



LOGISTIKK- OG  
TRANSPORTINDUSTRIENS  
LANDSFORENING

Miljøverndepartementet  
Avdeling for regional planlegging  
Postboks 8013 Dep.,  
0030 Oslo

Oslo, 28. november 2003

## **NOU 2003:14 – Planlovutvalgets utredning med lovforslag Høringsuttalelse fra Logistikk- og transportindustriens landsforening (LTL)**

Logistikk- og transportindustriens landsforening (LTL) takker med dette for å få anledning til å gi til beste synspunkter på utredningen fra planlovutvalget ("NOU 2003-14: Bedre kommunale og regional planlegging etter plan – og bygningsloven II").

### **Om LTL**

Logistikk- og transportindustriens landsforening (LTL) er en bransjeforening i NHO med medlemmer i bransjer som samlastere, speditører, havneterminaloperatører etc. Det er om lag 400 medlemmer i LTL, og disse representerer nær 10 000 arbeidsplasser. Dette er bransjer som kan kalles "godsets reisebyrå", eller som er en parallell på godssiden til kollektiv persontransport. LTL-bransjene er nøytrale i forhold til transportbærer (vei, bane, båt, fly), men foretar valg etter hva som er kundenes krav til fremføring (pris, kvalitet, rett tid).

### **Generelt**

Med kollektiv godsfremføring menes en parallell til kollektiv persontransport, det vil si at gods (som kan ha en eller flere ulike avsendere) som skal til en eller flere adresser innenfor en på forhånd definert rute, fylles opp på samme bil. En større andel kollektiv godsfremføring gir med andre ord bedre plass på veiene, miljøgevinster og rimeligere transport for næringslivet.

Verdiskaping i produksjon av varer utløses først når produktet er transportert til et kjøpekraftig marked og omsettes der. Derfor er en stadig mer effektiv godsfremføring helt avgjørende for norsk næringslivs konkurransekraft.

En rekke momenter spiller inn for å få til så effektiv godsfremføring som råd er. Det gjelder kompetanse, avgifter, investeringer og arealplanlegging – for å nevne noen av de mest sentrale.

## **Fremkommelighet i byer og tettsteder**

Arealplanleggingen kommer sterkt inn når det gjelder fremføring av gods i byer og tettsteder - i tillegg til investeringer i infrastruktur, regulatoriske virkemidler og styring av trafikkstrømmer/-sammensetning ved bruk av avgifter og gebyrer.

Planlovutvalget understreker flere steder i sin innstilling betydningen av en god infrastruktur og en samordnet areal- og transportplanlegging for næringsutvikling.

Ettersom det er forholdsvis liten kunnskap om godsstrømmene i by, gjennomfører Samferdselsdepartementet for tiden en undersøkelse for å bringe fram fakta om hvem som bringer hva slags gods, hvordan de kjører, når de kjører etc.

Imidlertid er det sannsynligvis nokså mye egentransport av gods i byområdene - en parallell til alle personbilene. Det er forbundet med betydelige kostnader å forbedre infrastrukturen inne i byområdene, slik at bedre fremkommelighet mer og mer blir avhengig av andre virkemidler. Et av disse er arealmessige prioriteringstiltak. Ved å gjøre det lettere for kollektiv godstransport å ta seg fram i byområdene, fristes flere til å ville benytte denne godsfremføringen. Det innebærer redusert egentransport, med den konsekvens at det blir færre bilbevegelser i disse områdene.

Så vidt vi er i stand til å skjønne, tar ikke planlovutvalget for seg kollektiv godstransport spesielt. Begrepet "kollektivtrafikk" og "kollektivtransport" benyttes antakeligvis bare om personfremføring.

LTL ber om at departementet i sitt videre arbeid presiserer nærmere når man omhandler persontransport og godstransport, eventuelt begge deler. Generelt er det vel så viktig for samfunnsøkonomien at godset kommer frem til rett tid i rett kvalitet som at den kollektive persontransporten gjør det. Derfor bør det legges til rette for best mulig arealmessig fremkommelighet for kollektiv godstransport i byer og tettsteder.

## **Av- og pålessing**

En spesiell utfordring er av- og pålessing utenfor terminalområdene. Det kan være levering til kunder der parkering på gateplan er nødvendig eller det kan dreie seg om leveransene til kjøpesentra eller lignende med egne parkeringsarealer. LTL kan ikke se at disse utfordringene er særskilt behandlet av planlovutvalget.

I Danmark (bl.a. København) har man gjennom prosjektet City Gods forsøkt å rydde plass til laste- og lossesoner i spesielle gater. Disse sonene kommer i tillegg til arealer avsatt til vanlig parkering. I første rekke er slike tiltak et spørsmål om skilting. Imidlertid kan etablering av spesielle losse- og lastesoner på gateplan også sees på som et plantiltak.

LTL ber departementet vurdere nærmere å pålegge kommunal og regional planmyndighet å ta med etablering av laste- og lossesoner på gatenivå i sin

arealplanlegging. Denne delen av planarbeidet bør gjøres i nært samarbeid med transportørene, i første rekke representanter for den kollektive godstransporten.

Ved reising av kjøpesentra representerer laste- og lossearealer for nødvendige varer til butikkene som svært lite rentable. Konsekvensen er at arealene ofte blir planlagt og bygget trange og uhensiktsmessige. På mange måter er arealutnyttelsen et direkte hinder for å hente ut effektiviseringsgevinstene ved sømløse logistikk-løsninger. Mangelen på plass for biler med gods skaper også trafikkfarlige situasjoner nær kjøpesentre.

LTL oppfordrer departementet til å ta bestemmelser inn i plan- og bygningslovgivningen som gjør det mulig å få til en arealdisponering for effektiv og sømløs logistikk ved nyetablering av kjøpesentra og lignende.

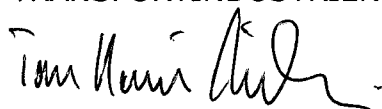
## **Veiledere**

LTL benytter samtidig anledningen til å anmode departementet om å la utarbeide spesielle veiledninger som planleggerne kan benytte seg av når de legger forholdene til rette for godsfremføring i byområder og tettsteder. Det er svært viktig at veiledningsmateriellet utarbeides i samarbeid med transport- og logistikk-kompetanse.

## **Avslutning**

LTL står gjerne til disposisjon dersom departementet ønsker å stille spørsmål eller er i behov av utfyllende opplysninger.

Med vennlig hilsen  
LOGISTIKK- OG  
TRANSPORTINDUSTRIENS LANDSFORENING



Tom Rune Nilsen