

ViV - et levende laboratorium for bærekraftig varelevering

Om ViV og samleterminalen Fornebu HUB

TØI rapport 2056/2024 • Forfattere: Sidsel Ahlmann Jensen, Toril Presttun, Marianne Knapskog, Elise Caspersen, Tale Ørving, Christian Weber, Karin Fossheim • Oslo 2024 • 51 sider

Hovedresultater i rapporten er:

- ViV er et levende laboratorium for bærekraftig varelevering i byområder, med en organisering og arbeidsform som støtter interkommunalt samarbeid, nyskaping, læring og ressursinnhenting
- Piloten Fornebu HUB belyser at dagens lovverk, bedriftsstruktur og tradisjoner i logistikk- og transportmarkedet gjør det krevende for kommuner å legge til rette for samleterminaler.
- TØI-forskere har utviklet en første versjon av en simuleringsmodell for førevaluering for samleterminaler. Med videre utvikling kan simuleringsmodellen hjelpe med å ta effektive valg mellom alternativer i utviklingen av tjenesten.
- Det er behov for tverrfaglige studier av bylogistikktiltak, herunder studier av samleterminaler og andre bylogistikktiltaks bedriftsøkonomiske og samfunnsmessige verdiskaping. ViV er en god case som bør sluttevalueres.

Om ViV

ViV – *Varelogistikk i E18 Vestkorridoren* – er et regionalt samarbeid for bærekraftige løsninger for varelevering i byområder. Hensikten er at varelogistikken skal bidra til attraktive byer og tettsteder, reduserte klimagassutslipp og effektive løsninger for næringslivet. ViV er et levende laboratorium hvor nye løsninger testes, utvikles og evalueres på strekningen langs E18: Oslo, Fornebu, Sandvika, Asker og Drammen. ViV arbeider også med utvikling av nye måter kommuner kan samarbeide på, både med andre offentlige aktører og med private aktører. Samarbeidspartnerne var/er Viken fylkeskommune (fra 2024 Akershus og Buskerud fylkeskommuner), Oslo kommune, Lier kommune (fra 2024), Bærum kommune, Asker kommune, Drammen kommune og Statens vegvesen. ViV-prosjektet startet i 2020 og planlegges avsluttet i 2025.

ViV er ikke en juridisk enhet og kan derfor ikke inngå avtaler eller ta bindende politiske beslutninger. Samarbeidsavtaler inngås mellom den enkelte kommune og aktører som ikke er partnere i ViV. Hver enkelt kommune har ansvar for gjennomføring av piloter og tiltak i sin kommune så disse er underlagt de samme demokratiske prosessene, styring og kontrollregime som øvrige piloter og tiltak i den enkelte kommune. Denne organiseringen bidrar også til at resul-



tater og prosesser forankres bedre i kommunene og at både ViV, piloter og tiltak kan justeres og tilpasses på bakgrunn av et større spekter av hensyn og kunnskap.

Organiseringen og arbeidsformen i ViV:

- virker å være godt egnet for samarbeid på tvers av organisasjoner på ulike forvaltningsnivå i offentlig sektor
- legger til rette for utvikling av nye ideer og løsninger. Det gjøres en stor innsats for å finne løsninger på barrierer, inkludert kunnskapsinnhenting og nyorientering av det planlagte løpet.
- ser ut til å håndtere kompleksitet, risiko, usikkerhet og motgang knyttet til konseptutvikling og pilotering på en konstruktiv måte. Konseptene som ViV ønsker å pilotere er svært ambisiøse og utvikling av nye løsninger med mål om oppskalering og varig, bedriftsøkonomisk lønnsom drift er krevende og uforutsigbart.
- har bidratt til god tilgang til prosjektmidler, samt mobilisert ressurser og kunnskap på tvers av kommuner og mellom avdelinger i kommunene. Utradisjonelt her er samarbeidet mellom planmiljøene og innkjøp i kommunene.
- støtter innhenting av ekstern kunnskap, læring fra konseptutvikling og pilotering i ViV og deling av innsikt og resultater med aktører utenfor ViV.

ViV er finansiert gjennom fylkeskommunale, kommunale og eksterne midler. Hver samarbeidspartner betaler en årlig deltakeravgift som blant annet går til frikjøp av stillingen til ViVs prosjektleder. Eksterne midler hentes inn gjennom søknader til utlysninger av klima-, innovasjons- og forskningsmidler. Det meste av disse midlene er øremerket spesifikke prosjekter, utredninger, oppgaver eller piloter, og en vesentlig andel av midlene er brukt til prosjektansettelser i kommunene.

ViV arbeider med fire konsepter med mål om å utvikle disse til piloter og, på sikt, varige løsninger: Hub, hentepunkt (pakkeskap), effektivisering av kommunenes leveranser og digital markeds plass for varelogistikk. I tillegg jobbes det med uttesting av ny teknologi, hvor det gjennomføres et droneprosjekt.

Fornebu HUB

Fornebu HUB (2022-2025) i Bærum kommune er en pilot som springer ut av ViV. Hubben er en samleterminal som legger til rette for at varer sorteres og samlastes på utslippsfrie og hovedsakelig mindre kjøretøy (primært el-varebiler). Piloten gjennomføres i samarbeid mellom Bærum kommune (prosjekteier, prosjektleder), Bytjenester AS (operatør) og Aker Property Group AS (eier av lokale). Kommunen vurderer, tester og innfører tiltak som skal forsterke nytten av å bruke Fornebu HUB, blant annet gjennom kommunale innkjøp og trafikkregulering for varetransport i Sandvika.

Det har vist seg vanskelig å få tilbyderne av logistikktjenester i pakkedistribusjonsmarkedet (Posten, DB Schenker, PostNord) til å levere grunnvolumet av pakker til Fornebu HUB. Bærum kommune har startet et samarbeid med sine største leverandører om leveranser via Fornebu. I utgangspunktet er dette frivillig fra leverandørenes side, da det ikke var et krav i gjeldende rammeavtaler. ViV jobber med å inkludere bruk av samleterminal i rammeavtaler.

Det er krevende å få nok varevolum / kunder til Fornebu HUB. Skal Fornebu HUB være et fast tilbud med kommunal overordnet styring og med utskiftbar operatør, så krever det antakelig en enda sterkere involvering i arbeidet med kundebasen enn det kommunen har i dag.



Med utskiftbar operatør bør også systemintegrasjon (kommunikasjon mellom kundenes og samleterminalens datasystemer) tilhøre Fornebu HUB eller løsningen bør finnes i markedet slik at ny operatør kan tilby sømløs overgang. De første to årene av piloten har det vært mye manuelt arbeid for å holde oversikt på alle leveransene, dette er den største barrieren for effektiv drift.

Fornebu HUB møter i stor grad de samme utfordringer som andre samleterminaler på initiativ fra offentlig sektor og/eller forskning som har vært testet. De fleste samleterminalene som har vært i drift i flere år med relativt beskjedne offentlige tilskudd, har enten hatt enerett til å levere i visse tidsrom eller samleterminalen er et alternativ til å betale bompenger for å kjøre inn i bysentrum.

Kommunens arbeid med å finne kunder til samleterminalen og få den til å fungere effektivt, må ikke fortrenge søkelyset på målene om å redusere trafikk og arealbeslag generert av varelevanser samlet sett. Det er viktig å ta høyde for at konsolideringen påvirker logistikkjeder som ikke inngår i samleterminalen.

ViV har, i sterkere grad enn andre samleterminaler beskrevet i litteraturen, løftet opp problemstillinger knyttet til lover og regler som barrierer for at samleterminaler kan bidra til oppnåelse av samfunns mål. Dette gjelder regelverket for å sikre rettferdig konkurranse (konkurranselovgivningen, statsstøttelovgivning), trafikkreglene, anskaffelsesreglene og kanskje kommuneloven.

Verktøy for evaluering av samleterminaler

TØI-forskere har utviklet en første versjon av en simuleringsmodell for samleterminaler. Simuleringsmodellen er tenkt brukt som del av en forhåndsevaluering, der det skal undersøkes hvor godt en samleterminal vil fungere. Modellen kan, dersom den videreutvikles, hjelpe med å ta effektive valg mellom alternativer i utviklingen av tjenesten gjennom simulering av ulike scenarier. Informasjonen kan benyttes til forberedelse og planlegging av utformingen av tjenesten, mål med tjenesten og måleindikatorer.

Behov for videre forskning og utvikling

ViV-prosjektet viser at lovverket gir et snevert handlingsrom for at kommunene kan gjennomføre tiltak rettet mot omorganiseringen av «last mile». Det er registrert begrensninger eller mulige begrensninger i veitrafikkloven, konkurranseloven, statsstøttereguleringen, anskaffelsesreglene og kanskje kommunelovgivningen. Det er behov for å se kritisk på regelverket samlet sett relatert til samfunns mål. Tilsvarende er det også behov for å se på tradisjoner for hvilke roller de ulike aktørene i verdikjedene har for bylogistikken og for transport- og arealplanlegging slik det er i dag. Det er behov for å gjøre tverrfaglige studier blant annet mellom jus, logistikk, transport og samfunnsfag.

Det mangler datagrunnlag for gode beregninger av samfunnsøkonomiske kostnader ved «first mile» og «last mile» leddene i transportkjedene i byene og hvordan dette påvirkes av trengsel og tidsbruk i byer. Nedarvede tradisjoner for hvilke aktører som har hvilke roller i bylogistikk, og hvordan dette samsvarer med bærekraftig byutvikling, er lite studert.

Når det gjelder nye initiativer til samleterminaler med mål om bedriftsøkonomisk lønnsomhet, så kan det være hensiktsmessig for andre kommuner å være avventende til ViV har kommet



lenger i sitt utviklingsarbeid. Et forskningsspørsmål som bør belyses mer er: Er det motsetninger mellom det samleterminaler tilbyr som verdiskapning for sine kunder for å oppnå tilstrekkelig innteksstrøm (markedsposisjonering) og den løsningen som best gir ønsket verdiskapning for samfunnet i form av mindre trafikk, mindre arealbruk og mindre utslipp?

ViV har hentet inn mye verdifull kunnskap og erfaring om pakkeskap og om bruk av kommunale innkjøp for å oppnå besparelser og effektiv logistikk. Vi anbefaler at det blir gjennomført en ekstern sluttevaluering av ViV.