

Bylogistikk i Vestfold / Tønsberg

Kunnskapsgrunnlag og løsningsprinsipper for videre utvikling av bærekraftig bylogistikk i regionen



Forord

Vestfold og Telemark fylkeskommune ønsker å skaffe mer kunnskap om temaet bylogistikk.

I handlingsprogrammet til *Regional transportplan for Vestfold* er det vedtatt å lage en oversikt over kunnskapsgrunnlag og aktuelle prinsipper for varelevering i by, og vurdere aktuelle prinsipielle løsninger for Vestfoldbyene.

Høsten og vinteren 2020/2021 har det blitt gjennomført et arbeid med bakgrunn i dette. Det er blitt samlet kunnskap om varestrømmene i regionen, og arbeidet med å identifisere utfordringer og muligheter knyttet til bylogistikk i byene. For å avgrense og konkretisere arbeidet har Tønsberg blitt utpekt som case for oppgaven.

Arbeidet har skjedd i tett samarbeid mellom Vestfold og Telemark fylkeskommune og Tønsberg kommune, og med faglig bistand fra Norconsult. Gjennom prosessen har det blitt gjennomført flere verksteder og særmøter med offentlige aktører, transportbransjen og næringsliv i Tønsberg.

Denne rapporten oppsummerer sentrale funn og læringsutbytte fra prosessen, og peker på hvilke innsatsområder det bør arbeides videre med. I tillegg inneholder den anbefalinger om oppfølging av arbeidet med temaet bylogistikk i fylket.

Kunnskap knyttet til regionale varestrømmer og oppsummering av prosess og verksteder er oppsummert i egne rapporter (vedlegg).

«Håndtering av Bylogistikk er en utfordring i de fleste byer, også i Vestfold. Dette gjelder særlig transport av varer, hvor plassmangel og dårlig fremkommelighet er typiske utfordringer. Det er også andre viktige aktører som har de samme utfordringene i byene. Kommunale helsetjenester og mobile tjenesteytere er grupper som er avhengig av parkering og oppstilling.»

Fra prosjektbeskrivelsen, Vestfold og Telemark fylkeskommune (2020)



Innhold

FORORD	side 2
HVA ER BYLOGISTIKK?	side 4
PROSESS OG ARBEIDSOPPLEGG	side 7
DAGENS SITUASJON OG UTPEKTE INNSATSOMRÅDER	side 10
Innsatsområde 1 – Varelevering sentralt i Tønsberg	side 15
Innsatsområde 2 – Tilgjengelighet for hjemmetjenesten	side 23
Innsatsområde 3 – Samordnet innkjøp i offentlige virksomheter	side 28
OPPFØLGING AV PROSJEKTET	side 33
OVERFØRINGSVERDI TIL ANDRE BYER	side 37

Hva er bylogistikk?

Kort om bylogistikk

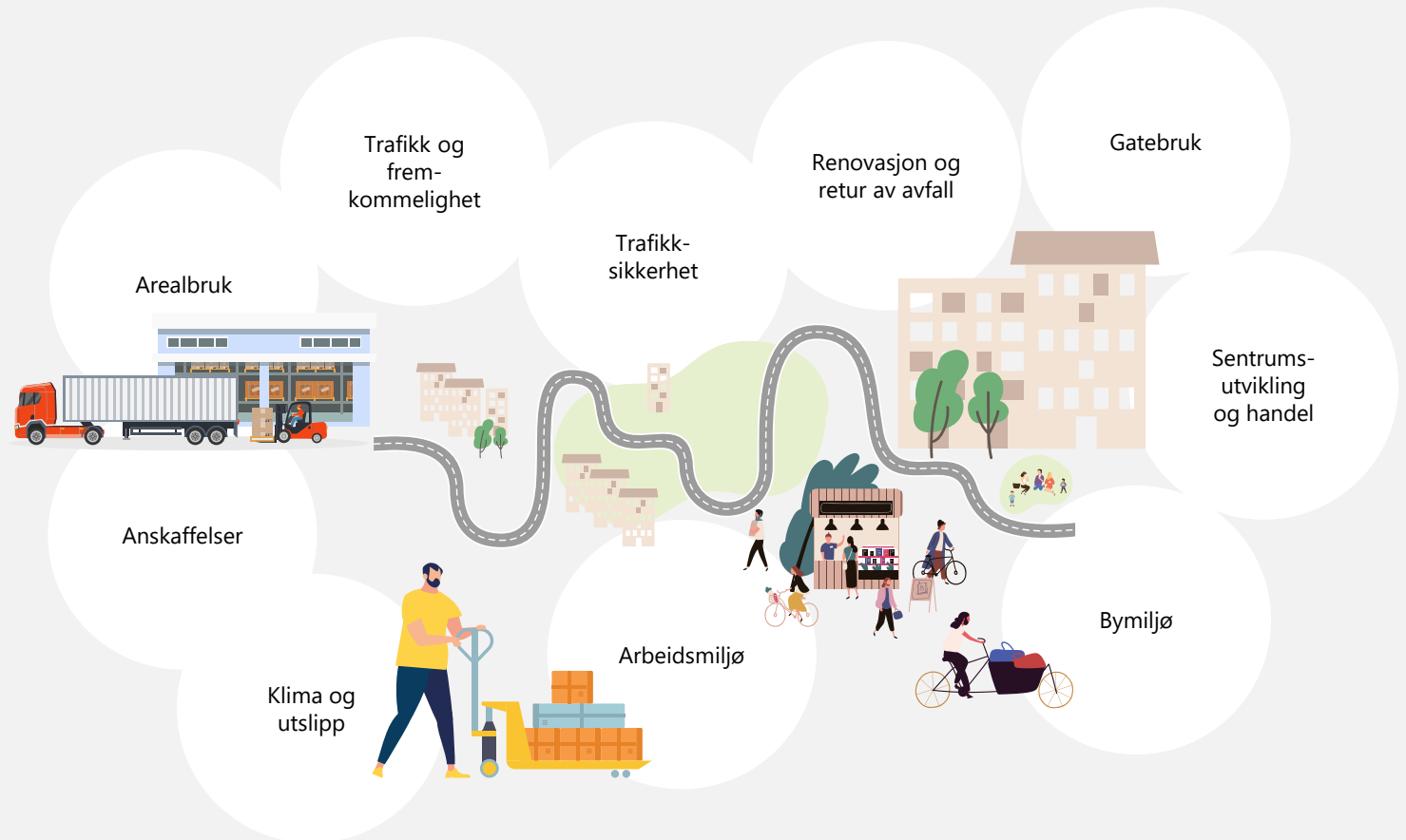
Begrepet «bylogistikk» handler om forflytning varer, utstyr og avfall inn til, ut fra, innen og gjennom et byområde. I dette oppdraget har vi i tillegg til å se på forflytning av varer, utstyr og avfall, og så sett på tjenesteforsyningen (kommunale og private mobile tjenesteytelser) for å se om det er mulig å finne synergier mellom de ulike aktørene i forhold til behov for oppstilling og fremkommelighet.

Bylogistikken bør være effektiv og miljøvennlig, og bidra til attraktive byer

Hvordan bylogistikken foregår påvirker både klima, bymiljø, arbeidsmiljø, trafikksikkerhet og effektiv godshåndtering. Det kan oppnås klimaeffekter ved å f.eks. redusere kjørelengde og utslipp fra tungtransporten, tomgangskutt via redusert opphold for tungtransport i sentrum og redusert personbilbehov ved hjemlevering av varer og retur av spesialavfall.

Utfordringer innen bylogistikk er sammensatt og påvirkes av lokale forhold

Mange europeiske byer og private aktører har gjennomført tiltak for å gjøre bylogistikk mer bærekraftig, men på grunn av stedlige variasjoner og kompleksiteten i bylogistikk, er det ikke alltid mulig å «eksportere» løsninger mellom ulike byer/regioner. Det har derfor vært viktig i dette arbeidet å få et godt innblikk i de lokale utfordringer og muligheter i Tønsberg/Vestfold.



III: Utfordringsbildet knyttet til bylogistikken er sammensatt og berører mange ulike temaer i byene

«Bylogistikk omfatter tradisjonell **varelevering** til detaljhandel, hoteller og restauranter, **tungtrafikk gjennom byområder**, transport av **brev og pakker**, transport av varer til og fra **industribedrifter**, offentlig og privat **renovasjon**, transport av produkter til **gjenbruk og gjenvinning**, **material- og massetransport til og fra bygg- og anleggsvirksomhet**, og transport av **utstyr i håndverker-, vedlikeholds- og renholdsoppdrag**. Varelevering til detaljhandel omfatter transport av varer til fysiske butikker og til lagre for nettbaserte butikker, og fra fysiske butikker og nettbutikkklagre **hjem til sluttbruker**. I tillegg er **retur av varer** handlet på nett en del av bylogistikken. Privatpersoner utfører også transport av varer, utstyr og avfall, blant annet fra fysiske butikker til hjemmet. Dette kan også betegnes som bylogistikk.»

Bærekraftig bylogistikk: Veileder for kommuner (TØI 2020)

Prosess og arbeidsopplegg

Dialog med aktører – et viktig utgangspunkt

Gjennom prosjektet er det etablert en bred dialog med relevante offentlige og private aktører. Dette gir et godt og realistisk grunnlag for å tegne et bilde av dagens situasjon. Vurderinger av utfordringsbildet og foreslåtte innsatsområder er forankret bredt gjennom deltakelse i arbeidsverksteder høsten 2020 og presentasjon og verifisering i arbeidsverksted vinteren 2021. I tillegg til verkstedene er det gjennomført en rekke intervjuer og særmøter med utvalgte aktører og interessenter. Prosessen er dokumentert i eget vedlegg.



Arbeidsopplegg

Prosjektet er blitt gjennomført over flere faser med verksteder og intervjuer gjennomført i hver av fasene.

1. Utforske og innhente kunnskap og innsikt, lokalt og regionalt

- Hva/hvor er de største utfordringene i dag?
- Lokale/stedlige muligheter?
- Lokale/regionale trender/utvikling som påvirker?

2. Definere innsatsområder og supplere med innsikt knyttet til disse

- Identifisere sentrale innsatsområder
- Avgrense en eller flere problemstillinger/tema det skal arbeides videre med
- Supplerende innsikt
 - Virkelighetsbilde
 - Bruker/aktøreropplevelse
 - Prinsipløsninger fra andre steder som kan være relevante?

3. Definere veien videre – løsningsutvikling og oppfølging

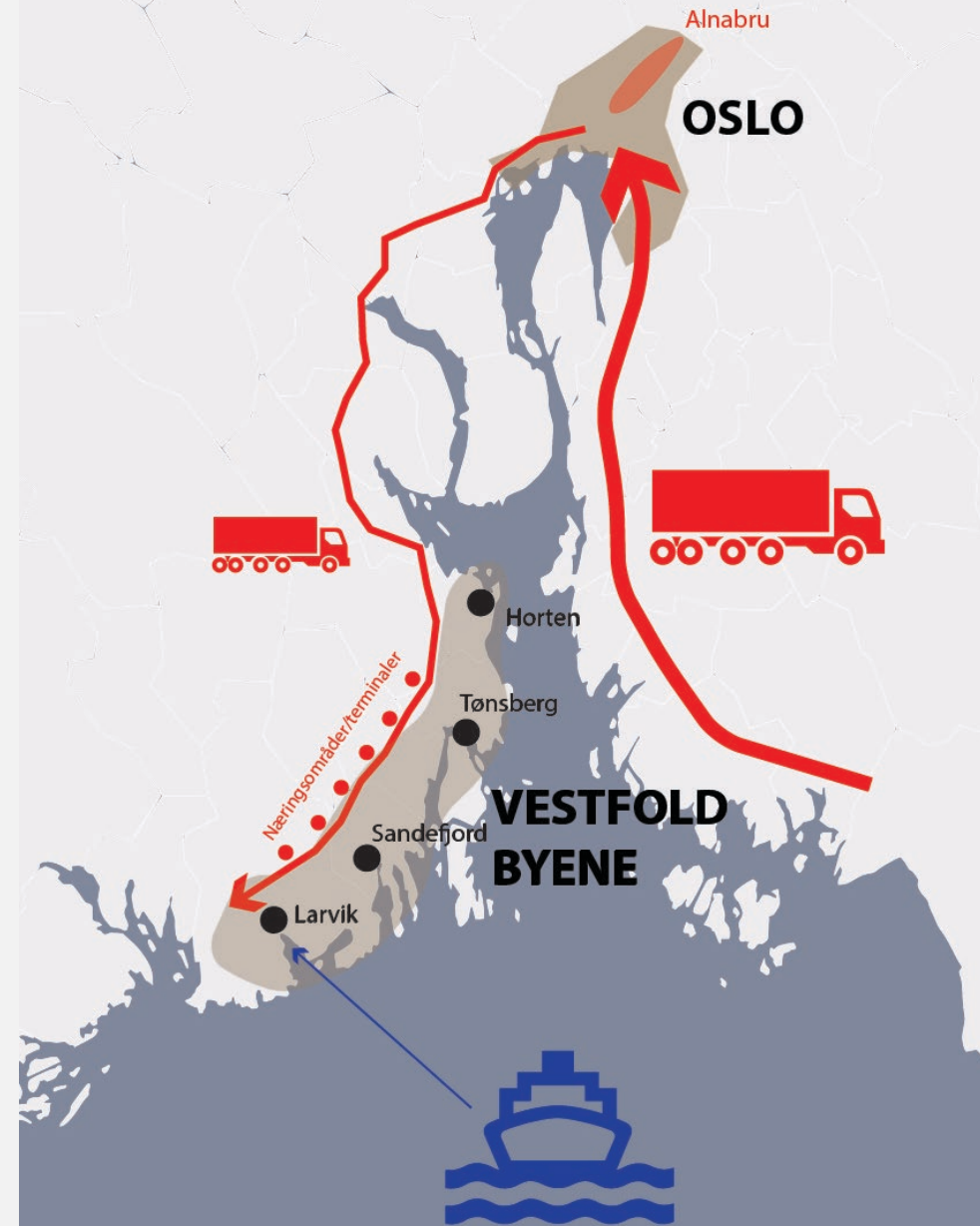
- Vurdere innhold i oppfølgende faser
- Arenaer for oppfølging
- Samarbeidsmodeller
- Oppfølgingsbehov og muligheter
 - Prioriterte innsatsområder
 - Løsningsprinsipper
- Forprosjekt for identifisert løsningsmulighet

Dagens situasjon og utpekte innsatsområder

Regionale godsstrømmer

Som en del av oppdraget er det utarbeidet et notat med situasjonsbeskrivelse av godsstrømmer i Vestfold. Under oppsummeres de viktigste funnene.

- Veitransport står for det aller meste av godstransporten til/fra og internt i Vestfold. Vestfoldområdet har generelt en godt utbygd veiinfrastruktur med effektiv og forutsigbar fremkommelighet. Særlig E18 er bygd med svært god kapasitet.
- Det er også betydelige godsmengder som ankommer regionen sjøveien, primært til havnene i Tønsberg, Sandefjord og Larvik. Larvik havn har ukentlige anløp av containerlinjer til Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam og Antwerpen og med om lag 83 000 containerenheter er havnen Norges nest største containerhavn. Videre har Larvik havn ferjeforbindelse til Hirtshals som transporter ca. like mange fraktenheter som containerhavnen.
- For Vestfold og Grenlandsområdet innebærer nærheten til Alnabru at området i praksis kan defineres som innenfor distribusjonsområdet med lastebil fra Alnabru. Bruk av jernbane er derfor sjelden rasjonelt ut fra tids- og økonomiske kriterier da omlastingskostnader svekker jernbanens konkurransevne når avstanden mellom terminalene blir for kort. I Norge gjør omlastingskostnader at jernbane og lastebiltransport har noenlunde lik konkurransevne på transporter fra 300 km og oppover (tilsvarende strekningen Oslo-Kristiansand).
- Transport av mat og ferskvarer til Vestfold og Grenlandsområdet gjøres i all hovedsak med distribusjonskjøretøy fra lager som ligger i Osloområdet.
- De fleste større transportørene i området har en terminal i regionen som betjener hele det nye Vestfold- og Telemark fylke. Terminalene er lokalisert langs E18.
- Effektiv veiforbindelse og mulighetene for sjøtransport over Larvik havn gjør området/regionen attraktiv for lokalisering av lager, transport og logistikkfunksjoner.
- Dialog med aktører viser at enkelte byområder i Vestfold skiller seg noe ut ved at en høyere andel mindre kjøretøy benyttes i distribusjon en hva man ofte ser i tilsvarende byområder. Dette kan ha sammenheng med at transportørene allerede har gjort tilpasninger som følge av trange sentrumsgater i flere av byene.



Godstransport og bylogistikk i Tønsberg

For å avgrense og konkretisere arbeidet i dette prosjektet har Tønsberg blitt utpekt som case for vurdering av dagens situasjon og mulige løsningsprinsipper.

Tønsberg er det største byområdet i Vestfold, og dette gjenspeiles blant annet gjennom handels- og næringsammansetning. Som regionscenter huser Tønsberg et bredt næringsliv, samt flere offentlige virksomheter som er lokalisert i eller i tilknytning sentrumsområdet. Omfanget av aktører innenfor et relativt avgrenset område gjør det interessant å se på felles løsninger som gir en mer effektiv og bærekraftig bylogistikk. Ser man på handelsvolumene i Tønsberg tilsvarer de volumer man finner igjen i langt større byområder. Dette er typisk for regionale handels og næringscenter med stor innpendling.

Tønsberg regnes som Norges eldste by, noe man ser igjen i den fysiske utformingen av byen med til dels trange gater og orientering mot sjøen. De trange gatene er den problemstillingen som oftest blir trukket frem som en utfordring for bylogistikken. Trange gater med faste installasjoner som lys, renovasjon, m.m. i tillegg til løse installasjoner som skilt og møbler, gjør fremkommeligheten for næringstransport krevende. Videre er det et tilbakevendende tema at dekke/underlag ofte er ujevnt og lite egnet for f.eks. pallejeker som ofte brukes til varelevering.

Sentrale og relevante utfordringsområder i Tønsberg

Gjennom prosjektet er det identifisert og drøftet en rekke ulike utfordringer og muligheter knyttet til bylogistikken, med utgangspunkt i byområdet Tønsberg. Innspill og temaer er dokumentert i vedleggene til denne rapporten.

Oppsummert ble det for Tønsberg utpekt tre særlig sentrale utfordringsområder. Grunnlag for dette er utredninger gjort i prosjektet, kunnskapsinnhenting og verksteder og intervjuer med relevante aktører og interessenter. Denne oppsummeringen av utfordringsbildet er også blitt presentert for et bredt spekter av aktører i prosjektets siste verksted, og bekreftet at dette samsvarer med deres situasjonsforståelse.



Prioriterte innsatsområder for bylogistikken i Tønsberg

På bakgrunn av identifiserte utfordringer er det blitt pekt ut tre innsatsområder som samsvarer med utfordringsbildet.

Innspill fra prosessen tyder på at det er bred tilslutning til innsatsområdene. På de neste sidene beskrives bakgrunnen for at akkurat disse innsatsområdene er utpekt, og hvilke utfordringer, behov og løsningsmuligheter knyttet til de ulike innsatsområdene som er avdekket gjennom dette prosjektet.

1.

**Bedre tilrettelegging
for håndtering av
varer og gods
sentralt i Tønsberg**

- Torget + sidegater
- Brygga

2.

**Bedre tilgjengelighet
og parkerings-
muligheter for
hjemmetjenesten i
Tønsberg sentrum**

3.

**Samordning av
innkjøp og
varelevering hos
offentlige
virksomheter**

1.

**Bedre tilrettelegging for
håndtering av varer og
gods sentralt i Tønsberg**

Utfordringer | Håndtering av varer og gods i Tønsberg sentrum

Håndtering av varer og gods er en sentral utfordring i Tønsberg sentrum med sitt historiske bygningsmiljø. Utfordringene knytter seg til to delområder:

1. Torget med sidegater
2. Brygga

Områdene har ulike utfordringer men også noen fellestrekk. Begge områder har utfordringer knyttet til at det er mange gående og tidvis høyt konfliktnivå mellom gående og lastebiler som leverer varer og henter avfall. Dette skaper utfordringer knyttet til trafiksikkerhet, samt utfordringer for transportørene. Det oppleves også skjemmende for bymiljøet.

På grunn av de trange gatene og begrensede arealer skaper varelevering utfordringer knyttet til blokkering av ferdsel for andre trafikantgrupper og for beredskapskjøretøy. De spesifikke utfordringene knyttet til delområdene beskrives nærmere på de neste sidene.

Avgrensingen vist på de neste sidene beskriver fokusområder, men er ikke endelige eller definitive.



Varelevering i byens gågate, en typisk situasjon hvor mange brukergrupper ferdes på samme sted. Dette er fra Storgata i Tønsberg. Foto: Lene Stenersen/ Vestfold og Telemark fylkeskommune

Brygga

Området omfatter området sør for Nedre Langgate og strekker seg fra Thon Hotel i vest til Quality hotel/Ollebukta i øst.

Brygga

Torget med sidegater

Torget med sidegater

Området avgrenses av Møllegaten i vest, Graabrødregaten/Fayes gate i nord, Presetgaten i øst og Nedre Langgate i sør. I gatene Øvre Langgate og Torvgaten er det lokalisert mange butikker og har et større behov for levering av varer enn øvrige gater. Her er også utfordringene størst.

Brygga | utfordringer

Sentrale problemstillinger og utfordringer:

- Få tilrettelagte arealer for varelevering – og samtidig mange leveranser. Kjøring på brygge/gangareal hvor det er mange gående. Dette skaper et høyt konfliktnivå, spesielt om sommeren.
- Transportører er avhengig av å benytte sidegater som er skiltet som g-s vei og å kjøre/parkere ulovlig.
- Varelevering blokkerer beredskapsveier
- Lang vei å gå for enkelte mottakere, og for deler av avfallshåndteringen
- Øl-leveranser er avhengige av nærhet til mottaker (begrenset lengde på slange)
- Hotellene har sammensatte behov og typer leveranser (rens m.m.)
- Mange av leveransene, spesielt knyttet til matservering er små, potensiale for å laste om på mindre kjøretøy og/eller større grad av samlasting bør vurderes.



Torget og sidegater | utfordringer

Sentrale problemstillinger og utfordringer:

- Plassering av vareleveringslomme på steder med sterk helning kan ikke brukes til tyngre last.
- Varelevering må flere steder skje fra gata, og sperrer for annen trafikk og andre transportører. Noen ganger blir biler stående 15 min på samme sted, og bidrar til kø og forsinkelser hos andre transportører.
- I den delen av Storgata som er utformet som gågate, samt deler av Nedre Langgate og Fayers gate bidrar kantstein, trær, skilt og møblering til at det er ekstra utfordrende å levere. Det økt risiko for skade på bil her.
- Brostein og kanter vanskeligjør leveranser med tunge paller.
- Eksempel på at det noen steder nesten ikke er plass til å svinge.





Bilde – Levering av mat til serveringssted på byrgga i Tønsberg. Lite plass og dårlig underlag gjør det utfordrende å levere varer.

Torget med sidegater | en typisk kjørerute for transportør



Illustrasjonen viser en kjørerute for PostNord, og hvilke utfordringer en sjåfør typisk kan møte på i sin hverdag i forbindelse med vareleveranse i Tønsberg sentrum. Beskrivelsene er basert på en samtale med sjåfør fra PostNord. Røde felter er særlig utfordrende områder.

Prinsipppløsninger og muligheter

Løsningsmulighetene er basert på kjennskap til løsninger fra andre byer, samt innspill fra verksteder og særmøter med ulike aktører

1. ASKO har kommunisert behov for hensettingsarealer utenfor bykjernen som gir de mulighet til å kjøre vogntog og laste om fra tilhenger til bil fremfor å kjøre tilbake til terminalen for å laste opp på nytt.

2. Etablering av felles mottak og omlastingsterminal for deler av Tønsberg. Byterminaler kan være et avgjørende ledd i logistikkjeden som utløser muligheter for en rekke nye løsninger og tjenester. Muligheter for å bygge videre på erfaringer/infrastruktur fra Farmannsstreetet.

3. Byterminaler(er) åpner for å levere varer ved bruk av mikromobilitetsløsninger. Ulike varianter kan vurderes og testes.

4. Endring av busstilbudet åpner opp for transformasjon av dagens bussterminal og mulig optimalisering av varemottak og logistiktjenester som kan betjene flere enn kun mottakere på senteret.

5. Tilrettelegging av gater inkl. kjøreretninger, møblering, underlag og nye arealer for vareleveringer kan optimalisere kjøreruter i sentrum.

11. Samordning av innkjøp og varelevering i kommunen. Kommunen kan selv ta en rolle som aktør og gjennom løsningen også være med å løse behovet for sentral byterminal. (se i sammenheng med innsatsområde 3)

6. Koble vare- og persontransport?

Mikromobilitet for personer får økt betydning og det kan ses på mulighetene for å koble vare- og persontransport i større grad.

7. Frelsesarmeen etablerer De ti bud i Tønsberg og har gått til innkjøp av vare- og pakkeleveringssyssel og har allerede terminal i sentrum. Mulighet for å håndtere varelevering

8. Det går varer både inn og ut av sentrum. Frakt av varer ut av sentrum for hjemlevering kan sees i sammenheng med kapasitet i biler som leverer varer i sentrum.

10. Tilrettelagte vareleveringsarealer ved Brygga/Nedre Langgate og rundt torget som sikrer gode arbeidsforhold for sjåførere og færre konflikter med andre trafikant/brukergrupper i bykjernen

9. Nye sensorløsninger gir mulighet for smarte parkerings- og bylogistikkpunkt.

Løsninger for tidsbegrensede vareleveringsplasser kombinert med parkeringsplasser for håndverker- og hjemmetjenester, samt publikumsparkering.



Bedre
tilrettelegging
for håndtering
av varer og
gods sentralt i
Tønsberg

2.

**Bedre tilgjengelighet og
parkeringsmuligheter for
hjemmetjenesten i Tønsberg
sentrum**

Utfordringer | Parkering for hjemmetjenesten i Tønsberg sentrum

Hjemmetjenesten opplever økende utfordringer knyttet til å finne parkeringsplass sentralt i Tønsberg. Dette er utløst av at de senere årene er fjernet en del parkeringsplasser sentralt, samt at det er bygget flere boligprosjekter i Tønsberg sentrum som er attraktive for eldre beboere. Det er grunn til å tro at utfordringene vil øke i fremtiden som følge av boligutbygging, samt økt prioritering av gående, syklende og kollektivreisende.

Hjemmetjenesten kan bruke opptil 20 min enkelte steder på å finne ledig parkeringsplass. Bruker unødvendig tid på letekjøring, som kunne vært brukt på brukere. Noen ganger er hjemmetjenesten nødt til å parkere ulovlig, f.eks. i forbindelse med utløst trygghetsalarm, og blokkerer da for utrykningskjøretøyer og andre trafikanter.

Ved feilparkering får hjemmetjenesten bøter, og må bruke unødvendig tid på klageprosesser i etterkant. Parkeringsselskapet har alle bilene registrert i sine registre, men er i følge hjemmetjenesten pliktige til å gi bot ved feilparkering.



Bilde – hjemmetjenesten v/Anne Birthe Høgestøl
Foto: Tønsberg kommune / Vestfold og Telemark Fylkeskommune

Hjemmetjenesten i bykjernen

Området vest for Møllegaten er utfordrende, det samme gjelder Graabrødregaten og Torvgaten. Her er det flere eldre leilighetsbygg med eldre beboere.

5-6 biler i byen på dagtid. Typisk arbeidsliste for pleier i sentrum er 10-15 brukere. Planlagt rute, men trygghetsalarm og andre hendelser gjør at dagen er uforutsigbar.

Mange brukere i Foynsenteret, tilrettelagt for eldre funksjonsnedsettelse. Umulig å finne p-plass, håper på tilgang til p-kjeller på sikt.

Har måttet hente inn parkeringstilatelse for parkering på torget i samarbeidet med parkerings-selskapet.

Behov | Parkering for hjemmetjenesten i Tønsberg sentrum

Hjemmetjenesten har behov for å utføre arbeidet mest mulig effektivt, herunder minimere kjøretid/letetid. For å minimere letetid er det behov for tilgang til forutsigbart parkeringsareal i nærheten av brukerne. De har også behov for tilgang til avfallsanlegg.

Rutene til hjemmetjenesten planlegges før start slik at majoriteten av besøkene er planlagt, men det er også noen ganger behov for å rykke ut raskt på grunn av trykksalmer som utløses.

Hjemmetjenesten har i mange tilfeller (men ikke alltid) behov for å benytte bil. Dette fordi de ofte har med seg medisiner som må kunne låses inn i bilen mellom besøk hos ulike brukere, ulike fysiske forutsetninger hos de ansatte, samt håndtering av mange ulike situasjoner hos brukerne som stiller krav.



Bilde – hjemmetjenesten i Tønsberg sentrum
Foto: Tønsberg kommune / Vestfold og Telemark Fylkeskommune

Prinsipløsninger og muligheter

Løsningsmulighetene er basert på kjennskap til løsninger fra andre byer, samt innspill fra verksteder og særmøter med ulike aktører

Bedre
tilgjengelighet
og parkerings-
muligheter for
hjemmetjenest
en i Tønsberg
sentrum

1. Videreutvikle muligheter for **hjemmetjenesten** som gjør det mulig for de ansatte å i større grad ta i bruk **el-biler, mindre kjøretøy og sykler** når dette er hensiktsmessig.

2. **Smarte gateparkeringsplasser** ved hjelp av sensorer og digitale tjenester gir mulighet for sambruk og forhåndsbooking av parkeringsarealer. Kan sees i sammenheng med forbedrede forhold for andre mobile tjenesteytere, varelevering og sentrumparkering.



3. Det arbeides med å **forbedre ruteplaner** og det etableres et nytt system for dette nå med *Spider*. Innføring av dette ruteplanleggingsverktøyet **kan ses i sammenheng med parkeringsmuligheter** og eventuell bruk av mindre kjøretøy/sykkel/gange på enkelte ruter. Må ses i sammenheng med de ansattes ønsker.

5. Legge til rette for parkering til **hjemmetjenesten og mobile tjenesteytere i nye byggeprosjekter**. Dette kan være tema for kommuneplanens arealdel, og følges opp gjennom reguleringsplaner og byggesaksbehandling.

6. **Behov for å se på lov- og regelverk**. Det mangler i dag hjemmel til å reservere plasser for hjemmetjenesten på offentlige arealer. Kun lovlig på private arealer. Det samme gjelder parkeringsbøter (kun ved utrykning etter trygghetsalarm). P-selskapet er pliktige til å bøtelegge, og krever dokumentasjon og klageprosess i etterkant.

4. Legge bedre til rette for **deling av private parkeringsarealer i sentrum og sambruk av disse**. Det finnes allerede digitale løsninger som gjør dette mulig.

3.

**Samordning av innkjøp og
varelevering hos offentlige
virksomheter**

Utfordringer| Offentlige innkjøp

Det er i dag i liten grad samordning av innkjøp internt i Tønsberg kommune gjort med hensyn til transportbehov og bylogistikk. Bestilling av varer skjer i stor grad på den enkelte enhetene. Kommunen har i dag omlag 250 ulike leveringsadresser, og det kan være flere leveringsadresser i samme bygg. Dette genererer unødvendig mye transport i byområdet, bidrar i liten grad til at godsaktører kan leverer varer på en bærekraftig og effektiv måte.

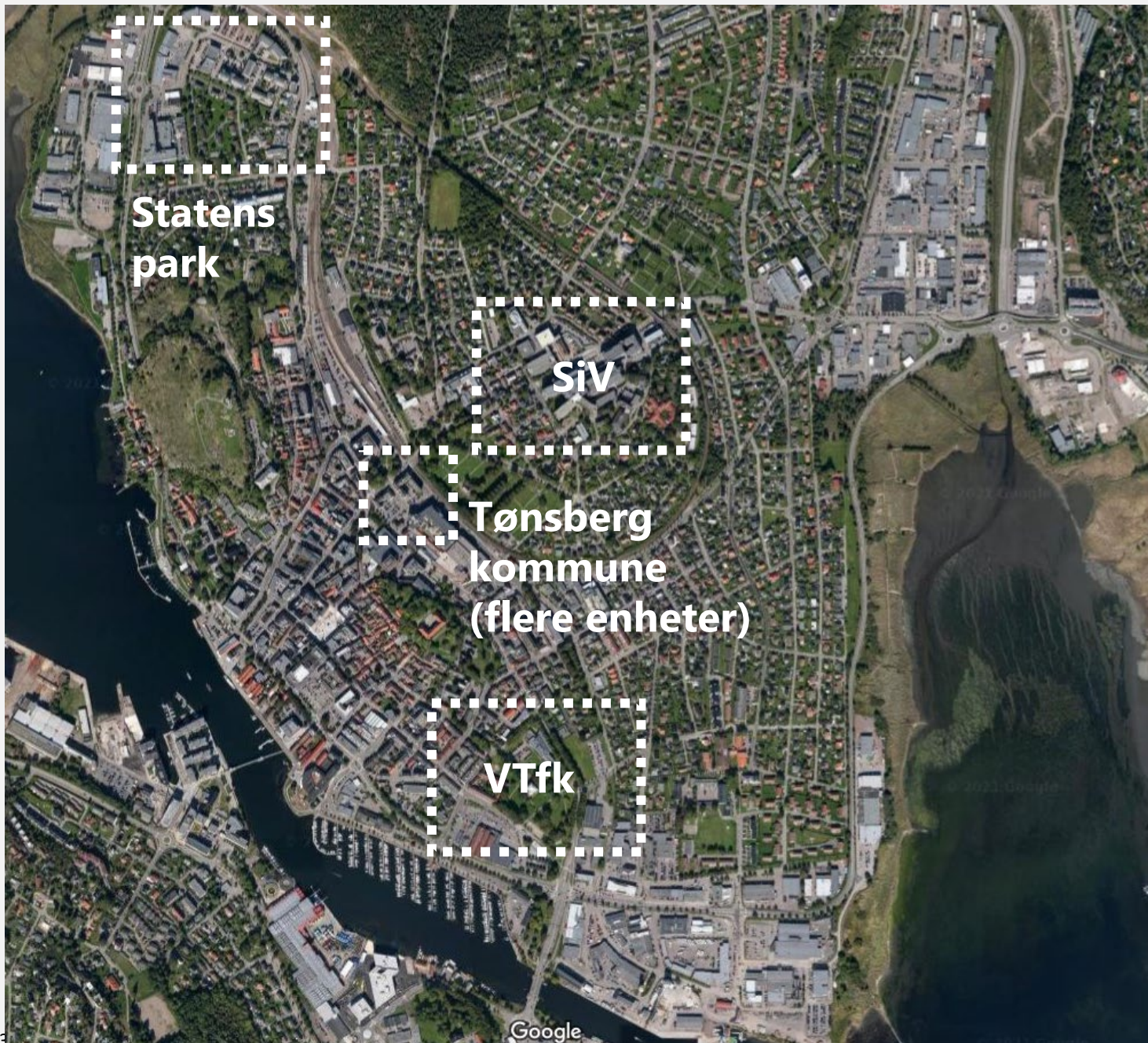
Utfordringer og muligheter knyttet til innkjøp av varer og tjenester er et tema som angår mer enn bylogistikkhensyn. Det jobbes med å styrke innkjøpsordningen i lys av bærekrafts-mål i kommunen.

Flere offentlige institusjoner og enheter er samlokalisert i Tønsberg men har i liten grad samordnet transport av varer.



Bilde – Servicesenteret – Tønsberg kommune

Kilde: <https://www.tonsberg.kommune.no/tjenester/servicesenteret/>



Dagens situasjon

Mange offentlige virksomheter er lokalisert innenfor et relativt lite geografisk område i Tønsberg. Offentlige virksomheter står for et stort volum av vareinnkjøp. VTfk kjøper årlig inn varer og tjenester for rundt 2 milliarder kroner (Kilde: Anskaffelses strategi Vestfold og Telemark fylkeskommune 2021-2024), mens Tønsberg kommune har et samlet innkjøpsbudsjett på omkring 400 millioner kroner.

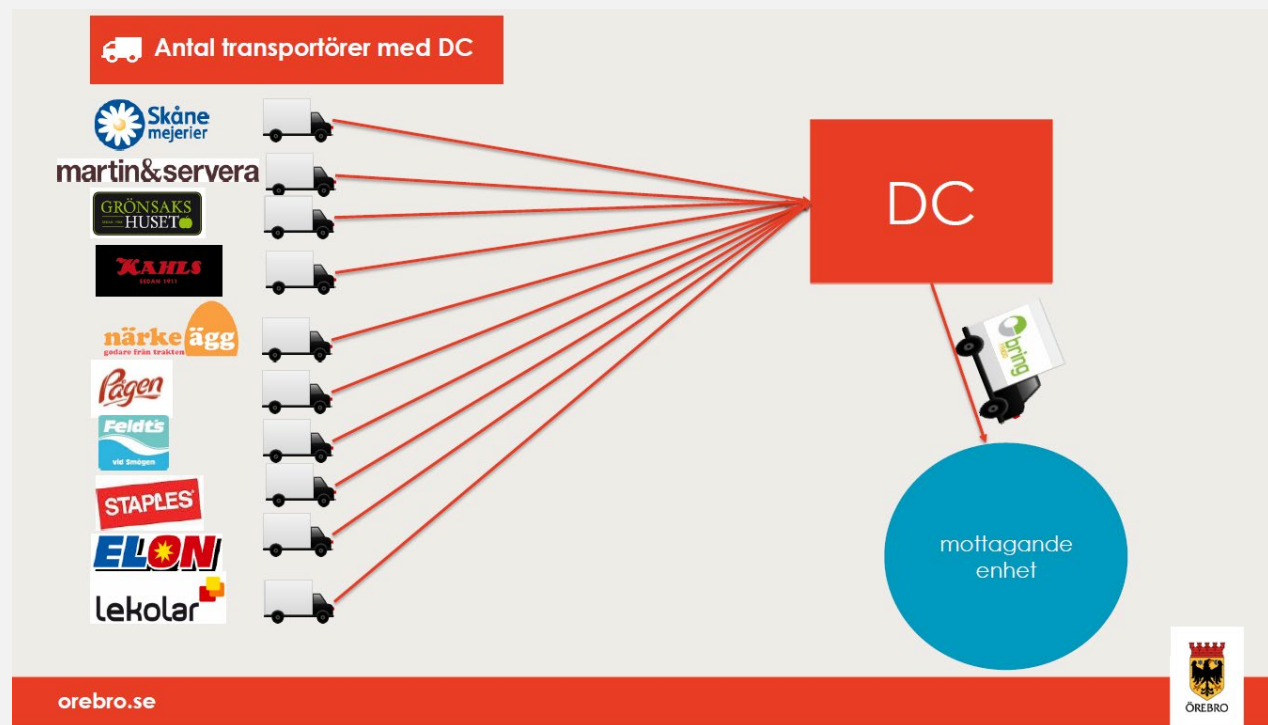
Innkjøpsordningene i Tønsberg er i varierende grad samordnet. Sykehuset i Tønsberg har nasjonale avtaler som sikrer samordning mellom ulike helseforetak gjennom *Sykehusinnkjøp*, og leier et eget varemottak/lager utenfor Tønsberg. Samordning av innkjøp innen sykehussektoren har gitt positive effekter i form av effektivisering og profesjonalisering. Sistnevnte har vært viktig da det er behov for kvalitetskontroll av varer, samt at offentlige krav fører til økt behov for juridisk kompetanse.

Som følge av korona-situasjonen og smitteverntregler har Tønsberg kommune blitt nødt til å etablere et eget varemottak og lager for smittevernstutstyr, samt samordnet bestilling av dette på tvers av kommunens enheter. Varer er blitt levert til et felles varemottak og distribuert lokalt med mindre elektriske og hydrogendrevne kjøretøyer. Dette har gitt kommunen god og relevant erfaring om nytte ved samordning av innkjøp.

Erfaringer fra andre steder | Samordning av offentlige innkjøp

«Hele lasten – Halve utslippet» er en utredning som belyser hvordan Oslo kommune kan redusere sine utslipp ved endring av egen innkjøpspolitikk og endrer egne innkjøpsvaner. Arbeidet viste at det var et svært stort potensial for å redusere kostnader og redusere utslipp fra transport ved å endre kommunens rutiner og reforhandle innkjøpsavtaler. Rapporten er ikke tilgjengelig digitalt, men man finner flere presentasjoner av rapporten ved nettsøk.

Styring av offentlige innkjøp for å oppnå positive økonomiske og miljømessige effekter er kommet mye lengre i Sverige. De siste fem årene har flere titalls svenske kommuner gått sammen i konstellasjoner for å forhandle frem felles innkjøpsordninger. Erfaringene fra Sverige er utelukkende positive og det rapporteres om besparelser på 20, 60 og helt opp i 82% prosent i antall leveransere i Växjö som kanskje er den byen som har hatt best resultat. Konkret har man reforhandlet innkjøpsavtaler og samlet leveransene til et leveransepunkt hvor kommunen selv administrerer og styrer utlevering mot egne virksomheter og enheter. I Växjö har man gått fra 450 leveranseadresser til 1.



Illustrasjon som viser hvordan leveranser fra mange leverandører leveres til et leveransepunkt. Kilde: presentasjon av Växjö kommune.

Prinsipppløsninger og muligheter

Løsningsmulighetene er basert på kjennskap til løsninger fra andre byer, samt innspill fra verksteder og særmøter med ulike aktører

Samordning av
innkjøp og
varelevering
hos offentlige
virksomheter

1. Øke kunnskap om transportarbeid, varestrømmer og volumer. Det er i dag lite kunnskap om transportarbeidet, varestrømmer og volumer relatert til dette temaet i kommunen. Økt kunnskap vil kunne bidra til å beskrive effekter/gevinster av større samordning.

2. Knytte problemstillingen til pågående arbeid med klimasatsing i Tønsberg, VOIS, og DFØs satsing på grønne anskaffelser

- Det er en pågående klimasatsing i Tønsberg kommune med fokus på ressurseffektivitet
- Det lages nå en ny anskaffelsesstrategi med eget kapittel som heter klima og miljø (grønne anskaffelser) hvor transport er et tema.
- Vestfold off. innkjøpssamarbeid (VOIS) har innkjøpsorgan som sitter i Sandefjord på vegne av kommunene, universitet m.fl. Det jobbes med å ansette en person som skal jobbe med grønne anskaffelser og bidra til at kommunene gjør det.
- Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) lanserer denne vinteren en satsing på grønne anskaffelser, med regionale satsingsteam.



3. Høste erfaringer fra samordning av innkjøp i sykehussektoren (sykehusinnkjøp), samt tidligere gjennomførte prosesser/initiativer

Det er gjort mange erfaringer i helsesektoren (sykehusinnkjøp) knyttet til felles anskaffelser og leveranser, effektivisering og samordning. Her kan det finnes læringsutbytte for andre organisasjoner.

4. Logistikk- og transportbransjen har erfaringer fra andre sektorer der samordning av transport har gitt effektive og lønnsomme løsninger. Offentlige og private organisasjoner kan utfordre leverandørsiden på hvordan de kan organisere sin varestrøm bedre, og hvordan håndtering av innkjøp kan støtte opp om dette.

5. Erfaringer fra tidligere prosess knyttet til biogassbusser, tilsier at politisk involvering og beslutninger også har stor betydning.

5. Samordne innkjøp på tvers av samlokaliserte virksomheter kan være aktuelt i Tønsberg særlig ved Statens park der en rekke virksomheter holder til. Etablering av felles varemottak og eventuelt omlasting og leveranser på regional terminal kan gi mulighet for mer effektiv transport.

Oppfølging av prosjektet

Innspill knyttet til samarbeid og oppfølging

Gjennom prosessen er det kommet flere innspill til hvordan prosjektet kan følges opp og viktige temaer i oppfølgingen. Under er sentrale innspill knyttet til oppfølging av arbeidet med bylogistikk i regionen oppsummert.

1. Både kommunen og fylkeskommunen bør følge opp arbeidet som er igangsatt.

Tønsberg kommune bør gå foran og vise at samordnede «grønne» innkjøpsordninger og leveranser er mulig, og samle erfaringer som kan deles. Kommunen bør også arbeide aktivt med å inkludere bylogistikk i arealplanlegging og planverk.

Fylkeskommunen bør ta en aktiv rolle knyttet til samarbeid/erfaringsutveksling på tvers av kommunegrensene. Temaene har stor overføringsverdi.

2. Arbeidet med bylogistikk i Tønsberg har overføringsverdi og bør brukes til å få i gang **tilsvarende arbeid i andre byer** i Vestfold og Telemark.

3. **Unngå å ha fokus på vare- og avfallstransport som et problem** for sentrum, men derimot en nødvendighet. Transportørene utgjør kun et mellom ledd mellom leverandør og mottaker, som næringslivet i sentrum av byene er avhengige av for å kunne være lokalisert der. «Problemfokus» kan ovenfor aktørene virke provoserende.



4. Økonomisk bærekraft er en forutsetning.

Transportnæringen er presset økonomisk og overlever på små marginer. Krav må derfor balanseres. Økonomi og forretningsmodeller må være en sentral del av utforsking og uttesting av nye typer løsninger.

5. Det er viktig med en **helhetlig tilnærming og involvering av representanter fra hele verdikjeden**. Oppfølgingen bør skje gjennom offentlig/privat samarbeid hvor også ikke-kommersielle aktører/frivilligheten involveres. *Eiere av butikker/senter* må komme sammen og finne felles løsninger.

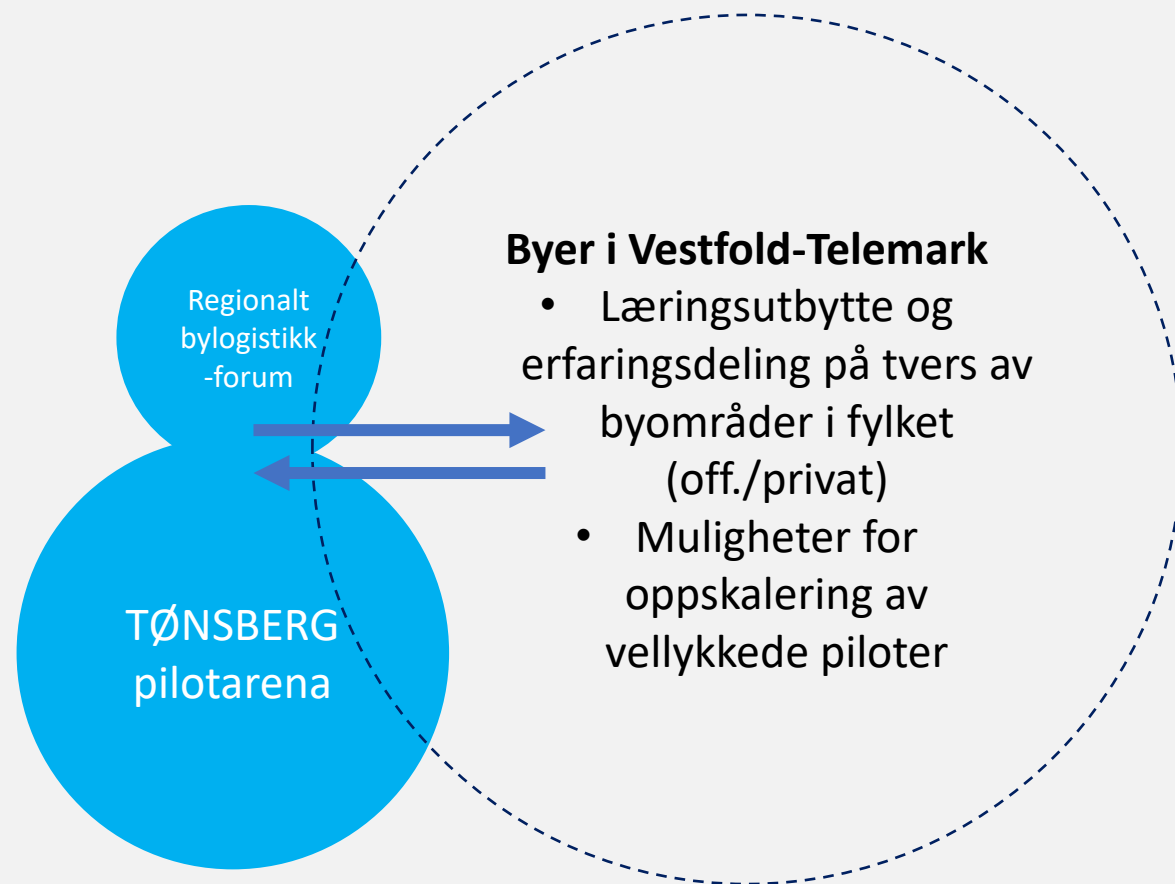
Transportørene har viktig kompetanse og erfaring fra andre steder og må involveres for å finne frem til felles løsninger. Alle de store transportørene har statlig eierskap. Det kan være en inngang mot å trekke de i en mer bærekraftig løsning. De største aktørene kan utfordres på å finne løsninger innenfor definerte rammer og mål. *Universitetet i Sørøst-Norge* kan bidra ang logistikk og digitalisering. Alle bør være med – både *ledere i virksomheter og sjåførere* og de som er involvert i de daglige utfordringene.

Offentlige aktørers rolle | Utvikling og læringsutbytte

Prosjektet har et mål om at kunnskapsgrunnlaget og innsikten etablert gjennom denne prosessen skal gi grunnlag for læring og videre utvikling av løsninger både i Tønsberg og andre byer i regionen. Prosessen gjennomført i dette prosjektet kan legges til grunn for liknende prosesser i andre byer. I vedlegget om prosess og verksteder finnes nærmere beskrivelser av prosess og metode.

Det er også blitt drøftet og skissert en modell for oppfølging av prosjektet, med en tydelig rollefordeling:

- *Vestfold og Telemark fylkeskommune* bør følge opp rollen som tilrettelegger for produksjon og formidling av kunnskap, og deling av læringsutbytte på tvers av byer i fylket
 - Det er en ambisjon om å videreføre arenaen fra verkstedene i prosjektet, og oppskalere disse til en regional arena for bylogistikken. Aktiviteter relatert til dette er inkludert i prosjektet for å sikre deling av læringsutbytte fra piloten og andre pågående prosesser både i Tønsberg og andre byer i regionen.
 - Av pågående prosesser, vil særlig overføringsverdi til liknede initiativ i Grenland være av verdi. Erfaringer med terminalbruk i Tønsberg vil gi relevant input til deres utredning om behov for en byterminal for bylogistikk.
- *Tønsberg kommune* har gjennom prosjektet og pågående prosesser fått grunnlag for å jobbe videre med nye løsninger og vil kunne fungere som en pilotarena for ulike typer løsninger innen bylogistikken
 - Utover beskrevet pilot pågår det også videreføring av løsningsprinsipper knyttet til hjemmetjenesten og offentlig innkjøp. Gjennom arbeidet med ny mobilitetsplan for sentrum vil bylogistikkbehov knyttet til areal og regulering bli fulgt opp, da en av oppgavene er å peke på behov for optimalisering av gjeldende gatebruksplan



Oppfølging av innsatsområder i Tønsberg

Tønsberg kommune har gjennom prosjektet og pågående prosesser fått grunnlag for å jobbe videre med nye løsninger og vil kunne fungere som en pilotarena for ulike typer løsninger innen bylogistikken.

Kommunen har initiert arbeid med en pilot som omhandler en ny bylogistikkjeneste i Tønsberg sentrum, og det pågår også prosesser knyttet til videreføring av løsningsprinsipper knyttet til hjemmetjenesten og offentlig innkjøp. Gjennom arbeidet med ny mobilitetsplan for sentrum vil bylogistikkbehov relatert til areal og regulering bli fulgt opp, da en av oppgavene er å peke på behov for optimalisering av gjeldende gatebruksplan.

Oppfølgingsaktiviteter i Tønsberg kommune

Planer

- Kommuneplan (revisjon)
- Mobilitetsplan sentrum
- Gatebruksplan (revisjon)
- Parkeringsstrategi (revisjon)
- Reguleringsplaner

Initierte pilotprosjekter

- Ny bylogistikkjeneste i Tønsberg sentrum (innsatsområde 1)

Mulige nye pilotprosjekter/initiativer

- Samordnet innkjøp i Tønsberg kommune for reduksjon av transportbehov (innsatsområde 3)

Overføringsverdi til andre byer

Grunnlag for arbeid med bylogistikken i andre byer

Arbeidet med bylogistikk i Vestfold og Tønsberg viser at det å utvikle løsninger for bylogistikk krever innsats både knyttet til fysisk planlegging og tilrettelegging av arealer, men også nye tjenester og samarbeidsmodeller. For begge de nevnte områder er det behov for opparbeiding av ny kunnskap og kompetanse, da det er begrensede erfaringer å støtte seg på.

Kommuneplanens arealdel er et sentralt styringsverktøy for kommunen, hvor det gis føringer for utvikling av kommunen som helhet. Dette er et naturlig sted å forankre målsettinger og overordnede grep knyttet til bylogistikk. Utover det bør temaet bylogistikk behandles på alle plannivåer. Beskrivelse av oppfølging i Tønsberg kommune kan fungere som utgangspunkt for vurdering av typer planer som bør behandle temaet.

Mange av løsningene knyttet til bylogistikk handler om utvikling og forbedring av tjenester.

Dialog og samarbeid mellom transportører, næringsliv myndigheter og kompetansemiljøer kan legge grunnlag for dette, men det krever nye arbeidsformer, rolleforståelse og samarbeidsmodeller. Teknologi og digitalisering er sentrale elementer i utviklingen innen transport og bylogistikk, og en videreføring av arbeidet kan derfor også knyttes opp mot smartbyprosjekter i byene.

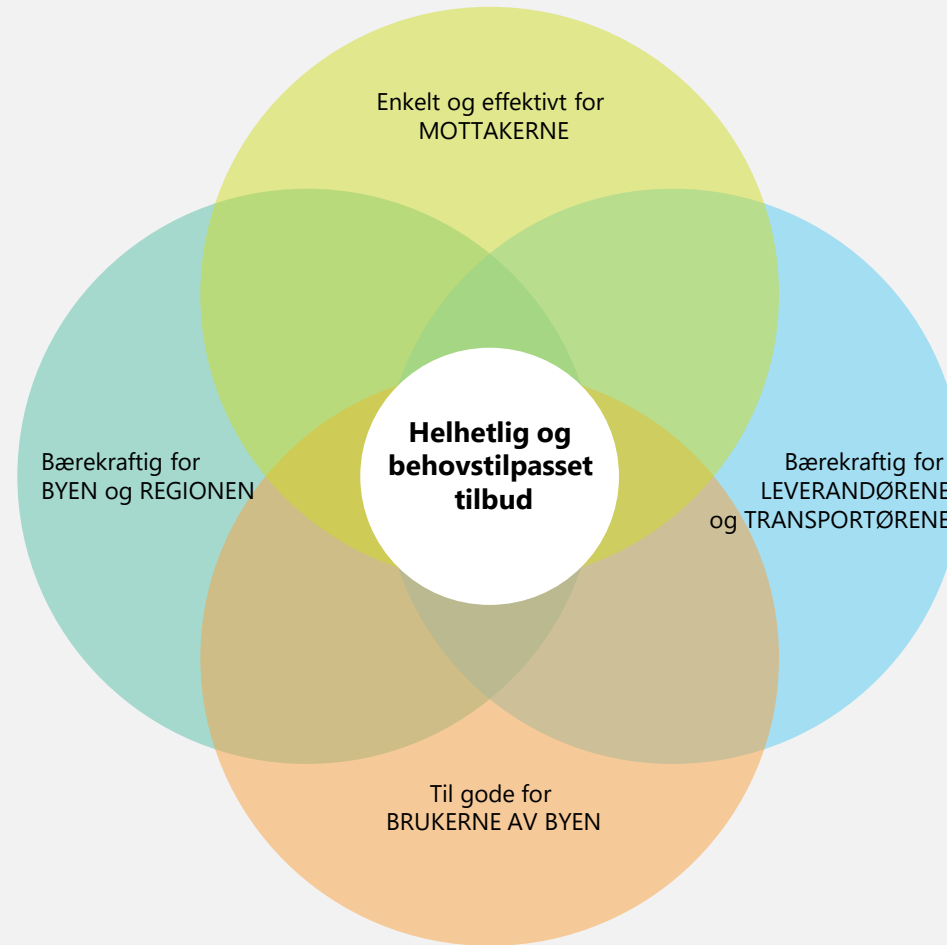
Gjennom dette prosjektet er det lagt stor vekt på å opparbeide innsikt i lokale forhold gjennom dialog med lokale aktører. Dette har vist seg å være avgjørende for å sikre eierskap til nye løsninger, og har allerede gitt resultater i form av initiativer og planer for oppfølging av prosjektet. På de neste side gis en kort beskrivelse av grunnprinsipper for arbeidet med bylogistikk i byene, samt en aktørbasert arbeidsprosess som utgangspunkt for andre byer som vurderer å gå i gang med lignende prosesser og satsinger. Se vedlegg for ytterligere beskrivelse av prosessen.

Grunnprinsipper i arbeidet med bylogistikken



Behovsforståelse er nøkkelen til bærekraftige løsninger

Fokus på utforming av et helhetlig og behovsbasert tilbud er avgjørende for å etablere løsninger som svarer på utfordringer og mål og er økonomisk bærekraftige. For å skape løsninger som virker over tid må løsningene ivareta behov hos alle interessentene. Det offentlige vil kunne ta en viktig rolle som pådriver og koordinator for utvikling av løsninger på tvers av ulike aktører, og tilrettelegge for innovasjon og utvikling hos aktørene i logistikkbransjen. Dialog og innsikt i ulike behov og interesser er nøkkelen til å lykkes med dette.



Aktør- og brukerorientert arbeidsprosess

Grunnlag for dette prosjektet er gjennomføringen av en aktør- og brukerorientert prosess som grunnlag for innsikt og løsningsutvikling. Prosessen er utviklet med henblikk på å kunne benyttes i andre byer i Vestfold og Telemark, og landet for øvrig. Se vedlegg for en mer detaljert beskrivelse.

Den aktørbaserte prosessen er særlig knyttet til to typer hovedaktiviteter og er gjennomført i nært samarbeid med Vestfold og Telemark fylkeskommune:

- Samtaler og videoproduksjon med sentrale aktører for en dypere forståelse av utfordringer, problemstillinger og lokalt tilpassede analyser og løsningsforslag
- Arbeidsverksteder hvor sentrale aktører samles for felles kunnskapsheving, verifisering, forankring, samskaping og idéutvikling



FASE 1: PROSJEKTOPPSTART

1. Lage prosess/utredningsplan
2. Etablere kommunikasjonsplattform
3. Invitasjon til oppstartsmøte om prosjektet

FASE 2: SITUASJONSBESKRIVELSE, KUNNSKAPSGRUNNLAG OG HOVEDUTFORDRINGER

1. Kunnskapsinnhenting
2. Gjennomføring av verksted(er) om prosjektet, situasjonsbeskrivelse og hovedutfordringer
3. Verkstedrapport som dokumenterer innspill utarbeides og sendes alle aktører.

FASE 3: HOVEDINNSATSOMRÅDER, TILTAK OG PILOTPROSJEKTER

1. Forslag til foreløpige hovedinnsatsområder, tiltak og pilotprosjekter
2. Gjennomføring av verksted(er) om innsatsområder og drøfting av tiltak og prosjektmuligheter
3. Verkstedrapport som dokumenterer innspill utarbeides og sendes alle aktører.

FASE 4: SLUTTRAPPORT OG VIDERE PROSESS

1. Utarbeide sluttrapport som oppsummerer prosjektet
2. Tiltak og pilotprosjekter iverksettes
3. Arena for fortsatt samhandling og kunnskapsdeling etableres dersom aktørene ønsker det.

Etterord

Arbeidet med bylogistikk i Vestfold og Tønsberg har hatt et lokalt fokus på dagens situasjon, utfordringsbilde og prinsippløsninger i byområdene med Tønsberg som case. Ulike makrotrender som påvirker utviklingen av byer, transport og logistikk er ikke belyst eller berørt spesifikt, men er likevel behandlet indirekte gjennom drøfting av muligheter og behov for nye samarbeidsformer og tjenesteutvikling.

Sentrale trender som påvirker utviklingen av transport og logistikk i dag er særlig knyttet til elektrifisering, automatisering, digitalisering og nye former for mikromobilitet. Utviklings- og endringspotensialet knyttet til disse trendene er stort. Byene preges av flere utviklingstrender, der relevante temaer i denne sammenhengen er urbanisering og fortetting, klimatilpassing, eldrebølge og endring i handlevaner og handelsmønster. I tillegg kommer potensielle endringer som følge av covid-19. Det er for tidlig å fastslå hvordan dette påvirker samfunnet lengre sikt, men man kan allerede konstatere at det har bidratt raskere utvikling av digital tjenester, økt etterspørsel etter hjemleveranser og endrede transportmønstre som følge av både smittehensyn og økt bruk av hjemmekontor.

Dette store bildet danner grunnlag for å forstå og utvikle en rekke tilbud og tjenester i byene våre de kommende årene, inkludert bylogistikken.

Vedlegg

Utdypende informasjon finnes i følgende vedlegg:

- Regionale godsstrømmer
- Prosess og verksteder

Sentrale bidragsytere som har bidratt i arbeidet med dette prosjektet:

Vestfold og Telemark fylkeskommune

Lene Stenersen

Marit Synnes Lindseth

Tønsberg kommune

Emilie Lassen Bue

Norconsult

Bjarte Børtveit

Christoffer Olavsson Evju

Maria Hatling

Tor-Atle Odberg

Gunnar Ridderström

I tillegg vil vi takke alle aktører og interessenter som har bidratt i verksteder og i samtaler underveis (se eget vedlegg for oversikt).