. Det er for eksempel anbefalt at avstanden fra biloppstillingsplassen til der varene skal leveres ikke bør overstige 50 meter. I tillegg fastsettes det at kraften en person bruker på å flytte en vare ikke bør overskride 20 KP basert på arbeidstilsynets anbefalinger. Arbeidstilsynets anbefalinger er at en person ikke skal yte mer enn 20 KP ved frakt av gods. LUKS har sammen med SINTEF vist at manuell håndtering av gods på fortau og gater ligger i området 30-60 KP, de tyngste verdiene ligger helt opp mot 100 KP.¹⁶

I BVL skiller det blant annet mellom varemottak som består av tre funksjonelle deler i samspill; oppstillingsplass(er), rampe og lager, og oppstillingsplass som er det arealet lastebilen okkuperer når den står stille ved av- eller pålesning av varer. Foruten at det er en forskjell på kravene til utformingen av varemottak og oppstillingsplasser, er det ofte en juridisk forskjell; et varemottak plasseres helst på privat grunn, da det ved nye bygg gjerne er et krav om tilrettelegging for nødvendig varelevering, mens en vareleveringslomme gjerne er på offentlig grunn. Dette kompliserer forholdene juridisk.

¹⁵ Bugge «Problemer og hindringer for varelevering i byer» 2003

¹⁶ Bugge «Problemer og hindringer for varelevering i byer» 2003

Som vist har plan- og bygningsloven med forskrift få bestemmelser som konkret sier noe om hvordan varelevering skal håndteres og utformes av arkitekter og byggingeniører. Det er lite hjelp å få, og loven stiller få krav til akkurat dette temaet. Riktig nok finner man en del krav i arbeidsmiljøloven med forskrifter som vil kunne ha innvirkning på utformingen og plassering av varemottakene og vareleveringslommen. Her oppstår det et problem ved at de som planlegger og bygger etter plan- og bygningsloven ofte ikke kjenner til disse kravene. Dette skaper problemer når den fysiske utformingen gjort av planleggere, arkitekter og utbyggere får så store innvirkninger på arbeidsmiljøet til vareleverandørene.



Bilde 3: Bildet viser en vareleveringssituasjon fra fortau hvor parkeringsvakt konfronterer sjåfør

2.11 Kommunale og statlige virkemidler - bestemmelser i reguleringsplan

Et viktig hjelpemiddel for planleggere er reguleringsplaner med arealformål (hovedformål og underformål) og tilhørende bestemmelser. Dette gjelder også forhold knyttet til varelevering. Det finnes i dag ikke noe eget arealformål (underformål) for varelevering i reguleringsplan. Bestemmelsene er derfor avgjørende for forhold knyttet til varelevering. Har man en regulering som sier at et område eller en lomme skal benyttes til varelevering må man ha en ny regulering for å kunne benytte det til noe annet. I tillegg til bestemmelsen som går

på den konkrete bruken av et område, som at en lomme i gata skal benyttes til varelevering, er det mange andre reguleringsbestemmelser som også er viktig. Blant annet vil bestemmelser om gatemøblering og dekke kunne ha stor innvirkning på varelevering. Bestemmelser som sikrer et dekke som tåler vekten av varebilene, samt er fritt for unødvendige hindringer, er viktig. Det samme gjelder bestemmelser som sikrer at møblering skjer uten å skape vanskeligheter for vareleverandørene.

3. GENERELT OM AKTØRER

I en reguleringsplanprosess er det mange hensyn som må ivaretas samtidig, og det kan være utfordrende å ha tanke for alle aktører som gjør seg gjeldende. I tilknytning til varelevering og vareleveringsmottak finnes det en rekke aktører med ulike ansvarsområder. Dette er aktører som kommer inn i prosessen på forskjellige stadier. Under følger en oversikt over de ulike aktørene som kan være med i en slik prosess, og hvem som har myndighet på de forskjellige områdene. Det følgende baseres på det LUKS i BVL¹⁷ har listet opp som gjeldende aktører. Det er i all hovedsak ansvar ved varemottak som her skildres. Det er i nybygg krav om vareleveringsramper i tilknyttet bygningen, og regelverket for varemottak er mer omfattende enn det er ved vareleveringslommer. Utfordringen for gateutforming melder seg altså i de tilfellene der eksisterende bygningsmasse ikke har tilrettelagt for varelevering, og man isteden er avhengig av gaten for å få gjennomført sine leveranser.

3.1 Myndigheter og utbyggere

Plan- og bygningmyndighetene

Plan- og bygningsmyndighetene har i hver enkelt kommune ansvaret for å forvalte plan- og bygningsloven med forskrift. Det overordnede ansvaret for å legge til rette for varelevering er det planmyndigheten som har.

Skiltvedtaks- og håndhevingsmyndighet

Dette er aktører som vedtar skiltforskrifter, samt at de tilser at disse forskriftene blir fulgt. Det kan her være snakk om politi, Statens vegvesen, parkeringsetater osv. Denne aktørgruppen har ansvar for de ulike trafikantgruppenes rettigheter og behov enten det er bilister, syklistere, fotgjengere eller varetransportører.

Mattilsynet

Deres rolle er å påse at IK-mat blir håndhevet. I dette ligger det at kjøle- og frysevarer skal ha riktig temperatur ved levering. Vareleveringsmottakets utforming og avstand fra kjøretøy til destinasjon er viktige faktorer for at IK-mat skal kunne håndheves.

Arbeidstilsynet

Arbeidstilsynet har ansvaret for å gi samtykke til at adkomst, plassering og utforming av varemottak og transportveier internt er i orden. Ved et slikt samtykke fra Arbeidstilsynet er det viktig at søknaden er vurdert i forhold til arbeidsmiljøloven § 2-2 og etter § 6 i forskrift om systematisk HMS-arbeid i virksomhet. Arbeidstilsynet har også myndighet til å gjennomføre tilsyn og eventuelt gi de nødvendige pålegg som skal til for at arbeid kan skje i tråd med arbeidsmiljøloven med forskrifter. Arbeidstilsynets rolle gjør seg gjeldende i vareleveringssituasjoner knyttet til nybygg, men når det gjelder varelevering i gate og planarbeid knyttet til dette har ikke Arbeidstilsynet den samme rollen.

Arkitekter og rådgivende ingeniører

Denne aktørgruppen tegner og prosjekter. For denne gruppen er det i tillegg til arbeidsmiljøloven med forskrift særlig plan- og bygningsloven med forskrift om teknisk krav til byggverk (TEK 10) som gjør seg gjeldende.

Byggherre

Prosjektets tiltakshaver. Byggherren kan være bestiller, kjøper eller oppdragsgiver.

Entreprenør

Denne aktørgruppen skal sørge for at det kun er godkjente byggetegninger som benyttes ved tiltaket.

3.2 Berørte parter og interessegrupper

Utleier og leietaker/Varemottaker (arbeidsgiver på stedet)

Denne aktørgruppen har ansvar for å sikre gode arbeidsforhold for de som leverer varer. De har ansvar for at adkomstveier, lasteramper og lasteplasser er plassert, utformet og dimensjonert for det som skal lastes og transporteres jmf. arbeidsplassforskriften § 1-3, § 2-18, §2-20.

Skal en utleier eller andre bygge eller innrede et arbeidslokale er de nødt til å søke Arbeidstilsynet om samtykke før igangsetting. Dette gjelder hvis det foreligger en bygningsmessig søknadsplikt etter plan- og bygningsloven. Før godkjenning av søknaden går Arbeidstilsynet igjennom tegninger og lignende for å se til at adkomstveier, både utvendig og innvendig, varemottak og annet oppfyller kravene i arbeidsplassforskriften.

Leietaker

Skal en utleier eller andre bygge eller innrede et arbeidslokale er de nødt til å søke Arbeidstilsynet om samtykke før igangsetting. Dette gjelder hvis det foreligger en bygningsmessig søknadsplikt etter plan- og bygningsloven. Før godkjenning av søknaden går arbeidstilsynet igjennom tegninger og lignede for å se til at adkomstveier, både utvendig og innvendig, varemottak og andre ting oppfyller kravene i arbeidsplassforskriften.

Daglig leder

Denne aktøren har ved virksomheter med varemottaking et ansvar for samordning av HMS-arbeidet ved varemottaket. Se arbeidsmiljøloven § 2-2 og § 6 IK-forskrift. I HMS og varedistribusjon¹⁸ utarbeidet av LUKS blir det påpekt at denne aktørgruppen ofte ikke er klar over dette ansvaret.

Varemottaker

Dette er en gruppe som skal ta i mot varene, og se til at varemottaket er i forskriftmessig stand. Det er her viktig å påpeke at all aktivitet som skjer i tilknytning til varemottaket må være i tråd med arbeidsmiljøloven med forskrift og IK-mat.

Leverandøren/ sjåføren

Denne aktørgruppen har ansvar for å levere varene. De skal levere riktige varer til riktig sted og av rett kvalitet i rett tid til varemottaket.

Interesseorganisasjoner

De viktigste organisasjonene her er Transportarbeiderforbundet, Yrkestrafikkforbundet, Norsk lastebileierforbund, NHO Logistikk og transport, og Leverandørenes Utviklings- og Kompetansesenter (LUKS). LUKS har en bred og god kompetanse om adkomst, plassering og utforming av varemottak, samt at de har god kunnskap om organiseringen av arbeidet i tilknytning til varemottaket. De fungerer i praksis ofte som en paraplyorganisasjon for alle interesseorganisasjonene i konkrete saker.

4. FYSISK BESKRIVELSE

Dette kapittelet tar for seg strekningen som omhandles i reguleringsplanen «RV.162 Munkedamsveien Planforslag til offentlig ettersyn», der delstrekninger vil beskrives med dagens situasjon og fremtidig løsning. Fremtidig beskrivelse utgår fra planforslaget med reguleringsplankart. Plankartene og tilhørende bestemmelser ligger som vedlegg 2.

4.1 Om Ring 1 og Munkedamsveien

Det er i Oslo tre ringveger, Ring 1, 2 og 3 som omkranser byen fra indre til ytre by. Disse var ment å avlaste det omkringliggende gatenettet for gjennomgangstrafikk, og Ring 2 ble regulert for allerede i Harald Hals sin generalplan for Oslo fra 1929. Han så allerede da en økende personbiltrafikk, og det var et sentralt ønske å tilrettelegge for denne veksten. Han var kritisk til de linjalrette gatene, da byens skålform tilsa at et helhetlig gatenett best kunne gjennomføres ved å tenke i buer. De tre ringveiene danner, i tillegg til E18 og E6, Oslos hovedvegnett og var del av Oslopakke 1.¹⁹

Ring 1, eller RV. 162, er det innerste av Oslos ringveger, og går nord for sentrum fra Bjørvika i øst, til Filipstad i vest. Strekningen er 4,6 km lang, og går gjennom Nylandsveien – Schweigaardsgate – Lybekkergata – Vaterlandstunellen – Hammersborggata – Hammersborgtunellen – Pilestredet – St. Olavs gate – Frederiks gate – Munkedamsveien. Denne evalueringen vil kun se på den vestre delen av denne gata, fra Nationaltheatret stasjon til Filipstad; Munkedamsveien. Selv om forprosjektet tar for seg hele Ring 1, vil denne evalueringen kun omhandle denne gata, da det er denne strekningen reguleringsplanen tar for seg.



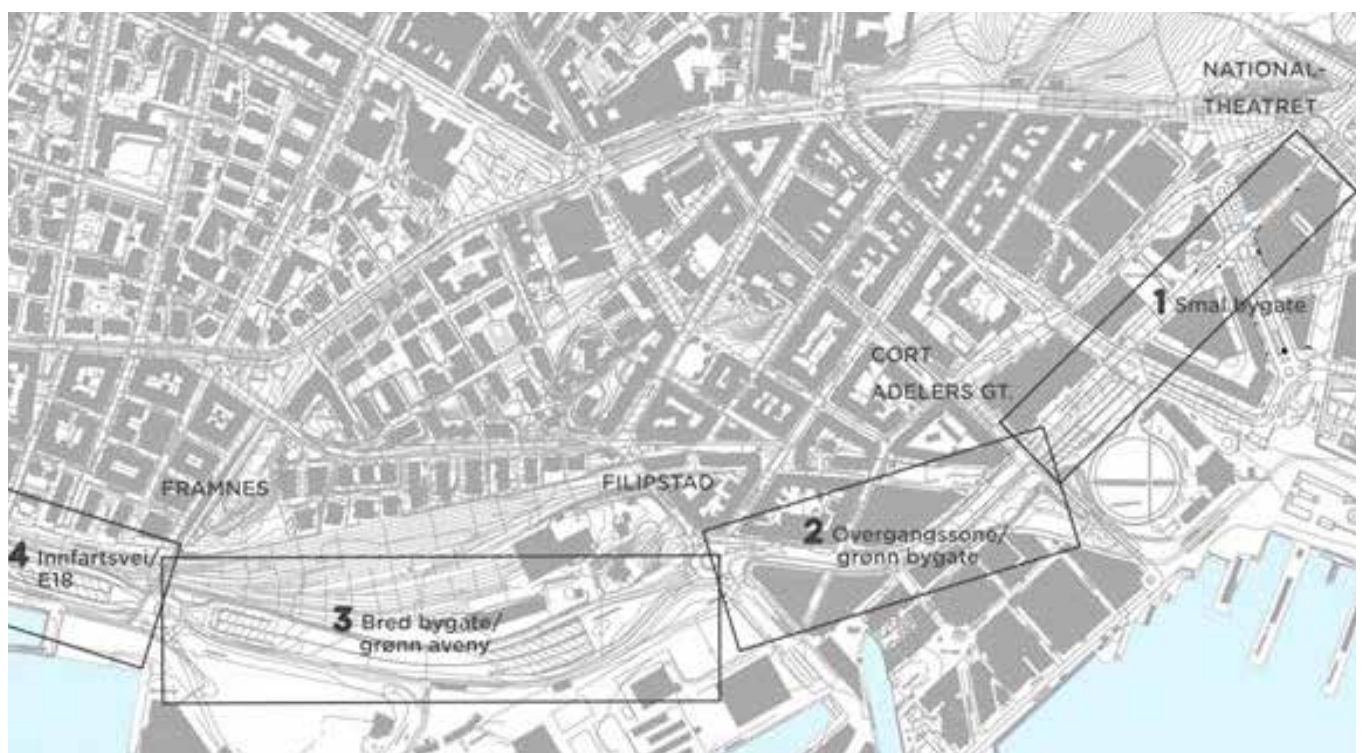
Kart 1: Kartet viser strekningen Ring 1, inndelt i vestre, midtre og østre del, omtalt som P1, P2 og P3. Denne rapporten omhandler P1

Munkedamsveien er en fordeleråre for omkringliggende gater, og er en hovedtrasé inn til sentrum fra vest. Veien starter som innfartsvei fra E18 i det forslagsstiller omtaler som sone 4, og går over til å bli en bred bygata/ «grønn aveny» i sone 3. Videre, ved rundkjøringen på Filipstad, smalnes gata noe, og er en overgangssone inn til byen. Denne delen av strekningen, sone 2, omtales av forslagsstiller som en «grønn bygata». Siste del av Munkedamsveien, sone 1, beskrives som «smal bygata». Reguleringsplanen som foreligger omfatter sone 1 og 2, altså den smale og den grønne bygaten. Den fungerer både som ferdselsåre og adkomst til gatas og sidegatenes aktiviteter.

Den smale bygata omfatter strekningen mellom Stortingsgata – Dokkveien/Cort Adellers gate med rettlinjet bygatastruktur, smalt gatesnitt uten sykkelfelt og noe bymessig aktivitet på gateplan, samt innkjøring til forskjellige P-hus. Den

grønne bygata omfatter strekningen mellom Dokkveien/Cort Adellers gate til rundkjøringen ved Filipstad. Denne har et bredere gatesnitt med toveis sykkелеkspressveg, store bygningsstrukturer som følger gatas veggeometri og har en liten grad av utadrettet virksomhet/aktivitet på gateplan.

Munkedamsveien har ikke et særlig bypreg, med lite aktivitet på gateplan, og lite aktive fasader. Det er noe aktivitet i forbindelse med House of Oslo mellom Cort Adellers gate og Dronning Mauds gate, men det er både her og generelt i gata potensiale for mer byliv og aktive fasader. Videre deles strekningen opp i tre; Filipstad – Cort Adellers gate/ Dokkveien, Cort Adellers gate/Dokkveien – Haakon VIIIs gate, og Haakon VIIIs gate – Stortingsgata. Den siste strekningen består av to envegskjørte gater, Munkedamsveien østgående og Ruseløkkveien/Haakon VIIIs gate vestgående.



Kart 2: Oversikt over hele Munkedamsveien der sone en og to inngår i reguleringsplanen

4.2 Munkedamsveien: I dag og i fremtiden?

Filipstad – Cort Adellers gate/Dokkveien

I dagens løsning starter ringvegen i rundkjøringen ved Filipstad, der den beveger seg østover i Munkedamsveien og bort til Cort Adellers gate med ett gjennomgående kjørefelt i hver retning, samt svingfelt enten øst- eller vestgående slik at det i praksis er snakk om tre felt. Det er gangfelt innerst på begge sider av vegen, med fotgjengerovergang i kort avstand fra rundkjøringen ved Filipstad. På høyre side mellom vegbanen og gangfeltet finner vi en hovedfartsåre for sykkel, med sykkelfelt i begge retninger. I tillegg er det også et sykkelfelt på venstre side av vegbanen, men denne er lite brukt av syklister, og anvendes i hovedsak av gående. Området har i dag et grønt preg, med vegetasjon

og trær på begge sider mellom vegbanen og sykkel-/gangfeltet. Området beskrives som en «grønn bygate» i planforslaget. Det er en sidestilt busslomme, Vika Atrium, i østgående retning før innkjøringen til Filipstad Brygge ned til høyre (gågate, kan ikke nås med bil fra Munkedamsveien). I vestgående kjøreretning er det en lomme for handicapparkering til bygningen bak, samt for varelevering til nærliggende næringsbygg. Ruseløkkveien kommer inn fra venstre. Vika Atrium busstopp vestgående er plassert før Ruseløkkveien, når man kommer kjørende vestover. Busslommen er brosteinsbelagt. I området mellom Ruseløkkveien og Sjøgata er det en kjørefelt vestover, mens det er et kjørefelt rett frem midterst, et bussfelt



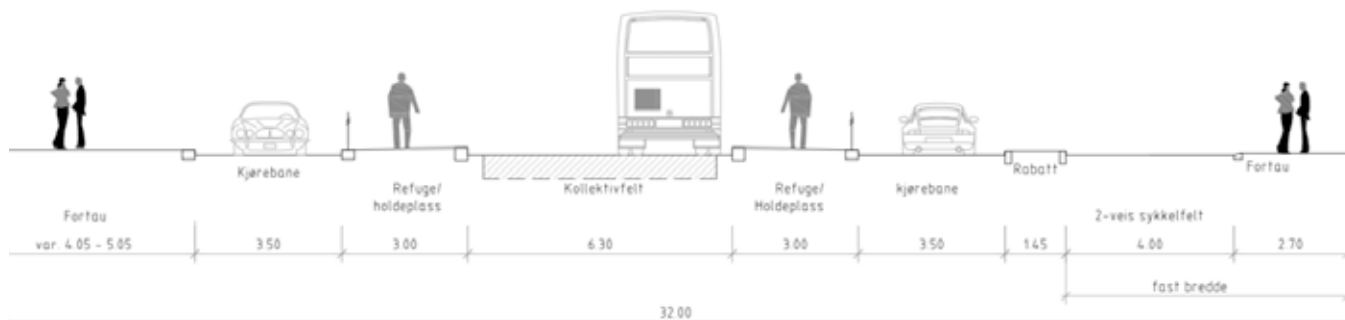
Bilde 4: Bildet viser dagens lomme, med HC-parkering og plass til vareleveranser

og et kjørefelt for trafikk ned til høyre i Sjøgata i østgående retning. Krysset Munkedamsveien/Sjøgata er lysregulert, med fotgjengerovergang i Munkedamsveien etter innkjøringen til Sjøgata. Strekningen mellom Sjøgata og Dokkveien består for det meste av to felt i hver retning, med svingfelt og vanlig vegbane i begge retninger. Det er to lommer samt innkjøring til parkeringshus i vestgående retning på strekningen.

I planforslaget som foreligger, skal det opprettes midtstilte kollektivfelt på hele denne strekningen med midtstilte holdeplasser for buss. Dette vil føre til mindre areal for personbiler og reduserte grøntarealer på strekningen.

Sykkelfeltet i vestgående retning vil omgjøres til fortau, mens sykkелеkspresveien, som går på sørsiden av Munkedamsveien, foreslås opprettholdt og oppgradert. Det foreslås, som i dag, tosidig fortau på hele strekningen med varierende fortausbredde.

Dagens løsning med lomme for handicapparkering og varelevering ved Munkedamsveien 57, på nordsiden av gaten, vil erstattes av varelevering på markert areal i fortau. Lommen vil reduseres betydelig i størrelse og kapasitet.



Figur 1: Snitt ved holdeplass strekningen Filipstad - Dokkveien/Cort Adellers gate

Cort Adellers gate/Dokkveien – Haakon VIIIs gate

Krysset Dokkveien/Munkedamsveien er lysregulert, med trikketrasé for linje 12 i Dokkveien. Det er fotgjengerovergang i alle retninger i dette krysset. Hovedsykkelveien som går fra Filipstad, svinger her ned mot høyre i Dokkveien, i retning Rådhusplassen. Videre nå er det derfor kun gangfelt og kjørebane. På høyre side av vegen er det i dag et grønt område som skiller Ring 1 fra oppkjøringsrampen fra Operatunellen. Langs denne «grønne lungen» er det et bussfelt/busslomme helt til høyre i østgående retning, samt et kjørefelt mot midten. Busslommen ender i et høyresvingfelt ned til Enga. I vestgående retning er det et kjørefelt i retning Filipstad, samt et høyresvingfelt i retning Dokkveien. Før dette feltet blir høyresvingfelt, er det bussfelt/busslomme også her. På venstre side ligger kjøpesenteret House of Oslo, med parkeringshus i kjelleren. Det er en del trafikk inn og ut her, i begge retninger, noe som fører til mye kryssende

trafikk fra og til østgående felt. Det er også varelevering under senteret, men de store lastebilene har ikke tilgang til denne, grunnet trang innkjøring. Disse stopper ofte i busslommen eller på fortauet som ligger langs senteret.

Ved Enga og under Dronning Mauds gate er det to kjørefelt i hver retning, og to fotgjengeroverganger tett ved hverandre, en under broen, og en umiddelbart etter. Under inngangspartiet til Oslo konserthus er det en vareleveringslomme i vestgående kjørefelt. Denne strekningen har et større bypreg enn det er nærmere Filipstad, og det er her lite beplantning. Det er relativt brede fortau på strekningen bort til Haakon VIIIs gate. På østsiden av konserthusets inngangsparti, er vegbanen og fortauet avdelt med søyler i østgående retning. Mot krysset Munkedamsveien/Haakon VIIIs gate, blir det ene feltet østgående



Bilde 5: Bildet viser utenfor House of Oslo i dag

høyresvingfelt, mens man i det midtre feltet kan fortsette rett frem eller til venstre, der det er taxiholdeplass og et «kiss and ride»-område. Mens det er påbudt kjøreretning til høyre i høyresvingfeltet, gjelder ikke dette for buss i rute, som kan fortsette rett fram i dette krysset. Her deler Ring 1 seg til to envegskjørte gater; den fortsetter rett frem i Munkedamsveien østover, mens den vestover kommer på oversiden fra Ruseløkkveien, og ned Haakon VII's gate før den svinger inn Munkedamsveien. Dette henger sammen med at det i dette byområdet er smalere gater enn vi finner lenger vest på strekningen.

I den foreliggende reguleringsplanen skal det på strekningen Cort Adellers gate/ Dokkveien – Haakon VII's gate opprettes midtstilte kollektivfelt i likhet med lenger vest. Mellom Cort Adellers gate/Dokkveien og Enga er det foreslått to alternativer, et med og et uten høyre svingfelt vestgående. Dette er av hensyn til pågående planer på Vestbanetomta, felt B, der forslaget uten

høyre svingfelt gir større plass til eventuelt bygg. Lenger opp, mellom Enga og Haakon VII's gate videreføres dagens tosidige fortausløsning, men med noe redusert bredde grunnet trangt gateløp. På det smaleste vil fortauet være 2,2 m på nordsiden og 2,6 på sørsiden.

Vareleveringssituasjonen på strekningen vil forbedres utenfor House of Oslo, som i dag ikke har et reelt vareleveringsalternativ for de bilene som ikke har tilgang til senterets lasterampe. Det etableres en vareleveringslomme øst for østre innkjøring til House of Oslo. Denne begrenses av innkjøringen til P-hus og senterets eksisterende inngangsparti. Fortausbredden vil reduseres fra 3 til 4 meter ved lommen. Mellom Enga og Haakon VII's gate vil de to vareleveringslommene på nordre side av gata slås sammen til en lomme. Det vil ikke bli opprettet vareleveringslomme på sørsiden av gata, og situasjonen for næringer der vil bli lik som i dag.



Bilde 6: Illustrasjonsbilde over Munkedamsveien utenfor House of Oslo, slik planene foreligger

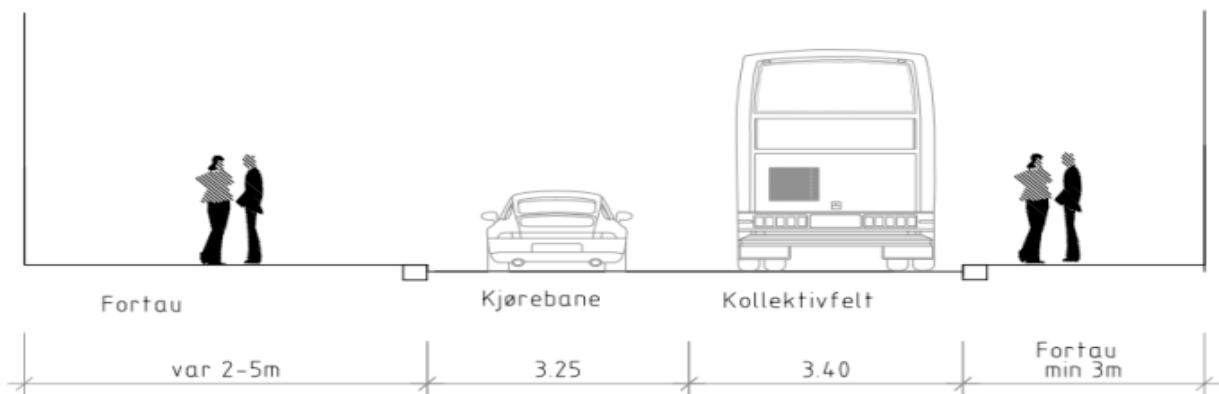
Haakon VII's gate – Stortingsgata

I den envegskjørtede gata østover, altså i Munkedamsveien, er det et bussfelt/ busslomme helt til høyre, et kjørefelt i midten, samt et felt i motsatt kjøreretning ut ifra Saga parkeringshus. Dette feltet innsnevres ovenfor P-huset, og blir gangfelt. Det foregår i dag varelevering i busslommefeltet, samt i Ringsgangen på høyre side. Det er en fotgjengerovergang i enden av gata før denne går ut i Stortingsgata, og rundkjøringen der, hvor Ring 1 fortsetter i Frederiks gate.

Om man kjører rundkjøringen helt rundt, kommer man inn på Ring 1 i Ruseløkkveien, i vestgående retning. Denne starter med en fotgjengerovergang med gangfelt på begge sider. Gata har to kjørefelt, med en vareleveringslomme på høyre side, utenfor inngangen til Nationaltheatret stasjon. Rett etter denne er det en lysregulert fotgjengerovergang, før veien svinger ned til venstre, på høyre side av Haakon VII's gate. Ruseløkkveien fortsetter som

brosteinsbelagt, envegskjørt, kommunal veg i østgående retning, med forretninger på begge sider. I Haakon VII's gate mellom Munkedamsveien og Ruseløkkveien, er det som nevnt taxiholdeplass og «kiss and ride»-område oppover, samt snuplass ned igjen til krysset. De to kjøreretningene er avdelt med et grønt område med trær. Ring 1 vestgående i Haakon VII's gate består av tre felt; to kjørefelt innerst, samt en busslomme mot høyre. Denne holdeplassen står ikke i samsvar med krav om universell utforming, da det er for bratt helling i området. De to kjørefeltene består av et høyresvingfelt, samt et felt som fortsetter ned Haakon VII's gate mot Rådhusplassen. Ring 1 fortsetter her i høyresvingfeltet, og inn på Munkedamsveien.

I den nye reguleringsplanen vil det i østgående retning bli opprettet sidestilt kollektivfelt til høyre i vegbanen i Munkedamsveien. Det vil være et kjørefelt østgående i venstre felt. Systemskiftet fra midtstilt til sidestilt, vil løses gjennom



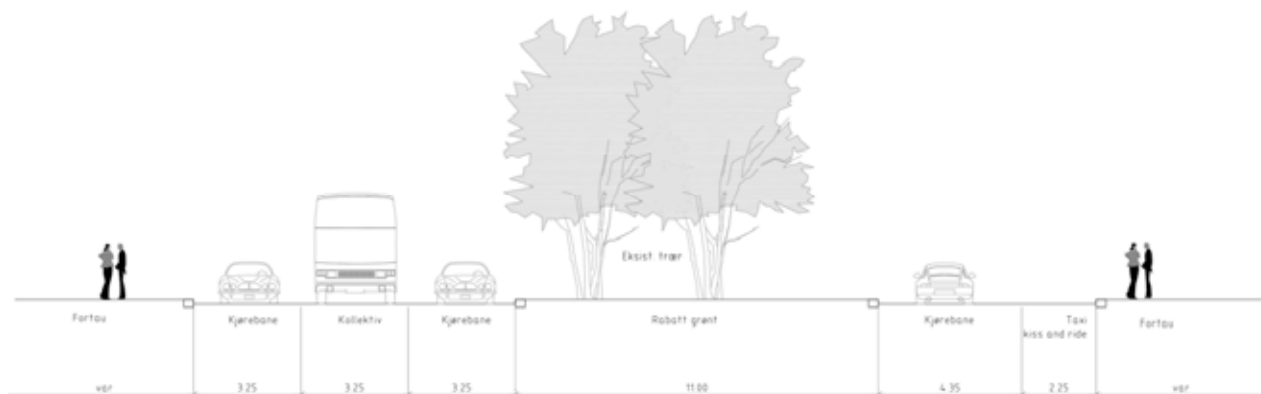
Figur 2: Snitt strekningen Haakon VII's gate – Stortingsgata (Munkedamsveien)

signalregulering i krysset Munkedamsveien – Haakon VIIIs gate. Den eksisterende holdeplassen forutsettes flyttet nærmere Stortingsgata, første del av kollektivfeltet vil kunne benyttes som vareleveringsområde til utvalgte tidspunkter gjennom kombinasjonsskilt.

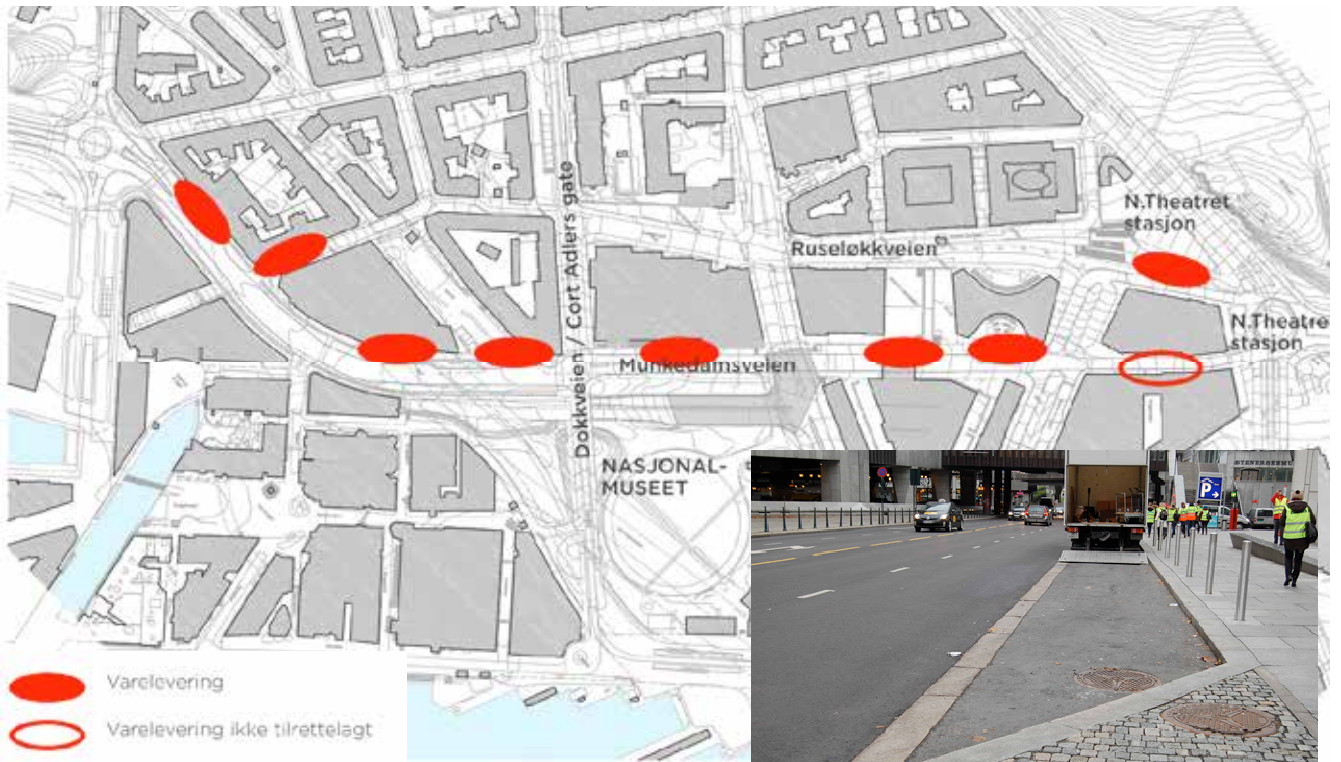
Det vil bli opprettet en vareleveringslomme på nordsiden av gata, nær Haakon VIIIs gate. Se vedlegg 2 for eksakt plassering. I vestgående kjøreretning, Ruseløkkveien, foreslås antall felt opprettholdt, med høyre felt regulert til kollektivfelt. Her vil den eksisterende vareleveringslommen utenfor Nationalteatret stasjon bli fjernet, da det skal etableres bussholdeplass her. Utdypende om dette finnes i kapittel 7.

I Haakon VIIIs gate opprettholdes antall felt, men organiseringen vil bli ulik dagens feltbruk. Midterste felt foreslås som kollektivfelt for å «forberede» for midtstilt kollektivfelt videre. Til venstre, på motsatt side av den eksisterende raden med trær, vil det bli opprettet taxi- og kiss and ride-område. Gaten har kraftig stigning, noe som fører til at disse ikke vil være i tråd med prinsippene om universell utforming.

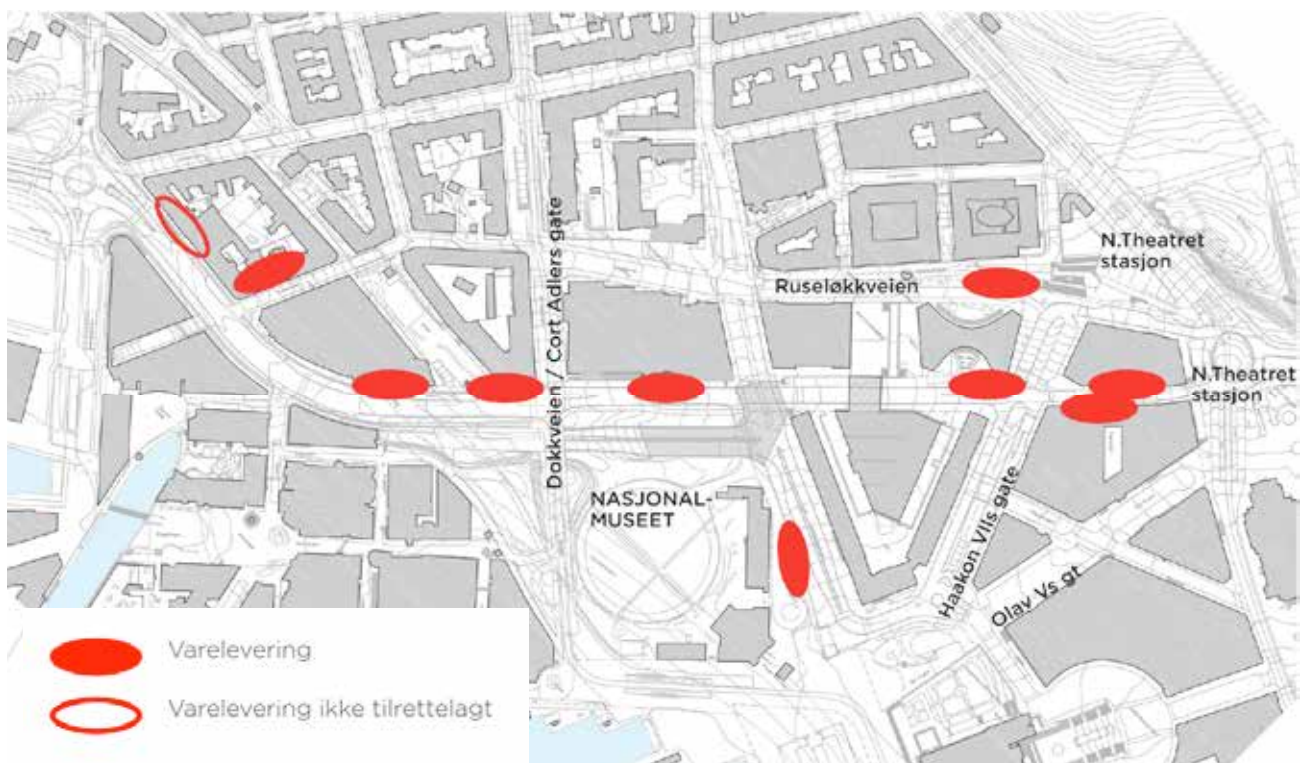
Det er muligheter for biler å kjøre opp Haakon VIIIs gate og vende på toppen av bakken. Biler som kommer vestgående og skal til virksomheter i nordre gateløp, vil kunne benytte seg av denne for å komme fram. Større vogntog må benytte seg av rundkjøringen i Stortingsgata.



Figur 3: Snitt Haakon VIIIs gate



Figur 4: Illustrasjonen viser vareleveringssituasjonen slik den er i dag. Illustrasjonen er hentet fra reguleringsplanen



Figur 5: Illustrasjonen viser den tenkte fremtidige vareleveringssituasjonen. Illustrasjonen er hentet fra reguleringsplanen

4.3 Hvilke vareleverings- og trafikkbehov finnes i gaten i dag?

Munkedamsveien er en gate med variert karakter. Området mellom Stortingsgata og Cort Adelers gate/Dokkveien kjennetegnes av et smalt gatesnitt uten sykkelfelt med en rettlinjert byggestruktur. Det er noe utadrettet aktivitet på gateplan, men det meste av næringsvirksomheten på strekningen skjer i forbindelse med House of Oslo. I tillegg til dette er det noen få virksomheter på gateplan. Strekningen Cort Adelers gate/Dokkveien til rundkjøringen på Filipstad har et bredere gatesnitt enn lenger mot sentrum. Området er preget av store bygningsvolumer som følger gatens kurvatur. Det er lite utadrettet virksomhet på gateplan her i dag. Hele strekningen er altså i liten grad tilrettelagt for handel og utadrettet virksomhet i dagens situasjon. Det er allikevel i dag virksomheter som har behov for varelevering. Det er mye kontorvirksomhet i gata, enkelte serveringssteder, samt dagligvarer og butikker. Behovet for varelevering kan allikevel forandre seg i tiden fremover. Dette baseres både på gjeldende planforslag, og andre planarbeider i området. Dette planforslaget har som

mål å «på sikt øke den publikumsrettede aktiviteten på strekningen og gjennom dette komme i en positiv spiral som kan bidra til å utvikle gaten positivt»²⁰. Man ønsker altså i fremtiden et større antall myke trafikanter på strekningen. I tillegg er det i dag stor bygge- og planleggingsaktivitet i området, med ulike planarbeider som kan ha betydning for Munkedamsveien. Blant disse er utbyggingen av nytt Nasjonalmuseum, områderegulering av Filipstad, omregulering av Ruseløkkveien til gågate og planer for opprusting av Vika, inkludert Munkedamsveien. Det siste prosjektet her er et gårdeierinitiativ om å omforme bygningsmassen slik at den blir mer attraktiv for handel og aktivitet på gateplan.

Alle disse tiltakene har som formål å øke områdets attraktivitet og gi et sterkere bypreg på gata. Dette kan igjen føre til et økt behov for varetransport og varelevering i området. Det kan virke som planforslaget som foreligger har tatt utgangspunkt i dagens vareleveringssituasjon, og ikke i tilstrekkelig grad har tatt høyde for et mulig økende behov.

5. PLANPROSESSEN

I dette kapittelet gjennomgås prosjektets ulike aktører, både planleggerne og andre berørte parter. Videre vil det gis en oversikt over prosjektets gang, før hvert enkelt stadium gjennomgås mer detaljert. Fokuset her vil ligge på prosessen, samarbeidet og den dialogen som har forekommet. Relevante høringsuttalelser og svar fremkommer av tabeller i kapittelet.

5.1 Aktørene i prosjektet

Statens vegvesen region øst

SVRø er delt inn i et bestiller/utførersystem der det er Fylkesavdelingen som er bestiller, mens utfører er del av Ressursavdelingen. Utfører svarer på bestillingen om hvordan prosjektet bør gjennomføres. Ressursavdelingen består av ansatte med ulik fagbakgrunn, noe som fører til at flere momenter blir fremmet. Det har vært samme prosjektleder både på forprosjektet og i reguleringsplanarbeidet. De er oppdragsgivere, og satt oppdragene ut på anbud på vanlig måte. Som oppdragsgivere er de ansvarlige for prosjektet, og følger kontinuerlig opp arbeidet som gjøres. Det foregår et tett samarbeid mellom dem og de faglige rådgiverne, og man passer på at disse gjennomfører arbeidet i tråd med kontrakten som foreligger. SVRø er ansvarlige for å skrive fravikssøknader til Vegdirektoratet når planene er stridige med håndbøkers bør-krav.

Rambøll Norge AS

Rambøll har vært leid inn gjennom anbudsrunder som faglige rådgivere på begge prosjekter. De utfører det meste av det praktiske arbeidet; utformer reguleringsplanene, gjør beregninger og oppmålinger og tegner forslag til løsninger basert på prosjektbeskrivelsen. De forsøker å finne den mest optimale løsningen basert på alle de ulike hensynene som foreligger. I arbeidet med dette har de hatt møter med gårdeierne på strekningen for å kartlegge, blant annet behovet for varelevering.

Plan- og bygningsetaten

PBE er saksbehandlere i alle bygge- og regulerings saker, og skal se til at prosjekter er i tråd med plan- og bygningsloven. Etaten har planmyndighet, og har ansvaret for kommunens overordnede arealplanlegging, plan- og byggesaksbehandling, kartforvaltning samt kart- og delingsforretninger.²¹ Et hvert byggeprosjekt må godkjennes av en saksbehandler i PBE, og disse er også aktivt med i prosessen. I dette prosjektet har de kommet med innspill, deltatt på idéseminar og vært del av den eksterne samarbeidsgruppen.

Bymiljøetaten

BYM har ansvar for planlegging og utvikling, forvaltning og drift av kommunale byrom i Oslo. I byrommet inngår fellesarealer som veier og gater, torg og møteplasser, parker og friområder.²² BYM har i likhet med PBE vært del av prosjektets eksterne gruppe, og har vært innom prosjektet ved større milepæler. Deres rolle er først og fremst å se til at planene passer inn i det omkringliggende kommunale gatenettet og andre kommunale planer. De har kommet med uttalelser underveis i prosjektet om hensyn særlig viktige for dem.

²¹ Plan- og bygningsetaten «Om Plan- og bygningsetaten» 2014

²² Bymiljøetaten «Om Bymiljøetaten» 2014

Leverandørenes Utviklings- og kompetansesenter

LUKS er en interesseorganisasjon for vareleverandører, -brukere og -kjøpere som arbeider for å bedre næringslivets transport- og handelsutforminger på kort og på lang sikt. De arbeider for at vareleveranser skal skje på en trygg og forsvarlig måte, som er i samsvar med lover og regler. Det er særlig med hensyn til arbeidsmiljøloven, og vareleverandørenes arbeidsmiljø at LUKS fremmer disses interesser i reguleringssaker. De har i dette prosjektet svart på høringer, og kommet med tilbakemeldinger på de foreløpige planene. De har her fremmet vareleverandørenes arbeidsmiljø med hensyn til vareleveringslommenes avstand til bygg og generelle utforming.

Gårdeiere

Det er i tilknytning til Munkedamsveien en rekke gårdeiere av ulik karakter. Disse varierer i størrelse, og deres interesser er til dels motstridende. Disse er tatt inn til råd av Rambøll i reguleringsplanfasen for å kartlegge deres behov. De har også hatt mulighet til å komme med tilbakemeldinger på de planforslagene som har blitt fremmet av SVRø og Rambøll.

5.2 Oversikt over prosjektets gang

	Konseptvurdering av Ring 1	Forprosjektet: «Ring 1 – Kollektivfremkommelighet»	Reguleringsplan for riksvei 162 Munkedamsveien
Oppstart		Oppstartsmøte 1. februar 2011.	Befaring og møte 12.–13. september 2012.
Innhold		Oppstartsmøte med samarbeids- og referansegruppe. Presentasjon av prosjektet.	Innledning om bakgrunnen for prosjektet, befaring i planområdet og en rekke konkrete utfordringer knyttet til prosjektet ble diskutert.
Avslutning	Rapport publisert 17. mars 2009.	Rapport publisert 6. november 2012.	Planforslag til offentlig ettersyn ferdig fra forslagsstillers side 2. juli 2014. Pågående prosess.
Innhold	Ser på hvordan Ring 1 kan legge til rette for bedre bussfremkommelighet og hvordan man kan legge til rette for en eventuell fremtidig trikkelinje på strekningen.	Diskuterer ulike konkrete konsepter for bedre kollektivfremkommelighet på Ring 1. Ulike typer kollektivfelt og utfordringer i forbindelse med trafikk i by er sentrale temaer.	Reguleringsplan for Munkedamsveien fra rundkjøringen ved Filipstad til Stortingsgata, samt Ruseløkkveien ved Nationaltheatret stasjon.
Saksinnsyn	Sveis: 2008237162	Sveis: 2010110956 PBE: 201104089	Sveis: 2012066435 PBE: 201215336

Tabell 1: Tabellen over viser start- og sluttspunkt for alle de tre ulike planfasene

5.3 «Konseptvurdering av Ring 1»

Planleggingsprosessen i forbindelse med dette prosjektet startet med «Konseptvurdering av Ring 1»²³ i 2009. Denne konseptvurderingen hadde som mål å se på hvilken rolle Ring 1 kunne spille i overgangen mellom Oslopakke 2 og omforent Oslopakke 3, der to tiltak ble spesielt vektlagt; gradvis etablering av gjennomgående regionale bussløsninger og fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken. I tillegg ønsket man å gi konkrete forslag til hvordan dette kunne løses og hvilke konsekvenser det kunne få.

Rapporten anbefalte «at det etableres gjennomgående kollektivfelt på Ring 1 fra Filipstad til Pilestredet, og flere prioriteringstiltak for buss på østlige deler av Ring 1»²⁴. Dette vil legge til rette for etablering av et «sterkt konsept for regionale busslinjer». Det ble også poengtert at «etablering av ny trikkestrekning på Ring 1 i Frederiks gate, og på sikt muligens i Munkedamsvegen, vil styrke argumentene for kollektivfelt i enda større grad»²⁵. Formålet med konseptvurderingen var å fremme Ring 1 som kollektivgate, og spørsmål rundt tilrettelegging for varelevering i en eventuell omregulering ble her ikke behandlet spesifikt. Konseptvurderingen blir derfor ikke gjennomgått videre i rapporten, men er her med som bakgrunn for de to etterfølgende dokumentene «Ring 1 – Kollektivfremkommelighet» og reguleringsplanene for Munkedamsveien. Varelevering var ikke et tema i dette prosjektet, da dette prosjektet var på et mer overordnet nivå.

5.4 Forprosjektet: «Ring 1 – Kollektivfremkommelighet»

Rapporten «Ring 1 – Kollektivfremkommelighet»²⁶ er en videreføring og konkretisering av konseptvurderingen, og bygger på de samme målsettingene som i den foregående vurderingen. Arbeidet ledet ut i en rapport som ble ferdigstilt i november 2012. De mer spesifikke målsettingene i dette forprosjektet var å identifisere vanskelige punkter og strekninger, foreslå og belyse konsekvenser av tiltak, både hva gjelder busser og øvrige trafikantgrupper. Forprosjektet ble utført av Rambøll på oppdrag fra SVRØ.

Forprosjektet har analysert tre gjennomgående alternativer som grunnlag for valg av løsning:

- Alternativ 1: sidestilt kollektivtrasé
- Alternativ 2: midtstilt kollektivtrasé
- Alternativ 3: kombinasjonsalternativ

I tillegg har det blitt simulert en variant av kombinasjonsalternativet med toveistraffikk i Munkedamsveien og Haakon VII's gate mellom krysset Haakon VII's gate x Munkedamsveien og Stortingsgaten. Dette alternativet er kalt 3B.

Prosjektet deler Ring 1 i tre områder:

- P1 Vestre del: Munkedamsveien fra Filipstad til Nationaltheatret
- P2 Midtre del: Nationaltheatret – Grubbegata (Hammersborgtunnelen)
- P3 Østre del: Grubbegata (Hammersborgtunnelen) – Biskop Gunnerus gate

23 Statens vegvesen «Konseptvurdering av Ring 1» 2009

24 Statens vegvesen «Konseptvurdering av Ring 1» 2009:81

25 Statens vegvesen «Konseptvurdering av Ring 1» 2009:81

26 Rambøll «Ring 1 – Kollektivfremkommelighet» 2012

Denne rapporten vil kun ta for seg den vestre delen av Ring 1, altså det forprosjektet beskriver som P1.

Prosjektet sier at «for å sikre flest mulig trafikanter et godt transporttilbud, rettes fokus på personkapasitet i stedet for bilkapasitet»²⁷. Man ønsker i den forbindelse å tilrettelegge for buss, men ikke-realiserte planer for trikk på deler av strekningen foreligger også. I tillegg til denne kollektivsatsingen, skal Ring 1 fortsette å være en fordeleråre for annen trafikk i sentrum. Det er også et mål å forbedre syklistenes fremkommelighet og gi et godt tilbud til gående innenfor kravene om universell utforming. «En nøkkelfaktor for å øke antallet personer som fraktes i kollektivfeltene langs Ring 1, er å sette Ruter i stand til å kunne prioritere Ring 1 for busslinjer med høyere belegg enn det man kan observere i dag»²⁸. Man ønsker å øke personkapasiteten på strekningen heller enn bilkapasiteten gjennom å legge til rette for bedret regularitet for busstrafikken.

Det har vært et mål for forprosjektet å ha en «bred forankring», og det ble vektlagt å ha en «prosess med stor grad av medvirkning fra berørte etater»²⁹. Det var med i tilbudsgrunnlaget fra SVRØ at Rambøll skulle bistå med å arrangere et idéseminar. Idéseminaret ble arrangert 22. mars 2011. Det fremgår fra forprosjektrapporten³⁰ at PBE, SVRØ, Politiet, BYM, Ruter, Jernbaneverket, Taxiforbundet, NHO Transport, Byantikvaren, Norges Handikapforbund, Brann- og redningsetaten, Oslo trikken, Ruter As og Byfolk deltok på idéseminaret. Det er uklart om denne deltakerlisten er komplett eller om flere aktører var til stede. I utsendt e-postinvitasjon er det en langt mer

omfattende liste av deltakere, og vi har kunnskap om at flere av disse var til stede.³¹

I seminaret ble det arbeidet i fem grupper som tok for seg én av de tre delstrekningene. Gruppene arbeidet med oppgaver der de skulle «rendyrke optimale løsninger» for sykkeltrafikk og for kollektivtrafikk gjennom henholdsvis midtstilte og sidestilte kollektivfelt. For de ulike løsningene skulle gruppene også sørge for å ivareta gående og varelevering, i tillegg til at alle løsningene skulle legge trafikksikkerhet og universell utforming til grunn.³²

Forprosjektrapporten har et eget kapittel som tar for seg varelevering. Kapitlet beskriver kort utfordringer i forbindelse med varelevering og kollektivfelt, deretter ser den på de ulike delene av Ring 1 og konkrete strekninger og punkter i et vareleveringsperspektiv. Her poengteres viktigheten av et effektivt vareleveringssystem for å sikre et levende bysentrum, og det tas opp hvordan ulike kollektivfeltløsninger påvirker varetransporten. Det hevdes her at det for vareleverandører vil være gunstig med midtstilt heller enn sidestilt trasé. Videre står det at man ønsker å utrede muligheten for tidsavgrenset varelevering, enten i selve kollektivfeltet ved valg av sidestilt løsning, eller ved at annen trafikk tillates å benytte kollektivfeltet for å kjøre forbi vareleverende bil i bestemte tidsperioder ved midtstilt løsning.³³

I forprosjektet er varelevering omtalt i eget kapittel, der man gjennomgår dagens situasjon med beskrivelse av de ulike strekningene. Tabellen på neste side viser den informasjonen som fremkommer fra forprosjektets rapport.³⁴

27 Rambøll «Ring 1 - Kollektivfremkommelighet» 2012:25
28 Rambøll «Ring 1 - Kollektivfremkommelighet» 2012:25
29 Rambøll «Ring 1 - Kollektivfremkommelighet» 2012:12
30 Rambøll «Ring 1 - Kollektivfremkommelighet» 2012:28

31 Vegdirektoratet stilte med representant, men fremkommer ikke av forprosjektet. Kan gjelde andre aktører.
32 Rambøll «Ring 1 - Kollektivfremkommelighet» 2012:12
33 Rambøll «Ring 1 - Kollektivfremkommelighet» 2012:85
34 Rambøll «Ring 1 - Kollektivfremkommelighet» 2012:85-87

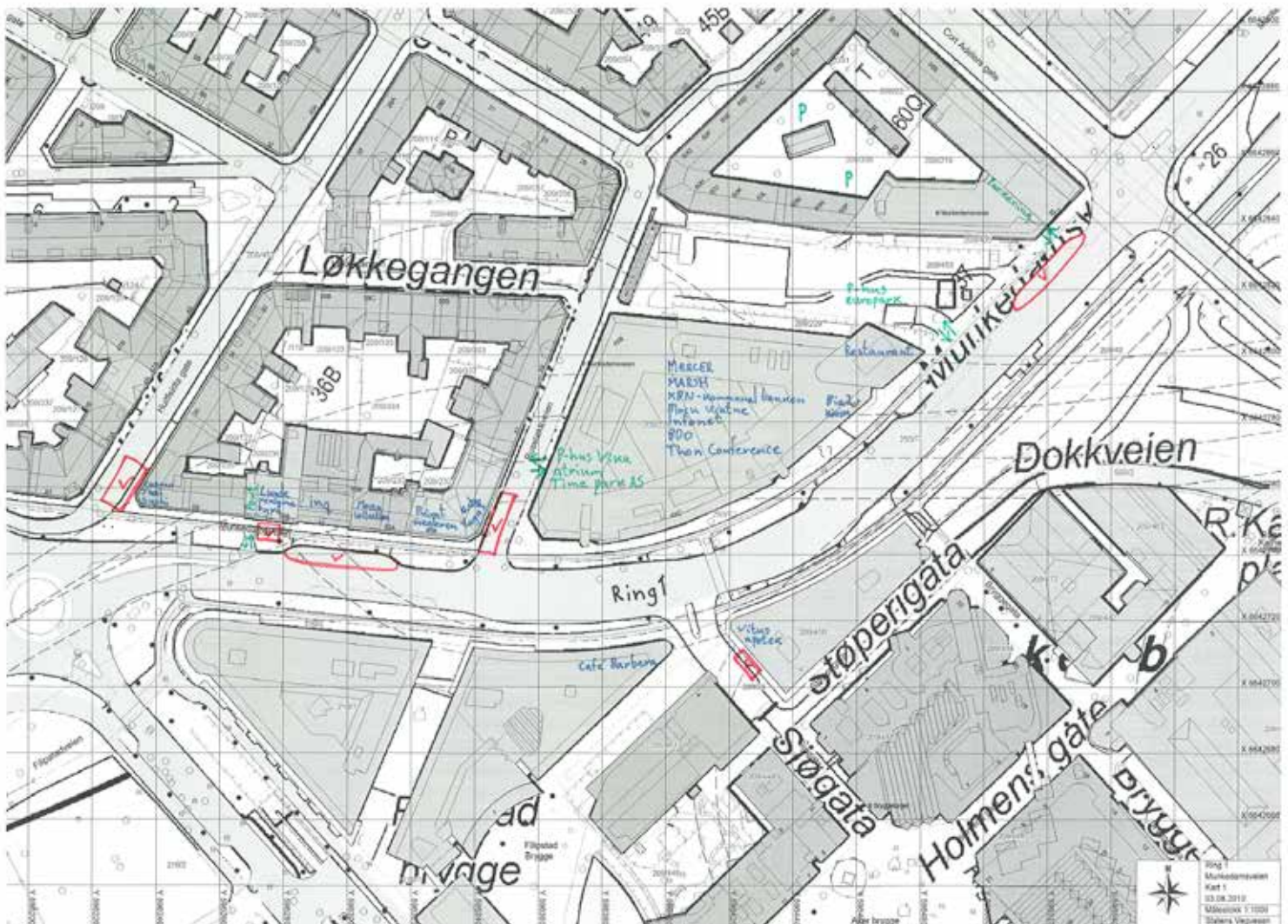
Beskrivelse av vareleveringslommer i forprosjektrapporten, Ring 1 vestre del, Filipstad-Nationaltheatret

	Beskrivelse
Rundkjøringen ved Filipstad – Cort Adellers gate/ Dokkveien	<p>Langs denne strekningen er det noen virksomheter som har varelevering fra Ring 1. Dette er i hovedsak mindre virksomheter som har leveranse med budbil. Dette bør kunne skje fra sidegater. Ellers er det innkjøring til P-hus og Aker Brygge i egen adkomst.</p> <p>Skissen nedenfor viser hvor det er registret stopp med varebil i dag (markert med gult). Denne kan komme i konflikt med annen trafikk.</p> <p>Hvis det etableres en sidestilt kollektivtrase vil denne type varelevering være til sjenanse for busstrafikken, i større grad enn om det etableres en midtstilt løsning. Ved en midtstilt løsning bør det vurderes om deler av fortauet/ sykkelvegen kan brukes til varelevering. Sykkelvegen på nordsiden har begrenset bruk. Hovedsykkelvegen går på sørsiden av Munkedamsveien. I en midtstilt løsning uten holdeplass, er det tilstrekkelig plass til varelevering på Nordsiden. Med holdeplass blir det en utfordring å finne plass til varelevering langs denne delen av Munkedamsveien.</p>
Cort Adellers gate/ Dokkveien – Haakon VII's gate	<p>Langs denne strekningen er det virksomheter som mottar varelevering fra Ring 1. Dette er i hovedsak mindre virksomheter som har leveranse med budbil. Leveringene skjer hovedsakelig inne på fortausarealet, som her er relativt bredt. Det er flere parkeringshus med inn-/utkjøring til Munkedamsveien og disse inn-/utkjøring til parkeringshusene skaper stor sidefriksjon og skaper problemer for annen trafikkavvikling. For løsning med sidestilt kollektivfelt er denne situasjonen foreløpig uløst. For trafikk vestfra må bilfeltet (venstre felt) benyttes som oppmarsjfelt, som i dag.</p>
Haakon VII's gate – Stortingsgata	<p>Både langs Ruseløkkveien (vestgående) og Munkedamsveien (østgående) foregår varelevering. I Haakon VII's gate er det ikke registret varelevering. Langs Ruseløkkveien er det særlig i lommen foran Nationaltheatret stasjon som benyttes til leveringer. Denne er eneste mulige vareleveringssted for stasjonen og virksomheter knyttet til denne. Lommen benyttes av virksomheter på begge siden av Ruseløkkveien. I alle alternativ foreslås denne lommen opprettholdt, men forkortet og flyttet noe mot Stortingsgata. I Munkedamsveien foregår det varelevering på begge sider av veien, og det er også atkomst til parkeringshus fra nordsiden av veien. Ved etablering av kollektivfelt, uavhengig av alternativ, må utkjøring fra parkeringshus skje nordover igjennom rundkjøringen ved Nationaltheatret. Varelevering i Munkedamsveien kommer i konflikt med kollektivfelt, uavhengig av alternativ.</p>

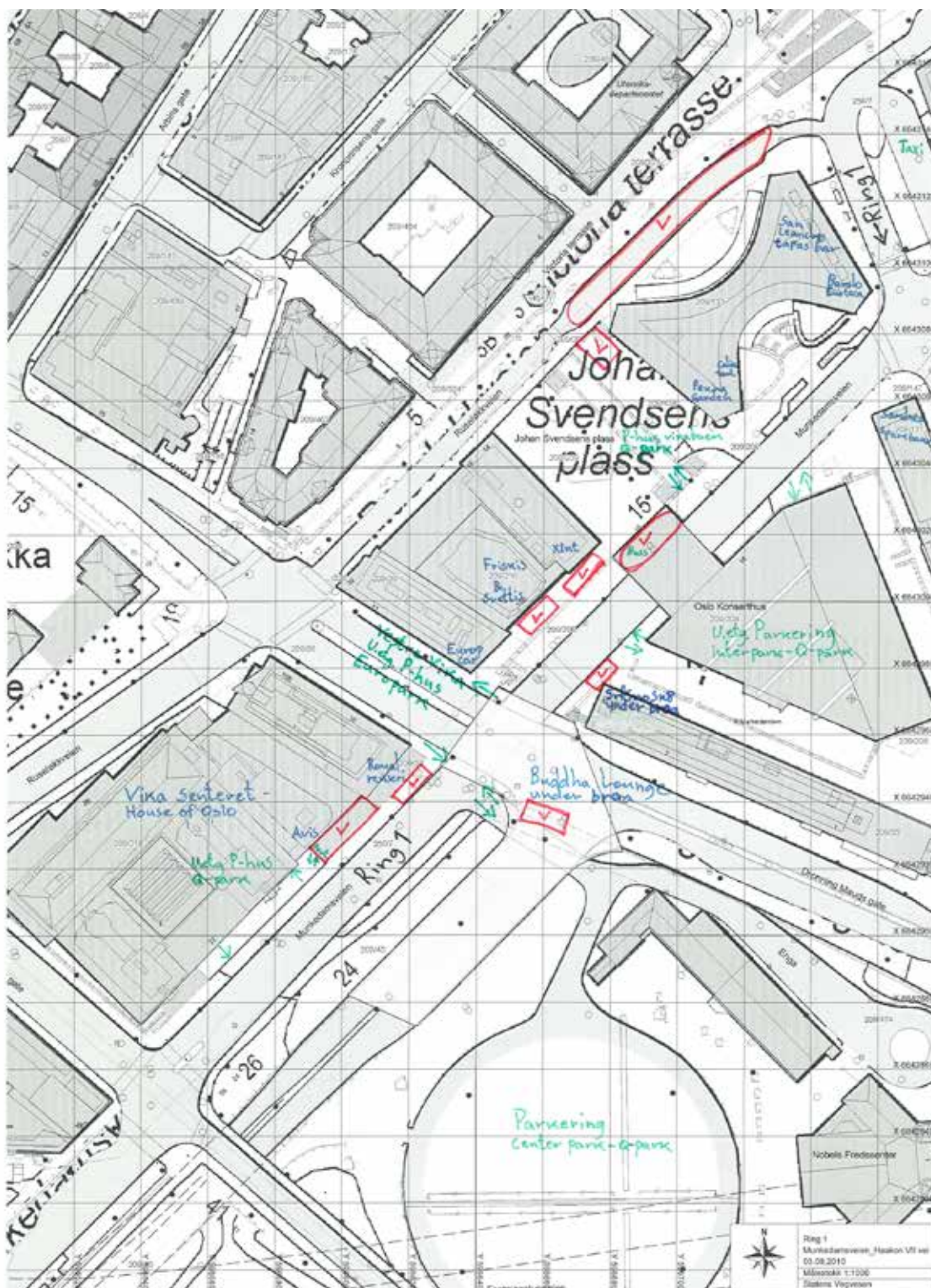
Tabell 2: Tabellen viser forprosjektets beskrivelse av strekningene med de ulike vareleveringslommene

I prosessen knyttet til forprosjektet forsøkte man å få en bedre forståelse av vareleveringssituasjonen på Ring 1 og SVRØ ansatte i forkant av forprosjektet studenter til å kartlegge og registrere varelevering på strekningen. Studentene intervjuet bedrifter langs gata om deres behov for varelevering og hvor bilene parkerer. Gjennom arbeidet med denne evalueringen er det to dokumenter fra dette

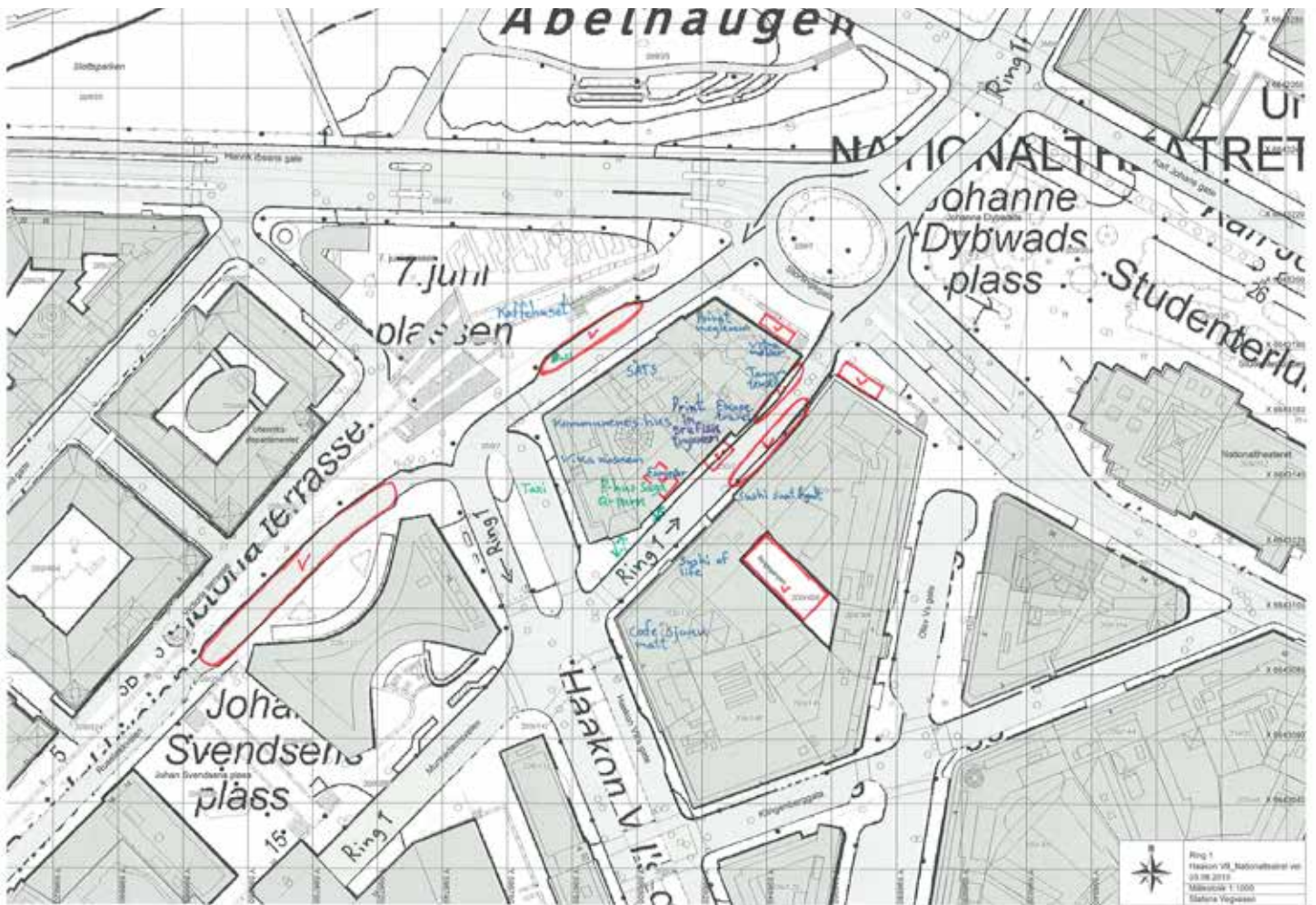
studentprosjektet som ligger som grunnlag; et kart, med vareleveringslommene tegnet inn, og en liste med butikker, restauranter, kontorer og andre næringsinteresser, og deres vareleveringsaktivitet. I tillegg kommer informasjonen fått fra våre informanter om dette prosjektet. Kartene på de neste sidene fremkommer av studentprosjektet som ligger som helhet i vedlegg 3.



Kart 3: Kartet viser Munkedamsveien mellom Filipstad og Cort Adlers gate/Dokkveien, med de vareleveringspunktene som studentprosjektet registrerte



Kart 4: Kartet viser Munkedamsveien og Ruseløkkveien mellom Corts Adlers gate/Dokkveien og Haakon VII's gate, med de vareleveringspunktene som studentprosjektet registrerte



Kart 5: Kartet viser Munkedamsveien og Ruseløkkveien mellom Haakon VII's gate og Stortingsgata, med de vareleveringspunktene som student prosjektet registrerte

Forprosjektet finner at den midtstilte løsningen gir størst tidsgevinst for bussene, med kombinasjonsløsningen like bak. Sidestilt løsning er minst god – men likevel bedre for bussene sammenliknet med dagens løsning.

«Rambøll anbefaler kombinasjonsalternativet, fordi det viser en god forbedring for bussene, samtidig som det opprettholder tilfredsstillende tilgjengelighet til området rundt Arbeidersamfunnets plass. (...) I Vika anbefales et midtstilt kollektivfelt selv om det rent beregningsmessig bare gir marginalt raskere fremføring for buss enn sidestilt. Men i modellberegninger oppfører kjøretøyene seg "etter boka" og vi tror ut fra observasjoner at friksjonen langs et sidestilt kollektivfelt kan bli stor med ut/innkjøring til P-husene og P-Vestbanetomta/Nasjonalmuseet. Beregningen indikerer likevel at hovedpoenget er å få kollektivfelt»³⁵.

I beskrivelsen av anbefalt løsning presiseres det ikke at varelevering vektlegges for valg av løsning, men man kan jo se det i sammenheng med argumentet om at «friksjonen langs et sidestilt kollektivfelt, kan bli stor» og argumentasjonen i kapittelet om varelevering. Slik sett fører den anbefalte løsningen til positive konsekvenser for vareleveringssituasjonen.

På slutten av forprosjektrapporten nevnes flere punkter som er viktige å huske på til den videre planprosessen. Punktene som omhandler varelevering her er de følgende:³⁶

«Varelevering bør vies spesiell oppmerksomhet i neste faser. Sikring av hensiktsmessige vareleveringsplasser og tilgjengelighet til vareleveringsområder i portrom og bakgårder bør være fokusområder.»

«Det bør initieres et utredningsarbeid der det vurderes bruk av tidsbegrensede kollektivfelt, slik at det åpnes for varelevering i kollektivfelt (sidestilt) og/eller at ordinær trafikk kan bruke kollektivfelt (midtstilt) når det foregår varelevering i ordinært kjørefelt.»

På de kommende sidene følger en oversikt over viktige faser og hendelser i forprosjektet, men tanke på varelevering. På noen av punktene er det et referansenummer til Sveis (Statens vegvesens arkivsystem) eller til Plan- og bygningsetatens arkiv. Dette er gjort for at man skal kunne gå inn og se dokumentene som følger ved i hver sak. Der det ikke er Sveis- eller PBE-referanse tilgjengelig, er dokumentet lagt ved som vedlegg. Det samme gjelder for oversikten over viktige faser og hendelser i reguleringsplanprosessen som følger på side 47-49.

35 Rambøll «Ring 1 – Kollektivfremkommelighet» 2012:123

36 Rambøll «Ring 1 – Kollektivfremkommelighet» 2012:139

Tidslinje - oversikt over hendelser i forprosjektet

	Tittel	Dato	Deltakere	Innhold
1	Studentprosjekt	Sommeren 2010		Studentprosjekt om kartlegging av vareleveringssituasjonen langs Ring 1. Se vedlegg 3.
2	Oppstartsmøte med prosjektgruppe	10/12-2010	SVRø.	Innledende om prosjektet og drøfting av problemstillinger. Sveisnummer: 2010110956 #5
3	Oppstartsmøte med samarbeids- og referansegruppe	½- 2011	SVRø, Rambøll, PBE, BYM, Ruter, JBV, Politiet, Byfolk, Oslotrikken, Syklistenes Landsforbund, NHO Transport, Norges taxiforbund, Levende Oslo, m.fl.	Oppstartsmøte med samarbeids- og referansegruppe. Presentasjon av deltakere og prosjektet. Sveisnummer: 2010110956 #8
4	Oppstartsmøte med Rambøll	31/1-2011	SVRø og Rambøll.	En rekke ulike problemstillinger. Sveisnummer: 2010110956 #6
5	Trafikkmøte	14/3-2011	SVRø, Rambøll, Politiet	Diskusjon om trafikale løsninger, skilt osv. Sveisnummer: 2010110956 #11
6	Idéseminar	22/3-2011	SVRø, PBE, BYM, Brann- og redningsetaten, Politiet, Ruter, JBV, Norges taxiforbund, NHO Transport, Norges Handikapforbund, Byantikvaren, Oslotrikken, og Byfolk.	Bredt samarbeid for å finne optimale løsninger for kollektivtrafikk og sykkeltrafikk Se oppsummeringsnotat på PBE sine innsynssider: 201104089 #4
7	Møte med prosjektgruppa	20/5-2011	SVRø.	Skilt diskuteres. Varelevering har blitt beskrevet for løst til nå. Sveisnummer: 2010110956 #15
8	Internmøte – utkast til sluttrapport	3/10-2011	SVRø.	«Rapporten må vise varelevering generelt og legge ved et kart basert på studentundersøkelsen sommeren 2010.» Sveisnummer: 2010110956 #18
9	Møte eksternt samarbeidsgruppe	17/11-2011	SVRø, Rambøll, Vegdirektoratet, PBE, BYM, Politiet og Ruter.	Status i prosjektet. Framdrift videre. Varelevering er et tema. Sveisnummer: 2010110956 #21
10	Foreløpig sluttrapport	3/2-2012		«Oppgradering fra Utkast til Foreløpig. Utvidelse av Vareleveringskapittel» Sveisnummer: 2010110956 #25

11	Møte intern samarbeidsgruppe	16/2-2012	SVRø.	Skilting diskuteres, samt forbud mot store lastebiler i sentrum. Se vedlegg 4.
12	Kommentarer til foreløpig sluttrapport	28/2	BYM.	Kommentarer til den foreløpige forprosjektrapporten. Hensyn til varelevering kommenteres. Sveisnummer: 2010110956 #26
13	Kommentarer til foreløpig sluttrapport	2/3-2012	PBE.	Varelevering kommenteres kort. Sveisnummer: 2010110956 #27
14	Møte prosjektgruppe	7/3-2012	SVRø.	Presentasjon av prosjektet.
15	Forslag vedrørende Munkedamsveien v/ Dokkveien	19/3-2012	PBE.	PBE kommer med et løsningsforslag som kan ha konsekvenser for varelevering. Sveisnummer: 2010110956 #35
16	Møte med interessenter innenfor varelevering	23/3-2012	SVRø, Vegdirektoratet, BYM, NHO Transport, LUKS og Rambøll.	Møtet ble holdt for å diskutere konkrete innspill fra LUKS. Sveisnummer: 2010110956 #29
17	Tilbakemeldinger på kommentarer på sluttrapport fra PBE	16/4-2012	SVRø.	SVRø gir tilbakemeldinger på PBEs kommentarer. Sveisnummer: 2010110956 #36
18	Ledermøte Vegavdeling Oslo	17/4-2012	SVRø Vegavdeling Oslo.	Orientering fra prosjektleder. Vedtak.
19	Kommentarer til sluttrapport fra interne	27/6-2012	SVRø.	Kommentarer til sluttrapporten fra interne ved SVRØ, blant annet Toril Presttun. Omhandler varelevering. Sveisnummer: 2010110956 #37
20	Rapporten: «Ring 1 – Kollektivfremkommelighet»	4/5-2012 / 6/11-2012 (språklige endringer)	Rambøll.	Diskuterer ulike konkrete konsepter for bedre kollektivfremkommelighet på Ring 1. Ulike typer kollektivfelt og utfordringer i forbindelse med trafikk i by er sentrale temaer. Sveisnummer: 2010110956 #32 og #39
21	Kommentarer til sluttrapporten	10/12-2012	LUKS.	Kommentarer til endelig forprosjektrapport fra LUKS. Se vedlegg 5.

Tabell 3: Tabellen viser et utvalg av viktige hendelser i forprosjektet som er relevante for rapporten

5.5 Reguleringsplanen «RV. 162 Munkedamsveien»

Arbeidet med planlegging av kollektivfelt i Munkedamsveien er for tiden i reguleringsplanfasen. Planområdet er avgrenset til Munkedamsveien mellom rundkjøringen ved Filipstad og Stortingsgata ved Nationalteatret stasjon. Da dette er en pågående planprosess, ligger det ikke en ferdig reguleringsplan til grunn for rapporten. Ring 1 er del av riksvegnettet og eies av SVRØ. Rambøll har vært faglige rådgivere på prosjektet. Varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan ble sendt ut til alle berørte parter den 21/03.2013.

Reguleringsplanen er basert på forprosjektet «Ring 1 – Kollektivfremkommelighet».

Munkedamsveien har et forløp med variert karakter. Rambøll har delt gata inn i fire soner, med utgangspunkt i gatens og områdets karakter. Reguleringsplanprosjektet tar for seg de to strekningene nærmest byen; sone 1 og 2. Det vil si strekningen Munkedamsveien fra rundkjøringen ved Filipstad og opp til Nationalteatret. På denne strekningen gikk man i forprosjektet inn for midtstilling av kollektivfeltet med unntak av de enveiskjørte strekningene mellom Haakon VII's gate og Stortingsgata. Den overordnede hensikten med planen er å bedre forutsigbarheten og regulariteten for kollektivtrafikken, og på den måten øke kapasiteten i persontransporten.³⁷ Samtidig ønsker man at Ring 1 beholder sin rolle som fordeleråre for øvrig trafikk i sentrum. Man ser et stort forbedringspotensial på strekningen, og håper at omreguleringen vil ha positive konsekvenser for gatens attraktivitet og at den vil føre til et løft for de fleste brukergruppene. Prosjektet er altså i første omgang et kollektivfremkommelighetsprosjekt, der hovedmålet er å bedre kollektivtrafikkens forutsigbarhet og regularitet. Samtidig har man ønsket en bred tilnærming der ulike hensyn er blitt diskutert.

Reguleringsplanen tar opp mange ulike temaer, særlig avklaringer av forhold til andre overordnede planer og temaer av teknisk art. Den inneholder også en fysisk beskrivelse av planområdet og fremtidige løsninger (se kapittel 4 i denne rapporten). Denne rapporten ønsker å trekke frem hva som har skjedd i prosessen, særlig relatert til samarbeid og medvirkning. Mens man i forprosjektet diskuterte større, konseptuelle løsninger, har man i reguleringsplanen et langt mer detaljert perspektiv. Reguleringsplanen skal løse veldig spesifikke saker og problemer. I reguleringsplanen stilles det juridiske krav til hvordan prosessen skal gjennomføres. Blant annet handler dette om medvirkning og hvilke aktører som må involveres. I forprosjektet ønsket man å involvere et bredt lag av, særlig offentlige, aktører. I reguleringsplanprosessen er man lovpålagt å informere og involvere berørte parter og det er i denne delen av prosessen man har gått i dialog med gårdeiere langs strekningen. Rambøll har hatt samtaler/ intervjuer med ca. 80 % av gårdeierne og de har valgt å la gårdeierne svare på vegne av eventuelle leietakere i denne prosessen.

Det er to deler i medvirkningsprosessen i forbindelse med denne reguleringsplanen. Gjennom kommunalt samråd kan fagetater, bydelene og barnas representant i bydelene gi innspill til forslagsstiller i starten av planarbeidet i forbindelse med innsendelse av et planinitiativ.³⁸ Den andre delen er den formelle prosessen knyttet til forhåndsuttalelser.³⁹

Samrådsinnspillene, forhåndsuttalelsene og svarene til disse, i tabellene som følger, er et utvalg med relevans for denne rapporten. Det kan også merkes at ikke alle forhåndsuttalelser, som har kommet inn i denne prosessen, er samlet i reguleringsplanen.

37 Statens vegvesen «Rv. 162 Munkedamsveien» 2014:9 Statens vegvesen «Rv. 162 Munkedamsveien» 2014:9

38 Statens vegvesen «Rv. 162 Munkedamsveien» 2014:47

39 Statens vegvesen «Rv. 162 Munkedamsveien» 2014:49

Samrådsinnspill til reguleringsplanen

	Beskrivelse	Dato
Aktører som kom med innspill	Bydel Frogner, Bydel St. Hanshaugen, Bymiljøetaten, Byantikvaren, Renovasjonsetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Kulturetaten, Vann- og avløpsetaten, Munch-museet (Stenersen), Oslo Havn KF og Undervisningsbygg KF.	
Innspill som er relevante for denne rapporten	Renovasjonsetaten og Munch-museet	
Renovasjonsetaten	REN påpeker at planen må ta hensyn til at renovasjonsbiler har tilgang til boliger oppsamlingsenheter i det omkringliggende området.	25.1.2013
Munch-museet (Stenersenmuseet)	Stenersenmuseet har varemottak fra Munkedamsveien 15, fra parkeringslomme, samt under konserthuset. Alle større transportere (for eksempel kunsttransport) har så store biler at disse kun har tilgjengelighet til museet via vareinntaket i Munkedamsveien. Garasjekjeller har ikke tilstrekkelig takhøyde for større transportbiler. Det er derfor av vesentlig betydning for Stenersenmuseets virksomhet at tilgjengeligheten fra Munkedamsveien opprettholdes med samme areal som i dag og at dette ivaretas i den videre planprosessen.	6.2.2013

Tabell 4: Tabellen viser et utvalg av samrådsinnspillene i reguleringsplanen som er relevante for rapporten

Forhåndsuttalelser til reguleringsplanen

	Beskrivelse	Dato
Aktører som kom med innspill	Bydel Frogner, Bymiljøetaten, Byantikvaren, Renovasjonsetaten, Ruter, Statsbygg, ROM Eiendom, Jernbaneverket, Klingenberggaten 15 AS v/Stormbull Eiendom AS, Kommunenes Hus AS, Holm Hus AS, Sameiet Huitfeldtsgate 47, Storebrand Eiendom AS og Pecunia AS, Vestre Vika DA v/To pluss to arkitekter AS, Jon Henrik Christensen sivilarkitekt	
Innspill som er relevante for denne rapporten	Bymiljøetaten, Renovasjonsetaten, Ruter, Jernbaneverket, Klingenberggaten 5 AS, Kommunenes Hus AS, Holms Hus AS, Storebrand Eiendom AS og Pecunia AS, samt Vestre Vika DA.	
Bymiljøetaten	Riksvei Munkedamsveien, som utgjør en vesentlig del av planområdet, er busstrase. Fra Filipstad til Dokkveien berøres hovedsykkelveinettet. BYM påpeker at Munkedamsveiens parallellgate Ruseløkkveien, som er dels en kommunal og dels en privat gate, utgjør resterende del av planområdet. BYM kommenterer krav til byggegrense mot offentlig vei, og sier at byggegrenser som fastsettes i reguleringsplan kan fravike kravene i Veiloven. Det er viktig at løsningene tilpasses lokale forhold med hensyn til bredder og avstander til bygg. Varelevering må løses på egen grunn eller ved kant fortau. Overvann skal håndteres i hend hold til Vann- og avløpsetatens veileder: «Overvannshåndtering–en veileder for utbygger», datert 12.10.2011. BYM ønsker å holdes orientert og delta i møter for å ivareta interesser i planleggingen.	14.5.2013
Renovasjonsetaten	REN påpeker at anleggsarbeid i forbindelse med oppgradering av Ring 1 ikke må hindre framkommelighet for RENS avfallsbiler.	7.5.2013
Ruter	Ruter er positiv til oppstart av planarbeidet for å sikre bussens framkommelighet på Ring1. Ring 1 har blitt en stadig viktigere kollektivåre for regionbussene. Midtstilt busstrasé er en robust og framtidsrettet løsning, spesielt for vestre delen av Ring 1. Bussene vil i mindre grad forstyrres av biltrafikk og varetransport. (...)	21.3.2013
Jernbaneverket	Jernbaneverket har underjordiske anlegg i planområdet. JBV's interesser er i hovedsak knyttet til områdene nær hovedinngangen til Nationaltheatret stasjon i Ruseløkkveien og sideinngangene via T-banestasjonen. De påpeker at det er viktig å prioritere kollektivtrafikken i gatenettet rundt stasjonen, samt tilgjengelighetstiltak for gående og syklende. Lokalisering av holdeplasser for taxi bes også vurdert.	13.5.2013
Klingenberggaten 5 AS	Klingenberggaten 5 er berørt av reguleringsplanarbeidet, men ble ikke varslet om oppstart. Klingenberggaten 5 huser teateret Chat Noir samt restauranter (Burger King og Fridays). Eiendommen har rømningsvei og varelevering for kontor, teater og restauranter samt søppeltransport gjennom Ringsgangen og ut til Munkedamsveien. Chat Noir har TV sendinger hvor produksjonsselskapenes infrastruktur/trailere plasseres i Munkedamsveien. En del av kulisser- og varelevering/søppelhåndtering foregår manuelt fra Munkedamsveien, da Ringsgangen har for lav innkjøringshøyde. Planer for Munkedamsveien må inkludere vareleverings-/lastesone ved Ringsgangen som i dag og sonen må ikke komme i konflikt med eventuelle nye kjøremønstre. Ringsgangen må fortsatt ha god tilgang for biler og øvrig varelevering.	14.5.2013
Kommunenes Hus AS	I forbindelse med rehabilitering av Kommunens Hus, skal det opparbeides vareleveringslomme i Munkedamsveien. I tillegg flyttes inn- og utkjøringsløpet til offentlig parkeringskjeller lenger opp i Munkedamsveien mot Nationaltheatret stasjon. Arbeidene er koordinert med Statens vegvesen. I forbindelse med at gatenivå i Kommunens Hus nå skal benyttes til vestibyle/bespisningsarealer ønsker eier at noe areal på fortau i Munkedamsveien (arealet ved krysset Munkedamsveien/Haakon VIIs gate) kan benyttes til sitteplasser for gjester.	13.5.2013

Holms Hus AS	<p>Holms Hus bemerker at de ikke er varslet om oppstart av reguleringsplanarbeid. Olav Vs består i hovedsak av kontorer samt servering/handel. Sistnevnte har spesielt behov for daglig varelevering og avfallshåndtering. Øvre del av Olav Vs gate er vedtatt omgjort til gågate, det er derfor viktig at dagens tilgang til bygget via Ringsgangen opprettholdes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ringsgangen må ha fri tilgang for biler og varelevering. - Ringsgangen har lav høyde ved innkjøringen samt begrenset snuplass. I tilfeller hvor vareleveringen ikke kommer inn i Ringsgangen, må det som i dag, være mulighet for lastesone/varelevering utenfor innkjøringen. 	15.5.2013
Storebrand Eiendom AS og Pecunia AS	<p>Storebrand og Pecunia gir felles innspill. De slutter seg til målsettingen om å forbedre forholdene for kollektivtrafikken, men det er viktig at forbedringene ikke får urimelige konsekvenser for dagens virksomhet i planområdet. De påpeker at forprosjektet ikke er basert på en fullstendig og korrekt kartlegging av dagens situasjon. En utdypende beskrivelse av dagens situasjon er lagt ved høringsuttalelsen. Storebrand og Pecunia anbefaler at det innledningsvis gjennomføres et oppdatert og mer omfattende forprosjekt av flere alternative løsningsmuligheter før det konkluderes med løsningsprinsipp for reguleringsplanen. De påpeker 4 forhold som må få en god løsning: varelevering, forståelig kjøremønster, kryssende gangtrafikk og anleggsperioden. Storebrand og Pecunia mener dannelse av en grunneiergruppe, som kan representere flere av grunneierne i planområdet, vil forenkle medvirkningsprosessen.</p>	14.5.2013
Vestre Vika DA	<p>Vestre Vika DA eier Dronning Mauds gate 10 og 11. Eiendommen har i dag biladkomst fra Munkedamsveien med inn- og utkjøring til byggets parkeringsanlegg (320 p-plasser). Varelevering foregår fra Munkedamsveien. Alle alternative løsninger for kollektivframkommeligheten i Munkedamsveien, som Statens vegvesen har utredet, medfører at dagens avkjørselssituasjon til/fra Munkedamsveien og til/fra parkeringsanlegget reduseres. Som avbøtende tiltak foreslås det i utredningen en rundkjøring i Munkedamsveien/Haakon VIIs gate eller i krysset Dokkveien/Munkedamsveien. Foreslåtte løsninger vil få vesentlig negative konsekvenser for Munkedamsveien 10 og 11; redusert tilgjengelighet, økt kjørelengde og vanskelig lesbarhet. Vestre Vika DA ber om at eksisterende avkjørselssituasjon og varelevering opprettholdes og at de blir orientert i den videre planprosessen.</p>	14.5.2013

Tabell 5: Tabellen viser et utvalg av forhåndsuttalelser i reguleringsplanen som er relevante for rapporten

Svar på samrådsinnspill på forhåndsuttalelser

	Beskrivelse
Forslagsstiller	Statens vegvesen svarer på innspill fra kommunalt samråd og forhåndsuttalelser
Varelevering	<p>Mulighetene for varelevering opprettholdes som i dag, med unntak av utenfor Konserthuset og Nationaltheatret stasjon. Førstnevnte ivaretas igjennom foreslått vareleveringslomme utenfor Storebrandbygget (flyttet noe i forhold til dagens) og sistnevnte ved at vareleveringslommen flyttes til Ruseløkkveien på motsatt side av Haakon VIIIs gate.</p> <p>House of Oslo får en egen avsatt plass til varelevering rett utenfor sitt bygg. I Munkedamsveien, øst for Haakon VIIIs gate, gis det mulighet for tosidig varelevering ved at det i kollektivfeltet langs sørsiden av gaten, legges opp til sambruk/tidsbegrenset varelevering.</p>
Renovasjon	Tiltaket medfører ikke endringer i forhold til i dag, når det gjelder renovasjon.
Byggeperioden	Konsekvenser og tiltak for ulike trafikantgrupper i byggeperioden vil bli ivaretatt i forbindelse med videre detaljering av planen. Det er dessuten satt krav i planbestemmelsene om at det skal iverksettes sikkerhetstiltak i anleggsperioden.
Taxi-holdeplass	Planforslaget gir muligheter for taxi-holdeplass og «kiss & ride» langs østsiden av Haakon VIIIs gate, ved dagens taxi-holdeplass.

Tabell 6: Tabellen viser de svarene på samrådsinnspill og forhåndsuttalelser i reguleringsplanen som er relevante for rapporten

Tidslinje - oversikt over hendelser i reguleringsplanprosessen

	Tittel	Dato	Deltakere	Innhold
1	Befaring og møte.	12–13/9–2012	SVRø.	Befaring i planområdet og oppfølgingsmøte med intern samarbeidsgruppe. Sveisnummer: 2012066435 #2
2	Møte med PBE.	29/10–2012	SVRø og PBE.	Møte angående varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid. Sveisnummer: 2012066435 #4
3	Planinitiativ	20/11–2012		Sveisnummer: 2012066435 #1 PBE innsynsider: 201215336 #1
4	Informasjonsmøte	11/12–2012	SVRø, Rambøll, gårdeiere og andre interessenter.	Informasjonsmøte om prosjektet for gårdeiere og andre som blir påvirket av tiltaket. Sveisnummer: 2012066435 #8
5	Signalregulering, oppmerking og varelevering	3/1–2013	SVRø	Møte om signalregulering, oppmerking og varelevering. Sveisnummer: 2012066435 #7
6	Planinitiativ	11/1–2013	SVRø og Rambøll.	PBE innsynsider: 201215336 #8
7	Invitasjon til kommunalt samråd	16/1–2013		PBE og SVRø inviterer ulike offentlige og private aktører i Oslo til å komme med innspill. PBE innsynsider: 201215336 #
8	Frist for innspill til samråd.	5/2–2013		
9	Kunngjøring av oppstart	21/3–2013		SVRø sender ut formell kunngjøring av/varsel om oppstart til alle parter som berøres av tiltaket. PBE innsynsider: 201215336 #24
10	Forhåndsuttalelse	21/3–2013	Thon Eiendom	Forhåndsuttalelse fra Thon Eiendom. Sveisnummer: 2012066435 #14
11	Møte intern samarbeidsgruppe	7/5–2013	SVRø og Rambøll.	Innspill og kommentarer til foreløpig geometriplan. Sveisnummer: 2012066435 #39
12	Forhåndsuttalelse	7/5–2013	Renovasjonsetaten	Sveisnummer: 2012066435 #23
13	Forhåndsuttalelse	13/5–2013	Kommunenenes Hus AS	Sveisnummer: 2012066435 #21
14	Forhåndsuttalelse	13/5–2013	Holms Hus AS	Sveisnummer: 2012066435 #26

15	Forhåndsuttalelse	13/5–2013	Jernbaneverket	Sveisnummer: 2012066435 #22
16	Forhåndsuttalelse	13/5–2013	Pecunia AS og Storebrand AS	Sveisnummer: 2012066435 #28
17	Forhåndsuttalelse	13/5–2013	Statsbygg	Sveisnummer: 2012066435 #34
18	Forhåndsuttalelse	14/5–2013	Vestre Vika DA	Sveisnummer: 2012066435 #29
19	Forhåndsuttalelse	14/5–2013	BYM	Sveisnummer: 2012066435 #31
20	Forhåndsuttalelse	14/5–2013	Klingenberggaten 5 AS	Sveisnummer: 2012066435 #32
21	Frist for innspill	15/5–2013		Frist for å komme med innspill til planarbeidet. Forhåndsuttalelser i forbindelse med kunngjøring av oppstart.
22	PBEs område- og prosessavklaring	22/5 / 3/6–2013		PBEs område- og prosessavklaring til oppstartsmøte ferdig. Sveisnummer: 2012066435 #41 og #42
23	Møte eksternt samarbeidsgruppe	17/9–2013	SVRø, Rambøll, PBE og JBV.	Nye løsninger for lommen ved Nationaltheatret stasjon. Se vedlegg 6.
24	Møte med Statsbygg og PBE	22/10–2013	SVRø, Statsbygg og PBE.	Møte angående Nasjonalmuseets byggefelt B. Sveisnummer: 2012066435 #45
25	Kommentarer fra PBE	29/11–2013	PBE	Sveisnummer: 2012066435 #46
26	Brev fra LUKS	2/12–2013	LUKS	«Uakseptabel planforslag til vareleveringsløsninger til og rundt Nationaltheatret kollektivknutepunkt» Sveisnummer: 2012066435 #48 Se vedlegg 7.
27	Fravikssøknader	17/12–2013	SVRø	Vegavdeling Oslo anbefaler Region Øst å akseptere fravikssøknadene. Sveisnummer: 2012066435 #44
28	Arbeidsmøte	3/1–2014	SVRø, Rambøll, Vegdirektoratet.	Hovedsystem i Munkedamsveien, skilting og varelevering. Se vedlegg 8.
29	Orienteringsmøte	16/1–2014		Orienteringsmøte med gårdeiere og etater. Sveisnummer: 2012066435 #52

30	Bemerkninger fra Politiet	20/1-2014	Politiet	Trafikkregler og skiltregler. Sveisnummer: 2012066435 #64
31	Møte med Storebrand	10/2-2014	SVRø, Rambøll og Storebrand (Dyrvik arkitekter og Oslo prosjektadministrasjon).	Storebrand og SVRø informerte om hverandres planer og bakgrunnen for planene. Sveisnummer: 2012066435 #57
32	Fravikssøknader	24/12-2013	SVRø	Vegavdeling Oslo anbefaler Region Øst å akseptere fravikssøknadene. Sveisnummer: 2012066435 #50
33	Fravikssøknad	15/4-2014	Fra SVRø til Vegdirektoratet	Søknad om fravik fra "skal-krav" i Håndbok N100/017. Sveisnummer: 2012066435 #61
34	Fravikssøknad	15/4-2014	SVRø	Søknad om fravik fra "bør-krav" i Håndbok N100/017. Sveisnummer: 2012066435 #62

Tabell 7: Tabellen over viser et utvalg av viktige hendelser i reguleringsplanprosessen som er relevante for rapporten

5.6 Skiltproblematikk

I et bybilde er det mange hensyn som må tas. Det er mange trafikantgrupper som skal innpasses i samme bilde, samt at det gjerne er kryss og andre utfordrende punkter å ta hensyn til i en gate. Fokuset på skilting blir derfor ofte stort i et slikt planarbeid. I reguleringsplanarbeid vil skiltingen av den ferdig omregulerte gaten, være veldig viktig for at gaten skal få den funksjonen den er tenkt. Skiltplanen er på den andre siden, en plan som ikke godkjennes før i byggeplanen, det vil si etter at reguleringsplanen er godkjent. Men skilting er et viktig element som gjerne gir seg utslag i reguleringsplanens utforming mer generelt.

Når det gjelder varelevering er skilt veldig viktig. Det er skiltene i en gate som regulerer hvor det er og ikke er tillatt å gjøre stopp for varelevering. Uten gode skiltløsninger blir det vanskelig for håndhevende myndighet å påse at skiltreglene overholdes. Et skilt som i stor

grad blir benyttet i tilknytning til varelevering er skilt 372 «parkering forbudt». Skiltet angir at korte stans for av-/påstigning og av-/pålessing er tillatt, men at parkering av bilen ikke er lov. Skiltet kan kombineres med underskilt, som for eksempel tidsavgrenning.

Man har i dette konkrete reguleringsplanarbeidet hatt et stort fokus på skilt, og det er utarbeidet en detaljert skiltplan. Skiltplanen vil bli viktig for forholdene tilknyttet varelevering. Det kommer tydelig frem av plandokumentet hvor det er tenkt at varelevering skal skje, både via tekst og illustrasjoner. På plankartet er det også avsatt lommer som er tenkt at skal fungere til varelevering. Disse lommene er avsatt til annen veggrunn – tekniske anlegg, mens bestemmelsene til plankartet sier at disse kan benyttes til varelevering eller at her tillates det varelevering. For å sette dette ut i livet, vil skiltingen være viktig.



Bilde 7: Bildet viser skilt 372 «Parkering forbud» med tidsavgrenset underskilt

6. INTERVJUER

I dette kapittelet vil intervjuene som er gjort i forbindelse med evalueringen, gjennomgås. Det har vært kontakt med et relativt bredt utvalg av aktører for å få med perspektiver fra både de som styrer prosjektet, offentlige aktører som er pålagt å mene noe om prosjektet og aktører som vil bli direkte påvirket av tiltakene som skal utføres. I dette kapittelet vil deres erfaringer og synspunkter i forbindelse med planprosessen, samt hvordan de har opplevd samarbeidet med andre aktører og hvordan prosessen har blitt håndtert presenteres. Kapittelet går også gjennom de ulike vareleveringslommene og hvilke synspunkter de ulike aktørene har på de konkrete løsningene knyttet til disse.

6.1 Oversikt over intervjuobjekter

- Statens vegvesen Region øst (SVRØ) v/ Harald Rapp Nilsen, prosjektleder for begge prosjekter
- Statens vegvesen Region øst (SVRØ) v/ Berit Kreken, faggruppe om skilt, oppmerking og trafikkavvikling
- Rambøll Norge AS v/ Lars Ødegaard, fagkyndig på «Kollektivfremkommelighet på Ring 1»
- Rambøll Norge AS v/ Laila Thingwall Færgestad, fagkyndig på "Ring 1 - kollektivfremkommelighet"
- Plan- og bygningsetaten v/ Odd Johnsen saksbehandler, del av eksterngruppe
- Plan- og bygningsetaten v/ Pål Nyberg, saksbehandler Ruseløkkveien
- Bymiljøetaten v/ Harald Dalen, del av eksterngruppe
- Jernbaneverket v/ Svein Solvang, leder for tidligere eieravdeling
- Leverandørens utviklings- og kompetansesenter (LUKS) v/ Sven Bugge, del av eksterngruppe
- Thon eiendom v/ Anette Hofgaard, eiendomssjef
- Sameiet Munkedamsveien 57 v/ Harald Lunde, styreleder
- Kommunenes Hus AS v/ Per Løwø, administrerende direktør
- Dronning Mauds gate 10-11 v/ Steinar Manengen, styreleder og utvikler

6.2 Prosess og dialog

Forprosjektets opprinnelige mandat har vært å øke personkapasiteten på Ring 1 ved å opprette kollektivfelt, og på den måten øke bussenes fremkommelighet og kapasitet. Man hadde et mål om et økende antall individer, heller enn biler, gjennom strekningen. Målet med prosjektet var å finne gode løsninger til hvordan dette kan løses i praksis gjennom å bygge kollektivfelt. Konseptene som lå til grunn var sidestilt kollektivfelt, midtstilt kollektivfelt eller en kombinasjonsløsning. Dette kommer fram av intervju med både SVRø og Rambøll.

Både Rambøll og SVRø anser samarbeidet dem imellom for å ha fungert godt. Det har vært en kontinuerlig kontakt mellom oppdragsgiver og rådgivere, og SVRø har fulgt opp arbeidet nøye. SVRø mener Rambøll har vært gode til å ta hensyn til varelevering i prosjektet. Det sto for øvrig spesifikt i kontrakten at dette skulle være med i vurderingene. Rambøll er særlig fornøyd med at det har vært samme prosjektleder i både forprosjektet og reguleringsplanarbeidet. Dette fører til bedre kontinuitet, og gjør det enklere med kunnskapsoverføring mellom de to planfasene.

SVRø og Rambøll beskriver et særlig fokus på å ha et godt kunnskapsgrunnlag. Det har vært viktig å få så mange perspektiver og aktører inn i prosessen som mulig, for å kunne se alle behovene som melder seg i et slikt prosjekt. Dette arbeidet startet tidlig i prosessen, slik at man tidlig skulle se de behovene som forelå, og på den måten sørge for at viktige hensyn ikke ble oversett. Som del i dette arbeidet ble det holdt innledende møter og idéseminar med involverte aktører slik som Ruter, Politiet, brann- og redningsetaten, Norsk handikapforbund, og LUKS. Rambøll viste her forskjellige konsepter for tilrettelegging av buss på strekningen, med argumenter for og imot de ulike konseptene. Det foregikk så en diskusjon

der argumenter for og imot midtstilling/sidestilling av kollektivfelt ble drøftet, og der de ulike aktørene sammen diskuterte og kom frem til løsningsforslag.

Mange forhold ble tatt med i betraktningen, og varelevering var, i følge SVRø og Rambøll, et av forholdene som det er blitt tatt særlig hensyn til. Varelevering var et medvirkende argument i valget av en midtstilt løsning, da dette vil føre til bedre vareleveringsforhold enn det en sidestilt løsning ville ha gjort. Man forhandlet seg frem til en løsning basert på det beste fra møter og idéseminar, tilbakemeldinger i etterkant og justeringer med hensyn til disse. Planleggerne er klar over enkelte aktørers misnøye, men mener at med alle de ulike hensynene som er med i prosjektet, vil det vært vanskelig å gjøre alle til lags. Av de som har vist mest misnøye, i følge SVRø og Rambøll, er LUKS. Det ble gjort noen endringer med bakgrunn i tilbakemeldinger fra LUKS.

SVRø og Rambøll trodde i utgangspunktet at prosjektet skulle bli relativt ukomplisert. Forhold som har kommet opp underveis, slik som varetransport, har midlertidig gjort prosjektet mer krevende. Rambøll sier at man ikke kan regulere med kun ett formål, men at man må ha flere tanker i hodet samtidig. Mange forhold ble fremmet i idéseminaret, mens andre har vært et særlig fokus fra Vegdirektoratets side. SVRø har trukket inn Vegdirektoratets fagkompetanse på varelevering, og SVRø har videreformidlet dette til Rambøll. Planleggerne forteller at man har ønsket å tilrettelegge for varelevering, slik at leverandører skal ha mulighet til å gjennomføre sine arbeidsoppgaver innenfor rammene av arbeidsmiljøloven og trafikkreglene, og for å sikre et levende sentrum. Vegdirektoratets involvering blir sett på som positiv både fra planleggerne og LUKS sin side. SVRø synes det er positivt at Vegdirektoratets kompetanse er blitt benyttet, og mener det er

fint at man kan spille på den fagkompetansen og de fagpersonene man har der. Dette mener de gjør reguleringsplanene bedre. LUKS mener Vegdirektoratets involvering har ført til et større vareleveringsfokus i dette prosjektet enn i lignende prosjekter.

I arbeidet med å kartlegge behovet for varelevering på strekningen, gjennomførte SVRØ et studentprosjekt sommeren 2010. Studentene kartla de ulike leietakernes vareleveranser. De kartla omfanget av varelevering, samt hvor disse vareleveringene foregikk på det tidspunktet. LUKS er svært uenig i resultatene i denne rapporten, og mener behovet er langt større enn det fremgår av resultatene i prosjektet.

Mens man i forprosjektet var i kontakt med de overordnede eksterne aktørene, slik som Politiet, Brann- og redningsetaten og LUKS, ble det i reguleringsplanarbeidet opprettet direkte kontakt med berørte gårdeiere. Rambøll har vært i møte med ca. 20 aktører (omtrent 80 % av gårdeierne) for å kartlegge deres behov. Rambøll forteller at mange av disse er store aktører med tunge interesser i området. Aktørene i gatestrekkingen er til dels svært ulike, med forskjellige behov og interesser. Fra små, enkeltgårder til store, tunge aktører med stor næringsvirksomhet i gaten. Det er Rambølls inntrykk at de store aktørene ønsker et godt samarbeid, og i større grad enn de mindre aktørene ser helhetlig på utviklingen. Rambøll mener at de store aktørene i større grad ser at det er nødvendig å gjøre noen grep på strekningen, og at dette er den ønskede utviklingen for Oslo. De har på mange måter akseptert at man ikke kan forvente å kjøre bil til døren overalt i Oslo, samtidig som også de opplever ulempene mye trafikk og kø bringer med seg og ser at det er et behov for å rydde opp.

SVRØ og Rambøll har tilstrebet å forbedre eller gi like forhold for varelevering som i

dagens situasjon. Rambøll mener det tidlige vareleveringsfokuset har ført til at man har oppnådd et bedre resultat for varelevering enn man ellers ville ha fått. Prosjektet er krevende i sin natur, da man skal gå fra fire ordinære kjørefelt til to. Opprettelsen av kollektivfelt fører til en mer inndelt og mindre dynamisk strekning og derfor større segregering av de ulike trafikantgruppene. Dette kan igjen føre til ekskludering av noen grupper. Det at det allerede i forprosjektet var et fokus på varelevering, har gjort arbeidet med tilrettelegging i reguleringsplanen enklere.

Når det gjelder hvordan prosessen som helhet (forprosjekt og reguleringsarbeid) har blitt oppfattet av de ulike aktørene, varierer inntrykket særlig mellom planleggerne og de kommunale etatene og de private aktørene. Rambøll og SVRØ anser prosessen for å ha vært god, der de har hatt en god dialog seg i mellom, samtidig som de har hatt en bred tilnærming med mange høringsinstanser, der disse har fått påvirke og komme med synspunkter underveis. Disse synspunktene mener de at de i tilstrekkelig grad har lyttet til, og tatt til etterretning. Også BYM og PBE anser prosessen for å ha vært god. Den har vært ryddig, og det har vært lagt vekt på å få frem ulike synspunkter fra flere parter. Det er et bredt spekter av interessenter som har vært delaktige i prosessen, og som har blitt invitert til idéseminar. PBE opplever å ha blitt lyttet til i sine innvendinger til planene. De mener at SVRØ har inkludert alle aktuelle momenter, og involvert alle aktuelle parter i forkant av reguleringsplanene. Også Rambølls arbeid er PBE fornøyd med. BYM mener det er blitt gjort et grundig arbeid i forkant av prosjektet. BYM mener at Rambøll har vært flinke til å se utfordringer underveis, og mener at SVRØ har vært flinke til å diskutere alle forslag seriøst, selv om ikke alle forslag har blitt imøtesett. PBE støtter den midtstilte løsningen, og opplever at varelevering har vært et av kjernepunktene i prosjektet.

Når det gjelder enkelte av gårdeierne, samt LUKS, er tilbakemeldingene på prosessen mer varierte. Enkelte gårdeiere mener det er positivt at det i prosessen har blitt presentert flere løsninger, og inntrykket deres er at planleggerne ikke har vært låst til et alternativ. Andre har uttrykt større misnøye, de har et inntrykk av at avgjørelsene har vært tatt i forkant av samtaler med gårdeierne. Thon eiendom anser dialogen med Rambøll som god, og de føler deres innspill er blitt lyttet til. Det samme inntrykket har de ikke når det gjelder SVRØ, der de føler seg i liten grad hørt i sine innspill. Samarbeidet blir beskrevet som «å stange hodet i veggen». Dette gjelder i all hovedsak adkomst og kjøreveg til eiendom, som i de nye reguleringsplanene vil bli forlenget, da det ikke lenger vil være mulig å krysse gateløpet vestfra. Også Sameiet Munkedamsveien 57 opplever prosessen som lite hensynstagende overfor næringslivet og beboere. De mener prosjektets størrelsesomfang ikke står i sammenheng til grad av kontakt. Det ble holdt et innledende informasjonsmøte den 11.12.2012, der man fikk mulighet, frem til 15.5.2013, for å komme med tilbakemeldinger. Vi kan ikke gjennom de dokumentene vi har studert, se at Sameiet Munkedamsveien 57 deltok på dette møtet.

LUKS har deltatt på alle de møter de er blitt invitert med på, og svart på første høring. De var ikke fornøye med det første forslaget som ble presentert, men har gjennom samarbeidsgruppene kommet til enighet om Rambølls forslag. LUKS føler ikke at Rambøll har tilstrekkelig kompetanse i vareleveringsforhold. LUKS er kritiske til at Rambøll ikke selv har vært i kontakt med LUKS, og at all kommunikasjon mellom disse kun har skjedd gjennom møtene arrangert av SVRØ. De sitter også med en følelse av at avgjørelsene er tatt i forkant av diskusjonene, at ting er vedtatt og godkjent og at møtene fungerer mer som veiledning heller enn diskusjon. Dette mener de har ført til en

mindre fruktbar prosess enn det den kunne ha vært. LUKS mener i tillegg at SVRØ har hatt en arrogant holdning, og dekket seg bak vedtak.

Allikevel mener LUKS at dette prosjektet i større grad har tatt hensyn til varelevering enn i lignende prosjekter. Til tross for kritikken, mener LUKS at prosjektet har hatt en god utvikling, og at det har blitt lagt godt til rette for varelevering. De mener dette er en utvikling i riktig retning, og håper at dette prosjektet kan fungere som referanse for fremtidige prosjekter. Årsaken til at dette prosjektet er blitt godt, mener LUKS er det tidlige vareleveringsfokuset, og at dette har blitt opprettholdt gjennom hele prosjektet. De mener dette ikke hadde vært tilfellet hvis ikke SVRØ hadde benyttet seg av Vegdirektoratets fagkompetanse. LUKS er fortsatt svært misfornøye med løsningen som er valgt ved Nationaltheatret, og mener dette vil føre til en veldig forverring av vareleverandørenes arbeidsforhold, og at denne løsningen strider med arbeidsmiljøloven og BVL. De har kommet med alternative planforslag som de mener ikke er blitt vurdert i høy nok grad.

Rambøll og SVRØ, på sin side, beskriver LUKS som vanskelige å samarbeide med. SVRØ innser at dialogen mellom dem og LUKS kanskje ikke har vært god nok, og at de med fordel kunne inkludert dem mer i enkelte deler av prosjektet, men at det er vanskelig å møte alle kravene og kritikken fra LUKS. Rambøll mener at LUKS har fått fremmet sine medlemmers syn, og kommer med gode argumenter om arbeidsmiljøloven og BVL. Men de mener at LUKS ville vært tjent med å ha en mer realistisk tilnærming til hva som er oppnåelig. Man har kun et gitt areal, og det er mange hensyn man må ta. Om de hadde vært mer balanserte i sin tilnærming, ville de kunne oppnå et bedre sluttresultat. Rambøll understreker at man må gi og ta om man ønsker at sluttresultatet skal bli

bedre enn det er i dagens situasjon. De har forståelse for at LUKS «presser på», da de sikkert har erfaring med å bli skvist ut i ulike gateprosjekter i byen. Det er i noen områder svært dårlig tilrettelagt for varetransport, og det er derfor forståelig at de ikke føler seg hørt. De kunne allikevel være tjent med å legge om praksis, og ha en mer balansert tilnærming.

6.3 Rammeverk

Ved gjennomgangen av rammeverket knyttet til temaet varelevering tidligere i rapporten, er inntrykket at rammeverket kan fremstå noe stort og uoversiktlig. Rammeverket består av flere lover og håndbøker som planleggeren skal følge og ta hensyn til. Gjennom intervjuene er hvordan rammeverket faktisk oppfattes og oppleves, og hvordan det praktiseres av de ulike aktørene i en vareleveringssituasjon forsøkt klarlagt.

LUKS kjemper for at varelevering, hvor det er et tema, eller burde være et tema, blir inkludert tilstrekkelig i planprosessen. I den sammenheng er BVL viktig med sine anbefalinger og kravspesifikasjoner. BVL er et dokument LUKS mener bør tas inn som et generelt referansedokument i planleggingsprosesser. LUKS mener at BVL har blitt forholdsvis godt ivaretatt i denne planen.

For SVRØ og Rambøll, som ansvarlige for utarbeidelse av planen, gjør spesielt Håndbok N100 seg gjeldene som et viktig rammeverk. SVRØ peker på at Håndbok N100 er veldig relevant for planlegging og utforming av vegen mellom byene, men at den kanskje ikke er like relevant for byen og dens gater og de trafikale utfordringene man står overfor der. Ved omregulering av veger og gater i byen er det ofte mange hensyn som skal tas, med et areal som ikke er stort nok til at alles ønsker og krav kan oppfylles. Det

kommer fram av intervjuet med SVRØ at forslaget til reguleringsplan på flere punkter går i mot/strider med deres egne håndbøker. Dette gjelder blant annet trafikkmengde og dimensjonering av vegen. Trafikkmengden på Ring 1 tilsier at det etter Håndbok N100 skal være en firefeltsveg, mens man i dette prosjektet legger opp til to kjørefelt. SVRØ forklarer at man ikke kan bygge seg ut av kapasitetsproblemene, og derfor er situasjonen med trafikkmengden i dette prosjektet snudd litt på hodet, i likhet med hva som ble gjort på Carl Bernes plass. Det har i hele planarbeidet vært et viktig poeng at forholdene for de myke trafikantene og kollektivtrafikken skal bedres, og derfor må noe av biltrafikken begrenses. SVRØ erkjenner at varelevering i den sammenheng er en del av denne typen trafikk. Varetransporten må stå i samme kø som vanlig persontrafikk, og på den måten forverres i utgangspunktet forholdene for varelevering.

Både Rambøll og SVRØ er i intervjuene inne på at man i forbindelse med reguleringsplanen i dette prosjektet har søkt om fravik fra håndbøkene. Det er snakk om fire til seks fravikssøknader, som blant annet går ut på at vegen ikke reguleres til en firefeltsvei, selv om Håndbok N100 tilsier det. Håndbok N100 inneholder heller ingen standard for midtstilte kollektivfelt.

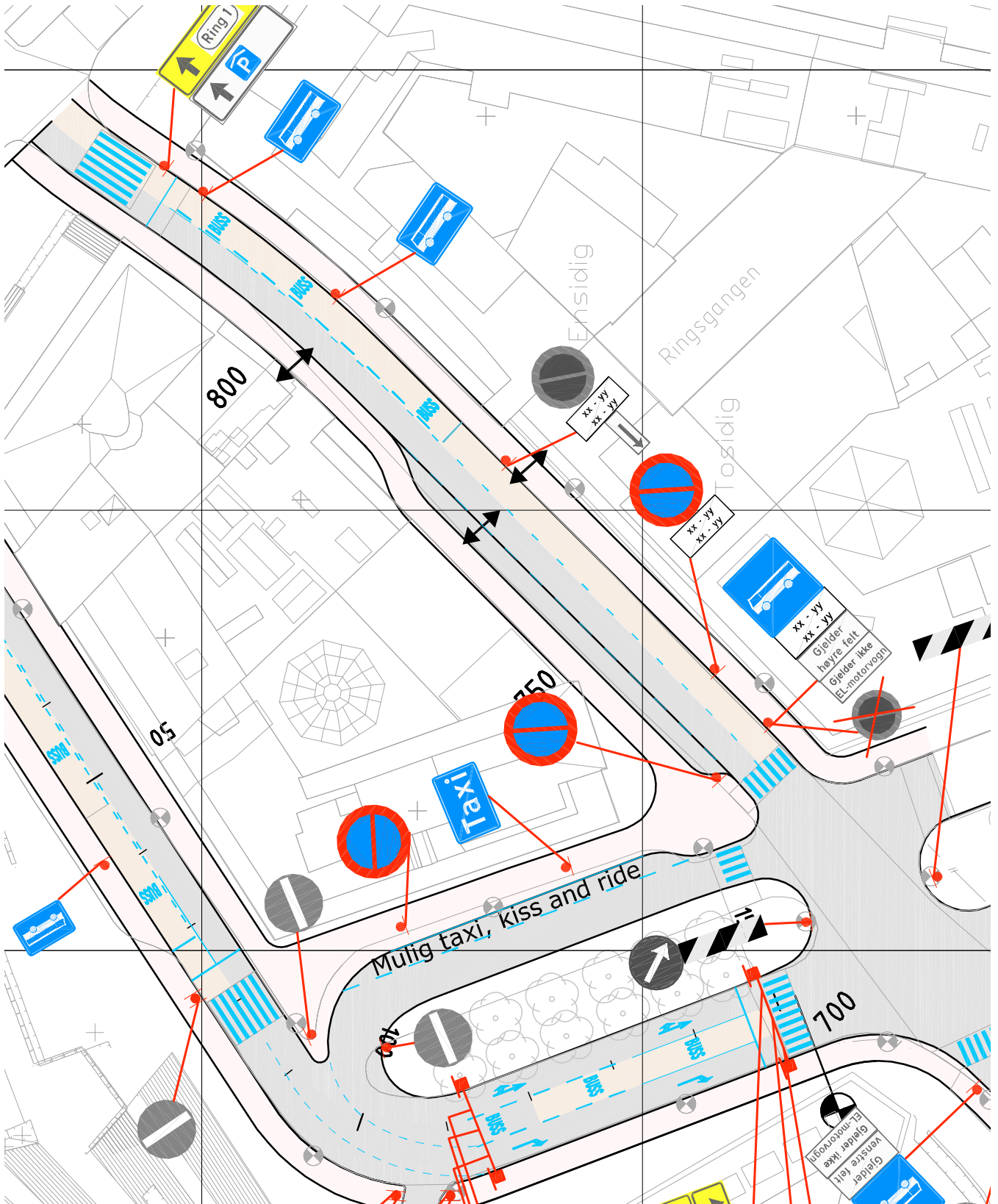
Gjennom intervjuer med SVRØ, kommer det frem at prosjektet utfordrer regelverket på flere punkter. På spørsmål om det er behov for å revidere håndbøkene for å gjøre dem mer samstemte, hevdes det at håndbøkene bygger opp om et modernistisk tankesett, med f.eks. planer for store motorveier osv., mens man i dag tenker på en annen måte. Det stilles spørsmålstegn ved om formålet i Nasjonal transportplan, som sier at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange, samsvarer med normalene man finner i håndbøkene og ved om vareleveringshensyn

i regelverket kanskje vektlegges for lite. SVRØ sier prosjektet har trukket fram at dette er et felt man bør jobbe med, samtidig som busser har høyeste prioritet. Det påpekes at det er umulig å tilgodese alle ønsker og behov i en slik planprosess, men at de i dette prosjektet har tatt tak i vanskelige fag/tema, slik som varelevering, og gått grundig til verks. Regelverket rundt utformingen i planområdet er i denne planen tøydd forholdsvis langt. Rambøll opplyser om at det blant annet i planområdet er valgt minsteløsninger på feltbredder i hele planområdet, dette for å kunne maksimere andre hensyn. Det at regelverket er tøydd til det lengste, kommer spesielt fram i forbindelse med vareleveringslommen ved Filipstad. I utgangspunktet skal man ha en fortausbredde på tre meter, men her vil fortauet bli betydelig smalere som en følge av at vareleveringslommen blir «en del» av det.

På samme måte som planleggerne i SVRØ og Rambøll har søkt om fravik fra håndbøkene, for å på best mulig måte kunne tilpasse planer, ser også LUKS at regelverket i dag er noe motstridende. De påpeker at i mange vareleveringssituasjoner ser sjåføren seg nødt til å bryte loven i forbindelse med deres arbeidssituasjon. Ofte har de valgt mellom å bryte vegtrafikkloven, arbeidsmiljøloven eller IK-mat. De kan enten parkere ulovlig for å holde seg innenfor arbeidsmiljøloven, eller de kan velge å holde seg innenfor vegtrafikkloven ved å parkere på de oppteignede plassene for varelevering, men da risikere å bryte arbeidsmiljøloven. Som regel brytes enten vegtrafikkloven eller arbeidsmiljøloven ut ifra den gitte situasjonen, og hva som er mest hensiktsmessig. LUKS mener at det ikke skal være slik at sjåførene skal måtte velge hvilken lov de skal bryte, for å kunne gjøre jobben sin skikkelig. LUKS innser at de ikke kan ha gaten for seg selv, men de vil bare ha deres del av den. Det er alles ønske at varen skal være i butikkene, og LUKS

jobber for at disse skal ha kommet dit på en lovlig måte. De mener at varelevering ikke er et nødvendig onde, men et nødvendig gode for å få et levende sentrum. I denne sammenheng kan det trekkes frem at BYM hevder at arbeidsmiljøloven aldri blir trukket inn i reguleringsaker, samtidig som PBE uttaler at om man må parkere på fortau for varelevering, er dette trolig for dårlig tilrettelagt for i reguleringsplanene. Varelevering på fortau er ikke ønskelig.

En veldig viktig side ved varelevering i byen er skilting. SVRØ forteller at skilting er en forholdsvis stor, formell og juridisk prosess. Det blir påpekt at prosessen er nødt til å være slik for at Politiet skal kunne håndheve skiltene. Både SVRØ og Rambøll påpeker at det er jobbet mye med skilting i denne reguleringsplanen. Det blir jobbet mye med skilt og oppmerking for at det både skal være brukervennlig og for at det skal være i tråd med det juridiske rammeverket. SVRØ sier at regelverket som regulerer skilting og oppmerking, er godt. I arbeidet med skilting er det viktig at dette gjøres riktig i henhold til regelverket, samtidig som man hele tiden har tanke for trafikantene. SVRØ sier at det er viktig å tenke på lesbarhet i utarbeidelse av skiltplaner. Det påpekes at rene skilt ofte fungerer bedre enn kombinasjonsskilt. Underskilt er ofte vanskelige å forstå og gjør det lite forutsigbart for trafikantene. Et skilt som er mye brukt i forbindelse med varelevering er skilt 372: «Parkering forbudt». Dette er et skilt som er lett å forstå da man vet at man kan stoppe uten å parkere bilen. I dette prosjektet prøves kombinasjonsskilt i forbindelse med kjørefelt for buss. SVRØ påpeker at kombinasjonsskilt ikke er et nytt konsept, men at det som er nytt er at de bruker det i kjørefelt for buss. LUKS stiller seg positive til tidsavgrenset varelevering gjennom kombinasjonsskilt. BYM påpeker at underskilt alltid er omdiskutert, men at Politiet er mer skeptiske til underskilt enn det BYM er.



Kart 6: Kartet viser utsnitt av skiltplan for Munkedamsveien fra krysset Haakon VII's gate. Det vil her bli forsøkt med tidsavgrenset varelevering i kjørefelt for buss

Skiltplanen kommer ikke formelt før i byggeplanen, men man har i dette prosjektet kommet langt i denne planleggingen allerede på reguleringsplanstadiet. Dette fordi skiltplanen legger viktige føringer og er en så viktig del av gateutformingen. Skiltplanen som legges med reguleringsplanen vil være en sterk forutsetning for gjennomføring av plan. Det påpekes av SVRØ at det er lettere å skilte om enn å regulere om. Generelt blir det påpekt av flere aktørene at det er krevende å drive med vegreguleringsplaner i Oslo. SVRØ sier at det er mange hensyn som må tas i forbindelse med bruken av veien, samtidig som det ofte er trangt om plassen.

BYM opplyser at det ikke er mange standarder som styrer hvordan varelevering behandles i plansaker i Oslo. Problemstillingen dukker ofte opp i byggesaker der gårdeieren plikter å ha varelevering på egen tomt. Reglene er slik at når en eiendom utvikles og det er behov for varelevering, skal dette skje på egen tomt. I nye byggesaker plikter utbygger å ha varelevering på egen tomt. Dette gjør at det ikke oppstår noe behov for varelevering i gaten. BYM understreker at denne situasjonen er den ideelle. Slik sett er det ikke noe generelt mål for BYM å ha vareleveringslommer, da dette kompliserer gatebildet og hindre trafikkflyt. Det påpekes at man prøver å ta hensyn til alle interesser, også varelevering i gata der det er nødvendig. Sitasjonen i denne planprosessen er at det ikke har vært en eiendomsutviklingssak, men en vegreguleringsssak, og derfor har det vært behov for å ha varelevering i tankene gjennom planprosessen. Det påpekes av BYM at man ikke uten videre kan fjerne en vareleveringslomme så lenge man ikke kan vise til et fullgodt alternativ. Det samme sier PBE om adkomst til eiendom. Når en eiendom langs gaten har godkjent atkomst, kan ikke denne uten videre fjernes. Skal dette skje, må nye planer sørge for fortsatt lovlig adkomst.

I forslaget reguleres varelevering til vegbane/ annen veggrunn. For å si at dette arealet kan benyttes til varelevering, vil det være konkrete bestemmelser til ulike felt i planen, samt at skiltingen vil gjøre dette tydelig. SVRØ påpeker at når det i en plan er regulert til et formål, er det ikke lov å benytte arealet til andre formål uten å regulere om på nytt.

Det oppstår gjerne gråsoner i forbindelse med ansvars plassering for området mellom der varebilen stopper og det bygget der varen skal leveres. SVRØ påpeker at når det gjelder å holde fortauet i god stand, slik at det er trygt for alle, er det et innviklet regelverk med lover og politivedtekter. Gårdeierne har blitt pålagt krav om vedlikehold av fortau, selv om disse er en del av gata som eies av staten/kommunen. Dette vil si at de må måke, strø osv. for å holde det i en stand som er sikker og trygg, slik at man unngår ulykker og skader.

Det er en diskusjon om man bør legge til rette for mindre og eventuelt hindre store vareleveringskjøretøy, som f.eks. lastebiler i Oslo sentrum. Rambøll er kritisk til hele konseptet om «rettigheten» man skal ha til å levere med trailere i Oslo indre by. I mange byer er det krav om omlasting til mindre biler i utkantstrøk, og Oslo kan på sikt gå i retning av det samme. LUKS på sin side argumenterer med at det allerede er mye samlasting. Det er mest miljøeffektivt med store biler, der de utfører mange oppdrag på samme tur. Dette er det mest rasjonelle, forutsatt at disse lastes fullt opp. Når lastebilene kommer inn til sentrum av byen, har de allerede levert mange av varene. Folk som ser dette reagerer på at det leveres få og små varer fra store biler, men dette er basert på et ufullstendig inntrykk. LUKS mener at mange føler med hjertet i stedet for å tenke med hjernen, f.eks. når man ser en lastebil levere iskrem til kiosken på hjørnet. De som kjører

disse bilene tjener ikke penger på å frakte luft, de er interessert i å fylle opp bilene. LUKS tror ikke kjøretøyene vil bli mindre, men tvert i mot større i fremtiden. Budbiler står for en liten andel av transporten og trenden er at man går mot større volum og vekt. BYM forteller at det foregår prosjekter med mål om å utvikle en mer miljøvennlig bydistribusjon. Det blir flere gågater og shared space-gater i Oslo, og da er det ikke plass til store lastebiler. SVRØ på sin side var inne på om man kanskje kan se på mulighetene for vareleveranser til andre tider av døgnet enn mellom 07.00-15.30. En mulig retning er å gå mot mer levering nattetid, noe som vil skape mer smidighet. Man er da avhengig av at mottaker er til stede. Dette kan også komme i konflikt med hensyn til støy og andre forhold i byen. Vareleveringslommer er nok det beste, men i det gitte arealet er det ikke alltid mulig å få til en perfekt løsning.

6.4 De enkelte lommene

Munkedamsveien 53-59 (Filipstad)

Helt vest i Munkedamsveien ved Filipstad ligger en lomme som betjener en rekke bygårder. PBE forteller at det her i utgangspunktet er en bred veg, som opprinnelig skulle fungere som bilistenes første møte med byen vestfra, med god plass til trær og planter, samt myke trafikanter. Men det har ballet på seg i årenes løp og blant annet kollektivtrafikk har ført til et trangere gateløp. Når området på Filipstad utvides, vil dette føre til en utvidelse av byen og man vil da møte denne tidligere.

SVRØ forteller at i forbindelse med denne vareleveringslommen har regelverket blitt tøyd ganske langt. Det skal i følge regelverket være en fortausbredde på tre meter, men

her har det blitt betydelig mindre. I den nye planen skal dette bli en kombinasjon av fortau og vareleveringslomme. Fordi man mener at den daglige bruken av lommen er begrenset, mener man at dette er en akseptabel løsning. Rambøll forteller at den vil bli utformet som fortau med merking. Lommen må skiltes, men det kan gjøres på en sånn måte at man nesten må vite at den er der for å finne den. Løsningen med å «smette» lomma inn på fortauet ble introdusert allerede i forprosjektet.

Rambøll forteller at denne delen av Ring 1 var enkel å løse, særlig siden Aker brygge ikke er relevant, da de får vareleveranser i Sjøgata. BYM sier at dette er en av vareleveringslommene som har blitt en del diskutert, men at de ikke har hatt noen problemer med den nye løsningen. BYM oppfatter det som nesten litt spesielt å ha en slik lomme på en riksvei, men at det ikke var noe problem for noen. Rambøll sier at gårdeieren ikke ser noe stort behov for lommen, men at det er praktisk å ha et sted å stå ved flytting (leiegård) og for en kunstutstilling som er i blokka. BYM nevner at gårdeieren har argumentert med at dette er en handicapparkering. Løsningen er ikke ideell, men det blei valgt å lytte til gårdeieren. Videre sier BYM at de er usikre på hvordan dette vil bli seende ut og hva konsekvensene vil bli.

Sameiet Munkedamsveien 57, beskriver en litt annen situasjon enn det de de andre aktørene gjør. De uttrykker bekymring for situasjonen knyttet til henting og utkjøring av varer i forbindelse med endringen av lommen. De mener at løsningen med en kombinasjon av fortau til fotgjengere og lomme til varelevering er meget dårlig. I næringslokalene i første etasje i denne gården, produseres det store «stands» til utstillinger. Disse har en viss høyde og

lokalene er anskaffet fordi de er ideelle til disse «standsene». Vareleveringlommen på utsiden er i den forbindelse viktige for virksomheten. Representanten for sameiet forteller videre at det er tre etasjer med næringslokaler i bygget og tjue leiligheter. I nabogårdene (55 og 59) er det også næringslokaler, leiligheter og en ambassade, som benytter lommen. Sameiet forteller at de har snakket med eierne for begge disse gårdene og at de også er fortvilet og opprørt over at lommen skal erstattes med et «blandingsfortau». Ingen av disse gårdene har noen annen adkomst for varelevering enn fra Munkedamsveien. Vedkommende stiller også spørsmål ved hvordan renovasjonsbilene skal komme til og om Renovasjonsetaten i det hele tatt har blitt kontaktet i planprosessen.

Thon Hotell Vika Atrium

Eiendomssjef i Thon eiendom forteller at Thon Hotell Vika Atrium har en egen varelevering med innkjøring fra Ruseløkkveien. Bygget har stort behov for varelevering til kjøkken, kantiner, kontorer, konferansesenter osv. Lommen i Munkedamsveien blir mye brukt, men da som taxistopp, «kiss and ride», busser til hotellet og mindre leveranser. Store leveranser skjer ikke i denne lommen, men fra Ruseløkkveien. Thon eiendom forstår at bussen er hovedprioritet, men deres innspill har ikke blitt lyttet til. Det gjelder da atkomst til bygget og varelevering. Midtstilte kollektivfelt hindrer inn- og utkjøring til bygget og man vil da måtte kjøre helt opp til Haakon VII's gate og snu der for å komme til bygget.

House of Oslo

Rambøll forteller at den mest reelle utfordringen i forbindelse med varelevering er ved House of Oslo. Parkeringshuset blir rammet og der foregår det store, tunge vareleveranser. SVRø sier at det her vil bli et ekstra felt med parkering forbudt. Man ønsker å unngå all levering på fortau og det forekommer her i dag. Det er mer ønskelig med varelevering i kjørebanelen enn på fortau, da det er viktig å sikre fotgjengernes trygghet. Rambøll mener at de som holder til her må være fornøyd, da det er tilrettelagt for varelevering i det nye prosjektet og ikke er det i dag. SVRø sier at det har blitt gjennomført en undersøkelse med dem som mottar varer her og at det virker som det oppleves som en grei løsning.

Oslo Konserthus/Dronning Mauds gate

Rambøll forteller at Oslo Konserthus er bekymret for parkeringsinntekter i forbindelse med prosjektet og hva redusert fremkommelighet vil føre til. De får inn mye penger fra parkeringsplassen under bygget. Dette er en problemstilling som gjelder generelt for parkeringshusene i området. Man vet ikke hva som vil skje, når man i fremtiden ikke vil kunne krysse kollektivfeltet og dermed må kjøre til neste kryss for å snu. I forbindelse med vareleveringslommen, benyttes ikke denne av dem som leverer til Konserthuset. De kjører inn på parkeringsplassen under bygget, eller inn på plassen ved siden. Her kommer det store biler og Rambøll forteller at man har sett litt mellom fingrene på at de kjører der

det ikke er lov. Stenersenmuseet er leietakere hos Oslo Konserthus, og Rambøll har derfor ikke vært i kontakt med dem. De sier at Konserthuset har andre bekymringer enn Stenersenmuseet. LUKS forteller at det er to store dagligvarebutikker som har varelevering under Dronning Mauds gate. I tillegg er det en sportsbutikk og kantiner. I forslaget står det at vareleveringen kan skje med budbil, men LUKS synes dette er et håpløst forslag. De har også uttrykt at dette er uholdbart gjennom planprosessen. Utforming må skje etter de spilleregler som fremkommer i BVL og HMS. LUKS legger alltid disse til grunn når de skal vurdere vareleveringsforhold. I tillegg er det store problemer på vinterstid, samt møte med kantstein og liknende. LUKS ser ikke helt for seg hvordan varelevering skal foregå til sportsbutikken. I dag stopper de utenfor butikken, men i de nye planene frykter LUKS at de vil stå på fortauet, eventuelt i kjørebanelen. Det er en vareleveringslomme på motsatt side, men der kan man ikke stå, da man ikke kan krysse veien.

Munkedamsveien v/Kommunenenes Hus – tidsavgrenset lomme

SVRØ forteller at man i Munkedamsveien, mellom Haakon VIIIs gate og Stortingsgaten, ønsker å flytte bussholdeplassen nærmere Nationaltheatret stasjon, slik at det vil bli kollektivfelt med tidsavgrenset vareleveringslomme nederst og busslomme øverst. Rambøll forteller at man i London har kollektivfelt i «høyre» felt i rushtiden, med varelevering frem til kl. 14.00, altså

tidsbegrenset varelevering i kollektivfeltet i perioder med mindre trafikk. Dette har også blitt diskutert i Norge, men Vegdirektoratet har vært svært negative. Likevel har man valgt å teste ut dette i det siste kvartalet mot Stortingsgata, da strekningen er skiltet som «kjørefelt for buss» og ikke som kollektivfelt (se kart 6). Man velger å prøve det her fordi konsekvensene blir små om det ikke fungerer. Det verste som kan skje er at bussene får litt mindre tilgjengelighet i lomma. De «håper» at lommen ikke vil bli benyttet i stor grad. Til venstre i gata vil det bli opprettet en ny lomme. De som skal levere på denne siden av veien, vil ha gode muligheter for varelevering uten å benytte den tidsavgrensede lommen. Kombinasjonen av disse gjør at dette kvartalet er veldig godt ivaretatt i et vareleveringsperspektiv.

LUKS er i utgangspunktet positiv til løsningen med tidsavgrenset varelomme, men det fordrer at leietakerne er til stede for å motta varene. Det blir en ansvarssak mellom leverandør og mottaker. LUKS stiller også spørsmål ved om kapasiteten til denne lomma vil bli påvirket av at lommen utenfor Nationaltheatret flyttes/tas vekk.

Nationaltheatret (Ruseløkkveien)

Denne lommen er blitt viet ekstra oppmerksomhet, og vil bli omtalt videre i kapittel 7.

7. VARELEVERING VED NATIONALTHEATRET

7.1 Om vareleveringssituasjonen

Det er behov for å flytte den eksisterende vareleveringslommen utenfor Nationaltheatret stasjon, da busstoppet i Haakon VIIIs gate må flyttes. Det kommer frem i Rambølls referat fra møte i ekstern samarbeidsgruppe den 20/09.2013 (se vedlegg 6), at det er flere årsaker til dette behovet, hvor den klart viktigste er av hensyn til prinsipper om universell utforming. Dagens bussholdeplass i Haakon VIIIs gate har en for bratt helning (10 %) til at busstoppet kan utformes universelt, og den best egnede plassen for ny oppstillingsplass for buss anses å være utenfor Nationaltheatret stasjon. Det at en flytting av bussholdeplassen vil gi en bedre kobling mot kollektivknutepunktet på Nationaltheatret, er også brukt som argument. Flytting av bussholdeplassen løser en del utfordringer knyttet til kollektivtrafikken, samtidig som det skaper utfordringer for vareleveringen i området. Utfordringer som har gjort seg gjeldende i arbeidet med å finne et egnet sted, er blant annet at fortauet i området enkelte steder har en stigning og et fall som ville gjort leveringssituasjonen vanskelig for sjåførene. Avstanden fra vareleveringslommen og inngangen til stasjonen, og en eventuell kryssing av gata for vareleverandørene, samt mulig konflikt med andre trafikanter og trafikantgrupper, er andre utfordringer det har blitt tatt hensyn til ved vurdering av ulike løsninger.

Det har vært jobbet mye med å finne en fungerende løsning på vareleveringssituasjonen ved Nationaltheatret stasjon. Løsningen som er valgt er blitt mottatt noe ulikt blant de forskjellige aktørene. Det vil i dette kapittelet bli sett nærmere på løsningene som har vært diskutert, og hva som har vært bakgrunnen for de valgene som er tatt. Argumenter for og i mot de ulike alternativene, som i det følgende blir presentert, kommer fram i Rambølls referat fra møte (vedlegg 6).



Bilde 8: Bildet viser dagens lomme utenfor Nationaltheatret stasjon

7.2 Løsningene som er blitt foreslått

Det kommer fram av møtoreferatet at det har vært diskutert løsninger hvor varelevering kan «dele plass» med bussen. Slike løsninger må reguleres gjennom skilting hvor varelevering for eksempel henvises til visse tider av døgnet. Dette viser seg å være vanskelig å kombinere med bussholdeplass, fordi det er i strid med skiltforskriften. Vegdirektoratet ville ikke godkjenne en slik løsning, og denne er derfor ikke tatt med videre. Isteden ble det fremlagt fire andre løsningsforslag; å flytte lommen lenger vest, inn i gågateplanene i Ruseløkkveien; å legge vareleveringslommen på venstre side av gateløpet; å legge en vareleveringslomme bak busslommen; eller å legge vareleveringslommen der det i dag er fortau foran bussholdeplassen. Skisser ligger i vedlegg 6.

I det første alternativet flyttes varelevering lenger vest i Ruseløkkveien, rett vest for trappen mellom 7. juni-plassen og Ruseløkkveien/Haakon VII's gate. I dette forslaget etableres det oppstillingsplass for buss på hele strekningen foran inngangen til Nationaltheatret stasjon. Ved vurdering av forslaget var fordelene det ble pekt på at oppstillingsplassen for buss blir godt utnyttet, samtidig som bussen ikke vil bli hindret av varelevering. Andre fordeler er at man i dette forslaget unngår kryssing av gate ved varelevering til stasjonen, samt at man unngår av- og pålessing av varer rett utenfor inngangen, i et område hvor det til tider er stor trafikk av mennesker. Ulemper ved forslaget er at avstand mellom oppstillingsplassen og inngangen til stasjonen blir lenger, samtidig som man er avhengig av bestemmelser for Ruseløkkveien i en annen reguleringsplan for å sikre varelevering til stasjonen.

Alternativ to går ut på å etablere en vareleveringslomme på motsatt side av gata, rett overfor inngangen til Nationaltheatret stasjon. Ved dette forslaget vil gateløpet vris litt, noe som resulterer i en smalere fortausbredde ved trappen ned fra 7. juni plassen. Vareleveringslommen på sørsiden av gata vil gjøre fortauet noe smalt, også ved siden av lommen. Også i dette forslaget vil det bli oppstillingsplass for buss langs hele strekningen foran stasjonen. Fordeler er at man, i likhet med i alternativ 1, får en god utnyttelse av oppstillingsplass for buss. I dette alternativet er det i motsetning til alternativ 1 også en fordel at avstanden mellom lommen og inngangen til stasjonen er forholdsvis kort. Det vil også bli noe mindre konflikt med vrimleområder utenfor stasjonen. Ulemper er at man ved varelevering til stasjonen blir nødt til å krysse gata. Samtidig fører forslaget til smalere fortau, både nedenfor trappen fra 7. juni-plassen og ved siden av lommen.

I alternativ 3 etableres det en vareleveringslomme bak oppstillingsplass for buss. Fordelen her er at man ved varelevering til Nationaltheatret unngår kryssing av gata. Ulempen er at oppstillingsplassen for buss vil bli betydelig kortere enn i de foregående alternativene, 35 meter mot 45-50 meter. Andre ulemper som det ble pekt på er at busser kan hindres innkjøring til holdeplassen da det foregår varelevering i lommen. Også i dette forslaget vil varelevering kunne komme i konflikt med viktige områder for fotgjengere. Vestre del av Ruseløkkveien har også en for sterk stigning til at det er egnet for varelevering.

I alternativ 4 etableres det en vareleveringslomme foran bussholdeplassen, på innsiden av det feltet bussen kjører i rett foran inngangen til stasjonen. Fordeler ved dette alternativet vil være kort avstand mellom lommen og inngangen til stasjonen, samt at man unngår kryssing av gata ved levering. Ved å legge lommen på innsiden av det feltet bussen kjører i, kan bussen også passeres uhindret, selv om det foregår varelevering i lommen. Også i dette forslaget, som i det foregående, blir det pekt på at det er en ulempe at oppstillingsplassen for buss vil bli noe kort (evt. holdeplass der stigningsforholdene tilsier det). Det vil også kunne bli konflikt mellom av- og pålessing og viktige områder for fotgjengere.

I reguleringsplanen⁴⁰ pekes det på at kun de to første alternativene er blitt sett på som reelle løsninger, ettersom de to siste alternativene vil gi oppstillingsplass for buss for kort lengde. Ved avveining av disse alternativene ble ulempen med lengre avstand fra Ruseløkkveien vurdert som mindre enn ulempen ved å måtte krysse gata. Man har kommet fram til at det siste alternativet er det best egnede alternativet. Det var Rambøll og SVRØ, i samsvar med den eksterne samarbeidsgruppen, som kom til enighet om løsningsforslaget.

40 Statens vegvesen «Rv. 162 Munkedamsveien» 2014:62-63



Bilde 9: Bildet viser Ruseløkkveien hvor den fremtidige gågata vil være

7.3 Funn fra intervjuer

I forbindelse med fjerning av vareleveringslommen ved Nationalteatret stasjon og flytting av vareleveringen til den fremtidige gågaten i Ruseløkkveien, er det mange meninger. Det er blant annet ulike oppfatninger om hva det opprinnelige formålet til dagens lomme var. SVRØ mener lommen skulle fungere som en buss-for-tog-lomme, mens LUKS på den andre siden mener den ble opprettet som en ren vareleveringslomme i samsvar med Politiet, for om lag 15 år siden. LUKS hevder det er den eneste lovlige vareleveringslommen for å betjene den store bygningsmassen på Nationalteatret stasjon. PBE forteller at lommen ble regulert som en del av ombyggingen av Nationalteatret stasjon i 1996, i forbindelse med bygging av Gardermobanen. At lommen ble regulert som buss-for-tog-lomme, menes å være uriktig. Jernbaneverket underbygger dette og sier at buss-for-tog-behovet blir dekket andre steder. PBE mener lommen skal benyttes av servicebiler, til av- og påstigning for personer i tilknytning til stasjonen, og at all varelevering skal skje fra Ruseløkkveien.

I arbeidet med å finne en god, ny løsning, påpeker SVRØ og Rambøll at det har vært flere alternativer opp til diskusjon. Fire hovedalternativer har vært fremmet, og av disse, anses gågateløsningen som «den minst dårlige». SVRØ påpeker at det ikke var en lett avgjørelse og ta bort vareleveringslommen. Ettersom lommen er et viktig knutepunkt både for varelevering til stasjonsområdet, og for avlevering av folk har det vært en krevende og vanskelig avgjørelse. Det innrømmes at den valgte løsningen ikke er fullgod. Man kunne gjerne se at lommen ble beholdt, men behovet for ny bussholdeplass har i dette tilfellet vært større en argumentene for å beholde lommen slik den er i dag. Det hevdes i den sammenheng at det optimale er å ha plass til vareleveringslommer, men nye krav til universell utforming i kollektivutformingen kan gjøre dette vanskelig å få til i en by med begrenset plass. Krav til universell utforming pekes på som en av hovedgrunnen til at bussholdeplassen i Haakon VII's gate må flyttes til foran Nationalteatret stasjon, og slik føre til at vareleveringslommen må flytte.

I arbeidet med å finne den beste løsningen kan Rambøll opplyse om at det har vært kontakt med PBE og Jernbaneverket. Rambøll påpeker at de er avhengige av PBE for å ivareta fremtidig varelevering. Hvordan vareleveringen i gågata vil bli, er Rambøll ikke helt sikre på, men de påpeker at reguleringsplanen legger til rette for det. Vareleveringen går i dette tilfellet fra riksveg til kommunal veg, og PBE sier at løsningen som er valgt ble anbefalt av dem. Samtidig påpeker de at flytting av varelevering fra Nationaltheatret stasjon til gågaten ikke var tema da bystyret behandlet denne planen (vedtatt 15/05-2013). BYM opplyser at gågateplanen løser det meste av varelevering i gågata, men at det i planen ikke er spesifisert hvem det skal sorteres til.

PBE sier at gågata i sin helhet reguleres som samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – gågate, og en slik omregulering innebærer da at varelevering gjennomføres på samme måte som det øvrige gågatenettet i sentrum. Det ikke er gjort noe spesielle presiseringer angående varelevering annet enn i planens bestemmelse § 3.3 som omhandler parkering og adkomst. Denne paragrafen sier at «varelevering skal reguleres til avgrensede perioder i døgnet». Det blir i denne sammenheng pekt på at møblering av gata må tilpasses etter behovet for varelevering, men at så detaljert er varelevering ikke fulgt opp i planen enda. Dette blir ikke fulgt opp før rammesøknaden behandles, og før den gis må det, som det fremgår av § 3-2, foreligge en utomhusplan. En slik utomhusplan forelå ikke da reguleringsplanarbeidet ble behandlet, men arbeidet var igangsatt. PBE opplyser at detaljutforming av gågata skal fremgå av utomhusplanen, som skal utarbeides i samråd med Byantikvaren og BYM. Varelevering og annen transport må da foregå i henhold til bestemmelser for gågater. LUKS uttrykker i den sammenheng en bekymring for at varelevering i gågata

kan bli kaotisk, med varebiler som kjører rundt fordi det er fullt på de plassene de kan parkere. De understreker også viktigheten av at beplantning og møblering i gågata vil være viktig for ikke å skape unødvendige hindringer for leverandørene.

I forbindelse med flytting av lommen kan SVRø opplyse at det har vært en del bråk og problemer. Det pekes på at LUKS spesielt har vært ivrige til å fremme sine synspunkter mot forslaget om å flytte lommen. LUKS på sin side kan opplyse om at de fortsatt ikke er fornøyd med løsningen, og de er skuffet over at de ikke er tatt mer på alvor. De mener vareleverandørenes behov ikke er sett, og at vareleverandørene rister på hodet over planene. LUKS mener utfallet av



Bilde 10: Bildet viser hvordan vareleveringer regulert i gågata i Karl Johan. Lignende regulering vil finne sted i den fremtidige gågata i Ruseløkkveien

denne lommen blir at sjåførene kommer til å feilparkere. LUKS mener også det bryter med arbeidsmiljøloven med forskrifter og arbeidstilsynets krav å flytte sted for varelevering 100 meter lenger bort fra der den er i dag noe som strider mot deres anbefalinger i BVL. Jernbaneverket på sin side sier at den valgte løsningen er ok. De mener varelevering er viktig, men ser samtidig at kollektivtransporthensyn vektes tyngre. Jernbaneverket ønsket i utgangspunktet en løsning med varelevering først i lommen og buss bak, men så at dette vanskelig lot seg gjennomføres.

7.4 Observasjon

For å få et innblikk i hvordan dagens vareleveringslomme utenfor Nationaltheatret stasjon fungerer er det blitt gjennomført noen observasjoner av lommen. Observasjonene ble gjennomført i tre omganger i månedsskiftet juni/juli (30/6, 1/7 og 4/7). Funnene er ikke generaliserbare, og kan ikke si noe om hvordan lommen brukes til daglig. Dette er det gjennomført for få observasjoner til, i tillegg til at observasjonene er gjennomført i ferien, noe som kan gi et feilaktig inntrykk. Observasjonene kan likevel gi et inntrykk av hvilke grupper som benytter seg av lommen, og til hvilket formål. Det vil i det følgende bli gitt en oppsummering av de viktigste funnene fra observasjonen. For fullstendige registreringer, se vedlegg 9.

Et av hovedfunnene fra observasjonene er at vareleveringslommen i stor grad blir benyttet som en «kiss and ride»-lomme, spesielt i rushtiden. Det er stor aktivitet med korte stopp for av-/påstigning. De fleste av disse personene skulle til eller kom fra Nationaltheatret stasjon. Det har også blitt observert noen få private biler som har stått parkert i lommen i korte eller lenger tidsperioder.

Under observasjonen var det i all hovedsak ledig plass i lommen, kun ved enkelte tidspunkter var den full. Ved full lomme benyttet noen taxier og private biler seg av kjørefeltet for å slippe av eller plukke opp folk. I enkelte tilfeller benyttet taxier og private biler seg også av kjørefeltet, til tross for ledig plass i lommen. I disse tilfellene var det kun snakk om korte stopp.

De aller fleste bilene som leverte varer eller utførte andre serviceoppgaver hadde Nationaltheatret som destinasjon. Bare noen få leverte til Kommunenes Hus og Vika terrasse. Det var ved alle observasjonene i hovedsak mindre biler og varebiler som benyttet seg av lommen. Det var som regel ledig plass i lommen da varebiler kom for å levere varer. I et tilfelle hvor lommen var full valgte bilen å vente på fortauet til det ble ledig plass i lommen, mens i enkelte andre tilfeller ble det valgt å parkere på fortauet. De fleste leveransene har vært små, og kolli har blitt båret uten hjelpemidler, samt noen leveranser på sekkestraller med hjul. En del av stoppene har også hatt andre aktiviteter som formål.

Det har gjennom observasjonen vært få store leveranser, med unntak av en lastebil som sto delvis parkert i vegbanen og delvis på fortauet utenfor Kommunenes Hus. Denne bilen skapte en farlig situasjon da den begynte å rygge fra vareleveringslommen til andre siden av gaten. Det har i tillegg til observasjonen ved to forbipasseringer blitt observert to leveranser parkert på fortauet rett nedenfor trappen ned fra 7. juni-plassen. Ved begge disse tilfellene sto bilene parkert på fortauet, og var dermed til hinder for fotgjengere som beveget seg i området.

I tillegg til observasjonene av vareleveringslommen ved Nationaltheatret stasjon, har det til de samme tidspunktene blitt foretatt observasjoner på Johanne

Dybwads plass, rett utenfor inngangen til Nationaltheatret t-banestasjon. Disse observasjonene ble gjennomført for å avdekke om plassen blir brukt til varelevering, ettersom en del av forretningene på Nationaltheatret stasjon er nærmere denne inngangen enn inngangen i Ruseløkkveien.

I den perioden Johanne Dybwads plass ble observert, ble det avdekket noen få tilfeller av varelevering fra plassen. Bilene ved disse leveransene sto ulovlig parkert på fortauet, ettersom det ikke er avsatt noe areal til varelevering på plassen. Dette er en plass hvor mange mennesker beveger seg daglig, og varelevering kan skape farlige og uoversiktlige situasjoner.

Det er i en annen sammenheng blitt observert en interessant situasjon på Johanne Dybwads, der en stor lastebil leverte varer til stasjonsområdet. Sjåføren kunne opplyse om han pleier å stoppe her når han leverer varer til Nationaltheatret. På spørsmål om hvorfor han ikke benytter plassen oppe ved inngangen i Ruseløkkveien svarte han at han ikke visste om den vareleveringslommen. Mens sjåføren sto og losset varer fra bilen sin, kom det en parkeringsvakt fra BYM forbi. Han opplyste sjåføren om at han ikke kunne stå parkert her, men heller ikke parkeringsvakt viste hvor varelevering på lovlig måte kan finne sted. Parkeringsvakten kunne opplyse om at han ved flere tilfeller har møtt på varebiler og lastebiler parkert på Johanne Dybwads plass, og forteller at dette enkelte ganger skaper farlige situasjoner. Store biler som skal snu og rygge inne på en plass med masse mennesker, for så videre ta seg ut i en gate med biler, syklist, fotgjengerovergang, buss og trikk, er ikke ideelt.



Bilde 11: Bildet viser ulovlig varelevering fra fortau utenfor Nationaltheatret stasjon



Bilde 12: Bildet viser ulovlig parkering på fortau utenfor Nationaltheatret stasjon

7.5 Oppsummering varelevering ved Nationaltheatret stasjon

Av det som er fremkommer i forbindelse med vareleveringssituasjonen ved Nationaltheatret stasjon, kan det virke som det er jobbet grundig med å finne den mest optimale løsningen. Ulike alternativer er blitt diskutert, og fordeler og ulemper er blitt avveid, ikke bare internt i SVRØ og Rambøll, men også med andre aktører. Løsningen er ikke ideell, men var den beste man kunne få til alle hensynene tatt i betraktning.

Observasjonen viste noen tilfeller av ulovlig parkering og varelevering fra Johanne Dybwads plass. Man kan i den sammenheng stille spørsmål ved om en flytting av vareleveringslommen, vil føre til flere feilparkeringer ved Johanne Dybwads plass. For en del av forretningene inne på stasjonen vil det bli forholdsvis langt å gå fra gågaten i Ruseløkkveien. For de som skal levere varer til Vika terrasse vil flyttingen ha positive konsekvenser med hensyn til avstand, mens det for Nationaltheatret og Kommunenes Hus, vil det ha negative

konsekvenser. Det kan i denne sammenheng ikke bare stilles spørsmål ved om en flytting av vareleveringslommen vil føre til mer ulovlig varelevering fra Johanne Dybwads plass, men generelt i området. Som nevnt tidligere i rapporten, finner sjåførene «alltid» en løsning. Enkelte sjåførere vil kanskje se seg nødt til å finne andre steder å levere fra. LUKS har i et brev sendt til Statens vegvesen desember 2013 (vedlegg 7), uttrykt at de er redde for at den foreslåtte løsningen ved Nationaltheatret vil fremprovosere flere feilparkeringer blant de som leverer varer og også andre servicebiler.

I diskusjonen om de ulike løsningene var det et argument for flere at flytting av varelevering vil være bra, med tanke på at det ikke gir konflikt mellom av-/pålessing og viktige vrimleområder for fotgjengere. I den sammenheng kan man stille spørsmål ved om det er tatt hensyn til at varelevering fra en gågate potensielt vil kunne komme i konflikt med mennesker som går og sykler.



Bilde 13: Bildet viser ulovlig varelevering fra fortau på Johanne Dybwads plass

8. ANALYSE

Innledningsvis ble det listet opp én hovedproblemstilling og tre underproblemstillinger. Disse fire var alle todelte, og første del har blitt omtalt i tidligere kapitler. I dette kapitlet vil problemstillingenes siste deler bli belyst.

Hovedproblemstilling

- Hvilket fokus har man hatt på varelevering i prosjektet, **og hvordan har denne planleggingsprosessen vært?**

Underproblemstillinger

- Hva kjennetegner planleggingsprosessen, **og hvilke løsninger er vurdert og valgt?**
- Hvilke aktører har vært sentrale i prosjektet, **og hvordan har dette samarbeidet fungert?**
- Hva er rammeverket knyttet til varelevering, **og hvilke muligheter og utfordringer ligger i dette?**

Første del av denne rapporten har i stor grad tatt for seg første ledd av problemstillingene over, mens man i intervjukapitlet har hatt størst fokus på siste ledd. Analysen baseres på det som fremkommer i kapittel 6 og 7.3, og dette vil oppsummeres og drøftes videre her.

Aktørene om samarbeid og prosess

	Aktører	Aktørenes syn på andre aktører	Om planprosessen
Planleggere	Statens vegvesen Region øst	<u>Rambøll</u> : godt samarbeid og kontinuerlig kontakt. De har vært gode til å ta høyde for varelevering. <u>LUKS</u> : Burde kanskje ha inkludert disse i forkant av beslutningene. SVRø har sett på innvendningene LUKS har hatt, og har forklart hvordan problemene er løst på andre måter.	Tidlig fokus på varelevering, del av generelt fokus på bred kunnskapsbase. Positivt med idéseminar for å få frem ulike sider, dette ble tatt med i videre arbeid. Varelevering sentralt i valg av midtstilt løsning. Tilstreber bedre eller like forhold for varelevering sammenlignet med i dag.
	Rambøll	<u>SVRø</u> : godt samarbeid, og fint med samme prosjektleder på begge prosjekter - skaper kunnskapsoverføring. De hadde et tydelig fokus på varelevering. <u>LUKS</u> : Mener disse kunne ha vært tjent med å se ting mer i sammenheng. LUKS ser ikke de begrensningene gatearealet gir, og kunne fått mer igjen med å være mer pragmatiske. <u>Gårdeierne</u> : Virker ikke som om varelevering er særlig viktig for disse, viktigere å fremme andre saker. Merker stor forskjell mellom større og mindre gårdeiere ift. helhetstenkning.	I forprosjektet: Tidlig fokus på varelevering, del av generelt fokus på bred kunnskapsbase. Positivt med idéseminar for å få frem ulike sider, dette ble tatt med i videre arbeid. Varelevering sentralt i valg av midtstilt løsning. Positivt med studentprosjektet, har vært viktig i planprosessen. I reguleringsplanarbeidet: Har involvert gårdeierne, kartlagt behov. Tilstreber bedre eller like forhold for varelevering sammenlignet med i dag.
Kommunale etater	Plan- og bygningsetaten (Planmyndighet)	<u>SVRø og Rambøll</u> : Har vært bra, har blitt kalt inn og blitt informert i relevante saker. Opplever å ha blitt lyttet til i sine innvendinger.	Virker som en ryddig og grei prosess, det har vært vektlagt å få frem ulike synspunkter. Støtter en midtstilt løsning. Har opplevd varelevering for å være et av kjernepunktene i prosjektet.
Interesseorganisasjoner	Bymiljøetaten	<u>Rambøll</u> : De har vært gode til å se utfordringer underveis. <u>SVRø</u> : Alle forslag ble diskutert seriøst, selv om disse ikke ble imøtesett.	Mener det er blitt gjort et grundig arbeid i forkant av prosjektet. Gjort en god jobb mht. skilplaner.
	Leverandørenes Utviklings- og Kompetansesenter	<u>SVRø</u> : LUKS føler ikke å ha blitt imøtesett i noen særlig grad i de konkrete løsningene, føler at SVRø har hatt en arrogant holdning, og dekket seg bak vedtak. Det er positivt at SVRø har trukket fagkompetanse fra Vegdirektoratet inn i prosjektet. <u>Rambøll</u> : Kritiske til at Rambøll ikke har vært i kontakt med LUKS, all kommunikasjon har gått via SVRø. <u>Gårdeiere</u> : Har ikke vært noen kontakt mellom LUKS og gårdeierne, men	Uenig i funnene fra studentprosjektet, mener behovet er langt større enn det her fremgår. Føler ikke at Rambøll har tilstrekkelig kompetanse ift. vareleveringsspørsmål. Prosjektet har i større grad enn lignende prosjekter tatt høyde for varelevering – håper på positive spin-off effekter av dette prosjektet.
Gårdeiere	Olav Thon Eiendom, Sameiet Munkedamsveien 57, Jernbaneverket, Dr. Mauds gate 10-11, Kommunen Hus	<u>SVRø og Rambøll</u> : De fleste gårdeierne er fornøyde med planleggerens arbeid i planprosessen. Flere løsninger ble presentert, og man var ikke låst til ett alternativ. Enkelte viser allikevel misnøye på enkelte områder: Oppfattes av noen som lite hensynstakende ovenfor næringslivet. Har et inntrykk av at avgjørelsene er tatt i forkant av samtaler med gårdeierne. Noen er svært misfornøyde over å få sine vareleveringslommer minsket, mens andre ser nødvendigheten av dette i større grad. Gårdeiernes hovedfokus har generelt vært på andre forhold enn varelevering, slik som kjørebane og adkomst.	

Tabell 8: Informasjonen som fremkommer er basert på intervjuer med enkeltpersoner, og er ikke dekkende for etatens synspunkter. Denne informasjonen kan også være mangelfull, da ikke alle temaer ble like omfattende dekket i intervjuene

8.1 Samarbeid og planprosess

Som det fremgår av tabell 8, varierer synet på samarbeidet mellom de ulike aktørene. Planleggerne er fornøyde med samarbeidet dem imellom, og de kommunale etatene synes arbeidet er blitt gjort på en god måte. LUKS og gårdeierne, som hver for seg ønsker å fremme sine meninger, synes ikke disse er blitt tatt hensyn til i stor nok grad. Når det gjelder LUKS sin involvering i prosjektet, kan det virke som om planleggerne unngår samarbeid der de vet det kan bli ukomfortabelt, og at man derfor heller i etterkant informerer om de vedtakene som er blitt gjort.

Også fra enkelte av gårdeierne er det kommet tilbakemeldinger om at kommunikasjonen ikke har vært god nok, og at prosessen har vært lite hensynstakende overfor næringsvirksomhet i området. Det er her både snakk om misnøye med tanke på lommer og generelle bestemmelser i reguleringsplanen, slik som adkomst til eiendom. Dette kan tyde på manglende kommunikasjon mellom partene, og at man kanskje ikke i tilstrekkelig grad har involvert disse tidlig nok i prosessen, der reelle alternativer er blitt fremlagt. Samtidig er planene del av en større satsing, å oppfylle alles krav vil være vanskelig. Det kan være vanskelig å tilrettelegge for hver enkelt aktør, og få dette til å passe inn i det større bildet. Rambølls inntrykk er at de større aktørene, enklere enn de mindre, ser planene i en helhetlig byutviklingssammenheng. De store aktørene har også mer innflytelse i planprosessene enn de små, da de har flere interesser i området. Man er kommet langt på vei i helhetlig planlegging i dette prosjektet, men det kan virke som om det fortsatt er en vei å gå for å få til en virkelig god dialog mellom alle de ulike aktørene. Det er viktig å være klar på hva man ønsker av de ulike, og hva de kan forvente tilbake. Det kan være at

man i dialogen med gårdeierne ikke har vært klar nok på hvilket mulighetsrom som fantes for innflytelse. Det er viktig med innspill og uttalelser, selv om disse ikke alltid blir tatt til følge.

Studentprosjekt

I arbeidet med å kartlegge behovet for varetransport på strekningen, gjennomførte SVRØ et studentprosjekt sommeren 2010. Studentene kartla omfanget av varetransport ved å intervjuere varemottakere på strekningen. LUKS er svært uenig i resultatene i denne rapporten, og mener behovet er langt større enn det fremgår her. Dokumentasjonen fra arbeidet er tynn og det er vårt synspunkt at, om dette er et viktig grunnlag for kunnskapen om varelevering i forprosjektet og reguleringsplanen, så er det ikke godt nok. Man har ikke klart å innhente informasjon fra alle varemottakere, det er ingen beskrivelse av hvordan informasjonen er samlet inn eller diskusjon og metode, og det er ikke gjort noen systematiske observasjoner for å underbygge eller motbevise informasjonen. Det varierer hvor mye varemottakerne egentlig vet om vareleveringssituasjonen slik sjåførene opplever det. Det er heller ikke lett for de butikkansatte å huske alle små og store leveranser.

Idéseminar

I forprosjektet ble det gjennomført et idéseminar der et vidt spekter av ulike interessenter ble invitert. En slik måte å organisere arbeidet på, synes å virke effektivt og godt. Når aktørene får mulighet til å møtes, og diskutere mellom seg, ser de hverandres behov i sammenheng. De får en

god forståelse av prosessen, og innsikt i de problemene som ligger i å møte ulike behov. De aktuelle aktørene har en agenda, og er vant til å jobbe for sin sak. Når de er i møte med andre aktører, blir de nødt til å se ulike behov i sammenheng, og forhandle seg frem til de beste helhetsløsningene. Dette gir også planleggerne et innblikk i alle de behovene som foreligger, og er nyttig informasjon for dem å bygge på i videre planlegging. Det er også viktig at dialogen kommer i gang så tidlig som mulig for å få avdekket uenigheter og eventuelle problemer tidligst mulig. Når hver enkelt aktør gir tilbakemeldinger, blir disse fort løsningsbaserte heller enn behovsbaserte. Idéseminarer kan fungere godt for å få frem de enkeltes behov heller enn krav.

De konkrete løsningene som er valgt

Når det gjelder de konkrete løsningene for varelevering, vil det bli forbedringer noen steder, og forverringer andre steder. Lommen utenfor Nationaltheatret stasjon vil bli fjernet, to lommer vil bli til én under Dronning Mauds gate, og eksisterende lomme ved Munkedamsveien 57 vil bli kraftig innskrenket. Motsatt vil vareleveringssituasjonen i Munkedamsveien mellom Stortingsgata og Haakon VII's gate samt utenfor House of Oslo bli betraktelig forbedret. Disse forholdene samlet, vil gi et noe dårligere utgangspunkt for varelevering enn det vi finner i dagens situasjon. Den midtstilte løsningen vil også føre til en forlengelse av kjøresløyvene i området. Dette vil kunne føre til både mer trafikk i området, samt en mindre effektiv varelevering. En sidestilt løsning vil kunne tenkes å ha større negative konsekvenser for varelevering enn

det en midtstilt løsning vil kunne ha. Som nevnt tidligere er varelevering vanskelig å kombinere med kollektivfelt og busslommer til høyre i vegbanen. Ved en sidestilt løsning ville dette vært et problem langs hele strekningen.

Det er viktig å huske på at prosjektets formål er å opprette kollektivfelt på strekningen, for å legge til rette for bedret kollektivfremkommelighet og forutsigbarhet for bussen. Selv om vareleveringsforholdene enkelte steder er blitt svekket, er det tydelig at varelevering har vært en prioritet, både i valg av midtstilt løsning, og gjennom opprettelsen av minimumskrav til feltbredde for å maksimere gatas andre funksjoner. Det er også brukt mye tid på de ulike vareleveringslommene som i dag finnes, for å kunne beholde disse også i de nye planene.

Til tross for dette, virker det som om resultatet som fremgår av reguleringsplanene er det beste man kunne få til, forholdene tatt i betraktning. Det er hensyn som vektet tyngre enn varelevering, slik som universell utforming. Man har også gått fra fire kjørefelt, til to ordinære og to bussfelt, noe som gir strekningen mindre fleksibilitet. Det at de allikevel har klart å opprettholde de fleste lommene, tyder på at dette har vært et fokus og en prioritet blant planleggerne.

Et perspektiv man her kan fremme, er om man i tilstrekkelig grad har tatt hensyn til varelevering i et område preget av mange prosjekter, og der man ønsker å bedre forholdene knyttet til handel og aktivitet på gateplan. Den generelle byutviklingen vil ha et større behov for varelevering heller enn mindre.

Aktørene om rammeverket og skilting

Planleggere	Aktører	Fysisk planlegging av gate	Skilt	Vareleverandørenes arbeidsmiljø og –forhold
	Statens vegvesen Region øst	Går i dette prosjektet på tvers av egne håndbøker: fra fire til to kjørefelt, ved midtstilling av kollektivfelt. Legger til rette for kollektivtrafikk ved å begrense biltrafikk, dette går også ut over vareleverandørene. Flere fravikssøknader sendt. Håndbøkene bygger opp om et modernistisk tankesett, «med bilen i fokus», noe man i NTP går bort ifra. Prosjektet har vært klar på sine valg: Ønsker å tilrettelegge for økt kollektivfremkommelighet.	Det er formelle regler rundt skilting: Viktig for at disse skal kunne håndheves av politiet. Viktig at skiltene er forståelige og brukervennlige. Kombinasjonsskilt prøves ut i dette prosjektet, disse gir mer fleksibilitet. Enklere å skilte om, enn å regulere om. Jobbet mye med skilting i denne reguleringsplanen.	Man kan kanskje se på mulighetene for vareleveranser til andre tider på døgnet enn mellom 07.00–15.30, og en mer smidig varelevering nattetid. Det vil kreve at også mottaker er tilstede.
	Rambøll	Det er regulert for minimum feltbredde på hele strekningen for å maksimere andre hensyn. Det er funnet alternative løsninger som strider med håndbøkernes normaler.	Jobbet mye med skilting i denne reguleringsplanen.	Kritisk til «rettigheten» man har til å levere med store biler i indre by. Oslo kan på sikt gå i retning av flere restriksjoner, og krav om omlast i byens utkant, slik det er i mange andre større byer.
Planmyndigheter	Plan- og bygningssetaten	Når en eiendom langs gaten har godkjent adkomst, kan ikke denne uten videre fjernes. Nye planer må sørge for fortsatt lovlig adkomst.		Om man må benytte fortau til varelevering, er dette trolig for dårlig tilrettelagt for i reguleringsplanene. Varelevering på fortau er ikke ønskelig.
	Bymiljøetaten	I nye byggesaker plikter utbygger å ha varelevering på egen tomt. Dette er det ideelle. Siden dette er en omregulering av gate, har det vært behov for å ta inn varelevering i prosjektet. Der det er plass, vil man opprette vareleveringslomme, men hensyn som fortausbredder vekter tyngre. Det er ikke noe mål for BYM å ha vareleveringslomme, da dette kompliserer gatebildet og hindrer trafikkflyt.	Underskilt er alltid omdiskutert. Politiet er mer kritiske til underskilt enn det BYM er.	Arbeidsmiljøloven blir aldri dratt inn i reguleringsplaner.
Interesseorganisasjoner	Leverandørenes Utviklings- og Kompetansesenter	BVL bør generelt tas inn som referansedokument i planleggingsprosesser.	Positiv til tidsavgrenset varelevering gjennom kombinasjonsskilt.	Lowerket er motstridende, tvinger sjåførene til enten å bryte Arbeidsmiljøloven, Vegtrafikkloven eller Matloven. Disse bør samkjøres bedre.

Tabell 9: Informasjonen som fremkommer er basert på intervjuer med enkeltpersoner, og er ikke dekkende for etatenes synspunkter. Denne informasjonen kan også være mangelfull, da ikke alle temaer ble like omfattende dekket i intervjuene

8.2 Rammeverk og skilting

Som det fremgår av tabellen, kan man se et ulikt fokus blant planleggerne og interesseorganisasjonen LUKS når det kommer til hvilke deler av rammeverket som vektlegges. I intervjuene med de ulike, ble forskjellige sider av lovverket nevnt når spørsmål om dette ble stilt. Planleggerne fokus dreier seg i stor grad om den fysiske planleggingen av gaten. De viser til hvordan man i dette prosjektet har gått imot egne håndbøker, for å legge til rette for økt kollektivtrafikk og jobbe mot målene Nasjonal transportplan har satt. Deres fokus på økt kollektivfremkommelighet fører til svekket personbilfremkommelighet, noe som også går ut over vareleverandørenes effektivitet.

LUKS sitt fokus, på den andre siden, ligger først og fremst på vareleverandørenes arbeidssituasjon. De fokuserer på den fysiske planleggingen med tanke på hvordan denne påvirker deres arbeidshverdag, og har et langt større fokus på arbeidsmiljøloven, og hvordan arbeidsmiljøforhold påvirkes av den fysiske planleggingen.

Som vist gjennom denne rapporten, er vareleveringsforhold noe som omfattes av et forholdsvis stort rammeverk med lover, håndbøker og veiledere. Dette rammeverket kan virke uoversiktlig, og kan til tider være vanskelig å forholde seg til. Denne usikkerheten resulterer i uklare roller for de ulike aktørene i vareleveringssituasjoner, og kan resultere i mangelfull håndtering i en planleggingsprosess.

Gjennomgangen av rammeverket i kapittel 2 viste at få bestemmelser direkte var knyttet til varelevering i by. Regler som direkte eller indirekte berører vareleveringsspørsmål, finnes i ulike deler av lovverket, og favner over flere fagfelt. LUKS har gjennom BVL

forsøkt å samle disse bestemmelsene, så man samlet kan se krav og spesifikasjoner knyttet til plassering, atkomst og utforming av vareleveringsmottak. Denne standarden vil være et godt hjelpemiddel i planlegging av varemottak og er et viktig bidrag i å gjøre lovverket mer oversiktlig. Særlig arbeidsmiljøloven, og hvordan denne legger føringer for den fysiske planleggingen, er et viktig fokus i standarden. Dårlig tilretteleggelse av varelevering kan resultere i at sjåførene bryter lovverket for å kunne gjennomføre sine arbeidsoppgaver. Arbeidsmiljøloven brytes gjerne gjennom at sjåførene frakter last med for stor belastning fra bilen og til det stedet hvor varen skal leveres, eller at stedet for varelevering er langt unna nærmeste lovlige biloppstillingsplass. Sted for varelevering langt unna leveringssted kan gjøre det for tungt for sjåføren, noe som strider mot arbeidsmiljøloven med forskrift. LUKS anbefaler gjennom BVL at avstand mellom biloppstillingsplass og sluttdestinasjon ikke bør overskride 50 meter. Dette tallet virker å være lite kjent og lite brukt av planleggerne og i liten grad blir overholdt i reguleringsplaner. 50 meter kan være vanskelig å få til i en trang by der mange ulike hensyn må tas, og det er forståelig at denne overskrides. Samtidig kan man, ut i fra hensynet til sjåførens arbeidsforhold, forstå at denne anbefalingen er satt til 50 meter, særlig om man sammenholder avstanden varen skal fraktes med hvor tungt gods leverandørene i enkelte tilfeller frakter.

Når det gjelder trafikkreglene, da spesielt vegtrafikkloven med forskrifter, brytes disse ved at sjåførene enkelte ganger ser seg nødt til å parkere på fortauet, i sykkelfelt eller ulovlig i kjørebanelen, for å få levert varen dit den skal. Dette kan skape farlige situasjoner både for de som levere varene og for andre som beveger seg i området. Grunner til

at sjåføren velger å feilparkere kan være manglende kapasitet i vareleveringslommen, eventuelt at disse er lokalisert så langt unna stedet hvor varen skal leveres at sjåføren ser seg nødt til å parkere andre steder. Det er mange leveranser som skal gjennomføres hver dag, noe som fører til et sterkt tidspress for sjåførene. Dette understreker igjen viktigheten av å tilrettelegge for varelevering på en god måte slik at gode arbeidsforhold for sjåførene kan sikres.

Det er en gråsone med hensyn til ansvar, mellom biloppstillingsplass og bygg. Dette skyldes først og fremst en usikkerhet rundt hvem som faktisk har ansvaret. Rammeverket har klare regler og retningslinjer for hvem som har ansvaret for å skape gode arbeidsforhold og generelt sikre trygge og gode omgivelser inne i et bygg. Men når det gjelder hvem som har ansvar mellom bygg og bil, er ikke reglene like klare. Det ble gjennom intervjuene påpekt at det i planområdet for denne planen er gårdeieren sitt ansvar å tilse fortauene og adkomst til eiendommene er driftet, selv om det er statlig eller kommunal grunn. Det er da gårdeierne sitt ansvar at området er måket, strødd og fri for hindringer som kan gjøre forholdene vanskelige for leverandørene.

Skilting og tidsavgrenset varelevering

Skilting har vært et viktig moment i denne planprosessen, og i Munkedamsveien mellom Haakon VII's gate og Stortingsgata går de inn for variable skilter, eller kombinasjonsskilt. Dette fungerer på den måten at det i kollektivfeltet, i gitte tidsrom, tillates varelevering ved at man setter opp parkering forbudt-skilt med underskilt med

tidsavgrensningsinformasjon. Dette er prøvd ut flere steder før, men aldri i kollektivfelt. Det er en viss skepsis til slik skilting, da man med skilt alltid veier fleksibilitet opp mot lesbarhet. Det er helt sentralt at skiltet forstås, og har god lesbarhet. Samtidig er det ønskelig med en fleksibel gatestruktur, slik at flere hensyn kan møtes i en trang og utfordrende by.

Slike kombinasjonsskilt muliggjør en utvikling med mer tidsavgrensede aktiviteter i sentrum. Om varelevering skjer utenom rushtid, vil biler i kollektivfelt få små konsekvenser for busser og annen trafikk. Varelevering nattetid vil være positivt med tanke på byens plassmangel, men kommer i konflikt med andre hensyn og bestemmelser. Natlige leveranser kan sies å ha en del negative konsekvenser både i forbindelse med arbeidsmiljøloven og generelle regler om støy. Det er ikke et ønske med stor grad av nattarbeid, verken for leverandører eller mottakere av varene jmf. aml, § 10-11 (2), som slår fast at nattarbeid ikke er tillatt med mindre arbeidets art gjør det nødvendig. Det blir her altså en diskusjon om i hvilken grad dette er nødvendig. Hvilke typer varer, og hva slags type bedrift som mottar varene, vil her virke inn.

Også med hensyn til støy er varelevering nattetid omdiskutert. Det skal jmf. kapittel 2 i politivedtektene for Oslo, om orden på offentlig sted, være nattero mellom kl. 23.00-06.00. «enhver som ferdes på eller i umiddelbar nærhet av offentlig sted plikter å overholde nattero etter kl. 23.00 og til 06.00»⁴¹. Dette gjelder også for vareleveranser. Tung last og store biler genererer ofte en del støy, noe som kan være til forstyrrelse av natteroen.

9. AVSLUTNING

Rapporten er en studie av hvordan hensyn til varelevering har vært håndtert i forarbeider til reguleringsplan og i reguleringsplanarbeidet for midtstilte kollektivfelt i Munkedamsveien, Ring 1. Det har i dette arbeidet blitt gjennomført intervjuer av relevante aktører, både planleggere, kommunale etater og andre interessenter. Det er i tillegg gjennomgått en rekke dokumenter tilknyttet prosjektet, samt gjennomført observasjoner.

Man har i dette prosjektet tidlig i planleggingsfasen ønsket en bred tilnærming, hvor en rekke aktører innen ulike fagfelt er blitt involvert. Dette har ført til et tidlig vareleveringsfokus, og de fleste informanter er enige om at dette har vært positivt og en forbedring sammenlignet med en rekke andre planprosesser.

Det er likevel rom for forbedringer. Datagrunnlaget for å fastslå behovet for varelevering ble gjort i forarbeidene gjennom intervjuer med varemottakere langs ruta. Resultatene ble brukt som grunnlag for beskrivelse av behovet for varelevering, registrering av konfliktpunkter og skisser til løsninger i forprosjektrapporten. Disse registreringene ble i høringsuttalelsene ikke vurdert som gode nok av representanter for vareleverandører og transportører. Uoverensstemmelsene om den faktiske situasjonen mellom registreringene og leverandører/transportører ble ikke avklart forut for reguleringsplanen, men tatt videre med inn i dette arbeidet.

I reguleringsplanarbeidet var det et samarbeid med gårdeiere for å se nærmere på behov og løsninger for hver eiendom. Dette fungerte stort sett bra, men med enkelte kritiske tilbakemeldinger. Det meste av kritikken fra gårdeiere dreide seg om andre forhold enn varelevering. Interesseorganisasjonens

tilbakemeldinger ble tatt til etterretning på noen punkter, men ikke på alle. Planleggerne oppfattet interessegruppen som lite kompromissvillige. Det var heller ikke samsvar mellom gårdeiernes syn og leverandørenes / transportørenes syn.

Erfaringene fra denne evalueringen viser at registreringene av varelevering i forprosjektfasen burde vært bedre dokumentert. Prosessen som helhet kunne tjent på å hatt et innledende verksted til reguleringsplanen der behovene for atkomst og varetransporter til eiendommene ble avklart.

Rapporten peker på omfanget av relevante lover og regelverk, som tidvis kan virke uoversiktlig og motstridende. Planleggerens viktigste verktøy er plan- og bygningsloven, men det er viktig at man også tar inn over seg andre deler av lovverket i planlegging av gater. Sammenhengen mellom arbeidsmiljøloven og plan- og bygningsloven virker å være særlig viktig her, da mange mennesker har gata som del av sin arbeidsplass. Ved utforming av bygg gjennomgår Arbeidstilsynet om arbeidsmiljøet for sjåførere som leverer varer er ivaretatt, men det er ingen slik gjennomgang ved utforming av gater.

Nasjonal transportplan har et mål om å legge til rette for kollektivtransport, gåing og sykling og redusert bruk av personbil. Byene skal bli triveligere å oppholde seg i. Dette betyr mer areal til fotgjengere, sykkel og kollektiv og mindre til bil. Dette rammer også næringstransportene men kan løses ved at gatebruken blir mer fleksibel og at arealet deles på nye måter. Å teste ut mulighetene for tidsavgrenset varelevering i kollektivfelt, vil kunne fremme et slikt mål, og skape en større gatefleksibilitet.

10. KILDER

Arbeidstilsynet (2014) «Forskrift om organisering, ledelse og medvirkning». Hentet 27/6-2014. Tilgjengelig på: <http://www.arbeidstilsynet.no/forskrift.html?tid=236077>

Arbeidstilsynet (2014) «Arbeidsplassforskriften». Hentet 27/6-2014. Tilgjengelig på: <http://www.arbeidstilsynet.no/forskrift.html?tid=236079>

Arbeidstilsynet (2014) «Forskrift om utførelse av arbeid». Hentet 27/6-2014. Tilgjengelig på: <http://www.arbeidstilsynet.no/forskrift.html?tid=236081>

Bugge, Sven (2003) «Problemer og hindringer for varelevering i byer». LUKS dok. nr. 2911. Hentet 15/8-2014. Tilgjengelig på: http://luks.no/tremeny/rapporter/content/text_1364307183575/1370780444707/dok2911.doc

Byarkivet (2007) «Byplanleggeren Harald Hals og hans arkiver». Oslo kommune.

Bymiljøetaten (2014) «Om Bymiljøetaten». Hentet 11/8-2014. Tilgjengelig på: http://www.bymiljoetaten.oslo.kommune.no/om_bymiljoetaten/

Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) (2008). Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Oslo.

LUKS (2014) «HMS og varedistribusjon». LUKS dok. nr. 3041. Hentet 15/8-2015. Tilgjengelig på: http://luks.no/tremeny/hms_og_varedistribusjon/

LUKS, NLF og NHO-TL (2014) «Bransjestandard for varelevering» Hentet 15/8-2014. Tilgjengelig på: http://luks.no/tremeny/bransjestandard_for_varelevering_bvl/

Mattilsynet (2013) «Hva er HACCP?» Hentet 21/7-2014. Tilgjengelig på: http://www.mattilsynet.no/mat_og_vann/matservering/hva_er_haccp.4647

Meld. St. 26 (2012-2013) «Nasjonal transportplan 2014-2023». Samferdselsdepartementet. Oslo.

Oslo kommune (2007) «Forskrift om Politivedtekter for Oslo» Hentet 12/8-2014. Tilgjengelig på: <http://www.radhusets-forvaltningstjeneste.oslo.kommune.no/getfile.php/r%C3%A5dhusets%20forvaltningstjeneste%20%28RFT%29/Internett%20%28RFT%29/Dokumenter/politivedtekt%20for%20Oslo.pdf>

Plan- og bygningsetaten (2014) «Om Plan- og bygningsetaten». Hentet 11/8-2014. Tilgjengelig på: http://www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no/om_plan_og_bygningsetaten/

Plan- og bygningsetaten (2014) «Følg saken i saksinnsyn». Tilgjengelig på: http://www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no/folg_saken_i_saksinnsyn/

Rambøll (2012) «Ring 1 – Kollektivfremkommelighet – Sluttrapport» (6/11-2012).
Sveisnummer: 2010110956.

Statens vegvesen (2014) «Rv. 162 Munkedamsveien - Planforslag til offentlig ettersyn» (2/7-2014). Sveisnummer: 2012066435.

Statens vegvesen (2005) «Håndbok V126 Varelevering i byen»

Statens vegvesen (2008) «Varelevering i by - En studie av leveringsforhold og byliv» Rapport. Utbyggingsavdelingen. UTB 2008/14. Oslo.

Statens vegvesen (2009) «Konseptvurdering av Ring 1 for perioden 2010-19» (17/3-2009).
Sveisnummer: 2008237162.

www.lovddata.no

Bilde 1: Mari Andrine Hjorteset

Bilde 2: Rannveig Brattegard

Bilde 3: Mari Andrine Hjorteset

Bilde 4: Torgeir Dalene

Bilde 5: Torgeir Dalene

Bilde 6: RV.162 Munkedamsveien Planforslag til offentlig ettersyn 2014:66

Bilde 7: Toril Presttun

Bilde 8: Torgeir Dalene

Bilde 9: Torgeir Dalene

Bilde 10: Toril Presttun

Bilde 11: Mari Andrine Hjorteset

Bilde 12: Rannveig Brattegard

Bilde 13: Mari Andrine Hjorteset

Kart 1: Ring 1 – Kollektivfremkommelighet, 2012:18

Kart 2: RV. 162 Munkedamsveien Planforslag til offentlig ettersyn, 2014:15

Kart 3: Studentprosjektet, 2 (vedlegg 3)

Kart 4: Studentprosjektet, 3 (vedlegg 3)

Kart 5: Studentprosjektet, 4 (vedlegg 3)

Kart 6: Skiltplan hentet fra Statens vegvesen sine mapper

Figur 1: RV. 162 Munkedamsveien Planforslag til offentlig ettersyn, 2014:31

Figur 2: RV. 162 Munkedamsveien Planforslag til offentlig ettersyn, 2014:34

Figur 3: RV. 162 Munkedamsveien Planforslag til offentlig ettersyn, 2014:34

Figur 4: RV. 162 Munkedamsveien Planforslag til offentlig ettersyn, 2014:20

Figur 5: RV. 162 Munkedamsveien Planforslag til offentlig ettersyn, 2014:36

Alle tabeller er egenproduserte.

11. VEDLEGG

1. OVERSIKT OVER LOVER MED FORSKRIFTER SOM BERØRER VARELEVERING	84
2. REGUKERINGSPLANKART MED TILHØRENDE BESTEMMELSER	88
3. STUDENTPROSJEKT - REGISTRERING AV VARELEVERING	95
4. INTERNMØTE I SVRØ 16022012	115
5. LUKS KOMMENTAR TIL SLUTTRAPPORT AV 2012-11-06	116
6. MØTEREFERAT RAMBØLL 2013-09-13 MED TILHØRENDE TEGNINGER	122
7. BREV FRA LUKS OM NATIONALTHEATTRET STASJON	129
8. MØTEREFERAT 03012014	131
9. OBSERVASJONER	134

1. Oversikt over lover som berører varelevering

Plan- og bygningsloven (LOV 2008-06-27 nr. 71) med forskrifter

Plan- og bygningsloven

Kap. 27. Tilknytning til infrastruktur
§ 27-4. Atkomst

Kap. 31. Krav til eksisterende byggverk
§ 31-3. Sikring og istandsetting
§ 31-4. Pålegg om dokumentasjon og utbedring

Forskrift om tekniske krav til byggverk (Byggteknisk forskrift, TEK 10) (FOR-2010-03-26-489)

Kap. 8. Uteareal og plassering av byggverk
§8-3. Plassering av byggverk
§8-8. Kjøreadkomst
§8-9. Parkering og annen oppstillingsplass

Kap.10. Konstruksjonssikkerhet
§ 10-3. Nedfall fra og sammenstøt med byggverk

Kap. 12. Planløsning og bygningsdeler i byggverk
§ 12-1. Krav om universell utforming av byggverk
§ 12-3. Krav om heis i byggverk
§ 12-5. Planløsning
§ 12-6. Kommunikasjonsvei
§ 12-14. Varemottak

Arbeidsmiljøloven med forskrifter

Arbeidsmiljøloven (LOV-2005-06-17-62)

§ 4-4. Krav til det fysiske arbeidsmiljøet
§ 4-3. Krav til det psykososiale arbeidsmiljøet
§ 4-2. Krav til tilrettelegging, medvirkning og utvikling
§ 4-1. Generelle krav til arbeidsmiljøet
§ 3-2. Særskilte forholdsregler for å ivareta sikkerheten
§ 3-1. Krav til systematisk HMS-arbeid
§ 2-3. Arbeidstakers medvirkningsplikt
§ 2-2. Arbeidsgivers plikter overfor andre enn egne arbeidstakere
§ 10-1. Nattarbeid
§ 18-9. Arbeidstilsynets samtykke ved oppføring av bygning, bygningsmessige endringer, omorganisering m.v

Forskrift om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter (Best. nr. 544) (Internkontrollforskriften) (FOR-1996-12-06-1127)

§ 4. Plikt til internkontroll

§ 5. Innholdet i det systematiske helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet.

§ 6. Samordning

Forskrift om utforming og innretning av arbeidsplasser og arbeidslokaler (Best. nr. 702) (Arbeidsplassforskriften) (FOR-2011-12-06-356)

§ 1-4. Definisjoner

§ 2-1. Utforming og innredning av arbeidsplasser og arbeidslokaler

§ 2-6. Gulv og dekker

§ 2-7. Vegger og himling

§ 2-8. Romhøyde

§ 2-9. Dører og porter

§ 2-10. Dagslys og utsyn

§ 2-11. Belysning

§ 2-13. Nødbelysning

§ 2-14. Klima, ventilasjon, luftkvalitet mv.

§ 2-16. Støy og vibrasjoner

§ 2-18. Ferdsel og atkomst

§ 2-19. Mekaniske personbefordringer

§ 2-20. Lasteramper, lasteplasser, tippsteder og kaier

§ 2-21. Rømningsveier og nødutganger

§ 5-1. Krav til sikkerhetsskilting

§ 5-2. Sikkerhetsskilting ved trafikk på arbeidsområde

§ 5-16. Hindringer og farlige steder

§ 5-17. Ferdselsveier for kjøretøy

§ 6-1. Adgangsbegrensning til faresoner

§ 6-4. Sikring av arbeid på eller nær vei

§ 6-5. Sikring mot fall

Forskrift om organisering, ledelse og medvirkning (Best. nr. 701) (FOR-2011-12-06-1355)

§ 2-1. Arbeidstakernes medvirkning

§ 7-1. Gjennomgående krav til risikovurdering

§ 10-1. Planlegging og tilrettelegging av arbeid

§ 10-2. Forebygging av skader ved ergonomisk belastende arbeid

§ 10-3. Krav til valg av arbeidsutstyr

§ 15-1. Gjennomgående krav om bruk av personlig verneutstyr

§ 15-5. Krav til informasjon om personlig verneutstyr

Forskrift om utførelse av arbeid, bruk av arbeidsutstyr og tilhørende tekniske krav (Best. nr. 703) (FOR-2011-12-06-1357)

§ 1-4. Definisjoner

§ 10-2. Krav om dokumentert sikkerhetsopplæring ved bruk

§ 10-3. Arbeidsutstyr underlagt krav om sertifisert sikkerhetsopplæring

- § 10-5. Alminnelige plikter for arbeidsgiver ved bruk av arbeidsutstyr
- § 11-2. Arbeidsutstyr som kan medføre særlig fare ved bruk
- § 11-3. Valg og bruk av mekanisk og elektrisk utstyr
- § 11-4. Trafikkregulering og andre tiltak ved bruk av mobilt arbeidsutstyr
- § 12-1. Opplæring for kontroll og vedlikehold av arbeidsutstyr
- § 12-2. Krav til kompetanse for den som utfører montering, kontroll og vedlikehold av arbeidsutstyr
- § 12-3. Krav om systematisk kontroll og vedlikehold
- § 12-8. Krav om dokumentasjon av kontroll og vedlikehold
- § 18-1. Styrke og stabilitet
- § 18-2. Merking av arbeidsutstyr til løfting av last
- § 18-3. Klemming ved løfting av last
- § 18-4. Tiltak ved løft av person
- § 18-5. Krav til utstyr for løfting eller flytting av arbeidstakere
- § 18-6. Mobilt eller flyttbart arbeidsutstyr til løfting av last
- § 19-1. Sikkerhet for mobilt arbeidsutstyr
- § 19-4. Farer ved velting
- § 19-5. Farer ved motordrevet arbeidsutstyr
- § 23-1. Risikovurdering ved planlegging, utforming og utførelse av manuelt arbeid
- § 23-2. Opplæring om ergonomisk belastende arbeid
- § 23-3. Informasjon om risiko i tilknytning til ergonomisk belastende arbeid

Vegloven med forskrifter

Vegloven (LOV-1963-06-21-23)

- § 13
- § 30
- § 40
- § 41
- § 42
- § 43

Forskrift om anlegning av offentlig veg (FOR-2007-03-29-363)

Forskrift om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig veg (FOR-1964-07-16-3905)

Vegtrafikkloven med forskrifter

Vegtrafikkloven (LOV-1965-06-18-4)
§ 5

Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) (FOR-1986-03-21-747)
§ 1
§ 17

Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikksignaler og anvisninger (skiltforskriften) (FOR-2005-10-07-1219)
§ 28
§ 35
§ 45

Skiltnormaler gitt med hjemmel i skiltforskriften

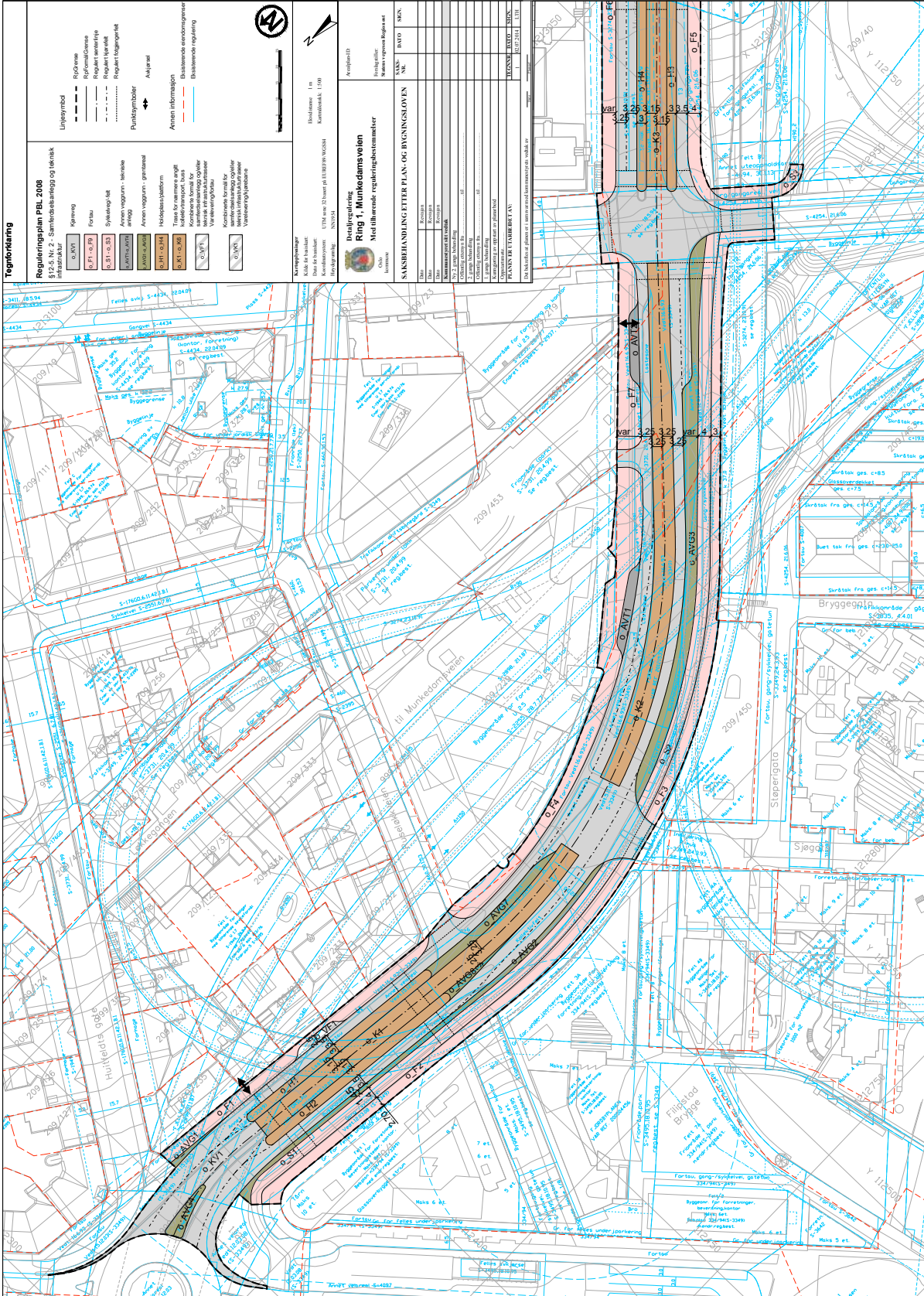
Matloven med forskrifter

Lov om matproduksjon og mattrygghet mv. (Matloven) (LOV-2003-12-19-124)

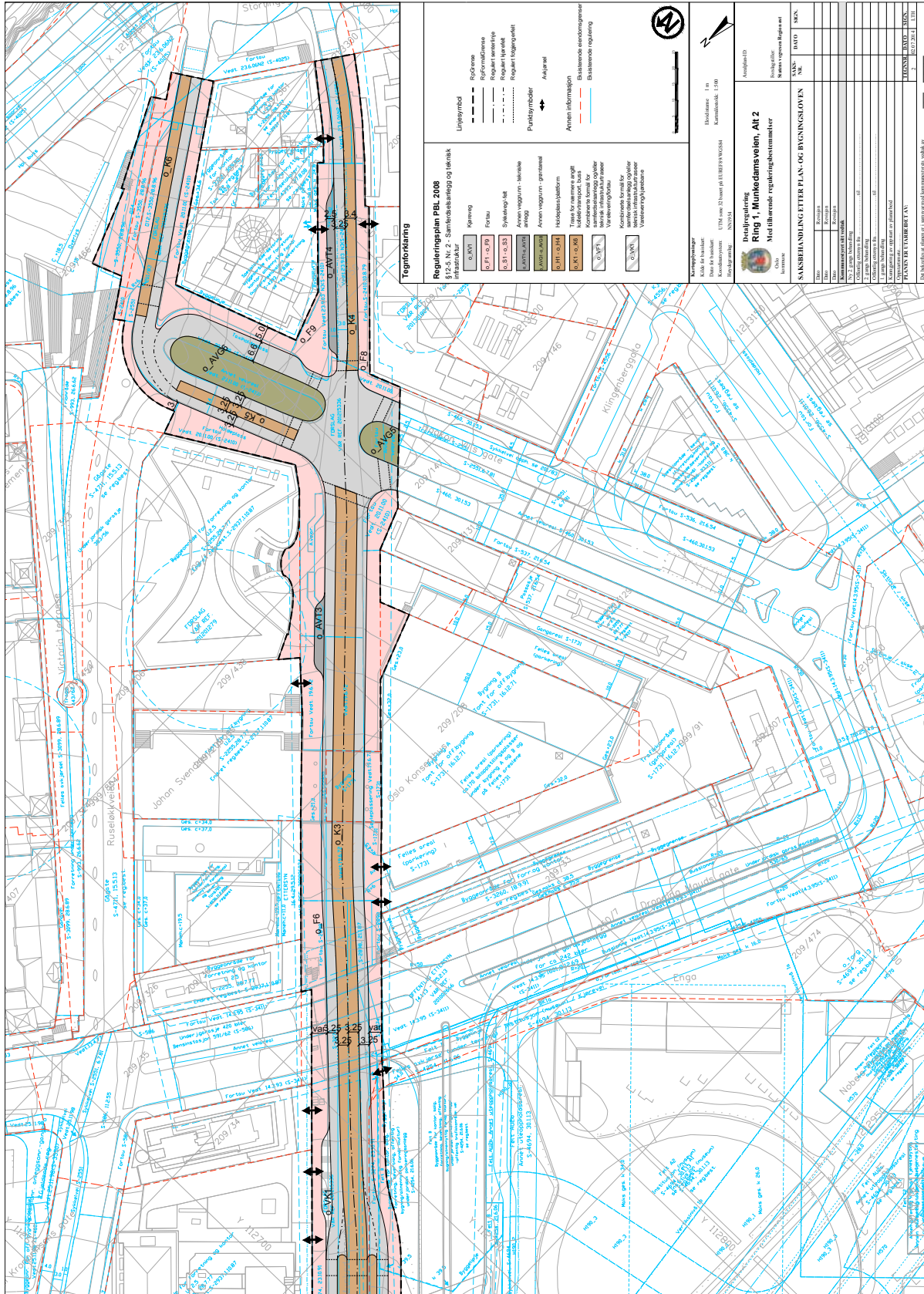
Forskrift om internkontroll for å oppfylle næringsmiddelreguleringen (FOR-1994-12-15-1187)

2. Reguleringsplankart med tilhørende bestemmelser

Alternativ 1



Alternativ 2



Prosjekt: 2015/010 - Utvikling av nye boliger i Ring 1, Munkeidamsveien, Alt 2. Dato: 2015-11-11. Forfatter: [Redacted].

FORSLAG TIL REGULERINGSBESTEMMELSER FOR:

RV.162 Munkedamsveien

Gnr.250 Bnr. 7, Vei 14857

Dato: 20140702

§ 1 Avgrensning

Det regulerte området er vist på plankart merket kartnummer og datert dato. *Kartnummer og dato vil bli utfyllt av Plan- og bygningsetaten.*

§ 2 Arealformål og hensynssoner

Området reguleres til:

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur -

- kjørevei
- fortau
- sykkelvei-/felt
- annen veggrunn (tekniske anlegg)
- annen veggrunn (grøntareal)
- holdeplass/plattform,
- trase for nærmere angitt kollektivtransport (buss)
- kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur og /eller teknisk infrastrukturtraseer (varelevering/fortau)
- kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur og /eller teknisk infrastrukturtraseer (varelevering/kjørebane)

§ 3 Fellesbestemmelser

Generelt

Planen skal legge til rette for etablering av midtstilte kollektivfelt og holdeplasser langs Munkedamsveien på strekningen mellom Filipstad og Ruseløkkveien. I tillegg legges det til rette for etablering av sidestilt kollektivfelt langs Ruseløkkveien og Munkedamsveien på de enveisregulerte strekningene øst for Haakon VII's gate og fram til Stortingsgata.

Reguleringsplanen består av 2 reguleringskart og disse reguleringsbestemmelsene.

Søknadspliktige tiltak

Tiltak knyttet til gater og byrom både offentlige samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur herunder belysning, vegetasjon, materialbruk og utforming av sidearealer er søknadspliktige tiltak.

Støy

Arealer der støy overskrider gjeldende grenseverdier må støyreducerende tiltak iverksettes. Miljøverndepartementets veileder T-1442, eller senere vedtatte forskrifter/vedtekter, legges til grunn for beregning av støy.

Tilgjengelighet

Alle arealene innenfor planområdet skal utformes etter prinsippene for universell utforming og framkommelighet for uttrykningskjøretøy må ivaretas. Terrengsprang og kanter skal markeres tilfredsstillende for svaksynte.

Belysning

Det skal være en enhetlig belysning langs Munkedamsveien med tosidig belysning der gaten er på det bredeste og ensidig belysning på de smaleste gatesnittene.

Overflater og materialbruk

Belegg og overflater skal tilrettelegges for framkommelighet for alle trafikantgrupper.

Forurensning

Ved avdekking av forurenset grunn skal de forurensete massene behandles etter til enhver tid gjeldende forskrifter og etter fastlagte tiltaksplaner.

§ 4 Utforming

Munkedamsveien skal gis en helhetlig og høy standard hva gjelder belegg, beplantning og belysning – i henhold til løsninger beskrevet i «Grunnlag for Teknisk plan», datert 14.01.2014.

Det skal tilstrebes en helhetlig løsning når det gjelder materialbruk i forbindelse med anlegget og de enkelte elementene bla. leskur, skilt og andre publikumsrettede anretninger i tilknytning til bussdriften. Disse skal gis en utforming som tilfredsstiller rimelige skjønnhetshensyn, og må ikke virke skjemmende i seg selv eller i forhold til omgivelsene (jfr. PBL § 74).

§ 5 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Innenfor område regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kan det anlegges kjørevei, veikryss, kollektivfelt, sykkelvei/-felt, fortau, varelevering og bussholdeplasser. Her inngår også annen veigrunn som grøntareal, drenering og stabiliserende tiltak med videre.

§ 6 Grønnstruktur

Beplantning

Det skal etableres trekker langs Munkedamsveien i form av kortere og lengere sekvenser langs enten øst- eller vestsiden av gaten. Videre skal det etableres en sammenhengende grønnstruktur i form av gress mellom sykkelveipressveien og kjørefeltet langs hele østsiden av Munkedamsveien, fra Filipstad til Cort Adellers gate.

Beplantningen i Munkedamsveien skal inndeles i tre hovedsoner, for å tilføre kvaliteter og bygge opp under stemningen som allerede finnes i gaten:

1. Formelt og staselig - fra rundkjøringen ved Filipstad til Sjøgata
2. Parkmessig - fra Sjøgata til Dronning Mauds gate
3. Lys og lett – fra Dronning Mauds gate til Haakon VIIIs gate

Ulike trearter skal benyttes for å underbygge de tre sonene. Alle trearter skal være høytvoksende, kraftige trær som passer til gatens skala og med tilgrensende bygninger volum.

Gatetrærne i fast dekke skal etableres i plantegrop med minimum 5 m³ vekstjord. Tilliggende fortau skal fundamenteres med rotvennlig forsterkningslag inn mot veggliv og i sonen mellom trærne. Som et alternativ kan Silvacell/Stratacell eller tilsvarende, som er et kassesystem for treplanting, benyttes.

I rabatter med gress og trær skal det etableres sammenhengende vekstjordsfelt. Ved trær i gressrabatt, i fortau, skal tilliggende fortau fundamenteres med rotvennlig forsterkningslag eller det må benyttes kassesystem for treplanting.

§ 7 Avkjørsler og varelevering/Kiss & ride

Det tillates varelevering i regulerte lommer. Tillatte avkjørsler er vist med piler på plankartet.

Det skal etableres muligheter for «Kiss & ride», langs Haakon VIIIs gates østside, nord for Munkedamsveien.

§ 8 Miljø

Miljøhensyn og dokumentasjonskrav

For alle tiltak i planområdet skal det for relevante miljøforhold sikres god miljøkvalitet og lav miljøbelastning i henhold til gjeldende bærekraftsprogram og de til enhver tid gjeldende byggeforskrifter.

- Relevante miljøforhold for planområdet, for alle miljøvirkninger av tiltaket som søknad om rammetillatelse innebærer, samt hvilke myndighetskrav som gjelder.
- Hvilke tiltak som iverksettes for å ivareta kravene og hvordan disse sikres eller gjennomføres tiltak i planområdet.

Overvannshåndtering

Det skal redegjøres for behandling av alt overvann og dredivann ved søknad om rammetillatelse. Vann- og avløpsetaten skal godkjenne de valgte løsningene for håndtering/behandling av overvann.

Gatens drenering skal utformes på en slik måte at den ikke senker grunnvannsstanden i området. For å avlaste de kommunale ledningene skal det etableres fordrøyningsmagasin på strekningen.

Det skal legges til rette for å benytte overvann fra fordrøyningsmagasinene til vanning av grøntarealer, slik som beskrevet i «Teknisk plan».

§ 9 Anleggsperioden

Det skal i anleggsperioden iverksettes tiltak for å unngå ulykker, forurensing, støy og vibrasjoner. Det skal sikres trygg passasje for myke trafikanter.

Det skal under hele anleggsperioden opprettholdes en langsgående forbindelse i området for alle trafikantergrupper. Atkomster til alle eiendommer skal opprettholdes under hele anleggsperioden. Anleggsperioden vil få konsekvenser for områder utenfor planområdet og ikke alle avbøtende tiltak vil legges innenfor planområdet.

Vareleveringer til forretninger og bedrifter samt parkeringsplasser langs ring 1

Kart 1: Munkedamsveien

Nordsiden av veien

- Q-park, Filipstad
Tlf. 815 22 315
80 parkeringsplasser
- El- motorvogn parkering, Oslo kommune, trafikketaten
Tlf. 23 48 20 30
33 plasser med ladestasjon
- Cosmo thai sushi – Bar & restaurant
Åpent man-lør kl.16:00
Tlf. 22 83 22 09
Mangler info
- Lunde reklamebyrå
Tlf. 90 99 39 00
Varelevering med budbil, varebil (små) ca. 2 ganger i uka. Kort levering
- Mocca Collection
Varelevering 3-4 ganger i uka med varebil. Blir stående utenfor butikk, hvor det er forbudt å parkere, på parkeringslomme. Varebilene blir stående i ca. ½ time.
- Privat megleren, boligutleie
Ingen varelevering
- Yayas restaurant
Åpent fra kl. 17:00
Tlf. 22 83 71 10
Mangler info
- Time Park – huset, Vika Atrium
Parkeringshus
Tlf. 23 08 01 99
60 korttidsparkeringsplasser, og 200 lantidsparkeringsplasser
- Thon Conference Vika Atrium

Bedrifter: BDO, infonet, KBN kommunalbanken, MARSH, Block Watne, MERCER,

Bia 2 kiosk, Restaurant

Varelevering på andre siden av bygget for restaurant, kiosk og bedrifter. (Ikke ut mot ring 1).

- P-hus (ved siden av Thon conference), Euro park
Tlf. 815 32 132
Mangler antall plasser
- Run-Time AS, IT løsninger for bedrifter
Tlf. 23 23 75 80
Ingen varelevering, innimellom små pakker, budbil parkerer utenfor på parkeringslomme.
- Garasje og P-plasser mellom Run-Time og BNP Paribas, HTH
 - En inngang ned i garasjekjeller med port
 - Noen plasser i bakgård ca.10-15 plasserOpplysning om bortkjøring av biler, Flexi Trans Tlf. 22 16 7 10
- HTH kjøkken
Tlf. 22 86 29 20
Sjelden varelevering, kjøkken blir levert til kunde rett fra lager. Hvis det leveres varer står lastebilen utenfor butikken.

Sørsiden av veien

- Vitus apotek (Aker brygge)
Tlf. 23 11 54 50
Varelevering hver morgen utenom mandager. Tidlig på morgenen. Varebil, parkerer utenfor inngangen. (Ikke ut i ring 1).
- Aker brygge P-hus, Euro park
Tlf. 815 32 132
1413 parkeringsplasser
- Cafe' Barbera
Tlf. 22 83 53 70
Mangler info

Kart 2: Munkedamsveien x Haakon VII vei

Nordsiden av veien

- Vika senteret, House of Oslo
Tlf. 23 3 85 61 (senterleder Enza Mola)
Mange butikker. Alle har felles vareleveringsplass i underetasjen inn til P-hus. Med egen port ved innkjørsel til P-hus
- Q-park i underetasjen på Vika senteret.
Tlf. 815 22 315
450 parkeringsplasser
- Avis budget
Tlf. 815 69 044
Holder til i underetasjen og har levering/utkjøring mellom inngang til P-hus og vareleveringsplass. Eget garasjeanlegg med port.
- Royal rens Vika
Tlf. 22 83 05 50
Varelevering utenfor på fortauet, hyppighet ved varelevering varierer ettersom hvor mange som kommer med leveringer til vask og rens. Har egne bedrift- og firma avtaler. Rett utenfor fortauet er det busslomme, og de har hatt flere problemer med vareleveringer, bøter konflikt med buss m.fl.
- Vestre Vika P-hus, Europark
Tlf. 815 32 132
Mangler antall plasser
- Europcar
Tlf. 22 83 12 42
Utleie av biler
Europcar har noen av P-plassene i parkeringskjelleren
- Friskis og Svettis
Tlf. 22 83 94 40
Ulike leveringer noen ganger i uka utenfor på fortauet (rygger opp på fortauet), korte leveringer som renholdsmann et par ganger i uka, som leverer mopper med bil/varebil, brus levering en gang i uka med lastebil og fruktlevering en gang i uka med stor varebil. Dem som leverer frukt parkerer et annet sted, og bærer varene fra p-plass til treningssenteret.
- xInt
Tlf. 948 40 707
Utsted/nattklubb. Fikk opplysninger av dem som jobber på Friskis og Svettis om at de får vareleveringer flere ganger i uka med lastebil som kommer ryggene opp på fortauet og parkerer foran inngangen. Brus og alkohol leveringer.
Mangler flere opplysninger
- P-hus Vikabuen, Q-park

Tlf. 815 22 315
250 parkeringsplasser

- Peking Garden, restaurant
Tlf. 22 83 39 69
1-2 ganger i måneden med lastebil, 1 gang daglig med vanlig bil. Står på fortauet/plassen foran inngang.
- Calia Tannklinikk
Tlf. 22 83 44 11
- Barolo Enoteca
Tlf. 22 83 81 80
Får vareleveringen levert på baksiden, på egen vareleveringsplass.

Sørsiden av veien

- Vestbanen P-plasser, driftet av Q-park
Tlf. 815 22 315
- Buddha, lounge club og restaurant
Tlf. 22 83 33 30
Mangler info
- SrfSnoSk8
Tlf. 22 83 78 73
Store lastebiler 1-2 ganger i måneden, egne varebiler/van hver dag. Står utenfor inngang oppe på fortauet.
- P-plasser, under Oslo konserthus, Inter Park AS
Tlf. 815 24 334
Mangler antall P-plasser
- Sandnes sparebank
Tlf. 21 04 35 00

Kart 3: Haakon VII og Nationalteatret

Nordsiden av veien (Munkedamsveien)

- Privat megleren, nybygg prosjekt
Tlf. 23 11 52 00
Ingen regelmessige vareleveranser
- SATS Nationalteatret
Tlf. 23 23 98 98
Varelevering 1-2 ganger i uka i gjennomsnitt, på bussholdeplassen tvers over gata med varebil eller lastebil (varierer).
- Kaffehuset Friele Nationalteatret stasjon
Tlf. 22 83 69 32
Varelevering 1-2 ganger i uka i gjennomsnitt på bussholdeplass (samme som SATS) med lastebil.
- Vika kiosken
Tlf. 22 83 30 81
Varelevering med bil ca. 1 gang i uka. Vanskelig å forstå hva hun sa i butikken.
- Europcar
Tlf. 22 83 12 42
Bilutleie
- Carpark/Q-park
Tlf. 815 22 315
250 parkeringsplasser
Ut- og innkjøring to steder ved siden av hverandre, begge i Olav V's gate. Noen butikker bruker lasteplass ved inngangen ved den øvre inn-utkjørselen inn til byget, og kommer derfra inn til heis for bygget.
- Print in Grafisk AS
Tlf. 22 83 65 50
Varelevering utenfor butikk på fortau minst 3 ganger i uka, lastebil eller varebil
- Escape Travel AS
Tlf. 22 01 71 71
- Tanum tekstil og møbler (på hver sin side av gata)
Tekstil tlf. 23 11 57 90

Sørsiden av veien

Tanum Møbler tlf. 23 11 53 90

Varelevering med lastebil utenfor på gata eller utenfor butikken hvis mulig.
Varelevering flere ganger i uka Ca. 3-4 ganger per uke, minst.

- Vitra Scandinavia AS (design møbler)

Tlf. 23 11 58 70

Sjeldent varelevering til butikk. Kjøres rett til kunden fra fjernlager. Maks varelevering 1-2 ganger i måneden til butikk. Parkerer da utenfor butikkdøra med lastebil.

- Sushi of Life
Tlf. 22 83 00 33
[Mangler info](#)
- Sunt og godt sushi
Tlf. 22 83 55 01
Varelevering 1-3 ganger i uka med varebil. Står utenfor døra ute i veien.

Kart 4: Fredriks gate og Nationalteatret

Område med lite butikker. Juridisk fakultet og historisk museum
Kart 5 overlapper, og dekker den øverste delen av kartet.

Kart 5: Olavsgate

Nordsiden av veien

- Treningshuset
Tlf. 22 99 51 00
Får varelevering i bakgården. Har egen vareleveringsplass og vareheis. Får vareleveringer ca. 10 ganger i måneden. Liten lastebil.
- Kiwi Pilestredet
Tlf. 22 11 05 42
Får varelevering inn på baksiden. Ingenting ute på veien. Ca to lastebiler hver dag med melk og brød. En lastebil hver onsdag med øvrige varer.
- St. Olav kvartalet
Tlf. 22 42 54 50 (Akademia)
UiO får varelevering 2 til 5 ganger om dagen
Akademia får i snitt levering 4 ganger om dagen
Cafe'n får levering 3 ganger om dagen
Det er blanding av varebiler og lastebiler
Parkerer i blindgate på hjørnet ved narvesen. Kan hende de leverer i garasjen, men da må de hente nøkkelkort, så det er sjeldent. Kun noen få sjåførere som vet om det.
Kanskje om vinteren.
- Narvesen
Tlf. 22 36 00 02

Parkerer utenfor i blindgate ca. 4 ganger i uka.

- St. Olav P-hus, Q-park
Tlf. 815 22 315
- Guttis dame- og herrefrisør
Tlf. 22 20 03 80
Varelevering annenhver uke, stor varebil eller liten lastebil, utenfor i blindgate.
- Happy Sushi
Tlf. 22 36 44 11
Lite behjelpelig på å gi noe informasjon. Han sa han ikke viste noe.
- Kaffefuglen
Tlf. 22 20 08 80
Varelevering 4 leveringer i uka, Aas øl leverer med lastebil, Annen leverandør (Victoria) kommer med lastebil, kaffebrenneriet kommer med stor varebil utenfor butikken på fortauet, eller i blindgate ikke langt ifra inngangen.

Sørsiden av veien

- Denada frisør
Tlf. 45 81 17 75
Tror ikke de står utenfor, dem som leverer kommer med traller. Varelevering ca. 2 ganger i måneden.
- Garasje ”gårdeier”
Står skilt: varelevering
- Christian Engebretsen (kunst/malerforetning)
Tlf. 22 20 20 15
Varelevering 1-2 ganger i uka. De får leveringen i bakgården
- Telecorner
Tlf. 22 36 06 36
Varelevering en gang i uka. Stor varebil. Kommer på andre siden av gata, av og til rett utenfor.
- Beijing Palace (Dim Sum) restaurant
Tlf. 22 11 08 00
Varelevering en gang i uka med varebil, to ganger i måneden med liten lastebil fra Coca cola. Blir levert i bakgården.
- Telehuset
Tlf. 23 28 89 80
Levering 1-2 ganger om dagen. Opp på fortauet foran inngangen. Fra sykkelbud til varebil.
- Universitetsgt. 7
Tlf.

- Barne-, ungdoms- og familie direktoratet
- Orsagers AS
- Oslo statsadvokatembeter
- Pharos AS

Får post hver dag, ASKO kommer ca. en gang i uka med større lastebiler , budbiler kommer gjerne hver dag. Bygget inneholder 4 etasjer med kontorer og kantine. Vareleveringen skjer i sidegate, noen (få) står på motsatt side av veien og triller varene over veien.

- Universitetsgt. 8
Tlf. 22 11 00 75 (Sparebankstiftelsen)
Sparebankstiftelsen. DnB nor
Får varelevering hver dag, har egen rampe i bakgård, inngang fra sidegate.
- Pilestredet 19
 - Namsfogden
Tlf. 21 01 47 00
De har 1-6 etg.
Får varelevering tre ganger i uka. Alt fra store lastebiler til vanlige varebiler. Store lastebiler står i sidegate – Universitetsgt. Andre kjører inn i bakgård og laster av der.
 - Regjeringsadvokatene
De har 7 etg. og opp til 9 etg.
Får varelevering tre ganger i uka i bakgården med varebil/liten lastebil.
- Pilestredet 17
 - Handelsrepresentantenes forening , Oslo
 - Noricom tolketjeneste AS
 - Norse AS
 - Ibsen tannklinikk
 - Gjeldsoffer – Alliansen
 - Remhbrandt kontorrekvistia AS
 - Intutor AS
 - Essens No AS
 - Med Probe
 - Watchcom Security Group AS

Flere får ingen vareleveranser, alle har tilgang til lasterampe og parkering for varelevering i bakgård

- Pilestredet 15
Gårdeier er Olav Thon
 - Brilleland
Tlf. 22 98 80 01
Får varelevering med liten lastebil ca. to ganger i uka, av varebil en gang om dagen. Kommer ofte utenfor døra. Kjører inn fra Kristian August gt./Oslo tinghus
 - Flere øyeleger
 - Istinn AS
 - INK Norge AS

- Intellicom AS
- Andrew Marine
- City klinikken
- Systue – Ingen leveringer
- ML frisør, Madame Louise

Tlf. 02 36 09 21

Får varelevering et par ganger i måneden, små varebiler. Står utenfor døra, eller litt lenger bort hvor fortauet er bredt. Kjører inn fra Kristian August gt./Oslo tinghus

- Pilestredet 15 B

- Chezz frisørene

Tlf. 22 11 44 15

Får varelevering ca. en gang i uka. Liten varebil. De parkerer antakeligvis borte ved tinghuset og kommer med tralle bort til butikken

- Unidisc

Tlf. 22 29 60 00

Varelevering i gjennomsnitt to ganger i uka. Blanding av trailere og varebiler. Noen kommer foran, andre kommer i bakgården. Kjører inn fra Kristian August gt./Oslo tinghus vis dem kommer foran døra.

- Syslab

Tlf. 400 03 449

Levering en gang per andre uke. Vet ikke hvor de kommer, får små leveringer med type små varebileer

- Skjønnhet og helse-klinikken

Får varelevering ca. 3-4 ganger i måneden, små leveranser.

- Øyesenteret

- P.S eiendom

Er eiere av bygget. Vi snakket med adm. direktør, som fortalte at hele kvartalet (Universitetgt 8, Pilestredet 19, 17, 15 og 15b) har felles varemottak i bakgården. Alle bygårdene i kvartalet har gått sammen om en felles løsning om bruken av bakgården, som skal være hovedleveringssted. Det er innkjørsel fra alle retninger.

- Nordby bakeri

Tlf. 22 20 40 01

Levering to ganger daglig. Medium varebil. Pleier å komme utenfor inngangen. Kjører inn fra Kristian August gt./ved Oslo tinghus. Hører til Pilestredet 7

- Sentrum P-hus Europark

3 etg. med p-plasser i kjeller.

Tlf. 47666106 (Erlend Eidsvoll)

Ca. 1400 – 1500 parkeringsplasser

Kart 6: Hammersborggata

Nordsiden av veien

- Kvartalet ved sentrum scene.
People – kafeen fikk i en sidegate/blindgate eller på baksiden. Ingen leveringer for det kvartalet på ring 1.

Sørsiden av veien

- Tiger platebutikk (liten butikk)
Varer blir trillet inn, eller båret inn.
- Visage – make up store
Tlf. 22 20 82 26
Får varelevering 2-3 ganger i uka med varebil eller liten lastebil. Står enten utenfor i blindgate, eller på andre siden av ring 1 ved samfunnshuset og triller varene over.
- Oslo kongressenter – folkets hus
Tlf. 90 70 99 99
Inngang fra youngstorget el. Møllergt.
5-6 ganger om dagen, kanskje mer, kommer an på. Ulike størrelser på bilene.
Portene mot ring 1: Garasje for parkering. Mulig at søppeltømming skjer ut mot ring 1.
Hele huset får mange leveringer hele dagen. Fra små bud til større trailere. På alle sider, men stort sett ikke ut mot Ring 1.

Kart 7: Hammersborggata og Lybekkergata

Nordsiden av veien

- Intersport
Tlf. 22 86 86 00
Har egen garasje på baksiden
- Lekkerbiskens kiosk
Tlf. 22 20 85 07
Lite hjelpsom. Trolig får kiosken varene fra bil/lastebil utenfor på fortauet eller i ring 1
- Friluftsmagasinet
Tlf. 22 20 80 02
Daglige leveringer fra varebil til liten lastebil. Står 10-15 min. max. Står ute i veien.
- Ark bokhandel
Tlf. 22 11 04 46 - 96625721
Får ca. 12-15 leveringer om dagen, fra varebil til liten lastebil. Står antagelig i ring 1, og kjører traller inn.

- Gunerius kjøpesenter
Tlf. 905 5 327 (senterleder Hilde Frantzen) (ww.gunerius.no)
Egen varelevering nede i kjeller, innkjøring fra P-hus (euro park.) i stenersgate. Egen varleveringssentral/sted med ramper og plass til flere lastebiler.

Sørsiden av veien

- Soundgarden
Tlf. 22 41 24 77
Får varelevering i garasjeanlegg på baksiden ved blindgate.
- Narvesen
Tlf. 22 42 31 59
Får 1-3 ganger i uka. De står i blindgate bak , eller litt oppå fortauet derfra pga. arbeid i gaten.
- Gullborgen
Tlf. 22 17 51 11
Varelevering i gjennomsnitt en gang i uka, men er veldig varierende. Med stor varebil som står på fortauet foran inngangsdør.
- Herremagasinet – Fred Johansen
Tlf. 22 17 36 37
Varelevering fem ganger daglig i gjennomsnitt, i varebil størrelse. Står utenfor i veien, eller på plassen nedenfor utenfor Gunerius.
- Angels afro frisør
Tlf. 22 17 05 50
En gang i måneden. Parkerer rett utenfor døra.
- Rainbow tekstil
Tlf. 22 17 80 88
Varelevering en til to ganger i måneden. Lastebil parkerer ved plassen utenfor Gunerius over gaten. Eller på fortauet utenfor Gullborgen hvor fortauet er bredere.
- Myhrbraaten musikk
Tlf. 22 17 02 30
Varelevering en til to ganger daglig med stor varebil på plassen utenfor Gunerius.
- H&N Bikinishop
Tlf. ingen telefon
Varelevering ca. seks ganger i året med stor varebil. Parkerer utenfor Gunerius på andre siden av veien.
- Chili – Asiatisk dagligvarer
Tlf.
Varelevering en gang om dagen. Lastebil kommer utenfor eller ved Thon hotell rundt hjørnet i Stenersgt.
- Crossway, skobutikk

Tlf. 22 17 12 71

Får traller rullende inn fra en annen butikk lenger bort.

- Oslo City

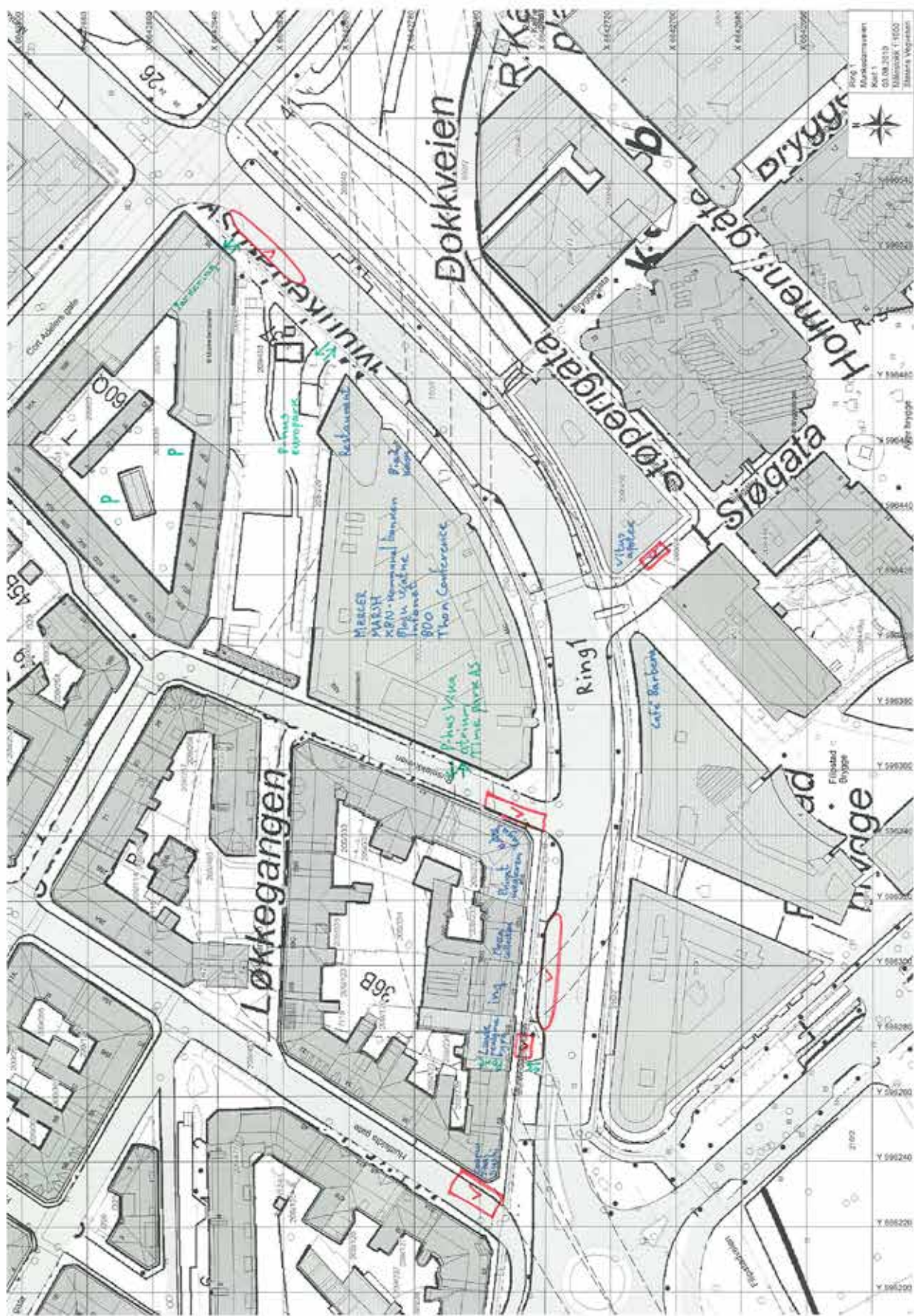
Tlf. 815 44 033

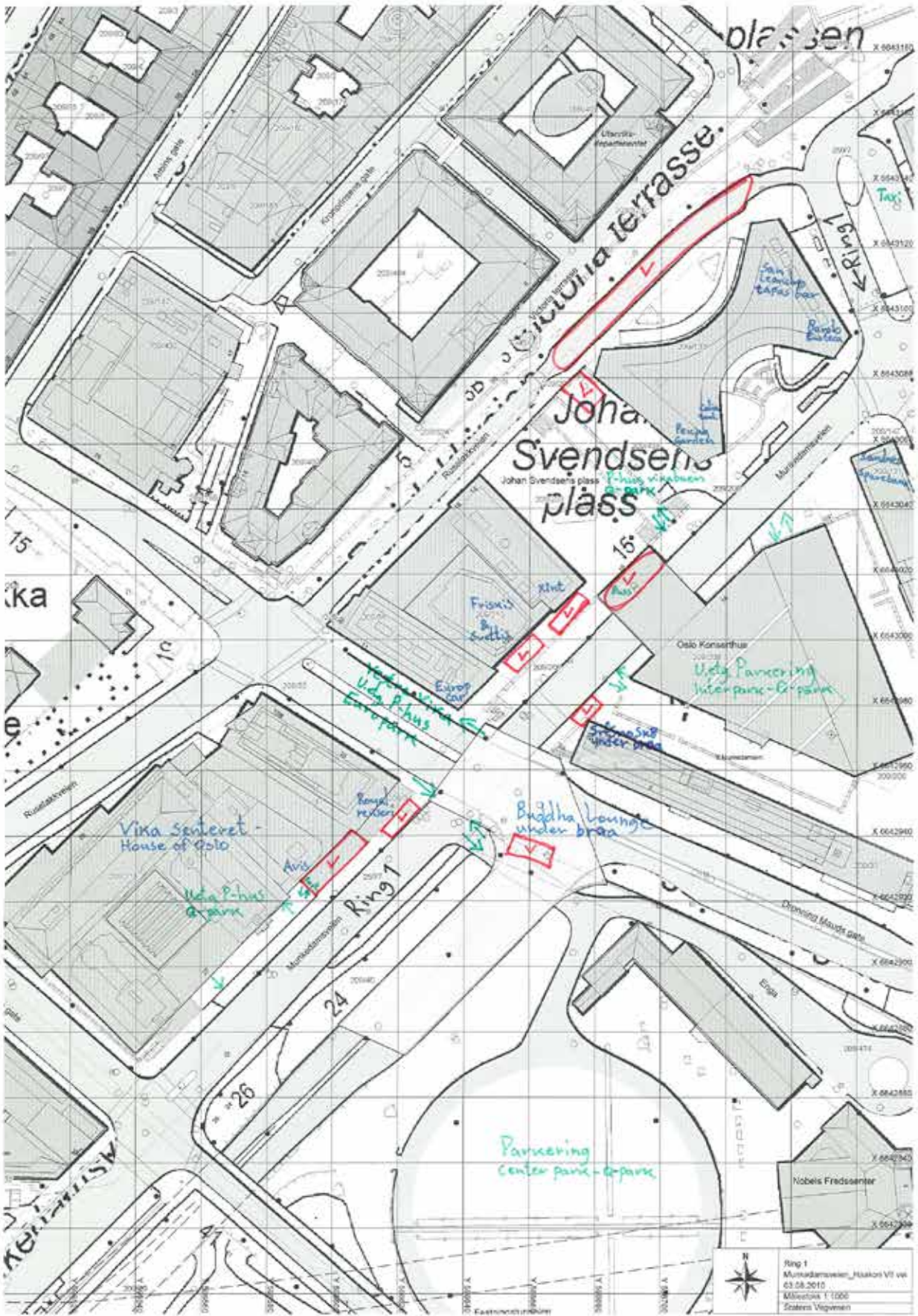
Har ingen inngang ut mot Ring 1. P-hus, Q – park inn fra sidegate/blindgate med 450 parkeringsplasser.

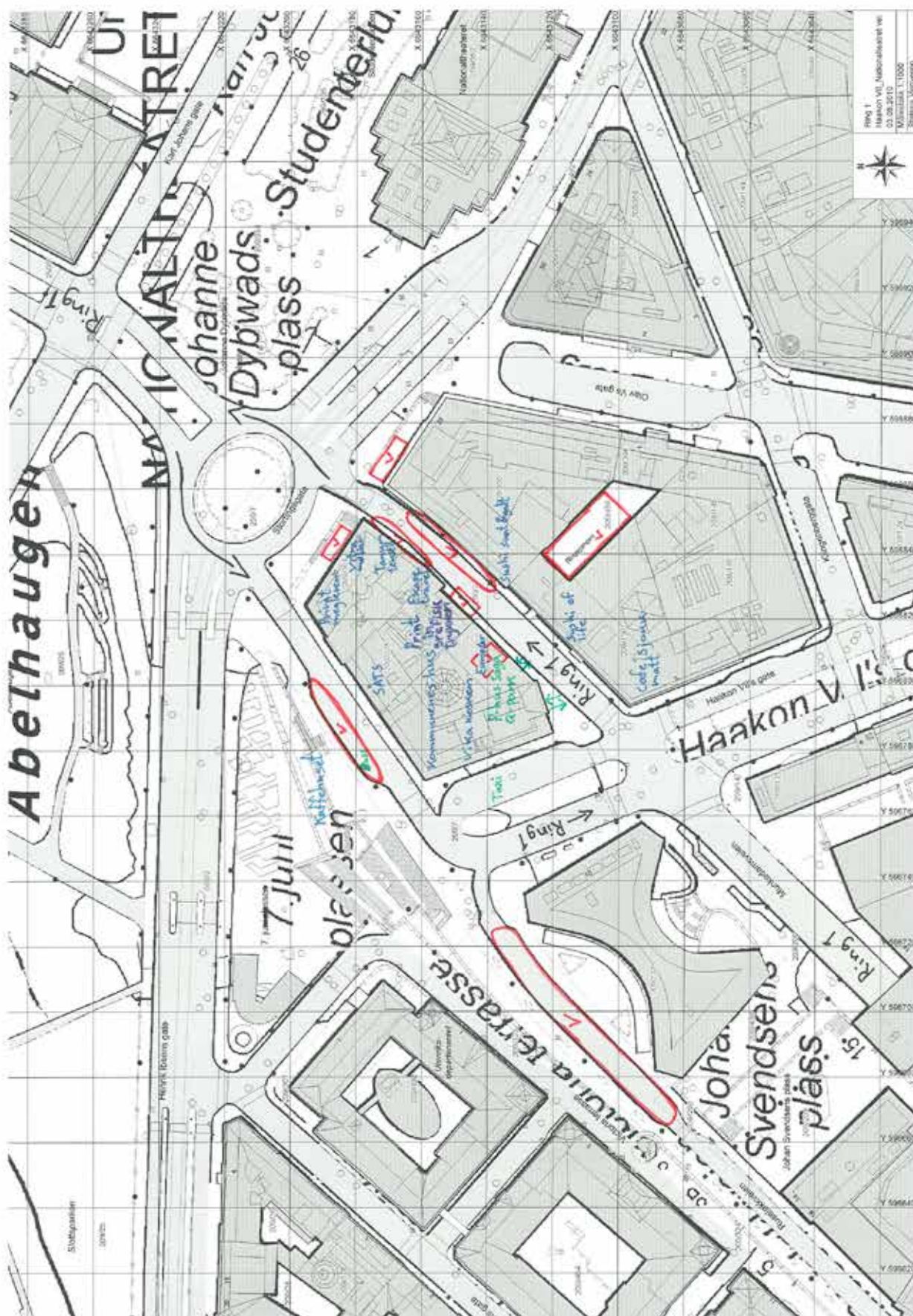
Felles varemottak nede i P-huset.

7-elleven under bakken ved t-banen fikk trillende noen av varene sine ned fra Sonia Henies plass.

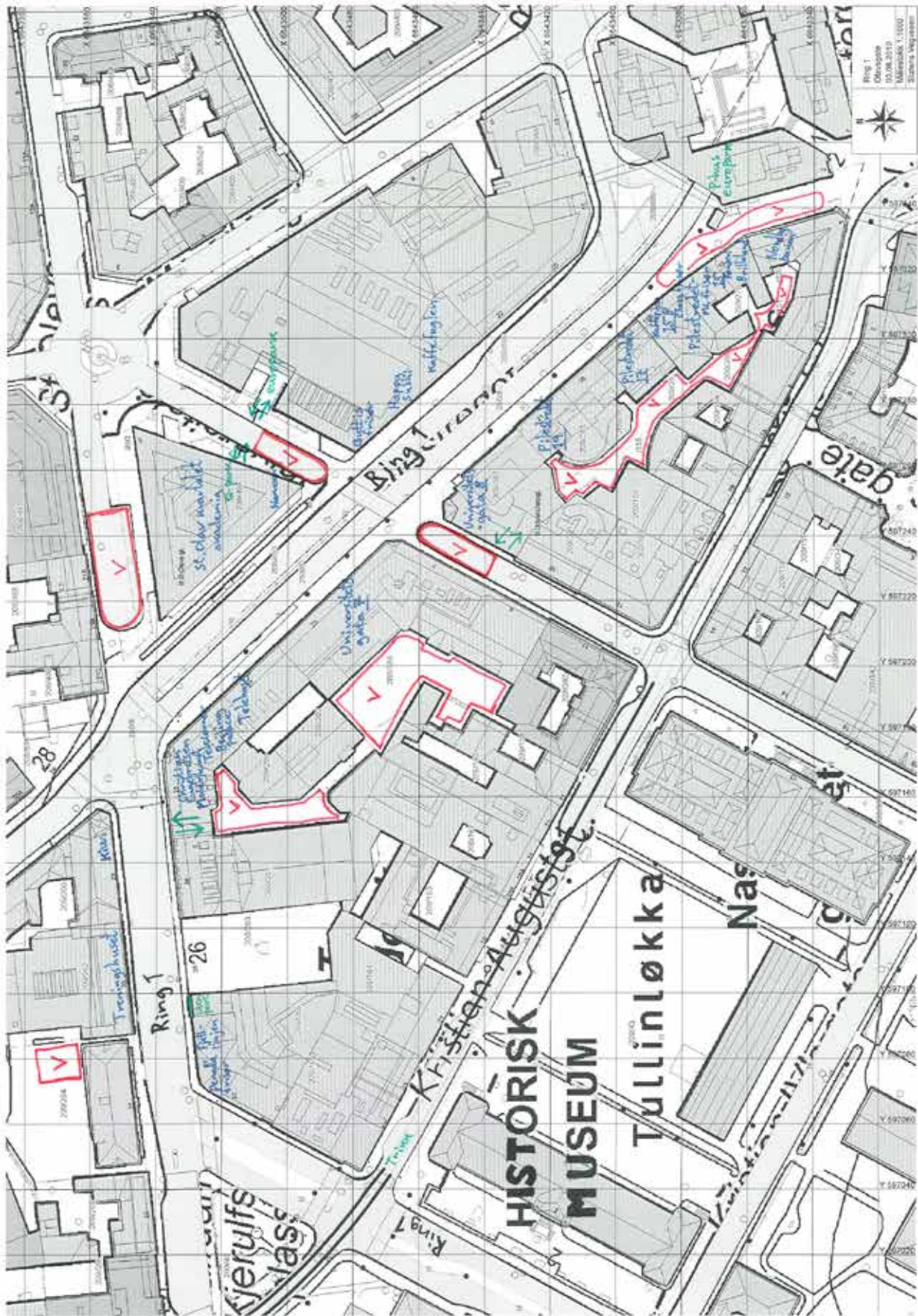


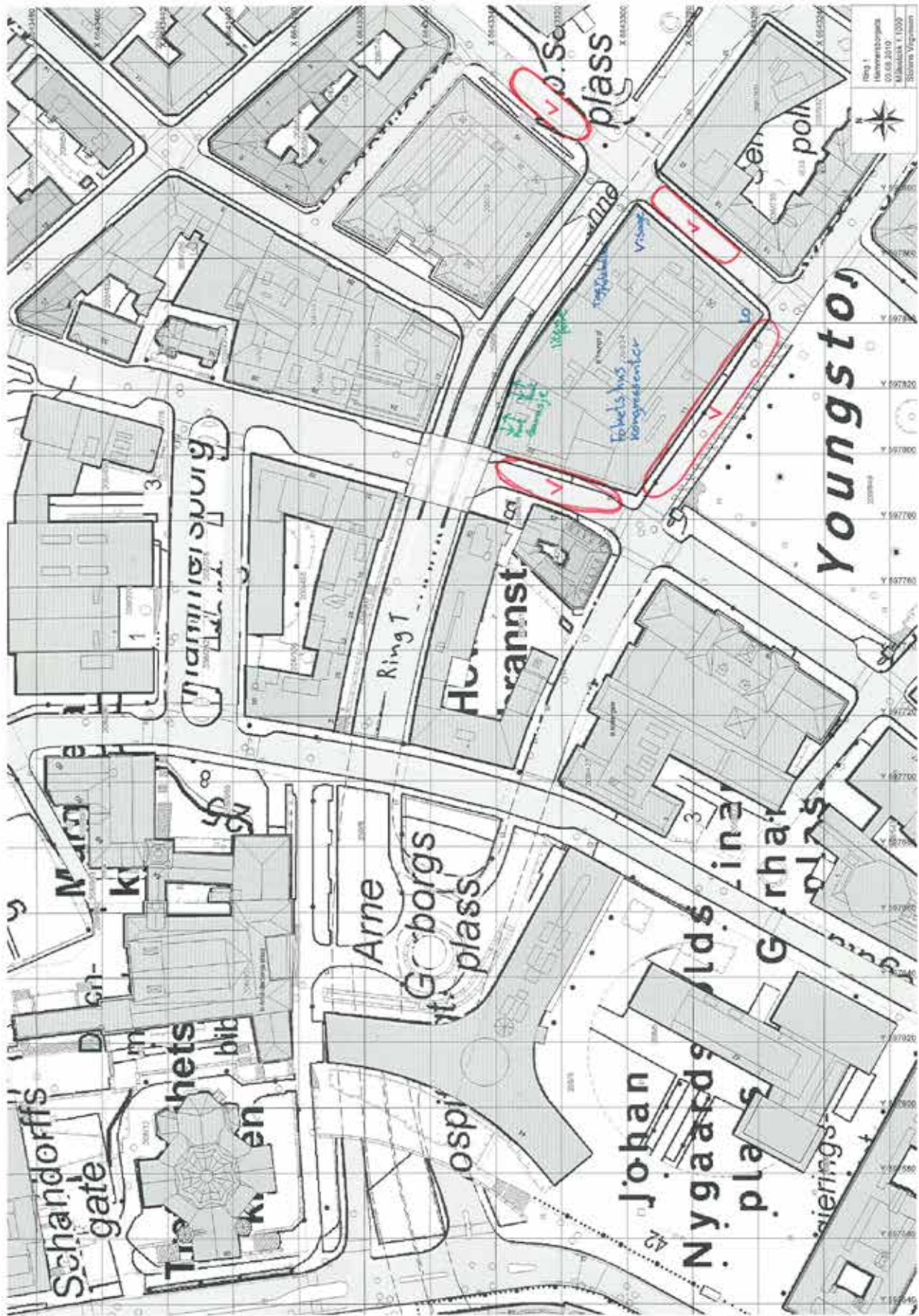


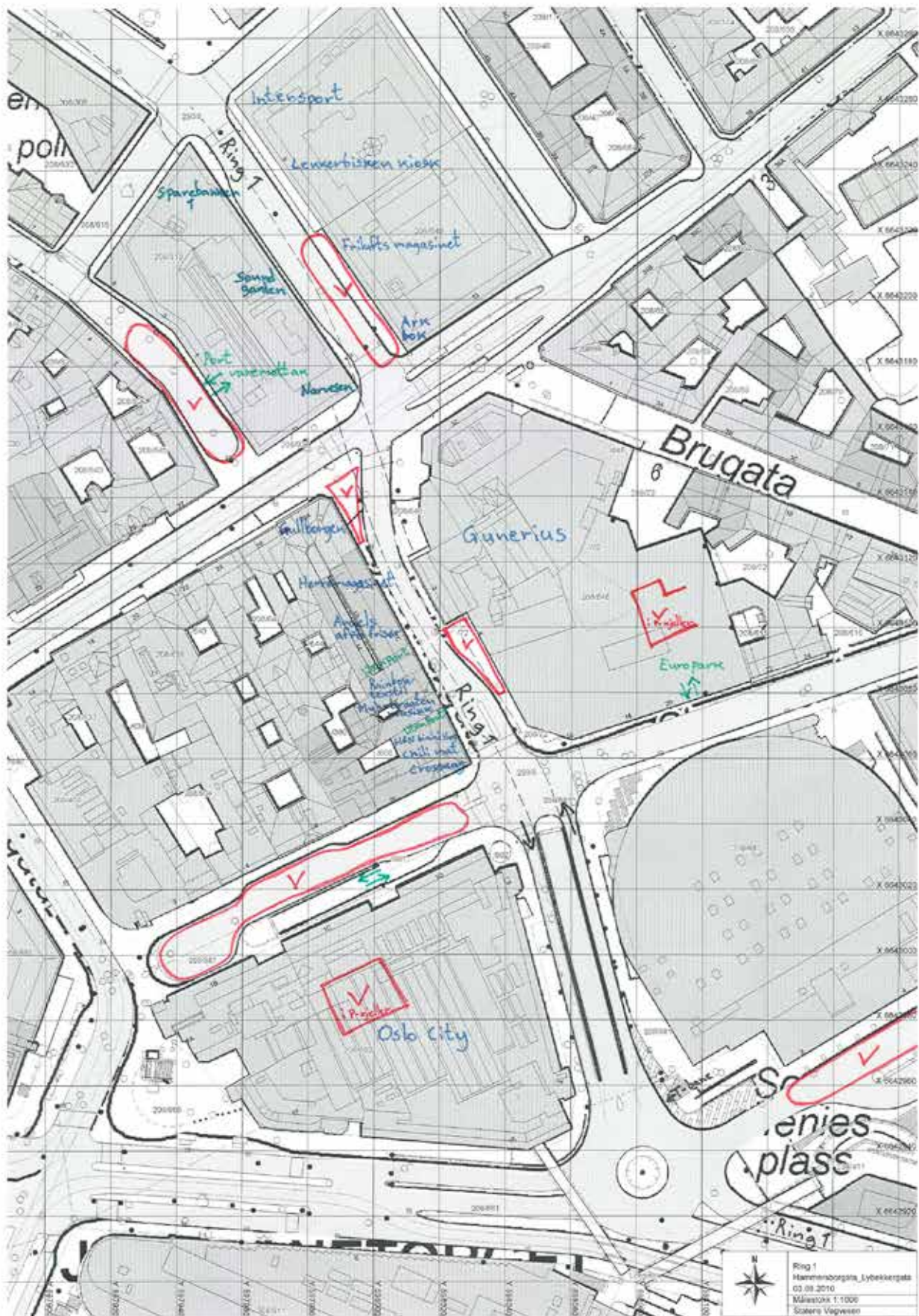












4. Internmøte i SVRØ 16022012

Ring 1 – Kollektivframkommelighet

Internmøte i SVRØ

Innspill fra deltagere / møtet

1. Få fram tydeligere forskjellen mellom midtstilt og komb.alt
2. Kollektivfelt / tidsbegr. Varelevering; vanskelig med midtstilt løsning. Men varelev viktig for livet i byen – butikker etc. Politiet har uttrykt skepsis til underskilt på Koll. skilt
3. Pga 22. juli flere gater bli permanent stengt, Akersgata, Skippergata.... Kan påvirke trafikk på Ring 1
4. Figurer med kjøretider er forvirrende!! Bør vise klokkeslett på x-akse, ikke kjøretid.
5. Spørsmål om skattekostnad i kost-nytte-analysen. Hvorfor negativ?
6. Innspill; Ta med åpning av Strømsveien og vise buss-nytte av dette; “Nedstemt” i møtet ☺
7. Mer info om sentrumsplanen og mulig snu-systemer ved f.eks Nationaltheatret. Gir utfordringer ifht korttidsregulering
8. Sikkerhetsaspekt for trikk; Sikrere som midtstilt.
9. Diskusjon om venstresvingefeltet fra vest ved Cort Adlers gate. Diskusjon om grøntfeltet, som både Ring 1 – prosjektet og Statsbygg har “tatt i bruk”.
10. Fjordtrikk Munkedamsveien – Ruters ønske nr 1 er Munkedamsveien...
11. Forslag fra Anders Dalen – Toveiskjøre trafikk i Ruseløkkenveien, men kun for busser, og i parallelt kvartal i Munkedamsveien for øvrig trafikk. Vil gi et tydeligere stoppestedsmønster men sannsynligvis dårligere framkommelighet for alle.... ? Dette kan arbeides videre med i reguleringsplanarbeidet.
12. Parkeringshus Munkedamsveien – virker som om gårdeierne også ønsker å slå sammen P-hus. Svært vanskelig å tvinge gjennom dette for SVV
13. Beredskapsvei; Liten hjelp i Ring 1 i rushtiden!
14. Diskusjon om å forby tunge / store biler i sentrum. Kan utfordre LUKS på dette i ekstern møte. Både framkommelighet og ulykker forsvarer et slikt tiltak.
15. Forsamlingen likte for øvrig avslutningen med personframkommelighet ☺
- 16.

5. LUKS kommentarer til sluttrapport av 2012-11-06

LUKS dok. nr. 3721
Dato. 2012-12-11
Rev. 1



SVV-øst
Att: Harald Rapp Nilsen

Oslo 2012-12-10

Kommentarer til Sluttrapport prosjekt Ring 1- kollektivframkommelighet (v1, o2 av 2012-11-06)

Vi er:

Leverandørenes Utviklings- og Kompetansesenter (LUKS) (frittstående), sekretariat for denne saken

NHO logistikk og transport

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) (frittstående)

Transportsentralene i Norge (TS Forum) (frittstående)

Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) (LO)

Norsk Nærings- og Nytelsesmiddelarbeiderforbund (NNN) (LO)

Vi har hatt en grundig befaring av Ring 1 både ved utarbeidelse av våre kommentarer datert 2012-02-28 (LUKS dok. nr. 3576) og ved utarbeidelsen av dette dokumentet (LUKS dok. nr. 3721). Vi sammenholdt de faktiske forhold med de opplysningene som fremkommer i rapporten. Likeledes har vi innhentet opplysninger fra en rekke næringsdrivende med varemottak fra Ring 1 samt deres vareleverandører.

På den bakgrunnen har vi følgende kommentarer som vi ber hensyntatt i det videre prosjekteringsarbeidet.

Generelt

Bransjestandard for varelevering, BVL(tidligere tilsendt), må inn i rapporten som referansedokument.

Prinsipielt

Kollektivfeltet kommer i konflikt med etablert varelevering

Alle steder der sluttrapporten tar opp interesse motsetningene mellom vareleverandørenes og kollektivfeltprosjekterens ønske om bruk av gateareal fremstilles det som om vareleverandørene skaper problemet. Forholdet er tvert om. Vareleverandørene har lovlig benyttet de angitte stedene for å utøve sitt arbeid, slik at næringsliv og offentlige etater kan få de varene og tjenestene de behøver. Dette er godt etablerte rutiner som både mottakere og leverandører har innrettet sin virksomhet rundt og er fortrolige med.

Det påhviler således dem som prosjekterer og er ansvarlige for gjennomføringen av Ring 1 til kollektivtrase å anstrenge seg for å ivareta dem hvis interesser blir berørt av kollektivtraseens utforming.

Varelevering må planlegges fra lovlige biloppstillingsplasser

Mange steder i sluttrapporten mer enn antydes det at vareleverandørene får ta seg til rette å stå på fortau, i sykkelfelt eller kollektivfelt. Det er helt utelukket å basere seg på at sjåførene skal bryte loven fordi planleggerne av kollektivtraseen ikke har klart å finne løsninger innenfor regelverket. I utarbeidelsen av disse kommentarene har vi vært i kontakt med Trafikkplan ved Oslo politidistrikt. Det har ikke lyktes oss å få bekreftet at regelendringer eller håndhevelse

LUKS
Postboks 493 Sentrum
0105 Oslo

Besøksadresse
Prinsensgate 1
0152 Oslo

Telefon: 22429590
Telefaks: 22429591
Epost: luks@luks.no

Bank: 92351342244
Regnr. NO 975 367 622 mva



av eksisterende regelverk tilsier at man kan, slik sluttrapporten går inn for, benytte fortau, sykkelfelt eller kollektivfelt til biloppstillingsplasser for vareleverandører.

Vareleveringsplasser må planlegges ut fra vareleverandørenes faktiske rammebetingelser

Der hvor etablering av sykkelfelt eller kollektivfelt kommer i konflikt med etablerte plasser for varelevering, må ansvarlig etat ut fra sin forståelse av AML m/forskrifter, IK-mat, Vegtrafikkloven og Plan- og bygningsloven m/ TEK 10 anwise ny lovlig biloppstillingsplass for vareleverandørene for hver enkelt leveringsadresse som blir affisert av sykkelfeltet eller kollektivfeltet. I tillegg må alternativ oppstillingsplass anvises, da den nærmeste plassen ofte vil være okkupert av feilparkert privatbil, container eller annen distribusjonsbil. Det må settes opp et miljøregnskap for den effekten fjerning av eksisterende biloppstillingsplasser får generelt og på nrområdet.]

En enkel tommelfingerregel er at avstanden og beskaffenheten av transportveien fra biloppstillingsplassen til varemottaket ikke skal være lenger eller vanskeligere enn Oslo kommunes renovatører har. Dog skal man huske på at vareleverandørenes gods svært ofte er vesentlig tyngre og mindre manuelt håndterbart enn renovatørenes containere og traller.

Der hvor etablering av sykkelfelt eller kollektivfelt kommer i konflikt med etablerte plasser for varelevering, må ansvarlig etat ut fra sin forståelse av AML m/forskrifter, IK-mat, Vegtrafikkloven og Plan- og bygningsloven m/ TEK 10 anwise ny lovlig biloppstillingsplass for vareleverandørene for hver enkelt leveringsadresse som blir affisert av sykkelfeltet eller kollektivfeltet. I tillegg må alternativ oppstillingsplass anvises, da den nærmeste plassen ofte vil være okkupert av feilparkert privatbil, container eller annen distribusjonsbil. Det må settes opp et miljøregnskap for den effekten fjerning av eksisterende biloppstillingsplasser får generelt og på nrområdet.

Vi savner en slik konsekvensanalyse i den foreliggende sluttrapporten og forventer at en slik blir utarbeidet av ansvarlig etat før praktisk gjennomføring av traseopparbeidelsen iverksettes.

Midtstilt kollektivfelt

Vareleverandørene ser midtstilt kollektivfelt som det beste alternativet av de foreslåtte løsningene i sluttrapporten.

Tidsavgrenset varelevering fra sidestilt kollektivfelt

Der sidestilt kollektivfelt etableres vil vareleverandørenes behov kunne avhjelpes med å tillate kollektivfeltet benyttet som oppstillingsplass mellom kl. 10-14 og 18-06.

Trafikantgrupper

Vi har merket oss at man i sluttrapporten konsekvent har en firedeling av trafikantgruppene; kollektivkjøretøy, biler, fotgjengere og syklist. Dette er en unyansert inndeling, så vi tillater oss å anbefale prosjektledelsen å benytte en femdeling av trafikantgruppene; kollektivkjøretøy, vareleveringsbiler, privatbiler, fotgjengere og syklist.

Biloppstillingsplassens størrelse

Alle prosjekterte biloppstillingsplasser for vareleverandører må være minimum 15 meter lange. Distribusjonsbilene er opptil 12 meter samt at bakløfteren med nødvendig manøvreringsareal for godset trenger ytterligere 3 meter.

Enkeltstående kommentarer til kapittel 8

Munkedamsveien generelt



Sluttrapporten gir det inntrykket at det er lite varelevering som foregår fra Munkedamsveien og at det lille som er kan gå med budbil. Vi har også tidligere påpekt at dette er meget langt fra sannheten. Vi finner det tendensiøst at sluttrapporten opprettholder en slik påstand for å pynte på utfordringene som ligger i å finne gode løsninger for vareleverandørene der kollektivtraseen kommer i konflikt med etablerte vareleveringssteder. Vi vil derfor nok en gang be om at momentene som presiseres i ovenstående avsnitt benevnt "Vareleveringsplasser må planlegges ut fra vareleverandørenes faktiske rammebetingelser" blir lagt til grunn for den videre planleggingen og gjennomføringen av kollektivtraseen .

De faktiske forhold er at det er mye og tunge leveringer til mange virksomheter med varemottak fra nettopp Munkedamsveien. Dette gjelder f.eks. to store dagligvarebutikker, flere kantiner til næringsbygg, kurs- og konferansesentre, sportsbutikk osv.

Ad pkt. 8.1.1

Vareleverandørene kan ikke stå på fortauet eller i sykkelfeltet. Det forbauser oss at sluttrapporten holder dette frem som en mulighet. Hvis arealet skal benyttes til oppstillingsplasser for vareleverandører, må forskriftsendringer gjennomføres. Dersom slike kommer i stand er vi positive til å ta i bruk de nye lovlige oppstillingsplassene.

Ad pkt. 8.1.2

Langs denne strekningen ligger bla. to store dagligvareforretninger. Det hevdes i sluttrapporten at disse virksomhetene kan få sine leveranser med budbil. Vi kan ikke ta et slikt innspill på alvor.

Vareleverandørene kan ikke stå på fortauet eller i kollektivfeltet. Det forbauser oss at sluttrapporten holder dette frem som en mulighet. Hvis arealet skal benyttes til oppstillingsplasser for vareleverandører, må forskriftsendringer gjennomføres. Dersom slike kommer i stand er vi positive til å ta i bruk de nye lovlige oppstillingsplassene.

Ad pkt. 8.1.3

Vareleveringslommen ved Nationaltheatret stasjon må ikke flyttes eller reduseres i lengde uten at fullgode supplerende biloppstillingsplasser for vareleverandører etableres på strategisk fornuftige steder.

Ad pkt. 8.2.2

Kollektivfeltet må være midtstilt for at varelevering til Pilestredet og St. Olavs gate skal kunne ivaretas.

Ad pkt. 8.3.2

Vareleverandørene kan ikke stå på fortauet. Det forbauser oss at sluttrapporten holder dette frem som en mulighet. Hvis arealet skal benyttes til oppstillingsplasser for vareleverandører, må forskriftsendringer gjennomføres. Dersom slike kommer i stand er vi positive til å ta i bruk de nye lovlige oppstillingsplassene.

Referanse til tidligere innleverte kommentarer

I det følgende siteres fra vårt forrige skriv i denne saken, nemlig LUKS dok. nr. 3576 datert 2012-02-28. Vi ber om at videre prosjektering og gjennomføring legger til grunn momentene i overstående tekst benevnt "Prinsipielt" også for disse stedene:

"Munkedamsveien 55

Vareleveringslommen må opprettholdes.



Munkedamsveien 45

Vareleveringslommen med plass til to biler må opprettholdes. Vika Atrium får mange store og tunge vareleveranser som må leveres med stor bil.

Munkedamsveien 35

Vareleveringslommen må opprettholdes, da det ikke er mulig å stå i Cort Adlers gate for å levere til varemottaket i Munkedamsveien.

Munkedamsveien under Dronning Mauds gate

Her må det etableres en vareleveringslomme for å betjene byggene i Dronning Mauds gate 10 og 11 som har sine varemottak her. Det samme gjelder for Joker i Munkedamsveien.

Munkedamsveien 20

Det må opparbeides en vareleveringslomme for å betjene næringsvirksomhetene som har sine varemottak her.

Munkedamsveien 15

Vareleveringslommen under Konserthuset må opprettholdes.

Munkedamsveien / Haakon 7. gate 10

Vareleveringslommen i Munkedamsveien utenfor det gamle Storebrandbygget må opprettholdes.

Munkedamsveien mellom Haakon 7. gate og Stortingsgaten

Vareleveringslommen må opprettholdes.

St. Olavs gate mellom Fredriks gate og Pilestredet

Vareleveringslommen på begge sider av St. Olavs gate må beholdes, da disse også benyttes til varelevering i tilstøtende del av Fredriks gate

Hammersborgs gaten mellom Calmeyers gate og Storgaten

Her må det være en vareleveringslomme bl.a. til Friluftsmagasinet.

Lübeckergaten mellom Storgaten og Biskop Gunerius gate

Her må vareleveringslommene skilles klart fra fortauet."

Et eksempel

For å anskueliggjøre hvilke strukturelle logistikkendringer vareleverandørene står overfor ved gjennomføring av den foreliggende sluttrapporten, følger nedenfor en oversikt over leveringsadresser som vil bli berørt for Ringnes sin del. For Ringnes alene vil 61 leveringsadresser bli berørt. Vi tillater oss å presisere at dette altså kun er leveransene til en av et stort antall varegrupper og tjenester.

Transp Zone	Distribusjonssjef	Regionssjef	Customer	Name 1	Street
29	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3083240	JOKER VIKA	MUNKEDAMSVEIEN 20
29	Frode Engerdal	Espen Hanvold	28625	THON HOTEL VIKA ATRIUM	MUNKEDAMSVEIEN 45
29	Frode Engerdal	Espen Hanvold	59675	ALEX SUSHI	CORT ADELERS GATE 2
29	Frode Engerdal	Espen Hanvold	50674	FRISKIS & SVETTIS OSLO	MUNKEDAMSVEIEN 17
29	Frode Engerdal	Espen Hanvold	53800	NARVESEN AVD 839 SKILLEBEKK	MUNKEDAMSVEIEN 100
29	Frode Engerdal	Espen Hanvold	47178	THON HOTEL VIKA ATRIUM	MUNKEDAMSVEIEN 45

LUKS dok. nr. 3721
Dato. 2012-12-11
Rev. 1



				MINIBAR	
8	Morten Davidsen	Espen Hanvold	3054791	SODEXO AVD 28450 CORT ADLERSGT	CORT ADELERS GATE 30
16	Stein Are Johansen	Espen Hanvold	3029520	COSMO THAI	MUNKEDAMSVEIEN 59
29	Frode Engerdal	Espen Hanvold	30435	KONGELIG NORSK AUTOMOBILKLUB	CORT ADELERS GATE 16
16	Stein Are Johansen	Espen Hanvold	3021395	FUJI JAPANESE RESTAURANT	MUNKEDAMSVEIEN 100
29	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3096660	KJELL TORES MAT	MUNKEDAMSVEIEN 71
29	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3085317	RIMI AVD 3781 BISLETT	PILESTREDET 73
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3042254	COOP PRIX AVD 362 PILESTREDET PARK	PILESTREDET PARK 18
61	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3079409	REMA 1000 PILESTREDET	PILESTREDET PARK 31
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3081533	RIMI AVD 3406 PILESTREDET PARK	PILESTREDET PARK 12
16	Stein Are Johansen	Espen Hanvold	3069205	EVERGREEN	PILESTREDET 39
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3030079	BUNNPRIS PILESTREDET	PILESTREDET 31
16	Stein Are Johansen	Espen Hanvold	3048074	BALKAN PIZZA & KEBAB HOUSE	PILESTREDET 49, INNG. MAUR
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	1945038	OAS ANNAS SPISERI HIO BISLET	PILESTREDET 52
16	Stein Are Johansen	Espen Hanvold	3078895	ROYAL OAK	PILESTREDET 9
16	Stein Are Johansen	Espen Hanvold	1945550	SANTANA PIZZA	PILESTREDET 63
16	Stein Are Johansen	Espen Hanvold	33676	IU KROA	PILESTREDET 35
16	Stein Are Johansen	Espen Hanvold	33676	IU KROA	PILESTREDET 35
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3007900	KAFE EVA	PILESTREDET 48
16	Stein Are Johansen	Espen Hanvold	3083857	FOLKETS CAFE	PILESTREDET 56
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	17438	AEGIS MEDIA NORGE	PILESTREDET 8, 6 ETG.
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	1945039	OAS FYRHUSET HIO BISLET	PILESTREDET 52
29	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3068382	FITNESSXPRESS	PILESTREDET 75 C
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	1909554	OAS ARRANGEMENT	PILESTREDET 52
8	Morten Davidsen	Espen Hanvold	74158	EXCELLENT BAR	PILESTREDET 27
29	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3093177	STUDENTKRO AVD SAM	PILESTREDET 35
29	Frode Engerdal	Espen Hanvold	25958	CAK CAFE AFRIKADEN	PILESTREDET 75 C ING.8 C
8	Morten Davidsen	Espen Hanvold	1945609	OAS KAFE RIXN	PILESTREDET PARK 33
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3072026	PERSONALKANTINA HIO	PILESTREDET 46
16	Stein Are Johansen	Espen Hanvold	44560	MOTHER INDIA	PILESTREDET 63
29	Frode Engerdal	Espen Hanvold	33453	DET NORSKE DANSECENTER V/T FLØYSVIK	PILESTREDET 75 C, INKJ.SPORV.
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3100647	SAMFUNNET BISLET	PILESTREDET 52
29	Frode Engerdal	Espen Hanvold	46208	MAMUT	PILESTREDET 75 C
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3071202	ISS AVD 411089	PILESTREDET 42

LUKS
Postboks 493 Sentrum
0105 Oslo

Besøksadresse
Prinsensgate 1
0152 Oslo

Telefon: 22429590
Telefaks: 22429591
Epost: luks@luks.no

Bank: 92351342244
Regnr. NO 975 367 622 mva

LUKS dok. nr. 3721
Dato. 2012-12-11
Rev. 1



				RIKSREVISJONEN	
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3088813	FAZER KUNNSKAPSENTERET 6451	PILESTREDET PARK 7
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3072099	DREW MARINE INTERMEDIATE	PILESTREDET 15, 5 ETG
29	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3024977	LILLE OLIVEN	PILESTREDET 75 C
13	Stein Are Johansen	Espen Hanvold	68297	KIWI AVD 365 ST OLAVS PL	ST. OLAVS PLASS 3
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3044036	KIWI AVD 539 PILESTREDET	ST. OLAVS GATE 23
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3074577	CHOICE PUB WEST	ST. OLAVS GATE 23
16	Stein Are Johansen	Espen Hanvold	3031455	THON HOTEL EUROPA CAFE	ST. OLAVS GATE 31
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3027738	SANTINOS YOUNGSTORGET	HAMMERSBORG GATA 2
16	Stein Are Johansen	Espen Hanvold	76222	EDDERKOPPEN TEATERDRIFT	ST. OLAVS PLASS 1
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	74456	NARVESEN AVD 868 SPAREBANK 1	HAMMERSBORG GATA 2
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3015439	JEROMES	ST. OLAVS GATE 33
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	69016	SIO AVD 42 ST OLAV KAFE	ST. OLAVS KVARTAL 5
16	Stein Are Johansen	Espen Hanvold	1909456	THON HOTEL EUROPA	ST. OLAVS GATE 31
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	1227	NARVESEN AVD 884 HELSERÅDET	ST. OLAVS PLASS 5
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3043674	EUREST 3266 SENTRUM POLITI	HAMMERSBORG GATA 12
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	39126	EUREST 3015 OBOS	HAMMERSBORG TORG 1
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3083225	TRENINGSHUSET TURNHALLEN	ST. OLAVS GATE 25
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3030455	EUREST 3036 HAMMERSBORG TORG	HAMMERSBORG TORG 3
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	6194	OBOS BUTIKKEN	HAMMERSBORG TORG 1
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3092664	EUREST 3302 H9	HAMMERSBORG GATA 9
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3081768	CENTRALKIRKEN	ST. OLAVS GATE 28
56	Frode Engerdal	Espen Hanvold	3045288	SENTRUM POLITISTASJON	HAMMERSBORG GATA 12

LUKS
Postboks 493 Sentrum
0105 Oslo

Besøksadresse
Prinsensgate 1
0152 Oslo

Telefon: 22429590
Telefaks: 22429591
Epost: luks@luks.no

Bank: 92351342244
Regnr. NO 975 367 622 mva



MØTEREFERAT

Oppdrag **Detaljreguleringsplan Munkedamsveien**
 Oppdragsnr. **1120892**
 Tema **Møte i ekstern samarbeidsgruppe**
 Dato/tid **17.09.13 / 09.00-11.00**
 Sted **Rambøll, Hoffsvveien 4, Skøyen**
 Møte nr. **3**
 Referent **Laila Th. Færgestad**
 Neste møte **Ikke avtalt**
 Deltakere
 (navn/selskap/
 initial) **Odd Johnsen, PBE**
Svein Solvang, JBV
Harald Rapp Nilsen, SVV
Laila Thingwall Færgestad, Rambøll (referent)
Geir-Ove Nordgård, Rambøll

Dato 2013-09-20

Kopi sendt **Møtedeltagere**
Otilie Vihovde, Statsbygg
Odd A. Olufsen, Politiet
Ola Skar, Ruter
Stein Salomonsen, Ruter
Kajsa Wiull-Gundersen, BYM
Harald Dalen, BYM
Arne Kolstadbråten, SVV
Håvard Vikheim, SVV
Åsmund Stendahl, SVV
Anders Dalen, SVV
Berit Kreken, SVV
Jon Øyvind Johannesen, SVV
Pawel Gajowniczek, SVV
Agnete Trier Hauge, SVV
Roar Hunstad, SVV
Eivind Kvambe, SVV
Gitte Stavik, SVV
Petter Kristiansen, SVV
Toril Presttun, SVV
Olaf Mathisen, SVV
Øystein Tandberg, SVV
Jan Spørck, SVV
Rune Nedgård, SVV
Anders Aaram, SVV
Fagansvarlige i Rambøll

Rambøll
 Hoffsvveien 4
 Pb 427 Skøyen
 NO-0213 OSLO

T +47 22 51 80 00
 F +47 22 51 80 01
 www.ramboll.no

Post nr.	Tekst	Frist	Ansvar
1	<p>Bakgrunn for møtet/introduksjon</p> <p>Detaljregulering av rv. 162 Munkedamsveien på strekningen Filipstad - Stortingsgata omfatter også Ruseløkkveien og Haakon VII's gate, der disse er del av Ring 1.</p> <p>Som følge av kollektivprioriteringen på Ring 1, er det ønskelig å flytte dagens bussholdeplass i Haakon VII's gate til Ruseløkkveien (foran inngangen til Nationalteatret stasjon). Dette er gunstig av flere årsaker, men de viktigste</p>		



Post nr.	Tekst	Frist	Ansvar
2	<p>er muligheten for en universelt utformet holdeplass (dagens holdeplass ligger i ca 10% stigning) og god kobling og synlighet mot kollektivknutepunktet Nationalteatret (bybuss, trikk, T-bane og tog). Konsekvensen av en slik flytting vil være at vareleveringslommen foran stasjonsinngangen må fjernes og at dette arealet innlemmes i fortau/holdeplassområdet. Dette igjen medfører at kiss & ride og varelevering må lokaliseres andre steder.</p> <p>Kiss & ride er tenkt lokalisert i forkant av taxi-holdeplass i Haakon VII's gate.</p> <p>For vareleveringen er det diskutert løsninger som kan "dele plass" med bussen. Dette må evt gjøres ved skilting og at varelevering henvises til visse tider på døgnet. Dette viser seg å være vanskelig, og det er derfor ønskelig å vurdere alternativ lokalisering av varelevering til forretningene i stasjonen.</p> <p>Forslag til løsning</p> <p>Hovedutfordringene ved å finne løsning for vareleveringen i området er stigningsforhold på vegsystemet, lengdefall og tverrfall på fortau (bratt), behovet for oppstillingsplass for buss, avstand mellom inngang stasjonen og varelevering, evt kryssing av gate for varelevering samt konflikt med andre trafikanter/trafikantergrupper.</p> <p>Odd Johnsen, PBE, informerte kort om bakgrunnen for gjeldende regulering. Eksisterende lomme ble regulert i forbindelse med ombygging av Nationalteatret stasjon. Det er i bestemmelsene fastsatt at lommen skal benyttes av servicebiler, til av/påstigning for trafikanter til stasjonen og at all varelevering til stasjonen skal foregå fra Ruseløkkveien. Ruseløkkveien vest for Haakon VII's gate er vedtatt omregulert til gågate, men med tillatelse til varelevering i avgrensede perioder av døgnet.</p> <p>PBE har som etat ingen klare føringer for relokalisering av vareleveringslommen ut over at det vil være uakseptabelt at det plasseres noe i aksene 7. juni-plassen – Haakon VII's gate, men forutsetter at det redegjøres for konsekvensene av ny lokalisering.</p> <p>Rambøll v/Færgestad presenterte fire forslag til løsning. Det er vedlagt skisser av løsningene:</p> <ol style="list-style-type: none"> Varelevering flyttes til Ruseløkkveien, rett vest for trappen mellom 7.juni-plassen og Ruseløkkveien/Haakon VII's gate. Det etableres bussholdeplass på hele strekningen foran inngangen til Nationalteatret stasjon. Gateløpet for Ruseløkkveien «vris» noe, slik at fortausbredden blir smalere foran trappen fra 7.juni-plassen. Dette gir mulighet for å etablere en lomme på sørsiden av Ruseløkkveien. Det opprettholdes et smalere fortau (2 meter) i bakkant av lommen. Det etableres bussholdeplass på hele strekningen foran inngangen til Nationalteatret stasjon. Det etableres varelevering i bakkant av bussholdeplass foran Nationalteatret stasjon. Det etableres vareleveringslomme foran bussholdeplass ved Nationalteatret stasjon. 		Rambøll

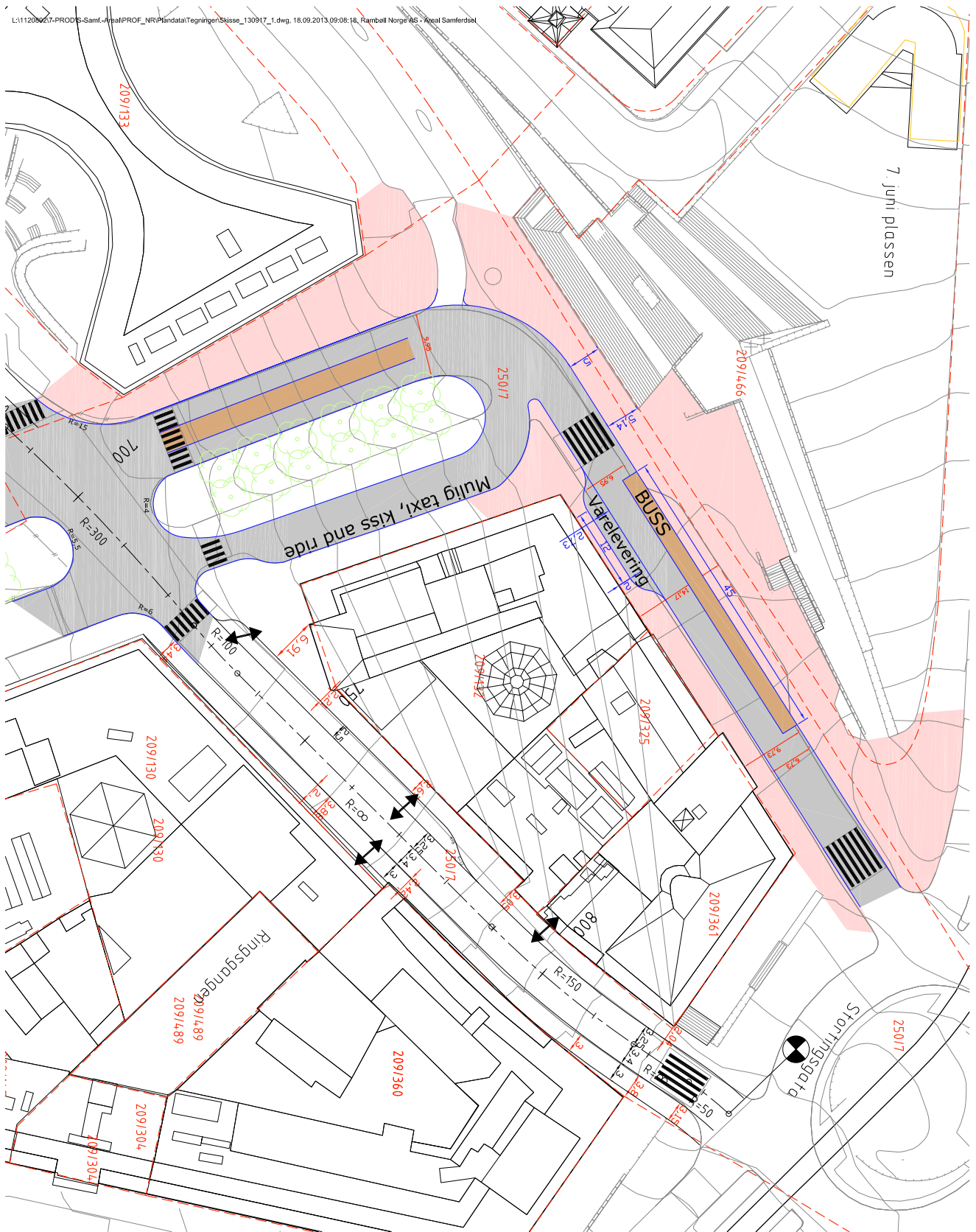
Post nr.	Tekst	Frist	Ansvar
	<p>Fordeler og ulemper ved de ulike løsningene er angitt på skissene. Løsningene 1,3 og 4 forutsetter samme geometri for gateløpet, mens løsning 2 forutsetter en liten retningsendring på Ruseløkkveien.</p> <p>Det ønskes en tilbakemelding på de foreslåtte løsningene.</p>		SVV, JBV, PBE
3	<p>Eventuelt (kun SVV/Rambøll)</p> <p>Teknisk plan skal i hht gjeldende framdriftsplan leveres til SVV 27.9. Det er enkelte punkter som er uavklart, men for at planen skal leveres som planlagt, forutsettes følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> Løsning ved Nationaltheatret stasjon baseres på løsning vist i alternativ 1. Evt valg av annen løsning medfører endring. Det er uklart om det vil kreves trafikkøy i Munkedamsveien vest for Haakon VII's gate. Planen baseres på at det ikke er behov for dette. Evt valg av annen løsning medfører endring. <p>Gatevarme i perronger: Det er ønskelig at slikt anlegg kan benytte allerede eksisterende varmesentraler hos en eller flere av gårdeierne langsmed traseen, f.eks ved at det settes på en varmeveksler til gatevarmeanlegget. Det vil da være glykol i sløyfene i gata (alternativt bruke returvann). Rambøll undersøker muligheten for dette.</p> <p>Rambøll har vurdert om det skal benyttes opphøyde eller signalregulerte fotgjengerfelt utenfor kryssområder. Anbefalingen er ikke opplagt, men det kan synes som om opphøyde gangfelt er mest hensiktsmessig. Det vises til vedlagte notat for redegjørelse.</p> <p>Volumstudie for strekningen Cort Adellers gate/Dokkveien – Dr. Mauds gate: SVV varsler tilbakemelding der de ønsker ytterligere alternativer vurdert og der de ber om bearbeiding av skisser for bedre lesbarhet/forståelse.</p>		Rambøll
4	<p>Neste møte</p> <p>Ikke avtalt.</p>		Rambøll

Alternativ 1

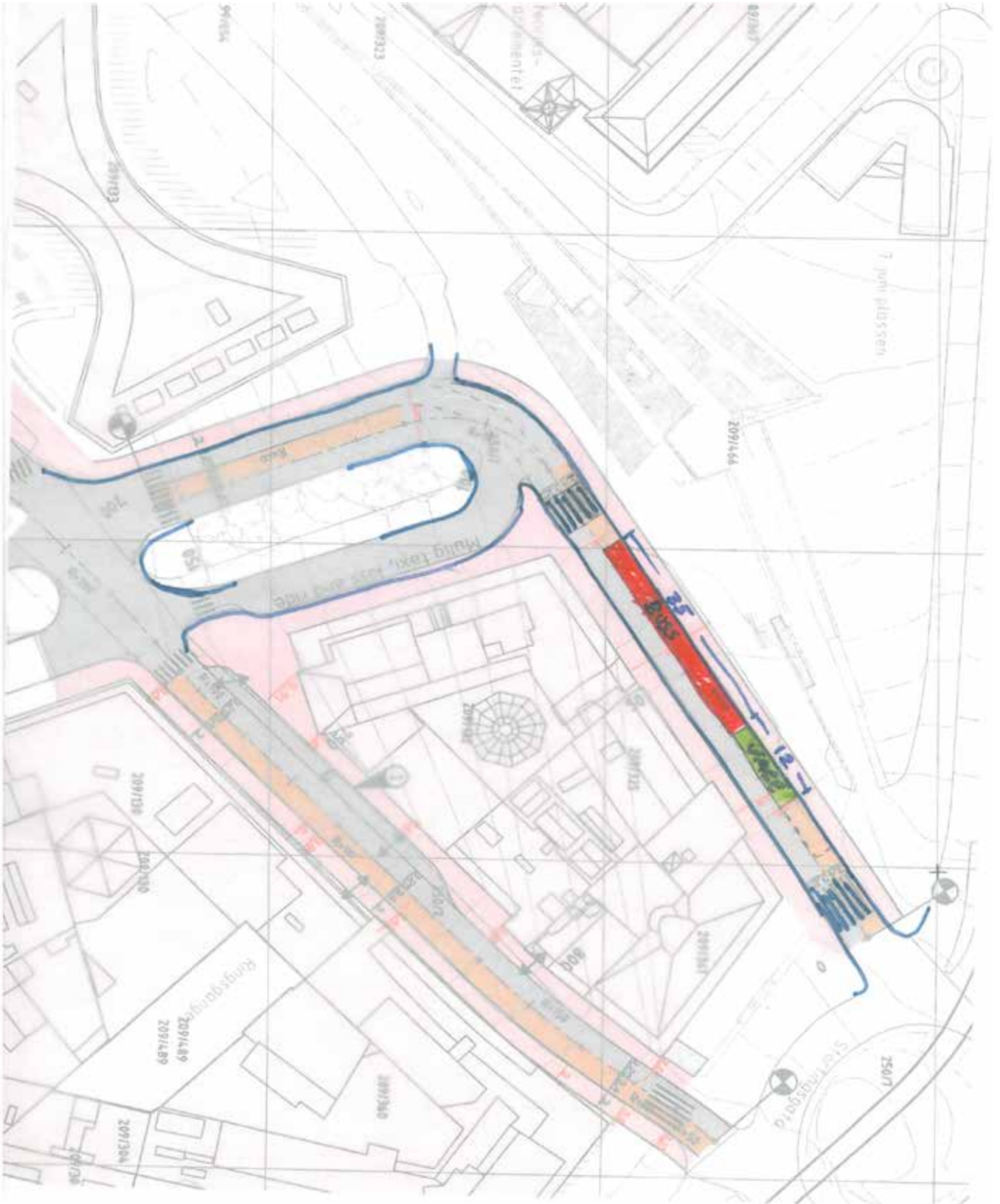


Alternativ 2

L:\11200217-PROD\S-Samf-Arbeid\PROF_NRI\Plandata\Tegninger\Skisse_130917_1.dwg, 18.09.2013 09:08:18, Ramboll Norge AS - Arnef Samferdel

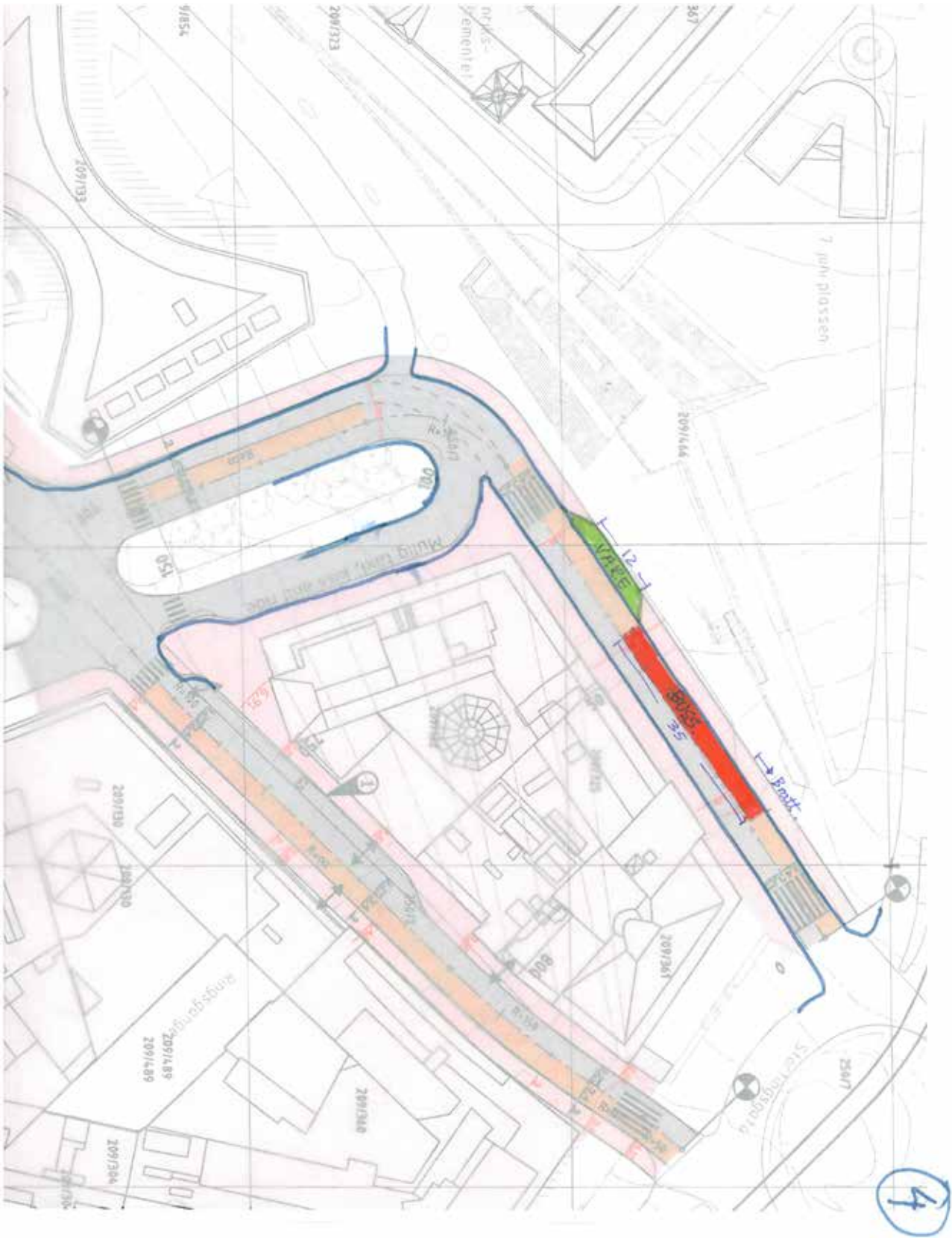


Alternativ 3



(3)

Alternativ 4



7. Brev fra LUKS om Nationaltheatret stasjon

LUKS dok. nr.3908
Dato: 2013-12-
REV. 0



Statens Vegvesen region Øst
Att: Prosjektleder Harald Rapp Nilsen

Kopi: Vennligst se liste på slutten av dokumentet

Uakseptabel planforslag til vareleveringsløsninger til og rundt Nationaltheatret kollektivknutepunkt

Nationaltheatret stasjon spiller i dag og vil i fremtiden spille en betydelig rolle som kollektivnav for denne delen av Oslo. Selve stasjonsområdet og tilstøtende bebyggelse vil etter all sannsynlighet få en oppblomstring av nærings- og servicetilbud til publikum. Slike tilbud krever varer, store mengder av varer. Disse skal leveres på lovlig måte med en god miljøprofil. LUKS har i flere år både skriftlig og muntlig meddelt prosjektledelsen for Ring-1 at vareleverandørenes situasjon ikke må forverres, men tvert i mot forbedres som en naturlig del av prosjektet.

Slik det legges opp til i revisjon 0,1 av 2013-10-02 i Rambølls rapport "Detaljreguleringsplan Munkedamsveien, utvikling av løsninger, -teknisk plan" vil dette dessverre bli umulig. Når det den 3. desember skal holdes risiko- og sikkerhetsanalyse (ROS) der nevnte rapport skal gjennomgås, må vi insistere på at forslaget som gjelder løsningen for vareleveranser til stasjonen via inngangen fra Ruseløkkveien blir trukket.

I dag har vareleverandørene en lomme rett på østsiden av inngangen til stasjonen. Biloppstillingsplassen er det eneste lovlige stedet vareleverandørene kan stå i hele området, så herfra trilles varer ned til stasjonen og omkringliggende bygg. Rambøll foreslår i sin rapport å henvise vareleverandørene til å stå over 100 meter lenger vest og ned i Ruseløkkveien, helt vest for Haakon VII.s gate. Herfra skal godset skyves eller trekkes oppover til stasjonsområdet. Plassen vareleverandørene skal henvises til er heller ikke tenkt å være en øremerket biloppstillingsplass, men skal være en shared-space i tilknytning til en gågate. Dette er helt uakseptabelt. Avstanden og dermed den fysiske belastningen vareleverandørene vil bli utsatt for ved utøvelse av sitt arbeid med å frakte godset fra bilen til leveringspunktene vil bli alt for lang og tung i forhold til Arbeidstilsynets krav i Arbeidsmiljøloven med forskrifter. Det skal også holde hardt å holde seg innenfor Mattilsynets krav.

Næringslivet har bransjeavtale med Miljøverndepartementet (MD) om bl.a. innsamling og gjenvinning av alle fraksjoner emballasje samt årlig rapportering om forebygging av avfall til MD via Næringslivets Optimaliseringskomité (NOK). Disse avtalene har eksistert siden 1995, etter at EU/EØS innførte forordningen om retur av emballasje (EU 62 / 94). Vi kan ikke se hvordan dette miljøtiltaket på lovlig måte skal kunne omfatte også emballasje fra Nationaltheatret stasjon og omkringliggende bygninger gitt Rambølls forslag gjøres gjeldende

Vi er redd den foreslåtte løsningen vil fremprovosere utstrakt feilparkering fra dem som skal bringe og hente gods eller utføre håndverkstjenester i området med de miljømessig uheldige og trafikkfarlige situasjonene slik feilparkering medfører. Vi ber prosjektledelsen ta grep så den foreslåtte løsningen ikke kaster lange skygger over miljøet, fremkommeligheten og HMS-forholdene for brukere av og arbeidstakere ved Nationaltheatret stasjon.

Dette brevet går med kopi til relevant politisk ledelse og etater samt organisasjoner som alle på ulike måter vil bli berørt dersom Rambølls løsning blir gjennomført.

Med vennlig hilsen
Sven Bugge (Daglig leder)

LUKS
Postboks 493 Sentrum
0105 Oslo

Besøksadresse
Prinsensgate 1
0152 Oslo

Telefon: 22429590
Telefaks: 22429591
Epost: luks@luks.no

Bank: 92351342244
Regnr. NO 975 367 622 mva



Kopi er sendt til:

Ordfører Fabian Stang
Byrådsleder Stian Berger Røsland
Byråd Bård Folke Fredriksen
Byråd Guri Melby
Direktør Ellen De Vibe, PBE
Direktør Hans Edvardsen, BYM

Arbeidstilsynet i Oslo
Byfolk
Dagligvarebransjens Miljø- og Emballasjeforum
Dagligvareleverandørenes forening
Grønt Punkt Norge
NHO Logistikk og Transport
Norsk Lastbærer Pool (NLP)
Norges Lastebileier-Forbund (NLF)
Norsk Nærings- og Nytelsesmiddelarbeiderforbund (LO)
Norsk Resirk
Norsk Transportarbeiderforbund (NTF)
Oslo Handelsstands Forening (OHF)
Oslo Håndverks- & Industrieforening (OHIF)
Oslo Politidistrikt, Trafikkplan
Samarbeidsgruppen for varelevering i Oslo, SG-Oslo
Statens Vegvesen - Vegdirektoratet
Virke



MØTEREFERAT

Oppdrag **Detaljregulering rv. 162 Munkedamsveien**
 Oppdragsnr. **1120892**
 Tema **Fleksible kollektivfelt på Ring 1**
 Dato/tid **03.01.13 / 10:00 - 12:00**
 Sted **Statens vegvesen, Vegdirektoratet**
 Møte nr. **?**
 Referent **Laila Th Færgestad**
 Neste møte **Ikke avtalt**
 Deltakere **Toril Presttun, SVV**
 (navn/selskap/
 initial) **Gry Horne Johansen, SVV**
Harald Gjelsvik, SVV
Berit Kreken, SVV
Harald Rapp Nilsen, SVV
Geir-Ove Nordgård, Rambøll
Laila Thingwall Færgestad, Rambøll

Kopi sendt **Møtedeltagerne**
Fagansvarlige i prosjektet; VER, MAF, LOØ, ASG

Dato 2013-01-07

Rambøll
 Hoffsvveien 4
 Pb 427 Skøyen
 NO-0213 OSLO

T +47 22 51 80 00
 F +47 22 51 80 01
 www.ramboll.no

Post nr.	Tekst	Frist	Ansvar
1	Informasjon om prosjektet HRN informerte møtedeltagerne kort om prosjektet.		
2	Hovedsystem i Munkedamsveien Det er viktig å utvikle et rendyrket, lesbart system for Munkedamsveien. Det er viktig å skille mellom kollektivfelt og kollektivgate for de to midtstile feltene. Ved å bruke kollektivfelt har man en større fleksibilitet gjennom muligheter med skilting/oppmerking. Men «alt» er enklere dersom feltene er likeverdige, da kan ønsket regulering oppnås med skilting/lys. Hvordan håndtere EL-biler (som den nåværende regjeringen har «fredet» til 2020)? Det er mulig å benytte underskilt «Ikke tillatt for EL-motorvogn» på 508-skilt, men dette er dermed politisk «ukorrekt». Alternativt er bare «Gjelder buss i rute», men dette utelukker også taxi. Det er uansett «politisk ukorrekt» å ekskludere EL-bil aktivt. BUSS eller BUSS/TAXI: Byrådet ønsker at taxi er en del av kollektivtilbudet i Oslo og det er derfor vanskelig å benytte skilt for bare buss slik at taxi ekskluderes. Dette vurderes videre. Konserthuset: Betjenes av busser/større biler. Dette ansees å være et mindre problem og vektlegges ikke. Det kan imidlertid ikke etableres		



Post nr.	Tekst	Frist	Ansvar
----------	-------	-------	--------

fysiske hindringer som umuliggjør denne trafikken.

HRN: Etterlyser fleksibilitet innenfor systemet for å legge til rette for en kompakt by – BK og HG er skeptiske.

Skilting:

Av hensyn til lesbarhet/avvikling bør skilt plasseres overhengende, mens det oppleves som «penest» at det sideplasseres. Plassering vurderes for hvert sted.

Det er ønskelig å bruke RGB-skilt, som SVV har god erfaring med fra tunnel. Disse er ikke brukt i særlig grad i dagen, men SVV ønsker å benytte denne typen der det skal investeres. Skiltene har god lesbarhet og gir gode muligheter for variable visninger.

3 Varelevering

Vareleveringen i dag foretas via vareleveringslommer. Ved innføring av midtstilt kollektivfelt, må disse sannsynligvis fjernes pga arealknapphet. Enkelte varelommer er viktigere enn andre, og man ser at det sannsynligvis er lommen foran Thon Hotel Vika Atrium som kanskje er den mest kritiske å fjerne, da denne ivaretar persontrafikk til hotellet i tillegg til varelevering.

Varelevering – kan håndteres på ulike måter:

1. Nye bygg må ivareta varelevering internt (garasjer)
2. I større grad benytte økonomiinnnganger og ikke hovedinnnganger i Munkedamsveien
3. Kan side- og/eller parallellgater benyttes?
4. Vareleveringslommer i Munkedamsveien der det er plass
5. Tidsavgrenset varelevering som tar i bruk deler av gata (evt. kollektivfelt?)

Det er enighet om at det må søkes løsninger som ivaretar vareleveringen gjennom de fire første punktene. Det er særlig viktig at Oslo kommune bidrar ved behandling av byggesaker gjennom krav som ivaretar varelevering til den enkelte eiendom. I denne forbindelse kan det være interessant å se på muligheten for å åpne Ruseløkkveien for to-vegs trafikk over «Strupen», der denne er stengt i dag.

Rambøll tar en gjennomgang av de viktigste stedene med tanke på å få løst vareleveringen innenfor de fire første punktene.

Hvis dette løses vil vi kunne skilte kollektivfeltene uten tidsreguleringer, og det oppnås et enklere system for trafikantene.

Post nr.	Tekst	Frist	Ansvar
	<p>Varelevering bør reguleres/skiltes ved bruk av skilt 372 Parkering forbudt.</p> <p>Det finnes bransjestandarder som ivaretar næringen. Disse har retningslinjer for alle deler av vareleveringen, for eksempel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avstander for varelevering i forhold til type varer • Krav til helning på ramper etc • Krav til vintervedlikehold • Spesielle regler for «transport» av mat <p>Her kan det være aktuelt at det er nødvendig å krysse gata ved varelevering – er dette akseptabelt?</p> <p>SVV har muligheter for å bidra med midler for å etablere/tilrettelegge for nye vareleveringsmuligheter.</p> <p>Området preges av rehabilitering- og byggearbeider. Containere opptar i stor grad eksisterende vareleveringslommer. Hvordan håndterer gårdeier dette? Skyves problemet videre til neste ledd, leverandøren?</p>		

9. Observasjoner

Under fremgår resultatene fra observasjonene utført utenfor Nationaltheatret stasjon og på Johanne Dybwads plass.

Bruk av vareleveringslommer ved NATIONALTHEATRET

Dato:	Ankom:	Dro	Skjemnr.:	1
30.jun	12.45	15.35		

Klokkeslett		Type bil	Transportør	Last mile/distribusjon				Destinasjon	Hvis bilen ikke får plass i lommen			Har bilen stått til hinder for øvrig trafikk	Kommentar
Ankomst 00:00	Avreise 00:00	P1=Park. bil P2=kort stopp E=ekspres-leveranse V=Varebil L=Lastebil	BIL TPG, ASKO, Posten, annen, ukjent (u)	Bring, Paller/jekketralle	Mindre enheter/seketraller på hjul	Kolli blir bært uten hjelpemiddel	Annen aktivitet/personbil	NT=Nationaltheatret KH=Kommunenes hus VT=Vika terrasse	dobbel-parkering under levering	ventet på å få plass før levering	kjørte videre uten å levere	F=fortau G=gate B= begge	
	13 18	P1	Energima					NT					Sto i vareleveringslommen da vi kom
	13 10	P1	Granberg As				X	NT					Sto i vareleveringslommen da vi kom
	13 0	P1	Altiglas					NT					Sto i vareleveringslommen da vi kom
12 48	12 49	P2	Taxi				X	NT				G	Fult i vareleveringslommen, plukker opp i kjørefelt
12 50	13 23	V	Loomis		X			NT		X			Sto og ventet på fortauet til det ble ledig i lommene. Rygget inn i lommen da det ble ledig plass.
	15 20	P1	vvs engineering					NT				F	Parkert på fortauet. Vet ikke hvor lenge den har stått der. Sto parkert da vi kom.
12 50	12 50	P2	Taxi					NT				G	Fult i lommen. Stopper i kjørefeltet.
12 50	13 12	P2	Privat				X	NT					Sjåføren ble sittende i bilen
13 15	14 30	P1	Privat				X						Brukte lommen som parkeringsplass
13 18	13 18	P2	Taxi				X					G	Ledig plass i lommen, men stopper i kjørefelt
13 22	13 30	P1	Privat				X						Står parkert i lommen
13 25	13 32	E	Posten			X							Leverer til flere steder i området
13 28	13 44	V	Hereca logistic AS		X			VT+NT					Henter fra bilen to ganger
13 28	13 33	P2	Privat										Stopper i kjørefelt. Sjåføren i bilen.
13 36	13 40	V	Posten			X		NT					Henter post
13 40	13 48	P2	Transportsentralen				X						Ikke ute av bilen
13 41	13 43	P2	Privat				X						
13 44	13 44	P2	Privat				X						Plukker opp folk
13 49	13 51	P1	Ukjent				X	NT					Hente blomster
13 51	13 55	P2	Privat				X	NT					
14 9	14 11	V	Ukjent			X		NT					Leverer får aviser
14 10	14 12	P2	Pivat				X	KH					Henter varer levert på tralle med hjul - KH
14 14	14 48	P1	Transport sentralen				X	NT					
14 15	14 16	P2	Pivat				X	NT					Plukker opp folk
14 19	14 24	V	Ukjent			X		NT					Leverer brev
14 21	14 25	P2	Privat				X						Setter av folk
14 32	14 32	P2	Taxi				X	NT				G	Plukker opp folk i kjørefelt
14 34	14 40	P1	Privat				X						Inn på NT, henter folk
14 38	14 51	P2	Privat					NT					

14	42	14	43	P2	Taxi				X	NT					Slipper av
14	42	14	43	P2	Privat				X						Kort stopp
14	44	14	45	P2	Privat				X	NT					Slipper av
14	48	14	49	E	Facility services			X		KH					levere
15	2	15	14	E	Facility services			X		KH					Henter
15	2	15	17	P1	Privat				X						setter av folk. Ingen i bilen
15	7	15	7	P2	Privat				X						setter av folk
15	9	15	10	P2	Privat				X				G		stopper delvis i kjørebanen. Ikke fullt i lommen
15	10	15	10	P2	Taxi				X	NT					
15	14	15	19	P2	Privat				X	NT					henter folk
15	15	15	19	P2	Privat				X	NT					setter av folk
15	17	15	19	P2	Privat				X	NT			G		plukker opp i kjørefeltet
15	18	15	19	P2	Taxi				X	NT					
15	21	15	21	P2	Privat				X	NT					setter av folk
15	23	15	23	P2	Privat				X	NT					henter folk
15	26	15	26	P2	Taxi				X	NT					plukker opp folk
15	26	15	31	P2	Taxi				X	NT					
15	28			P1	Privat				X	NT					
15	29	15	29	P2	Privat				X	NT					plukker opp folk
15	32			P1	Privat				X	NT					

Bruk av vareleveringslommer ved NATIONALTHEATRET

Dato:	Ankom	Dro	Skjemanr.: 1
01.jul	06.55	11.00	

Klokkeslett				Type bil	Transportør	Last mile/distribusjon				Destinasjon	Hvis bilen ikke får plass i I/-lomma			Har bilen stått til hinder for øvrig trafikk	Kommentar	
Ankomst 00:00		Avreise 00:00		P1=Park. bil P2=kort stopp E=ekspress-leveranse V=Varebil L=Lastebil	BIL____ TPG, ASKO, Posten, annen, ukjent (u)	Bring, Paller/ jekketralle	Mindre enheter /sekke-tralle på hjul	Koli blir bært uten hjelpemiddel	Annens aktivitet/pe rsonbil	NT=Nationaltheatret KH=Kommunenes hus VT=Vika terrasse	dobbel-parkering under levering	ventet på å få plass før levering	kjørte videre uten å levere	F=fortau G=gate B=begge		
6	56	6	56	P2	Taxi				X	NT						Slippe av
6	57	6	57	P2	Privat				X	NT						Slippe av
																Sjappkasser ved inngangen
6	59	6	59	P2	Privat				X	NT						
7	0	7	33	L	HTH		X	X		KH					FG	Flyttet til fortauet på andre siden, foran KS. Rygget.
7	24	7	25	E	Ukjent			X		NT						Lvert bev
7	27	7	27	P2	Privat				X	NT						Slippe av
7	31	7	31	P2	Privat				X	NT						Plukke opp folk
7	34	7	34	P2	Privat				X	NT						Plukke opp folk
7	39	7	40	P2	Privat				X	NT						Slippe av
7	46	7	46	P2	Privat				X	ingen steder						Dro igjen
7	49	7	49	P2	Privat				X	NT						Slippe av
7	51	7	51	P2	Taxi				X	NT						Plukke opp folk
7	51	8	1	P1	Privat				X	NT						
7	58	8	3	V, E	Facility service			X		KH						Lverte post
7	59	8	3	V, E	Loomis			X		NT						Pengetransport
8	3	8	41	V	vvs engineering					NT					F	Parkert foran NT
8	3	8	3	P2	Privat				X	Nt						Slippe av
8	6	8	19	V	Annen			X		KH						
8	16	8	16	P2	Taxi				X	NT						Slippe av
8	17	8	18	P2	Privat				X	NT						slippe av
8	25	8	26	P2	Privat											kort stopp
8	26	8	28	E, V	Facility service			X		NT						
8	31	8	34	P2	Privat				X	VT?						
8	32	8	32	P2	Privat				X	NT						slippe av
8	35	8	36	P2	Privat				X	byen						Slippe av
8	38	8	38	P2	Privat				X	byen						Slippe av
8	40	8	44	P2	Privat				X							Fører ut, pasasjer igjen i bilen
8	40	8	40	P2	Taxi				X	NT						Slippe av

8	43	8	44	P2	Taxi				X	NT						Slippe av
8	47	9	5	L	Baker hansen		X	X		VT						Bakervarer til BH
8	55	8	58	V	Ukjent			X		NT						
8	58	8	59	P2	Privat				X	NT						Slippe av
9	0	9	0	P2	Privat				X	byen						Slippe av
9	0	9	1	P2	Taxi				X	NT						Slippe av
9	15	9	17	P2	Privat				X	byen						Slippe av
9	21	9	38	P2	Privat				X	NT						Plukke opp
9	23	9	29	P2	Taxi				X							Ser etter kunder
9	28	9	29	P2	Privat				X	byen						Slippe av
9	32	9	34	P2	Taxi				X	NT						Ser etter kunder
9	37	10	4	P2	Taxi				X							Venter på kunder
9	41	9	59	P1	Ukjent				X	NT						
9	42	9	42	P2	Taxi				X	NT						Slipper av
9	46	9	50	P2	Taxi				X	NT				G		Står delvis i gata, setter av kunde
9	46	9	50	P2	Privat				X	NT						
9	53	9	56	P2	Søppelbil				X					F		Henter søppel
10	19	10	20	P2	Taxi				X	NT						Henter kunde
10	27	10	43	P2	Privat				X	NT						Plukker opp folk
10	31	10	32	P2	Taxi				X							
10	32	10	33	P2	Collicare				X							Står ovenfor lomma
10	34	11	5	V	Ukjent			XX		NT				F		
10	41	10	51	V	Privat		X			KH						
10	43	10	55	V	Volvat			XX		KH						
10	44	10	44	P2	Privat				X	byen		X		F		Slipper av
10	50	11	0	V	NSB service			X		NT						Kjørte først opp på fortauet. Overtok etter hvert plass i lommen
10	58			P1	Privat				X							Venter på noen?

Bruk av vareleveringslommer ved NATIONALTHEATRET

Dato:	Ankom	Dro	Skjemanr:___	1
04.jul	10.00	13.45		

Klokkeslett		Type bil	Transportør	Last mile/distribusjon			Destinasjon	Hvis bilen ikke får plass i lommen			Har bilen stått til hinder for øvrig trafikk	Kommentar	
Ankomst 00:00	Avreise 00:00	P1=Park. bil P2=kort stopp E=ekspress- leveranse V=Varebil L=Lastebil	BIL Bring, TPG, ASKO, Posten, annen, ukjent (u)	Paller/ jekketralle	Mindre enheter /sekke- tralle på hjul	Kolli blir bært uten hjelp- middel	Annem aktivitet/pe rsonbil	NT=Nationaltheatret KH=Kommunenes hus VT=Vika terrasse	dobbel- parkering under levering	ventet på å få plass før levering	kjørte videre uten å levere	F=fortau G=gate B=begge	
	10 27	L	TSL			X							Fører satt i bilen med motoren på da vi kom. Vetet på annen bil.
	10 30	P1	Privat				X						Bilen sto parkert uten fører
10 21	10 21	P2	Privat				X	NT					slippe av
10 24	10 26	v	ukjent			X							Leverte varer til lastebilen som sto der fra før
10 27	10 33	P1	Privat				X	Byen					Forlot bilen
10 30	10 34	P1	ukjent			X		NT					
10 38	10 39	P2	Taxi				X	NT					slippe av
10 39	10 47	P1	loomis			XX		NT					
10 46	10 48	P2	Taxi				X	NT					slippe av
10 47	10 49	P2	Taxi				X				G		Stopper i gata selv om det e plass i lommen
10 48	10 54	P2	Privat				X	NT					plukke opp
10 55	10 56	P2	Privat				X						kort stopp
11 0	11 0	P1	Taxi				X	NT					Slippe av
11 1	11 10	P1	Privat				X	NT					Æren
11 6	11 8	P2	Privat				X	NT					Slippe av
11 11	11 12	P2	Taxi				X	NT					Slippe av
11 24	11 29	P2	Privat				X	NT					Plukke opp
11 24	11 25	P2	Taxi				X	NT					Slippe av
11 29	11 32	P2	Privat				X	NT					Slippe av
11 32	12 8	V	Jernbaneverket				X	NT					Æren
11 38	11 40	V	Ukjent				X	NT					
11 43	12 5	L	Askø		XX			NT					
11 50	11 54	P2	Privat				X	NT					Plukke opp
11 53	11 54	P2	Taxi				X	NT			G		Slippe av. Liten plass i lomma
11 59	12 7	P1	Privat				X						Stopp
12 8	12 9	P2	Bring				X						kort stopp
12 10	12 10	P2	Privat				X						kort stopp
12 13	12 25	V	Ukjent		X			NT					Kjølevarer

12	18	12	19	P2	Taxi			X	NT					slippe av. Liten plass i lomma
12	19	12	23	V	Volvat			X						
12	25	12	28	P2	Privat			X						kort stopp
12	28	12	31	P2	ukjent			X						
12	34	12	50	P2	Taxi			X						ser etter kunder
12	47	12	15	P2	Privat			X	NT					slippe av
12	47	13	11	P2	Privat			X						sitter i bilen. Plukke opp
12	50	12	53	P2	Privat			X	NT					slippe av
12	51	12	53	P2	Privat			X	NT					stopper i gata selv om det er plass i lommen
12	53	12	56	P2	Privat			X						kort stopp
12	53	12	57	V	posten			X	X	NT				henter post
13	1	13	1	P2	taxi			X	NT					slippe av
13	2	13	12	P2	DHL			X	KH					leverer og henter varer
13	3	13	5	P2	Privat			X						plukker opp
13	8	13	10	P2	Privat			X	NT					slippe av
13	8	13	12	V	Privat			X						stopper i gata selv om det er plass i lommen
13	19	13	21	P2	Taxi			X	NT					Plukker opp
13	23	13	26	P2	Taxi			X	NT					Slippe av
13	27	13	39	V	Tansportsentralen				KH					
13	38	13	55	MOPEDBIL	Privat									
13	38	13	49	P2	Privat			X	NT					Plukke opp
13	39	13	39	V	Ukjent			X						Kort stopp

Varelevering Johanne Dybwads plass

Dato:	Ankom	Dro	Skjemanr.:___	1
30.jun	12.45	15.35		

Klokkeslett		Type bil	Transportør	Last mile/distribusjon			Destinasjon	Hvis bilen ikke får plass i I/I-lomma			Har bilen stått til hinder for øvrig trafikk	Kommentar		
Ankomst 00:00	Avreise 00:00	P1=Park. bil P2=kort stopp E=ekspress-leveranse V=Varebil L=Lastebil	BIL Bring, TPG, ASKO, Posten, annen, ukjent (u)	Paller/jekketralle	Mindre enheter /sekke-tralle på hjul	Kolli blir bært uten hjelpemiddel	Annen aktivitet/personbil	NT=Nationaltheatret KH=Kommunenes hus VT=Vika terrasse	dobbel-parkering under levering	ventet på å få plass før levering	kjørte videre uten å levere	F=fortau G=gate B=begge		
12	45	13	32	L	KVK - visergutkontor AS		X	X					F	Bilen står parkert på fortauet i Stortingsgata
14	58			V	Dormar								F	
15	32			V									F	

Varelevering Johanne Dybwads plass

Dato:	Ankom	Dro	Skjemanr.:___	1
01.jul	7.00	10.45		

Klokkeslett		Type bil	Transportør	Last mile/distribusjon			Destinasjon	Hvis bilen ikke får plass i I/I-lomma			Har bilen stått til hinder for øvrig trafikk	Kommentar		
Ankomst 00:00	Avreise 00:00	P1=Park. bil P2=kort stopp E=ekspress-leveranse V=Varebil L=Lastebil	BIL Bring, TPG, ASKO, Posten, annen, ukjent (u)	Paller/jekketralle	Mindre enheter /sekke-tralle på hjul	Kolli blir bært uten hjelpemiddel	Annen aktivitet/personbil	NT=Nationaltheatret KH=Kommunenes hus VT=Vika terrasse	dobbel-parkering under levering	ventet på å få plass før levering	kjørte videre uten å levere	F=fortau G=gate B=begge		
7	0	7	32	V	VG		x						F	
7	53	8	30	V	Sporveien			X					F	
8	50	8	58	V	JC Decaux			x					F	

Varelevering Johanne Dybwads plass

Dato:	Ankom	Dro	Skjemanr.:___	1
04.jul	10.15	13.00		

Klokkeslett		Type bil	Transportør	Last mile/distribusjon			Destinasjon	Hvis bilen ikke får plass i I/I-lomma			Har bilen stått til hinder for øvrig trafikk	Kommentar		
Ankomst 00:00	Avreise 00:00	P1=Park. bil P2=kort stopp E=ekspress-leveranse V=Varebil L=Lastebil	BIL Bring, TPG, ASKO, Posten, annen, ukjent (u)	Paller/jekketralle	Mindre enheter /sekke-tralle på hjul	Kolli blir bært uten hjelpemiddel	Annen aktivitet/personbil	NT=Nationaltheatret KH=Kommunenes hus VT=Vika terrasse	dobbel-parkering under levering	ventet på å få plass før levering	kjørte videre uten å levere	F=fortau G=gate B=begge		
		10	47	L	Ringnes		X						F	10.30 - bymiljøetaten gikk forbi. Ingen reaksjon
		10	31	V	Sporveien			X					F	
11	9	11	20	V	Lakrisguttan.no			X					F	

Observasjoner vareleveringslomme utenfor Nationalteatret stasjon

30. juni

- Tidsrom: 12.45-15.30
- Antall biler: 49
 - o 24 privatbiler.
 - o 9 taxier.
 - o 16 biler som drev med varetransport eller annen servicevirksomhet.
 - 3 hadde Kommunenes Hus som destinasjon.
 - 1 hadde Vika terrasse og Nationalteatret stasjon som destinasjon.
 - Resterende hadde Nationalteatret stasjon som destinasjon.
 - 2 fraktet varer på sekke-tralle med hjul.
 - 6 bar kolli uten andre hjelpemidler.
 - Resterende tilfeller hadde andre aktiviteter som formål.
- De fleste privatbilene og taxiene benyttet lommen til «kiss and ride».
- Enkelte sto parkert i lommen over lengre tid uten personer i bilene.
- Det var som oftest ledig plass i lommen.
- Ved full lomme benyttet taxier og private biler seg av kjørefeltet for å slippe av eller plukke opp folk.
 - o Dette skjedde 2 ganger.
- I enkelte tilfeller benyttet taxier og private biler seg også av kjørefeltet til tross for ledig plass i lommen.
 - o Dette skjedde 4 ganger.
- En servicebil sto parkert på fortauet da observasjonen startet

1. juli

- Tidsrom: 07.00-11.00
- Antall biler: 55
 - o 27 privatbiler.
 - o 13 taxier.

- o 15 biler som drev med varetransport eller annen servicevirksomhet.
 - I hovedsak mindre biler.
 - 9 hadde Nationaltheatret stasjon som destinasjon. Disse bar kolli i hendene.
 - 4 biler med leveranse til Kommunenes Hus.
 - 1 stor lastebil parkert delvis på fortauet og delvis i vegbanen på motsatt side av gaten. Leverte varer både ved hjelp av tralle på hjul og i hendene.
 - 1 bil leverte til Vika terrasse. Leverte varer både ved hjelp av tralle på hjul og i hendene.
- De fleste privatbilene og taxiene benyttet lommen til «kiss and ride».
- Lommen var til enkelte tidspunkter full, biler benyttet da både vegbane og fortau for å gjennomføre sine aktiviteter.
- Det var i tidsrommet fire biler som stoppet eller parkerte på fortauet, mens én taxi slapp av kunder i gaten.

4. juli

- Tidsrom: 10.00-13.45
- Antall biler: 51
 - o 24 privatbiler.
 - o 12 taxier.
 - o 15 biler som drev med varetransport eller annen servicevirksomhet.
 - 2 hadde Kommunenes Hus som destinasjon. Resterende Nationaltheatret stasjon.
 - 7 bar kolli uten hjelpemidler.
 - 7 benyttet sekketralle på hjul.
 - Resterende var av annen aktivitet.
- De fleste privatbilene og taxiene benyttet lommen til «kiss and ride», med unntak av noen få private biler som sto parkert i lommen uten mennesker i bilen.
- Enkelte av privatbilene og taxiene stoppet i gaten for å slippe av folke eller plukke opp folk, til tross for ledig plass.

Observasjoner Johanne Dybwads plass

30. juni

- Tidsrom: 12.45-15.35
- Antall biler: 3
 - o 2 sto parkert på Johanne Dybwads plass.
 - o 1 sto parkert på fortauet på motsatt side av Stortingsgata.
 - o 2 varebiler.
 - o 1 lastebil.

1. juli

- Tidsrom: 07.00-10.45
- Antall biler: 3
 - o Alle bilene var varebiler.

4. juli

- Tidsrom: 10.15-13.00
- Antall biler: 3
 - o 2 varebiler.
 - o 1 lastebil.



Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Publikasjonsekspedisjonen
Postboks 8142 Dep 0033 OSLO
Tlf: (+47 915) 02030
publvd@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

Trygt fram sammen