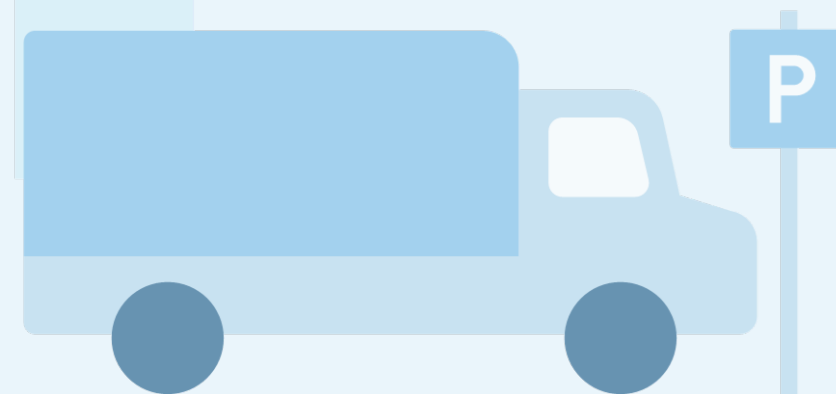


Læringsrapport: Oppsummering skilttest

Pilotprosjekt for varelevering

20.03.2023



Innhold

1. Sammendrag
2. Introduksjon og bakgrunn
3. Hovedmål for testen
4. Prosess og metode
 1. Telling
 2. Observasjon og intervju
 3. Feilkilder ved datainnsamling
5. Testlokasjon
6. Oversikt over skilt som er testet
7. Hvordan svarer skiltene til målene?
8. Resultater
 1. Gjennomgang av evalueringskriterier
 2. Observasjoner
 3. Innspill fra andre/erfaringer og tilbakemeldinger fra Bypatruljen og LUKS
9. Anbefalinger og muligheter for videre arbeid



Alle foto i rapporten, med mindre annet er markert:
Marte Mæhlum, Ingeborg Himle Matland, Pål Jødahl
(STOR-prosjektet).

01

Sammendrag

Sammendrag 1/2

Skilttesten har hatt som mål å evaluere hvilke(t) skilt som fungerer best for varelevering. Fire skilt har blitt sammenlignet for å finne ut hvilket skilt som best:

- Formidler at det er lov å laste og losse varer
- Frigjør mer plass til varelevering
- Reduserer ulovlig parkering av personbiler og næringskjøretøy, som tar plass fra varelevering

Ved testlokasjonen i Dronningens gate ble det gjennomført tellinger og intervjuer i gata i løpet av testen. Denne rapporten oppsummerer funn og sammenligner resultatene fra test av følgende skilt:

- 372 Parkering forbudt (Test 0)
- 370 Stans forbudt med unntak, tekst (Test 1)
- 552 Parkering med parkeringsskive (Test 2)
- 370 Stans forbudt med unntak, nytt symbol (Test 3)

Resultater fra skilttesten har vist at det oppstår misforståelse i ulik grad ved hvert av skiltene. Det var noe mindre plass til varelevering ved skiltet 552 Parkering med parkeringsskive sammenlignet med de andre skiltene, særlig grunnet mer næringsparkering¹, men det var også ved dette skiltet det forekom mindre ulovlig parkering generelt. Skiltet kan være et godt alternativ der man vil bruke arealet til både varelevering og næringsparkering.

Sammenlignet med de andre skiltene, var det mest ulovlig parkering av personbiler ved skiltet 372 Parkering forbudt. Dette er ulovlig parkering som gjør at det er

1: Med næringsparkering menes kjøretøy som utfører nødvendige tjenester, eksempelvis håndverkere, renhold, hjemmetjeneste.



372 Parkering forbudt



370 Stans forbudt med unntak, tekst



552 Parkering med parkeringsskive



370 Stans forbudt med unntak, nytt symbol

Sammendrag 2/2

mindre tilgjengelig plass for varelevering. Fordeler med 372 er at det er lite, godt kjent og åpner for fleksibilitet. Der man ønsker fleksibilitet og gi personbil/taxi tilgang til korteste stans, anbefaler prosjektet å fortsette bruk av 372 Parkering forbudt.

I intervju med vareleverandører i gata kom det frem at 370 Stans forbudt med unntak for varelevering var det foretrukne skiltet², fordi det ville gi en klar prioritering til varelevering. Dette verifiseres av tilbakemeldinger fra LUKS. Tellingene viser også at det er noe mer ledig plass til varelevering på disse skiltene, selv om det er marginalt og det fortsatt er mye ulovlig parkering, noe som tyder på lav respekt for skiltet.

I forbindelse med skilttesten testet prosjektet et nytt, unormert symbol, for å bli klokere på om symbolet bedre kunne formidle aktiviteten varelevering, spesielt for ikke-norsktalende vareleverandører. Dette viste seg å stemme, men prosjektet fikk også tilbakemelding fra flere norsktalende vareleverandører at ordet 'Laste plass' (som inkludert på det opprinnelige skiltet) fungerer godt. Dette kan ytterligere verifiseres med videre testing.

Der hvor det er behov for å prioritere varelevering, og med utgangspunkt i skilttesten, anbefaler prosjektet blant annet å fortsette bruk av 370 Stans forbudt med unntak, og at det bør vurderes å fjerne underskiltet 'Øvrig tid: 372 Parkering forbudt' for å unngå misforståelse. Det anbefales også ekstra håndheving av dette skiltet for å undersøke om respekten for skiltet øker, og evt. se på muligheten for bruk av kamera i forbindelse med håndheving. Av de skiltene som er testet er

konklusjonen at det er mest effektivt å håndheve 370-skiltene da de blant annet forbyr stans for personbiler.

Det er tydelig at reglene som gjelder for de forskjellige skiltene ikke er like godt forstått hos de som er intervjuet og prosjektet har derfor anbefalt å få opp en informasjonsside/kanal hvor man kan dele relevant informasjon om skilt og hva som gjelder for lasting og lossing.

Prosjektet har erfart at det er utfordrende å få til tydelig skilting og samtidig åpne for fleksibel bruk av areal. Dette krever i dag kompliserte skilt som gjør de vanskeligere å forstå.



Bilde fra Dronningens gate hvor skiltene ble testet.

2: Spørsmålet om foretrukket skilt kom ofte i slutten av intervjuet, hvor skiltets betydning kanskje allerede var diskutert. Dette kan ha påvirket svarresultatet.

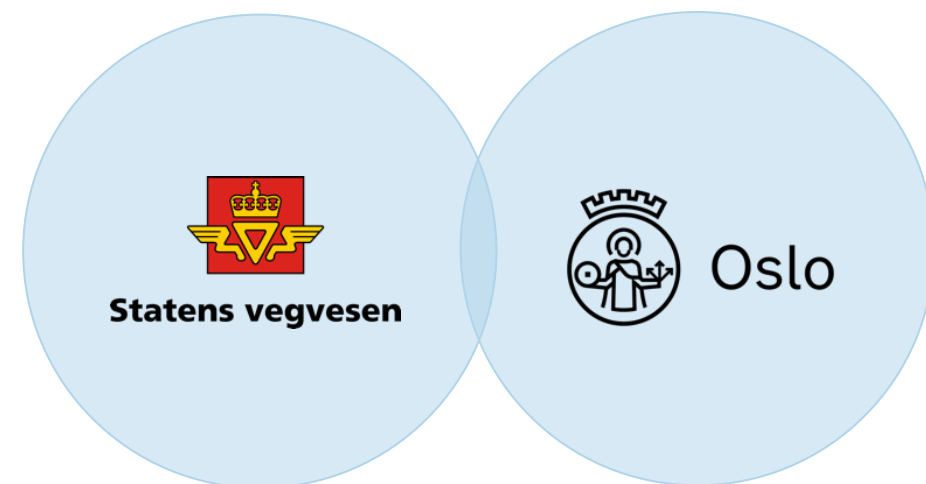
02

Introduksjon og bakgrunn

Dette kapittelet tar for seg bakgrunn for skilttesten og Pilotprosjekt for varelevering.

Introduksjon

- Test av fire forskjellige skilt for varelevering ble gjennomført i regi av pilotprosjekt for varelevering
- Pilotprosjekt for varelevering inngår i innovasjonssamarbeidet Smartere Transport i Oslo-regionen (STOR), et samarbeid mellom Statens vegvesen, Bymiljøetaten i Oslo Kommune (BYM) og Ruter
- Bymiljøetaten og Statens vegvesen er pilotprosjektets primære samarbeidspartnere
- Vegdirektoratet, Bypatruljen (BYM) og seksjon Skiltmyndighet og løyver (BYM) har også vært involvert i skilttesten fra start.



Pilotprosjekt for varelevering

Prosjektets bakgrunn

- Vareleverandørene opplever en utfordrende vareleveringssituasjon i byen, særlig i forbindelse med tilgang til areal for lasting/lossing og fremkommelighet. For at et bysentrum skal fungere er det behov for at store volumer og hyppige leveranser av varer kan fraktes inn og ut av byen.
- Varetransporten har tidligere uttrykt at de opplever en krevende vareleveringssituasjon i Oslo sentrum (innenfor ring 1), særlig i forbindelse med tilgjengelig areal til lasting og lossing av varer og fremkommelighet til leveringspunkt (Trafikkreduksjon og fungerende bylogistikk, 2021).



Effektmål og hensikt

Effektmål for Pilotprosjekt om varelevering

- Sikre fremkommelighet for vareleveranser
- Redusere omfanget av ulovlig parkering ved lossing/lasting av tyngre gods
- Redusere arealkonflikt mellom bylivstiltak og bylogistikk
- Redusere leteskjoring

Prosjektets hensikt

- Forstå smertepunkt og behov i prosessen rundt frakt og levering av store og tunge varer
- Undersøke hvordan offentlig sektor kan bidra til å lette situasjonen
- Undersøke hvilke løsninger som kan forbedre situasjonen i gata



Hvilke skilt brukes i dag?

Utgangspunktet for skilttesten

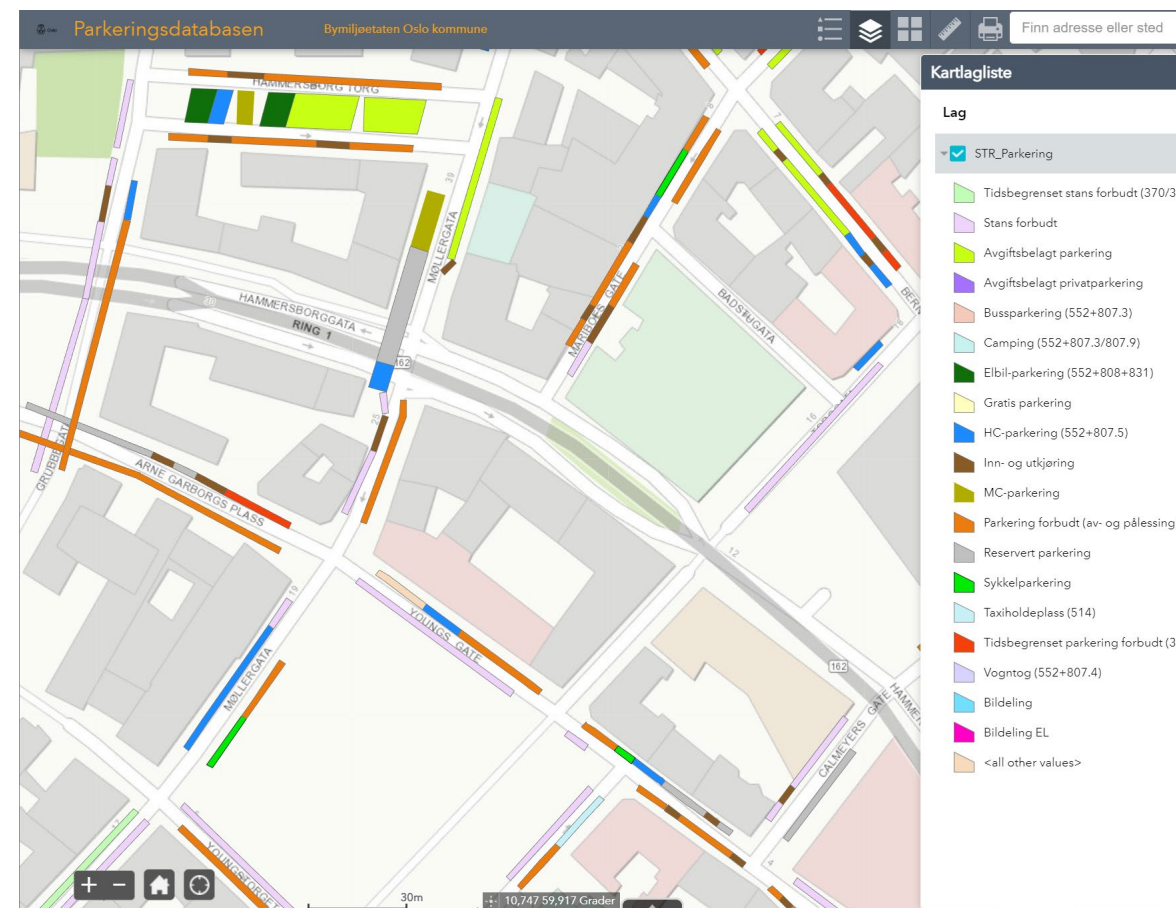
- Lovlig lasting/lossing i forbindelse med varelevering foregår i dag for det meste via vareleveringslommer skiltet med forbudsskiltet '372 Parkering forbudt' som definerer at all form for parkering er forbudt:
 - «Enhver hensetting av kjøretøy, selv om føreren ikke forlater det. Unntatt er kortest mulig stans for av- eller påstigning eller av- eller pålessing.» (Trafikkreglene § 1 nr. 1 k.)
- Noen steder brukes også skilt '370 Stans forbudt' med unntak ('Laste plass, Av- og pålessing tillatt for' + symbol '807.2 Varebil, lastebil og trekkbil') for areal tiltenkt varelevering
- Tidligere undersøkelser har vist til at det er forvirring rundt skiltene betydning og at vareleverandørene ofte må kjempe om plassen med andre målgrupper (personbiler, næringskjøretøy og taxi), spesielt på områder skiltet 372 Parkering forbudt.



Areal og potensiale

I dag finnes det mange plasser skiltet '372 Parkering forbudt' og noen '370 Stans forbudt' med unntak (tekst) innenfor Ring 1. Dette kan være arealer reservert varelevering og/eller fremkommelighetstiltak. Utenom dette finnes det også avgiftsparkering som kan benyttes til varelevering.

Kartlagene vist i figuren til høyre viser at det også finnes andre areal, men dette er områder som allerede er prioritert for andre grupper (f.eks. HC-parkering) eller som finnes i begrenset omfang.



Skjerm bilde av Parkeringsdatabasen med kartlagsliste.

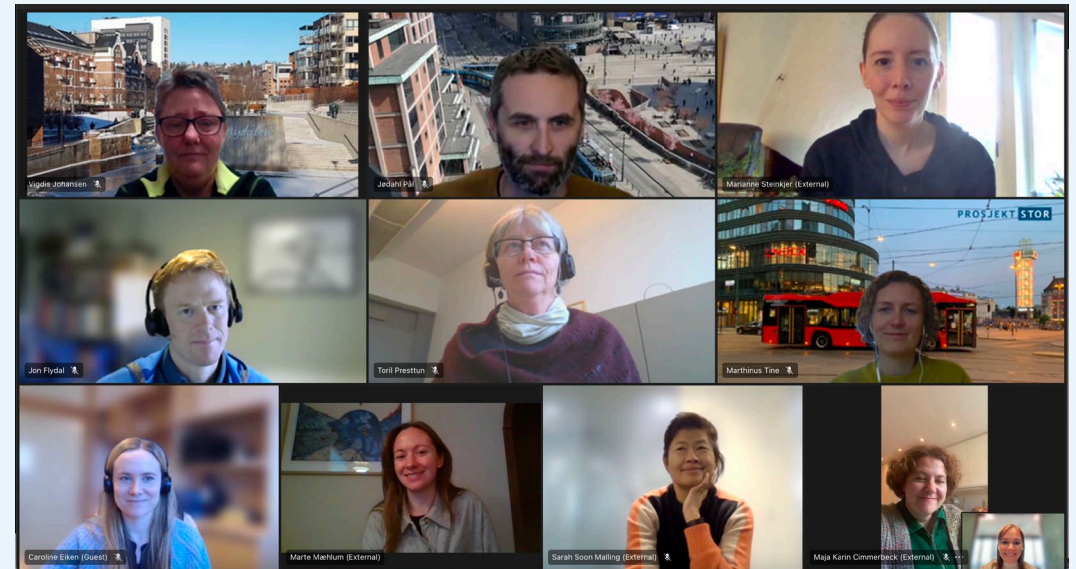
Skilttestens prosjektdeltakere

Prosjektteam for skilttesten

- Marte Mæhlum, Prosjektleder Bymiljøetaten
- Pål Jødahl, Løsningsarkitekt/ Tech. Lead
- Ingeborg Matland, Tjenestedesigner
- Tine Marthinus, Program-/prosjektleder STOR

Andre prosjektdeltakere:

- Jon Flydal, Statens vegvesen/Myndighet og regelverk
- Vigdis Johansen, Bymiljøetaten/Bypatruljen
- Toril Presttun, Statens vegvesen/Transport og samfunn
- Marianne Steinkjer, Bymiljøetaten/Skiltmyndighet og løyver
- Caroline Eiken, Statens vegvesen/ Intelligente transportsystemer og -tjenester



Deltakere på et av prosjektets demomøter

Fra Pilotprosjekt om varelevering til skilttest

Innsiktsarbeid gjennomført i 2022 viste at det er potensiale i å se nærmere på *skiltforståelse* og *dynamisk bruk av areal*, som forslag til hvordan man kan skape mer plass til varelevering i byen i utvalgte tidsrom. Ved at et areal brukes mer dynamisk og f.eks. prioriterer utvalgte målgrupper til forskjellige tidspunkt i løpet av døgnet kan man utnytte arealet bedre. Dette ville også kreve en dynamisk skilting.

Prosjektet produserte derfor enkle skisser/illustrasjoner på ideer som ble ‘geriljatestet’ med trafikanter i gata, en metode som brukes for å få rask og umiddelbar tilbakemelding. Skisser/illustrasjoner ble også presentert for representanter fra LUKS, en sjåfør og en ruteplanlegger fra Schenker, en transportsjef i ASKO og en representant fra Transportsentralen/Moss Transportforum i separate møter, for å få tilbakemelding på hvilken verdi det potensielt kunne skape for vareleverandørene. De fikk også mulighet til å komme med tilbakemelding på skisser/ideer til statiske skiltkombinasjoner (unormerte) som potensielt kunne brukes for å prioritere varelevering. Et eksempel var en skisse på ‘Lastesone’-skilt (avbildet til høyre) som flere var positive til.



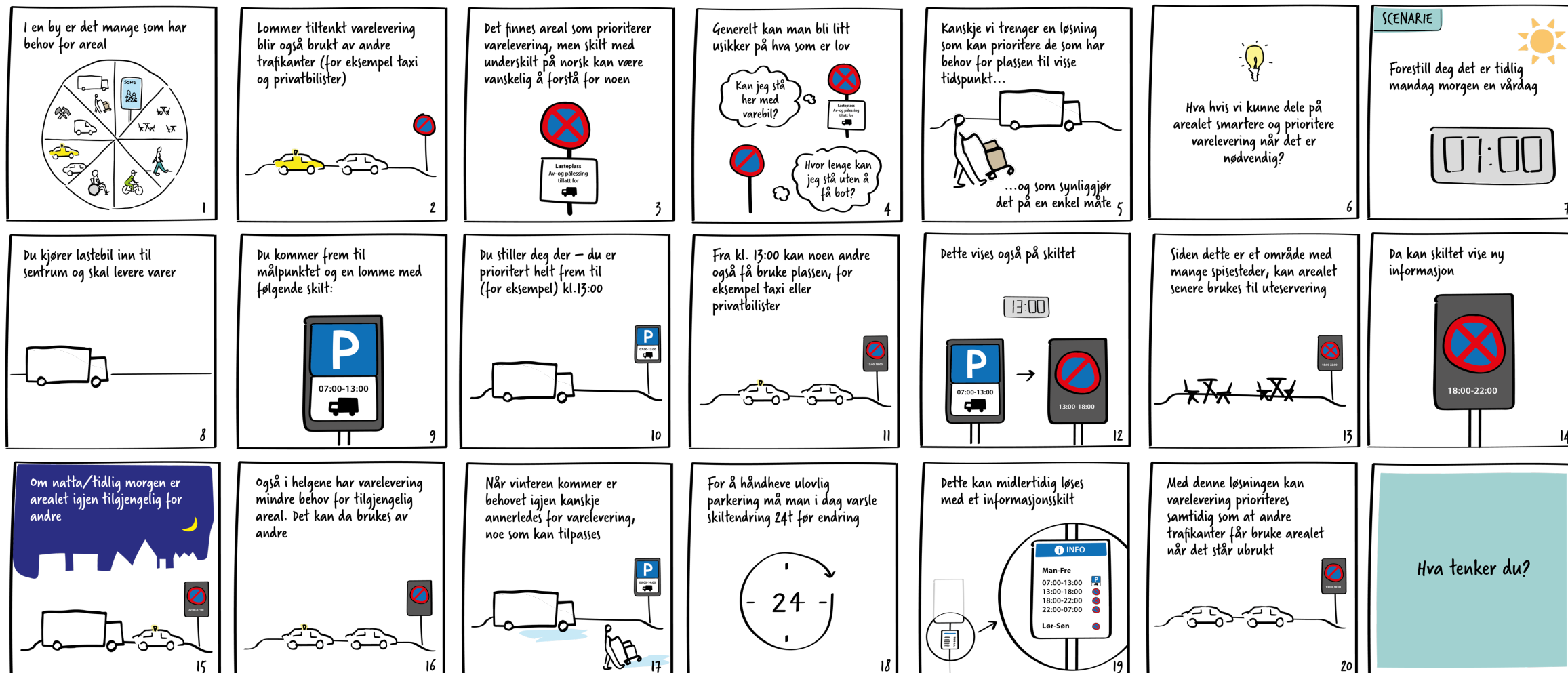
Geriljatest i gata med vareleverandør



*Idé/skisse unormert
‘Lastesone’-skilt*

«Lastesone skilt ser veldig ryddig ut og er godt forklart... Parkering-symbolet (552) vil gi signal om at det er parkering for alle og at du kan stå der over lengre tid. Lastesone ser bedre ut fordi det burde ikke innby til parkering.»

Tilbakemelding fra ASKO

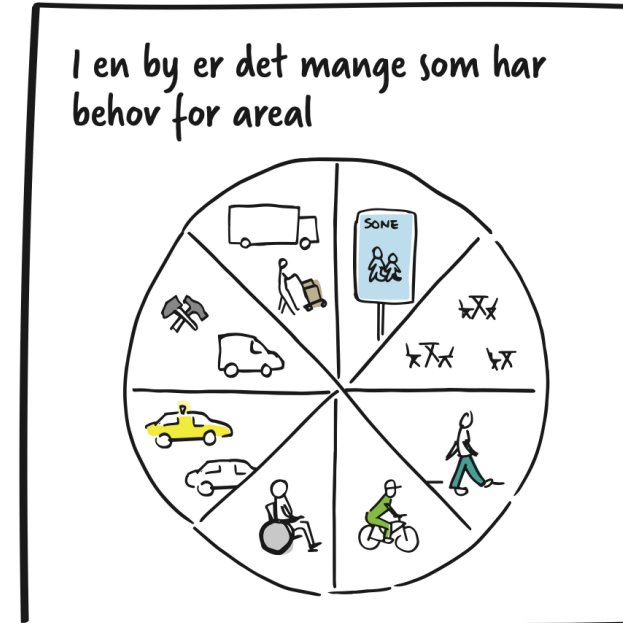


Illustrasjon av utfordring med plass tiltenkt varelevering og skisse på dynamisk bruk av areal.

Fra Pilotprosjekt om varelevering til skilttest

Samtidig ble det gjennomført befaring med Bypatruljen i Oslo sentrum for å få innsikt i deres erfaringer og opplevde utfordringer. Bypatruljen kom også med gode innspill til hvor i byen det er utfordringer med plass til varelevering, blant annet eksempel på gater hvor det er sykkelfelt på ene siden og 370 Stans forbudt på den andre, hvor det dermed blir umulig for vareleverandører å drive med lovlig av- og pålessing av varer.

Resultater fra det innledende innsiktsarbeidet førte prosjektet et par steg tilbake til å ville lære mer om hvordan eksisterende skilt *faktisk* forstås, og hvilke(t) skilt som fungerer best for varelevering. Dette ble starten på skilttesten.



Illustrasjon på problemstilling

Nøkkelfunn fra innsiktsarbeid, 2022

To nøkkelfunn relevant for skilttesten



Det viktigste for sjåføren er å få så effektive leveranser som mulig, og derfor parkere **nærmest mulig mottaker uten hindringer**



Korte **tidsrom for tillatt varelevering** samsvarer ikke alltid med butikkers åpningstider og gjør at det er flere biler om plassen samtidig. Det skaper også et ekstra stressmoment for sjåførere



Mangel på ledig areal for varelevering fører til ulovlig eller uhensiktsmessig parkering



Det er **varierte meninger** blant sjåførere om **hvilke skilt som er best egnet** for varelevering, og skiltforståelsen rundt hvor lenge man kan stå lovlig varierer

Eksempel på hvilke skilt som brukes for varelevering i andre land

Nederland

I Nederland brukes «P» og symbol for lastbærer.



E7

Parking permitted for the immediate loading and unloading of goods only

Kilde: https://www.rijschooldenk.nl/uk_road-traffic-signs-and-regulations-in-the-netherlands-rijschoolDenK.pdf

Belgia

I Belgia brukes Parkering forbudt, «E1», og symbol for lastbærer på underskilt.



Kilde: <https://leblogdumono.be/zone-livraison/>

Tyskland

I Tyskland ønsker bransjen å innføre Stans forbudt med symbol for varelevering og knytte dette til utslippsfrie laste/losseareal.



Kilde: <https://www.welt.de/wirtschaft/article191185071/Achtung-Ladezone-Dieses-neue-Verkehrsschild-koennte-Ihnen-bald-begegnen.html>

Sverige

I Sverige brukes skiltet Stans forbudt med teksten «Lastplats».



Kilde: <https://www.skyltcentralen.se/products/c40-1-lastplats-andamalsplats>

03

Hovedmål for testen

Et kort overblikk over
skilttestens læringsmål.

Overordnet mål

Skilttesten skulle gjøre oss klokere på hvilke skilt som kunne...

Primærmål

1

Gjøre det enklere å forstå hvor det er lov å laste og losse varer.

2

Skape mer tilgjengelig areal for varelevering i tidsrom hvor det leveres mange varer.

Sekundærmål

3

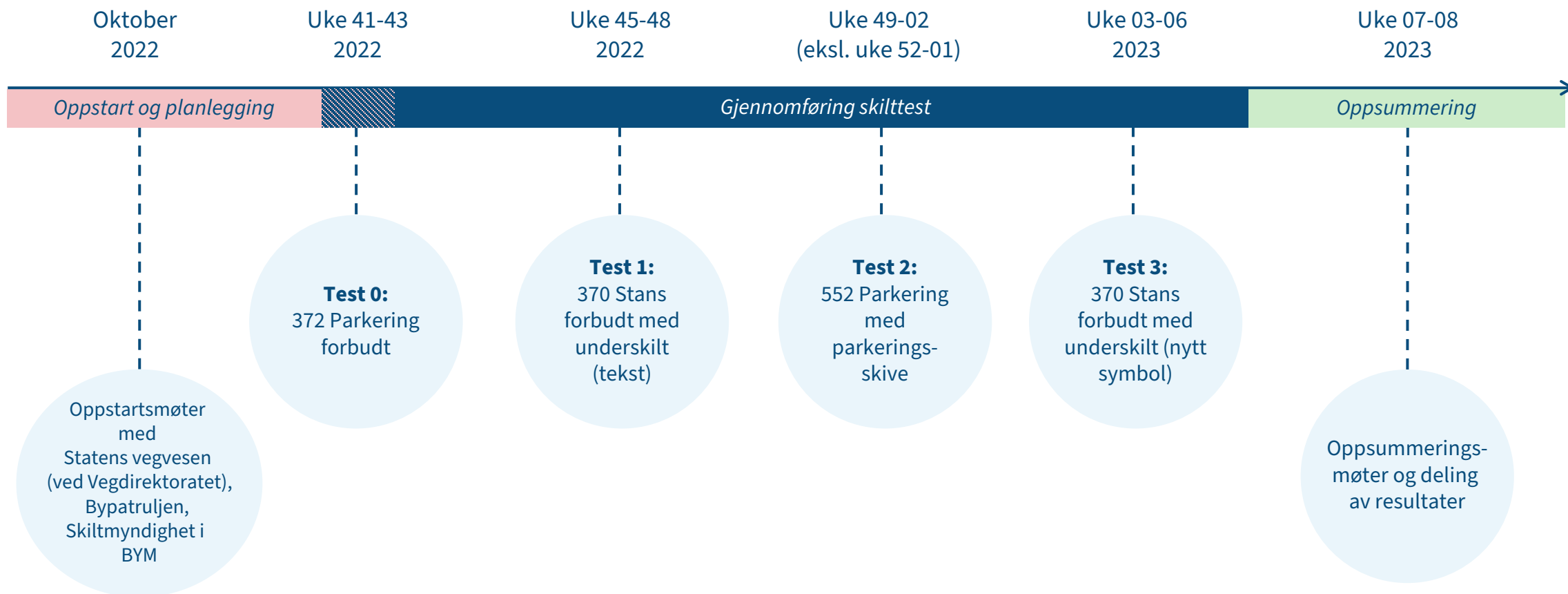
Redusere andelen ulovlig parkering av privatbiler og taxi o.l. slik at arealet blir mer tilgjengelig for varelevering.

04

Prosess og metode

Dette kapittelet beskriver prosessen for skilttesten og hvilke metoder som er brukt for å evaluere resultatene.

Tidslinje for skilttesten



Skiltene som har blitt vurdert



Test 0: Parkering forbudt



Test 1: Stans forbudt med underskilt (tekst)



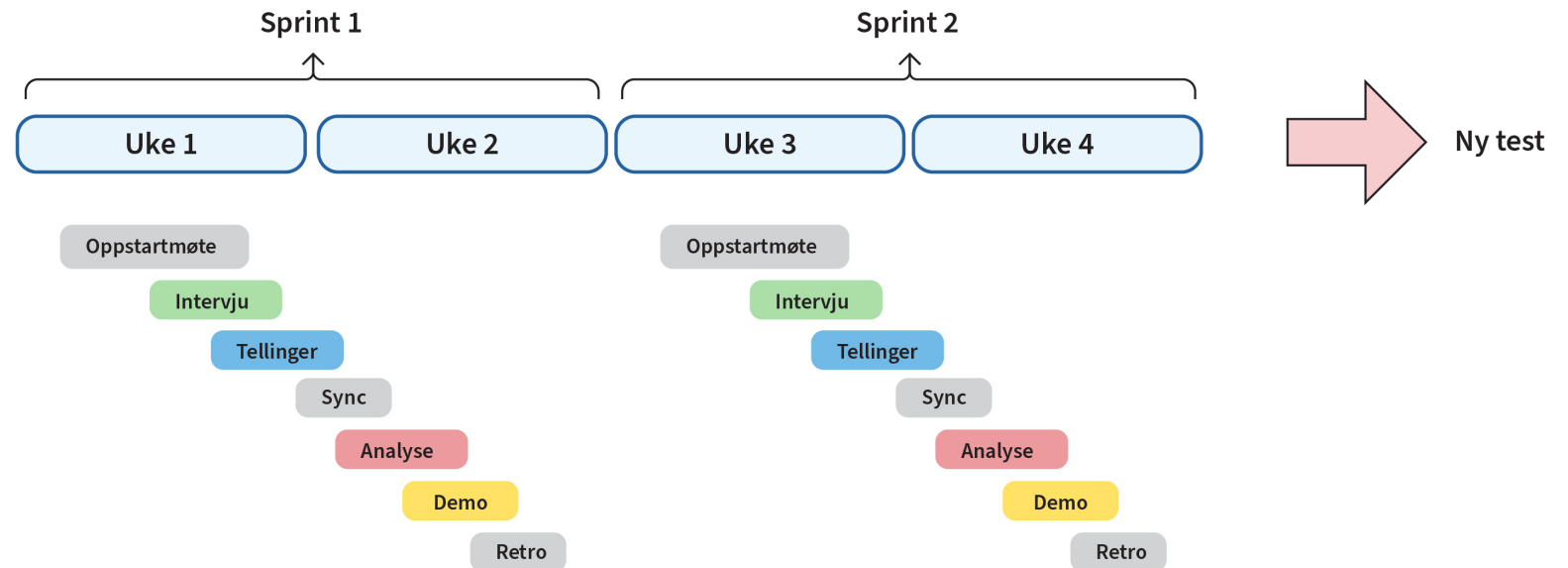
Test 2: Parkering med parkeringskive



Test 3: Stans forbudt med underskilt (nytt symbol)

Prosess for skilttest

- Annenhver uke ble delresultater fra skilttesten presentert for interessenter på demomøter, for å sikre at innspill ble fanget opp og vurdert underveis
- Retrospektiv ble også gjennomført løpende i prosjektteamet for å sikre at prosessen ble evaluert og forbedringspotensialer fanget opp.



Hvordan ble skiltene evaluert?

- For å evaluere de forskjellige skiltene ble det gjort kvantitative analyser (telling) og kvalitative analyser (intervju) av alle skilt.
- Hvert skilt ble satt opp i en periode på **4 uker** slik at trafikantene skulle få mulighet til å venne seg til skiltet. Skiltet for test 2 stod noe lengre grunnet juleferie.
- Resultater fra skilttesten er basert på de kvalitative og kvantitative dataene fra skilttesten. Intervjuene supplerer innsikt fra telldataene og vice versa.



Intervju ble gjennomført i gata hvor skiltene ble testet

4.1 Telling



Om datatellinger

Når og hvor mange?

- Tellinger ble gjennomført onsdager og torsdager. Torsdager ble valgt etter anbefaling fra Bypatruljen, da det foregår mye varelevering denne dagen.
- Tellinger ble utført som manuelle tellinger ved observasjon av vareleveringslommen, eller ved manuell analyse av videomateriell/opptak*.

Test	Skilt	Tellinger
0	372 Parkering forbudt (nullpunktstest)	3
1	370 Stans forbudt med underskilt (tekst)	6
2	552 Parkering med parkeringsskive	6
3	370 Stans forbudt med underskilt (nytt symbol)	6



* Ved videoopptak ble det fulgt strenge rutiner som ble utarbeidet i samråd med personvernansvarlig i Ruter for å hensynta personvern

Hvilke data ble registrert i tellingene?

- Det ble registrert type kjøretøy (personbil, lastebil, varebil o.l.) og om kjøretøyet hadde grønne skilter.
- Start- og stopptid for parkeringen.
- Hvor i lommen kjøretøyet plasserte seg og hvor mange plasser det opptok (slik at belegg kunne beregnes).
- Det ble registrert om parkeringen var ulovlig
 - Eksempelvis en varebil som stod parkert i lengre tid uten å levere varer.
 - For å definere ulovlig parkering av personbiler valgte prosjektet å definere en stopp over 5 minutter som ulovlig. For varebiler/lastebiler valgte prosjektet 10 minutter (uten synlig aktivitet). Dette ble gjort for at data fra de forskjellige tellingene skulle være sammenlignbare.
- Spesielle hendelser ble registrert. Dette kunne være at Bypatruljen kom og «ryddet» lommen, at lastebiler lette etter plass eller måtte stå på fortauet o.l.

Varebil



Liten



Stor

Lastebil



Liten (både hvite og grønne skilt)



Stor

Tellinger og analyser

Analyser fra telldata:

- Belegg per time
- Andelen av type kjøretøy som bruker lommen
- Ulovlig parkering
 - Type kjøretøy
 - Varighet og antall
- Tabellen til høyre viser hvor mange kjøretøy som er observert i lommen for de forskjellige skiltene

Tabell: Antall telte kjøretøy per skilt

	Parkering forbudt	Stans forbudt med underskilt (tekst)	Parkering Parkerings-skive	Stans forbudt med underskilt (nytt Symbol)	Totalt antall
Varebil (liten)	46	80	92	80	298
Varebil (stor)	26	49	39	45	159
Lastebil (liten)	21	30	34	40	125
Lastebil (stor)	11	22	15	15	63
Personbil	90	161	130	152	533
Taxi	13	24	18	15	70
Annet	6	5	5	4	20
Totalsum	213	371	333	351	1268

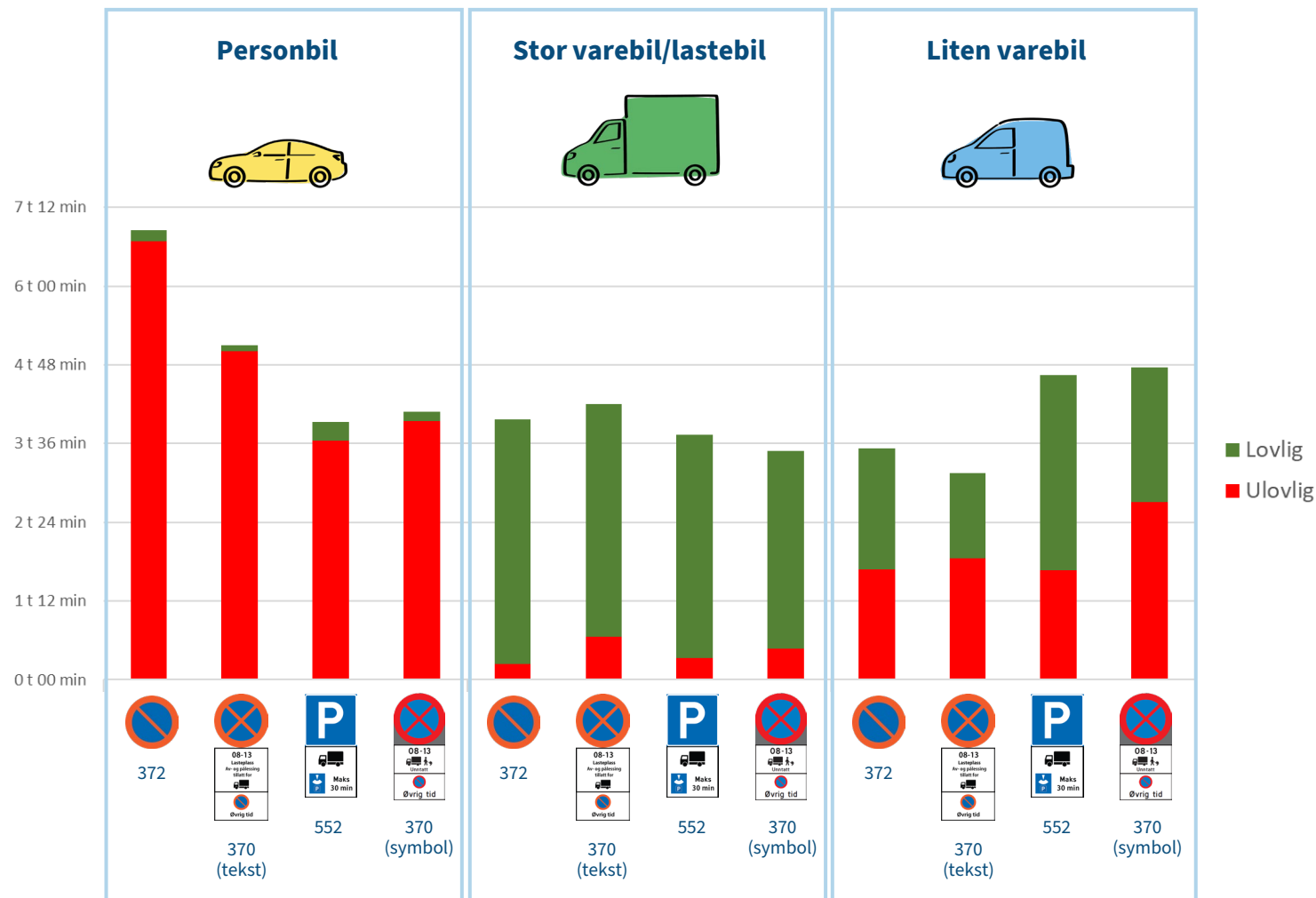
Eksempel fra telling

Ulovlig parkering (tid brukt i snitt per dag 10-14)

Eksempel på figur fra tellinger:

Parkering forbudt har mest ulovlig parkering.

- 370-skiltene har redusert andelen ulovlig parkering noe (13-17%), sammenliknet med skilt 372 parkering forbudt.
- Parkering med parkeringsskive har en vesentlig lavere andel ulovlig parkering (34%).



4.2 Observasjon og intervju



Observasjon og korte intervju i gata

Som del av undersøkelsen ble det gjennomført kvalitativt innsiktsarbeid i form av observasjon og korte intervju i gata for å avdekke trafikantenes forståelse av skiltene som ble testet. Observasjoner i gata var med på avdekke hva trafikantene faktisk gjorde, kontra det de kunne fortelle at de gjorde.

Intervjuene tok utgangspunkt i en kort liste definerte spørsmål, men informantene fikk også mulighet til å snakke fritt. Flere av spørsmålene var formulert som åpne for å kunne avdekke skiltforståelse og misforståelser. Intervjuene ble gjennomført 'på stedet' hvor det aktuelle skiltet ble testet for å sikre relevante tilbakemeldinger.

Prosjektet intervjuet helt tilfeldige trafikanter på gata. Intervjuenes lengde og dybde varierte fra 1-2 minutter til et kvarter, alt etter hvor mye tid informanten hadde til rådighet.



Intervju ble gjennomført i gata hvor skiltene ble testet

Observasjon og korte intervju i gata

Selv om skilttesten i hovedsak var målrettet vareleverandørene, var det også viktig å innhente tilbakemelding fra andre målgrupper som håndverkere, personbil- og taxisjåfører da de også bruker arealet.

Prosjektet ønsket å skape tillit i intervjusituasjonen slik at trafikantene kunne dele sine ærlige tilbakemeldinger. Intervjuene ble derfor gjennomført med en empatisk tilnærming til de enkelte intervjuedes utfordringer og situasjon. For å ikke 'avskrekke' trafikantene valgte også prosjektet å f.eks. ikke bruke gule refleksvester.



Eksempel på observasjon og intervju spørsmål

- Hvor kjent er trafikantene i området?
 - *Hvor ofte kommer du her til området? Hva skal du i dag?*
- Hvordan forstår trafikantene skiltet?
 - *Hvilke regler tror du gjelder for dette skiltet?*
 - *Hvor lenge (tror du) at du kan stå her lovlig?*
 - *Hva tror du dette symbolet betyr (831)?*
 - *Hvilke kjøretøy tror du at symbolet (807.2) gjelder?*
- Hvilket skilt foretrekkes?
 - *For vareleverandører: Hvilket skilt foretrekker du? Hvorfor?*
- Hvilken atferd har trafikantene?
 - *Hva gjør vareleveringsjåfører når lommen er full?*
 - *Hvilken effekt har f.eks. Bypatruljen på de som står i lommen?*

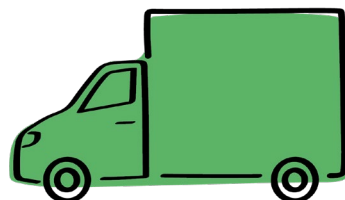


Skilt 831 fra Håndbok N300



Skilt 807.2 fra Håndbok N300

Oversikt intervju i løpet av skilttesten



Skilt	Vareleverandører	Håndverkere	Personbil-sjåfører/taxi	Totalt
372 Parkering forbudt	Vi har spurt inn til skiltets budskap blant annet i løpet av de tre andre skilttestene.			
370 Stans forbudt med underskilt (tekst)	14	5	11	30
552 Parkering med parkeringsskive	19	5	10	34
370 Stans forbudt med nytt symbol	19	5	7	31
Totalt	52	15	28	95

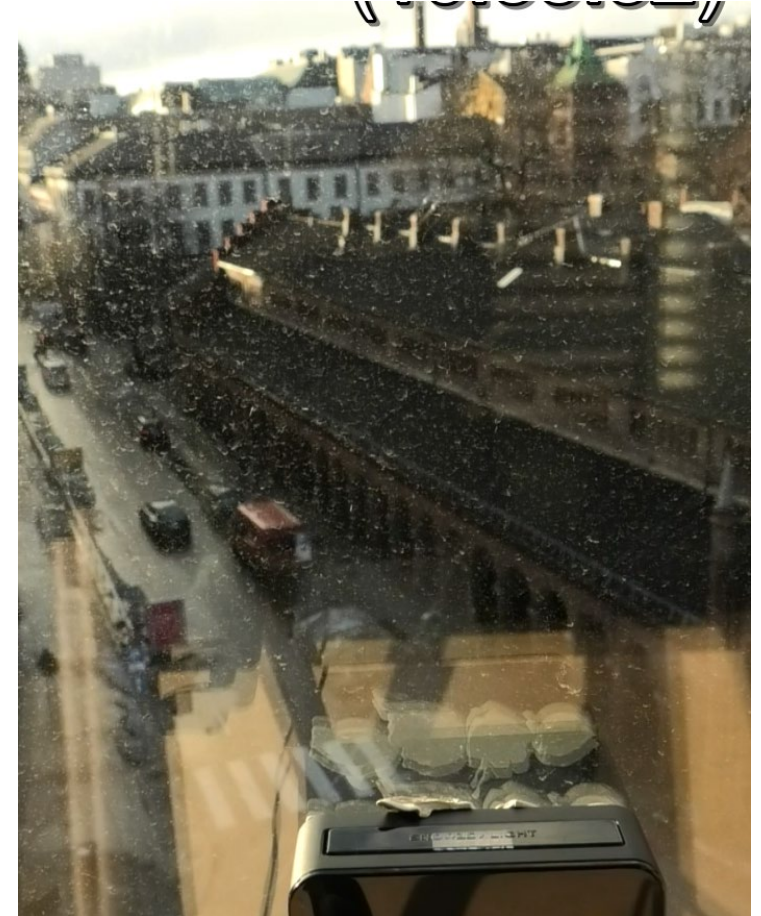
Intervju og telling



Bilde: Snø som opptar litt plass i lommen, her fra nærliggende fortau.



Bilde: Telling med kamera.



Bilde: Telling med kamera kunne være noe utfordrende i motlys.

Intervju og telling



Bilde: Parkerte kjøretøy under test 2.



Bilde: Intervju i gata.

Intervju og telling

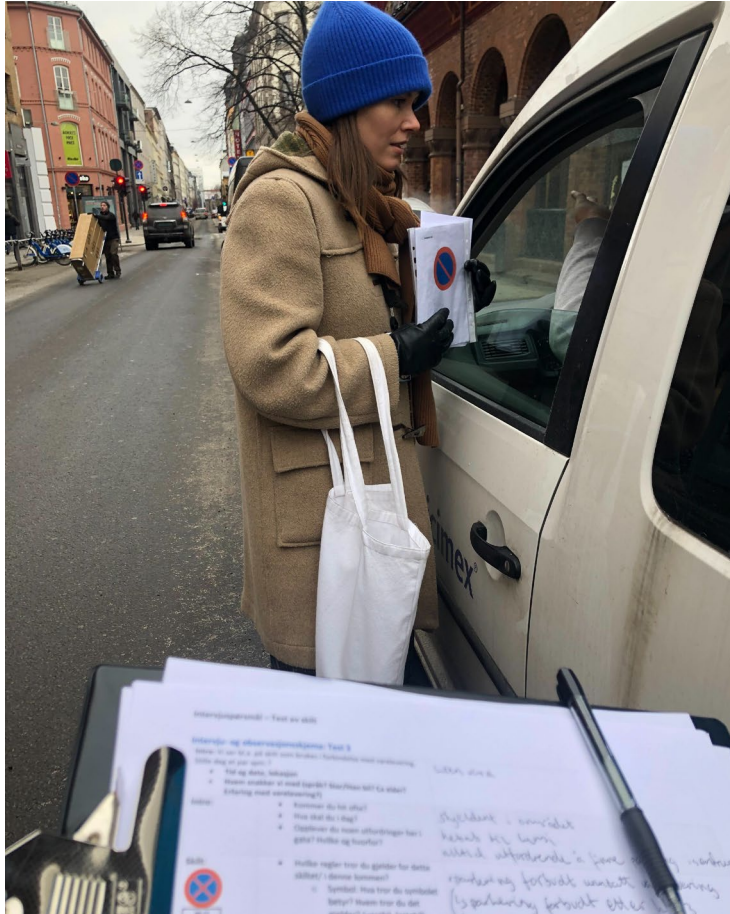


Bilde: Full lomme med varelevering.



Bilde: Full lomme og ulovlig parkering på fortau.

Intervju og telling



Bilde: Intervju i gata.



Bilde: Liten lastebil med grønne skilt forsøker å få plass, men må kjøre videre pga. plass er blokkert av personbil og håndverker.



Bilde: Intervjumateriale til sammenligning.

4.3 Feilkilder ved datainnsamling



Forbehold og mulige feilkilder

Usikkerheter i analysen

Svakheter ved tellingene:

- Vi har telt samme dag (onsdag, torsdag) og sett store daglige variasjoner i datagrunnlaget. Grunnen til dette er uklart, det kan f.eks. ha blitt påvirket av juleferiehandel, lite aktivitet i januar, dårlig vær m.m.
- Vi har mindre sammenligningsgrunnlag fra nullpunktstest (372 Parkering forbudt) enn øvrige skilttester
- I løpet av testperioden har det vært hindringer som har blokkert plass i lommen (avfallssekk i sekk og snø), noe som kan ha påvirket resultatene
- Registrering av ulovlig parkering blant varebiler er noe underrapportert da det ikke har vært mulig å studere i detalj om alle varebiler drev med varelevering
- At noen skilt har stått i perioden før jul, mens andre har stått i januar/februar kan påvirke tallene da mengden varelevering og antall personbiler varierer ut fra sesong.

Forbehold intervjuer i gata:

- Kvalitative data er individbasert og representerer holdningene til de enkelte som har blitt intervjuet. Intervjuene kan gi forklaring på en observert tendens, trafikantenes holdninger og atferd, og hvorfor man gjør som man gjør, men kan ikke representere trafikantgruppene som helhet
- Flere av sjåførene som ble intervjuet var i en stresset situasjon og fikk ikke nødvendigvis gitt utfyllende svar til spørsmålene stilt. Det er derfor noe usikkerhet rundt konklusjonene som er basert på tilbakemeldingene vi har fått i gata.

05

Testlokasjon

Dette kapitlet beskriver kort hvor testen har foregått og prosessen for å avgjøre hvor den skulle gjennomføres.

Hvordan valgte prosjektet testlokasjon?

For å teste skiltet gikk prosjektet i gang med å velge et konkret testområde. Prosjektet kom frem til mulige testlokasjoner basert på innspill fra Schenker, ASKO, Transportsentralen/Moss Transportforum og LUKS (som tidligere nevnt) angående hvor i byen det er utfordrende å finne plass til lasting/lossing av varer i dag. Prosjektet fikk også innspill fra Bypatruljen som har god kjennskap til parkeringssituasjonen i Oslo sentrum.

Et utvalg testlokasjoner ble deretter vurdert ut fra forskjellige kriterier. Prosjektet gjennomførte også befaringer i Oslo sentrum for å få et bedre bilde av de forskjellige områdene.



Illustrasjon av forskjellige mulige testlokasjoner. Dronningens gate, Kirkeristen, Skippergata, Storgata og Grønland var noen av gatene/områdene som ble nevnt som utfordrende.

Tilbakemeldinger på testlokasjoner



Bilde: Varelevering i Dronningens gate.

«Utfordring med plass: Dronningens gate, Grensen, Pilestredet. De enveiskjørt gatene er problematiske... Lomme ved Grensen er vanskelig.»

Tilbakemelding fra sjåfør Schenker

«Dronningens gate, Skippergata og Grønland er gode bud (på utfordrende områder).»

Tilbakemelding fra LUKS

«Enig i de områdene som er plukket ut. Men også Kirkeristen og Storgata er vanskelig å levere til. Og med regjeringskvartalet vil det bli enda vanskeligere.»

Tilbakemelding fra kjøreleder ASKO

Kriteria for valg av testlokasjon

Primære kriteria	Den utvalgte testlokasjonen måtte gjerne oppfylle følgende krav i størst mulig grad: • Området oppleves som utfordrende for varelevering • Området har utfordringer med ulovlig parkering, f.eks. privatbiler som tar plass fra varelevering, som igjen fører til at vare-/lastebiler må stå parkert på fortau og/eller i sykkelfelt • Størrelsen på lommen: Større lommer åpner for mer fleksibilitet, f.eks. mulighet for å dele arealet mellom to målgrupper • Plass til plassering av skilt • Mulighet for strømtilførsel, dersom prosjektet ønsket å teste et digitalt skilt eller telle med kamera
Andre vurderinger	• Det konkrete arealet kan brukes til uteservering eller lignende. Relevant hvis prosjektet på sikt skulle teste et dynamisk skilt og tilrettelegge for uteservering deler av døgnet • Det er mulig å utvide arealet til lasting og lossing visse tider av døgnet • Hvor vidt det er krevende å gjennomføre målinger og analyse i testperioden • Planlagte endringer i området evt. sluttdato for pågått arbeid i gata som kan påvirke testen • Juridisk, politisk, trafikalt, trafikksikkerhetsmessige forhold som kan påvirke skilttesten

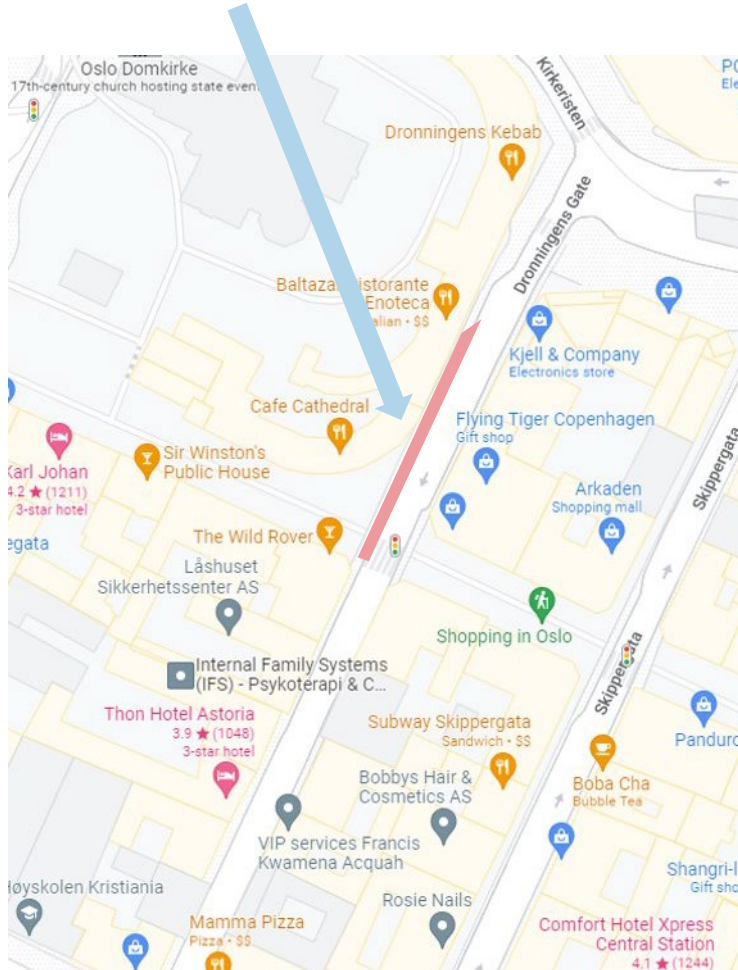
Evaluering av lokasjoner

- Flere av de potensielle lokasjonene ble vurdert som upraktiske som testlokasjon fordi lommene var for smale.
- Akersgata hadde motorvognforbud hvilket gjorde det vanskelig å lære om påvirkning av privatbiler.
- Prosjektet vurderte at Grønland ikke nødvendigvis var representativt for resten av sentrum, og dermed uegnet som testlokasjon.
- Prosjektet stod igjen med to lokasjoner i Dronningens gate:
 1. Ved Mamma Pizza, Dronningens gate 22
 2. Ved Kirkeristen, Dronningens gate 27
- Valget falt på lommen ved Kirkeristen da denne var lettest å observere, og var av en slik størrelse at man hadde stor fleksibilitet for å f.eks. dele opp lommen ved behov.



Figur: Eksempel på smal lomme i Skippergata. Skjermbilde fra Google maps.

Testlokasjon i Dronningens gate



Bilde: Utvalgt lomme i Dronningens gate.
Skjerm bilde fra Google maps.



Bilde: Lett å observere. Bilde tatt fra Ruter sitt kontor.



Bilde: Størrelse (kapasitet på ca. 7 personbiler) som ga fleksibilitet for å dele opp lommen ved behov.

06

Oversikt over skilt som er testet

Kapittelet tar for seg de forskjellige skiltene som er testet og hvilke regler som gjelder for det enkelte skiltet.

Hvilke skilt har prosjektet testet?

Test 0



372
Parkering
forbudt
(dagens løsning)

Test 1



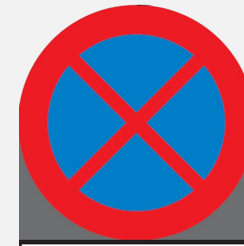
370 Stans forbudt
med underskilt
(tekst)

Test 2



552 Parkering
med
parkeringskive

Test 3



370 Stans forbudt
med underskilt
(nytt symbol)



Hvilke regler gjelder for skiltet?

- Hele døgnet: Kortest mulig av- og påstigning/av- og pålessing for alle kjøretøy

Hvordan har prosjektet registrert lovlig/ulovlig parkering?

- Varebil, lastebil, trekkbil som står over 10 min uten synlig aktivitet = ulovlig
- Personbil som står over 5 min uten synlig aktivitet = ulovlig
- Forskjellen mellom personbiler og varebiler ble gjort for at data fra de forskjellige tellingene skulle være sammenlignbare.



Hvilke regler gjelder for skiltet?

- 8-13: Av- og pålessing kun tillatt for varebil, lastebil og trekkbil
- Øvrig tid: Kortest mulig av- og påstigning/av- og pålessing for alle kjøretøy

Hvordan har prosjektet registrert lovlig/ulovlig parkering?

- 8-13:
 - Alle personbiler og taxi står ulovlig (30 sek til å lese skiltet)
 - Varebil, lastebil, trekkbil som står over 10 min uten synlig aktivitet = ulovlig
- Øvrig tid: Kortest mulig av- og påstigning/av- og pålessing for alle kjøretøy
 - Varebil, lastebil, trekkbil som står over 10 min uten synlig aktivitet = ulovlig
 - Personbil som står over 5 min uten synlig aktivitet = ulovlig



Hvilke regler gjelder for skiltet?

- Parkering for varebil, lastebil og trekkbil hele døgnet
- Krav om parkeringsskive*. Maks 30 min parkering
- Andre trafikanter: Korteste stans for av/påstigning. All bruk av 552 (med unntak av HC-parkering) åpner for lovlig av- og pålessing og av- og påstigning.

Hvordan har prosjektet registrert lovlig/ulovlig parkering?

- Personbil og taxi > 5 min uten synlig aktivitet = ulovlig
- Varebil/lastebil/trekkbil > 30 min + 10 min uten synlig aktivitet = ulovlig. Så lenge man bedriver aktiv varelevering kan man stanse her lengre enn 30 min.

**Prosjektet hadde en hypotese om at få varebiler/lastebiler per dags dato har parkeringsskive, derfor ville Bypatruljen ligge lavt ift. håndheving og heller informere trafikantene.*



Hvilke regler gjelder for skiltet?

Skiltet er ikke normert på grunn av nytt symbol på underskilt.

Hvordan har prosjektet registrert lovlig/ulovlig parkering, for å kunne sammenligne med de normerte skiltene?

- 8-13:
 - Alle personbiler og taxi står ulovlig (30 sek til å lese skiltet)
 - Varebil, lastebil, trekkbil som står over 10 min uten synlig aktivitet = ulovlig
- Øvrig tid: Korteste av- og påstigning for alle kjøretøy
 - Varebil, lastebil, trekkbil som står over 10 min uten synlig aktivitet = ulovlig
 - Personbil som står over 5 min uten synlig aktivitet = ulovlig

07

Hvordan svarer skiltene til målene?

Dette kapittelet tar for seg skiltene mulige bruksområder og evaluerer skiltene opp mot mål og andre kriterier. Skiltene sammenlignes opp mot hverandre for å forklare respektive styrker/svakheter. Om testens opprinnelige hypoteser er avkreftet/bekreftet beskrives også.

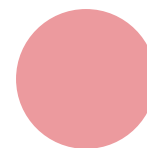
Bruksområder per skilt

Med utgangspunkt i *reglene* bak skiltene, hvilke bruksområder har de?

 372 Parkering forbudt	 370 Stans forbudt med unntak (tekst)	 552 Parkering med parkeringsskive	 370 Stans forbudt med unntak (nytt symbol)
Kan brukes til: - Fleksibel bruk av areal der parkering er forbudt - Kortest mulig stans Fungerer mindre godt til: - Areal der det er et stort behov for å prioritere varelevering	Kan brukes til: - Å prioritere varelevering i gitte tidsrom Fungerer mindre godt til: - Fleksibel bruk av areal døgnet rundt	Kan brukes til: - Næringsparkering* kombinert med varelevering Fungerer mindre godt til: - Å prioritere kun varelevering - Fleksibel bruk av areal, både forskjellige målgrupper og tidsrom da skiltet fremstår som parkering reservert for utvalgte kjøretøy (basert på skiltforståelse).	Kan brukes til: - Å prioritere varelevering i gitte tidsrom - Å illustrere prioritert varelevering uten for mye tekst for ikke-norsktalende sjåfører Fungerer mindre godt til: - Fleksibel bruk av areal døgnet rundt

Forklaring evalueringsmatriser

På de neste sidene blir skiltene sammenlignet og evaluert etter målene satt for skilttesten og en rekke andre kriterier, både for vareleverandører og andre målgrupper. Skiltene vurderes opp mot hverandre og rangeres i fargekoder etter i hvor stor grad de svarer til målet/kriteriet som er satt. Fargekodene er primært brukt som en måte å sammenligne skiltene mot hverandre. Tabellene gir også en kort forklaring på hvorfor de er rangert slik de er. Det neste kapittelet går mer i dybden på bakgrunnen for rangeringen.



Skiltet svarer dårlig til målet/kriteriet



Skiltet svarer delvis til målet/kriteriet



Skiltet svarer godt til målet/kriteriet

Evaluering: Hvordan fungerer skiltene for varelevering?

PROSJEKT **STOR**

Mål/ kriterie	 Test 0: 372 Parkering forbudt	 Test 1: 370 Stans forbudt med underskilt (tekst)	 Test 2: 552 Parkering med parkeringsskive	 Test 3: 370 Stans forbudt med underskilt (nytt symbol)
1 Mål 1: Hvilket skilt gjør det enklest å forstå hvor det er lov å laste og losse varer? (helhetlig forståelse)	 De fleste sier de forstår, men det er usikkerhet rundt hvor lenge man kan stå lovlig	 Forstår at varelevering er prioritert 8-13, men øvrig tid skaper misforståelse	 Opplevs enklere å forstå, men 'usynlig' at skiltet gir lov til korteste stans (372)	 Forstår at varelevering er prioritert 8-13, men øvrig tid skaper misforståelse
2 Mål 2: Hvilket skilt har frigjort mest areal for varelevering (i tidsrommet 10-14)?	 Nullpunktstest (dagens løsning)	 Lite frigjort areal sammenlignet med nullpunktstesten	 Små varebiler som ikke utførte varelevering tok mer av arealet hvilket resulterte i mindre areal til varelevering	 Lite frigjort areal sammenlignet med nullpunktstesten
3 Mål 3: Hva er andelen ulovlig parkering? (tid brukt)	 Nullpunktstest (dagens løsning)	 Noe redusert (13%) tid brukt på ulovlig parkering	 34% mindre tid brukt på ulovlig parkering	 Noe redusert (13%) tid brukt på ulovlig parkering
4 Hvilket skilt foregår det mest varelevering?	Ingen merkbar forskjell	Ingen merkbar forskjell	Ingen merkbar forskjell	Ingen merkbar forskjell
5 Hvilket skilt foretrekkes av vareleverandørene? (hvis/når skiltets betydning forstås)	 Kamp om plassen med andre målgrupper, men det mest 'kjente' skiltet (kun et par vareleverandører foretrekker dette)	 Prioriterer varelevering. Mulig å håndheve andre med en gang	 Oppfattes «tydeligere» enn 372 Parkering forbudt, men innbyr til parkering. Mer tidkrevende å håndheve ulovlig parkering enn med 370.	 Prioriterer varelevering. Mulig å håndheve andre med en gang
6 Hvordan fungerer det å håndheve ulovlig parkering etter skiltets regelverk?	 Må vente og observere om det er aktivitet	 I tidsrommet kl. 8-13 er det mer effektivt å håndheve ulovlig parkering	 Mer tidkrevende å håndheve. Krever at bybetjentene må sette ventilstilling	 I tidsrommet kl. 8-13 er det mer effektivt å håndheve ulovlig parkering

Evaluering: Hvordan svarer skiltene til øvrige punkter?

PROSJEKT **STOR**

Mål/ kriterie	 Test 0: 372 Parkering forbudt	 Test 1: 370 Stans forbudt med underskilt (tekst)	 Test 2: 552 Parkering med parkeringssskive	 Test 3: 370 Stans forbudt med underskilt (nytt symbol)
7 Tilrettelegge for flere målgrupper i løpet av døgnet (fleksibilitet)	 Flerbruk 24/7	 Flerbruk etter kl. 13	 Likt som 372 og parkering for utvalgte kjøretøy	 Flerbruk etter kl. 13
8 Tilrettelegge for næringsparkering	 Ikke lov å parkere	 Ikke lov å parkere	 Varebiler og lastebiler har lov å parkere i 30 min	 Ikke lov å parkere
9 Hvilket skilt misforstår målgruppene mest og hvorfor?	 Uklart hvor lenge man kan stå lovlig	 Misforståelse rundt øvrig tid, når gjelder det?	 'Usynlig' at skiltet gir lov til korteste stans for alle målgrupper (372)	 Misforståelse rundt øvrig tid, når gjelder det?
10 Kostnad kun skilt	 Lav innkjøpspris (1x) (tosidig)	 Høy innkjøpspris (9x) (ensidig skilt)	 Middels innkjøpspris (3x) (tosidig)	 Innkjøpspris (4x) (tosidig)
11 Størrelse	 600x60	 600x1380	 552x1065	 600x1195
12 Lav kompleksitetsgrad: Vanskelighetene med å forstå skilt øker jo flere og mer detaljerte reguleringene er	 Kun ett hovedskilt som er godt kjent	 To underskilt, hvilket gjelder når?	 Parkeringssskive-symbolet skaper hodebry	 To underskilt, hvilket gjelder når?
13 Skiltrespekt (hvilket skilt respekteres mest/minst)	 Liten respekt (80 % av personbilene står ulovlig)	 Liten respekt (85 % av personbilene står ulovlig)	 Mindre ulovlig parkering (60 % av personbilene står ulovlig)	 Liten respekt (82 % av personbilene står ulovlig)

Er hypoteser bekreftet?

✓ bekreftet eller ✗ avkreftet



372 Parkering forbudt

Hypoteser

- ✓ Det er ikke enkelt å forstå hva som er lov, f.eks. vareleverandørene er usikre på hvor lenge de kan stå her uten å få bot.
- ✓ Det er en del lovlig og ulovlig parkering av personbiler og taxi, og det medfører at arealet er mindre tilgjengelig for varelevering i tidsrom hvor det leveres mange varer.



370 Stans forbudt med unntak (tekst)

Hypoteser

- ✓ Det er ikke enkelt å forstå hva som er lov ved skiltet: 'Hvor lenge kan man stå? Hvilke kjøretøy kan stå her? Hva betyr teksten?'
- ✓ Skiltet skaper mer plass til varelevering enn ved 372, men det er fortsatt en del ulovlig parkering (personbiler og taxi) på grunn av misforståelse og manglende skiltrespekt.

Er hypoteser bekreftet?

✓ bekreftet eller ✗ avkreftet — verken/eller



552 Parkering med parkeringsskive

Hypoteser

- ✓ Sammenlignet med 370 og 372: Det er litt enklere for vareleverandører å forstå at de kan stå her
- ✓ Bruk av parkeringsskive skaper hodebry
 - ✗ «Maks 30 min» dekker ikke behovet for varelevering som tar mer enn 30 min (skiltopplevelse)
 - ✓ «Maks 30 min» gjør det enklere å forstå hvor lenge man kan stå uten å få bot (skiltopplevelse)*
- ✓ Varebiler vil i større grad bruke arealet til parkering
- ✗ Det er en større andel lovlig og ulovlig parkering av personbiler og taxi sammenlignet med 372 og 370.

*Selv om man har lov til å drive med av- og pålessing av varer utover 30 min oppfattes ikke skiltet slik.



370 Stans forbudt med unntak (nytt symbol)

Hypoteser

- ✓ Sammenlignet med 372: Det er litt enklere å forstå at arealet er tilgjengelig for varelevering, uavhengig av om man har varebil eller lastebil.
- ✓ Sammenlignet med 370 med tekst: Symbolet er mer forståelig for sjåførere som ikke har norsk som morsmål.
- Sammenlignet med skilt 370 med tekst er det litt enklere å forstå at skiltet er tiltenkt varelevering da symbolet (med tralle) henviser til aktiviteten varelevering.
- ✓ Det er fortsatt en del ulovlig parkering av personbiler og taxi

08

Resultater

Dette kapitlet tar for seg hvert enkelt punkt fra evalueringsmatrisen for å gå i detalj på de vurderingene prosjektet har gjort, samt innspill fra andre aktører.

8.1 Gjennomgang av evaluerings- kriterier



1. Skiltforståelse

Mål 1: Hvilket skilt gjør det enklest å forstå hvor det er lov å laste og losse varer? (helhetlig forståelse)

Kort oppsummert:

Ingen skilt fungerer markant bedre enn andre når det kommer til *helhetlig* forståelse.

- Vurderingen er basert på intervju med vareleverandører og observasjoner i gata. Tilbakemeldinger fra andre målgrupper er også tatt høyde for.
- Prosjektet har forsøkt å skille mellom ‘opplevd’ og ‘helhetlig’ forståelse. ‘Opplevd forståelse’ reflekterer hvordan sjåførene *opplever* at skiltet påvirker dem og hvor minst forvirring oppstår. ‘Helhetlig forståelse’ innebærer at man forstår *alle reglene* skiltet innebærer.
- I sum oppstår det noe misforståelse blant alle skilt, men noen skilt skiller seg ut ved å være mindre forvirrende.

1. Skiltforståelse

552 Parkering med parkeringsskive

- Den *opplevde forståelsen* er best på skilt 552 Parkering med parkeringsskive. Her var det minst forvirring/usikkerhet blant vareleverandørene. Den *helhetlige forståelsen* av skiltet var likevel noe feil:
 - Ingen av de vi intervjuet kjente til at 552 tillater korteste av- og påstigning og av- og pålessing, og flere trodde at «Maks 30 min» gjelder uansett aktivitet. Parkeringsskive skaper noe forvirring.

372 Parkering forbudt

- Det er usikkerhet rundt hvor lenge man kan stå lovlig ved skilt 372 Parkering forbudt, men skiltet er godt kjent av vareleverandørene.

«Skiltet tillater varelevering for lastebiler»

– Vareleverandør, liten varebil

«(Foretrekker) P-skiltet. Lettere å vite hva som er lov her. Usikker på hva parkering forbudt egentlig betyr. »

– Håndverker i liten varebil



1. Skiltforståelse

370 Stans forbudt med underskilt, både tekstbasert- og med nytt symbol:

- Nesten alle som ble intervjuet forstod at skiltene tillater varelevering mellom 8-13. Likevel oppstod det mye misforståelse rundt underskiltet Øvrig tid (Parkering forbudt), en litt større andel misforståelse for det tekstbaserte skiltet.
- Overordnet inntrykk av at:
 - Majoriteten forstod at symbolet for kjøretøy også inkluderer mindre varebiler.
 - De fleste forstod tekstens budskap, bortsett fra engelsktalende sjåfører. Én sjåfør leste ikke teksten.
 - Trafikantene forstod det nye symbolet og at det indikerte lasting/lossing av varer (både vareleverandører, håndverkere og personbil-sjåfører), og symbolet
- Bypatruljen har også fått tilbakemeldinger ute i gata, dette nevnes senere i kapittelet.



1. Skiltforståelse

«Da er det lov med av- og pålessing, men ikke parkering.»

– Vareleverandør

«Parkeringsvaktene sier at vi kan holde på i 15-20 min på parkering forbudt.»

– Vareleverandør

«Betyr at det er stans forbudt for alle... Åja her står det jo laste/losseplass med tekst.»

– Vareleverandør



1. Skiltforståelse

«Parkering for varebil og lastebil.»

– Vareleverandør, stor lastebil



«Maks 30 min parkering for avlasting av et eller annet med lastebil.»

– Personbil-sjåfør

«Det er lov å parkere og gå herfra med tralle.»

– Vareleverandør, liten lastebil

"Forbudt stans, gjelder hverdager 8-13. Parkering forbudt, øvrig tid er vanskelig å forstå."

– Personbil



«Stans forbudt - lov for lastebiler mellom 8-13. Øvrig tid lov for alle.»

– Håndverker, liten varebil

1. Skiltforståelse

Prosjektet fikk teste et nytt underskilt med et unormert symbol for varelevering. Dette er et symbol som LUKS, Leverandørenes Utviklings- og Kompetansesenter, tidligere har nevnt er ønsket av bransjen. Illustrasjonen/symbolet for varelevering ble noe endret etter at skiltet ble bestilt og skulle settes opp i gata. Symbolet under viser den opprinnelige illustrasjonen. Tilbakemeldinger fra intervju i gata tilsa at symbolet indikerer aktiviteten varelevering for de aller fleste. Særlig for ikke-norsktalende sjåførere var dette en fordel. I løpet av skilttesten fikk Bypatruljen noen tilbakemeldinger på om det var nødvendig med tralle for å kunne stå 'lovlig' i lommen (dette nevnes senere i rapporten).

«If you put the car alone you can stop/park. The symbol indicates clearly that it is delivery.»

– Engelsktalende vareleverandør



2. Frigjort areal

Mål 2: Hvilket skilt har frigjort mest areal for varelevering (i tidsrommet 10-14)?

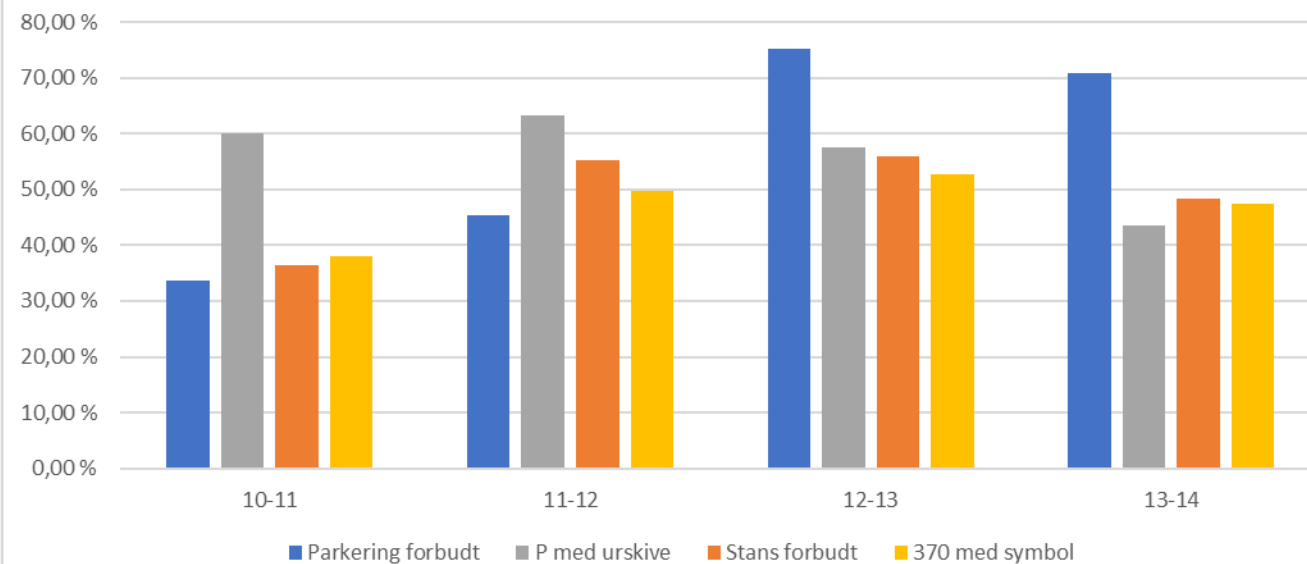
Kort oppsummert:

Ingen skilt har merkbart frigjort areal for varelevering, og Parkering med parkeringsskive har virket i negativ retning.

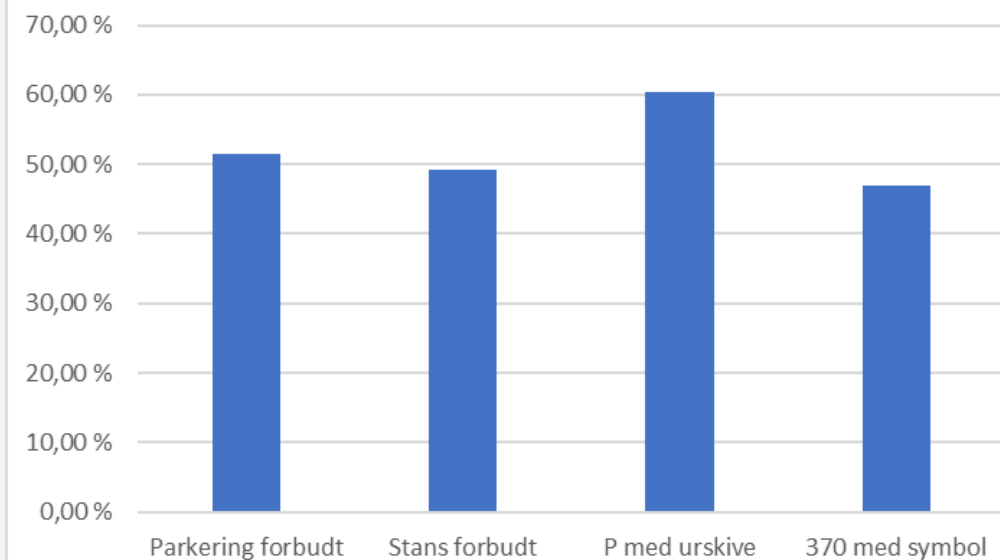
- For å vurdere om skiltet har frigjort areal for varelevering er det brukt tall for:
 - Belegg. Hvor stort belegget har vært i lommen i tidsrommet 10-14.
 - Andel varelevering. Se kriterium 4 senere i rapporten der dette er vurdert
- Kriterium 4 viser at andelen som bedriver varelevering er tilnærmet lik for alle testene. Det totale belegget er derfor brukt som indikator på om det er frigjort areal for varelevering
- Ref. tabell neste side: Belegget 10-13 er relativt likt unntatt skiltet Parkering med parkeringsskive som er noe høyere.
- For begge skiltene med Stans forbudt er belegget per time ganske likt.
- Parkering med parkeringsskive har høyt belegg mellom 10-12. 52% av dette er små varebiler (observasjoner viste at dette i hovedsak var næringskjøretøy som ikke bedrev varelevering)
- Skilt 372 Parkering forbudt har høyt belegg 12-14. Dette kan bety at det er mer innbydende for personbiler (65 % er personbiler). Svakheter er at det kun er gjennomført 3 tellinger for dette skiltet (og skilt 370 Stans forbudt har også høy andel personbiler med 54 %).

2. Frigjort areal - figurer

Gj.snittlig belegg per time (inkl alle tellinger 10-14)



Gjennomsnittlig belegg 10-13



2. Frigjort areal

- Et par av vareleverandørene kommenterte uoppfordret at de opplevde mer ledig plass ved skilt 552 Parkering med parkeringsskive og 370 Stans forbudt. Dette kan også være et resultat av at de har følt seg prioritert ved det nye skiltet
- Prosjektet har observert at skilt 552 Parkering med parkeringsskive og 370 Stans forbudt med underskilt har blitt brukt for å signalisere for andre kjøretøy at varelevering er prioritert. Skiltene gir med andre ord vareleverandørene muligheten til å «kreve» mer plass



«Har hendt det er for mange (personbiler) og jeg må fortsette. Jeg må kjøre rundt hele kvartalet. Mulig dette skiltet har hjulpet litt, synes det er færre personbiler.»

– Vareleverandør

3. Andelen ulovlig parkering

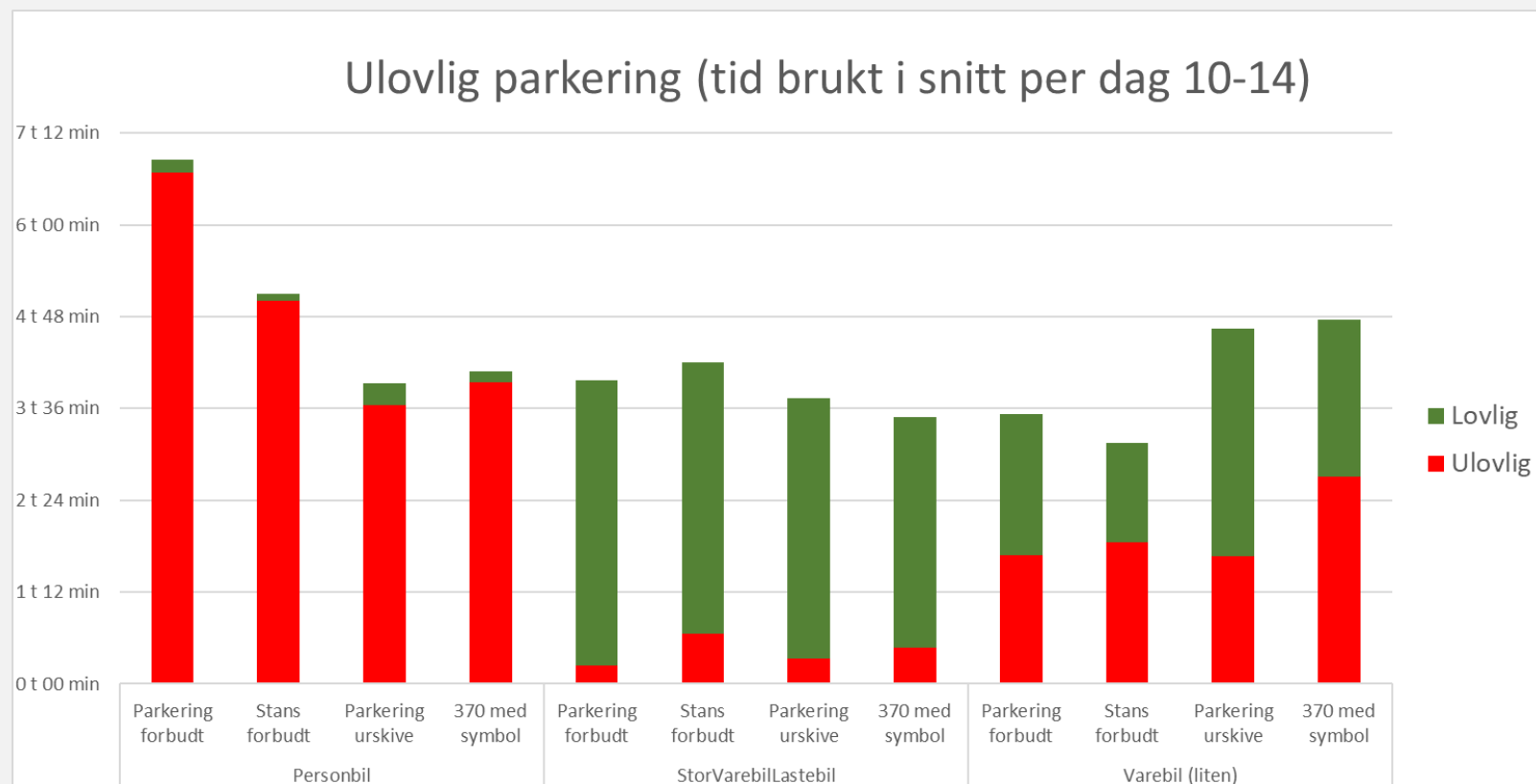
Mål 3: Hva er andelen ulovlig parkering? (tid brukt)

Kort oppsummert:

Parkering forbudt har mest ulovlig parkering. 370-skiltene har redusert andelen ulovlig parkering noe (13-17%). 552 Parkering med parkeringsskive har en vesentlig lavere andel (34%).

- Ulovlig parkering domineres av personbiler etterfulgt av små varebiler
- Ref. tabell neste side: Tallene viser at det er mest (i tid) ulovlig parkering med skiltet 372 Parkering forbudt.
- 552 Parkering med parkeringsskive har lavest andel av ulovlig parkering. Dette kan ha sammenheng med at det var flere små varebiler som brukte arealet lovlig.
- Kategoriene Taxi, MC og annet er utelatt da de utgjør en veldig liten andel.

3. Andelen ulovlig parkering - figurer



Skilt	Reduksjon
Parkering forbudt	1
Stans forbudt	12,75 %
Parkering urskive	34,45 %
370 med symbol	17,29 %

Tabell viser reduksjon i ulovlig parkering i forhold til “Parkering forbudt” som hadde mest ulovlig parkering

4. Hvor foregår det mest varelevering?

Hvilket skilt foregår det mest varelevering?

- Varelevering foregår i stor grad fra lastebilene og de store varebilene
- Andelen av disse kjøretøyene er veldig likt fordelt på alle skilt
- Vi kan derfor ikke si at lommen ble mer eller mindre brukt av vareleverandører
 - Dette kan forklares noe med at lommen er lang og ofte har 1 eller flere ledige plasser.

Kort oppsummert:

Det er ingen merkbar forskjell i varelevering for de testede skiltene

Type kjøretøy	Parkering forbudt	Stans forbudt	Parkering Urskive	370 med symbol
Andel stor varebil/lastebil	27 %	27 %	26 %	28 %
Andel liten varebil	22 %	22 %	28 %	23 %

Tabell som viser andelen lastebiler og varebiler per skilt

5. Foretrukket skilt

Hvilket skilt foretrekkes av vareleverandørene? (hvis/når skiltets betydning forstås)

Kort oppsummert:

Blant skiltene som er testet, er skiltet 370 Stans forbudt med unntak skiltet som foretrekkes.

Som et av de siste spørsmålene ved intervju i gata, ble vareleverandørene typisk spurt hvilket skilt de foretrakk. Her ble det aktuelle skiltet i gata sammenlignet med 372 Parkering forbudt (nullpunktstesten). I flere tilfeller hadde prosjektet og intervjuobjektet allerede snakket en del om skiltet i gata og dets betydning før de fikk spørsmålet. Dette kan ha påvirket svarresultatene noe. Av de som fikk valget mellom 370 Stans forbudt med unntak (samme om det var tekstbasert eller med nytt symbol) og andre skilt, ville majoriteten foretrekke dette. I prioritert rekkefølge foretrekker vareleverandørene:

1. 370 Stans forbudt med unntak
2. 552 Parkering med p-skive
3. 372 Parkering forbudt



5. Foretrukket skilt

Ved test av 370 Stans forbudt med underskilt (nytt symbol):

- Hele 15 av 18 vare- og lastebilsjåfører ville foretrekke skiltet 370 Stans forbudt med underskilt (nytt symbol) over 372 Parkering forbudt. Vi kunne se den samme tendensen for 370 Stans forbudt med underskilt (tekst). De få som ville foretrekke 372 sa det var fordi det er mer kjent og/eller de frykter å få bot på 370.

Hvorfor?

- 370 Stans forbudt med underskilt gir prioritet, og viser tydelig aktiviteten varelevering
- Mulighet til å håndheve ulovlig parkerte personbiler med en gang
- Oppfattes «tydeligere» enn Parkering forbudt

«Prefer this one (370). Even if you don't know what the signs mean, the picture gives you more info. Shows that between 8-13 you can carry stuff in.»

– Engelsktalende vareleverandør



5. Foretrukket skilt

Er tekst- eller symbolbasert best?

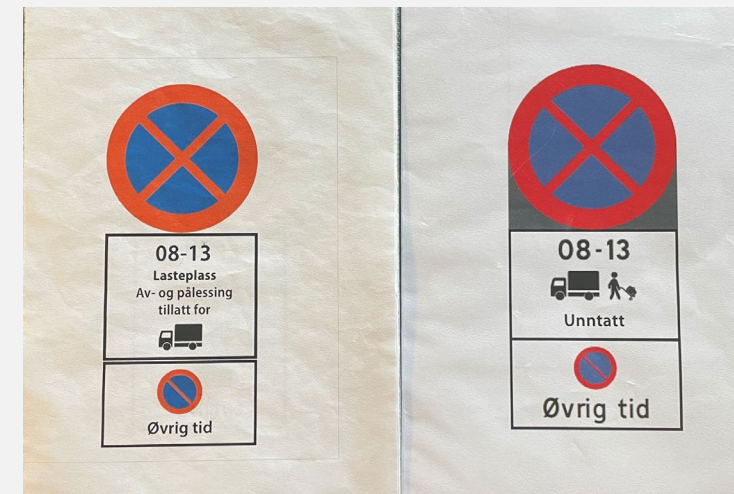
- Her var holdningene delt. 7 av 15 ville foretrekke tekstbasert skilt og 8 ville foretrekke underskiltet med nytt symbol. Særlig de engelsktalende sjåførene ønsket det nye symbolet da det var lettere å forstå.

Hvorfor?

- Tekst: Ordet «Lasteplass» er godt og tydelig
- Symbolet: Indikerer tydelig aktiviteten lasting/losing av varer

“The symbol indicates clearly that it is delivery.”

– Vareleverandør



5. Foretrukket skilt

Ved test av 552 Parkering med parkeringsskive:

- Alle vare- og lastebilsjåfører ønsket 552 Parkering med parkeringsskive over 372 Parkering forbudt. Skiltet var foretrukket fordi:
 - Det gir en *oppfattet prioritering*
 - Oppfattelse av at de får lov til å «stå trygt i 30 min» uten frykt for å få bot
 - Flere bruker ordet «tydelig» for å beskrive skiltet sammenlignet med Parkering forbudt (hvor man er usikker på hvor lenge man kan stå)
- De fleste som også fikk vist (og forklart) 370 Stans forbudt med underskilt ville foretrekke dette over 552 Parkering med parkeringsskive. Noen av kommentarene var at det ville være mer effektivt å håndheve ulovlig parkering på 370 enn 552-skiltet, og at 552-skiltet innbyr til parkering.

«[552] is clearer. [372] You can only stand there for 5 minutes.»

– Engelsktalende vareleverandør



6. Håndheving

Hvordan fungerer det å håndheve ulovlig parkering etter skiltets regelverk?

Kort oppsummert:

Stans forbudt er mest effektivt å håndheve. Parkering med parkeringsskive er mest tidkrevende å håndheve.

Når prosjektet har vurdert håndheving har fokuset vært på håndheving av ulovlig parkering som i størst grad tar plassen fra varelevering, og hvor lang tid man bruker på kontrollere om en parkering er ulovlig.

1. '370 Stans forbudt med unntak' kan håndheves umiddelbart (for kjøretøy som ikke er unntatt). For de som er unntatt skiltet gjelder skilt 372 parkering forbudt, kortest mulig stans og av- og pålessing.
2. '372 Parkering forbudt' gir tillatelse til kortest mulig stans og av- og pålessing. Man må derfor vente for å se om det er laste/losse aktivitet.
3. '552 Parkering med parkeringsskive' tillater også kortest mulig stans og av- og pålessing. Man må derfor komme tilbake etter et visst tidsrom, og må vente for å se om det er laste/losse aktivitet. I tillegg tillater skiltet parkering for varebil/lastebil/trekkbil i 30 min såfremt kjøretøyet har gyldig parkeringsskive. Det må tas ventilstilling for å dokumentere en eventuell illeggelse. For kjøretøy som *ikke* er tillatt parkering på skiltet gjelder punkt 2 over (Parkering forbudt).

6. Håndheving

- For å gi plass til varelevering ser vi at det er personbiler og små varebiler det er viktigst å håndheve, da det er disse som parkerer mest ulovlig.
 - Ref. forrige side er personbiler mest effektivt å håndheve med 370 Stans forbudt. De andre skiltene kan håndheves, men det er mer tidskrevende
 - Ref. forrige side er små varebiler ekstra krevende å håndheve på skiltet 552 Parkering med parkeringsskive, da de har lov til å stå 30 minutter uten å laste/losse varer



Figur: Parkeringsskive er mest krevende å håndheve av de skilttypene som er testet

7. Fleksibilitet

Tilrettelegge for flere målgrupper i løpet av døgnet (fleksibilitet)

Kort oppsummert:

372 Parkering forbudt og 552 Parkering med parkeringsskive gir mest fleksibilitet, mens 370 Stans forbudt gir samme fleksibilitet etter kl. 13:00.

- Her er det vurdert hvor mange kjøretøygrupper som kan bruke arealet gjennom døgnet
- Fleksibilitet :
 - 372 Parkering forbudt gir tillatelse for alle med kortest mulig stans og å laste/losse varer
 - Parkering med parkeringsskive gir samme fleksibilitet som Parkering forbudt i praksis, selv om mange av de intervjuede ikke vet dette
 - Stans forbudt med underskilt gir mindre fleksibilitet i perioden som er forbeholdt varelevering. I øvrig tid er det same fleksibilitet som for de andre skiltene.

8. Næringsparkering

Tilrettelegge for næringsparkering

- Parkering med parkeringsskive gir håndverkere og andre brukere med varebil og lastebil lov å kunne stå parkert i kortere perioder (i testens tilfelle 30 minutter)

Kort oppsummert:

P med parkeringsskive kan brukes som næringsparkering i angitt tidsperiode

Skilt	Andel små varebiler (antall)
Parkering forbudt	23 %
Stans forbudt med tekst	19 %
Parkering med parkeringsskive	30 %
370 med symbol	24 %

Figuren over viser at det var en større andel små varebiler som brukte arealet skiltet 552 Parkering med parkeringsskive.

9. Misforståelse

Hvilket skilt misforstår målgruppene mest og hvorfor?

Kort oppsummert:

Ingen av skiltene forstås fullstendig, men samlet er misforståelsen noe større ved 370 Stans forbudt med unntak sammenlignet med de andre skiltene.

- På samme måte som skiltforståelsen evalueres har prosjektet forsøkt å vurdere i hvor stor grad de forskjellige skiltene misforstås. Ingen av skiltene forstås fullstendig, men på grunn av kompleksitetsnivået til 370 Stans forbudt med unntak, opplever prosjektet at dette er skiltet som skaper mest forvirring.
- «Øvrig tid» på 370 Stans forbudt-skiltene førte til misforståelse blant både norsk- og engelsktalende sjåfører.
- Det var noe mindre misforståelse ved skilt 370 Stans forbudt med nytt symbol enn ved 370 Stans forbudt med tekst (t.h.):
 - 6 av 17 vareleverandører misforstod deler av skilt med nytt symbol (ca 35 %)
 - 7 av 14 vareleverandører misforstod deler av skilt med tekst (50%)

«Mellom 8-13 lasting og lossing. Etter 13.. Ulovlig?"

– Vareleverandør



08-13

Laste plass

Av- og pålessing
tillatt for



Øvrig tid

"Mellom 8-13 er det varelevering. Øvrig tid parkering forbudt. Men når er det stans forbudt?"

– Vareleverandør

9. Misforståelse

Hva misforstås ved skiltene 370 Stans forbudt med unntak?

- De samme misforståelsene gikk igjen ved test av begge skiltene. Flere vareleverandører/håndverkere trodde at de stod ulovlig etter kl. 13.
- Øvrig tid – når og hva det gjelder – er vanskelig å forstå. Noen trodde det var forbudt for alle kjøretøy etter kl. 13.
- For noen var det litt uklart hva forskjellen er mellom Parkering forbudt og Stans forbudt.



9. Misforståelse

Hva misforstår man ved 552 Parkering med parkeringsskive?

- Som nevnt tidligere, var det ingen av de vi intervjuet som kjente til at 552 Parkering faktisk tillater korteste av- og påstigning og av- og pålessing for alle kjøretøy.
- Flere trodde «Maks 30 min» ville gjelde uansett aktivitet, og visste ikke at de hadde lov til å stå lenger dersom de drev med lovlig av- og pålessing av varer. Ingen av de vi intervjuet kommenterte direkte at «30 min» var utfordrende å forholde seg til i dette området.
- Ved test av 552 Parkering med parkeringsskive, forstod de fleste at varebiler også er del av kjøretøy-symbolet. 70% av de som ble intervjuet og som kjørte liten varebil forstod at de hadde lov til å stå der. To engelsktalende vareleverandører kommenterte at små varebiler ikke er en del av symbolet. Et par andre sjåførere trodde også det kun gjelder lastebiler
- Noe misforståelse oppstod rundt skilt med parkeringsskive. Ca 80% av de som fikk spørsmål om symbolet sa likevel at det refererer til en 'parkeringsskive' eller 'timer'. En håndverker lurte på om det har noe med «lys/kamera» å gjøre. Et par vareleverandører kommenterte at det vil bli svært krevende å måtte huske når man har mange leveringer på kort tid.

What happens after 30 min? «You probably get a ticket.»

– Engelsktalende vareleverandør

«Jeg er ikke en ren varebil, så jeg er ikke en del av skiltet.»

– Håndverker i liten varebil



**Maks
30 min**

Skilt: Kostnad og størrelse

Kostnader skilt
og størrelse

Kort oppsummert:

Parkering forbudt er lite i størrelse og billig. Parkering med parkeringsskive og Stans forbudt med nytt symbol er nesten doble i størrelse og middels kostbare. Stans forbudt med tekst er størst og mest kostbart.

- Dersom man skal ha en utbredt bruk av noen av skiltene som er testet er det interessant å sammenligne kostnaden på skiltene.
- Størrelse er en faktor å ta hensyn til med tanke på hvordan det oppfattes i bybildet. Større skilt «forurenses» noe mer sammenliknet med mindre skilt.
- Størrelse har en direkte sammenheng med kostnad. Rangert fra minst/billigst til størst/dyrest:
 - Lav innkjøpspris (1x) og 600 mm i diameter - Parkering forbudt
 - Middels innkjøpspris (3x dyrere) og 552x1065 mm - Parkering med urskive
 - Middels innkjøpspris (4x dyrere) og 600x1195 - Stans forbudt med underskilt (nytt symbol)
 - Vesentlig dyrere (9x dyrere) og 600x1380 - Stans forbudt med underskilt (tekst)
 - Det er mulig man kan redusere kostnaden på skiltet dersom man går i dialog med leverandøren og f.eks. får et dobbeltsidig skilt. Dette var det eneste ensidige skiltet, og man bestilte da 2 skilt.
- Parkering forbudt er vesentlig billigere og mindre enn de andre skiltene.
- Kostnad er kun for skilt, og inneholder ikke pris for å sette det opp (som var lik for alle skiltene).

12. Kompleksitetsgrad

Lav kompleksitetsgrad:
Vanskelighetene med å forstå skilt øker jo flere og mer detaljerte reguleringene er

Kort oppsummert:

Parkering forbudt er enkelt i form av kun ett hovedskilt. Parkering med parkeringsskive er noe mer komplekst, mens Stans forbudt skiltene er mest komplekse da de har tekst, symboler og to underskilt.

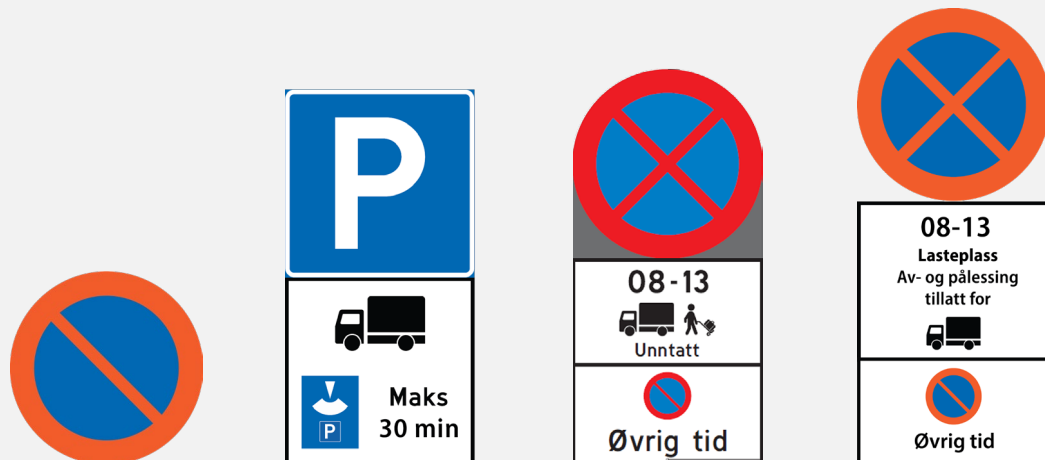
- Prosjektet har forsøkt å sammenligne de forskjellige skiltene og vurdere kompleksitetsgraden opp mot hverandre, i tråd med Håndbok N300 sine retningslinjer. Kompleksitetsgrad kan i stor grad påvirke hvordan skilt oppleves og forstås i bybildet
- 372 Parkering forbudt er kjent og består kun av ett hovedskilt
- 552 Parkering med parkeringsskive er mer komplekst, men har kun ett underskilt. Parkeringsskiven øker kompleksitetsgraden noe.
- 372 Stans forbudt-skiltene har to underskilt (hvilket er maks antall). Tekst i tillegg til symbol øker også kompleksiteten noe.



Illustrasjon av et skrekkeeksempel på kompleksitet.
Foto: [expressen/privat. www.expressen.se/nyheter/stockholm/parkeringsskylten-som-ingen-forstar-sig-pa/](https://www.expressen.se/nyheter/stockholm/parkeringsskylten-som-ingen-forstar-sig-pa/)

12. Kompleksitetsgrad

- Teksten til høyre er tatt fra Håndbok N300 der utfordringen med komplekse parkeringsskilt forklares. Dette danner grunnlaget for vurderingene gjort for kriteriet kompleksitet.
- Under vises skiltene for å illustrere kompleksitet.



Økende kompleksitetsgrad

«Undersøkelser og erfaring viser at parkeringsskiltningen ofte er vanskelig å forstå for trafikantene. Problemene er knyttet til begrensninger og forutsetninger gitt på underskilt og soneskilt, og vanskelighetene med å forstå skiltene øker jo flere og mer detaljerte reguleringene er. Skiltkombinasjonene blir fort så kompliserte at de blir uforståelige.

Det er derfor gitt begrensninger for hvor mange avvikende reguleringer som kan gis på underskilt til samme hovedskilt, og reguleringene skal være enkle.

Reguleringene må også være angitt på en ensartet og konsekvent måte, slik at de kan læres, gjenkjennes, forstås og håndheves likt fra sted til sted. Det er derfor viktig at detaljbestemmelsene for de enkelte skilt følges nøye.

Dersom det oppstår tvil om hvordan innholdet på et underskilt eller soneskilt skal utformes, er det et klart signal om at den ønskede reguleringen er for komplisert.»

Figur: Innledning i Håndbok [N300](#) for parkeringsregulerende skilt

13. Skiltrespekt

Skiltrespekt (hvilket skilt respekteres mest/minst)

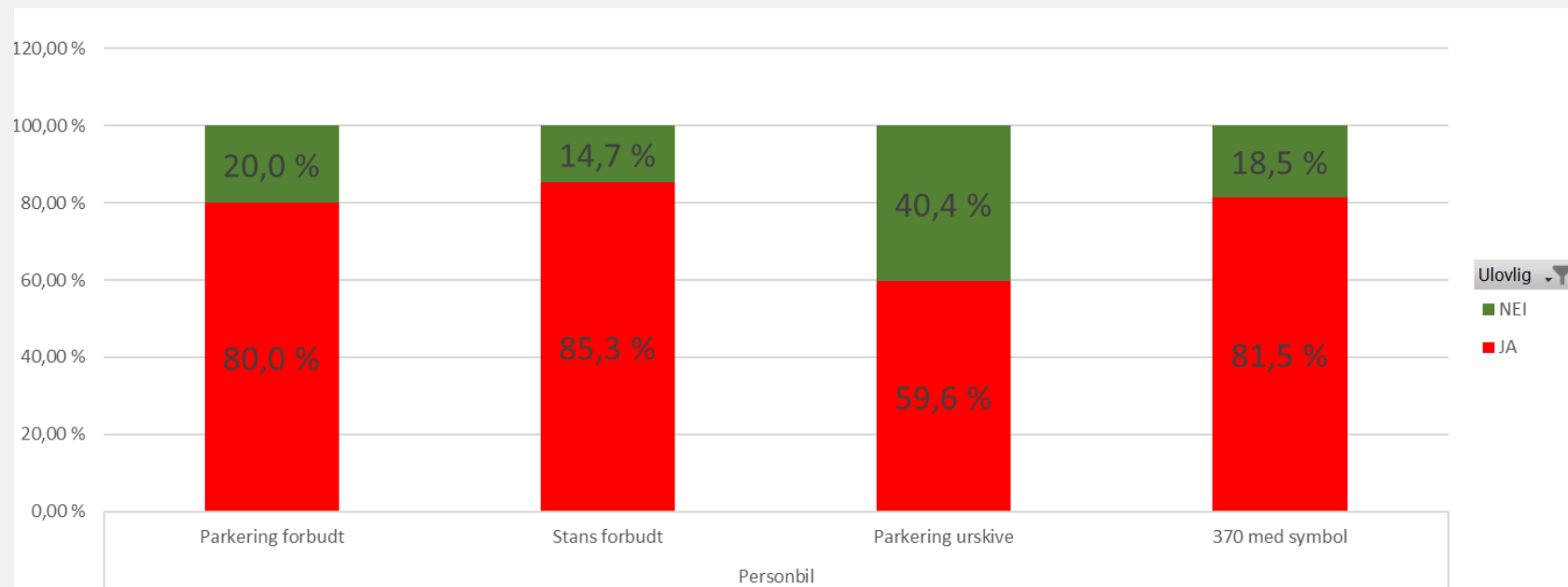
Kort oppsummert:

Skiltrespekten er generell lav, men det er noe mindre ulovlig parkering av personbiler på 552 Parkering med parkeringsskive, sammenlignet med de andre skiltene.

- Observasjoner og tilbakemeldinger i gata tilsier at skiltrespekten og frykten for å stå parkert ulovlig er generelt lav. Det lovlige alternativet for parkering i sentrum – parkeringshus – er dårlig pga. kjøretøybegrensninger (høyde), kostnad og lang gangavstand til målpunkt. Dette ble nevnt spesielt av håndverkere
- Det er vanskelig å si noe om hvor mange som faktisk legger merke til skiltet (og f.eks. 'kjører på vane') og/eller om skiltet er vanskelig å se
- Flere vareleverandører har gitt tilbakemelding på at de noen ganger må velge å stille seg ulovlig for å komme nærmest mulig leveringspunktet. For mange vil dette behovet overstyre skiltrespekten og de forholder seg i mindre grad til hvilke skilt/regler som gjelder i gata
- Prosjektet har observert flere personbiler som har valgt å stå ulovlig selv om de har blitt gjort oppmerksom på at arealet er tiltenkt varelevering
- Tallene viser mange ulovlige parkeringer for alle skilt. Personbiler har mellom 80-85 % ulovlig parkering på alle skilt bortsett fra ved 552 Parkering med urskive, hvor 60% av personbilene står ulovlig (se tabell neste side).

13. Skiltrespekt

Figur: Personbiler sto oftere lovlig (< 5 min) på skiltet Parkering med parkeringsskive enn på Parkering forbudt. Det er uklart om dette betyr økt skiltrespekt.



13. Skiltrespekt

Bilde: Eksempel på vareleverandør som stod ulovlig på fortau, og som forklarte at hen uansett ville stille seg der fordi varene måtte leveres. I dette tilfellet var lommen full.



"For å være ærlig, jeg så ikke skiltet. Vi leverer varer uansett".

– Vareleverandør

13. Skiltrespekt

Personbiler:

- De fleste personbilene som stod ulovlig i lommen og som ble intervjuet, var oppmerksom på dette. Noen kommenterte at de ville flytte seg dersom det kom en vare- eller lastebil, eller ville forsøke å unngå å stå parkert i tidsrom hvor varelevering er prioritert.
- Majoriteten forklarte at de stod der pga. ærender i nærområdet. Eksempel på årsaker:
 - Ventet på barn som var hos legen
 - Ventet på andre passasjerer som hadde ærender i nærområdet (Karl J, sentrum) eller skulle hente en passasjer
 - skulle kjøpe/hente/levere noe i nærområdet

"Har egentlig ikke lov å stå her, men jeg må stå her litt."

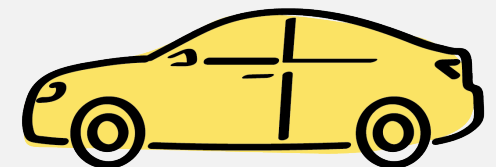
– Personbilsjåfør (Test 3)

"Jeg flytter meg hvis det kommer noen.»

– Personbilsjåfør (Test 1)

"Jeg skal jo ikke parkere..."

– Personbilsjåfør (Test 1)



8.2

Observasjoner



Observasjoner og relaterte funn

- Som tidligere nevnt er skiltrespekten og frykten for å stå parkert ulovlig generelt lav blant trafikantene som prosjektet har snakket med. Prosjektet observerte mye ulovlig parkering i løpet av skilttesten, spesielt blant personbiler og næringskjøretøy.
- Prosjektet har observert at Bypatruljen har hatt stor effekt de gangene de har patruljert i området. Personbiler kjørte umiddelbart videre når Bypatruljen dukket opp. Dette underbygger at trafikantene visste de stod ulovlig parkert
- Observasjoner bekreftet at vareleverandører noen ganger ville stille seg ulovlig for å komme tettest mulig mottaker (f.eks. på fortau)
- Prosjektet har observert at vinterføre i noen perioder har vært utfordrende. Dette kan ha ført til at vareleverandørene har måtte stå ekstra lenge i lommen på grunn av utfordringer med å frakte snile/jekketralle på vinterføre. Dette viser til at behovet for varelevering ikke nødvendigvis er likt året rundt og at det er viktig å vise skjønn ved håndheving.



Observasjoner og relaterte funn

- Prosjektet har observert at noen av vareleverandører har henvist til det gjeldende skiltet for å vise andre trafikanter at de er prioritert i lommen. Vi har observert flere vare- og lastebiler som ikke har fått plass i lommen pga. personbiler og/eller langtidsparkerte varebiler. Opptil flere ganger har vareleverandører forsøkt å signalisere behov (blinke) uten at kjøretøy har flyttet seg, som har ført til at vareleverandøren har kjørt videre.
- Prosjektet har fått tilbakemelding fra et par vareleverandører, som ofte er i området, at de opplevde/observerte færre personbiler i lommen under Test 2 og Test 3.
- Prosjektet har observert bruk av nødblink i lommen, av både håndverkere, vareleverandører og personbil-sjåfører. Tilbakemeldingene har vært at dette skal signalisere at man ikke skal stå lenge i lommen. En engelsktalende håndverker fortalte at han har fått en del bøter før, og nødblink indikerte at han «snart skulle reise igjen, skulle bare laste/losse noen varer».

"Hvis det er som jeg tenkte, så fortrekker jeg (Stans forbudt). Parkering forbudt - så stopper personbiler og setter nødblink på, de er ikke i nød...".

– Vareleverandør

"For å være ærlig, jeg så ikke skiltet. Vi leverer varer uansett."

– Vareleverandør

"Har egentlig ikke lov å stå her, men jeg må stå her litt."

– Personbilsjåfør (Test 3)

«Jeg betaler ca. 8-9000 kr/året i bot... Jeg tar heller den boten med et smil.»

– Håndverker med behov for å flytte rundt på seg i byen

8.3 Innspill fra andre – erfaringer og tilbake- meldinger fra Bypatruljen og LUKS

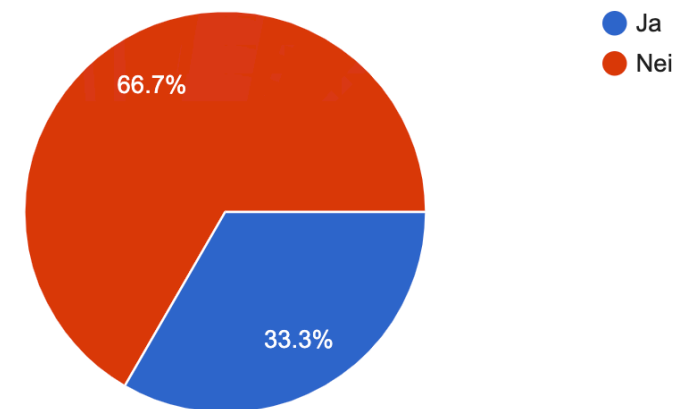


Innspill fra Bypatruljen

- Prosjektet har hatt god dialog med Bypatruljen i løpet av skilttesten og fått tilbakemeldinger ved paroler (morgenmøter i Bypatruljen) og via en spørreundersøkelse som ble sendt ut i slutten av skilttesten.
- Dialog med Bypatruljen har vært viktig for å sikre at perspektivet fra de som arbeider i gata og har ansvar for håndheving av offentlig parkering i byen blir tatt med i vurderingen av hvilke skilt som fungerer best, spesielt i forbindelse med håndheving.
- Spørreundersøkelsen ble sendt ut for å få konkret tilbakemelding på skiltene som har blitt testet, med særlig fokus på 370 Stans forbudt med underskilt (nytt symbol). Prosjektet deltok også på parole tirsdag 14. februar for å få med refleksjoner/ tilbakemeldinger på hele skilttesten i person.
- 15 bybetjenter svarte på spørreundersøkelsen. Holdningene rundt hvilke skilt som fungerer best for håndheving og/eller varelevering var noe delt.

Har du fått spørsmål eller tilbakemeldinger fra trafikanter i gata i forbindelse med skiltet 370 Stans forbudt med nytt symbol?

15 responses



5 av 10 har fått spørsmål eller tilbakemelding på skiltet.

Tilbakemeldinger på 370 Stans forbudt med nytt symbol

- Noen av bybetjentene har fått tilbakemeldinger på det siste skiltet fra trafikanter i gata. Utsnitt av kommentarer fra bybetjentene, innhentet fra spørreundersøkelsen og på parole:
 - «Når er det stanseforbud? Når er det parkering forbudt? Hva betyr den lille figuren?»
 - «Jeg har snakket med både bilister med personbil og vareleverandører. Varebilsjåfører var noe usikre, men fornøyd da jeg forklarte. Bilister med personbil var litt forvirret vedrørende når de kunne stanse for av- og pålessing.»
 - «Pratet med vareleverandører på stedet, som ikke forstod skiltingen. Er det kun lastebiler, ikke for varebiler som leverer?»
 - «Flere personbil brukes til varelevering. Ønsker byråden kun tung trafikk i byen? Taxifører som driver med syketransport, ønsker byråden legene vekk fra området?»
 - «Er det kun lastebiler? Må man ha tralle? Også varebiler?»
- Noen av bybetjentene som har patruljert i området har observert/opplevd at det har vært større andel varebiler og færre personbiler under test 3 enn før skilttesten. En bybetjent kommenterte at de har opplevd økning av varebiler i Karl Johan/gågate etter siste skilt ble satt opp.
- En bybetjent kommenterte på parole at det nye skiltet har ført til forvirring og 372 Parkering forbudt bevarer behovet for varelevering etter nærliggende gågate er stengt, eventuelt 370 Stans forbudt med «Lasteplass» i kombinasjon med 372 Parkering forbudt (som skiltet under Test 1).



Hvordan fungerer det å håndheve 370 Stans forbudt med nytt symbol?

- Utvalg av svar fra bybetjentene, fra spørreundersøkelsen:
 - «Greit, men det skaper mye forvirring med både 370 og 372 på samme skilt.»
 - «Det er dessverre vanskelig å håndheve en slikt skilt. Fordi vi ikke har noe god forklaring til fører når vedkommende dukker opp.»
 - «Kan nok få noe diskusjoner på stedet av bilister med personbil.»
 - «Det kan misforstås at du må ha en stor nok bil med store nok varer til å trenge en tralle, for å benytte seg av skiltet.»



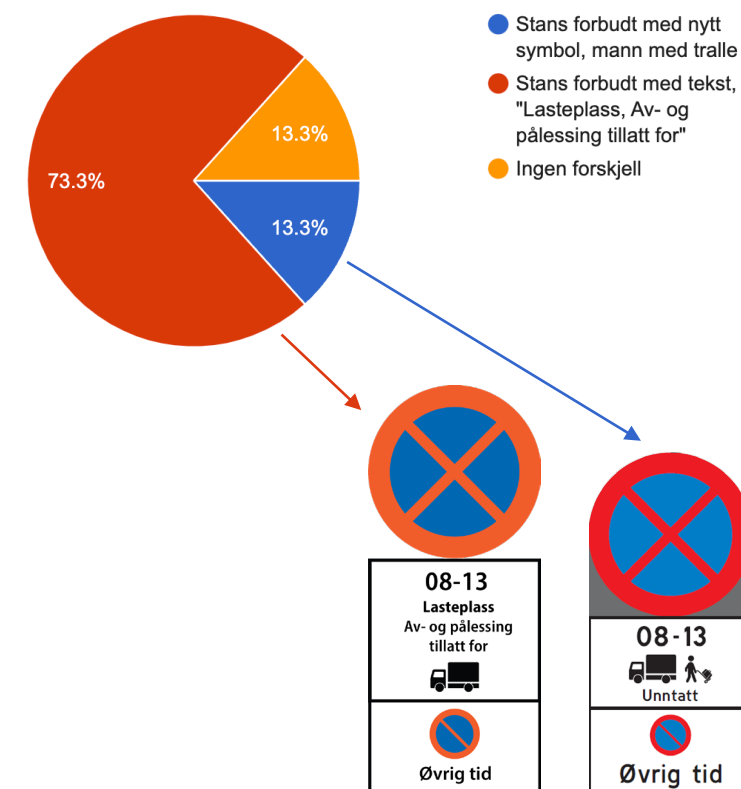
Sammenligning mellom 370 Stans forbudt med nytt symbol vs. med tekst

De fleste bybetjentene synes 370 Stans forbudt *med tekst* fungerer bedre enn skilt med *nytt symbol*, for både trafikanten i gata og til håndheving. Dette bekreftes både gjennom spørreundersøkelsen og tilbakemeldinger i person. Det er viktig å huske på at det nye symbolet ikke er normert. Utvalg av svar på hvorfor dette foretrekkes:

- «Tror at ordet "Laste plass" minsker misforståelse for publikum.»
- «Det å ha bilde av en mann med tralle kan misforstås med at det er et krav til tralle for å benytte seg av plassen. Det er mindre rom for tolkning om det står skrevet på skiltet hva det er for...»
- «Dette er et skilt som bilførere er kjent med og lett å forklare (370 med tekst). I Grensen ved Akersgata 45 er det sjelden det blir en lang diskusjon rundt en illeggelse.»
- «Fordi budskapet er enkelt forklart. Det er lettere vise skjønn når andre typer varebiler dukker opp på stedet. Og har en kortest mulig av og pålessing.»

Hvilket av de synes du fungerer best for **deg som håndhever?**

15 responses



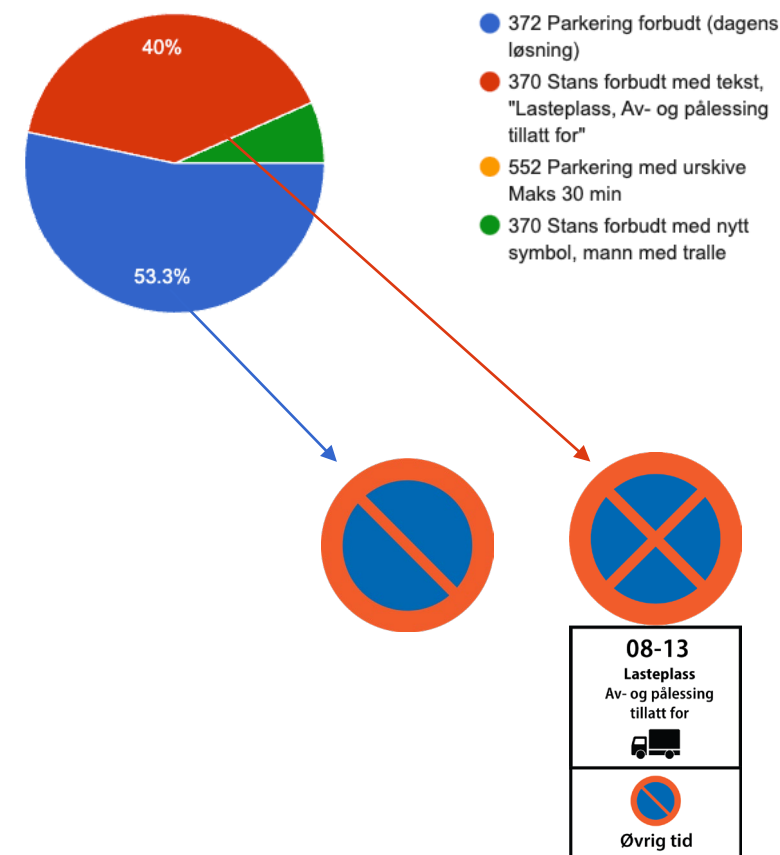
Hvilket av skiltene er lettest å håndheve?

I spørreundersøkelsen fikk bybetjentene spørsmål om hvilket skilt som er lettest å håndheve av alle skilt som har blitt testet i skilttesten. *Lettest* kan tolkes på forskjellige måter og assosieres ikke nødvendigvis med hvilket skilt som er minst *tidkrevende* å håndheve. Det kan for eksempel også knyttes til skiltets kompleksitetsgrad og hvor krevende det er å forklare skiltets betydning. Basert på tilbakemeldingene i spørreundersøkelsen er det 372 Parkering forbudt og 370 Stans forbudt med tekst som er lettest å håndheve:

- *Parkering forbudt: «Lettere for meg som bybetjent å håndheve på 372 Parkering forbudt da det er mye av det i byen... Som bybetjent opplever jeg at til flere underskilt det blir, må en 'holde tunga rett i munnen' når en skal håndheve. For å få med seg de riktige detaljene på gebyret.»*
- *Stans forbudt med tekst: «Absolutt enklest. Er det ikke en varebil innenfor nevnt tid, har den ikke lov å stanse der, heller ikke for av/på stigning/lessing. Og så åpner det for av/på stigning/lessing utenfor nevnt tid, for alle...»*
- *Stans forbudt med tekst: «Ikke tidskontroll, mindre vurderinger, stans er stans.»*

Hvilket av skiltene synes du er **lettest å håndheve?**

15 responses

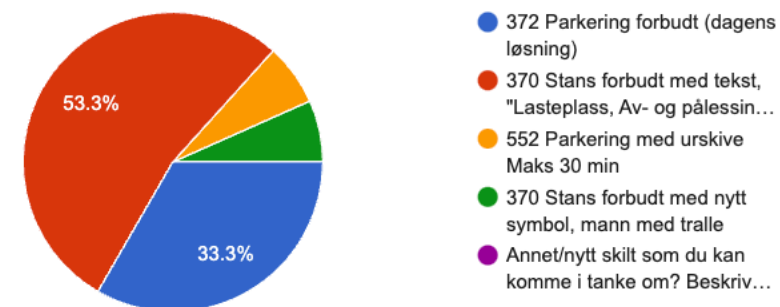


Hvilket av skiltene skaper mer plass til varelevering?

- I spørreundersøkelsen fikk bybetjentene spørsmål om hvilket skilt de trodde ville skape mest plass til varelevering. Her svarte litt over halvparten at 370 Stans forbudt med tekst vil skape mest plass:
 - «Til vanlig er det mange privatbiler som står på vanlig 372. Tror at når det blir nytt skilt med både symbol av lastebil, og med tekst. Så vil folk forstå det bedre. Det er og lettere for oss å håndheve.»
 - «Stanseforbudet virker erfaringsmessig mer alvorlig, og holder i større grad folk fra å parkere der for mindre ærend. Dette basert på opplevelsen med tilsvarende skiltet plass i Grensen 20.»
- 33% synes fortsatt 372 Parkering forbudt fungerer best:
 - «Alle bilister forstår skilt 372, det er også en del varelevering som utføres av store personbiler.»

Hvilket av skiltene tror du **skaper mer plass til varelevering?**

15 responses



Oppsummering på tilbakemeldinger

- Tilbakemelding på parole og svar på spørreundersøkelsen viste at **370 Stans forbudt med tekst** og **372 Parkering forbudt** er foretrukket av bybetjentene, spesielt med tanke på håndheving.
- Skilting ved Akersgata 45 i Grensen ble nevnt av flere som et område hvor prioritering av varelevering fungerer godt. Her brukes skiltet 370 Stans forbudt med tekst i dag (bilde til høyre).
- Prosjektet fikk ellers gode tilbakemeldinger fra Bypatruljen om å bli involvert i skilttesten, som har vært med på å sikre samarbeid og synergieffekter på tvers av avdelinger.



Tilbakemeldinger fra LUKS

- Prosjektet startet dialog med organisasjonen Leverandørenes Utviklings- og Kompetansesenter (LUKS) allerede før skilttesten, for å få med deres perspektiver på hvilke utfordringer sjåførene opplever i gata. Prosjektet fikk blant annet innspill på områder i Oslo sentrum hvor det er utfordrende med varelevering, og tilbakemelding på konsept om *dynamisk bruk av areal* som tidligere nevnt og illustrert i rapporten. LUKS uttrykte tidlig et behov og ønske om et 'Lastesone'-skilt (skissert til høyre) som ble diskutert på møtet mellom prosjektet og LUKS.
- I løpet av skilttesten fikk prosjektet også tilbakemelding fra LUKS på skiltet 370 Stans forbudt underskilt med nytt symbol. De kunne informere om at Samarbeidsgruppen for varelevering i Oslo, SG-Oslo, likte skiltet svært godt og ønsker at dette blir etablert flere steder i byen. LUKS videreformidlet også en kommentar fra en fast vareleverandør i Dronningens gate når skiltet ble erstattet med 372 Parkering forbudt igjen. Kommentaren var: «Hvor lenge var Adam i Paradis? Borte vekk i dag.»



Skisse unormert
'Lastesone'-skilt

"..nedenstående skilt har vi etterlyst i flere tiår."

Utdrag epost fra LUKS



09

Anbefaling og muligheter for videre arbeid

Kapittelet tar for seg anbefalinger og muligheter for videre arbeid basert på læring og refleksjoner fra skilttesten.

- Vurdere hvilke områder i byen hvor varelevering burde få tilrettelagt areal
 - I utvalgte lommer/areal hvor det er stort behov for prioritering for varelevering, anbefales bruk av 370 Stans forbudt med underskilt (uten «Øvrig tid» der det ikke er et stort behov for fleksibilitet utenfor tidsrommet reservert for varelevering)
 - Der man ønsker fleksibilitet og gi personbil/taxi tilgang til korteste stans, anbefaler prosjektet å fortsette bruk av 372 Parkering forbudt.
- Med utgangspunkt i *håndheving (tid brukt på håndheving)* anbefaler prosjektet å bruke skilt 552 Parkering med parkeringsskive i minst mulig grad. Sett bort fra håndheving, fungerer skiltet godt for næringsparkering i kombinasjon med varelevering. Det bør vurderes om det er behov for å bruke symbolet parkeringsskive.
- Behov for opplæring/informasjonsdeling: Flere intervjuede etterspør informasjon om hva skilt betyr og hvor man kan få tak i parkeringsskive. Uansett hvilket skilt man velger er det viktig å dele informasjon med de riktige målgruppene

- Prosjektet anbefaler å fortsette test av nytt symbol sammen med teksten «Lasteplass» men uten Øvrig tid.
 - LUKS er veldig positive til et skilt av denne typen.
 - Tilbakemeldinger pekte på at man bør bruke ordet «Lasteplass»
- Testen kan f.eks. utføres:
 - I utvalgte laste- og losselommer (eventuelt i kombinasjon med oppmerking).
 - Virtuelt, ref. notis under

Samferdselsdepartementet har i etterkant av skilttesten presisert at skiltforskriften § 46 ikke gir Vegdirektoratet hjemmel til å godkjenne bruk/test av skilt som ikke er angitt i skiltforskriften. Dette innebærer at test av nye skilt må først formaliseres i forskriften (etter gjennomført høring). For å teste unormerte skilt oppfordres det derfor til virtuell uttesting som en alternativ metode.



*Illustrasjon/symbol for
varelevering som
opprinnelig tegnet*

Muligheter for videre arbeid

- Opplæring: Få opp en informasjonsside/kanal hvor man kan dele relevant informasjon om skilt og hva som gjelder for lasting og lossing.
- Håndheving har en tydelig effekt:
 - Prosjektet anbefaler å teste ekstra håndheving av Stans forbudt med underskilt for å markere at dette er prioritert varelevering. Kan dette være med å øke respekten for skiltet?
 - Bør automatisk håndheving testes?
 - Kan dette bidra til bedre skiltrespekt og på sikt bidra til trafikkreduksjon?
 - Kan den automatiske løsningen være mobil slik at den kan flyttes rundt der det er behov?
 - Kommunen har myndighet for å håndheve parkering, men en utfordring i dag er at det kreves at man gir ut en kontrollgebyr på papir (gul lapp).
- Ta med erfaringen fra skilttesten inn i arbeidet for å opprette attraktive, utslippsfrie laste-/losselommer.



Bypatroljen på besøk under testen

En avsluttende refleksjon ...

En viktig refleksjon prosjektgruppen har gjort seg er at det finnes ikke noe optimalt skilt i dag, ref. refleksjon til høyre.

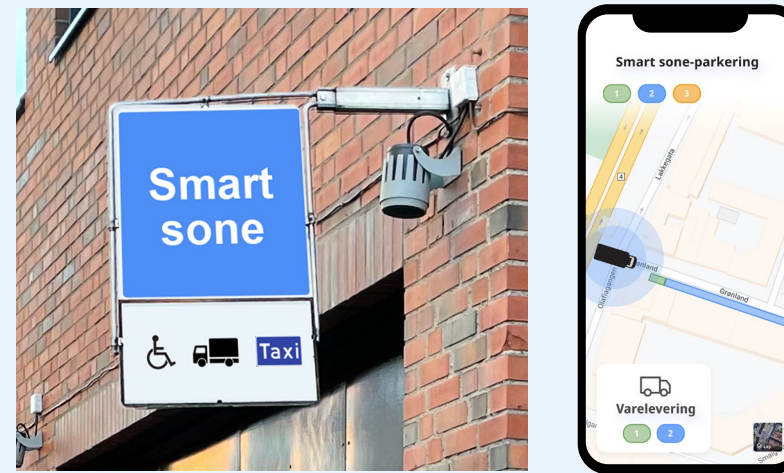
I tidlig fase i prosjektet ble dynamiske skilt vurdert og dette kan være en mulig løsning i fremtiden gitt at teknologien utvikler seg i en retning som gjør det økonomisk og miljømessig bærekraftig.

Regulering slik den er i dag med plikt om å varsle om endret skilting 24 timer før gjør bruk av dynamiske skilt utfordrende. Dersom man klarer å løse dette vil dynamisk skilt kunne gi et mer forståelig budskap.

Dynamisk bruk kan også løses med et statisk skilt (se eks. smart sone til høyre) og tilhørende digital løsning med informasjon om hvem som kan parkere og hvor lenge. Noen byer har gjort piloter på dette, da ofte med booking. Aspen brukte appen Pebble, mens Hamburg har brukt en egenutviklet løsning.

Prosjektgruppen har sett flere eksempler på byer som utforsker digitale løsninger for parkering, blant annet eksemplene nevnt over. Vi tror dette er noe man vil se mer av fremover og at det kan bli en løsning for hvordan man kan tilrettelegge plass for byens forskjellige målgrupper i et komplekst bybilde i rask endring.

Hvis målet er å bruke et skilt som legger til rette for **fleksibel bruk** (flere målgrupper), som samtidig klarer å **prioritere varelevering** i visse tidsrom, og skal være **forståelig**, så finnes dessverre ikke dette skiltet...



Illustrasjon av et statisk skilt med tilhørende digital løsning

PROSJEKT **STOR**

Smartere Transport i Oslo-regionen



Ruter#