

NTP-sekretariatet
Jan Fredrik Lund
ntp.sekretariat@vegvesen.no

Høringssvar til NTP 2018-2029

Samarbeidsgruppene for varedistribusjon i Norge har LUKS som sekretariat. Her er vår kommentar til høringsutkastet på generelt grunnlag og på Bymiljøavtaler spesielt. I byområdene er det betydelig konkurranse mellom gods- og persontransport om arealbruken og kapasiteten i transportsystemene. Dette gjelder både til og fra sentrale knutepunkter samt nærdistribusjon av gods og transport av personer. Konsekvensene er bl.a. stor belastning på yrkessjåførenes HMS-forhold, unødig forurensing og høye logistikkostnader for næringslivet. Vi mener også at det samfunnsøkonomisk er mye å hente på våre anbefalinger. Etter vårt syn er det et stort behov for bedre tilrettelegging for godstransport mellom og i byer og tettsteder.

Vi anbefaler utredet og gjennomført:

- Bedre utnyttelse av vei- og gateareal over døgnet og uken.
- Stimulerende positive tiltak for å få godstransporten over på miljøvennlige kjøretøy.
- Endringer i dagens regelverk for å få til løsninger som tillater atkomst og parkering for varetransport på areal som i dag hovedsakelig er prioritert sykkel, kollektiv og gående.
- Opprettelse av tungtrafikkfelt, dvs. felt som bare er tillatt for tunge kjøretøy (busser og lastebiler). Slike felt anbefaler vi blir kjernen i et stamnett for godstransport.
- Likestilling av godskjøretøy med totalvekt over 3,5 tonn og busser i rute

De nevnte tiltakene vil fremme et mer miljøvennlig og rasjonelt kjøremønster, bidra til større trafiksikkerhet samt redusere psykisk stress for yrkessjåførene.

Statens vegvesen og kommunene må gis et større ansvar og handlingsrom for å legge til rette for næringstransporter samt effektiv og miljøvennlig bylogistikk, blant annet ved å ta ansvar for å utarbeide bylogistikkplaner i de største byene.

Bymiljøavtalene må vurderes i forhold til overordnede Byutviklingsavtaler. Vi registrerer med beklagelse at høringsutkastet favoriserer persontransport. Vi mener fokuset må endres slik at varelevering blir likestilt med kollektiv persontransport i Bymiljøavtalene.

LUKS bidrar til å utvikle logistikkplaner for varedistribusjon i flere byer. Sentralt i planene står HMS-forhold ved varelevering, adkomst, plassering og utforming av varemottak og terminaler. Likeledes vurderes trafikkstrømmer, varestrømmer, fremføringsveier samt areal- og døgnutnyttelse.

Vi registrerer at godsfrømmingen ofte neglisjeres i det offentlige planverket. Dette kan NTP bidra til å endre via likestilling mellom godstransport og kollektiv persontransport. Varelevering må vurderes som en likeverdig del av de kollektive tjenestene det tilrettelegges for i et levende bymiljø. På lik linje med den kollektive persontrafikken trenger varedistributørene blant annet:

- Stamnett med anbefalte kjøreruter på hovedveinettet
- Stamnett mellom hovedveinettet og terminalene
- Tilgang til prioriterte kjørefelt i den intensive perioden av døgnet



- Tilgang til tilstrekkelig antall dedikerte vareleveringsplasser som tilfredsstiller kravene i AML
- Tilstrekkelig antall hensiktsmessig geografisk plasserte dedikerte hvileplasser og parkeringsplasser

Stamnettet for tunggodstransport kan betjene tett befolkede områder i byene. Knutepunkter (terminaler) bindes via ulike tungtransportfelt sammen til et stamnett. Stamnettet for tunggodstransport må ha høy kvalitet som muliggjør høy frekvens, god framkommelighet, tilstrekkelig kapasitet, god fysisk utforming og enkel informasjon, mv. Et konkurransedyktig stamnett vil bidra til økt bruk av større kjøretøy og dermed mindre miljøutslipp, bedre HMS-forhold og mer effektiv logistikk.

Bedre informasjon om varelevering vil bidra til å redusere egentransport av varer til mindre virksomheter. Dette gjøres mer effektivt i distribusjonspooler.

Vår anbefaling til NTP når det gjelder byene er følgelig at bylogistikken får en sentral plass i dokumentet. Elementer som bør fokuseres er bl.a:

- Varestrømsanalyser som belyser vareslag, fordelingen på ulike transportformer som grossistdistribusjon, egentransport, leiebiltransport, samlastere, osv.
- Adkomst til bysentra og terminaler fra den retningen godset skal ut/inn (unngå unødig kjøring)
- Hvileplasser, parkeringsplasser, vareleveringsplasser, vareleveringsstopp
- Trafikkinformasjon: varsling av arbeider, omkjøringsmuligheter
- Stamnett for varetransport, tungtrafikk, etc. med prioriterte gater og kjørefelt
- Tidsluker: plan for åpningstider og leveringstider
- Krav til adkomst, plassering og utforming av varemottak
- Tidsbegrenset stenging av gater for personbiler på tider med intensiv varelevering
- Flytte gateparkering og ladeplasser for personbiler til P-hus
- Bedre håndhevingstiltak for fjerning av feilparkerte kjøretøy ved vareleveringsplasser

Vår ambisjon er å bidra til en levende by med høy mobilitet for både varer og personer. Da må man ta i bruk fleksible virkemidler som sikrer at vareleveringen kan skje med minst mulig tidsbruk. Dette blir bra for miljøet, og det blir bra for brukerne av byen.

Bymiljøavtalene må ha definerte mål for vekst i utplassering av 372-skilt samt for tett oppfølging av disse. Dette for å muliggjøre lovlig varelevering i hele byen uten at tilfeldig parkering okkuperer plassene. Frakt hjem til forbrukere kan også benytte seg av slike løsninger. Nettbutikkene gjør det i utstrakt grad i dag, noe også næringsdrivende i sentrum kan stimuleres til å tilby.

Med vennlig hilsen
for Samarbeidsgruppene for varedistribusjon i Norge

Sven Bugge
Daglig leder, LUKS