

Virkemidler for økt logistikkoptimalisering i offentlige anskaffelser



Kolofon

Tittel – norsk og engelsk: Virkemidler for økt logistikkoptimalisering i offentlige anskaffelser / Policy Measures for Logistics Optimization in Public Procurements

Sammendrag – summary:

Miljødirektoratet, DFØ og Statens vegvesen har på oppdrag fra Klima- og miljødepartementet (oppdrag 90 i tildelingsbrevet for Miljødirektoratet 2026) vurdert hvordan transport knyttet til offentlige anskaffelser kan reduseres gjennom virkemidler som bidrar til logistikkoptimalisering. Notatet peker på en kombinasjon av krav og kriterier i anskaffelser og bedre praksis blant bestillere, samt andre grep som har betydning for transportomfang.

Utførende institusjon (institusjonen er ansvarlig for innholdet i rapporten):

Miljødirektoratet, DFØ og Statens vegvesen

Oppdragstakers prosjektansvarlig: Lars Henning Wøhncke

Kontaktperson i Miljødirektoratet: Kim André Åtland

M-nummer: 3158 **År:** 2026 **Sidetall:** 29

Miljødirektoratets kontraktsnummer: n/a

Utgiver: Miljødirektoratet

Prosjektet er finansiert av: n/a

Emneord: Offentlige anskaffelser; Logistikkoptimalisering; Krav og kriterier; Delivered Duty Paid (DDP)

Subject words: n/a

Forsidefoto: n/a

Innhold

Sammendrag.....	3
1. Om oppdraget.....	4
1.1. Gjennomføring og kunnskapsgrunnlag	4
2. Regelverk og organisering.....	5
2.1. Anskaffelsesloven.....	5
2.2. Organisering og anskaffelsespraksis.....	6
2.3. Operasjonalisering og juridiske begrensninger	8
3. Forutsetninger og begrensninger	8
3.1. Potensial for logistikkoptimalisering	9
3.2. Datagrunnlag – behov og utfordringer	10
3.3. Fritt levert (DDP).....	11
4. Krav og premiering.....	11
4.1. Mulige krav innenfor dagens modell med DDP	12
4.2. Krav til synliggjøring av fraktkostnad	15
4.3. Muligheter for premiering	19
5. Andre grep.....	19
5.1. Økt kompetanse og tydeligere bestillerrolle	20
5.2. Økt koordinering mellom offentlige virksomheter.....	20
5.3. Mottaksløsninger, økt lagerkapasitet og «off-peak» levering	21
5.4. Samleterminaler	22
5.5. Utforming av veginfrastruktur.....	23
6. Utslippskutt og andre miljøeffekter	24
7. Vedlegg.....	26
7.1. Oversiktstabell over utvalgte relevante Klimasats-prosjekter om logistikkoptimalisering i varetransport	26
7.2. Deltakerliste fra innspillsmøter	29

Sammendrag

Det offentlige kjøper inn mange varer og tjenester som genererer transport, blant annet i form av vareleveranser til offentlige virksomheter. Gjennom virkemidler som fremmer logistikkoptimalisering, kan denne transporten reduseres og dermed bidra til utslippskutt og andre positive miljøeffekter. Det teoretiske potensialet for logistikkoptimalisering anses som stort, men det praktisk realiserbare potensialet er usikkert. Mulighetsrommet for å iverksette virkemidler begrenses blant annet av anskaffelsesregelverk og -praksis (kap. 2 og 3).

Miljødirektoratet, DFØ og States vegvesen har på oppdrag fra Klima- og miljødepartementet sett nærmere på virkemidler som lar seg realisere innenfor dette mulighetsrommet. En grunnleggende utfordring er mangel på data som knytter anskaffelser til fysiske leveranser. Som omtalt i kapittel 3.2 må datagrunnlaget styrkes uavhengig av hvilke virkemidler som innføres, for å kunne følge utviklingen over tid og vurdere behov for justeringer og videreutvikling av tiltak. Generelt vurderer vi at virkemidler i større grad bør rettes mot bestillersiden enn mot leverandørene.

I henhold til oppdragsteksten har vi vurdert tilpasninger som kan gjøres innenfor dagens anskaffelsespraksis. Noen krav og/eller kriterier som allerede benyttes i dag og som har dokumenterbar effekt, er minsteordregebyr, hastegebyr og faste leveringsdager. Bruken av disse kravene/kriteriene kan utvides til flere anskaffelser, i tillegg til generell veiledning som sikrer økt treffsikkerhet av disse grepene, som også gjøres av DFØ i dag (kap. 4.1). I tillegg er det vurdert innføring av et generelt krav om synliggjøring av fraktkostnad (kap. 4.2). Her har arbeidsgruppen noe ulike syn, som fremgår avslutningsvis i avsnitt 4.2.

I tråd med oppdragsteksten har vi også vurdert en rekke andre grep (kap. 5) som går utover selve anskaffelsesregelverket, herunder økt kompetanse og tydeligere bestillerrolle (5.1), koordinering mellom offentlige virksomheter (5.2), mottaksløsninger og økt lagerkapasitet (5.3), samleterminaler (5.4) og utforming av veginfrastruktur (5.5).

Mangelen på sentralisert og tilgjengelig data over antall leveranser og tilhørende transport til offentlige oppdragsgivere gjør det vanskelig å anslå utslippseffekter. Gitt at virkemidlene vi peker på kan realisere noe av det teoretiske potensialet for logistikkoptimalisering, vil transporten som reduseres som følge av slike virkemidler også kunne redusere presset på knappe ressurser (som kraft og areal) og andre miljøeffekter, i tillegg til direkte utslippskutt (kap. 6).

Notatet er levert til Klima- og miljødepartementet 10. april 2026.

1. Om oppdraget

Miljødirektoratet har fått i oppdrag å utrede muligheter for transportreduksjon i vare- og servicebestillinger i offentlige anskaffelser. Oppdraget ble utført i samarbeid med Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) og Statens vegvesen (SVV), hvor Miljødirektoratet hadde koordineringsansvar.

Oppdraget ble opprinnelig gitt i Miljødirektoratets tildelingsbrev for 2025, men ble utsatt til 2026 med et noe bredere mandat. Oppdragsteksten lyder:

Utrede muligheter for krav/premiering av transportreduksjon i vare- og servicebestillinger i offentlige anskaffelser i samarbeid med DFØ og SVV. Andre grep som kan redusere transport i offentlige anskaffelser kan også være en del av vurderingen. Direktoratene bes om å synliggjøre utslipp fra vare- og servicebestillinger i offentlige anskaffelser, der det er mulig. Direktoratene bes også om å vurdere hvordan krav til transportreduksjon kan bli en del av dagens bestillingspraksis, gjennom for eksempel forskriftsfesting av krav eller gjennom en nasjonal veileder for logistikkoptimalisering i offentlige anskaffelser. Miljødirektoratet har koordineringsansvaret for gjennomføringen av oppdraget og resultatene skal presenteres i et felles notat.¹

Varetransport kan reduseres ved å bestille færre varer (unngå transport) og/eller ved å transportere varene mer effektivt ved å utnytte transportkapasiteten bedre (flytte transport).² Dette notatet handler om logistikkoptimalisering, altså hvordan et gitt volum av varer kan transporteres med et lavere samlet trafikkarbeid (flytte), og derigjennom redusere klimagassutslipp og andre miljøpåvirkninger fra transport. Unngå-tiltak for varetransport i forbindelse med offentlige anskaffelser er ikke behandlet i denne leveransen.

1.1. Gjennomføring og kunnskapsgrunnlag

Arbeidet har vært gjennomført av en arbeidsgruppe med deltakere fra Miljødirektoratet, DFØ og Statens vegvesen. Arbeidsgruppen gjennomførte jevnlig status- og arbeidsmøter for å sikre en omforent forståelse av problemstillingene samt felles faglige vurderinger og anbefalinger.

I dette oppdraget har vi sett bredt på eksisterende kunnskap og forarbeid. Det er ikke gjort større utredninger eller omfattende innhenting av ny kunnskap. Kunnskapsgrunnlaget for oppdraget bestod av:

¹ «Tildelingsbrev 2026 for Miljødirektoratet», Klima og miljødepartementet, 2026, <https://www.regjeringen.no/no/dokument/dep/kld/anbud-konsesjoner-og-brev/brev/tildelingsbrev-arsrapporter-og-instrukser--klima--og-miljodepartementet/id548545/?expand=factbox2585442>.

² For en nærmere beskrivelse av UFF-rammeverket og hvordan ulike tiltak kan kategoriseres i de forskjellige UFF-kategoriene, se *Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2025*, M-2920 (Miljødirektoratet, 2025), <https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2025/januar-2025/klimatiltak-i-norge-kunnskapsgrunnlag-2025/>, s. 68.

- Klimatiltak T12 Logistikkoptimalisering av varetransport fra *Klimatiltak i Norge (2026)*³
- Norconsults rapport *Logistikkoptimalisering – Vare- og servicetransport på vei*, utført for Miljødirektoratet i 2024⁴
- Dokumenterte erfaringer fra relevante prosjekter som har mottatt støtte fra Klimasats, Miljødirektoratet sin støtteordning rettet mot kommuner og fylkeskommuner⁵
- To innspillsmøter der eksterne aktører ble invitert til å dele erfaringer og anbefalinger (se vedlegg 7.2 for liste over deltakere)
- Et internt arbeidsnotat om logistikkoptimalisering i offentlige anskaffelser, utarbeidet av Miljødirektoratet sommeren 2025 (studentoppgave)

Flere prosjektdeltakere bidro i tillegg med erfaringer fra tidligere og pågående prosjekter, deriblant det nordiske nettverket *Zero Emission Delivery (ZED)* ledet av DFØ,⁶ samt *Nasjonal samarbeidsarena for vare-/nyttetransport*.

To nasjonale eksperter på området, Eirill Bø, Dosent ved Institutt for regnskap, revisjon og foretaksøkonomi ved Handelshøyskolen BI, og Ingeborg Briseid Kraft, Prosjektleder Nasjonal innovasjonsarena for bylogistikk, har gitt innspill og kommentarer på et utkast til notatet.

2. Regelverk og organisering

Rammene som ligger i regelverket om, og organiseringen av, offentlige anskaffelser er viktige forutsetninger for å vurdere hvilke muligheter og begrensninger man har til å fremme logistikkoptimalisering gjennom – og utenfor – anskaffelsene.

2.1. Anskaffelsesloven

Offentlige oppdragsgivere er underlagt anskaffelsesloven med tilhørende forskrifter for anskaffelser til en verdi over 100 000 NOK ekskl. mva. Dette innebærer at mange anskaffelser i dag gjøres utenfor anskaffelseslovens bestemmelser. Terskelverdien vil øke til 500 000 NOK eksklusiv merverdiavgift 1. juli 2026, noe som vil kunne medføre at færre anskaffelser blir omfattet av regelverket, inkludert vareanskaffelser. Samtidig innebærer de vedtatte endringene i anskaffelsesregelverket fra 1. juli 2026 at oppdragsgivere får plikt til å ha en anskaffelsesstrategi

³ T12 Logistikkoptimalisering av varetransport, «Klimatiltak 2026», Miljødirektoratet, 3. mars 2026, <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimatiltak/tiltaksark-2026/landtransport-maskiner-og-luftfart/t12-logistikkoptimalisering-av-varetransport/>.

⁴ *Logistikkoptimalisering: Vare- og servicetransport på vei*, M-2714 (Norconsult, 2024), <https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2024/februar-2024/logistikkoptimalisering-vare--og-servicetransport-pa-vei/>.

⁵ «Klimasats-prosjekter», Miljødirektoratet, <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/for-myndigheter/kutte-utslipp-av-klimagasser/klimasats/klimasatsprosjekter/>.

⁶ Direktoratet for økonomistyring (DFØ). «Nordic Network on Zero Emission Delivery (ZED) of goods». Anskaffelser.no, 25. februar 2026. <https://www.anskaffelser.no/en/english/npcp/nordic-network-zero-emission-delivery-zed-goods>.

og rutiner for å ivareta samfunnshensyn, herunder klima- og miljøhensyn.⁷ I denne sammenheng kan det være relevant at oppdragsgivere tydelig beskriver hvordan de vil arbeide for å redusere transportomfang og transportrelaterte utslipp i sine anskaffelser.

Offentlige oppdragsgivere omfatter statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter og offentligrettslige organer, sammenslutninger med en eller flere av ovennevnte myndigheter som eiere (for eksempel interkommunale selskaper), og virksomheter som driver med ikke-konkurransutsatte forsyningsaktiviteter (for eksempel nettselskaper). Ikke alle som anses å være en del av det offentlige er omfattet av reglene, for eksempel offentlig eide selskaper av forretningsmessig karakter.

Også andre lov- og regelverk kan betydning ha for logistikkoptimalisering for offentlige anskaffelser, som for eksempel Arbeidsmiljøloven og Vegtrafikkloven.

2.2. Organisering og anskaffelsespraksis

Offentlige anskaffelser i Norge er i hovedsak *desentraliserte*, og det er stor variasjon i hvordan oppdragsgivere organiserer både selve anskaffelsesprosessen og de løpende bestillingene. Dette har betydning for hvilke krav som faktisk kan påvirke transportomfanget i praksis.

En anskaffelse begynner alltid med et behov, men hvor ansvaret for å gjennomføre selve konkurransen og inngå avtaler ligger, varierer. Noen oppdragsgivere bruker innkjøpssentraler som inngår avtaler på vegne av flere virksomheter, mens andre inngår avtaler gjennom interkommunalt samarbeid, eller gjennom ulike kombinasjoner av statlige, kommunale og fylkeskommunale enheter. De fleste vareanskaffelser organiseres som *rammeavtaler*, der avtalene gir én eller flere leverandører rett til å levere varer over flere år. Bestillinger skjer som såkalte avrop som gjennomføres løpende av virksomhetene.

Rammeavtaler kan dekke store og små volumer, ulike produktkategorier og flere leverandører. Ettersom de ofte gir mange ansatte fullmakt til å bestille, skaper dette betydelig variasjon i bestillingsmønster og leveringsfrekvens.

2.2.1. Avtaletyper og organisering blant leverandører

Oppdragsgivere kan organisere avtaler på mange måter, for eksempel med flere delavtaler innen samme kategori, parallelle avtaler med ulike leverandører eller avtaler som kombinerer varer og tjenester.

Leverandørene kan på sin side ha ulike distribusjonsmodeller med egne lagre, flere underleverandører eller bruk av tredjepartslogistikk. Noen leverandører samlaster eller samarbeider, mens andre håndterer sine leveranser separat. Dette påvirker hvilke krav

⁷ Direktoratet for økonomistyring (DFØ). «Stortinget har vedtatt endringer i anskaffelsesloven». Anskaffelser.no, 18. mars 2026. <https://www.anskaffelser.no/avtaler-og-regelverk/lov-og-forskrifter/stortinget-har-vedtatt-endringer-i-anskaffelsesloven>.

som er praktisk eller juridisk mulig å stille om logistikk og transport. Samtidig har det offentlige mulighet til å utvikle markedet og gi tydelige signaler fra etterspørselssiden. Denne funksjonen kan styrkes gjennom økt dialog mellom innkjøpere og leverandører om hvilken praksis som er hensiktsmessig for å utnytte optimaliseringspotensialet.

2.2.2. *Innkjøperrollen og bestillerrollen*

Innkjøperen er den som gjennomfører konkurransen, vurderer markedet og inngår kontrakten (for eksempel en rammeavtale) med en leverandør. Hovedmålet er å sikre en korrekt anskaffelse som oppfyller virksomhetens behov og kravene i lov og forskrift, hvor det legges til rette for at bestillere får mest mulig handlingsrom og effektiv ressursbruk ut av avtalen.

Bestilleren er den som bruker avtalen i den daglige driften. Bestilleren velger hva som bestilles, hvor mye og hvor ofte, og påvirker dermed i stor grad transportomfanget.

Innkjøperen i offentlige virksomheter har ofte ansvar for anskaffelser innen flere produktkategorier, med mange hensyn som skal ivaretas. Det kan ofte være lite kontakt mellom innkjøpere og bestillere, og innkjøpere har typisk ikke ansvar for å styre bestillingsmønsteret. Det er derfor vanlig at bestillerne har stort handlingsrom og variasjonen i praksis blir stor.

2.2.3. *Avtalekrav versus tiltak rettet mot bestillingspraksis*

Hvorvidt en anskaffelse kan bidra til transportreduksjon gjennom logistikkoptimalisering påvirkes ikke bare av krav som stilles i selve anskaffelsen og avtalen med den konkrete leverandøren, men også av krav og retningslinjer i den offentlige virksomheten – for eksempel i form av interne strategier, rutiner og/eller prioriteringer. I mange tilfeller påvirkes transportomfanget mest av hvor ofte bestillerne legger inn ordre, størrelsen på bestillingene, hvilke leveringsvinduer de velger og hvor mange enheter som bestiller uavhengig av hverandre.

DFØs erfaring er at krav i anskaffelser ikke alltid følges opp i avrop, og at interne rutiner eller retningslinjer ikke alltid blir etterlevd. Det varierer også hvorvidt innkjøpere benytter eksisterende rammeavtaler, eller gjør innkjøp utenfor disse. Dermed kan et krav om eksempelvis redusert leveringsfrekvens eller terskelverdier for kapasitetsutnyttelse av kjøretøy ha begrenset effekt, fordi leverandøren ikke har kontroll over bestillingsmønsteret hos oppdragsgiveren. På grunn av store variasjoner i praksis på bestillersiden, vil et generelt krav om bedre kapasitetsutnyttelse (for eksempel gjennom krav til fyllingsgrad i kjøretøy) ikke nødvendigvis være et treffsikkert virkemiddel.

For mange typer vareleveranser vil transportomfanget derfor i større grad påvirkes av interne retningslinjer (for eksempel å unngå småordre), bestillerkompetanse, koordinering mellom enheter, lagerkapasitet og mottaksløsninger og praksis for hastebestillinger og leveringsvinduer.

Alle ovennevnte forhold er relevante for å vurdere hvor det er mest hensiktsmessig å rette et eventuelt krav, og følgelig om det er gjennom anskaffelsesregelverket eller andre regelverk og retningslinjer som rettes direkte mot virksomhetene.

2.3. Operasjonalisering og juridiske begrensninger

Anskaffelsesregelverket setter klare rammer for hvilke krav som kan stilles i offentlige anskaffelser. Krav må være forholdsmessige, ikke unødig konkurransebegrensende, og de skal være forutberegnelige, etterprøvbare og dokumenterbare. De må også sikre likebehandling mellom leverandørene. I tillegg må alle krav ha en tydelig tilknytning til kontraktsgjengen. Det kan dermed ikke stilles krav til hvordan leverandøren organiserer sine leveranser generelt, kun hvordan leveransene organiseres i den konkrete avtalen. Eventuelle krav eller kriterier må også vurderes opp mot EØS-regelverkets regler om fri bevegelighet av varer og tjenester.

En avtale mellom en oppdragsgiver og en leverandør kan i utgangspunktet ikke stifte noen plikter for en eventuell tredjepart, for eksempel en annen leverandør. Hvorvidt man kan stille krav om samkoordinering med en tredjepart vil måtte bero på en grundig og konkret vurdering av om det er forholdsmessig, hensiktsmessig og praktisk gjennomførbart.

Videre er det krevende å følge opp krav til fysisk logistikkoptimalisering i avtaleperioden. Fysiske tilsyn, kontroll og stikkprøver er i seg selv ressurskrevende og vanskelig å legge til grunn for alle offentlige anskaffelser. Krav til dokumentasjon fra leverandører og transportører vil i noen tilfeller også kunne være kostnadsdrivende. Dette begrenser hvilke typer krav det er realistisk og hensiktsmessig å operasjonalisere i offentlige anskaffelser.

3. Forutsetninger og begrensninger

Varer som anskaffes av det offentlige har ofte lange transportkjeder som til dels stekker seg langt utover Norges grenser. Den siste delen av transportkjeden fra leverandør til sluttkunde – såkalt *last mile* transport – utgjør som regel en forholdsvis liten del av transportutslippene. I sum er utslippene fra *last mile* transport likevel betydelige, siden det er mange vareleveranser til offentlige aktører. Virkemidler som treffer leveringslogistikken for offentlige anskaffelser, vil i hovedsak treffe dette siste leddet i transportkjeden. En strategisk tilnærming til å påvirke optimalisering i hele verdikjeden (*supply chain management*) er også tenkelig, men ikke noe vi har behandlet i dette oppdraget.

Utslipp i *last mile* leddet kan også kuttes gjennom andre krav eller premiering knyttet til offentlige anskaffelser, for eksempel gjennom krav til at det benyttes nullutslippskjøretøy i vareleveranser til det offentlige. Slike virkemidler utelukker eller erstatter ikke hverandre, og effektene av ulike virkemidler blir ofte størst når de virker sammen.

I tillegg til å redusere klimagassutslipp kan offentlige aktører i praksis ha flere motivasjoner for å optimalisere logistikk knyttet til sine vareleveringer. Noen av disse gevinstene kan ofte veie tyngre i for eksempel kommunale beslutningsprosesser:

- **Kostnadsbesparelser:** Små og hyppige leveranser og kort leveringstid er kostnadsdrivere som inngår i vareprisen.
- **Trafikksikkerhet:** Færre tunge kjøretøy i rushtid, i trange sentrumsgater og ved skoler og barnehager.
- **Økt konkurranse:** Forenklede krav og bedre kontraktsvilkår gjør det mer attraktivt å levere til offentlig sektor, senker terskelen for å levere tilbud og øker konkurransen.
- **Økt bruk av nullutslippskjøretøy:** Færre turer og mer forutsigbar leveringstransport gjør overgangen til elektriske kjøretøy enklere.

3.1. Potensial for logistikkoptimalisering

Norconsult fremhevet i en rapport utarbeidet for Miljødirektoratet høsten 2023 at det *teoretiske* potensialet for logistikkoptimalisering er stort (opptil 40-80 prosent transportreduksjon).⁸ Samtidig vurderte Norconsult på bakgrunn av intervjuene de gjennomførte at "det praktisk/økonomiske potensialet er langt lavere enn det teoretiske potensialet"⁹, uten at det gjenværende potensialet lot seg tallfeste konkret på bakgrunn av utilstrekkelig data. Norconsult-rapporten var imidlertid begrenset til noen utvalgte virkemidler, og det har kommet en del ny kunnskap siden 2024. Det er likevel viktig å anerkjenne at det praktisk mulige potensialet er lavere enn det teoretiske.

Miljødirektoratet gjennomførte (delvis som en studentoppgave) sommeren 2025 en forenklet potensialanalyse for logistikkoptimalisering i det offentlige, basert på data fra DFØ over kunngjorte offentlige anskaffelser.¹⁰ Som et tillegg til analysen ble Miljødirektoratet brukt som en case for å gjøre en eksempelanalyse for en enkeltstående etat basert på anskaffelser i 2024. Basert på skjønnsmessige vurderinger forsøkte analysen å identifisere hvilke typer anskaffelser som typisk genererer transport, for hvilke av disse det kan være potensial for logistikkoptimalisering og hvor stort potensialet er. Både metoden og datagrunnlaget (vedr. generelle utfordringer iht. data se avsnitt 3.2) innebærer flere vesentlige usikkerheter, og analysen bør derfor ikke brukes som et selvstendig faktagrunnlag. Mange anskaffelser manglet for eksempel opplysninger om verdi og leveringsomfang, og rammeavtaler med flere års varighet kan være registrert på ulike måter.

En observasjon i Miljødirektoratets analyse var at det er store variasjoner mellom ulike typer virksomheter i hvordan anskaffelsene er fordelt på de forskjellige varekategoriene.

⁸ Logistikkoptimalisering: Vare- og servicetransport på vei. M-2714. Norconsult, 2024.

<https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2024/februar-2024/logistikkoptimalisering-vare--og-servicetransport-pa-vei/>.

⁹ Ibid., s. 3.

¹⁰ DFØ tilgjengeliggjorde data over alle konkurranser kunngjort på Doffin i perioden oktober 2023 til juni 2025.

Blant anskaffelser som utløser transport, ble det anslått at om lag én femdel av anskaffelsene har potensial for logistikkoptimalisering¹¹. Dette omfatter varekategoriene IKT-utstyr, medisinsk utstyr, klær og tilbehør og forbruksmateriell¹². Ettersom datasettet ikke inneholder informasjon om faktiske vareleveringer, blant annet fordi én faktura kan reflektere flere fysiske leveranser, er det betydelig usikkerhet med hensyn til det reelle potensialet for logistikkoptimalisering.

3.2. Datagrunnlag – behov og utfordringer

Hovedutfordringen med å kvantifisere et potensial for logistikkoptimalisering, og dermed for redusert trafikkarbeid og derav resulterende utslippskutt, er at det i dag hverken samles inn eller genereres standardisert data for antall *fysiske* leveranser til det offentlige. Det finnes i dag ingen samlet oversikt over antall fysiske leveranser til offentlig sektor, verken på overordnet nivå eller i de fleste tilfeller per virksomhet. Ettersom fraktkostnader som regel er en integrert del av varekostnadene som følge av krav om «fritt levert» eller *Delivered Duty Paid* (DDP) i anbudene (se avsnitt 3.3 for en nærmere forklaring), synliggjøres de heller ikke spesifikt på fakturaer eller annen standardisert dokumentasjon som kunne tjent som en datakilde. For å kunne vurdere potensialet for utslippskutt gjennom logistikkoptimalisering, er det nødvendig å vite mer om hvor mange vareleveranser det offentlige mottar, og hvordan de fordeler seg på ulike varekategorier og forskjellige typer virksomheter. Slike data er også en forutsetning for å vurdere effekt og justere virkemidlene for logistikkoptimalisering.

Et viktig hensyn ved etablering av nye datastrømmer, er at nye krav til rapportering ikke skal bli en ressursbelastning for virksomhetene i det offentlige. En tilleggsutfordring er at mange leverandører har begrensede muligheter til å hente ut transportdata fra sine underleverandører. De store transportselskapene har som regel sendingsstatistikker på alle transaksjoner, men for mindre transportører kan dette være en utfordring. Selv om leverandørene skulle bli pliktig til å innrapportere slike data, mangler kommunene ofte kapasitet til å analysere data de mottar. Med om lag 3 000 innkjøpsenheter i Norge, mange i deltidstillinger, er omfattende manuell datarapportering neppe realistisk eller hensiktsmessig.

Innenfor eksisterende praksis med stor grad av DDP i kontraktene, er det særlig to typer datarelaterte aktiviteter som er relevante for å styrke kunnskapsgrunnlaget på en håndterbar måte:

- Etablering av et minimumssett med enkle KPI-er som kan etterspørres gjennom kontrakter, med felles format på tvers av offentlige bestillere. DFØ har bidratt til en

¹¹ Av alle anskaffelsene i datasettet fra DFØ, inkludert tjenester og konsulentbruk, utgjør disse varekategoriene samlet i underkant av én tidel.

¹² Det fremkom også av datagrunnlaget at anskaffelser innen bygg og anlegg utgjør en stor andel av anskaffelsene. En egen analyse av potensialet for logistikkoptimalisering anskaffelser i denne kategorien kan være hensiktsmessig.

veileder hos Standard Norge som ferdigstilles tidlig i 2026, og denne kan for eksempel brukes som grunnlag.

- Utvikling av modeller som kan simulere varestrømmer og effekten av ulike tiltak, for eksempel gjennom oppdrag til forskningsmiljøer med tilgang til transportmodeller. Dette kan gi et mer robust grunnlag for nasjonale anbefalinger, uten å belaste den enkelte kommune eller leverandør uforholdsmessig.

Begge tilnærminger har fordeler og ulemper, som kan balanseres noe ved å kombinere begge metodene. Som del av videre arbeid bør det uansett vurderes om datagrunnlaget for fysisk transport i offentlige anskaffelser – eksempelvis antall leveranser – kan inngå i den automatiserte dataflyten på en standardisert måte, for eksempel koblet til fakturadata.

3.3. Fritt levert (DDP)

En overordnet barriere mot logistikkoptimalisering som har kommet tydelig frem i arbeidet med dette oppdraget, er at gevinsten ved logistikkoptimalisering forblir usynlig for de offentlige virksomhetene så lenge kostnaden for transporten (fraktprisen) ikke er synlig i bestilling og fakturering. Gevinster er synlige for transportørene og påvirker disses optimaliseringsarbeid. De fleste offentlige aktører i Norge har «fritt levert», eller Delivered Duty Paid (DDP), som krav i anbud. Under DDP har leverandøren formelt full risiko og ansvar for transporten frem til levering – noe som i utgangspunktet gir leverandøren frihet til å organisere transporten effektivt. Mange leverandører benytter seg av etablerte transportselskaper som underleverandører for transport og utlevering av varene sine. Transportselskapene har i utgangspunktet sterke markedsinsentiver for å optimalisere kapasitetsutnyttelsen av sine kjøretøy og er i all hovedsak best posisjonert til å maksimere utnyttelsen av transportkapasiteten sin selv, uten at det settes krav om dette utenfra. Men fordi offentlige aktører også stiller krav om raske leveringer, mulighet for hasteordre og levering innenfor faste tidsrom, mister leverandørene muligheten til å organisere transporten mest mulig effektivt. Desentralisert bestillingspraksis, med mange og ukoordinerte bestillinger, forsterker dette. Dette er en økonomisk risiko for leverandørene, som de basert på sin erfaring med de offentlige oppdragsgiverne må kalkulere inn i sine tilbud. Dette vil igjen kunne øke vareprisene.

Ved bruk av DDP-modellen er transportkostnaden typisk ikke synlig for den som bestiller. Bestilleren ser ingen direkte kostnad ved å legge inn en liten eller hastepreget ordre ettersom transportkonsekvensen er priset inn i varekostnaden, fordelt over hele kontraktsverdien. Bestillerne betaler altså for ineffektiviteten, men ser det ikke. Fordi fraktkostnaden er priset inn i vareprisen, genereres ingen separat fakturadata for transport. Offentlig sektor mangler dermed et grunnleggende datagrunnlag for å analysere og påvirke transportomfanget.

4. Krav og premiering

I kapittel 2 og 3 har vi forsøkt å synliggjøre at det generelt kan være krevende og lite hensiktsmessig å stille krav til eller premiere forhold knyttet til logistikk og transport i

offentlige anskaffelser, som vil sikre en effekt i form av redusert transport. En av flere vesentlige begrensinger ligger i dagens praksis, der bestillerne i stor grad legger premissene for transporten, som i realiteten gir leverandørene lite handlingsrom til å redusere sin transport.

Ved offentlige innkjøp er det tjenesteproduksjonen som vareleveransen gjør mulig, som er det primære hensynet i henhold til effektivitet sett fra det offentliges side. Sett fra leverandørenes og transportørenes side ligger effektiviteten i muligheten til å optimalisere produksjon, logistikk og transport på tvers av alle kunder. Eventuelle krav rettet mot tidspunkt og størrelse på enkeltleveranser, kan medføre redusert total effektivitet og økt transport.

Det er likevel mulig å påvirke transportomfanget som utløses av offentlige anskaffelser ved å stille eller fjerne krav innenfor mulighetsrommet vi har tegnet opp. Et vesentlig hensyn her er at eventuelle krav eller premiering knyttet til logistikkoptimalisering bør sette insentiver på et bredt og overordnet nivå, og ikke gripe inn i hvordan den fysiske transporten løses på detaljnivå. Andre relevante spørsmål er om kravendringene skal innføres gjennom "harde" virkemidler (for eksempel gjennom lov- og/eller forskriftsendringer) eller "myke" virkemidler (for eksempel gjennom veiledere rettet mot innkjøpere og kommuner, basert på mer eller mindre frivillig implementering), og hvorvidt det kan gjøres tilpasninger i bruk av dagens DDP-modell, der transportkostnader i utgangspunktet ikke er synlig for oppdragsgiver. Uavhengig av disse spørsmålene, bør enhver tilnærming etterstrebe å i større grad samle inn data for den fysiske transporten anskaffelsene utløser.

4.1. Mulige krav innenfor dagens modell med DDP

Innenfor dagens praksis der mange anbud er basert på DDP, finnes det muligheter for å gjøre tilpasninger som målrettet adresserer de kontraktsvilkårene og den bestilleratferden som i dag undergraver leverandørenes mulighet til å utnytte DDP-modellens logistikkoptimaliseringspotensial. Grep i denne kategorien vil i stor grad basere seg på initiativ hos den enkelte virksomhet og innkjøper.

4.1.1. Krav og kriterier som DFØ anbefaler i dag

Innen vareleveranser har DFØ i hovedsak veiledet om krav og kriterier for utslippsfri transport, men anbefaler også flere tiltak for å redusere transportomfanget. DFØ arbeider målrettet med tiltak for å fremme logistikkoptimalisering i nettverket *Zero Emission Delivery (ZED)*¹³ under programmet *Nordic Program for Circular Procurement*, som er finansiert av Nordisk ministerråd.

¹³ Direktoratet for økonomistyring (DFØ). «Nordic Network on Zero Emission Delivery (ZED) of goods». Anskaffelser.no, 25. februar 2026. <https://www.anskaffelser.no/en/english/npcp/nordic-network-zero-emission-delivery-zed-goods>.

De tre mest sentrale virkemidlene DFØ anbefaler for å redusere transport gjennom logistikkoptimalisering er følgende:

- **Minsteordregebyr:** innebærer at bestillinger under en viss verdi, typisk 1 000 kroner, pålegges et gebyr på for eksempel 250 kroner. Hensikten er å incentivere bestillerne til å samle opp ordrer fremfor å legge inn mange små bestillinger.¹⁴ Gebyret faktureres av leverandøren når en ordre faller under minstegrensen.
- **Hastegebyr:** pålegges bestillinger med svært kort leveringsfrist og skal synliggjøre kostnaden ved hastelevering og motivere bestillerne til å planlegge bedre.
- **Faste leveringsdager:** begrense leveringsfrekvens til for eksempel én gang per uke per lokasjon, for å gi leverandøren mulighet til å samlaste og planlegge ruter mer effektivt. For varer med kortere holdbarhet, som matvarer, kan mer enn en dag være nødvendig. Hvilken dag som er fast bør koordineres med leverandørens eksisterende ruter.

Minsteordregebyr er det mest benyttede av disse virkemidlene av disse i dag, og det er rom for at flere offentlige virksomheter benytter seg av disse virkemidlene.

For at gebyrene skal ha ønsket effekt, må de være synlige for bestilleren i e-handelssystemet – der valget faktisk tas – ikke først på fakturaen i etterkant. DFØ anbefaler at konkurransegrunnlaget gir leverandøren reell innflytelse over valg av leveringsdager, slik at disse kan koordineres med eksisterende ruter fremfor å låses av kommunens interne preferanser.

4.1.2. *Mulighetsrom for mer treffsikre virkemidler*

Fordelen med de anbefalte virkemidlene er at de er enkle å innføre og bygger på dokumenterte erfaringer. Svakheten er at effekten i begrenset grad er kvantifisert, noe som gjør det vanskelig å vurdere hvilken innretning som vil gi størst effekt.

Nedenfor beskrives mulige retninger for fremtidige virkemidler på dette feltet og viktige diskusjonspunkter:

Minsteordregebyr

Minsteordregebyret har for eksempel dokumentert effekt i å redusere antall bestillinger under minstegrensen, men det er uvisst hva som er optimal gebyrsats. Videre beregnes gebyret på ordrepris, ikke vekt eller volum. Logistikkforsker Eirill Bø ved Handelshøyskolen BI, påpekte i et innspillsmøte at et minstevolumgebyr, basert på vekt eller volum, trolig vil gi en mer treffsikker effekt på bestilleradferd, men at dette krever videre operasjonalisering. I lys av at innkjøps- og bestillerfunksjonen i Norge er fragmentert, konkluderer hun med at det er mest hensiktsmessig å operasjonalisere gebyret basert på innkjøpskostnad fremfor vekt og volum.

¹⁴ Statens innkjøpssenter har innført dette i sine fellesavtaler og har dokumentert en nedgang i andelen småordrer fra 12,7 prosent i 2022 til 9,4 prosent i 2024.

Hasteordregebyr

Eirill Bø anbefaler at et slikt gebyr bør være høyt for å incentivere god planlegging. Samtidig vil det være noen varegrupper der hasteordre fortsatt vil være viktig å kunne gjennomføre. Et eksempel er innenfor helse- og omsorgssektoren, der en ny pasient kan ha spesielle behov som krever raske leveranser.

Faste leveringsdager og utvidede leveringsvinduer

Bø understreket også at faste leveringsdager gir lite fleksibilitet når transportvolumene varierer, og at tiltak som utvidede leveringsvinduer og mulighet for levering utenfor åpningstid kan øke utnyttelsesgraden av kjøretøyene gjennom døgnet.

Leveringstid og servicegrad

Når det gjelder utforming av virkemidler, har det vært gjort begrenset arbeid med å differensiere mellom ulike varegrupper og tilhørende behov for rask leveranse. Ikke alle varer har behov for umiddelbar tilgjengelighet. Bø påpeker at krav om høy servicegrad tvinger leverandøren til å holde et stort sikkerhetslager, og at ustabile bestillingsmønstre forsterker dette ytterligere. Det er derfor grunn til å vurdere hvilke varegrupper som reelt sett krever rask levering, og hvilke som kan akseptere lengre leveringstid. En slik differensiering kan redusere leverandørens lagerkostnader og transportomfang uten at det går på bekostning av virksomhetenes operative behov.

Incentivmodeller og leverandørsamarbeid

Leverandører kan ha en felles interesse i å optimalisere logistikken, da småordre og hasteordre er kostbare for dem. DFØ planlegger allerede en markedsdialog som del av arbeidet med Zero Emission Delivery, der logistikkoptimalisering vil være et sentralt tema.

Et annet spor det er sett lite på er incentiver rettet mot bestillerne. I diskusjoner i dette oppdraget har det blitt vist til bestillingsmodellen til dagligvareleverandøren Oda – der bestilleren får økonomiske fordeler ved å velge samlasting eller lengre leveringstid – som illustrerer en mer dynamisk tilnærming enn dagens flate gebyrmodeller. Oslo kommune utforsket i en markedsdialog om leverandører var villige til å gi lavere varepris dersom mottakere godtok levering annenhver uke. Leverandørene takket nei, da de mente tiltaket ville gi liten gevinst frem til tilstrekkelig antall mottakere benyttet tilbudet.

Informasjonsflyt mellom oppdragsgiver og leverandørmarked

Bedre informasjonsdeling mellom oppdragsgiver og leverandør kan redusere usikkerhet i planleggingen og legge til rette for mer effektiv logistikk. Bø påpeker at ustabile og uforutsigbare bestillinger tvinger leverandøren til å øke sikkerhetslageret, noe som gir merkostnader. I konkurransegrunnlaget kan oppdragsgiver for eksempel oppgi historiske innkjøpsdata per adresse og beskrive leveringsrutiner ved den enkelte lokasjon, slik at leverandøren kan prise frakt realistisk og redusere risikopåslaget. I kontraktsfasen kan tettere og løpende samarbeid om fremtidig behov gi leverandøren bedre grunnlag for å

optimalisere både lagerstyring og ruteplanlegging og dermed redusere unødvendig transport.

4.1.3. Mulige virkemidler og veien videre

Arbeidsgruppen er omforent om at veien videre bør bestå av å videreutvikle og forsterke virkemidlene omtalt i kapittel 4.1 og kapittel 5, herunder tiltak for logistikkoptimalisering som minsteordregebyr, faste leveringsdager, samt profesjonalisering av bestillerrollen og økt koordinering innen offentlige virksomheter.

Et oppdrag til eksterne fagmiljøer som kan modellere effekten av både dagens virkemidler og alternative utforminger, vil kunne være et bidrag til et bedre og kunnskapsbasert grunnlag for hvilke krav og kriterier DFØ bør anbefale fremover.

Når det gjelder utvikling av bedre interne rutiner for bestilleratferd og lederforankring vil dette være relevant for DFØs utvikling av veiledning til vedtatte endringer i anskaffelsesregelverket som trer i kraft 1. juli 2026, der oppdragsgivere får plikt til å ha en anskaffelsesstrategi og rutiner for ivaretagelse av samfunnshensyn, herunder klima- og miljøhensyn.

Samtidig er det behov for mer data om varestrømmer, bestillingsmønstre og leveranser for å kunne si mer presist om effekten av ulike tiltak.

I denne sammenheng bør Miljødirektoratets Klimasatsordning og DFØs Zero Emission Delivery-nettverk ses som sentrale arenaer for pilotering, læring og datainnhenting. Zero Emission Delivery-nettverket er finansiert gjennom Nordisk ministerråd fram til 2027, og vil ha behov for ytterligere tilskudd for å kunne videreføres etter dette. DFØ anbefaler at departementet lyser ut midler til et forskningsoppdrag som kan kartlegge varestrømmer og analysere potensialet og kostnadseffektene ved ulike virkemidler, som grunnlag for videre utforming av krav og anbefalinger.

4.2. Krav til synliggjøring av fraktkostnad

Miljødirektoratet mener at det i tillegg til virkemidlene beskrevet i 4.1 bør vurderes et generelt, det vil si lov- eller forskriftsfestet krav til synliggjøring av fraktkostnader for bestillinger som gjøres gjennom offentlige anskaffelser. Et første steg vil være å gi et oppdrag til DFØ og Miljødirektoratet å utrede hvordan et slikt krav bør innrettes.

Synliggjøring av fraktkostnader er ett av virkemidlene i klimatilaket T12

*Logistikkoptimalisering av varetransport*¹⁵ som ligger til grunn for *Klimatiltak i Norge (2026)*¹⁶, blant annet basert på intervjuer med bransjeaktører som Norconsult har gjennomført på

¹⁵ T12 Logistikkoptimalisering av varetransport, «Klimatiltak 2026», Miljødirektoratet, 3. mars 2026, <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimatiltak/tiltaksark-2026/landtransport-maskiner-og-luftfart/t12-logistikkoptimalisering-av-varetransport/>.

¹⁶ *Klimatiltak i Norge 2026: Veivalg og utslippsbaner mot 2050*. M-3128. Miljødirektoratet, 2026. <https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2026/februar-2026/klimatiltak-i-norge-2026/>.

oppdrag av Miljødirektoratet der dette kom tydelig frem.¹⁷ Behovet for synliggjøring av fraktkostnad ble også løftet fram av flere aktører arbeidsgruppen snakket med i innspillsmøtene (se vedlegg 7.2), innspillene fra ekspertkommentatorene, og er en gjennomgående tilbakemelding fra flere Klimasats-prosjekter (se vedlegg 7.1).

Det er et grunnleggende transportøkonomisk prinsipp at kostnader for transport skal være synlige i den forstand at de gjenspeiles i prisen.¹⁸ Prinsippet gjenspeiler at transport bringer med seg eksterne kostnader for samfunn og miljø, og at disse bør internaliseres i transportkostnaden for den enkelte kunden (det vil si bestilleren) for å unngå uhensiktsmessige insentiver og økte kostnader for samfunnet. I dagens anskaffelses- og kontraktspraksis der DDP ligger til grunn (se avsnitt 3.3), er transportkostnaden ikke synlig i det hele tatt, da den ikke faktureres som en enkeltpost, men er regnet inn i prisen for varene. I tråd med transportøkonomisk teori kan dette antas å føre til økt transport sammenlignet med en tilstand der en synlig transportkostnad gir insentiver til effektivisering.

Formålet med å synliggjøre transportkostnadene er å legge til rette for økt effektivitet og kostnadsbesparelser. Innen transport finnes det klare stordriftsfordeler, og for å oppnå effektivisering bør transportkostnadene reduseres når volumene øker. En slik struktur vil gi bestilleren et mer reelt beslutningsgrunnlag ved ordreplassering, der transportkostnadene i større grad reflekterer volumet på leveransen. En slik tilnærming til transporteffektivitet vil også ha en positiv innvirkning på klimagassutslipp og andre miljøbelastninger.

I noen tilfeller kan fraværet av synlige fraktkostnader være en direkte barriere mot effektivisering. For eksempel påpekte flere aktører i innspillsmøtene at dagens praksis med skjult fraktkostnad gjør det krevende å dokumentere potensielle økonomiske besparelser ved logistikkoptimaliserende tiltak, noe som på sin side kan gjøre slike tiltak vanskeligere å gjennomføre. Flere Klimasats-prosjekter peker tydelig på dette som en barriere.

Varetransportbransjen er preget av mangfold og transportørene har ulike forutsetninger for å synliggjøre fraktkostnaden for den enkelte vareleveransen. Avtalene mellom leverandører og underleverandører, herunder transportselskapene, er som regel konfidensielle og de reelle kostnadene for enkeltvis eller totalen av forsendelser for transportselskapene er konkurransesensitiv informasjon. Et krav om synliggjøring av fraktkostnad vil derfor trolig kreve omstilling flere ledd ned i leverandørkjeden, selv om kravet kun skulle gjelde *last mile* transport. For at en slik omstilling skal bli akseptert og

¹⁷ Logistikkoptimalisering: Vare- og servicetransport på vei. M-2714. Norconsult, 2024.

<https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2024/februar-2024/logistikkoptimalisering-vare--og-servicetransport-pa-vei/>.

¹⁸ Se f.eks. Rødseth, Kenneth Løvold, Paal Brevik Wangsness, Knut Veisten, mfl. *Eksterne kostnader ved transport i Norge – Estimer av marginale skadekostnader for person- og godstransport*. Nr. 1704/2019. Transportøkonomisk Institutt (TØI), 2019. <https://www.toi.no/publikasjoner/eksterne-kostnader-ved-transport-i-norge-estimer-av-marginale-skadekostnader-for-person-og-godstransport>.

opprettholde lønnsomhet i transportbransjen, må den derfor trolig motiveres av et tilstrekkelig stort volum av kontrakter. Det offentlige er en stor innkjøper, og et krav om synliggjøring av fraktkostnad i offentlige anskaffelser som er hjemlet i nasjonal lov eller forskrift kan forventes å bevege bransjen til å imøtekomme et slikt krav.

Krav om synliggjøring av fraktkostnad som en anbefaling i en veileder eller som et valgfritt krav vil i utgangspunktet være mindre effektivt enn et krav i forskrift eller lov. Hvis kravet kun stilles punktult av enkelte aktører eller i enkelte anbud, vil leverandørmarkedet trolig i mindre grad respondere. Ved en slik innretning vil man i mange tilfeller sannsynligvis måtte gi dispensasjon fra kravet for å i det hele tatt kunne tildele en kontrakt. Det er i denne sammenheng også viktig å presisere at *synliggjøring* betyr at frakten har en reell pris for bestilleren, og at den ikke bare føres opp som en reell eller modellert fraktkostnad som en andel av vareprisen. En løsning der fraktkostnaden kun vises, men ikke fører til en reell kostnad for bestilleren, vil være forenelig med DDP-modellen. En slik løsning vil kunne bidra til å løse datautfordringen (se avsnitt 3.2), men i mindre grad fungere som et insitament for den enkelte bestiller eller virksomhet til å effektivisere bestillingspraksisen.

En synlig fraktkostnad ved bestilling vil derimot kunne påvirke bestilleradferden bredt, fordi den gir et generelt insentiv til logistikkoptimalisering, mens det vil være opp til de enkelte innkjøpende og bestillende virksomhetene *hvordan* optimaliseringen oppnås, det være seg gjennom samlebestillinger, bedre planlegging eller – der det er mulig – gjennom besparelser fra samleterminaler og andre løsninger. Et slikt krav vil i tillegg bidra til å løse utfordringen knyttet til data om fysiske leveranser, blant annet fordi fraktkostnaden blir synlig på fakturaene.

Arbeidsgruppen har ikke vurdert hvordan synliggjøring av fraktkostnader bør operasjonaliseres i detalj, og det er ulike syn i arbeidsgruppen om både effekt og gjennomførbarhet. Miljødirektoratet anbefaler derfor at det utredes hvordan et eventuelt krav kan hjemles og innrettes nasjonalt, hvor blant annet følgende forhold vurderes nærmere:

- Om et slikt krav vil være i tråd med anskaffelsesregelverket, herunder prinsippene om forholdsmessighet, konkurranse og praktisk gjennomførbarhet.
- Hvorvidt leverandører og transportører kan etterleve et slikt krav innenfor dagens marked og prismodeller. Flere innretninger er tenkelige, herunder faktisk kostnad per forsendelse (basert på faktorer som vekt, volum, distanse, og lignende), en modellert fraktkostnad, eller en flat/gjennomsnittlig kostnad per forsendelse basert på samlet kontraktsvolum. Det finnes ulike tilnærminger til dette i næringslivet som man kan hente inspirasjon fra. Det bør også vurderes hvorvidt disse tilnærmingene vil kunne slå ut på det offentliges samlede anskaffelseskostnad.
- Om, og i så fall under hvilke vilkår, synliggjøring av fraktkostnader kan innføres som et valgfritt krav innkjøpere kan stille i konkrete anskaffelser, eventuelt i en mellomfase.

- Om fraktprisen som skal synliggjøres kun gjelder *last mile* eller flere ledd i transportkjeden (og i så fall hvilke).
- Hvordan fraktpris kan synliggjøres uten å komplisere automatisk fakturamatch for virksomheten.¹⁹
- Hvorvidt synliggjøring av fraktpris vil påvirke andre forhold ved DDP-modellen

Forbehold fra Statens vegvesen

Statens vegvesen påpeker en risiko for at et krav fra det offentlige om eksplisitt å betale en fraktkostnad per bestilling eller leveranse, kan øke de samlede offentlige innkjøpskostnadene. For optimalisering av logistikk, bør de generelle kravene til offentlige anskaffelser øke og ikke redusere transportørenes/samlasterens mulighet til å optimalisere på tvers av alle kundene.

Forbehold fra DFØ

DFØ ønsker å synliggjøre forbehold og mulige svakheter knyttet til praktisk og juridisk gjennomførbarhet og reell effekt ved et slikt detaljorientert krav.

Det knytter seg usikkerhet til lovligheten av å innføre et så vidt omfattende lovkrav mht. prinsippene om forholdsmessighet, konkurranse og likebehandling. Det kan medføre store administrative byrder for oppdragsgivere, som allerede må håndtere og følge opp et omfattende og fragmentert anskaffelsesregelverk.²⁰ Dersom oppdragsgivere må gå bort fra DDP som standard for leveranser (standardiserte avtalevilkår), vil det innebære mye merarbeid og en potensielt høy omstillingskostnad for hver enkelt oppdragsgiver. Det vil for eksempel kunne knytte seg til at hver enkelt oppdragsgiver manuelt må forstå, inkorporere og regulere oppfølging av et slikt påbudt standardkrav om fraktkostnad i konkurransereglene og kontraksperioden, og finne ut av hvordan de eventuelt må formulere og regulere andre forhold (for eksempel risiko) som omhandles i DDP utover fraktelementet. Også i et tilfelle der man beholder DDP med unntak for akkurat fraktkostnader vil det første poenget gjelde.

Å innføre et obligatorisk generelt krav kan innebære risiko for avvisning av leverandører som ikke oppfyller kravet, hvor særlig små leverandører kan være mer utsatt enn de store. Dette vil dermed kunne få stor betydning for konkurransesituasjonen. Det er også usikkerhet knyttet til kvaliteten på dataene for transportkostnadene knyttet til både last mile og eventuelt andre deler av verdikjeden (om også dette skal omfattes), samt hvorvidt dataene fra ulike leverandører vil være sammenlignbare.

¹⁹ Dette har vært en utfordring når for eksempel Drammen kommune har testet dette.

²⁰ Offentlige oppdragsgivere må blant annet etterleve tre europeiske anskaffelsesdirektiver, norsk anskaffelseslov med tre tilhørende forskrifter, særforskrifter om samfunnshensyn, herunder klima og miljø og samfunnsansvar og en rekke kommende minimumskrav for ulike innkjøpskategorier fra EU, eksempelvis Batteriforordningen.

Innføring av et slikt krav vil medføre ressursbruk knyttet til oppfølging, og det er usikkert om det vil være treffsikkert, i den forstand at kravet vil lede til faktisk omstilling.

DFØs erfaring med oppfølging av oppdragsgivere, blant annet innen avtaler om mat- og måltidstjenester og forbruksmateriell, viser at endret bestilleratferd ofte krever tiltak som skaper tydelige forventninger til bestillerne som gjennomfører innkjøpene. Interne rutiner, strategier og lederforankring (se bestillerpraksis i kapittel 5.1) fremstår i denne sammenheng som sentrale virkemidler.

Det presiseres at forbeholdene ikke er basert på en fullstendig juridisk gjennomgang av alle momentene som er problematisert.

4.3. Muligheter for premiering

Tilsvarende som for nye krav, vurderer arbeidsgruppen at eventuelle virkemidler som premierer logistikkoptimalisering først og fremst bør treffe bestillersiden. Det finnes tenkelige virkemidler for premiering av leverandørene, men disse underligger på samme måte som krav noen praktiske og juridiske begrensninger (se kapittel 2). Forholdene som i størst grad påvirker transportomfanget, som hyppige småordre og faste leveringstidspunkter, ligger i hovedsak hos bestillerne og ikke hos leverandørene. Arbeidsgruppen har ikke gjort en fullstendig vurdering av konkrete premieringsmekanismer, men ser at det kan være hensiktsmessig å utforske løsninger som belønner virksomheter som reduserer antallet bestillinger eller i større grad samordner avrop. Slike mekanismer vil imidlertid i all hovedsak ligge utenfor anskaffelsesregelverket og kontraktstrukturene.

5. Andre grep

Som en del av oppdraget har arbeidsgruppa også vurdert andre grep som kan påvirke transportarbeidet ved offentlige bestillinger. I motsetning til innretning av krav dreier disse tiltakene seg i større grad om kompetanse, organisering og fysiske forhold hos mottaker og i infrastrukturen. DFØ har i dag noe veiledning²¹ og eksempler på området og jobber med å oppdatere dette.

Det kan være utfordrende å skape varige endringer med «myke» virkemidler alene, som kompetanseheving eller økt koordinering mellom virksomheter. Erfaringer fra Oslo kommune viser for eksempel at virksomhetene over tid går tilbake til gammel praksis om dette ikke følges opp aktivt. DFØ undersøker aktivt virkemidler for å skape varig endring, slik som systemtekniske begrensninger av hvem som kan legge inn bestillinger, krav om rammeavtalelojalitet med internkontroll, eller kontraktsvilkår som gir leverandøren reell mulighet til å styre leveringsfrekvens og ruteplanlegging.

²¹ Direktoratet for økonomistyring (DFØ). «Transport ved leveranser av varer og tjenester». Anskaffelser.no, 14. januar 2025. <https://www.anskaffelser.no/kategorispesifik-veiledning/transport/transport-ved-leveranser-av-varer-og-tjenester>.

5.1. Økt kompetanse og tydeligere bestillerrolle

Effektive bestillingsrutiner forutsetter både kompetanse og tilstrekkelig kapasitet hos bestiller. Bestillinger er sjelden en kjerneoppgave, men gjerne en tilleggsfunksjon fordelt på flere ansatte. Dette gir svake forutsetninger for koordinering og kan føre til unødvendig mange leveranser.

Midler fra støtteordningen Klimasats har bidratt til kartlegging av innkjøpsrutiner i flere kommuner, som har vist at mange bestillere og manglende samordning er viktige årsaker til at leveranser blir langt flere enn nødvendig. Gjøvik kommune avdekket for eksempel at de hadde over 100 ansatte med bestillingsfullmakt, noe som gjorde koordinering utfordrende og førte til flere enkeltleveranser fra samme leverandør til samme sted på samme dag.²² Drammen kommune har gjennomført tiltak for å motvirke slike tendenser, blant annet en obligatorisk opplæringsordning for alle bestillere og reduksjon i antall personer som kan legge inn bestillinger.

To grep peker seg særlig ut som effektive:

- Redusere antallet bestillere og gjøre bestillerrollen til en formelt definert arbeidsoppgave, gjerne som del av arbeidskontrakt.
- Styrke bestillerkompetansen, både generelt (planlegging, koordinering, rammeavtalelojalitet) og innen relevante varegrupper. En matbestiller trenger for eksempel kunnskap om holdbarhet og lagerkapasitet, mens bestilling av medisinsk utstyr krever annen type fagkunnskap.

5.2. Økt koordinering mellom offentlige virksomheter

Økt samordning mellom enheter kan redusere antall leveranser betydelig. I kommuner med mange små tjenestesteder bestiller enhetene ofte hver for seg, noe som resulterer i flere turer til samme område. Slik koordinering skjer sjelden av seg selv, og krever gjerne initiativ fra kommunen sentralt. Et eksempel er en pilot ved Losjeplassen sykehjem i Drammen høsten 2025, der kommunen lykkes med å samordne bestillinger på tvers og reduserte antall leveranser med 20 prosent.

Når bestillerrollen samtidig profesjonaliseres, blir det enklere å organisere felles leveranser, for eksempel ved å innføre faste leveringsdager i ulike deler av kommunen, slik Oslo har gjort gjennom soneinndeling med faste leveringsdager for ulike deler av byen. DFØ sin erfaring er at oppdragsgivere i stor grad gir bestillere siste ordet ved valg av leveringsdager og – tidspunkt. En konkret anbefaling er derfor at leverandørs behov for logistikkoptimalisering vektlegges tydeligere i konkurransegrunnlag.

Erfaringer fra Klimasats-prosjekter viser at kommunene ser klare fordeler ved å samarbeide om varelogistikk. Noen kommuner bygger videre på etablerte

²² Klimasats-prosjekt, [Samordnet varedistribusjon i Gjøvik kommune - miljodirektoratet.no](https://samordnet.varedistribusjon.gjovik.kommune.no/miljodirektoratet.no)

innkjøpssamarbeid, slik som Gjøvik og nabokommunene, som bruker felles anskaffelsesenheter til også å utforske felles logistikkgrep.²³ Andre kommuner samarbeider regionalt fordi gevinsten av samordning oppstår på tvers av kommunegrenser, slik Bærum gjør i prosjekter med blant annet Oslo, Asker og Drammen.²⁴ I tillegg finnes prosjekter som *Nasjonal samarbeidsarena for vare-/nyttetransport* der kommuner fra hele landet deler erfaringer og utvikler felles løsninger for varelogistikk.²⁵ Slike partnerskap gir rom for pilotering, læring og skalering, og kan bidra til mer helhetlige og effektive logistikk-løsninger enn enkeltkommuner kan etablere alene.

For at slike samordningsmodeller skal tas i bruk i flere kommuner, er det avgjørende at erfaringene fra pågående og avsluttede prosjekter aktivt deles i relevante kommunale nettverk.

5.3. Mottaksløsninger, økt lagerkapasitet og «off-peak» levering

Mange tjenestesteder har begrenset lagerkapasitet og krav om mottak i kjernetid. Dette gjør det vanskelig å samle bestillinger og utnytte mulighetene for større og mer samordnede leveranser. For eksisterende bygg er det ofte krevende å øke lagringsarealet, men ved ombygging og nyetablering bør tilstrekkelig lagerkapasitet inngå som et eksplisitt planleggingshensyn. Dette er særlig relevant for statlige og kommunale byggherrer.

Krav om levering i kjernetid henger tett sammen med behovet for fysisk mottak. Pakkeskap, elektroniske adgangssystemer og andre ubemannede mottaksløsninger kan gjøre det mulig å ta imot varer utenom ordinær åpningstid. Også her bør planlegging av nødvendig kapasitet inngå i prosjekter for nybygg og større ombygginger.

Som del av *Zero Emission Delivery* (ZED) nettverket piloterer flere kommuner levering utenom kjernetid ("*off-peak*" levering), der leveranser legges til tidlig morgen eller sen kveld. Stockholm kommune testet dette i 2024 ved leveranser av mat til skoler og sykehjem med elektriske kjøretøy, med positive effekter på både trafikkmengde og -sikkerhet.²⁶ Oslo kommune gjennomfører nå en tilsvarende pilot. Off-peak leveranser forutsetter imidlertid teknisk tilrettelegging og kan komme i konflikt med arbeidsmiljølovens bestemmelser om nattarbeid.

Erfaringer fra Gjøvik viser også at interne logistikksystemer påvirker transportbehovet. Kommunen manglet oversikt over lagerbeholdning på tvers av enheter, og konkluderte med at etablering av sentrallagre for utvalgte varegrupper ville redusere både antall

²³ Referanse: 26SF7712, arkivnr. 2025/16790 (søknad tilgjengelig på forespørsel)

²⁴ Klimasats-prosjekt, [Utvikling og re-organisering av kommunenes innkjøp - miljodirektoratet.no](https://www.miljodirektoratet.no/utvikling-og-re-organisering-av-kommunenes-innkjop)

²⁵ Klimasats-prosjekt, [Nasjonal samarbeidsarena for vare-/nyttetransport - miljodirektoratet.no](https://www.miljodirektoratet.no/nasjonal-samarbeidsarena-for-vare-nyttetransport)

²⁶ Direktoratet for økonomistyring (DFØ). «Off-peak delivery of goods». Anskaffelser.no, 14. november 2025. <https://www.anskaffelser.no/en/english/npcp/zero-emission-delivery/peak-delivery-goods>.

bestillinger og leveranser.²⁷ Slike ordninger avhenger av intern organisering og koordinering.

5.4. Samleterminaler

Samleterminaler kan organiseres på ulike måter, men omfatter terminaler der leveranser samlastes i færre kjøretøy, slik at antall kjøretøy og turer reduseres. Dette skiller seg fra omlastingsterminaler, der hovedformålet ofte er å omlaste leveranser fra større til mindre kjøretøy (for eksempel grunnet lokale restriksjoner for tunge kjøretøy i bysentra) og ikke logistikkoptimalisering.

Erfaring viser at en viktig suksessfaktor ved etablering av samleterminaler er at kommunen bruker terminalen til samlastning av sine vareleveranser. Det gir en grunnfinansiering til samleterminalen og bidrar til å få etablert en infrastruktur som også næringslivet kan bruke. I tillegg får kommunens tjenestesteder varer fra ulike leverandører levert samtidig, i samme kjøretøy. Det sparer tid både for leverandøren og for mottaker. Krav til samlastning av kommunens varer bør innføres suksessivt ved inngåelse av nye rammeavtaler, slik at kostnads- og risikofordeling avtales.

Samleterminaler er ofte krevende å etablere, men bør ikke avvises som modell. Logistikkbransjen har små marginer, og terminaldrift er vanskelig å gjøre lønnsom uten en form for grunnfinansiering og/eller oppstartsstøtte. I tillegg kreves betydelig koordinering mellom virksomheter og leverandører for at gevinstene skal realiseres. Statens vegvesen erfarer at slike terminaler ofte krever en kommune eller privat aktør som ser nytten av å finansiere den ekstra omlastningen denne typen terminaler ofte medfører.

5.4.1. Erfaringer fra Sverige og andre land

I Sverige er samleterminaler etablert i en rekke kommuner og har vært i drift gjennom flere år. Hovedformålet er ikke nødvendigvis trafikkreduksjon, men næringsutvikling og bedre leverandørbetingelser. En viktig suksessfaktor har vært tilgang til fagressurser fra *Nationellt centrum för kommunal samordnad varudistribution*,²⁸ som bistår kommunene i etableringen. At mange svenske kommuner har store volum av matleveranser, gjør modellen enklere å drive økonomisk.

Urbane samleterminaler finnes også i kommersiell drift blant annet i Nederland og Belgia. Her har kommunale virkemidler vært avgjørende, særlig regulering av gategrunn og tilgang til arealer på tidspunkt av døgnet der andre transportører ikke har adgang.

5.4.2. Erfaringer fra norske prosjekter

Det mest omfattende norske forsøket så langt er *Fornebu HUB*, der Bærum kommune samarbeidet med en privat aktør. Modellen innebar at leverandører selv måtte betale for bruk av terminalen, og at kommunen ikke subsidierte drift. Erfaringene viser at

²⁷ Klimasats-prosjekt, [Samordnet varedistribusjon i Gjøvik kommune - miljødirektoratet.no](https://www.samordnetvaredistribusjon.no)

²⁸ «Nationellt centrum för samordnad varudistribution». <https://www.samordnadvarudistribution.com>.

leverandører ofte allerede har avtaler der fraktkostnadene er priset inn på forhånd, hvilket gjør at gevinsten ved levering til terminal er liten sammenlignet med levering til sluttmottaker, noe som svekker incentivet til å delta. For at slike modeller skal lykkes, kan kommunal grunnfinansiering i oppstartsfasen være nødvendig, samt endrede transportkrav ved fornyelse av rammeavtaler. Et annet viktig poeng er at all omlastning fra en optimalisert logistikkjede i utgangspunktet koster penger og tid, og lønnsomheten til logistikselskaper avhenger av at de lykkes med egen logistikkoptimalisering. Samleterminaler gir en økonomisk gevinst når besparelsen fra samlastning overgår kostnaden for én ekstra omlasting i transportkjeden. Dette avhenger blant annet av volum, ettersom mer samlastning øker stordriftsfordelene.

Et eksempel er Helse Sør-Øst sitt felles forsyningssenter for 12 helseforetak, der varer bestilles i større volum fra eksterne leverandører, pakkes på forsyningssenteret og distribueres til aktuelle avdelinger på de ulike sykehusene. Dette sikrer bedre oversikt over vareflyten og reduserer svinn. Det reduserer også behovet for lagerhold på det enkelte sykehus. Forsyningssenteret har optimalisert transporten ut til sykehusene og redusert transportkostnadene for leverandører. Økonomiske besparelser for Helse Sør-Øst som følge av lavere innkjøpspriser har kommet i tillegg.²⁹

Flere norske kommuner har også utredet suburban samleterminaler som en del av Klimasats-støttede prosjekter (se vedlegg 7.1 for en oversikt), blant annet med mål om å samle leveranser til ett punkt og la kommunen stå for videre distribusjon. Prosjektene viser at terminaler kan bidra til å løse utfordringer med mottakskapasitet og lagerplass. Samtidig har driftskostnader vært en barriere, og flere prosjekter har ikke gått videre etter utredningsfasen. Indre Østfold kommune er et konkret eksempel der kostnaden for terminaldriften blir en ren utgift, siden leverandørene som i stor grad har fritt-levert-baserte kontrakter ikke plikter å gi besparelsen av kortere og færre kjørte turer videre til kommunen.³⁰

I samleterminal-prosjekter har Klimasats primært finansiert utredninger og konseptarbeid, men ikke hatt mulighet til å finansiere etablering eller pilotering. Dette har redusert muligheten for å teste modeller i praksis.

5.5. Utforming av veginfrastruktur

Veginfrastruktur påvirker i stor grad hvor effektivt transporten kan gjennomføres med tanke på logistikkoptimalisering, og aktuelle infrastrukturtiltak dreier seg derfor om å redusere unødvendig kjøring i forbindelse med transport og levering.

²⁹ Sykehusbygg. «Forsyningsstruktur». Kunnskapsbanken for planlegging og bygging av sykehus, 3. april 2025. <https://kunnskapsbanken.sykehusbygg.no/funksjon/4/11/kunnskapsgrunnlag/i/hr1wZ/forsyningsstruktur>.

³⁰ Klimasats-prosjekt, [Samordnet varedistribusjon - miljodirektoratet.no](https://samordnet.varedistribusjon-miljodirektoratet.no)

Flere prosjekter, særlig i Oslo, viser at letekjøring er et betydelig problem for varetransporten. Sjåfører må ofte kjøre ekstra fordi leveringslommer er opptatt, brukt feil eller vanskelig å finne, eller fordi skiltingen er utydelig. Innsiktsarbeid fra STOR-prosjektet³¹ og Oslo kommune³² viser at dette fører til ulovlig parkering, tidstap og økt trafikkbelastning, særlig i trange sentrumsgater. Prosjektene peker på flere mulige løsninger som kan redusere slike utfordringer, blant annet:

- Fleksibel arealbruk, eksempelvis tidsdifferensierte soner for varelevering og parkering.
- Flere, tydeligere og bedre plasserte vareleveringslommer, med utforming som gjør dem enkle å håndheve.
- Forbedret skilting og reguleringer som prioriterer varelevering i perioder med stort behov.
- Digitale løsninger, som sanntidsinformasjon om tilgjengelige lommer eller bookingløsninger for å sikre tilgang og redusere letekjøring.

Bergen og Bærum kommuner har i 2026 søkt Klimasats om støtte til å utrede mulighetene for å bruke soneregulering knyttet til nullutslippskjøretøy og fyllingsgrad.³³ Bergen vil også se på muligheten for å innføre booking av lastelommer der elektriske kjøretøy prioriteres, for å både øke andelen elektriske kjøretøy og redusere letekjøring. En viktig del av arbeidet er å utforske det juridiske og praktiske handlingsrommet for denne typen reguleringer. Bærum kommune er også i dialog med arbeidsgruppen som utreder hjemmelsgrunnlag for å innføre nullutslippssoner, og vil spille inn sine erfaringer med å også sette krav knyttet til andre miljøhensyn.

Slike virkemidler ligger i stor grad innenfor ansvarsområdet til Statens vegvesen og lokale veimyndigheter. Det kan være et potensial i å utforske hvordan regulering, skilting, arealbruk og digitale verktøy kan bidra til mer effektiv varelogistikk, særlig i byområder.

6. Utslippskutt og andre miljøeffekter

Tiltaksanalysen som ligger til grunn for *Klimatiltak i Norge (2026)*³⁴ inneholder blant annet et klimatiltak som handler om logistikkoptimalisering. Klimatiltak *T12 Logistikkoptimalisering av varetransport*³⁵ legger til grunn at varetransport med lastebil kan reduseres med 3 prosent fra 2030 og at varetransport med varebil kan reduseres med 10 prosent fra 2035. Dette

³¹ Statens vegvesen. «Smartere transport i Oslo-regionen (STOR) – læring fra prosjektene».

<https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/forskning-innovasjon-og-utvikling/innovasjonspartnerskap/stor/>.

³² Oslo kommune, bymiljøetaten. «Læringsrapporter Bymiljøetaten». <https://www.oslo.kommune.no/etater-foretak-og-ombud/bymiljoetaten/laringsrapporter-bymiljoetaten/>.

³³ Referansenummer for Bergen: 26SB09AF, arkivnr. 2025/16745. Referansenummer for Bærum: 26S029F8, arkivnr. 2025/16897 (søknader tilgjengelig på forespørsel)

³⁴ *Klimatiltak i Norge 2026: Veivalg og utslippsbaner mot 2050*. M–3128. Miljødirektoratet, 2026. <https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2026/februar-2026/klimatiltak-i-norge-2026/>.

³⁵ T12 Logistikkoptimalisering av varetransport, «Klimatiltak 2026», Miljødirektoratet, 3. mars 2026, <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimatiltak/tiltaksark-2026/landtransport-maskiner-og-luftfart/t12-logistikkoptimalisering-av-varetransport/>.

tilsvarer utslippskutt i en størrelsesorden av 33 000 og 34 000 tonn i 2030 og 2035 henholdsvis. Som for de fleste andre klimatiltakene, er denne effekten et resultat av en sammensatt virkemiddelpakke som det er krevende å dekomponere. Effekter av enkeltvirkemidler blir sterkere når de iverksettes sammen med andre virkemidler. Det er derfor vanskelig å anslå utslippseffekter av enkeltvirkemidler. Dette gjelder også virkemidlene som er vurdert i dette oppdraget.

I tillegg til usikkerhetene knyttet til anslagene i klimatiltak T12, er det som beskrevet i avsnitt 3.2 uvisst hva utgangspunktet for offentlige anskaffelser er med tanke på antall fysiske leveranser. Gitt omfanget av offentlige anskaffelser i Norge, kan man likevel anta at potensialet for transportreduksjon gjennom logistikkoptimalisering er vesentlig høyere enn antagelsene som ligger til grunn for klimatiltak T12 (se avsnitt 3.1). Hvor mye av potensialet virkemidlene som er presentert i dette notatet kan realisere, avhenger imidlertid av hvordan de innrettes og kombineres med hverandre. Uansett hvilke virkemidler som iverksettes, er det behov for mer data for å kunne gjøre detaljerte effektvurderinger.

Tiltak T12 inngår i en sammensatt analyse der elektrifiseringen av samtlige kjøretøysegmenter akselereres. Selv om kjøretøyparken for varebiler og lastebiler ikke elektrifiseres like raskt som personbilparken, vil reduksjonen av direkte utslipp gjennom logistikkoptimalisering avta etter hvert som elektrifiseringen skrider frem. Som beskrevet i *Klimatiltak i Norge (2026)* er det på sikt imidlertid vel så viktig å redusere transportsektorens påvirkning på andre knappe ressurser, herunder areal, kraft, biodrivstoff, materielt ressursbehov, lokal forurensning, med mer.³⁶ Indirekte utslipp og lokal forurensning er også relevante kategorier. Redusert transport gjennom logistikkoptimalisering vil bidra positivt i alle disse dimensjonene.

Forbehold fra Statens vegvesen

Statens vegvesen jobber med målet om en enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet. Samtidig jobber vi for å redusere ulempene fra veitransporten som ulykker, utslipp osv. Landet trenger effektiv logistikk og offentlige krav må ikke redusere effektiviteten og øke kostnadene unødige. Logistikkoptimaliserings-krav bør innrettes for å redusere utslipp og offentlige anskaffelseskostnader. Vi jobber med andre tiltak for å utnytte kapasiteten på rushtidsutfordrede veier bedre, herunder inngår prising som bidrar til færre turer, økt utnyttelse av kjøretøyer og planlegging av turer til tidspunkter og ruter hvor det er ledig kapasitet. Utover dette mener vi ikke at veitransporten generelt sett bør reduseres.

³⁶ *Klimatiltak i Norge 2026: Veivalg og utslippsbaner mot 2050*. M-3128. Miljødirektoratet, 2026.
<https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2026/februar-2026/klimatiltak-i-norge-2026/>, s. 92-93.

7. Vedlegg

7.1. Oversiktstabell over utvalgte relevante Klimasats-prosjekter om logistikkoptimalisering i varetransport

* prosjekter som er omtalt i dette notatet

** prosjekter fra årets søknadsrunde og som ikke er tilgjengelige på nettsiden før søknadsbehandlingen er ferdig

Saksnr	Prosjekttittel	Søker/ansvarlig	Lenke
2017/1940	Klimavennlig bylogistikk i Drammen - forprosjekt	DRAMMEN KOMMUNE	Klimavennlig bylogistikk i Drammen - forprosjekt - miljodirektoratet.no
2019/3241	Transporthub Asker sentrum, konseptutredning	ASKER KOMMUNE	Transporthub Asker sentrum, konseptutredning - miljodirektoratet.no
2020/2600	Forprosjekt Sulp	OSLO KOMMUNE BYMILJØETATEN	Forprosjekt Sulp - miljodirektoratet.no
*2020/2540	Grønn og effektiv varelogistikk i Sandvika	BÆRUM KOMMUNE	Grønn og effektiv varelogistikk i Sandvika - miljodirektoratet.no
*2020/3021	Forprosjekt - samordnet varedistribusjon	INDRE ØSTFOLD KOMMUNE	Forprosjekt - samordnet varedistribusjon - miljodirektoratet.no
*2021/2698	Utvikling og reorganisering av kommunenes innkjøp	BÆRUM KOMMUNE	Utvikling og reorganisering av kommunenes innkjøp - miljodirektoratet.no
2021/2447	Situasjonsanalyse bylogistikk	TRONDHEIM KOMMUNE	Situasjonsanalyse bylogistikk - miljodirektoratet.no
2023/3664	Aktørnøytrale hentepunkter	VIKEN FYLKESKOMMUNE	Aktørnøytrale hentepunkter - miljodirektoratet.no
*2023/3473	Utvikling og reorganisering av kommunenes innkjøp	BÆRUM KOMMUNE	Utvikling og reorganisering av kommunenes innkjøp - miljodirektoratet.no

2023/3632	Helhetlig bylogistikk (BYLO)	OSLO KOMMUNE PLAN- OG BYGNINGSETATEN	Helhetlig bylogistikk (BYLO) - miljodirektoratet.no
*2024/2306	Samordnet varedistribusjon	INDRE ØSTFOLD KOMMUNE	Samordnet varedistribusjon - miljodirektoratet.no
*2024/2314	Samordnet varedistribusjon i Gjøvik kommune	GJØVIK KOMMUNE	Samordnet varedistribusjon i Gjøvik kommune - miljodirektoratet.no
2024/2166	Mer bærekraftig godstransport i Kristiansand	KRISTIANSAND KOMMUNE	Mer bærekraftig godstransport i Kristiansand - miljodirektoratet.no
*2025/9777	Bylogistikk Drammen Lier: Gjennomføringskonsept	DRAMMEN KOMMUNE	Bylogistikk Drammen, Lier: Gjennomføringskonsept - miljodirektoratet.no
2025/9819	Utrede samlastingssone i Bærum	BÆRUM KOMMUNE	Utrede samlastingssone i Bærum - miljodirektoratet.no
*2025/9800	Nasjonal saarbeidsarena for vare-/nyttetransport	TRONDHEIM KOMMUNE	Nasjonal samarbeidsarena for vare-/nyttetransport - miljodirektoratet.no
*2025/9768	Bærekraftig bylogistikk – pilot byterminal	TØNSBERG KOMMUNE	Bærekraftig bylogistikk - pilot byterminal - miljodirektoratet.no
*2025/9703	Bestillerkompetanse: Lokal mat og varetransport	TRONDHEIM KOMMUNE	Bestillerkompetanse: Lokal mat og varetransport - miljodirektoratet.no
*2025/16790	Samordnet varedistribusjon	GJØVIK KOMMUNE	**
2025/16750	Bylogistikk-terminaler med omlasting og lading	BERGEN KOMMUNE	**
*2025/16745	Smarte lastesoner og insentiver for nullutslipp	BERGEN KOMMUNE	**

2025/16832	Redusere bestillere og øke bestillingskompetanse	INDERØY KOMMUNE	**
*2025/16897	Pilotere samlastingssone	BÆRUM KOMMUNE	**
*2025/16846	Direkte handel med kortreist mat i Buskerud	BUSKERUD FYLKESKOMMUNE	**
2025/16885	Multimodale klimavennlige godstransporter	OSLO KOMMUNE	**
*2025/16857	Prosjektleder Kortreist mat	BÆRUM KOMMUNE	**

7.2.Deltakerliste fra innspillsmøter

Innspillsmøte 27. februar 2026

Eksterne deltakere:

- Nasjonal innovasjonsarena for bylogistikk (NIB)
- Zero
- Oslo kommune
- Trondheim kommune
- Gjøvik kommune

Innspillsmøte 11. mars 2026

Ekstern deltaker:

- Eirill Bø v/ Handelshøyskolen BI

Presentasjoner fra Innspillsmøtene kan gjøres tilgjengelige på forespørsel til Miljødirektoratet (transportseksjonen).

Tlf.: 73 58 05 00
post@miljodir.no
www.miljodirektoratet.no
Postboks 5672 Sluppen,
7485 Trondheim

Besøksadresse Trondheim:
Brattørkaia 15, 7010 Trondheim

Besøksadresse Oslo:
Grensesvingen 7, 0661 Oslo



Miljødirektoratet er et statlig forvaltningsorgan
underlagt Klima- og miljødepartementet.

Vi jobber for et rent og rikt miljø. Hoved-
oppgavene våre er å redusere klimagass-
utslipp, forvalte norsk natur og hindre
forurensning.