

Bransjestandard for varelevering



utarbeidet av

LUKS

(Leverandørenes Utviklings- og Kompetansesenter)

NLF

(Norges Lastebileier-Forbund)

NHO-LT

(NHO Logistikk og Transport)

Utgave nr. 3 Oslo, mars 2018

Det finnes et vell av avtaler og overenskomster som regulerer forholdene mellom vareprodusenter, transportseiere, transportører, transportkjøpere og vareeiere. Mange forhold er godt regulert og respektert, mens andre forhold har blitt mer stemoderlig behandlet. Særlig gjelder dette grensesnittet mellom HMS og logistikk.

BVL er utarbeidet av transportbransjens organisasjoner i nært samarbeid med relevante myndigheter. Standarden er ment til å hjelpe byggherrer og deres prosjekterende med å finne frem i jungelen av bestemmelser og anbefalinger på hvordan adkomst, plassering og utforming av et varemottak skal være samt hvordan HMS-arbeidet ved dette skal organiseres. Transportbransjen vil på sin side da lettere kunne standardisere sine kjøretøy til BVL, når denne benyttes som standardisert utforming ved varemottakene i Norge.

Det hersker stor uvitenhet om den enkelte aktørens rolle og ansvar. Det har fått utvikle seg usunne holdninger overfor sjåførenes arbeidsmiljø. Håndtering av avvik fra regelverket er tilfeldig. Denne bransjestandarden for varelevering (BVL) er et bidrag for å rette på disse forholdene. Standarden ble første gang gitt ut våren 2011. Annen utgave første revisjon kom i januar 2014. Foreliggende BVL er tredje utgave, annen revisjon. BVL er forankret i LUKS, NLF og NHO-LT sin policy og er den eneste i sitt slag i Norge. Disse tre samarbeidspartnerne arbeider med å få standarden til å bli en forskrift innen 2022.

Vareleverandørene er et viktig nav for å opprettholde og videreutvikle det norske velferdssamfunnet. Praktisk talt alle gjenstander vi bruker eller omgir oss med til enhver tid, har vareleverandørene sørget for er tilgjengelige for oss. I vår streben etter å gjøre vareleveranser i Norge mer miljøvennlige, HMS-fremmende og rasjonelle har vi brukt betydelige ressurser på å utarbeide denne standarden for varelevering.

Et stort antall ledere, tillitsvalgte og hovedverneombud i transportbransjen har bidratt aktivt i arbeidet med å utvikle standarden. Dette gjelder enten de representerer egenleverandørene, dagligvaregrossistene, transportfirmaene eller samlasterne. Vi retter en særlig takk til mange ressurspersoner i Arbeidstilsynet, Direktoratet for byggkvalitet, Statens Vegvesen - Vegdirektoratet og Mattilsynet for faglige innspill. Det er vårt håp og vår tro at BVL i tiden fremover vil bidra til å normere forholdene ved adkomst, plassering og utforming av varemottak samt organiseringen av arbeidet ved disse.

Avslutningsvis gjør vi noe ubeskjedent forbundssekretær Geir Kvam i Norsk Transportarbeiderforbund sine ord til våre, da han snakket til bl.a. daværende leder av Stortingets transport- og kommunikasjonskomité Knut Arild Hareide på en konferanse i april 2010: "Bransjestandard for varelevering er det viktigste som har skjedd i denne bransjen siden bakløfteren ble funnet opp!"

Oslo 2018-03-01

LUKS, NLF og NHO-LT

FORORD s. 2 FORANKRING I REGELVERKET s. 10-13**INNHold s. 3-4****DEFINISJONER s. 5**

Fraksjon
HACCP
Interne transportveier Lager
Lager
Lastbærer
Leveringspresisjon
Leveringspunkt
Oppstillingsplass
Pall
Rampe
Tidsvindu
Varemottak
Venteplass

KRAVSPESIFIKASJON FOR VARELEVERING s. 6-9

Kravspesifikasjon for varelevering
Parkering 90 grader på varemottak
Parkering parallelt med varemottak
Parkering mot fortauskant

Forankring i regelverket
Arbeidsmiljøloven
Forskrift om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter (Internkontrollforskriften)
Forskrift om organisering, ledelse og medvirkning
Forskrift om utforming og innretning av arbeidsplasser og arbeidslokaler (Arbeidsplassforskriften)
Forskrift om utførelse av arbeid, bruk av arbeidsutstyr og tilhørende tekniske krav (Forskrift om utførelse av arbeid)
Varemottak
Leveringsfrekvens
Adkomst
Romhøyde
Dører og porter – plassering
Dører og porter – sikkerhet
Rekkverk
Gulv
Lasteramper
Ferdse
Faresoner
Belysning
Vernetiltak
Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)
Definisjoner
Rygging og vending
Stans og parkering
Tilknytning til infrastruktur
Adkomst
Krav til eksisterende byggverk
Sikring og istandsetting

Pålegg om dokumentasjon og utbedring
Utbedringsprogram
Forskrift om tekniske krav til byggverk
Uteareal og plassering av byggverk
Plassering av byggverk
Kjøreadkomst
Parkering og annen oppstillingsplass
Konstruksjonssikkerhet
Nedfall fra og sammenstøt med byggverk
Planløsning og bygningsdeler i byggverk
Krav om heis i byggverk
Planløsning
Kommunikasjonsvei
Varemottak
Matloven (internkontrollforskrifter og HACCP)

VARELEVERANDØRENS BILER s. 14

Vareleverandørens biler
Anmerkning til lastebilens funksjonelle høyde
Bakløfteren (liften, baklemmen)
Vinkel mellom oppstillingsplass og adkomstvei

**DEN ENKELTE AKTØRS ROLLE
VED VAREMOTTAKET s. 15**

Skiltvedtaks- og håndhevingsmyndigheter (politi, statlig og kommunalt vegvesen, parkeringsetater etc)
Gårdeiere og utleiere – ansvar
Arkitekter og rådgivende ingeniører
Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter (LUKS)
Plan- og bygningsetaten
Arbeidstilsynet
Mattilsynet
Entreprenør
Leverandørene
Varemottaker
Daglig leder
Leietaker

ADKOMST TIL VAREMOTTAKET ... s. 16

Generelt
Parkering 90 grader på rampe
Lengde
Bredde
Høyde
Parkering parallelt ved fortau
Lengde
Bredde
Høyde
Parkering parallelt med varemottak
Lengde
Bredde
Høyde

**Plassering og dimensjonering
av varemottaket s. 17-18**

Generelt
Oppstillingsplassens horisontalplan
Oppstillingsplass og varemottak på samme plan
Oppstillingsplassens lengde
Dører og porters plassering
Porter og slusers lysåpning
Ettermontering av sluser
Løftebrygge
Betongdekke med varmekabler
Underlag
Overbygg, belysningventilasjon og skilting
Strømuttak

**UTFORMING AV VAREMOTTAK OG
INTERNE TRANSPORTVEIER s. 19-21**

Generelt
Oppstillingsplass
Rampe
Lager
Interne transportveier
Underlag
Plassforhold
Inn og ut med næringsmidler
Lysforhold
Transportvei – plassforhold
Underlag
Lysforhold
Nivåforskjeller
Dimensjonering av snuhammere
Skisse snuhammere

**SIKKERHETSAVTALE VED
NATTLEVERING s. 22**

Gjeldende sikkerhetstiltak
Overtredelse

SJEKKLISTE s. 23

Sjekkliste

**KRAVSPESIFIKASJON FOR
VAREMOTTAK s. 24**

Kravspesifikasjon for varemottak

ETTERORD s. 25-26

Etterord

Fraksjon

I denne standarden betyr fraksjon type hovedgruppe av emballasjemateriale (plast, glass, papp, metall, tre osv.)

HACCP

Forkortelse for «Hazard Analysis (and) Critical Control Point». HACCP-systemet er et internasjonalt anerkjent system for fareanalyse og risikovurdering innenfor næringsmiddelindustrien.

Interne transportveier

Interne transportveier er arealet der varene skal fraktes fra lageret til endelig bestemmelsessted i bygningen.

Lager

Det arealet som er reservert hos avsender eller mottaker av varer og gods før videreformidling til neste ledd i logistikkjeden finner sted.

Lastbærer

Anordning spesielt utformet for å bære og holde sammen gods under transport og håndtering. Eksempelvis pall, rullecontainer, kasse, dolly etc. (STAND 009).

Leveringspresisjon

Rett vare skal være levert eller hentet på rett sted, til rett tid med rett kvalitet.

Leveringspunkt

Det stedet varen er avtalt hentet eller levert.

Oppstillingsplass

Oppstillingsplassen er det arealet lastebilen okkuperer når den står stille ved av- eller pålessing av varer.

Pall

Standardisert lastbærer. Utgangspunktet er helpall definert som EUR pall med målene 1200 x 800 mm. Med EUR pall som basismodul utledes størrelsene:

- halvpall (1/2 pall: 600 mm x 800 mm)
- tredjedelspall (1/3 pall: 400 mm x 800 mm)
- kvartpall (1/4 pall: 400 mm x 600 mm)

Lavpall

Pall med fast lav høyde og en varegruppe. (L = 1200 mm, B = 800 mm og H = 600 mm)

Lagdelt pall

Pall med ett eller flere lag av forskjellige varer og hvor hver varegruppe skilles med EUR pall.

Blandingspall

En pall med flere varegrupper som er bygd opp til en helpall på 1200 mm. Ikke pall mellom varegruppene. Kalles også tertiærpakning, unit load.

Plukkpall

Pall sammensatt som leveransenhet hvor D-pak har ulike artikkelnummer. Dette er en utgående pall fra terminal (STAND 009).

Rampe

I forbindelse med varelevering forstår man med en rampe et platå for enden av bygningens interne transportveier eller lager. Rampen er beregnet på at vare-

leverandørenes lastebiler kan kjøre inntil for å forflytte gods inn eller ut av bilens lasterom.

Standard høyde på ramper er 120 cm.

Høydereduksjonen må være så liten som mulig. Ikke under noen omstendigheter må rampen være lavere enn 20 cm.

Tidsvindu

Tidsperiode som er klart avgrenset av et klokkeslett i hver ende. Tidsvinduet kan være avtalt til faste dager eller datoer.

Varemottak

Et varemottak består av tre funksjonelle deler i samspill; oppstillingsplass(er), rampe og lager der dette er en naturlig forlengelse av rampen eller oppstillingsplassen.

Venteplass

Venteplassen er det arealet som er satt av for vareleverandørenes biler, når de ikke står ved selve varemottaket og laster eller lossrer varer.

Varemottakets størrelse og plassering skal være slik at det står i forhold til bedriftens aktiviteter. Det må være dimensjonert etter varemengde/-flyt, inkludert retur av varer, tomgods, emballasje, brekkasje o.l. Varemottak og intern transportvei må også dimensjoneres etter framtidig forventet mottatt varevolum. Derfor må planleggingen av varemottaket skje tidlig i prosjektet. Det må være sikker og funksjonell adkomst til rampe/varemottak.

Varemottakets plassering og utforming

- Adkomstveier skal være utformet på en slik måte at gående og kjørende ferdsel kan foregå sikkerhetsmessig forsvarlig
- Underlag må være jevnt, hardt, sklisikkert og uten terskler. Varmekabler ved utvendige varemottak
- Mottaket med biloppstillingsplass må være på gård-eierens eiendom
- Varemottaket må plasseres til minst mulig sjenanse for naboer
- Fri sikt minimum 20 meter i hver retning ved utkjøring
- Tilstrekkelig antall venteplasser
- Horisontal oppstillingsplass de siste 20 meterne før rampen

Antall oppstillingsplasser ved rampa samt venteplasser i tilknytning til denne må være tilstrekkelig til å unngå venting for vareleverandørene. Det er bl.a. frekvens, art og volum på leveransene som vil bestemme antallet oppstillingsplasser og venteplasser. Kontakt gjerne LUKS direkte for å få råd og veiledning til å bestemme antall plasser.

Mål på rampe, porter og sluser

- Høyden på lysåpningen på porter og sluser må være 2,7 (fri høyde 4,5 m mellom biloppstillingsplass og overbygg)
- Bredden på porter og sluser med værsydd må kunne reguleres mellom 2,5 og 3 m

Bilstørrelser + bakløfter, speil etc i meter

	Singel bil	Semitrailer	Vogntog	Modulvogntog
Lengde	12,0 + 3,0	17,5 + 3,0	19,5 + 3,0	25,25 + 3,0
Bredde	2,6 + 0,6	2,6 + 0,6	2,6 + 0,6	2,6 + 0,6
Høyde	4,5	4,5	4,5	4,5

Arbeidsplass bak løftelemmen må være minimum 2,5 m

Oppstillingsplass angitt i meter. I tillegg kommer nødvendig manøvreringsareal for å få parkert:

		Parkering 90 grader på varemottak	Parallelt med varemottak	Parallelt med fortauskant
Lengde	Singel bil	15	15	15
	Semitrailer	20,5	20,5	20,5
	Vogntog	22,5	22,5	22,5
	Modulvogntog	28,25	28,25	28,25
Bredde	1 bil	5,5	4,2	3,0
	Øker med 4,5 m pr bil	10,0		

- Løftebrygger på ramper må være 2,1-2,3 m brede
- Det må være rampe med høyde på 1,2 m. I de tilfellene dette er umulig, må en 20 cm rampe støpes opp for å unngå levering på bakkeplan.

Lyskrav på minimum 300 lux i varemottaket

Interne transportveier:

- Tildelt plass for returgods må være dimensjonert riktig og tydelig merket og skiltet
- Avfallshåndtering skal være fysisk adskilt fra øvrig varehåndtering, og det må være kjølerom for biologisk avfall
- Ubrutt kjøle- og frysesone må ivaretas, eventuelt med temperaturregulerbare bufferlagre
- Transportveier og dører skal ha en minimum lysåpningsbredde på 1,5 m og høyde på 2,7 meter
- Trapper må ikke forekomme

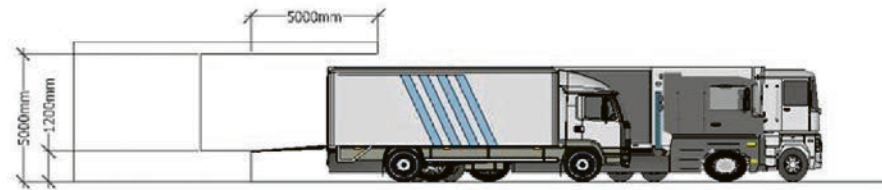
- Vannavrenningsrister må tåle 12 tonns akseltrykk og ikke ha større riståpning enn 1 x 1 cm
- Maks 1 grad helling på gulv ved manuell håndtering av gods
- Der det må forventes varebiler som ikke har lasterommet 120 cm over bakken, må løftebord, heis eller annen teknisk innretning installeres.

Ved innendørs oppstilling av bil kreves tilstrekkelig ventilasjon av lokalene.

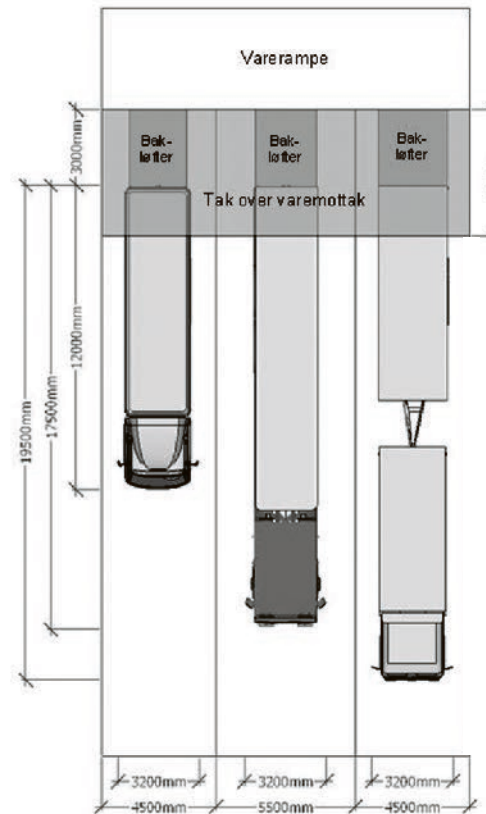
Varemottaket må tilfredsstille gjeldende internkontrollforskrift og HACCP.

På varemottak for termovarer må strøm til bilenes kjøleaggregat være tilgjengelig både 380/220 v.

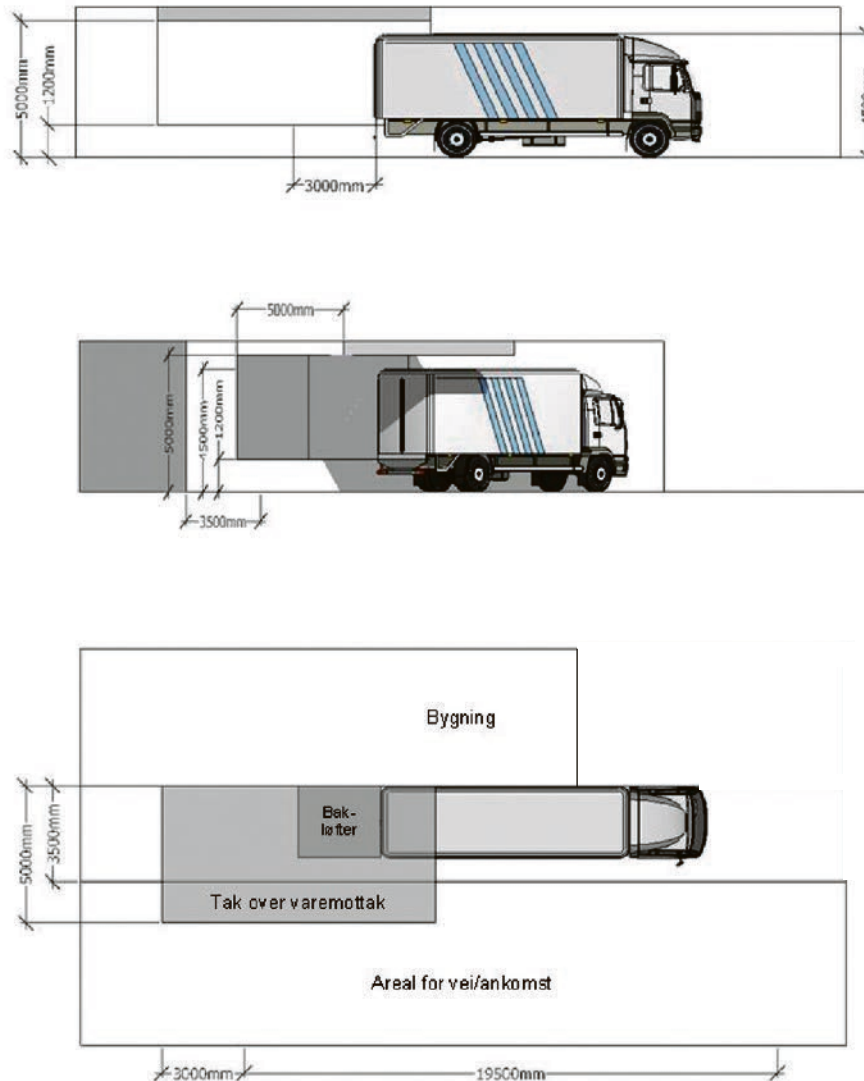
Parkering 90 grader på varemottak



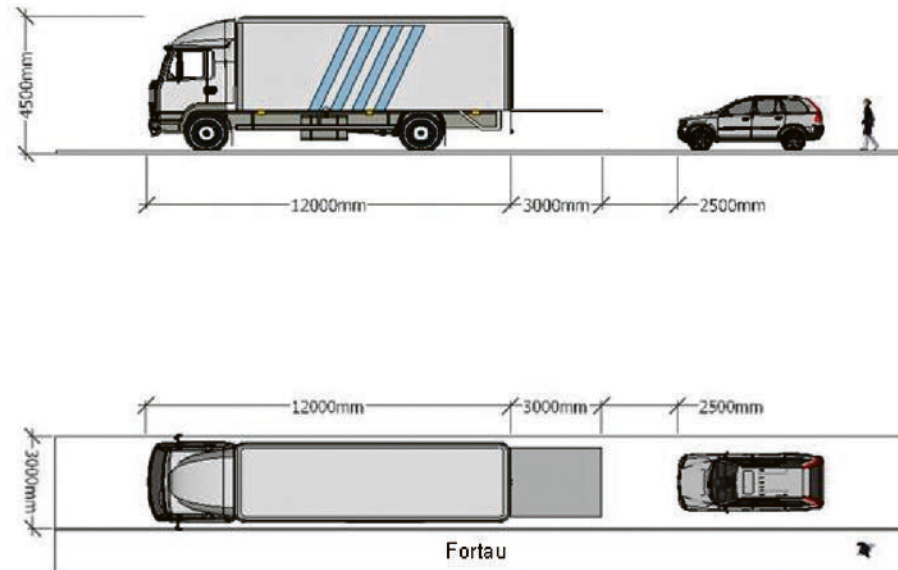
Fri høyde må være 4,5 meter.



Parallelt med varemottak



Parkering mot fortauskant



FORANKRING I REGELVERKET

Forholdene for adkomst, plassering og utforming av varemottaket samt organiseringen av arbeidet ved dette, reguleres særlig de fire følgende stedene:

- Arbeidsmiljøloven med forskrifter
- Vegtrafikkloven med forskrifter
- Plan- og bygningsloven samt TEK-10 med veiledning
- Matloven med forskrifter (internkontrollforskriften og HACCP)

I det følgende refereres noen sentrale bestemmelser fra de respektive regelverkene.

Det presiseres at lovene og forskriftene inneholder langt flere bestemmelser som kan komme til anvendelse ved forholdene for adkomst, plassering og utforming av varemottaket samt organiseringen av arbeidet ved varemottaket.

Dersom planlegger må fordype seg ytterligere i denne dokumentasjonen, bør man enten gå til lovdata.no eller gå inn på LUKS' hjemmesider, luks.no og laste ned dokumentet "HMS og varedistribusjon" (LUKS dok. nr. 3041 rev. 2).

Bestemmelsene som gjengis i denne standarden, er ment å virke oppklarende for den enkelte aktørs rolle.

Hva sier regelverket om adkomst, plassering og utforming av et varemottak samt organiseringen av arbeidet ved dette?

De følgende bestemmelsene er noen av de vanligste referansene den som planlegger, prosjekterer og skal drifte et varemottak må ta hensyn til. Til Arbeidsmiljøloven (AML) med forskrifter har denne standarden så mange referanser at vi av praktiske og pedagogiske grunner har valgt kun å referere til dem med paragraf og overskrift. Leseren henvises til selve teksten ved å gå inn på LUKS' hjemmesider luks.no og laste ned dokumentet HMS og varedistribusjon (LUKS dok. nr. 3041 rev. 2) eller lovdata.no.

Når det gjelder henvisningene til Vegtrafikkloven, Plan- og bygningsloven samt Mattilsynets regelverk, har vi valgt å referere aktuell tekst i sin helhet.

Arbeidsmiljøloven

- § 2-2 Arbeidsgivers plikter overfor andre enn egne arbeidstakere
- § 2-3 Arbeidstakers medvirkningsplikt
- § 3-1 Krav til systematisk HMS-arbeid
- § 3-2 Særskilte forholdsregler for å ivareta sikkerheten
- § 4-1 Generelle krav til arbeidsmiljøet
- § 4-2 Krav til tilrettelegging, medvirkning og utvikling
- § 4-3 Krav til det psykososiale arbeidsmiljøet
- § 4-4 Krav til det fysiske arbeidsmiljøet
- § 10-11 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)

- § 4 Plikt til internkontroll
- § 5 Innholdet i det systematiske helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet.
- § 6 Samordning

Forskrift om organisering, ledelse og medvirkning (Best. nr. 701)

- § 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 utforming og innretning av arbeidsplasser og arbeidslokaler (Best. nr. 702)

- § 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 utførelse av arbeid, bruk av arbeidsutstyr og tilhørende tekniske krav (Best. nr. 703)

- § 1-4 Definisjoner
- § 10-1 Krav om dokumentert sikkerhetsopplæring for arbeidsutstyr
- § 10-2 Krav om dokumentert sikkerhetsopplæring ved bruk
- § 10-3 Arbeidsutstyr underlagt krav om sertifisert sikkerhetsopplæring
- § 10-4 Krav til utstyrsspesifikk opplæring
- § 10-6 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

Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)
FOR 1986-03-21 nr 747.

<http://www.lovdata.no/for/sf/sd/xd-19860321-0747.html>

§ 1. Definisjoner

1. I trafikkreglene forstås med:
- k) Parkering: Enhver hensetting av kjøretøy, selv om føreren ikke forlater det. Unntatt er kortest mulig stans for av- eller påstigning eller av- eller pålessing.

§ 11. Rygging og vending

1. Den som rygger eller vender, har vikeplikt for annen trafikanter. Er utsikten ikke tilstrekkelig, må det ikke foretas rygging eller vending uten at en annen passer på eller fører ved selvsyn har forvissnet seg om at det ikke kan oppstå fare eller skade.

2. Rygging og vending er forbudt på motorveg og motortrafikkveg eller på inn- eller utkjøringsveg til motorveg og motortrafikkveg.

§ 17. Stans og parkering

1. Det er forbudt å stanse

- a) i uoversiktlig kurve, i tunnel, på bakketopp eller på annet uoversiktlig sted,
- b) i vegkryss eller nærmere enn 5 meter fra vegkrysset. Avstanden regnes fra det punkt hvor fortaukant, kantlinje eller vegkant begynner å runde,
- c) helt eller delvis på fortau, gangveg eller sykkelveg,
- d) på gangfelt eller sykkelkryssing eller nærmere enn 5 meter foran slike steder,
- e) på motorveg og motortrafikkveg eller på inn- eller utkjøringsveg til motorveg og motortrafikkveg,
- f) nærmere planovergang enn 5 meter,
- g) i kollektivfelt, i sambruksfelt eller i sykkelfelt, unntatt for buss eller sporvogn på holdeplass.
- h) på vegutvidelse for holdeplass for buss, drosje eller sporvogn eller nærmere enn 20 meter fra offentlig trafikk-skilt for slik holdeplass. Unntatt er av- eller påstigning når den ikke er til hinder for buss, drosje eller sporvogn.
2. Det er forbudt å parkere
- a) foran inn- eller utkjørsel,
- b) på møteplass i vegens hele bredde så langt kjørebanelen er utvidet,
- c) på gågate,
- d) på gatetun utenom særskilt anviste plasser.
3. På forkjøringsveg med høyere fartsgrense enn 50 km i timen er det forbudt å parkere på kjørebanelen.

LOV 2008-06-27 nr 71: Plan- og bygningsloven

Kap. 27. Tilknytning til infrastruktur

§ 27.4 Atkomst

Før opprettelse eller endring av eiendom til bebyggelse eller oppføring av bygning blir godkjent, skal byggetomt enten være sikret lovlig atkomst til veg som er åpen for alminnelig ferdsel eller ved tinglyst dokument eller på annen måte være sikret vegforbindelse som kommunen godtar som tilfredsstillende. Avkjørsel fra offentlig veg må være godkjent av vedkommende vegmyndighet, jf. veglova §§ 40 til 43.

Dersom vegforbindelse etter kommunens skjønn ikke kan

skaffes uten uforholdsmessig vanske eller utgift, kan kommunen godta en annen ordning.

Tilføyd ved lov 8 mai 2009 nr. 27.

Kap.31. Krav til eksisterende byggverk

§ 31-3. Sikring og istandsetting

Eier eller den ansvarlige plikter å holde byggverk og installasjoner som omfattes av denne lov i en slik stand at det ikke oppstår fare for skade på, eller vesentlig ulempe for person, eiendom eller miljø, og slik at de ikke virker skjemmende i seg selv eller i forhold til omgivelsene.

Blir plikten ikke overholdt, kan kommunen gi pålegg om sikring og istandsetting.

§ 31-4. Pålegg om dokumentasjon og utbedring

Departementet kan gi forskrift om kommunens adgang til å gi pålegg om dokumentasjon og utbedring av eksisterende byggverk og installasjoner.

Pålegg kan bare gis der utbedring vil gi vesentlig forbedring av byggverkets eller installasjonens funksjon som tilsies av tungtveiende hensyn til universell utforming, helse, miljø, sikkerhet eller bevaringsverdi. I vurderingen skal det legges vekt på kostnadene ved pålegget, antall brukere, hvilke farer eller ulemper de utsettes for, og avstanden mellom den faktiske tilstanden og gjeldende krav.

Kongen kan gi forskrift om at bestemte typer tiltak eller bestemte typer eksisterende bygninger, anlegg eller uteområder skal opparbeides slik at de blir universelt utformet. Det kan gis frist for slik opparbeidelse.

Tilføyd ved lov 8 mai 2009 nr. 27.

§ 31-8. Utbedringsprogram

For en eller flere eiendommer i tettbygd strøk kan kommune- styret vedta program for utbedring av bebyggelsen og til- hørende arealer.

Kommunen kan oppfordre eiere og beboere av berørt fast eiendom, herunder av hus på festet grunn, til å legge fram de nødvendige opplysninger, og skal gi dem anledning til å medvirke ved utarbeidelse av utbedringsprogrammet.

Utbedringsprogram kan omfatte:

a)	ombygging, forbedring eller istandsetting
b)	sammensetning av boenheter, oppvarming, strøm- forsyning, sanitæranlegg mv.
c)	bygningstekniske og brannmessige forhold
d)	utlegging av fellesarealer og innretning av fellesanlegg for bebyggelsen og framtidig vedlikehold og drift av fellesarealer og fellesanlegg.

Tilføyd ved lov 8 mai 2009 nr. 27.

Forskrift om tekniske krav til byggverk (Byggteknisk for- skrift, TEK 10)

Kapittel 8. Uteareal og plassering av byggverk

§ 8-3. Plassering av byggverk

Byggverk skal ha god terrengmessig tilpasning ut fra hensyn til god arkitektonisk utforming, visuell kvalitet, naturgitte for- utsetninger, sikkerhet, helse, miljø, tilgjengelighet, brukbarhet og energibehov. Byggverk skal plasseres slik at det tas hen- syn til lys- og solforhold, samt lyd- og vibrasjonsforhold.

§ 8-8 Kjøreatkomst

Byggverk skal ha tilfredsstillende kjøreatkomst tilpasset byggverkets funksjon.

§ 8-9 Parkerings- og annen oppstillingsplass

(1) Byggverk skal ha nødvendig parkerings- og oppstillings- plass tilpasset byggverkets funksjon.

(2) Byggverk skal ha tilstrekkelig oppstillingsplass for forut- satt vareleveranse.

Kapittel 10. Konstruksjonssikkerhet

§ 10-3. Nedfall fra og sammenstøt med byggverk

(1) Tak- og fasadematerialer med påmontert utstyr og innretninger skal utføres og festes slik at de ikke faller ned under forutsatte klimatiske forhold og dimensjonerende las- ter.

(2) Byggverk skal sikres slik at is og snø ikke kan falle ned på steder hvor personer og husdyr kan oppholde seg.

(3) Avstand fra underliggende terreng til takutspring og andre overliggende faste eller bevegelige deler av byggverket skal være tilfredsstillende slik at sammenstøt unngås.

Kapittel 12. Planløsning og bygningsdeler i byggverk

§ 12-1. Krav om universell utforming av byggverk

Byggverk for publikum og arbeidsbygning skal være univer- selt utformet slik det følger av bestemmelser i forskriften, med mindre byggverket eller del av byggverket etter sin funksjon er uegnet for personer med funksjonsnedsettelse.

§ 12-3. Krav om heis i byggverk

(1) Byggverk for publikum og arbeidsbygning med to etasjer eller flere skal ha heis. I etasjetallet skal alle måleverdige plan medregnes. Byggverk med inntil tre etasjer og liten person- trafikk kan ha løfteplattform. Løfteplattform og heis skal være allment tilgjengelig. Følgende krav til størrelser gjelder:

a)	Minst én heisstol skal ha lysåpning på min. 1,25 x 2,40 m. Samt dybde på min. 2,10 m. (anbefalt av BVL)
b)	Minst én heisstol skal ha lysåpning på min. 1,25 x 2,40 m. Samt dybde på min. 2,10 m. (anbefalt av BVL)
c)	Løfteplattform skal ha lysåpning på min. 1,25 m x 2,40 m. Samt dybde på min. 2,10 m. (anbefalt av BVL)

(2) Bygning med tre etasjer eller flere som har boenhet skal ha heis. Kravet gjelder ikke der atkomst fra inngangsparti til boenhet kun går over én etasje. Løfteplattform kan erstatte heis i bygning med boenhet med tre etasjer. Løfteplattform skal maksimalt betjene 6 boenheter. Følgende krav til størrel- ser gjelder:

a)	Minst én heisstol skal ha lysåpning på min. 1,25 x 2,40 m. Samt dybde på min. 2,10 m. (anbefalt av BVL)
b)	Løfteplattform skal ha lysåpning på min. 1,25 m x 2,40 m. Samt dybde på min. 2,10 m. (anbefalt av BVL)

(3) Der løfteplattform kan benyttes etter første og annet ledd kan denne erstattes med heis med tilsvarende størrelse.

§ 12-5. Planløsning

(1) Byggverk skal ha planløsning tilpasset byggverkets funk- sjon.

(2) Byggverk skal ha planløsning som gjør det lett å orientere seg.

(3) Byggverk skal ha utforming slik at fare for skade på per- son og husdyr ved sammenstøt eller fall unngås.

(4) Byggverk for publikum skal ha planløsning og fordeling av rom som fører til at flest mulig på en likestilt måte har tilgang til og kan bruke alle deler av byggverket som er åpne for publikum.

(5) Arbeidsbygning skal ha planløsning og fordeling av rom tilpasset arbeidsplassens behov. Arbeidsbygning skal ut- formes slik at det er mulig for personer med funksjonsned- settelse å arbeide i bygningen.

§ 12-6. Kommunikasjonsvei

- (1) Kommunikasjonsvei skal være sikker, hensiktsmessig og brukbar for den ferdsel og transport som forventes.
- (2) Kommunikasjonsvei skal være lett å finne og orientere seg i.
- (3) Nivåforskjell og åpning i gulv skal sikres slik at personer og husdyr ikke utsettes for fare. Nivåforskjell skal være tydelig merket og ha nødvendig belysning.
- (4) For bygning med krav til tilgjengelig boenhet skal i tillegg til første til tredje ledd, følgende være oppfylt:

a)	Kommunikasjonsvei til tilgjengelig boenhet skal være trinnfri.
b)	Korridor og svalgang skal ha fri bredde på minimum 1,5 m. I lange korridorer skal det avsettes tilstrekkelig areal til at to rullestoler kan passere hverandre. Korte strekninger under 5,0 m, der det ikke er dør, kan ha fri bredde på minimum 1,2 m.

- (5) For byggverk med krav om universell utforming skal i tillegg til første til tredje ledd, følgende være oppfylt:

a)	Kommunikasjonsvei skal være trinnfri. Stigning skal ikke være større enn 1:20.
b)	Korridor og svalgang skal ha fri bredde på minimum 1,5 m. I lange korridorer skal det avsettes tilstrekkelig areal til at to rullestoler kan passere hverandre. Korte strekninger under 5,0 m, der det ikke er dør, kan ha fri bredde på minim. 1,2 m.
c)	Det skal være skilt og merking som gir nødvendig informasjon. Skilt og merking skal være lett å lese og oppfatte. Det skal være nødvendig belysning til å oppnå synlig luminanskontrast på minimum 0,8 mellom tekst og bunnfarge. Skilt og merking skal plasseres tilgjengelig og lett synlig både for sittende og gående. Etasjetall skal være visuelt og taktilt lesbart i alle etasjer.
d)	Auditiv informasjon skal suppleres med visuell informasjon.
e)	Blendende motlys skal unngås i kommunikasjonsvei.
f)	Søyler og lignende skal plasseres slik at de ikke er til hinder i kommunikasjonsvei. For å unngå fare for sammenstøt skal søyler være synlige i forhold til omgivelsene. Søyler og lignende skal ha luminanskontrast på minimum 0,4 til omgivelser eller merkes i to høyder med luminanskontrast på minimum 0,8 til bakgrunnsfarge.
g)	Ved endring av gangretning skal retningsinformasjon angis dersom det er nødvendig. Repeterende informasjon skal være mest mulig lik i hele bygningen.
h)	Store rom, der sentrale ganglinjer går på tvers av åpne arealer, skal ha definert gangsgang eller nødvendig ledelinje. Mønstre i gulv som gir villedende retningsinformasjon skal unngås.

§ 12-14 Varemottak

Varemottak skal ha plassering, atkomst, størrelse og utforming tilpasset byggverkets funksjon.

Matloven (internkontrollforskriften og HACCP)

Inn og ut med næringsmidler

Varemottak der det finnes næringsmidler, skal utformes på en slik måte at de enkelt kan holdes rene og i god stand, slik at produksjon, bearbeiding, tilberedning, pakking, lagring, transport, distribusjon, håndtering og frambud av næringsmidler utføres på en hygienisk måte.

Varemottaket må være utformet, og arbeidet organisert, på en slik måte at næringsmidlene får en ubrutt kjølekjede. Dersom det i næringsmidlets merking er angitt en oppbevaringstemperatur for næringsmidlet, skal denne følges med mindre annet er bestemt.

I varemottak der det finnes næringsmidler, skal det ikke oppbevares eller brukes gjenstander eller utstyr som er virksomheten uvedkommende. Uvedkommende personer skal ikke ha adgang i lokaler der næringsmidler produseres, bearbeides eller tilberedes. Varemottaket må derfor planlegges slik at aktiviteten som må forutsettes her ikke kommer i konflikt med disse bestemmelsene.

VARELEVERANDØRENES BILER

Det benyttes en stor variasjon av biltyper innen varetransport. Imidlertid skjer det en polarisering i retning av to hovedkategorier. Store og tunge kjøretøy benyttes i økende grad fordi de er de mest miljøvennlige bilene. Disse kjøretøyene får med seg mest gods både i volum og vekt. Følgelig vil summen av forbruk av energibærere, gateareal, biloppstillingsplasser, antall kjøretøy, miljøbelastning etc. være betydelig lavere enn å spre godset på et langt større antall små kjøretøy. Transportørene tar i stor grad i bruk ny teknologi og arbeider målrettet med å tilpasse seg myndighetenes mål om tilnærmet utslippsfrie områder i bysentra innen 2030. De forurensere minst sett i relasjon til fraktet volum eller vekt pr. kilometer. Flere vareslag pr. bil (samlasting) favoriserer også de store bilene, som dessuten gir den mest økonomiske transporten. På den annen side benyttes relativt små varebiler der leverandørene har mange leveranser med små og lette kolli.

Store biler må beregnes å være 2,6 m brede, og i tillegg kommer speilene på 30 cm på hver side. En rekke av disse bilene har to dører bak på skapet (lasterommet). Disse dørene krever ytterligere ca. 2,8 (2 x 1,4) m fritt sideareal når de åpnes. Derfor må det settes av minimum 5,5 meters bredde ved varemottaket selv om det kun dimensjoneres for at én lastebil skal stå der om gangen.

I Norge kan en singelbil være opptil 12 m lang, en semitrailer kan være opp til 17,5 m, et vogntog 19,5 m og et modulvogntog kan være opptil 25,25 m langt. Til bilens lengde må det legges 3 m som går med til bakløfteren og dennes bevegelser.

Det er ingen høyderestriksjoner for kjøretøy i Norge. Verken arbeidstakernes eller arbeidsgivernes organisasjoner ønsker slike restriksjoner heller. Den høyden som benyttes er nødvendig for at to standardpaller på 120 cm skal kunne stå oppå hverandre samt ha plass til montering av utstyr som sikrer lasten under transport.

Likeledes er det nødvendig med minst 33 cm fritt volum oppunder taket for at luft kan sirkulere i skap som har ulike temperatursoner for kjøle- og frysevarer. I slike biler er gjerne sideveggene i dag 6 cm tykke mens taket, frontveggen og bakdørene er 10 cm tykke. Gulvet er ca. 12,5 cm tykt. Gulvet i de store bilene er nesten alltid 120 cm over bakkeplan. De særlige topografiske og klimatiske forholdene i vårt land gjør at lastebilene må ha relativt store hjul samt plass til kjettinger. Det anslås at ca 20 % av de tyngre distribusjonsbilene er over 4 meter høye samtidig som de er mellom 10 og 12 meter lange. Man ser en tendens til at særlig semitrailere fra utlandet er noe lavere.

Anmerkninger til lastebilenes funksjonelle høyde

Når en lastebil er fylt til maksimal totalvekt, komprimeres både dekk og fjærsystemer med til sammen ca. 2 % av bilens høyde i tom tilstand. Når en lastebil f. eks. har bakhjulene oppe i en bakke mens forhjulene står på horisontalplanet, vil bilens funksjonelle toppunkt (fri høyde) øke. Jo brattere vinkelen mellom horisontalplanet og bakken er, jo større fri høyde er nødvendig. Dette må regnes ut i hvert enkelt tilfelle. Svært mange varemottak lages med en slik nedkjøring der vinkelens toppunkt blir lagt akkurat ved åpningen i bygningskroppen.

Bakløfteren (liften, baklemmen)

En bakløfter er en arbeidsplattform i forlengelsen av lasterommet. Bakløfteren er som oftest skapets (lasterommets) bakvegg. På biler som har to dører som danner skapets bakvegg er gjerne bakløfteren montert under gulvet på skapet og kan trekkes ut som en skuff.

Bakløfteren er en arbeidsplattform som kan senkes og heves samt tiltes i forhold til bilens lengderetning. Den kan imidlertid ikke tiltes sideveis. Bakløfteren har selve arbeidsplattformen samt to bærebjelker. Disse bjelkene bygger ca 15 cm langs vertikalaksen når bakløfteren ligger vannrett. Når bakløfteren senkes ned til bakken er det følgelig bærebjelkene som støter mot underlaget, mens plattformen ligger i et parallelt plan ca. 15 cm over bakken. Ettersom bakløfteren kan tiltes, kan godset likevel trekkes av i bilens lengderetning.

Imidlertid vil bakløfteren i denne posisjonen danne en vinkel med underlaget. Denne vinkelen blir funksjonelt sett en bakke der sjåføren må holde igjen eller trekke eller skyve godset. For å unngå å skape slike uheldige arbeidssituasjoner, bør et varemottak ha en rampehøyde på 120 cm. En høydereduksjon må være så liten som mulig. Ikke under noen omstendigheter må rampen være lavere enn 20 cm, slik at godset kan trekkes rett av bakløfteren enten bilen står parallelt eller vinkelrett på rampen.

I Plan- og bygningslovens TEK 10 står det at stigning ikke kan være brattere enn 1:20. En bakløfter som tiltes ned til bakkeplan får en helling på 1:12,5.

Det må beregnes at bakløfteren samt den bevegelsen den foretar gjør at lastebilens funksjonelle lengde blir 3 m lengre enn bilens oppgitte mål.

Vinkel mellom oppstillingsplass og adkomstvei må ikke overstige 3 grader

Trekkvogn og semihenger settes sammen på svingskiven. Hvis vinkelen mellom oppstillingsplass og adkomstvei er mer enn +/- 3 grader, vil semihengeren ta ned i trekkvognen i forkant hvis semihengeren blir stående i oppoverbakke i forhold til trekkvognen. Omvendt vil semihengeren ta ned i trekkvognen i bakkant dersom denne blir stående i nedoverbakke i forhold til trekkvognen. Dette vil gjøre at svingskiven ødelegges eller semihengerfestet ødelegges.

Derfor er maksimal stigning / fall 3 grader ved adkomstvei til oppstillingsplass for vareleveranser.

DEN ENKELTE AKTØRS ROLLE VED VAREMOTTAKET

Skiltvedtaks- og håndhevsmyndigheter (politi, statlig og kommunalt vegvesen, parkeringsetater etc)

Disse myndighetene har ansvaret for å lage og håndheve skiltforskriftene.

Utleiere har sammen med leietaker / varemottaker

(arbeidsgiver på stedet) ansvaret for at uten- og innendørs adkomstveier, lasteramper og lasteplasser er utformet, plassert og dimensjonert for den lasten som skal transporteres. (Ref. bl. a. arbeidsplassforskriften, best. nr. 702 §§ 1-3, 2-18 og 2-20.)

Den som vil oppføre bygning eller utføre bygningsmessig arbeid som er melde- eller søknadspliktig etter plan- og bygningsloven og som skal brukes eller ventelig vil bli brukt av virksomhet som går inn under denne lov, har plikt til å innhente Arbeidstilsynets samtykke på forhånd. Ved behandling av søknad om samtykke går Arbeidstilsynet igjennom tegninger og øvrige beskrivelser og kontrollerer om utvendige og innvendige adkomstveier, varemottak og andre deler av lokalet oppfyller kravene i arbeidsplassforskriften. (Ref. arbeidsmiljøloven (AML) § 18-9.)

Arkitekter og rådgivende ingeniører tegner og prosjekterer varemottaket.

Foruten i AML m/forskrifter er det særlig i plan- og bygningsloven (PBL) og forskrift om tekniske krav til byggverk (TEK 10) §§ 8-8, 8-9 og 12-14 man finner myndighetskravene til hvordan adkomst, plassering og utforming av varemottaket skal være.

Leverandørenes Utviklings- og Kompetansesenter (LUKS)

har spisskompetanse om adkomst, plassering og

utforming av varemottaket samt organiseringen av arbeidet ved dette. LUKS sitter også med sekretariatet for Bransjestandard for varelevering (BVL) som kan lastes ned gratis fra bl.a. luks.no.

Plan- og bygningsetaten i den enkelte kommune forvalter PBL m/tekniske forskrifter. På hjemmesidene til LUKS (luks.no) vil man i dok. nr. 3708 finne viktige utdrag fra PBL som omhandler adkomst, plassering og utforming av varemottak.

Arbeidstilsynet (AT) har myndighet til å gi samtykke til at adkomst, plassering og utforming av varemottak og interne transportveier er i orden. Det er viktig at AT ved å gi samtykke har vurdert søknaden i lys av AML § 2-2 og § 6 i forskrift om systematisk HMS-arbeid i virksomheter. Den planlagte organiseringen og utøvelsen av arbeidet må sees i lys av de bestemmelsene som er referert i dette heftet fra ATs HMS-forskrifter med best. nr. 701, 702 og 703.

AT har også myndighet til å gjennomføre tilsyn og gi de pålegg som er nødvendige for at arbeid kan utføres i tråd med kravene i arbeidsmiljøloven og tilhørende forskrifter.

Mattilsynet skal føre tilsyn med at IK-mat blir etterlevet. De skal gi råd og veiledning, slik at kvaliteten på næringsmidler ikke forringes. Ved varemottak er det særlig uhygieniske forhold ved sammenblanding av rene og urene soner på ramper, inngangspartier, interne transportveier og lagre samt fare for brutt kjølekjede som bør vektlegges.

Entreprenør må sørge for at utelukkende godkjente byggetegninger blir benyttet.

Leverandørene har ansvaret for å levere rett vare med rett kvalitet til rett varemottak i rett tid til varemottaker.

Varemottaker skal motta varene og sørge for at varemottaket er i forskriftsmessig stand. All aktivitet i varemottaket må være i samsvar med AML med forskrifter og IK-mat.

Daglig leder ved virksomheten som mottar varene har ansvaret for samordningen av det systematiske HMS-arbeidet ved varemottaket. (Ref. AML § 2-2 og IK-forskriften § 6.)

Leietaker: Den som vil oppføre bygning eller utføre bygningsmessig arbeid som er melde- eller søknadspliktig etter plan- og bygningsloven og som skal brukes eller ventelig vil bli brukt av virksomhet som går inn under denne lov, har plikt til å innhente Arbeidstilsynets samtykke på forhånd. Ved behandling av søknad om samtykke går Arbeidstilsynet igjennom tegninger og øvrige beskrivelser og kontrollerer om utvendige og innvendige adkomstveier, varemottak og andre deler av lokalet oppfyller kravene i arbeidsplassforskriften. (Ref. arbeidsmiljøloven (AML) § 18-9.)

LEVERINGSFREKVENNS

Mange legger til grunn for sine beregninger SVV-VD V-126 tabell 2 på side 24. V-126 er fra 2014, men er faglig sett identisk med SVV-VD H-250. Vi er dypt uenige med premisene som SVV la til grunn for tallene på dette området som ble lagt inn i deres Håndbok 250. LUKS satt i referansegruppen for utarbeidingen av denne håndboken. Vi reserverte oss mot estimatene i tabellen og det gjør vi fremdeles. Tallene er generelt for lave. For utdypende informasjon henviser vi til dok. nr. 4383 på LUKS sine hjemmesider.

ADKOMST TIL VAREMOTTAKET

Generelt

- 1) Leveringspunktet (port, rampe, dør) må være nøyaktig angitt, slik at sjåførene enkelt kan finne det som en GPS-koordinat.
- 2) Likeledes må lokal skilting av varemottaket være tydelig.
- 3) Varemottaket må ikke være sperret av privatbiler, søppel containere e.l.
- 4) Kunde- og personaltrafikk må ikke krysse vareleverandørenes ryggeareal.
- 5) Adkomst, biloppstillingsplass, rampe/varemottak må være ryddet for snø og is.
- 6) Den enkelte virksomhet må kunne dokumentere at varetransportørenes behov er ivaretatt mht lovlig biloppstillingsplass i rimelig nærhet samt forsvarlig fremføring av varene fra/til bilen.
- 7) Det må være en venteplass slik at den ventende sjåføren skal kunne se når det blir ledig plass ved varemottaket. Det beste er at sjåføren har direkte sikt til varemottaket, men speil, TV-skjerm, lyssignal e.l. kan også benyttes.

PARKERING 90° PÅ VAREMOTTAKSRAMPE

Lengde

De siste 40 m til varemottaket må være rette slik at rygging kan skje på en trygg måte. Selv om bilene er utstyrt med ryggesensorer og/eller -kamera, må varemottaker være rede til å assistere sjåføren. Oppstillingsplassen må være like lang som angitt i punktet "Parkering parallelt med varemottaket" (se nedenfor).

Bredde

Hvis rampen kun skal benyttes av én bil, må bredden på biloppstillingsplassen være minst 5,5 m. Deretter beregnes et tillegg på 4,50 m pr. bil slik at

1 bil	=	5,5 m
2 biler	=	10,0 m
3 biler	=	14,5 m

Ovennevnte forutsetter tilstrekkelig manøvreringsområde.

Høyde

Det må avsettes fri høyde på 4,5 m for å kunne betjene alle typer distribusjonsbiler som er lovlige i Norge.

Høyde

Det må avsettes fri høyde på 4,5 m for å kunne betjene alle typer distribusjonsbiler som er lovlige i Norge.

PARKERING PARALLELT MED VAREMOTTAK

Lengde

For biler opp til

12 m lengde	blir oppstillingsplassen	15 m.
17,5 m lengde	blir oppstillingsplassen	20,5 m.
19,5 m lengde	blir oppstillingsplassen	22,5 m.

Vær imidlertid oppmerksom på at en slik bil med henger trenger ytterligere 5 m for å kunne manøvreres på plass.

Bredde

Oppstillingsplassen må være minst 4,2 m bred.

PARKERING PARALLELT VED FORTAU

Lengde

For biler opp til

12 m lengde	blir oppstillingsplassen	15 m.
17,5 m lengde	blir oppstillingsplassen	20,5 m.
19,5 m lengde	blir oppstillingsplassen	22,5 m.

Bredde

Oppstillingsplassen ved fortau må være minst 3,0 m bred og tilpasset lokale forhold forøvrig.

Det er viktig å huske at i tillegg til oppstillingsplassen må det beregnes tilstrekkelig manøvreringsareal, som vil variere med lokale forhold.

PLASSERING OG DIMENSJONERING AV VAREMOTTAKET**Generelt**

- 1) Varemottak til skoler, barnehager o.l. må alltid legges slik at barnas naturlige lek og ferdsel ikke kommer i konflikt med varetransportørenes adkomstvei til varemottaket.
- 2) Der gårdeier av ulike årsaker ikke får lov av myndighetene til å endre fasade eller innvendig struktur, må han/hun eventuelt i samarbeid med virksomhetsdriver anskaffe hensiktsmessige mobile hjelpemidler, slik at varelevering kan foregå på en forskriftsmessig måte og i samsvar med denne standarden. Det er mottakers ansvar at hjelpemidlet er på plass når vareleverandøren kommer, samt at det fjernes etter bruk. (Ref. AML § 2-2, AML § 4-4,1. og 2. ledd samt Arbeidstilsynets forskrift om organisering, ledelse og medvirkning (best. nr. 701) § 2-1, § 10-1 og § 10-2 samt forskrift om utføring av arbeid, bruk av arbeidsutstyr og tilhørende tekniske krav (best. nr. 703) § 23-1.)
- 3) Så langt det er praktisk mulig, og særlig ved nybygg, skal varemottaket legges på byggherrens eiendom. Det offentlige gatearealet er svært ofte sprengt og er ikke beregnet på at vareleverandørenes biler står og sperrer for øvrig trafikk.
- 4) Stadig flere vareleverandører til dagligvarebutikker, storhusholdning, spisesteder og kiosker benytter biler med kjøleaggregat. I 2010 vil de langt fleste aggregatene avgi en støy på 73 dbA, mens man regner at i 2020 vil praktisk talt ingen slike kjøleaggregater avgi mer enn 66 dbA, som er en reduksjon på 53 %. Aggregatene sitter normalt i forkant av skapets øvre del, hvilket vil si i nivå med vinduene i annen etasje på de fleste bygg. Dette er også en grunn til at varemottaket bør trekkes inn i bygget og ikke ligge ute på gatenivå, spesielt ikke der boliger er i samme bygg som varemottaket.

- 5) Ved utkjøring fra et varemottak skal utkjørselen være utformet slik at sjåføren har fri sikt, minimum 20 m i hver retning, når han/hun kjører ut fra varemottaket. En traktformet utkjøring vil oftest ivareta dette kravet i Vegtrafikkloven.
- 6) Dersom det er et bygg der det må forventes hyppige og/eller store leveranser, skal det i tillegg til adekvat antall biloppstillingsplasser etableres venteplass(er). Herfra kan sjåføren iaktta aktiviteten ved rampen og kjøre frem så snart det blir en plass ledig. Hvis det er et stort bygg, bør varemottaket legges midt på slik at interne transportveier blir kortest mulige.
- 7) Byggets bruksområde må forutsettes endret med tiden. Varemottaket og sentrale interne transportveier bør derfor dimensjoneres og utformes med henblikk på at det kan komme inn virksomheter som har stor gjennomstrøms-hastighet på volumvarer. Ved planlegging vil det være lurt å tenke på samme måte som ved universell utforming av adkomstveier. Det skal være tilstrekkelige bredder og høyder samt terskelfritt, slik at mennesker og hjelpemidler kommer uhindret frem.
- 8) Det må ikke etableres varemottak der det er fotgjengerfelt, sykkel- eller kollektivfelt. Årsaken er at vareleverandørene ikke har lov til å stanse i slike felt.

Oppstillingsplassens horisontalplan

Oppstillingsplassen må ikke ha mer enn 1 grads helling.

Oppstillingsplass og varemottak på samme plan

Det bør i det lengste unngås at oppstillingsplassen og varemottaket er på samme plan. Årsaken er at det alltid må være en rampe på minimum 20 cm, helst 120 cm, slik at bakløfteren kan ligge horisontalt. Når rampen er 120 cm høy, vil de fleste vareleverandørene kunne trekke varene rett fra bilen og inn på rampen. Dette gir en tidsbesparelse på 50 % kontra hvis bakløfteren må kjøres opp og ned. Dersom

oppstillingsplassen og varemottaket likevel ligger i samme horisontalplan, må disse ikke skilles med terskel eller annen bygningsmessig vertikalhindring. Hvis oppstillingsplassen og varemottaket er adskilt med en rist som det må forventes at truck, jekketralle o.l. kjører over, må åpningene i risten være maksimum 10 mm. Risten må ha en bæreevne som tåler vekten av selve lastebilen samt de tekniske hjelpemidler med last som forutsettes benyttet under varetransporten.

Oppstillingsplassens lengde

Kjøretøyets totale lengde
+ løftelemmens funksjonelle lengde (3 m)
= oppstillingsplassens lengde.

For biler opp til

12 m lengde	blir oppstillingsplassen	15 m
17,5 m lengde	blir oppstillingsplassen	20,5 m
19,5 m lengde	blir oppstillingsplassen	22,5 m

Arbeidsplass bak løftelemmen må være minimum 2,5 m.

Dører og porters plassering

Dører og porters plassering, antall og dimensjoner skal bestemmes ut fra det volum og tonnasje av gods som forventes å passere gjennom varemottaket. Det må være en trapp fra biloppstillingsplassen opp til en dør til varemottaket for hver fjerde port.

Porter og slusers lysåpning

H: 2,7 m (Fri høyde under eventuelle overbygg bør være 4,5 m)

B: 2,6 m (Hvis det ikke er rampe der det er gjort plass til bakløfteren må B være 3,0 m).

Værskyddets høyde og bredde må kunne reguleres mellom 2,5 og 3 m. Minimum 3,4 m mellom søylene til værskyddet slik at biler med åpne bakdører får plass.

Ettermontering av sluser

Det finnes på markedet flere typer sluser med værtetning som kan ettermonteres på eksisterende ramper med standard høyde 120 cm. Særlig på værutsatte steder er dette å anbefale både av HMS-messige grunner og driftskonstnads-messige grunner mht varmetap og inneklime generelt på varemottaket og lageret.

Løftebrygge

Bakløfteren må kunne kjøres inn under løftebryggen. Under løftebryggen bør det være en åpning på 3x3 m til bakløfteren. Løftebryggen bør være 210 – 230 cm bred. Ved slike ramper må høyden fra oppstillingsplassen opp til rampen alltid være 1,2 m. Hvis det er meningen at lastebiler skal kjøre inn i bygget må høyden på porter og interne kjøreveier være 4,5 m.

Betongdekke med varmekabler

Det bør brukes betong der jekketralle og transportbur skal benyttes, da begge disse hjelpemidlene synker ned i asfalt ved varme. Det anbefales at armert betong type B-35 MF45 benyttes, da denne ikke løses opp av veisaltet. Varmekabler anbefales på oppstillingsplassen og på

ramper som ikke er beskyttet av overbygg og vindskjerming. Betongdekke må ha en bæreevne som tåler vekten av selve bilen med last samt de tekniske hjelpemidler med last som forutsettes benyttet under varetransporten. (Eks.: truck, el-jekketralle osv.)

Underlag

Underlaget må være jevnt, hardt, sklisikkert og uten terskler.

Overbygg, belysning, ventilasjon og skilting

De siste 5 m av oppstillingsplassen bør ha et overbygg som er minst 450 cm høyt. Arbeidsområdet for håndtering av varene må ha en lysstyrke på minst 300 LUX. Innendørs oppstillingsplasser må ha ventilasjon på minst 1,7 liter pr. sek. pr. kvadratmeter gulv. I tillegg må det dimensjoneres for arbeidet som skal utføres der samt prosessen som bygget er i mht avgassing, fuktighet osv.

Dersom det må forutsettes at vareleverandørenes biler må stå innendørs med motoren i gang, må punktavsug eller direkte avsug til eksosrøret vurderes.

Riktig og tydelig skilting av hvor varemottaket faktisk er, vil ofte være en forutsetning for at vareleverandørenes plasser ikke er okkupert av uvedkommende kjøretøy, containere etc. Dette vil i sin tur bidra til en effektiv logistikk ved varemottaket.

Strømuttak

Stadig flere varemottak betjenes av biler med kjøleaggregat. Dersom aggregatene har tilgang på ekstern strøm, kan støvende og tidvis forurensende aggregatmotorer skrus av, noe som vil være en fordel for både naboer og arbeidstakere i området. Det bør derfor monteres et el-punkt med uttrekkbar ledning ved hver beregnet oppstillingsplass ved rampen. Hvert uttak må ha en egen kurs på 25 A. I 2010 vil de aller fleste aggregatene nyttiggjøre seg en spenning på 230 V, mens utviklingen går i retning av at i 2020 vil praktisk talt alle gå på 380 V og trenge 25 A.

I tillegg vil stadig flere distribusjonsbiler kunne ha behov for strøm til lading, mens de står ved varemottaket. Hør med eier av varemottaket hvilke installasjoner som er nødvendig for å møte vareleverandørenes behov for strømtilkobling.

UTFORMING AV VAREMOTTAK OG INTERNE TRANSPORTVEIER

Generelt

- 1) Varemottaket er det arealet som er satt av til å motta varer.
- 2) I planleggingsfasen må det utarbeides en kalkyle for plassbehov for returfraksjoner, lastbærere, kjølerom for organisk avfall, ulike emballasjetyper, brekkasje, restavfall osv. Ved ferdigstilling av bygget må disse arealene være tydelig markert og skiltet.
- 3) Hvis bygget har utvidelsespotensial, må dette hensyntas ved planleggingen av varemottaket slik at dette ikke mister sin funksjonalitet eller tilgjengelighet ved en eventuell ombygging eller utvidelse av bygget.
- 4) Varemottaket og interne transportveier må være utformet slik at varetransportens lengde ikke er mer enn 50 meter. Den maksimale kraften som sjåføren kan anvende for å forflytte varene må ikke overskride 200 Newton (20 kp). Utføringen av arbeidet må heller ikke komme i konflikt med internkontrollforskriften eller HACCPs bestemmelser om rene soner eller ubrutte kjølekjeder m.m. Biloppstillingsplassen, rampen og interne transportveier må ikke ha mer enn 1 grads helning. (Dette tilsvarer ca. 10 cm høydeforskjell pr. 5 m lengde.)
- 5) Dersom vareleverandøren må kle seg om for å gå inn i ren sone, skal materiell- og tidsforbruket kompenseres økonomisk etter forhåndsavtalte satser.
- 6) Varemottaket må så langt det er mulig legges på gårdseiers grunn.
- 7) Det må forventes en del støy ved varemottakene, som derfor må legges til minst mulig sjanse for naboer.
- 8) På varemottaket må det på tydelig oppmerket sted finnes hensiktsmessige og sikre hjelpemidler i tilstrekkelig antall, slik at vareleverandørene trygt og raskt kan frakte

varene fra bilen til forhåndsavtalt plass på rampe eller lager uten unødig heft.

- 9) Dersom hjelpemidlene som stilles til disposisjon krever særlige sertifikater, må mottaker selv være forberedt på å måtte betjene hjelpemidlene.
- 10) Hvis varelevering går ut over normert tid pga forhold av sikkerhetsmessig, bygningsmessig eller organisatorisk art ved varemottaket skal dette kompenseres økonomisk etter forhåndsavtalte satser.
- 11) Varemottaket må være utformet og holdt i en slik stand at uheldige arbeidsstillinger og bevegelser unngås.

Oppstillingsplass

I tillegg til bilens fysiske mål, må det tas hensyn til ekstra-utstyr som speil og bakløyter samt åpning av dørene til førerhuset og skapet (se tabell 1 og 2 i kravspesifikasjonen i denne standarden). Det må prosjekteres egne plasser for pappkomprimatorer og avfallscontainere, slik at disse ikke blir plassert på vareleverandørenes biloppstillingsplasser. Det anbefales at armert betong type B-35 MF45 benyttes, da denne ikke løses opp av veisaltet. Eventuelle vannavrenningsrister må tåle tyngden av de lastebilene som må forventes å benytte oppstillingsplassen.

Rampe

Rampen er det fysiske bindeleddet mellom bilen og lageret. For å få best mulig effektivitet ved varelevering, må rampen tilpasses de bilene vareleverandørene benytter. Det ideelle er at godset kan trekkes direkte ut og inn av bilens lasterom. Regelen er at rampen må være 120 cm høy. Kun i særlige tilfeller kan denne standardhøyden fravikes ned til 20 cm. Så vidt mulig må levering på bakkeplan unngås. Forventes det leveranser med små varebiler, må nivåforskjellen mellom bakkeplan og rampe kompenseres med et løftebord e.l.

Antallet ramper som er nødvendige ved et varemottak avhenger av hvilken godstype og mengde som må forventes transportert over varemottaket.

Antall oppstillingsplasser ved rampa samt venteplasser i tilknytning til denne må være tilstrekkelig til å unngå venting for vareleverandørene. Det er bl.a. frekvens, art og volum på leveransene som vil bestemme antallet oppstillingsplasser og venteplasser. Kontakt gjerne LUKS direkte for å få råd og veiledning til å bestemme antall plasser.

Rampen må ha hardt, jevnt og sklisikkert dekke. Det anbefales at armert betong type B-35 MF45 benyttes, da denne ikke løses opp av veisaltet. Eventuelle vannavrenningsrister må tåle vekten av de tekniske hjelpemidlene som må forventes benyttet (jekketralle, elektrisk jekketralle eventuelt truck). Avrenningsrist for vann må ikke ha større åpninger enn 1x1 cm, da transportbur og enkelte trillecontainere setter seg fast i større åpninger. Varmekabler må installeres dersom snø eller is må forventes på biloppstillingsplass og rampe. Dybde må være minst 2,50 meter. Bredde må være 3 meter.

Lager

Lageret er en funksjonell fortsettelse av rampen. Nivåforskjell mellom rampe og lager må ikke forekomme.

Dersom det må forventes at temperaturfølsomme varer blir stående lenger enn internkontrollforskriften og HACCP tillater, må lageret ha temperatursoner for kjøle- og frysevarer. Lageret må dimensjoneres for den aktiviteten som må forventes i byggverket. Hvis bygget har utvidelsesmuligheter, må dette hensyntas ved dimensjoneringen og utformingen av varemottaket.

Lageret må ha tydelig merket og skiltet plass for de godstypene man må forvente passerer ut og inn av bygget. Ulike bransjer har ulike ordninger for håndtering av godsstrømmen. Det anbefales derfor at eieren av bygget så langt det er mulig skaffer seg oversikt over hvilke virksomheter som skal benytte bygget.

Når man vet hvilke næringer som skal benytte bygget, anbefales det at man kontakter dem eller deres organisasjoner for å få fullstendig oversikt over typer av gods samt fraksjoner av emballasje som må forventes å ha egen lagerplass, samt arealbehovet for disse fraksjonene. Her nevnes kort de vanligste fraksjonene som krever egen kildesortering på et varemottak. I tillegg kommer naturligvis salgsvarer inn og ut av bygget:

- returemballasje av klar plast
- returemballasje av farget plast
- returemballasje av hard plast
- pantebelagt emballasje av plast
- returemballasje av metall
- pantebelagt emballasje av metall
- returemballasje av glass
- pantebelagt emballasje av glass
- returemballasje av kartong, papp og papir
- isopor
- tre
- lysstoffrør
- elektriske artikler
- miljøfarlig avfall
- biologisk avfall
- restavfall
- lastbærere (paller, kasser, rullebur, transportcontainere etc.)

Avfall må plasseres og oppbevares slik at det ikke kommer i konflikt med Mattilsynets bestemmelser om tilvirkning, transport, lagring, bearbeiding, frembud og salg av næringsmidler (internkontrollforskriften og HACCP).

Interne transportveier

Dimensjoneringen av interne transportveier må tilpasses den aktivitet, godsmengde og godstype som må forventes å passere gjennom dem.

Transportveiene må være minimum 2,7 m brede og minimum 2,7 m høye. Lysåpningen i dører må være minimum 1,5 m

bred og minimum 2,70 m. høy. Rister i gulv må tåle minimum 2 tonns akseltrykk. Disse dimensjonene må ikke reduseres av løsøre, søyler, rulleporter, bjelker, armatur, skilt, røykvarslere, overrissingsanlegg e.l. Brannrør med slepelist uten terskel må benyttes.

Underlag

Gulvfliser eller annet dekke som ikke tåler nylontrinsene på elektriske jekketraller må ikke benyttes. Underlaget må være jevnt, hardt, sklisikkert og uten terskler.

Plassforhold

Varemottakets kapasitet og utforming må være slik at hensynet til varemottakernes og sjåførenes arbeidsmiljø er ivarettet på en fullt forsvarlig måte. Dette vil i sin tur bidra til en effektiv logistikk, dvs. at varemottaket ikke blir en ufunksjonell flaskehals. Vær særlig oppmerksom på at det må settes av tilstrekkelig plass til sortering, lagring og behandling av varer, returgoods, ulike typer resirkulerbar emballasje og avfall som krever forskjellig oppbevaring og temperatursoner. For eksempel utgjør resirkulerbar emballasje i dagligvarehandelen i volum hele 15 % av det varevolumet som passerer inn gjennom varemottakene. Det arbeides seriøst med å få redusert dette tallet, men det vil ta tid. Derfor må man dimensjonere varemottakene for denne delen av returlogistikken.

Ulike lastbærere (paller, bur, containere, brett, kasser, fat etc.) trenger plass. Også på dette området arbeides det målrettet for å standardisere lastbærerne, slik at de kan stables på en modulær måte, samt produseres og håndteres på en mer effektiv og miljøbesparende måte. De nye lastbærerne har RFID-brikker (radiofrekvensidentifiserbare brikker), noe som gjør at man med adekvat tilleggsutstyr, programvare og knowhow vil kunne følge hver enkelt lastbærer. Det vil ta tid før denne lastbærerstandardiseringen er fullt utviklet og implementert. Derfor må lagre og interne transportveier fremdeles dimensjoneres og utformes med nok plass til alle de ulike lastbærerne som benyttes i dag.

Avfallscontainere må være atskilt fra vareleverandørenes oppstillingsplasser. Ved prosjektering av varemottak glemmes det ofte at virksomhetene i bygget produserer mye avfall. Følgelig blir det ikke tegnet inn plass for komprimator og søppelcontainer(e). Resultatet blir ofte at vareleverandørenes tiltenkte plass blir okkupert av søppelcontaineren, og dermed har ikke bygget lenger et funksjonelt varemottak. Dessuten må søppelcontaineren ha en fast plass fordi lekkasje fra containeren krever et sluk slik at det kan spyles ved bytte av container.

Inn og ut med næringsmidler

- Varemottak der det finnes næringsmidler skal utformes på en slik måte at de enkelt kan holdes rene og i god stand, slik at produksjon, bearbeiding, tilberedning, pakking, lagring, transport, distribusjon, håndtering og frambud av næringsmidler utføres på en hygienisk måte.
- Varemottaket må være utformet, og arbeidet organisert, på en slik måte at næringsmidlene får en ubrutt kjølekjede. Dersom det i næringsmidlets merking er angitt en oppbevaringstemperatur for næringsmidlet, skal denne følges med mindre annet er bestemt.
- I varemottak der det finnes næringsmidler, skal det ikke oppbevares eller brukes gjenstander eller utstyr som er virksomheten uvedkommende.
- Uvedkommende personer skal ikke ha adgang til lokaler der næringsmidler produseres, bearbeides eller tilberedes. Varemottaket må derfor planlegges slik at aktiviteten som må forutsettes her ikke kommer i konflikt med disse bestemmelsene.

Lysforhold

- Gode lysforhold – min. 300 LUX.

TRANSPORTVEI

Plassforhold

- Dimensjonering av interne transportveier må tilpasses den aktiviteten samt godsmengde og godstype som må forventes å passere gjennom dem.
- Lysåpningen i dører må være minimum 1,5 m bred og 2,7 m høy.
- Døren må på en enkel måte kunne festes i åpen stilling.
- Transportveiene bør inneha en minimum fri bredde på 2,7 m og en fri høyde på minst 2,7 m. Vær oppmerksom på økt plassbehov ved vinkler og hjørner.
- Vareheiser må ha samme lysåpning som øvrige dører i interne transportveier. Heisen bør være så kvadratisk som mulig. Minimum lengde er 2,3 m der pallen er 1,2 m. Den elektriske jekketrallens maskinhus tar 60 cm, og sjåføren trenger minst 50 cm til å betjene det hele.
- Fastmonterte gjenstander må ikke redusere minstemål.
- Transportveiene må være slik at de angitte høyde- og breddemål ikke blir redusert av fastmonterte gjenstander, som for eksempel lysarmatur, reoler, vifter, kanaler, vannrør og lignende.

Underlag

- Underlaget må være jevnt, hardt, sklisikkert og uten terskler. Det finnes godkjente branndører som ikke betinger bruk av terskel. Gulvet må tåle elektriske jekketraller og andre tekniske hjelpemidler som må forutsettes benyttet. Fliser er uegnet på gulv i varetransportveier.
- Åpninger i evt. rister må være mindre enn 10 mm. Risten må ha en bæreevne som tåler vekten av de tekniske hjelpemidlene med last som må forutsettes benyttet under varetransporten (eks.: truck, elektrisk jekketralle osv).

Lysforhold

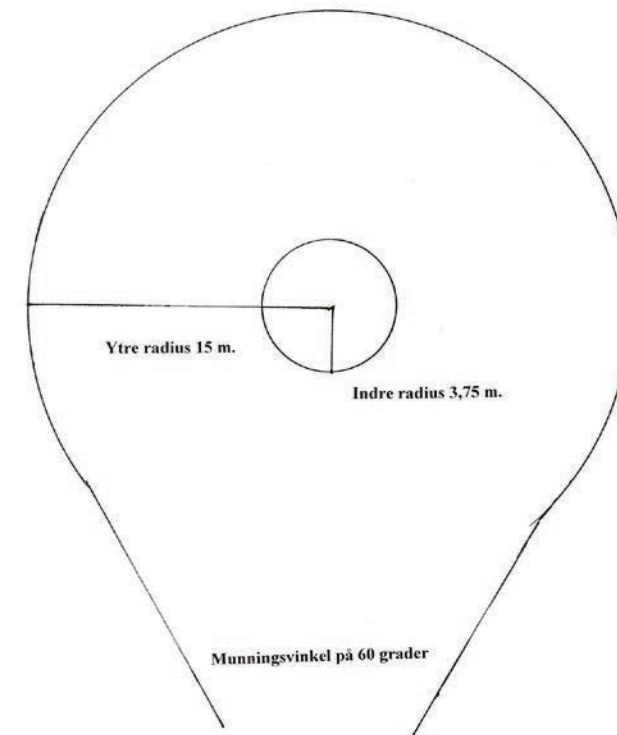
- Gode lysforhold – min. 300 LUX.

Nivåforskjeller

- Trapper må ikke forekomme i transportvei av varer.
- Helling på transportvei må være mindre enn 1°.
- Løftebord, heis eller annen godkjent løfteinnretning må installeres dersom hellingsgrad blir mer enn 1°.

Dimensjonering av snuhammere og snusløyfer

Snusløyfen bør ved en munningsvinkel på 60 grader ha en indre radius på 4 meter og en ytre radius på 15 meter. De aller fleste kjøretøy som benyttes til varelevering, vil kunne håndtere en slik snusløyfe. For mere detaljert informasjon anbefaler vi leseren å gå til Statens Vegvesen-Vegdirektoratet Veinormalen 017 som er understøttet av samme etats Håndbok 263.



SIKKERHETSAVTALE VED NATTLEVERING

Sikkerhetsavtalen er inngått mellom kunden, leverandøren og eksternt transportselskap.

Gjeldende sikkerhetstiltak

- Sjøførens helse og sikkerhet må ivaretas på en fullt forsvarlig måte.
- Kunden og leverandøren har rett til å gjennomføre rutinemessig utgangskontroll av sjåføren og eventuelt hjelpemann etter at varene er levert inne på lager. Utgangskontrollen vil bli utført av godkjent vekterselskap eller personell fra sikkerhetsavdelingen til kunden.
- Det er bare sjåfør og eventuelt 1 hjelpemann som har adgang til kundens lokaler.
- Sjøføren skal ha fraktdokument som bekrefter hva som finnes av varer på bilen, og som kan fremvises ved kontroll.
- Sjøføren skal ha kvittering (bong) på varer som oppbevares i førerhuset og er til eget bruk når bilen befinner seg på kundens område. Dette gjelder varer som kunden har i sitt sortiment.
- Sjøfører/hjelpemann skal være iført arbeidstøy som synliggjør firmaets logo og/eller bære synlig id-kort i den tiden de utfører arbeidsoppgavene i kundens lokaler.
- Det er ikke tillatt å ta med varer og gjenstander ut fra lager, så fremt det ikke er returvarer som skal hentes. Ved henting av returvarer skal sjåføren kunne fremvise for kontroll, gyldig returskjema og/eller reklamasjonsrapport.
- Sjøfører/hjelpemann skal bare oppholde seg på alarmdeaktiverede soner. Bevegelse inn på aktiverte alarmsoner

samt ikke overholdelse av deaktivert alarmtid i godkjent sone, og som medfører en merkostnad for kunden i forhold til alarm - vektertjeneste, kan i ettertid bli fakturert transportøren.

- Sjøføren skal ikke videreformidle sensitive opplysninger som han/hun kommer til kunnskap om gjennom jobben, og som vil kunne ramme virksomheten.

Overtredelse

- Det forutsettes at den enkelte sjåfør/hjelpemann etterlever de sikkerhetsbestemmelsene som er nedfelt i denne sikkerhetsavtalen, og som er inngått mellom de involverte parter. Overtredelse av denne sikkerhetsavtalen vil være et tillitsbrudd mellom sjåfør, kunde og leverandør. Ved alvorlige overtredelser vil forholdet bli anmeldt til politiet.
- Det praktiseres nullsumtoleranse hos kunden og leverandøren. Det betyr at det ikke aksepteres noen form for naskeri - tyveri. Dette innebærer også varer som betraktes som brekkasje og retur. Transportselskapet som leverandøren og kunden indirekte benytter, må gjøre sine ansatte kjent med den nullsumtoleransen som leverandøren og kunden praktiserer.
- Transportselskapet skal på eget initiativ iverksette en sikkerhetsutredning, der transportselskapet har kommet til kunnskap om at deres sjåfører / ansatte kan ha utført en straffbar handling begått i kundens lokaler.
- I de tilfeller der transportøren, leverandøren og/eller kunden beviselig kan bekrefte at en sjåfør - hjelpemann har utført en straffbar handling, skal transportselskapet primært på eget initiativ anmelde forholdet til politiet. Det vil i enkelte tilfeller også være slik at leverandøren og/eller kunden står for anmeldelsen

- Transportselskapet skal rapportere skriftlig til leverandøren og sikkerhetsavdelingen til kunden, utfallet av sikkerhetsutredningen

Sikkerhetsavtalen skal revideres når det er behov for endring, for å sikre at den til enhver tid er dekkende relevant. Siste revisjon ble foretatt den dd.mm.åååå

Sted /dato:

Leverandøren:

Kunden:

Transportselskap:

SJEKKLISTE FOR VAREMOTTAK (Kan benyttes til avviksrappoterings)

Virksomhet:	
Adresse:	
Dato:	
Utfylt av:	

Nr	Spørsmål	Ja	Nei
1	Er det ved ombygging og nybygging tatt hensyn til adkomst, plassering og utforming av varemottaket?		
2	Planlegges og oppføres varemottaket i samsvar med bestemmelsene i plan- og bygningsloven TEK 17 med veiledere, arbeidsmiljøloven med forskrifter, vegtrafikkloven med forskrifter og Mattilsynets internkontrollforskrift og HACCP?		
3	Er det klart hvem som har HMS-samordningsansvaret ved varemottaket, ved oppslag som viser kontaktinformasjon?		
4	Ligger biloppstillingsplassene til varemottaket på gårdeiers grunn?		
5	Hvis nei i punkt 4; kan bilen stå lovlig på offentlig grunn (korrekt skiltet)?		
6	Blir brøytet snø fjernet fra vareleverandørenes manøvrerings-, oppstillings- og venteområde?		
7	Er oppstillingsplassen lang og bred nok for de biltypene som må forventes frekventere varemottaket?		
8	Er oppstillingsplassene skliskre?		
9	Står bilen vannrett langs både lengde- og breddeakse ved lossing/lasting?		
10	Er det tilstrekkelig takhøyde så bilen kommer inn til varemottaket, ramper, parkeringshus etc?		
11	Blir det væriskring av rampen?		
12	Er rampen dimensjonert riktig i forhold til forventede biltyper?		
13	Er det satt av tilstrekkelig areal til containere, komprimatorer o.l., da disse ikke må bli plassert på arealet som er tiltenkt vareleverandørene?		
14	Ligger varemottaket hensiktsmessig i forhold til salgsvarelager, returgods, returemballasje og avfall?		
15	Er det satt av tilstrekkelig plass for salgsvarer, returvarer, emballasje og avfall?		
16	Er det terskelfri adkomst fra rampe til lager og interne transportveier?		
17	Er døren fra rampen til lager og interne transportveier i henhold til BVL?		
18	Ved behov, vil det være mulig å utvide varemottaket?		
19	Overstiger avstand fra biloppstillingsplass til vareplass/lager 50 meter?		
Svar: (skriv gjerne utfyllende på eget ark)			

KRAVSPESIFIKASJON FOR VAREMOTTAK

Varemottakets størrelse og plassering skal være slik at det står i forhold til bedriftens aktiviteter. Det må være dimensjonert etter varemengde/-flyt, inkludert retur av varer, tomgods, emballasje, brekkasje o.l. Varemottak og intern transportvei må også dimensjoneres etter framtidig forventet mottatt varevolum. Derfor må planleggingen av varemottaket skje tidlig i prosjektet. Det må være sikker og funksjonell adkomst til rampe/varemottak.

Varemottakets plassering og utforming

- Adkomstveier skal være utformet på en slik måte at gående og kjørende ferdsel kan foregå på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte
- Underlag må være jevnt, hardt, sklisikkert og uten terskler. Varmekabler ved utvendige varemottak
- Mottaket må være på byggherrens eiendom
- Varemottaket må plasseres til minst mulig sjenanse for naboer
- Fri sikt minimum 20 meter i hver retning ved utkjøring
- Tilstrekkelig antall venteplasser
- Horisontal oppstillingsplass

Mål på rampe, porter og sluser

- Høyden på porter og sluser må være minimum 2,7 (fri høyde minimum 4,5 m mellom biloppstillingsplassen og overbygg).
- Bredden på porter og sluser med værskydd må kunne reguleres mellom 2,5 og 3 m
- Løftebrygger på ramper må være 2,1-2,3 m brede
- Standard rampehøyde er 1,2 m.

Antall oppstillingsplasser ved rampa samt venteplasser i tilknytning til denne må være tilstrekkelig til å unngå venting for vareleverandørene. Det er bl.a. frekvens, art og volum på leveransene som vil bestemme antallet oppstillingsplasser og venteplasser. Kontakt gjerne LUKS direkte for å få råd og veiledning til å bestemme antall plasser.

Bilstørrelser + bakløfter, speil etc i meter

	Singel bil	Semitrailer	Vogntog	Modulvogntog
Lengde	12,0 + 3,0	17,5 + 3,0	19,5 + 3,0	25,25 + 3,0
Bredde	2,6 + 0,6	2,6 + 0,6	2,6 + 0,6	2,6 + 0,6
Høyde	4,5	4,5	4,5	4,5

Arbeidsplass bak løftelemmen må være minimum 2,5 m

Oppstillingsplass angitt i meter. I tillegg kommer nødvendig manøvreringsareal for å få parkert:

		Parkering 90 grader på varemottak	Parallelt med varemottak	Parallelt med fortauskant
Lengde	Singel bil	15	15	15
	Semitrailer	20,5	20,5	20,5
	Vogntog	22,5	22,5	22,5
	Modulvogntog	28,25	28,25	28,25
Bredde	1 bil	5,5	4,2	3,0
	Øker med 4,5 m pr bil	10,0		

Lyskrav på minimum 300 lux i varemottaket. Lyskilden må monteres slik at bilen ikke skygger for lyset. Interne transportveier:

- Tildelt plass for returgods må være dimensjonert riktig og tydelig merket og skiltet
- Avfallshåndtering skal være fysisk adskilt fra øvrig varehåndtering
- Ubrutt kjøle- og frysesone må ivaretas eventuelt med temperaturregulerbare bufferlagre
- Transportveier og dører skal ha en lysåpningsbredde på minimum 1,5 m og høyde på minimum 2,7 meter
- Trapper må ikke forekomme
- Maks 1 grad helling på gulv ved manuell håndtering. Evt. løftebord, heis eller annen teknisk innretning.

Ved innendørs oppstilling av bil kreves tilstrekkelig ventilasjon av lokalene.

Varemottaket må tilfredsstille gjeldende internkontrollforskrift og HACCP.

På varemottak for termovarer må strøm til bilenes kjøleaggregat være tilgjengelig.

Dreieskive for kjøretøy

Der plassforholdene er trange, vil det i mange tilfeller være en god løsning å montere en dreieskive ved varemottaket. Dreieskiven kan fås i alle størrelser og bæreevne. Den reduserer plassbehovet som en lastebil må ha for å kunne snu med ca. 70%. Anskaffelse og installasjonskostnader er på ca. NOK 2,5 millioner. (Ref. dreieskive 12 meter.)

Fall og motfall

For å løse utfordringen med vannavrenning mot varemottaket, kan det være en løsning å etablere et fall og motfall i biloppstillingsplassen ved rampa. Det laveste punktet utstyres med en rist som er dimensjonert for belastningen som må forventes. En skisse av en slik løsning ligger på LUKS sine hjemmesider.

ETTERORD

Vareleverandørenes arbeidsmiljø

Strukturen og rammebetingelsene for handelsstanden har endret seg kraftig de siste årene. Alt tyder på at de endringene som har skjedd vil fortsette i samme retning. Går vi tilbake i historien, importerte eller produserte handelsstanden selv eller kjøpte inn lokalt de varene som ble frembudt. Da var det også vanlig at kjøpmannen i løpet av sitt yrkesaktive liv kjøpte de lokalene han eller hun drev handelen i.

Gradvis endret dette seg slik at en velhavende kjøpmann eide større bygninger og leiet ut til både bolig og næringsvirksomhet det arealet han/hun selv ikke trengte. Så fikk vi en periode der hovedformålet med å eie bygget var å leie det ut, noe som ga en struktur med mange relativt små gårdeiere. I dag har vi noen ganske få eiendomsbesittere som har delt bysentrum mellom seg og rendyrker sine segmenter.

Hva betyr så dette for vareleverandørene? Først og fremst betyr det at nærheten til gårdeier er borte. Da eier av handelsvirksomheten og eiendommen var én og samme person, var kommandolinjene betraktelig kortere når noe måtte gjøres som angikk eiendommen i forhold til den virksomheten som ble drevet der. Vareleverandør og gårdeier kjente hverandre på godt og vondt. Nå går det mer og mer i retning av at den som driver butikken eller serveringsstedet heller ikke er leietaker, men ansatt av denne. Avstanden blir bare større og større. Relasjonene koker ned til regelverk og jus, noe alle må forholde seg til på en ryddig måte.

Vareleverandørene har imidlertid ikke fulgt ordentlig med i timen og har blitt hengende etter på enkelte felter i denne utviklingen. Ganske visst har man blitt meget dyktig på logistikk og IKT, men man har som bransje ikke tilpasset seg den kjølige og upersonlige leveransesituasjonen. Man har i stor grad fortsatt å stå med luen i hånden og stilltiende akseptere at "bud bedes gå kjøkkenveien". Det hevdes fra

ulike hold, og med rette, at vareleverandørene er sin egen verste fiende fordi vi alltid får varene frem, uansett hvilke leveringsforhold som bys oss.

Lovgiver har på mange måter tatt høyde for at vareleverandørenes arbeidsdag skal bli bedre, men vi har holdt en svært lav profil. Dermed har de tilsynsmyndigheter som forvalter regelverket, heller ikke fått det store insitamentet til å øke fokus på vareleverandørenes situasjon.

Det er lav turnover hos distribusjonssjåførene, noe som betyr at gjennomsnittsalderen er høy hos mange av de bedriftene som leverer tungt gods. Den generasjonen av sjåfører som følger etter "gamlekara" har ingen forankring i det gamle systemet og heller ingen forståelse for hvorfor regelverket ikke skal praktiseres helt ut, slik at de også får et fullt svarlig arbeidsmiljø utenfor sin egen bedrifts porter. Mye har riktignok blitt bedre, men det er langt frem og mye som er ugjørt for at vareleverandørenes rettigheter er tilfredsstillende ivarettatt.

Etter vårt syn vil den største utviklingen innen varetransport i Norge foregå på det organisatoriske planet i vid forstand. Det er en sterkt økende bevissthet om de skjevheter som har fått lov å florere. Likeledes kan man tydelig merke en tiltagende kollektiv yrkesstolthet. Det faktum at bransjens ulike organisasjoner har bestemt seg for å dra lasset sammen, gjør at vi spår store endringer innen varedistribusjonen fremover. Bransjen står stadig mer samlet og er ikke lenger så villig til å la seg manipulere av splitt og hersk-metoden. Vareleverandørene er som tidligere nevnt en svært uhomogen masse, så virkemidler som ønskes tatt i bruk, spenner over hele skalaen fra aksjoner og leveringsboikott til den pragmatiske "la det skure og gå"- holdningen.

Det ulmer i sjåførdypet når det gjelder vareleveringene til flere kjøpesentre og gågater i våre største byer. Det ville ikke forbause oss om dette en vakker dag gir seg uttrykk i form av

en blokkade av varemottaket og publikumsinngangene til kjøpesenteret eller innkjøringen til gågaten. Vi skal i det følgende ganske kort peke på noen forhold som delvis er og vil komme på agendaen hva angår varelevering til sentrum av byer og tettsteder i tiden fremover.

Universell utforming

Tanken bak universell utforming er at også funksjonshemmede skal ha uhindret og enkel adgang til steder som er beregnet for allmuen. Det arbeides med at begrepet skal få en ny dimensjon slik at universell utforming også omfatter transport av varer inn til den enkelte virksomhets lager.

Varemottaker

Ved kjøpesentre, større næringsbygg, hoteller, institusjoner osv. må det være en varemottaker som kan kvittere ut varene og besørge videre intern transport i bygget.

Gågater

Flere gågater og sentrumsstrøk er organisert slik at det må vurderes om de omfattes av arbeidsmiljølovgivningens bestemmelser om samordning. Vi har tatt opp problemstillingen med Arbeidstilsynet, som er positive til en slik vurdering. Hvis dette blir tilfellet, vil det forenkle samarbeidet mellom utleiare, leietakere og vareleverandører betraktelig.

De fleste steder må vareleverandørene være ute av gågatene innen kl. 11.00. Dette krever et utstrakt samarbeid mellom oppdragsgiver (virksomhet) og oppdragstaker (vareleverandør). Når vi vet at de fleste butikkene åpner kl. 10.00 og serveringsstedene enda senere, skjønner vi at oppdragsgiver må sørge for at det er noen til å ta imot varene før åpningstid på de dagene varene skal leveres.

Det bør vurderes om den enkelte gågate eller det enkelte gågatenett skal reguleres slik at det er én kjørerute som må følges. Flere byer vil fysisk hindre innkjøring i disse traseene med hydrauliske pullerter, bommer e.l. fra et gitt tidspunkt. Godstransporten vil da ikke ha noen mulighet til å bryte reguleringsbestemmelsene ved å overse forbudsskilt. Gaten er ganske enkelt stengt, så varene må tas med tilbake for å bli forsøkt levert neste dag.

Et slikt system er vareleverandørenes organisasjoner positive til. Det vil synliggjøre nødvendigheten av at de som ønsker varer levert til virksomheter i gågatene, må organisere seg slik at noen er til stede fra morgenen av. Alternativt kan man tenke seg ubetjente varemottak der ulike tekniske løsninger erstatter varemottakerens funksjon.

Vareleveringen må kunne foregå hele natten uansett når virksomheten åpner for publikum. Gaten må være fri for gjenstander som er plassert eller utformet slik at de hindrer distribusjonsbilen å komme frem. Man tenker her på bord, stoler, benker, blomsterkasser, gjerder, sjokksegere, stativer, varmelamper, belysning, kasser, flagg, baldakiner, markiser osv.

I byer og tettsteder bør det legges til rette slik at vareleveringen kan starte i gågatene for deretter å arbeide seg ut av sentrum. Rutene bør legges opp slik at den enkelte transportør krysser seg selv minst mulig. Videre bør rutene legges slik at man kjører kortest mulig. Dette er best både for miljøet, øvrige trafikanter, publikum og økonomien.

Sykkelfelt på begge sider av samme gate

Vareleverandørene har ikke lov til å stå i sykkelfelt. Når en gate reguleres med sykkelfelt på begge sider, betyr dette at lovlig varelevering fra denne gaten ikke er mulig. Dette kan enkelt kompenseres med å legge en vareleveringslomme på innsiden av sykkelfeltet i hvert kvartal der man ønsker næringsvirksomhet.

Antiterroriltak på offentlig vei

Etter terrorhandlingene 22. juli 2011 ønsker det offentlige å sikre adkomsten til en rekke bygninger av særlig vital art for samfunnet. Slike tiltak medfører ofte tidsbegrenset eller permanent sperring av gatene rundt og frem til disse bygningene. Det er viktig at vareleverandørenes behov for fremkommelighet blir ivarettatt ved disse reguleringene. Vareleverandørenes organisasjoner, som står bak denne standarden, har den nødvendige kompetansen og stiller den gjerne til beslutningstakernes rådighet over hele landet.

Differensierte takster for varelevering

Utleier til og driver av en virksomhet har i følge arbeidsmiljølovgivningen begge et ansvar for at HMS-forholdene ved varemottaket er fullt forsvarlige også for oppdragstakerne (vareleverandørene). Dette er lite kjent og enda mindre påaktet. Bransjen er imidlertid i økende grad bevisst hva dette betyr i praksis, nemlig tilrettelegging av adkomst, plassering og utforming av varemottaket samt organiseringen av arbeidet der.

I tillegg til at dårlig tilrettelegging ved varemottakene gir uønskede HMS-forhold, så gir det en kostnad som bransjen ikke vil ta. Spissformulert snakker man om at "den som har problemet får betale det det koster å rette på det". Det diskuteres å utvikle og innføre prinsippet om differensiert pris på vareleveranser basert på merforbruk av tid. Man tenker seg da at vareleveringen stipuleres til et gitt tidsforbruk sett i forhold til BVL samt leveringsfrekvens, godstype og volum. Denne tiden regnes som normalt og er inkludert i vanlig leveransepris. Deretter faktureres man for ekstra tid. Mange av vareleverandørene har programvare og utstyr som kan håndtere dette i dag. Man diskuterer likevel om bransjen skal gå for et felles opplegg som en del av bransjestandarden.

En slik differensiert prising vil utvilsomt øke engasjementet for å integrere varemottakene bedre i virksomhetenes

investerings- og driftpolicy. Særlig kan dette bli interessant i bysentre. Det finnes en viss utbredelse av slik tidsbasert leveringsbetaling i dag, men den er spredd, tilfeldig og ukoordinert.

I dag er svært mange butikker og serveringssteder organisert under kjedeparaplyer, og en slik utvikling vil ganske sikkert fortsette. Kjedenes forhandler pris pr. vare med leverandørene. Dette vil si at samme vare koster det samme inn til butikken eller serveringsstedet enten virksomheten ligger midt på Karl Johan eller langt inne på Finnmarksvidda. Et slikt fenomen kalles gjerne for krysssubsidiering. I og med at vareleverandøren ikke kan øke prisen på varen ved vanskelige leveringer, er timeforbruk som tidligere nevnt en alternativ vei å gå.

Vi er kjent med at det finnes kjøpesentre som fra en enkelt leverandør får en tilleggsfaktura pr. gang fordi bilen må stå der time etter time pga. de vanskelige interne transportveiene. Vi er også kjent med at en butikk valgte å flytte sin virksomhet til et mer egnet sted fordi hovedleverandørens tilleggsfaktura ble for høy.

Transportbransjen håper at denne bransjestandarden kan bane veien for en konstruktiv dialog mellom kunde og vareleverandør, slik at gode løsninger kan finnes for begge parter i de enkelte tilfellene.

BVL er utarbeidet av transportbransjens organisasjoner i nært samarbeid med relevante myndigheter. Standarden er ment til å hjelpe byggherrer og deres prosjekterende med å finne frem i jungelen av bestemmelser og anbefalinger på hvordan adkomst, plassering og utforming av et varemottak skal være samt hvordan HMS-arbeidet ved dette skal organiseres. Transportbransjen vil på sin side da lettere kunne standardisere sine kjøretøy til BVL, når denne benyttes som standardisert utforming ved varemottakene i Norge.