

Gradering
Offentlig

Dokument type
Rapport

Dato
April 2024

AREALBEHOV OG AREALRESERVER FOR UTVIKLING AV DE PLASSKREVENDE NÆRINGENE I MOSSEREGIONEN



Arealbehov og arealreserver for utvikling av de plasskrevende næringene i Mosseregionen

Oppdragsnavn **Arealbehov og arealreserver for utvikling av de plasskrevende næringene i Mosseregionen**
Prosjekt nr. **1350052080**
Mottaker **Mosseregionens næringsutvikling**
Dokument type **Rapport**
Versjon **1.2**
Dato **30. april 2024, med en oppdatering i juni 2024**
Utført av **Geir Berg og Thorbjørn Faber Geirbo**
Kontrollert av **Geir Berg**
Godkjent av **Mosseregionens næringsutvikling**

Rambøll
Harbitzalléen 5
Postboks 427 Skøyen
0213 Oslo

T +47 22 51 80 00
<https://no.ramboll.com>

Beskrivelse **Mosseregionen har vokst frem som det nasjonale senteret for distribusjon av detaljhandelsvarer til hele landet. I denne rapporten drøftes etterspørselsutviklingen etter nye arealer opp mot arealreserven til næringsformål i Mosseregionen. Det forventes strengere krav til omdisponering av nye områder til bolig- og næringsformål i årene fremover. Jordvern og naturmangfold gis høyere prioritet. Rapporten omtaler tiltak for økt bærekraft og verdiskaping ved utbygging av gods- og logistikkentra.**

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	Sammendrag	2
2.	Mandat og bakgrunn	5
2.1	Mandatet	5
2.2	Sammenhengen mellom bebygd areal og arealbruk	6
2.3	Etterspørselen etter næringsarealer til logistikkformål i Stor-Oslo regionen	7
2.4	Det samlede arealforbruket til industri, lager og andre plasskrevende næringer i Follo og i Mosseregionen	8
2.5	Inndelingen av rapporten	9
3.	Trender som har påvirket etterspørselen etter næringsarealer	10
3.1	Endringer i distribusjonsstrukturen i varehandelen	10
3.2	Nye salgskanaler	10
3.3	Økt tredjeparts logistikk	11
3.4	Ustabile internasjonale forsyningskjeder	11
3.5	Rask teknologisk utvikling og nye miljøstandarder	11
4.	Arealreservene til plasskrevende formål	12
4.1	Arealreserven i de regionale næringsområdene i tidligere Akershus fylke	12
4.2	Arealreservene til plasskrevende næringsformål i Mosseregionen	13
4.3	Arealreservene i Vestby kommune	14
4.4	Arealreservene i Moss kommune	14
4.5	Arealreservene i Våler kommune	17
4.6	Arealreservene i Råde kommune	18
4.7	Mindre næringsområder med tomter under 15 dekar	19
5.	Etterspørselen etter mellomstore og store tomter mot 2040	20
5.1	Tilrettelegging for økt utflytting av arealkrevende virksomhet fra byene	20
5.2	Konsolidering i stadig større enheter	20
5.3	Økt foredling av ferske varer nær store forsyningssentra	21
5.4	Internasjonale handelskjeder etablerer regionale forsyningssentra	21
5.5	Økt gjenbruk skaper nye varestrømmer og nye arealbehov	22
5.6	Etterspørselen går i bølger	22
6.	Direkte og indirekte virkninger av gods- og logistikk etableringer	23
6.1	Forbruk av naturressurser opp mot regional verdiskaping	23
6.2	Bærekraft ved utbygging av næringsområder rettet mot gods og logistikk	23
6.3	Sysselsettingen i logistikksentrene	24
6.4	Utviklingen i logistikknæringen har hatt stor positiv betydning for Mosseregionen	24
6.5	Beskjedne investeringer i statlig samferdselsinfrastruktur for å støtte opp under næringsutviklingen	25
6.6	Mosseregionen – et kraftsenter for logistikk	26
7.	Vedlegg	27
7.1	Informasjonskilder ut over offentlige registre	27
7.2	Faguttrykk	27
7.3	Forkortelser	27

1. SAMMENDRAG

Kommunene i randsonen til Oslo har på 2000-tallet opplevd en kraftig vekst i etterspørselen etter næringsarealer til gods- og logistikkformål. Viktige drivkrefter har vært konsolideringen i handelsnæringen, fremveksten av nye salgskanaler, høy økonomisk vekst og god tilgang på næringsarealer langs E6 korridoren mellom Moss og Gardermoen. Siden 2010 har forbruket av nye arealer til vareforsyningsformål i Stor-Oslo regionen vært 400- 600 dekar per år, basert på registrering av bebygd areal (BYA) i eiendomsregisteret og 35 % utnyttelsesgrad av tomtene. I tillegg kommer annen arealbruk, som avsetning til veier, til grøntområder og til øvrige plasskrevende næringer, som bygg- og anlegg, lett industri og omsetning av kjøretøy. Kartleggingen av de regionale næringsområdene langs E6 viser at ca. 70 % av arealene er benyttet til gods- og logistikkformål og ca. 30 % til andre plasskrevende formål. Det antas at de plasskrevende næringene samlet har hatt en årlig tilvekst i arealbehov på 600-800 dekar i Stor-Oslo regionen siden 2010. Næringsområdenes attraktivitet for gods- og logistikkformål reduseres med avstanden til E6.

Næringslivet foretrekker lokalisering langs E6, og fortrinnsvis langs Sør-korridoren

Omkring 50 % av tilveksten har kommet i Sør-korridoren, dvs. i Follo og i Mosseregionen. Tilveksten har flyttet seg stadig lenger vekk fra Oslo etter hvert som næringsområdene har blitt bygd ut. Etablering i Sør-korridoren er særlig attraktivt for bedrifter med mye import av detaljhandelsvarer. Mange av de nye bedriftene i Mosseregionen er basert på vekst i netthandelen. Det ble omsatt over 100 mill. pakker i netthandelen i 2023. Vestby og Mosseregionen har i stor grad blitt Norges logistikk-sentrum. Det har vært positivt for sysselsettingen, for kommuneøkonomien og for bedriftene som har etablert seg i regionen.

Lite arealreserver igjen i de mest attraktive næringsområdene

I Follo og i Mosseregionen er det relativt lite arealreserve igjen til etablering av nye, plasskrevende bedrifter. Med arealreserve til plasskrevende virksomheter forstås tomter med størrelse på minst 15 dekar og med mindre enn 10 % utnyttelsesgrad. Blant de regionale næringsområdene i Follo er det bare Oslo Logistikkpark i Frogn kommune ved E134 som har vesentlige arealreserver. Ca. 300 dekar gjenstår å bygge ut. De fire kommunene i Mosseregionen har en samlet brutto arealreserve til plasskrevende næringsformål på ca. 1300 dekar, og med følgende fordeling;

- Vestby kommune: 326 dekar
- Våler kommune: 263 dekar
- Moss kommune: 419 dekar
- Råde kommune 317 dekar

I tillegg er det regulert ca. 2000 dekar i Våler kommune for etablering av kraftkrevende industri. For mye av arealreserven gjenstår detaljregulering. Arealer med høy naturverdi eller med verdi for matproduksjon vil trolig falle bort. For næringsområder nær Rygge flystasjon har Forsvaret krevd bygge- og deleforbud. Noen av eiendommene er disponert til andre formål. Den utnyttbare arealreserven etter detaljregulering til næringsutvikling innen industri, logistikk og andre arealkrevende næringsformål i Mosseregionen er mest sannsynlig omkring 800 dekar.

Den utnyttbare arealreserven på i alt ca.1100 dekar i Sør-korridoren kan sammenlignes med etterspørselen etter nye arealer på 300-400 dekar per år siden 2010. Bedriftene som har flyttet til

Mosseregionen er store virksomheter, med et arealbehov på 50 dekar eller mer. For eiendomsaktørene har det blitt stadig mer krevende å tilrettelegge nye arealer for næringsformål. Det kreves langsiktighet og sterk økonomisk ryggrad. I tillegg er det en økende politisk risiko for at utbyggingsplaner endres eller ikke realiseres. Kartleggingen av den gjenværende arealreserven viser at ca. to tredjedeler av bruttoarealet er eiendommer som er større enn 50 dekar. Av dette eier de to største utbyggerne i Mosseregionen ca. 400 dekar. Dette er internasjonale selskap med virksomhet i andre land og i andre sektorer, der investeringene baseres på avkastning og risiko.

Konsolidering i stadig større enheter

På kort sikt har økte kostnader og svakere økonomisk vekst bremsset etterspørselen etter næringsarealer. Mange av de strukturelle endringene i næringslivet er gjennomført, som utviklingen av nasjonale forsyningssetra og tilpasning til nye handelsmønstre. Likevel er det sterke drivkrefter igjen for etablering av nye setra, som fortsatt konsolidering av næringsstrukturen. De siste eksemplene er tre reservedelsgrossister i bilbransjen som etablerer et felles forsyningssetra på 33.000 kvadratmeter (BYA) i Vestby i 2025. VVS-, VA- og elektro-grossisten Ahlsell flytter fra Gardermo-området og bygger et nytt logistikksetra med et tomtebehov på ca. 160 dekar langs E6 i Eidsvoll kommune. Andre drivkrefter er veksten i netthandelen og markedets økende etterspørsel etter fryste og kjølte varer, samt utviklingen av den sirkulære økonomien og investeringer i mer bærekraftige transport- og logistikk løsninger. I gjennomsnitt er den direkte sysselsettingen i nye logistikketableringer 4-5 sysselsatte per 1000 kvadratmeter bygningsflate. Den samlede sysselsettingseffekten er vesentlig høyere enn i nye vekstnæringer, som datasentre og produksjon av fossilfrie energibærere. Majoriteten av bedriftene ønsker ikke å flytte lenger enn ca. 25 kilometer fra nåværende lokalisering, forutsatt at det er tilgjengelige næringsarealer i samme område. I de aller fleste tilfeller vil bedrifter som er lokalisert i Sør-korridoren ønske å flytte i samme korridor.

Manglende tomtetilbud til de mindre bedriftene i byene

Det er uklart hvor stor del av veksten i plasskrevende næringsetableringer som er et resultat av at byområder transformeres til andre formål. Reduksjonen i antallet registrerte lagerhaller i byene er beskjedent sammenlignet med tilveksten i randsonene. Det kan skyldes at mange av de små og mellomstore bedriftene i byområdene ønsker å bygge selv, men ikke finner tomter i passende avstand fra der hvor de er lokalisert. Eierne av næringsarealer tilbyr utleie av et nøkkelferdig byggeprosjekt og ikke en ferdig utviklet tomt. Flere av respondentene i intervjuene hevder at transformasjonen kan øke dersom Mosseregionen regulerer tomter på 5-15 dekar for utbygging i egen regi. Moss kommune vurderer tiltak for å ivareta de mindre regionale bedriftenes arealbehov.

Mål om konsentrert utbygging i næringsklynger

I strategien for gods og logistikk i Osloregionen i 2011 ble det vedtatt å utvikle næringsklynger for gods- og logistikkmål i Mosseregionen og i Gardermoregionen. Denne strategien fulgt opp i de etterfølgende, regionale planene. Målet var mer effektiv arealanvendelse, lavere klimaavtrykk og utvikling av synergier og konkurransefortrinn. Det skulle tilrettelegges for økt bruk av sjø- og banetransport. Kun i beskjedent omfang har sentrale myndigheter bidratt med en tilretteleggende og styrende hånd over utviklingen. Et viktig regionalpolitisk tema er om målet om konsentrert utbygging i næringsklynger skal videreføres i de kommende areal- og transportplanene, og hvilke virkemidler som

kan anvendes for å oppnå en samordnet og helhetlig regional areal-, næring- og samferdselsutvikling i årene fremover

Anbefalinger

Vår faglige vurdering er at det er mange utfordringer knyttet til realisering av den nåværende arealreserven i Mosseregionen. Arealreserven er fragmentert med hensyn til tomtestørrelser, lokalisering, gjenstående reguleringsarbeid, markedsattraktivitet og utbyggernes finansielle vilje og evne til realisering. For de største næringsetableringene er det en konkurransesituasjon med byggeklare næringstomter i andre regioner, som på Øvre Romerike. For å opprettholde og utvikle Mosseregionen som den ledende næringsklyngen for vareforsyning til detaljhandelen trengs nye, attraktive arealer. Det må også antas at andre arealkrevende næringer vil vokse dersom tilgangen på elektrisk kraft øker, som innen energilagring og foredling av avfall.

Det anbefales en videre utvikling av eksisterende næringsområder med kort avstand til E6 fremfor tilrettelegging av nye, mindre næringsområder, i samsvar med overordnede regionale mål. Da spares investeringer i arealer og infrastruktur, i tillegg til at synergier lettere kan oppnås mellom markedsaktørene. Dersom dette ikke er mulig, anbefales etablering av et nytt stort næringsområde med kort avstand til E6 fremfor flere mindre næringsområder.

2. MANDAT OG BAKGRUNN

2.1 Mandatet

Denne rapporten gir en oversikt over utviklingen av de plasskrevende næringene i Mosseregionen, i kombinasjon med en status for arealreserverne i regionen og en vurdering av arealbehovet mot 2040. Arbeidet er en videreføring av en tilsvarende analyse av de regionale næringsområdene i tidligere Akershus fylke for Viken fylkeskommune i 2022. Med plasskrevende næringer forstås primært industri, engroshandel og bygg- og anleggsvirksomhet. Av disse næringene er det forsynings- og distribusjonssentra knyttet til leveranser til detaljhandelen som har hatt desidert størst vekst på 2000-tallet. Rapporten er derfor konsentrert rundt utviklingen i dette markedssegmentet.

Etterspørselen etter næringsarealer i Mosseregionen er i betydelig grad påvirket av tilgangen på næringsarealer i hele randsonen til Oslo. På et overordnet nivå er det tre sentrale utviklingstrender i logistikknæringen som påvirker etterspørselen etter næringsarealer i Mosseregionen:



Figur 1: Trender som påvirker lokaliseringen av nye vareforsyningssentra (Rambøll)

Kommunene i Mosseregionen har de seneste årene satset bevisst på tilrettelegging for plasskrevende næringer utenfor by- og tettstedsområdene. Dette er en av fire prioriterte samarbeidsområder i den strategiske planen for Mosseregionen IPR for perioden 2022-2025. Mosseregionen benevnes ofte som den viktigste regionen for videre utvikling av gods- og logistikknæringene i Norge. Hvordan, og i hvilket omfang, som Mosseregionen skal tilrettelegge for fortsatt vekst i disse næringene er derfor et sentralt regionalpolitisk tema.

2.2 Sammenhengen mellom bebygd areal og arealbruk

Det er komplisert å beregne hva som er det samlede arealbeslaget knyttet til ulike formål basert på informasjonen i offentlige registre. Utgangspunktet er arealformålsflater fra reguleringsplaner og kommuneplaner. Datasett med næringsområder, arealformål, eiendommer og bygninger er slått sammen til et felles datasett med overleggsanalyser i GIS. Arealreservene er kartlagt gjennom en kombinasjon av intervjuer, gjennom dialog med kommunene og gjennom sammenstilling av informasjon fra ulike offentlige registre. Med arealreserve i denne rapporten forstås tomter over 15 dekar for arealintensive næringer og der bebygd areal er under 10 %. For mye av arealreserven i kommunene gjenstår detaljregulering av arealene. Noen av næringsområdene har et generelt næringsformål slik at det ikke er sikkert at området bygges ut for lager og logistikk eller annen arealkrevende virksomhet.

De fleste utbyggerne av større næringsområder er profesjonelle aktører som disponerer en tomtebank for utvikling i flere kommuner. De vil gjerne ha høyest mulig bebyggelsesgrad for å optimalisere verdien av arealene. Imidlertid viser analysen av forskjellige næringsområder at det er betydelige forskjeller i hvordan arealene anvendes. I hovedsak er det fire kategorier av arealanvendelse i et næringsområde der lager og logistikk er hovedmålet:



Figur 2: Illustrasjon av arealdisponeringen i et utbygd næringsområde (Rambøll)

Det er mange faktorer som påvirker utnyttelsesgraden, dvs. andelen bebygd areal av regulert areal, i et næringsområde. Topografien på tomte, logistikkbedriftenes egenart og sammensetningen av næringer er faktorer som påvirker arealutnyttelsen. Leietakerne ønsker at bygningsmassen skal kunne utvides i takt med etterspørselen. Det legges derfor vekt på å ha tilgjengelige arealer for fremtidig utvidelse, enten for lagring av gods eller for andre formål.

Tomteprisen er en viktig faktor for arealutnyttelsen. Med økende tomtepriser blir det høyere bevisstgjøring rundt anvendelsene av uteområdene til hensetting av kjøretøy og utstyr.

Utnyttelsesgraden, dvs. andelen bebygd areal av det regulerte arealet til næringsformål, varierer mellom 20 % og 43 % i de utbygde næringsområdene i Mosseregionen. Lavest andel er det i næringsområder som kjennetegnes av mye veier, mye utelagring av materiell og små tomtestørrelser. Årvollskogen i Moss anses som tilnærmet ferdig utbygd. Det regulerte næringsarealet er på 327 dekar. Etter fradrag av felles infrastruktur gjenstår 294 dekar som kan utnyttes til næringsformål. Det bebygde arealet er ca. 64.000 kvm. Utnyttelsesgraden er derfor ca. 22 % av arealet som kan disponeres til næringsformål, og ca. 19 % av bruttoarealet som inngår i Årvollskogen næringsområde.

I motsatt ende er næringsområdene i Vestby som er fullt utbygd. Her er utnyttelsesgraden ca. 42 % av det regulerte arealet. Disse næringsområdene huser store bedrifter. Under ellers like forhold vil en tomt med et stort logistikkbygg ha høyere utnyttelsesgrad enn en tomt med et lite bygg, da tunge kjøretøy som modulvogntog trenger et minimumsareal for lasting og lossing. Bedrifter med mye kampanjevarer og uensartet gods vil vanligvis ha mer utelagring enn bedrifter med et stabilt og ensartet varesortiment. Logistikkentra med høy omløpshastighet i varelageret har større behov for et depot med lastbærere enn sammenlignbare sentra med lav omløpshastighet. Transportbedrifter trenger mer trafikkareal enn bedrifter som tilbyr lagring. Det er derfor mange faktorer som påvirker arealdisponeringen.

Den gjennomsnittlige utnyttelsesgraden av næringsområdene i Stor-Oslo regionen som anses som fullt utbygd er omkring 30 %. Det er et mål å øke utnyttelsesgraden i nye reguleringsplaner, både for utbyggerne og for planmyndighetene.

2.3 Etterspørselen etter næringsarealer til logistikkformål i Stor-Oslo regionen

Innen næringseiendom er det flere analysemiljøer som følger utviklingen i Stor-Oslo regionen. I en analyse i desember 2023 skrev Union Gruppen at interessen for logistikkeiendom fortsatt er sterk i et ellers kjølig transaksjonsmarked:

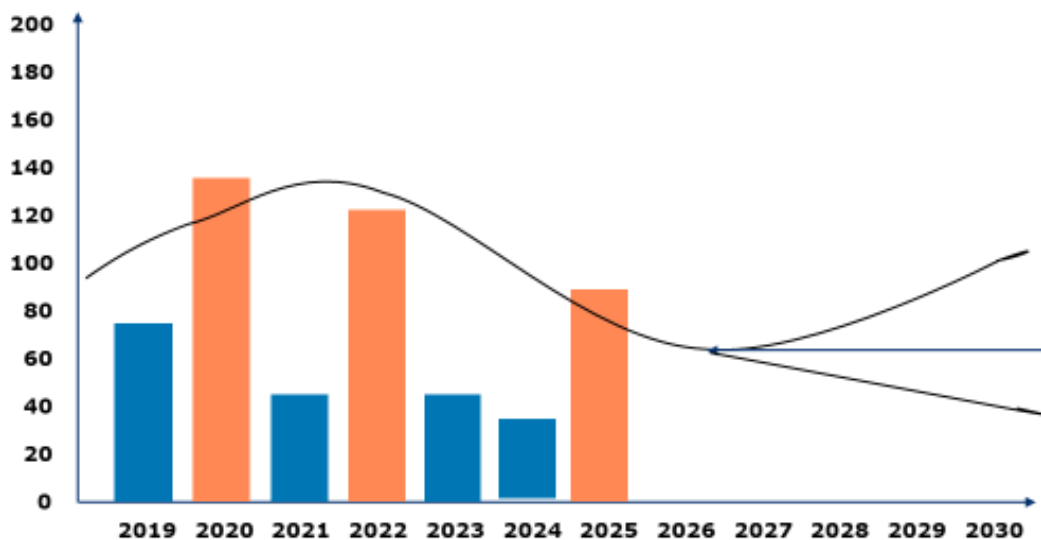
«Nivået på nybygg holder seg relativt normalt innenfor logistikkmarkedet, tross klart fall innenfor bolig- og kontormarkedet. I 2024 ferdigstilles 100.000 kvadratmeter nytt logistikkareal i Oslo-regionen. Det er betydelig lavere enn hva vi har sett de siste årene. I 2025 øker volumet til 200.000 kvadratmeter»

De mest attraktive næringsarealene for logistikkformål er i Groruddalen, med kort avstand til de folkerike byområdene og med nærhet til nasjonale godsterminaler, som Alnabru og Oslo Havn. Etter hvert har bedriftene flyttet ut i randsonen til Oslo, som til Follo eller til Nedre Romerike. Lokalisering 30-40 kilometer fra Oslo sentrum har blitt en akseptabel transportavstand, forutsatt kort avstand til E6 og et godt transporttilbud med passasjertog. De siste årene har også disse næringsarealene blitt utbygd. De største bedriftene som flytter må derfor enda lenger ut for å finne passende næringsarealer. Blant disse er VA-, VVS- og elektrogrossisten Ahlsell. Selskapet kunngjorde i oktober 2023 at de flytter fra et automatisert logistikkcenter ved Gardermoen til Holmenenga i Eidsvoll kommune, ca. 10 minutter lenger nord og like ved E6. I tillegg flyttes lageret på Gjøvik til det nye logistikkcenteret. Fra Alnabru til Holmenenga er det 57 kilometer. Ahlsells logistikkcenter øker fra ca. 100 dekar i dag til ca. 160 dekar etter flyttingen til Holmenenga. Lagerflaten fordobles med et bygg på omkring 60.000 kvadratmeter. Det vil være ca. 300 ansatte i logistikkcenteret når det kommer i full drift¹.

Som følge av de store etableringene er det betydelige svingninger i ferdigstillelse av bebygd areal til lager- og logistikkformål. Union Eiendom har beregnet at det i perioden 2015-2025 blir ferdigstilt ca. 1.060.000 m² bygningsmasse i nye logistikkbygg i Stor-Oslo regionen. Omkring halvparten av fremveksten av nye logistikkbygg har kommet i Sør-korridoren, dvs. i Follo og i Mosseregionen.

¹ Pressemelding Ahlsell, 10. oktober 2023

Dersom Unions oversikt begrenses til perioden 2019-2025, skjer mer enn 60 % av utbyggingen i Sør-korridoren. Statistikken fra Union bekrefter at det er store variasjoner i ferdigstillingen av logistikkbygg fra år til år:



Figur 3: Tilveksten av nytt logistikkareal (1000 m2 bygningsmasse) i Sør-korridoren i perioden 2019-2025 (Union Eiendom)

For hele 10-års perioden fra og med 2015 anslår Union gruppen at det ferdigstilles ca. 50.000 m2 bygningsflate per år til lager- og logistikkformål i gjennomsnitt for hele Sør-korridoren. For perioden 2019-2025 ferdigstilles ca. 85.000 m2 bygningsflate.

Beregningene av Union gruppen er i samsvar med vår analyse for Viken fylkeskommune i november 2022, basert på matrikkeldata for de regionale næringsområdene i tidligere Akershus fylke:

Utbyggingstakten for nye logistikkeiendommer i Akershus fylke har økt fra ca. 80.000 m2 bebygd areal per år i perioden 2010-2017, til ca. 140.000 m2 per år i perioden 2018-2022. I tillegg kommer annen tilknyttet næringsvirksomhet og etablering av logistikkentra i nærliggende kommuner i Østfold og i Drammensregionen. Det er derfor sannsynlig at den årlige tilveksten de siste fem årene er ca. 200.000 m2 bebygd areal relatert til etablering av nye logistikkentra i det indre Oslofjordområdet.

2.4 Det samlede arealforbruket til industri, lager og andre plasskrevende næringer i Follo og i Mosseregionen

Det er etablert, eller under bygging, en rekke nye logistikkentra i Mosseregionen de siste årene, med en grunnflate på over 20.000 kvm. Blant de meste kjente er Europris, DSV, Prime Cargo, JAS Norway, Ikea, Posten, Meca, Tools og Schibsted. Sentrallageret til Europris har en grunnflate på ca. 56.000 kvm på en tomt på 155 dekar². Samlet bygningsflate er på 83.000 kvm.

De største utbyggerne er NREP Logicenters og Bulk Industrial Real Estate. Begge selskapene bygger også for utleie til bedrifter. Det er en rekke bedrifter som leier lager- og logistiktjenester i Mosseregionen, og som kommer i tillegg til bedriftene som har forsyningsentra i egen regi. I perioden

² Moderne Transport, nov. 2021

2018-2023 har for eksempel NREP Logicenters utviklet 135.000 m² BTA logistikkbygg i Vestby, på et tomteareal på 260 dekar³. En betydelig andel er utleie til flere bedrifter i samme bygningsmasse.

De plasskrevende næringene favner over et vidt spekter, fra lager og industri til entreprenørvirksomhet, datasentre, verksteder og tjenester i tilknytning til dette. I denne rapporten er det lagt til grunn at 70 % av det regulerte arealet til næringsformål i Sør-korridoren er anvendt til lager- og logistikkformål, og 30 % til andre formål. Grunnlaget er en kartlegging av arealdisponeringen i de regionale næringsområdene langs E6 som er ferdig utbygd, som Berger, Langhus og Vinterbro. Andelen lager og logistikk reduseres med avstanden til E6. Et eksempel er sammensetningen av bedrifter i Fet næringspark øst for Glomma. Her er det andre plasskrevende bransjer som dominerer, selv om avstanden til Oslo (Alnabru) kun er 26 kilometer.

Det samlede arealforbruket til etablering av nye plasskrevende næringer i Stor-Oslo regionen er anslått til 600-800 dekar (brutto) per år siden 2010. Av dette har 50 % kommet i Sør-korridoren, dvs. i Follo og i Mosseregionen.

2.5 Inndelingen av rapporten

I kapittel 3 drøftes de sentrale drivkreftene for etterspørselen etter nye næringsarealer til lager- og logistikkformål det siste tiåret. I kapittel 4 gjennomgås arealreservene til industri- og lagerformål i Mosseregionen. I kapittel 5 drøftes drivkrefter for utviklingen framover. Kapittel 6 omhandler samfunnsvirkningene av nye logistikksentra og tiltak i næringen for økt bærekraft.

³ Logistikk Inside, mars 2023

3. TRENDER SOM HAR PÅVIRKET ETTERSPORSELEN ETTER NÆRINGSAREALER

3.1 Endringer i distribusjonsstrukturen i varehandelen

De viktigste drivkreftene for etterspørselen etter nye næringsarealer på 2000-tallet har vært veksten i internasjonal handel og handelskjedenes ønske om å ta kontroll over varedistribusjonen. I løpet av få år har de aller fleste handelskjedene etablert egne forsyningssentra for 80-100 % av vareforsyningen til egne utsalgssteder. Når vareleveransene konsolideres, kan frekvensen økes og påfyllingen av varer automatiseres. Vareforsyning direkte fra produsent eller fra distributør foretrekkes når sentral lagring i egen regi ikke er lønnsomt, som for varer med lavt og variabelt volum og kort holdbarhet. Økt kjedekontroll over forsyningskjedene har ført til at det kun er et fåtall produsenter igjen i detaljhandelen med egen varedistribusjon. Nylig kunngjorde Ringnes at overgang fra egen distribusjon til grossistbasert distribusjon vurderes.

Sentrallagrene i detaljhandelen betjener primært et nasjonalt eller et skandinavisk marked. Kjeder med distribusjon av produkter i Norge, Sverige og Danmark har vanligvis etablert sine sentrale forsyningssentra i Sverige, og ofte langs E4 mellom Gøteborg og Stockholm. Dette gjelder både svenskeide handelskjeder og handelskjeder som vi oppfatter som norske, som Varner gruppen og Power. Blant de aller største distribusjonssentrene i Skandinavia er Elkjøps anlegg i Jönköping, med en grunnflate på 193.600 kvadratmeter⁴. Som hovedregel distribueres varene med lastebil fra sentrallagrene i Sverige til utsalgsstedene i Norge. Butikkene får påfylling av varer 1-3 ganger per uke. En viktig bidragsyter til konsolideringen av forsyningsstrukturen har vært den omfattende utbyggingen av veinettet i Norge mellom landsdelene og mellom Norge og Sverige.

3.2 Nye salgskanaler

En annen viktig drivkraft for etterspørselen er fremveksten av digitale salgskanaler. Både nye og etablerte markedsaktører har etablert forsyningssentra som er spesialisert mot ulike salgskanaler. I startfasen ble netthandelen ansett som en separat virksomhet som ble holdt adskilt fra øvrig handel. Nå er det tett integrasjon mellom netthandel og fysisk handel som gjelder.

Netthandelen synes å vinne markedsandeler i den samlede detaljhandelen også etter pandemien. De største varegruppene som handles på nettet er klær og sko, skjønnhetsprodukter, helse- og apotekvarer samt sport- og fritidsprodukter, herunder hjemmeelektronikk. Det er fortsatt en lav andel av de tunge varegruppene som handles på nettet for hjemlevering, som matvarer og byggevarer. Av den samlede omsetningen av detaljhandelsvarer i 4. termin 2023 (6 terminer per år) utgjorde handelen på nettet og via postordre ca. 7 %, tilsvarende i overkant av 7 mrd. kroner⁵.

Det har funnet sted en rekke nye etableringer i Mosseregionen som følge av veksten i netthandelen. Blant disse er Schibsted-konsernets samling av pakkedistribusjonen og avisproduksjonen i Vestby. Logistikkbygget på ca. 30.500 kvadratmeter huser selskapene Helthjem Netthandel, Schibsted Trykk, Schibsted Distribusjon og Morgenlevering. Ved åpningen i september anslo den daglige lederen for Helthjem Netthandel at selskapet ville distribuere ca. 15 mill. pakker i 2023⁶. Det nye sorteringsanlegget har en kapasitet på inntil 40 mill. pakker per år. I Moss næringspark bygger Posten Bring en ny pakketerminal på 20.000 kvadratmeter som skal stå ferdig i 2025, med en kapasitet på

⁴ www.dagenslogistik.se.

⁵ Statistisk sentralbyrå

⁶ Moderne Transport, september 2023.

sortering av 20.000 pakker per time. I 2023 var det ny rekord i netthandelen med hensyn til antall forsendelser, med mer enn 100 mill. pakker levert til norske kunder.

3.3 Økt tredjeparts logistikk

Det er vanskelig for mindre selskaper å henge med i utviklingen innen lager og logistikk. Det er både kapital- og kompetansekrevende å investere i nye automatiserte driftsløsninger i egen regi. Resultatet er at stadig flere bedrifter overlater logistikken til en tredjepart. I tillegg er det mange utenlandske selskap som tilbyr et bredt utvalg av varer i Norge, men som ikke har et stabilt volum som forsvarer investeringer i egen regi. Denne gruppen anskaffer logistiktjenester fra en tredjepart frem til at tidspunktet er modent for egne investeringer. Mange av etableringene i Mosseregionen de seneste årene er tuftet på salg av tredjeparts logistiktjenester, både innen lagring, ordrebehandling og varedistribusjon.

Blant de aller største aktørene er DSV-konsernet som har bygd tre anlegg i Vestby siden 2020. DSV Solutions har nå ca. 80.000 kvadratmeter bygningsflate i Vestby. Ved innflytting i det siste anlegget i 2022 ble det lagt vekt på at selskapet vokste med 25 % per år og at det må tilbys både manuelle og automatiserte lagringstjenester, i tillegg til transporttjenester. Virksomheten i Vestby retter seg primært mot norske kunder.

3.4 Ustabile internasjonale forsyningskjeder

De siste årene har vært preget av internasjonal uro og ustabile internasjonale forsyningskjeder. Et lager er en buffer mot usikkerhet og ubalanse mellom tilbud og etterspørsel. Manglende stabilitet i forsyningskjedene har bidratt til bygging av større anlegg enn det som er nødvendig ved mer stabile og forutsigbare rammebetingelser.

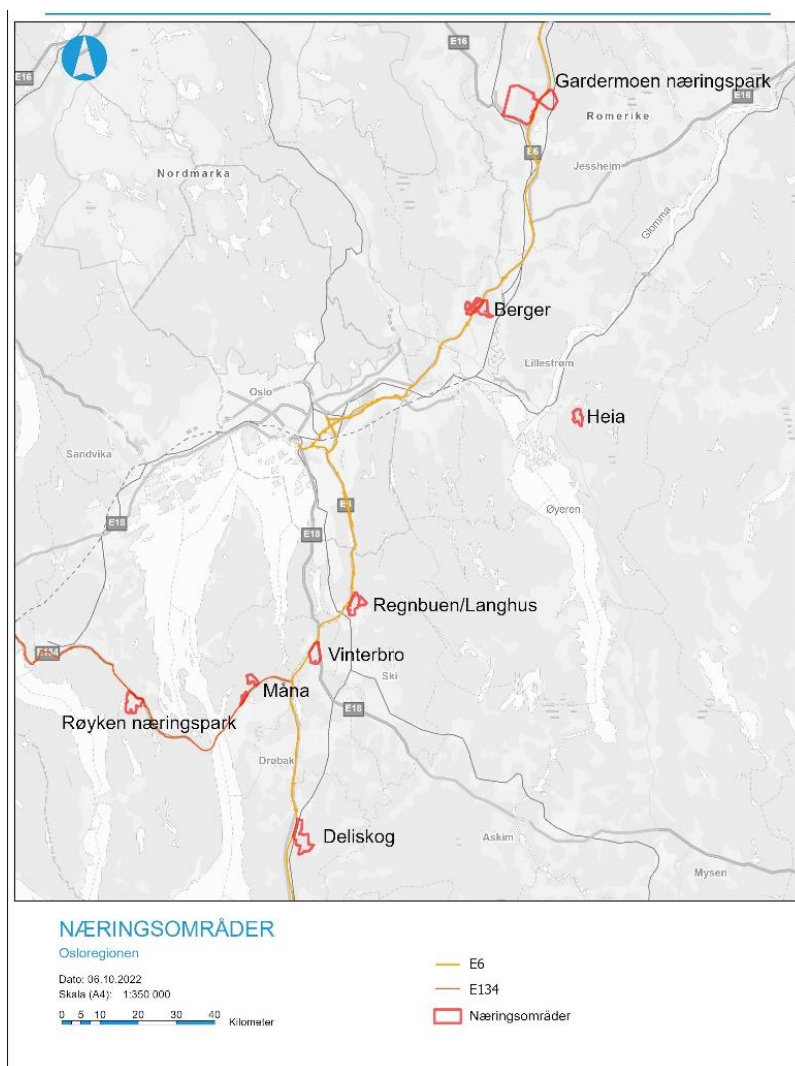
3.5 Rask teknologisk utvikling og nye miljøstandarder

Nye logistikksentra bygges med moderne teknologi, blant annet med automasjon og høye miljøstandarder. Det kreves store enheter for at de samlede kostnadene skal bli lavere ved nybygg enn ved nåværende drift. Det tas høyde for fremtidig vekst og topper i etterspørselen, som i handelen før jul. I mange år har det vært det et gunstig investeringsklima, med stadig lavere rentekostnader, lave transportkostnader og prognoser for fortsatt økonomisk vekst. Det har bidratt til gunstige rammebetingelser for investeringer i logistikkeiendom, med økt etterspørsel etter nye næringsarealer som resultat.

4. AREALRESERVENE TIL Plasskrevende FORMÅL

4.1 Arealreserven i de regionale næringsområdene i tidligere Akershus fylke

Etterspørselen etter plasskrevende næringsarealer i Mosseregionen påvirkes i stor grad av tilgangen på næringsarealer i andre deler av Stor-Oslo regionen. I den regionale areal- og transportplanen for Oslo og Akershus ble det i 2015 definert åtte regionale næringsområder som skulle bidra til å ivareta etterspørselen etter næringsarealer på en bærekraftig og kostnadseffektiv måte. Seks av områdene skulle tilrettelegge for kortreist varedistribusjon i det indre Oslofjordområdet og for utflytting av små- og mellomstore bedrifter fra byene. Disse næringsområdene er lokalisert i inntil 30 kilometers avstand fra Oslo sentrum eller fra Drammen sentrum. I tillegg ble det definert to terminalområder med betydelige arealreserver for betjening av de mest areal- og transportintensive bedriftene, i henholdsvis Vestby kommune og i Ullensaker kommune. Forventningen i 2015 var at det innen 2040 skulle etableres terminaler for godstransport på jernbane og med skip i tilknytning til de regionale næringsområdene i de to kommunene. Lokaliseringen av de åtte næringsområder vises i kartet nedenfor:



Figur 4: De regionale næringsområdene i randsonen til Oslo (Rambøll)

Utviklingen i næringslivets etableringspreferanser siden 2015 har vært som forventet. Næringsområdene langs E6 korridoren i 40 kilometers avstand fra Oslo ble raskt utbygd, som i Skedsmo, Langhus, Vinterbro og Vestby. Røyken kommunes tilrettelegging av rimelig tomter i Røyken næringspark langs E134 for små- og mellomstore bedrifter har vært en suksess. Oslo Logistikkpark Drøbak ble etablert i 2021 på motsatt side av Oslofjordtunnelen. Her bygges 2,5 kilometer ny fylkesvei for å øke tilgjengeligheten. Samlet netto tomtestørrelse er ca. 477 dekar. Det antas at ca. 300 dekar gjenstår for utbygging. Heia næringspark nord for Glomma huser mest datasentre og bygg- og anleggsvirksomhet.

De største gjenværende arealreservene av de åtte næringsområdene er i Heia næringspark og i Gardermoen næringspark. Ved Gardermoen er arealreserven ca. 600 dekar. Området kan imidlertid bygges ut med inntil 2000 dekar og mer til dersom reservasjonen av arealer til en tredje rullebane oppheves. Utviklingen av Gardermoen næringspark har gått saktere enn forventet. Riktignok er det store etableringer her, som sentrallagrene til Coop, Felleskjøpet, XXL og Sport 1 kjeden, men sammenlignet med Arlanda og andre hovedflyplasser burde det vært flere hovedkontor og produksjonsbedrifter i Gardermoregionen. Årsaken er blant annet at baneinfrastrukturen ikke er bygd ut til næringsparken og at Statens vegvesen satte krav til grunneierbidrag for utbygging av en nordre avkjøring fra E6 i 2011. Avstanden til det sentrale distribusjonsområdet har også stor betydning. Fra Oslo sentrum er det ca. 52 kilometer til Gardermoen næringspark sammenlignet med ca. 42 kilometer til næringsparkene i Vestby.

Siden 2015 har det også blitt etablert noen kommunale næringsområder som supplerer de regionale næringsområdene. Ved Lindeberg, ca. 33 kilometer nord for Oslo sentrum, er det bygd ut et næringsområde på ca. 250 dekar. Her er det etablert 11 mellomstore bedrifter med i alt ca. 470 ansatte. I løpet av 5-6 år har hele næringsområdet blitt fullt utbygd. I Enebakk kommune er det under utvikling en næringspark på ca. 350 dekar, like nord for grensen til Nordre Follo. Det er 13 kilometer til E6. Ved E18 i Hobøl kommune tilbys Holtskogen næringspark byggeklare tomter. Noe bebyggelse er etablert på et samlet næringsareal på ca. 285 dekar.

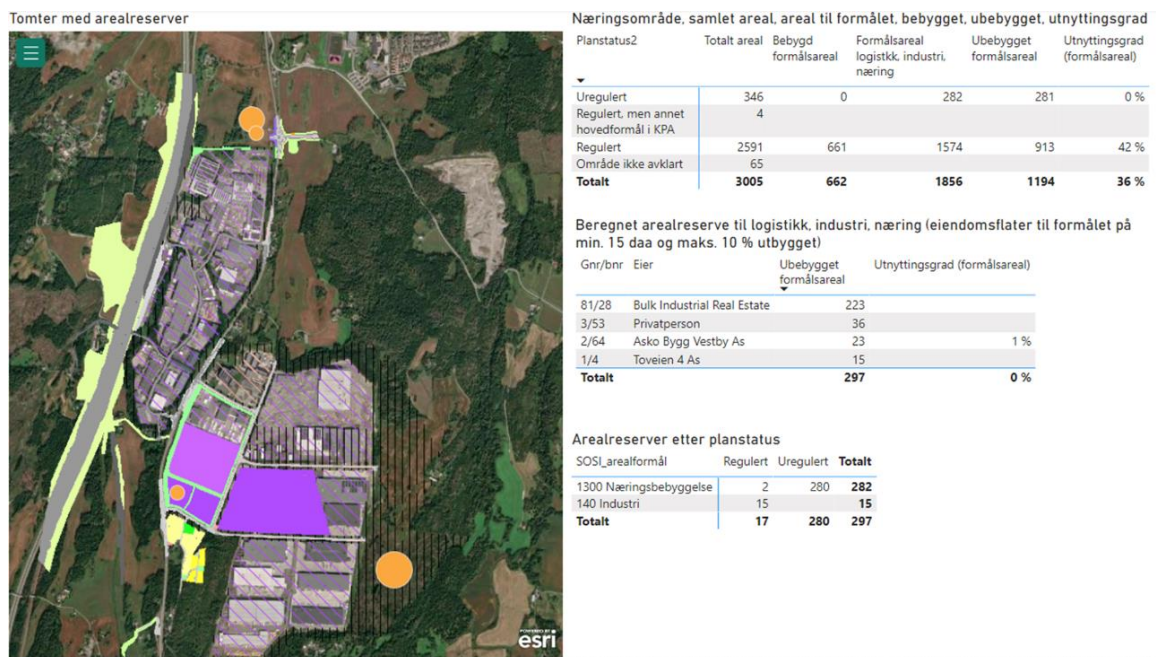
Utviklingen viser at lokalisering i direkte tilknytning til E6 er mest attraktivt for de areal- og transportintensive bedriftene. Samtlige er bilbaserte. Det ligger heller ikke an til at statlige myndigheter vil prioritere nye terminaler for godstransport på bane i Vestby eller i Gardermoregionen i forslaget til ny nasjonal transportplan mot 2036.

4.2 Arealreservene til plasskrevende næringsformål i Mosseregionen

I Mosseregionen er den samlede arealreserven ca. 1300 dekar, dvs. sum brutto areal i de fire kommunene. For mange av tomtene gjenstår detaljregulering, slik at en vesentlig andel kan falle bort til adkomstveier, energistasjoner, grøntområder og vernesoner mot annen bebyggelse. Noe av arealene er dyrket eller dyrkbar mark, slik at det kan bli omregulering til et annet formål. Det er også noen tomtearealer som er disponert til spesifikke formål, som til kommunale oppgaver eller til håndtering av avfall. Den reelle arealreserven til plasskrevende arealformål synes å være omkring 800 dekar. Samtlige næringsarealer er grundig drøftet med næringsmeglerne i regionen og med arealplanleggerne i hver kommune. I avsnittene 4.3-4.7 gjennomgås arealreserven i hver kommune.

4.3 Arealreservene i Vestby kommune

Henimot 90 % av næringsarealet som kan anvendes til logistikk- og industriformål i Vestby kommune er bygd ut. Av den gjenværende arealreserven på 297 dekar er mesteparten avsatt til uregulert næringsbebyggelse. Eiendommene som inngår i arealreserven, er angitt med gule prikker. Det pågår detaljregulering av arealene som er lokalisert i nordre og i søndre del av næringsområdet, jfr. kartet nedenfor:



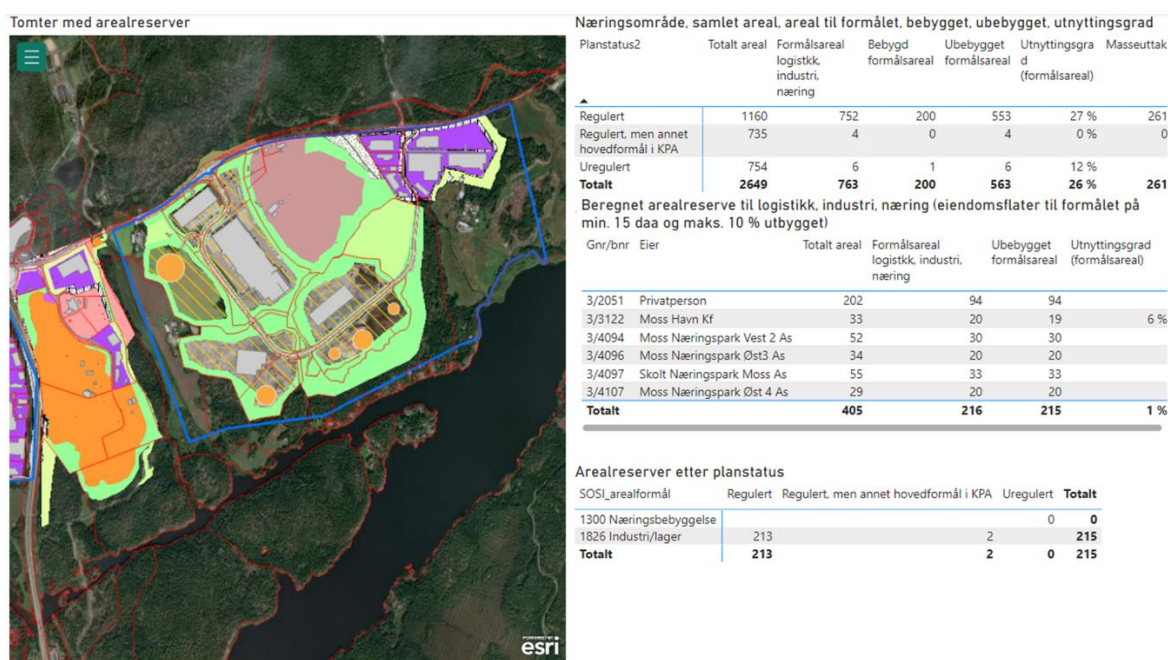
Figur 5: Kart over arealdisponeringen i næringsparkene i Vestby kommune (Rambøll)

I tillegg er det et næringsareal på ca. 29 dekar syd for Vestby hyttepark som det foreligger en plan for.

Figuren viser at andelen bebygget areal av de regulerte tomteområdene er 42 %. Det er den høyeste andelen av samtlige næringsområder i Mossregionen og i tidligere Akershus fylke. I utgangspunktet vil store enheter ha høyest utnyttelsesgrad fordi tilknyttet infrastruktur utgjør en større andel av det samlede arealet når tomtene er mindre. Det er også andre faktorer som påvirker utnyttelsesgraden, som områdets topografi og sammensetningen av bedrifter. Den laveste utbyggingsgraden av de ferdig utviklede næringsområdene har Åkebergmosen og Årvollskogen. Bebygget areal utgjør ca. 20 % av de samlede formålsarealet.

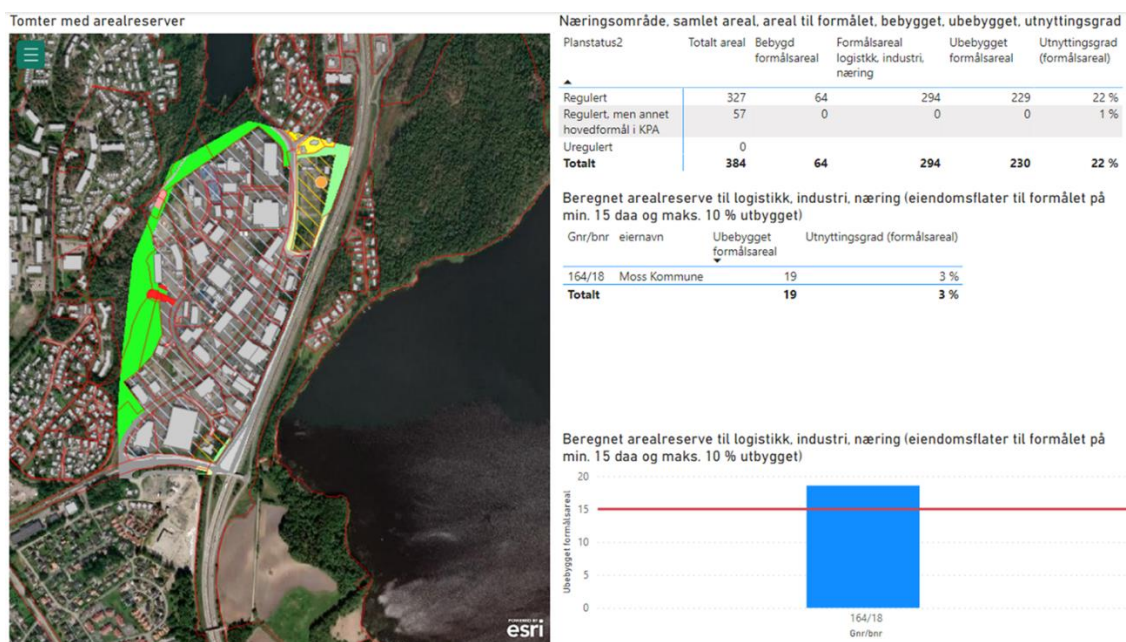
4.4 Arealreservene i Moss kommune

Arealreserven i Moss kommune er i stor grad i Moss næringspark og området nord for Kambo gård. Figur 6 gir en oversikt over arealene i Moss næringspark som er regulert til næringsformål:



Figur 6: Oversikt over næringsarealene i Moss næringspark

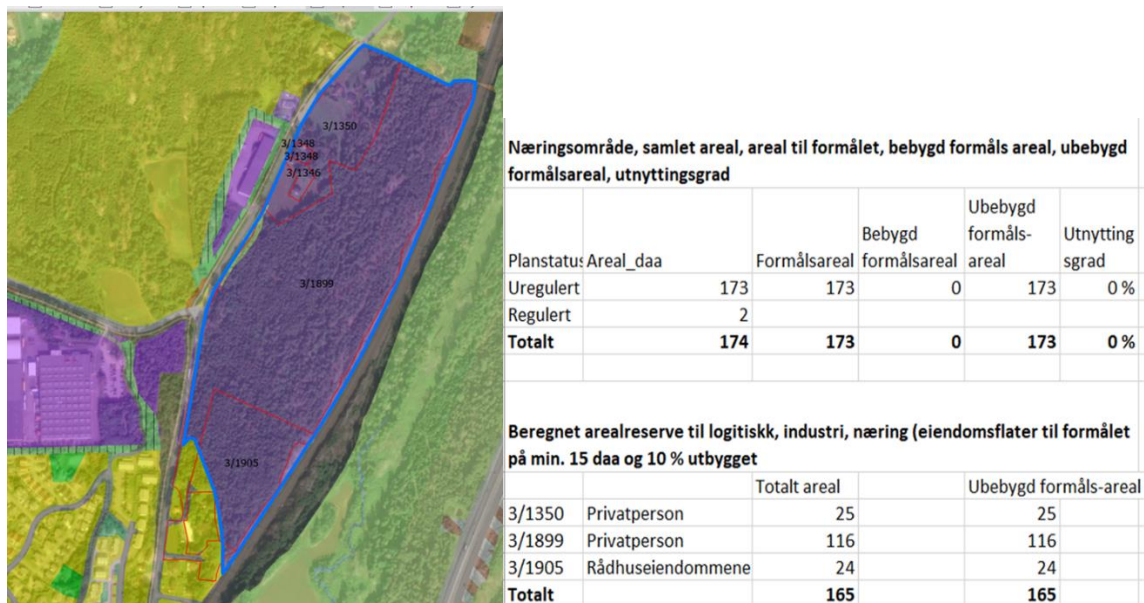
Næringsområdet har en blanding av regulerte og uregulerte arealer. Med unntak av en eiendom er gjenværende eiendommer for industri- og lagerformål fra 19 dekar til 33 dekar. Det er muligheter for at kommunen foreslår at den største eiendommen tilbakeføres til landbruksformål av jordvern hensyn. Når det gjelder Årvollskogen anses området for fullt utbygget:



Figur 7: Oversikt over næringsarealene i Årvollskogen næringsområde

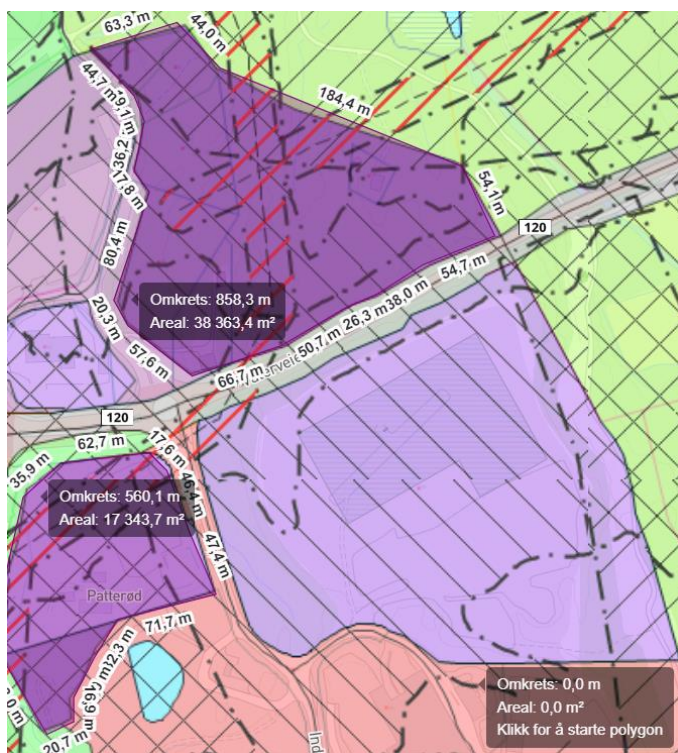
Moss kommune har angitt tomten på 19 dekar kan anses som disponert til annet formål.

I Moss kommune er det også en uregulert arealreserve i Rykkin området nord for Kambo gård:



Figur 8: Avsatt område i kommuneplanen nord for Kambo gård til næringsformål

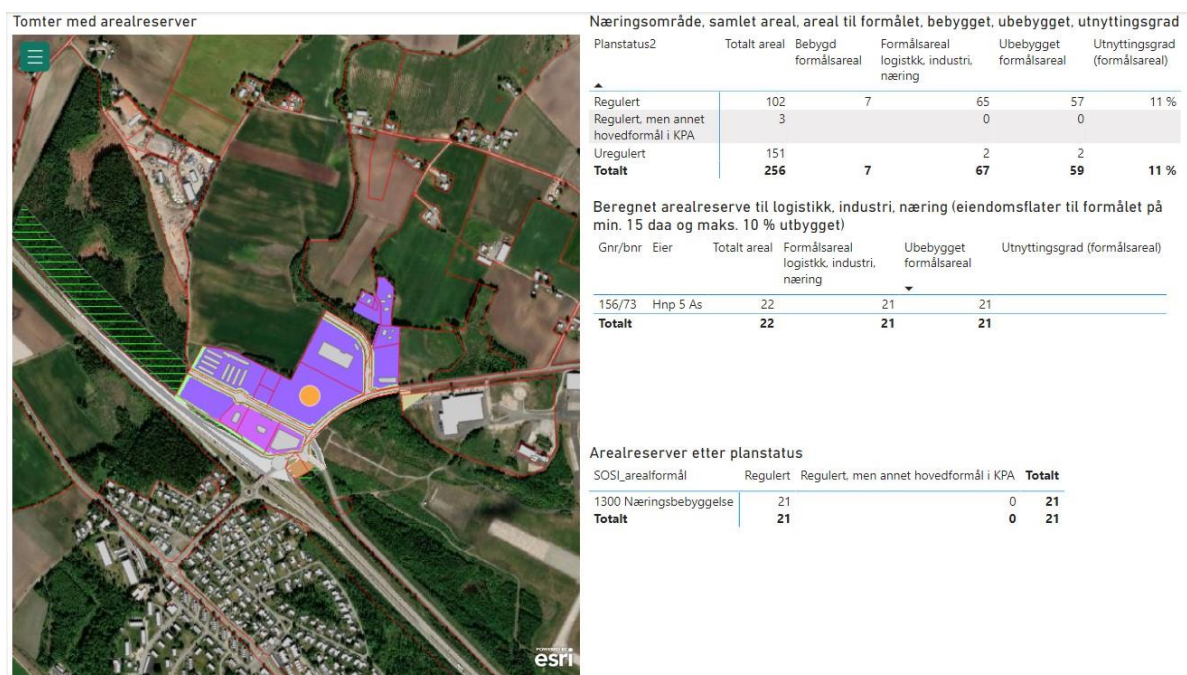
Langs Rv. 22 i nærheten av Mosseporten senter er det to næringsarealer på i alt 56 dekar som det har tivil om skal inngå i arealreserven:



Figur 9: Avsatt område i kommuneplanen i nærheten av Mosseporten for næringsformål

Det er gitt rammetillatelse for utbygging av den største eiendommen på ca. 38 dekar. Den minste eiendommen på ca. 17 dekar har attraktiv beliggenhet og passer or en rekke offentlige formål, som til energistasjoner for fylling eller lading av tunge kjøretøy. Den er inkludert i arealreserven i Moss kommune siden konkrete disponeringsplaner ikke foreligger.

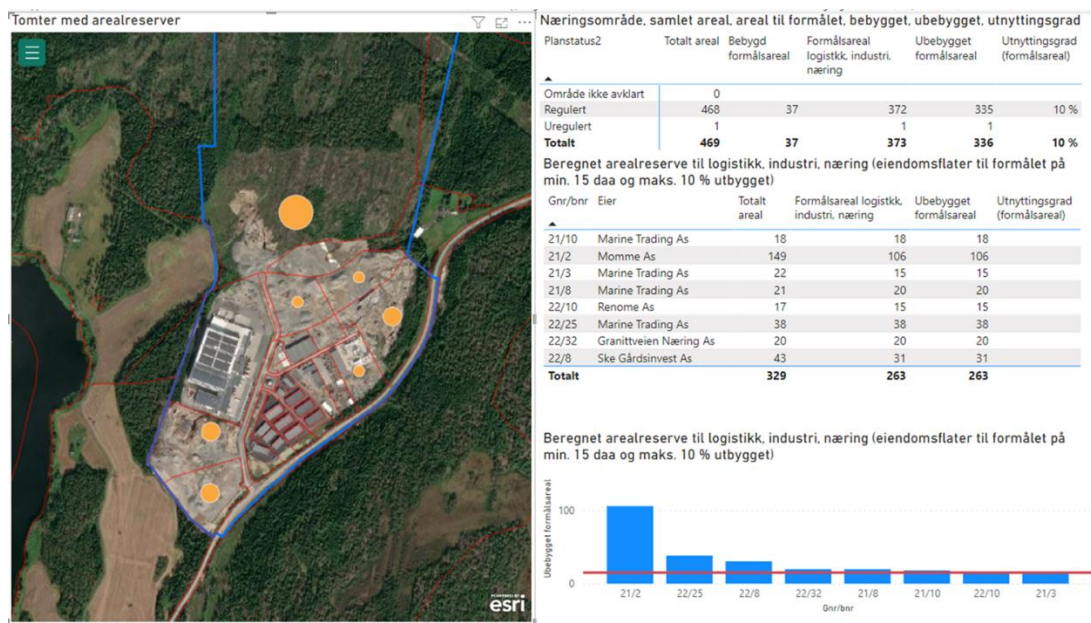
Vest for Rygge flystasjon er det to mindre områder som er regulert til næringsformål. I området i nord er det et bilopp huggeri. Forsvaret har innført bygge- og deleforbud på grunn av nærheten til militær aktivitet, slik at bruk av arealene til industri- eller logistikkformål som ikke støtter opp under Forsvarets aktiviteter anses som lite sannsynlig:



Figur 10: Illustrasjon av næringsarealene vest for Rygge flystasjon

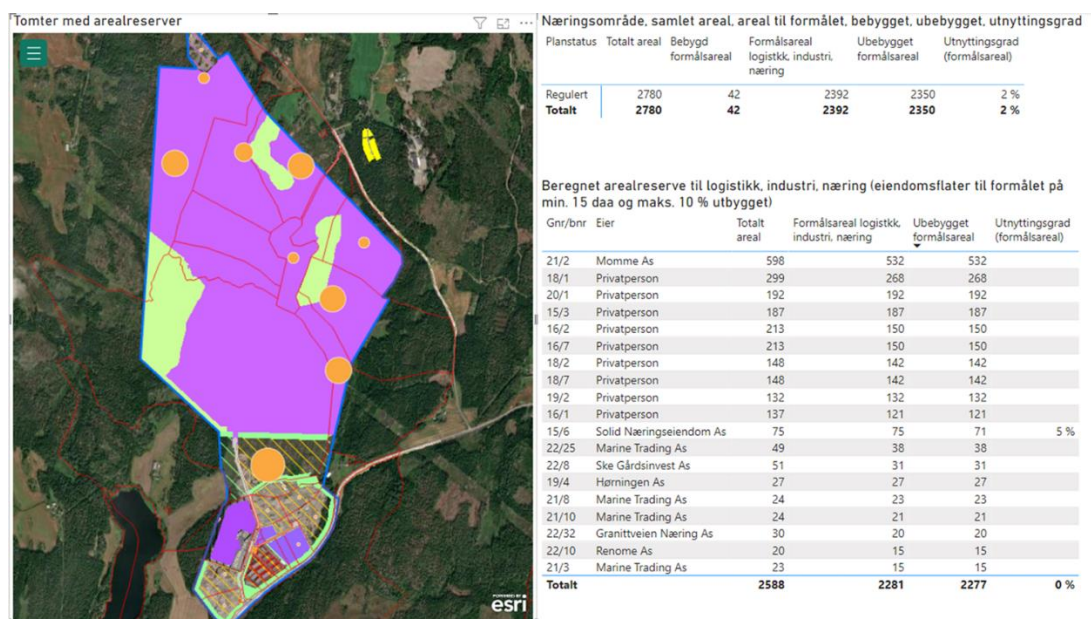
4.5 Arealreservene i Våler kommune

Arealreservene i Våler er i Moss og Våler næringspark. Den største aktøren i næringsparken er Unil, som er forsyningssenteret for Norges Gruppens egne merkevarer. Noen av tomtene i oversikten er nylig solgt eller disponert til andre formål. Den største eiendommen ble 2023 solgt til NREP Logicenters som er den ledende utbyggeren av næringseiendommer i Mossregionen:



Figur 11: Illustrasjon av næringsområdene i Moss og Våler næringspark

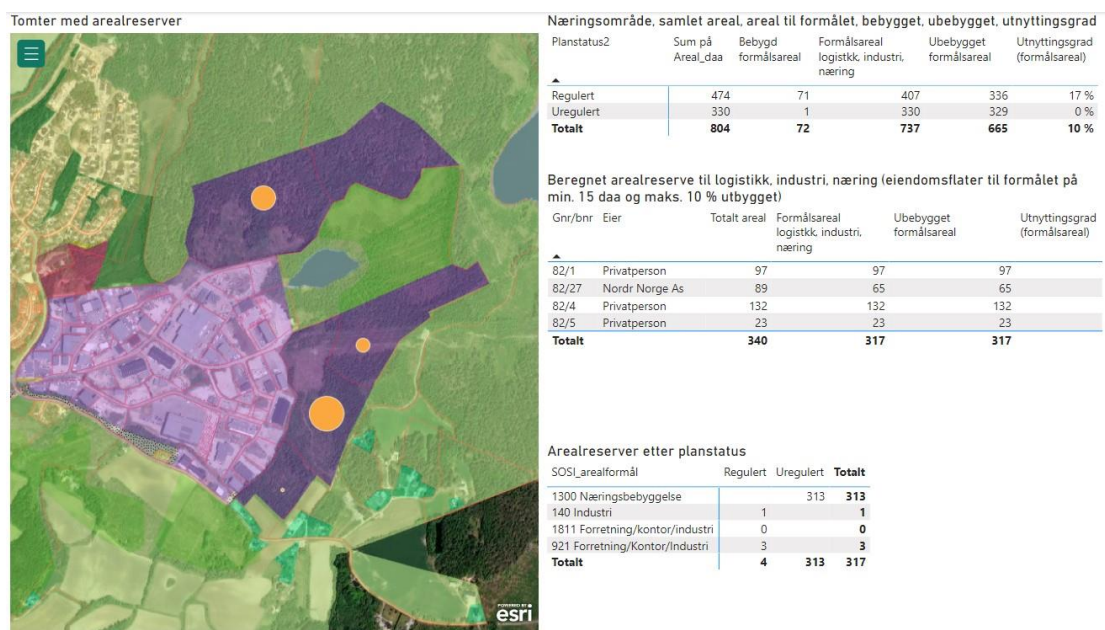
Av arealreserven kan 155 dekar anvendes til logistikkformål. I tillegg er det et område på ca. 2000 dekar som er regulert til kraftkrevende industri i kommuneplanen:



Figur 12: Illustrasjon av næringsområdene i Våler kommune, inkl. arealene til kraftkrevende industri

4.6 Arealreservene i Råde kommune

I Råde er det en blanding av regulerte og uregulerte arealer i Åkebergmosen næringsområde:



Figur 13: Illustrasjon av Åkebergmosen næringsområde i Råde kommune

Det aller meste av gjenværende arealreserver i Råde er uregulerte arealer som er avsatt til næringsbebyggelse uten nærmere avgrensning. Noe areal vil bortfalle i forbindelse med detaljregulering.

4.7 Mindre næringsområder med tomter under 15 dekar

I Råde er et flere mindre næringsområder på til sammen ca. 500 dekar. Her er tomtene under 15 dekar. Utnyttelsesgraden med hensyn til bebyggelse på disse områdene er ikke kartlagt. Flere næringsaktører mener at det mangler tomter for mindre bedrifter som vil bygge selv, i nærheten av byer og tettsteder i Follo og i Mosseregionen. Behovet for å være lokalisert i randsonen til et byområde vil variere med bedriftens markedsområde og transportintensitet. Røyken næringspark langs E134 er et eksempel på et næringsområde som har rettet seg mot denne målgruppen, med rimelige tomter for utbygging i egen regi. Denne parken har tiltrukket seg mange bedrifter med mindre arealbehov. Samtidig er det kun arealer i denne parken som bedriftene i Asker kommune tilbys når de er på flyttefot. Etterspørselen påvirkes av hva som er tilgjengelige alternativ og forventningene til videre utbygging av veiforbindelsen under Oslofjorden.

5. ETTERSPOØRSELEN ETTER MELLOMSTORE OG STORE TOMTER MOT 2040

5.1 Tilrettelegging for økt utflytting av arealkrevende virksomhet fra byene

I likhet med resten av eiendomsmarkeder har det vært en betydelig nedgang i etterspørselen etter nye lager- og logistikkcentra de siste to årene. Likevel er det mer aktivitet i dette markedet enn i andre eiendomssegmenter. Blant de grunnleggende drivkreftene er utflytting av arealkrevende virksomhet fra byene. I den regionale planen for areal- og transport for Oslo og Akershus (RP-ATP) i 2015 beskrives behovet for etablering av regionale næringsområder for gods- og logistikkformål på følgende måte:

Det pågår en utflytting av lager- og logistikkbidrifter fra byområdet til større og rimeligere tomter utenfor. Det gir mulighet for ønsket byutvikling i de områdene som blir fraflyttet. Samtidig er det viktig å unngå at lagerområder sprer seg langs hovedveinettet og bidrar til nedbygging av landskapsverdier, dyrka mark osv. Konsentrasjon til et begrenset antall områder gir en oversiktlig struktur og sparer arealer.

I RP-ATP ble det lagt til grunn at vareforsyningsbehovet i Oslo og Akershus ville øke med 40 % i perioden 2015-2030. Den høye veksten ville forsterke behovet for større tomtearealer. Målet var å legge til rette for at utflyttingen av logistikkcentra fra byene konsentreres i randsonen til Oslo. Plandokumentet uttrykte at etablering av områder for nærdistribusjon kunne være utfordrende å få til:

Press på sentrale arealer gir utfordringer med å finne store nok områder med relativt kort avstand til bybåndet, som er det viktigste markedet for varedistribusjon. For næringsområder med gunstig beliggenhet eller utvidelsespotensial, kan det være aktuelt å la vernehensyn vike, forutsatt tilstrekkelig høy utnyttelse. I tillegg må det gjøres en regional vurdering av behovet for nye arealer.

Det er uklart hvor mye arealkrevende virksomhet i byer og tettsteder i Osloregionen som har flyttet til randsonen, som langs Sør-korridoren. Tall fra matrikkelen på kommunenivå i de største byene viser at antallet kvadratmeter lagerhaller er stabilt eller har en svak nedgang. Mesteparten av veksten i bebygd areal i randsonene synes å ha kommet gjennom konsolidering av lagersteder på hele Østlandet og gjennom reduksjon av lagerbeholdningene i distribusjonssentra i andre landsdeler. Transformasjonen av byområder til andre formål vil fortsette i årene framover. Det vil føre til etterspørsel etter nye næringsarealer, enten for flytting av virksomhet fra byene, eller for å ivareta videre vekst som følge av arealmangel der bedriften er lokalisert.

5.2 Konsolidering i stadig større enheter

En annen pågående trend er konsolidering i større forsyningsenheter. Schibsted konsernets samling av virksomhet i Vestby er et godt eksempel på selskapenes konsolidering av aktiviteter som passer sammen. Et annet eksempel er Meko konsernets vedtak om å samle tre reservedelsgrossister under samme tak på tomten ved siden av Ikea i Vestby. De tre grossistene Meka, Mekonomen og Sørensen & Balchen har i dag hvert sitt reservedelslager forskjellige steder på Østlandet. Det blir et automatisert lager på 33.000 kvadratmeter og med kapasitet for lagring av ca. 135.000 forskjellige reservedeler (stock keeping units). Det nye sentrallageret skal være i drift ved utgangen av 2025⁷.

⁷ Kilde: BilBransje24

Det er mange faktorer som driver utviklingen i retning av stadig større enheter. Som hovedregel er det kapitalsterke eiendomsutviklere som eier bygningene og tomte, og som bygger for utleie. Ofte selges bygget med langsiktige leieavtaler etter ferdigstillelse til utenlandske eiendomsfond. Den tekniske utrustningen i bygget, som lagerreoler, kraner og IT løsninger er det leietakeren som selv har ansvaret for. Leietakerne legger blant annet vekt på mulighetene for fremtidig vekst og konsolidering av virksomhet, slik at det muliggjør økt bruk av nye tekniske løsninger som reduserer driftskostnadene per ordrelinje. De største sentrene har to skift slik at investert kapital utnyttes best mulig.

Blant drivkreftene for større forsyningsenheter er cross-docking, dvs. at underleverandører leverer sine varer til distribusjonssenteret for videre samtransport til utsalgsstedene med kjedens egne varer. Kun de største norske produsentene i detaljhandelen har distribusjon i egen regi. Det forventes at andelen kjedestyrte distribusjon vil fortsette å øke.

Nøkkeltall fra eiendomsregistrene i Oslo og Akershus viser at det er en flat utvikling i antallet lagerbygninger til vareforsyningsformål. Imidlertid øker den gjennomsnittlige størrelsen per bygningsenhet kraftig. Veksten i gjennomsnittlig arealstørrelse for lagerhaller i tidligere Akershus fylke var 36 % fra 2017 til 2022. I Akershus var det registrert ca. 2.500 lagerhaller i 2022 med gjennomsnittlig grunnflate på i overkant av 1200 kvadratmeter. Imidlertid er det ikke sikkert at eiendomsregistrene gir et fullstendig bilde av utviklingen. Det kan være flere bygninger på samme eiendom som ikke er lagerhaller. I tillegg kan det være etterslep i omregistreringen av arealer til andre formål.

5.3 Økt foredling av ferske varer nær store forsyningssentra

Det er flere eksempler på at de største dagligvaregrossistene tilrettelegger for at viktige leverandører etablerer seg i direkte tilknytning til deres sentrallager, dersom arealer er tilgjengelig. Det gjelder spesielt for ferske varer som raskt må ut i markedet, som grønnsaker, kjøtt og fisk. Økt nærlokalisering er også sannsynlig innen foredling av volumprodukter i dagligvarehandelen, der kjedene kjøper varepartier i store kvanta, for konvertering til mindre pakningsstørrelser og distribusjon under kjedenes eget merkenavn. Verdens største kjøleterminal for sjømat, World Seafood Center, ble åpnet på Gardermoen i fjor, med en bygningsflate på 55.000 kvadratmeter. Grieg Seafood annonserte nylig at de planlegger å bygge et videreforedlingsanlegg for laks på inntil 25.000 kvadratmeter i direkte tilknytning til kjøleterminalen. Utbyggeren, Oslo Airport City, har ambisjoner om å utvikle en næringsklynge for foredling og distribusjon av sjømat til internasjonale markeder.

5.4 Internasjonale handelskjeder etablerer regionale forsyningssentra

Fremveksten av digitale salgskanaler har gjort det enkelt for forbrukerne å kjøpe varer på nettet fra hele verden. Forbrukeren kan velge mellom et stort mangfold av leverandører, på ulike handelsplattformer. De digitale og sosiale mediene er salgskanaler som tilpasses forbrukerens etterspørsel etter informasjon og forbrukerens preferanser. Som supplement til kjøp av produkter kan også kundene i økende omfang leie produkter, med kjøp eller retur etter en avtalt tidsperiode. Abonnementsordninger, som av matkasser levert på døra, forventes å vokse.

Kort leveringstid og enklere returordninger er sentrale konkurransefaktorer i netthandelen. Det forventes at flere internasjonale kjeder følger eksemplet til Ikea og etablerer et forsyningscenter i Norge, selv om det sentrale forsyningscenteret er i Sverige. Mange forbrukere vektlegger betydningen av kortreist og miljøvennlig transport fra et nærliggende distribusjonssenter.

I tillegg etableres mindre distribusjonssentra i byene for varegrupper med ekstra kort leveringstid, enten som egne enheter eller som et supplement til de fysiske butikkene. En annen trend er at de største aktørene inviterer andre handelsaktører inn i sin e-handelsplattformer. Det gjelder blant annet Zalando som er en stor europeisk leverandør av moteprodukter. De som ønsker å bli en del av handelsplattformen til Zalando trenger bare å sende produktene sine til Zalando's distribusjonssentra, så ordner de resten mot et vederlag⁸.

Majoriteten av nye etableringer i Mosseregionen de siste årene skyldes utviklingen i netthandelen. Det forventes at netthandelens andel av den samlede handelen vil øke i årene framover.

5.5 Økt gjenbruk skaper nye varestrømmer og nye arealbehov

Resirkulering og økt gjenbruk eller ombruk av varer fremfor deponering og forbrenning vil kreve arealer, både i nåværende forsyningsentra og i nye forsyningsentra. Et eksempel kan være et forsyningscenter som har 20.000 produkter på lager, der 50 % er basisvarer og 50 % er sesongprodukter. Kjeden vedtar at 20 % av basisvarene kan tas inn som ombytte mot at kunden kjøper et nytt produkt. De 4.000 varene som også mottas som innbytte krever egne lagerlokasjoner og egne varenumre. I tillegg må det anskaffes reservedeler for å ha mulighet for å gjenbruke produktene. Det er lite sannsynlig at kjedens tilrettelegging for vedlikehold og salg av brukte produkter innebærer at sortimentet for nye produkter reduseres tilsvarende. Vekst i den sirkulære økonomien vil derfor kunne føre til at behovet for arealer til vedlikehold, testing og lagring av produkter øker.

5.6 Etterspørselen går i bølger

Etter noen år med høykonjunktur for næringsetableringer innen gods og logistikk må det forventes at årene mot 2030 vil ha et svakere utbyggingsomfang. Vareeierne opplever økende kostnader og betydelig usikkerhet rundt den økonomiske veksten. Samtidig er det tunge trender som tilsier at etterspørselen etter større næringsarealer til gods- og logistikkformål, som 50-150 dekar, fortsatt vil være relativt høy i et lengre tidsperspektiv. Forventede økte transportkostnader og forbrukernes krav til rask og presis levering begrenser imidlertid hvor langt ut i randsonen til det indre Oslofjordområdet som bedriftene i detaljhandelen ønsker å flytte.

Det plasskrevende næringslivet i Stor-Oslo regionen er nesten utelukkende rettet mot betjening av etterspørsel fra bedrifter og forbrukere i Norge. Kun et fåtall bedrifter er rettet mot eksport, som eksporten av sjømat over terminalene på Gardermoen. For betjening av markedet innenlands har Sør-korridoren samferdselsrelaterte fortinn. Det er derfor sannsynlig at 50-60 % av tilveksten vil komme i denne korridoren også i årene framover, dersom forholdene ellers legges til rette for det.

⁸ Logistikk Inside, oktober 2023

6. DIREKTE OG INDIREKTE VIRKNINGER AV GODS- OG LOGISTIKK ETABLERINGER

6.1 Forbruk av naturressurser opp mot regional verdiskaping

Store globale aktører er svært interessert i økt utnyttelse av naturressursene i Norge, som ferskvann, vind og mineraler. Vår rolle som leverandør av bearbejdede råvarer og energi til europeisk industri blir stadig viktigere for det grønne skiftet. Samtidig skal matjord vernes og naturen beskyttes mot nye inngrep. I løpet av få år har omkring 80 kommuner vedtatt at de skal arbeide for å bli arealnøytrale, dvs. at det skal være null tap av natur. Målet om arealnøytralitet kan sammenlignes med målet om karbonnøytralitet. Det er etablert et arealplanhierarki, der hovedmålet er å unngå nye naturinngrep. Dersom dette ikke er mulig, er de neste fasene avbøtende tiltak og restaurering av ødelagt natur. Til sist kommer kompensierende tiltak, som flytting av naturtyper for gjenskaping andre steder. Nordre Follo kommune har kommet lengst i å utarbeide og å ta bruk økoregnskap i arealforvaltningen⁹.

For å kunne forvalte prinsippet om arealnøytralitet trengs et arealregnskap og en felles sett av verdifastsettelse av ulike kategorier av arealer. Bare innenfor skogforvaltningen er det store forskjeller i naturverdien av arealene. Naturverdiene må kunne sammenlignes med andre verdier, som nytten av arbeidsplasser, nytten av økt mobilitet ved utbygging av samferdsels-infrastruktur og nytten for storsamfunnet av for eksempel bygger nye kraftlinjer til andre deler av landet. Kommunene har også vidt forskjellige behov og prioriteringer. Noen kommuner har et stort behov for arbeidsplasser og bokstavelig talt gror igjen. Andre kommuner sier nei til kraftledninger og nye veier som storsamfunnet har nytte av, fordi nytten er lav opp mot ulempene i deres kommune. Mye tyder på at avveiningen mellom ulike samfunns mål, som arealnøytralitet, karbonnøytralitet, energinøytralitet, etc. blir krevende for kommunene og regionene i årene framover.

6.2 Bærekraft ved utbygging av næringsområder rettet mot gods og logistikk

Alle de største utbyggerne har en tydelig agenda innen utvikling av bærekraftige løsninger, både nå det gjelder energiforbruk, klimautslipp og biologisk mangfold. Prioriteringene kan imidlertid være forskjellige avhengig av målgruppenes ulike karakteristika. Blant utbyggerne med en tydelig bærekraft profil er Bulk Infrastructure, som sammen med NREP Logicenters er den største utbyggeren av logistikksentra i Mosseregionen. Bulk Infrastructure har et rammeverk med fire hovedkomponenter:

- Rett virksomhet på rett sted
Blant fokusområdene er kortest mulig kjøreavstand, muligheter for samarbeid med andre bedrifter på samme område og kort avstand til kollektive transportmidler
- Bygningene skal være mest mulig miljøvennlige og energieffektive. Bulk tilbyr blant annet lagerbygg i trevirke, solenergi på taket, felles fjernvarmeanlegg og gjenbruk av materialer. Bulk Wood har ca. 50 % lavere klimaavtrykk enn tilsvarende industribygg.
- Ivaretagelse av naturlig vegetasjon og topografien i området på best mulig måte. Det utarbeides en markplan for ivaretagelse av insekter og naturmangfoldet, både i byggeperioden og etter.

⁹ www.altinget.no, september 2023

- Sosial bærekraft gjennom tilrettelegging for gode arbeidsmiljøer

De ledende utbyggerne av næringsområder legger økende vekt på biologisk mangfold, blant annet gjennom utarbeidelse av arealregnskap og avbøtende tiltak for dempe virkningene av naturinngrep. Et godt eksempel er forsyningssenteret til Hilverda De Boer som ble ferdigstilt i 2023. Det er en internasjonal leverandør av blomster og planter, med base i Nederland og virksomhet i 60 land. Forsyningssenteret nord for Oslo er bygd i tre, med biobrensel som oppvarming og solceller. I tillegg er det et insekthotell på taket, i kombinasjon med beplantning på tak og vegger for å bidra til biologisk mangfold. Byggeplassen var utslippsfri med hensyn til klimagasser. Kravet var så lite bygningsavfall som mulig (mindre enn 19 kg/m²), og at mer enn 90 % av avfallet ble sortert med tanke på resirkulering.

6.3 Sysselsettingen i logistikkentrene

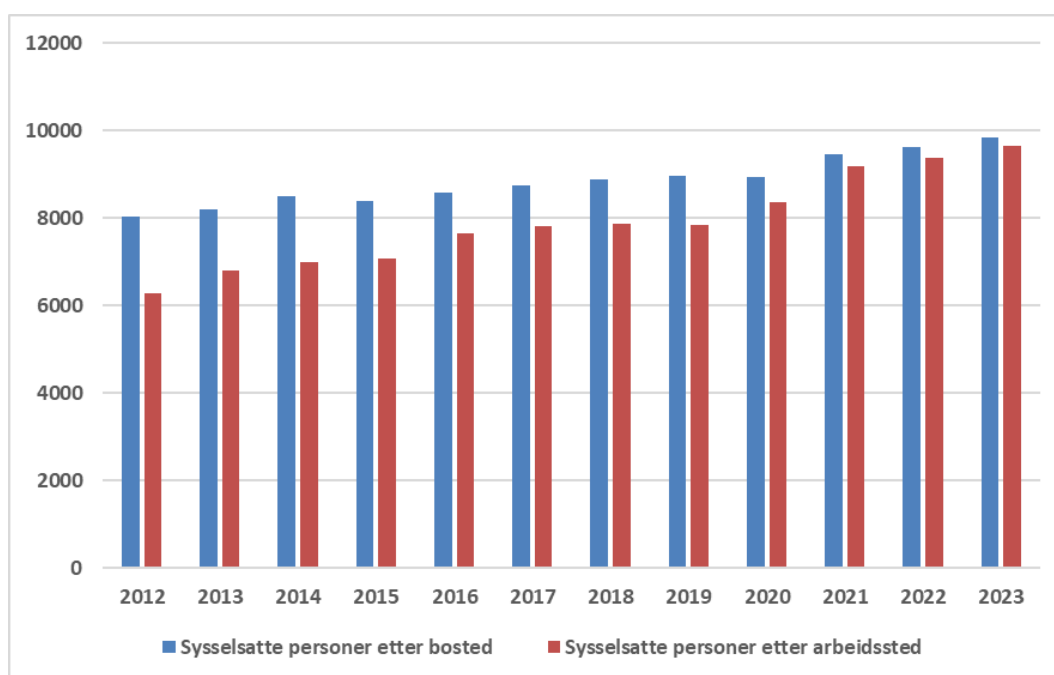
Det er ikke gjennomført en helhetlig kartlegging av de direkte sysselsettingseffektene av etablering av virksomheter innen gods og logistikk. Det ble imidlertid utarbeidet en sammenstilling av antall ansatte i næringsparkene i Vestby basert på uttrekk av informasjon om bedriftene fra Brønnøysundregistrene. Antall ansatte ble fordelt på disponibelt tomteareal. Det foreligger også informasjon om antall ansatte i Bulk Park Lindeberg og parkens utnyttelsesgrad. Flere bedrifter har også opplyst om antall ansatte i sine logistikksentra, som Ikea, som er byggefasen i Vestby.

Informasjonen fra de ulike kildene indikerer at logistikkbedriftene i gjennomsnitt har 4-5 sysselsatte per dekar bygningsflate. Dersom forsyningssenteret har en bygningsflate på 40.000 kvadratmeter, vil det være opp mot 200 sysselsatte. I tillegg kommer annen direkte sysselsetting, som innen transport. Det er relativt høyt sammenlignet med mange andre energi- eller råvarebaserte næringer, som datasentre, produsenter av fornybar energi, batterifabrikker etc. Mest omstridt er datasentre der den direkte sysselsettingen etter etableringsfasen er moderat, samtidig som disse sentrene er svært energikrevende. Det er sannsynlig at statlige myndighetene i større grad må utvikle objektive nøkkeltall for virkninger av næringsetableringer i ulike bransjer, for veiledning til kommunene som arealmyndighet.

6.4 Utviklingen i logistikknæringen har hatt stor positiv betydning for Mosseregionen

I motsetning til mange andre regioner i Norge, har Mosseregionen hatt større vekst i antall sysselsatte enn i antall bosatte arbeidstakere i regionen. I løpet av de siste 10 årene har antall sysselsatte økt med ca. 5.500 personer, tilsvarende 17,8 %. Nær halvparten av veksten i sysselsettingen har kommet i Vestby kommune. Antallet sysselsatte har økt med 41,2 % i Råde og 37,9 % i Vestby¹⁰. Veksten i antall bosatte arbeidstakere i de fire kommunene har økt med 12,8 % i løpet av samme periode. Veksten i bosetting er jevnere enn veksten i sysselsetting. Råde og Vestby har omtrent 100 % arbeidsplassbalanse, dvs. tilnærmet likhet mellom antall arbeidstakere bosatt i kommunen og antallet arbeidsplasser i kommunen. Utviklingen i Vestby fremgår av tabellen nedenfor:

¹⁰ SSB, statistikk 07984 Sysselsatte etter bosted og etter arbeidssted



Figur 14: Utviklingen i sysselsatte personer i Vestby kommune, etter bosted og etter arbeidssted (SSB)

I rene skatteinntekter har Vestby kommune ca. 60 mill. kroner i eiendomsskatt på næringseiendom per år. Den største gevinsten har kommunen hatt på salg av eiendommer. Det har tilført kommunekassen rundt en milliard kroner netto de siste tiårene. Kommunen etablerte for 30 år siden et næringssselskap som stod for anskaffelse, utvikling og salg av næringstomter. Dette har vært en svært vellykket investering for kommunen.

6.5 Beskjedne investeringer i statlig samferdselsinfrastruktur for å støtte opp under næringsutviklingen

Regionale og kommunale myndigheter har hatt forventninger til at deres arealstrategier ble fulgt opp av med infrastrukturinvesteringer av statlige myndigheter. Målene for utviklingen har alle vært enige om, som konsentrasjon i næringsklynger for å tilrettelegge for effektiv arealutnyttelse, synergier mellom bedriftene og mer kollektive transport. Likevel har de statlige virkemidlene heller gått i motsatt retning. Statens vegvesen vedtok for eksempel i 2011 et krav om grunneierbidrag til utbyggerne av Gardermoen næringspark for en ny nordre avkjøring fra E6, til tross for at behovet for en ny avkjøring lå mange år fram i tid og næringsparken var i en tidlig utviklingsfase. Dette bidraget førte til at tomtearealene ble dyrere enn det generelle markedsnivået i samme område, noe som naturlig nok har bremset utviklingen av næringsparken. Andre viktige faktorer ble ikke vektlagt, som at naturverdiene som forringes ved utbyggingen av næringsparken er lavere enn i andre omkringliggende områder som følge av uttaket av grus og sand.

Heller ikke i jernbanesektoren har entusiasmen vært stor for etablering av godsterminaler som avlaster og supplerer Alnabru terminalen. Det ble riktignok gjennomført en statlig konseptvalg-utredning rundt ulike terminalløsninger i 2016-2017, med offentliggjøring av rapporten i 2019. De statlige transportmodellene legger avgjørende vekt på direkte virkninger på utredningstidspunktet, med hovedvekt på sparte transportkostnader for operatørene. I tidsperspektivet på 70 år er det imidlertid langt større virkninger av tiltaket for andre markeder enn transportmarkedet, som for bolig- og

næringsutviklingen. Det har blitt gjennomført en rekke statlige konseptvalgutredninger på 2000-tallet for flytting av godsterminaler ut av sentrale byområder. Den direkte nytten når aldri opp mot det forventede investeringsomfanget for tiltaket. Resultatet er alltid at terminaler og annen tilknyttet infrastruktur forblir der de er.

I forslaget til Nasjonal transportplan mot 2036 er det ingen planer eller tiltak som vil styrke Mosseregionen som landets logistikkentrum. Utbyggingen av RV19 gjennom Moss er skjøvet ut i uvissheten i forslaget til ny Nasjonal Transportplan for perioden 2025-2036. Målet om godsoverføring til skip og godstog ved transport over lange avstander har bortfalt. Det er ingen planer om nye godsterminaler på bane, som i Vestby. Virkemidlene rettes i første rekke mot innfasing av nye energibærere i lastebiltrafikken. Konkurransesevnen til tungtrafikken i veinettet har blitt styrket over mange år, mens det motsatte har skjedd for godstransportene på bane. Tiltak rettet mot økt godstransport utgjør ca. 2 % av investeringene i banesektoren mot 2036. De fleste tiltakene er på Kongsvingerbanen for å tilrettelegge for flere persontog og lengre godstog. Det er en betydelig fare for at godstransportene på bane av containere og semitrailere opphører i løpet av få år med unntak av strekningen Oslo-Narvik. Det skyldes manglende investeringer i terminaler og manglende utvikling av frekvensen og hastigheten for godstogene i banenettet.

6.6 Mosseregionen – et kraftsenter for logistikk

Mosseregionen har mange forutsetninger for å videreutvikle næringsklyngen innen godstransport og logistikk, til tross for forventede arealutfordringer og manglende prioritering av infrastrukturtiltak i regi av statlige transportetater. Mosseregionens næringsutvikling har derfor etablert et prosjekt for å utvikle samarbeidet og synergiene mellom bedriftene i regionen, med vekt på innovasjon og økt bærekraft, herunder sosial bærekraft. Det er etablert et samarbeid med akademia og forsknings-institusjoner. I tillegg legges det til rette for samarbeid om praktiske behov som bedriftene har i den daglige driften. Blant relevante samarbeidsområder er:

- Mer effektiv bruk av uteområder, som arealer for hensetting av kjøretøy og materiell
- Innfasing av nye energistasjoner
- Samarbeid om transport i Osloregionen
- Samarbeid om kompetanseheving og ivaretagelse av behovet for vikarer
- Samarbeid om tiltak for økt naturmangfold
- Samarbeid og erfaringsutveksling rundt innkjøp av teknisk infrastruktur

Målet er å opprettholde og styrke Mosseregionen som en moderne og fremtidsrettet næringsklynge innen gods og logistikk.

7. VEDLEGG

7.1 Informasjonskilder ut over offentlige registre

Markedsinformasjon er i hovedsak innhentet fra nettsider og fra representanter for de største eiendomsutviklerne, samt fra Metra næringsmegling. I tillegg har det vært tett dialog med Mosseregionens næringsutvikling som er oppdragsgiver, og med arealplanleggerne i de fire kommunene.

7.2 Faguttrykk

Detaljhandel er salg av varer/tjenester i små partier til sluttbruker (forbruker eller husholdning) for endelig forbruk (store norske leksikon)

Lastbærer er et hjelpemiddel til lagring og frakt av varer, spesielt utformet for å bære og holde sammen gods under transport og håndtering. En lastbærer under transport kan være en container eller en semihenger bak trekkvognen.

Logistikk er oppgavene knyttet til å formidle, motta og sende gods, samt planlegging, lagring og administrasjon av håndtering av materialer og produkter i en bedrift. Logistikkfaget omfatter også analyser av alle fysiske forflytninger av en vare fra leverandør via produksjonsleddet til kunder (Store norske leksikon). Ordet logistikk har militær opprinnelse, knyttet til forsyning av tropper.

Logistikkssenter er et nasjonalt eller regionalt senter for mottak, lagring og distribusjon av varer.

Netthandel er prosessen med å kjøpe og selge produkter på elektroniske måter, for eksempel ved mobilapplikasjoner og Internett. Det omfatter alle former for formidlingsvirksomhet så vel som direkte kjøp og salg av varer og tjenester, herunder finansielle transaksjoner

Stykkogods er sendinger av forskjellige vareslag som sendes enkeltvis, og som kan samlastes når de sendes. Det kan være en pakke på 1-30 kilo eller en pall som veier 200-800 kilo. Stykkogods er sendinger under 2,5 tonn. Hvis sendingen er over 2,5 tonn, kalles den partigods.

Tredjepartslogistikk (forkortet til 3PL) er lagerhold og logistikktenester for en eller flere kunder.

Vertikal integrasjon er samarbeid mellom bedrifter i samme forsyningskjede.

7.3 Forkortelser

Bebygd areal (BYA). Bebygd areal beregnes etter Norsk Standard NS 3940:2012 Areal- og volumberegninger av bygninger, men slik at parkeringsarealet inngår i beregningsgrunnlaget etter § 5-7. Bebygd areal på en tomt skrives m²-BYA og angis i hele tall.

For logistikkeiendommer anses bebygd areal som eiendommenes grunnflate (fotavtrykk), uten parkeringsarealer. Eiendommene har omkringliggende arealer til mange formål, som lasting og lossing av gods, hensetting av lastbærere og parkering av tunge og lette kjøretøy.