

Varelevering

Innledning

Transport av varer, utstyr og avfall er viktig for utviklingen av levende og bærekraftige byer og for næringslivet. Et av delmålene for Plan for gatenett og gatebruk er nettopp «Effektiv varelevering og bylogistikk.» Bylogistikk er transport av varer, utstyr og avfall til, fra, i og gjennom bysentrum. Bylogistikk foregår i stor utstrekning på de samme arealene (gater, veier og andre byrom) som brukes til mange andre formål og av andre trafikantgrupper. Det gjelder for eksempel kollektivtransport, syklist, fotgjengere og bilister. Hensyn, behov og tilrettelegging for bylogistikk må derfor sees i sammenheng med, og vurderes i forhold til, andre brukergruppers behov og arealbruk. (Bærekraftig bylogistikk – Veileder for kommuner, TØI).

Transportbehovet for varelevering øker i takt med at byen vokser og fortettes, samt ved at det er flere hjemleveringer og direkteleveranser. Det er derfor viktig å ha et bevisst forhold til hvor, hvordan og når varetransport-/levering skjer.

Dagens situasjon – varelevering

Det er fem skiltede soner for varelevering innenfor det kommunale gatenettet i sentrumsområdet. I Borgergata 19 ved Jernia Billington og i Peder Colbjørnsens gate inn mot torget er det dedikerte plasser for varelevering kl. 08-17 på hverdager. I Teatergata ved Sky fitness, i Svenskegata ved O'Brian og ved Kongens brygge 6 og 4 (foran Tollboden) er det avsatt soner som er tilgjengelige for varelevering hele døgnet. I gågata er det tillatt med varetransport mellom kl. 18 og 10. Ved varelevering er det også tillatt å stå på soner med parkering forbudt, og det tillates å stå på kommunale avgiftsplasser uten å betale. I prinsippet vil det dermed være mulig med stans for varelevering i det meste av sentrum.

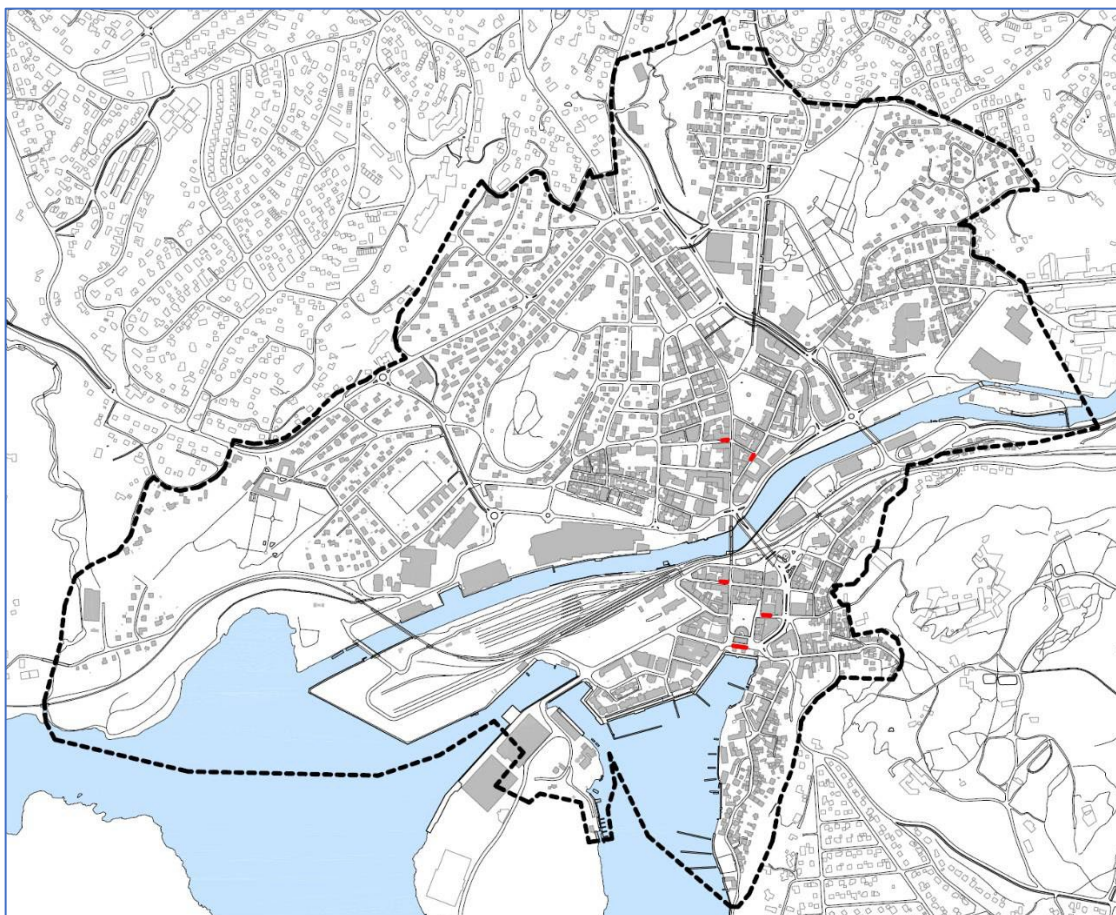


Fig. 1. Dagens soner for varelevering (rød markering). I tillegg til disse benyttes gater, parkeringsplasser m.m.

Fra kommunens side oppfattes vareleveringssituasjonen å fungere greit. Det er få steder varelevering skaper problemer for andre trafikanter. Et unntak er ved Joker på torget.

En enkel spørreunde hos transportør bekrefter vårt inntrykk av at de oppmerkede plassene for varelevering/lastesoner fungerer bra, de er plassert godt i forhold til hvor det er ofte vareleveringer. Det stedet hvor det er registrert utfordringer er ved varelevering til Joker - Torvet matsenter da butikken ikke har en vareleveringsrampe. Transportør må stå parkert på skrått ut i veien for å få varene inn på fortauet. Og ut fra dette foregår levering som regel tidlig på morgenen. Det kan være en tilleggsutfordring når folk ikke følger parkering forbudt-skilt eller velger å parkere i lastesone. Utover dette er tilbakemeldingen at de oppmerkede plassene fungerer utmerket, de er plassert godt i forhold til hvor det er ofte vareleveringer.

Behov for tilrettelegging

Det kan enkelte steder være utfordringer med fremkommelighet for varetransport med store lastebiler der det er trange gatesnitt og særlig i kryss der bilparkering kommer tett på kryssene og møtende trafikk blokkerer sving-bevegelser. Ved utforming av løsninger i kryss skal det tas med i planleggingen om hvordan større biler, store lastebiler og busser kan ha mulighet til å kjøre uten at fortau, kantstein og dekk kan ta skade av løsningen. Det skal også tas hensyn til gående. En mulig løsning er å ha nedsenket kantstein/fortau i innersving (i den mest trafikkerte kjøreretningen) i krysset.

Klimavennlig varetransport

Som et ledd i å gjøre varetransporten mer klimavennlig kan det blant annet jobbes videre med å vurdere hva som er de beste tiltakene knyttet til tilrettelegging for bruk av elektriske nyttekjøretøy. Dette kan for eksempel være tilrettelegging for lading i laste- og lossesituasjoner når kjøretøyene likevel står i ro. Det er for øvrig mulig å lade på hurtig- og lynladere i sentrum også for laste- og varebiler, og det er per i dag tilstrekkelig tilgang på slike ladestasjoner. Det er også mulig å utvikle bylogistikkdepoter med egne ladestasjoner, men det er ikke gitt at et slik depot skal eller bør ligge innenfor gatebruksplanens avgrensning.

Det kan også finnes andre tilretteleggende tiltak som f.eks. overgang til biler drevet på hydrogen eller biogass.

Det har ikke vært tema eller blitt jobbet spesielt med tilrettelegging for mer klimavennlig varetransport som del av gatebruksplanen. Etter vår vurdering skiller i prinsippet ikke bruken av mer klimavennlige kjøretøy seg vesentlig fra fossilt drevne kjøretøy når det gjelder den plassen de opptar i gatebildet og det behovet de har for parkering, fremkommelighet osv. Videre utredninger av og tilrettelegging for mer klimavennlig varetransport bør derfor følges opp i annet arbeid, f.eks. i klima- og energiplan.