

Storebrand kjøpesenter city syd AS
**HANDELSANALYSE
TRONDHEIM SYD**

Dato: 27.02.2020
Versjon: 01



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Storebrand kjøpesenter city syd AS
Tittel på rapport: Handelsanalyse feb 2020
Oppdragsnavn: Trondheim Syd Utredninger
Oppdragsnummer: 623036-01
Utarbeidet av: Gunnar Berglund
Oppdragsleder: Ida Haukeland Janbu
Tilgjengelighet: Åpen

Kort sammendrag

Denne rapporten inneholder en analyse av påvirkningen av økt handelsareal på Tiller på det eksisterende handelstilbudet i resten av regionen, med et særlig fokus på konsekvenser for handelsomsetningen i Midtbyen. Arbeidet er utført som en del av arbeidet med detaljregulering av Trondheim Syd.

01	Dato	Nytt dokument	Initialer	Initialer
VERSJON	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KS

Forord

Asplan Viak har vært engasjert av Coop og Storebrand for å gjennomføre handelsanalyse for detaljregulering av Trondheim Syd. Detaljreguleringen innebærer en omforming av arealene på dagens parkeringsplass med utvidelse av kjøpesenteret City Syd.

Arbeidet har bestått av beregninger av behov for framtidig handelsareal i kommunen, og beregning av virkninger av et økt handelstilbud på City Syd på omsetningen i andre deler av kommunen og regionen, med særlig fokus på virkningene for handelsutviklingen i Midtbyen.

Hos Asplan Viak har Ida Haukeland Janbu har vært oppdragsleder og koordinert flere temautredninger til detaljreguleringsplanen. Gunnar Berglund har vært fagansvarlig for handelsanalysen. Kristen Fjelstad har oppdatert viktig modellgrunnlag og har også kvalitetssikret arbeidet.

Trondheim, Dato

Ida Haukeland Janbu
Oppdragsleder

Kristen Fjelstad
Kvalitetssikrer

Innhold

1. SAMMENDRAG	5
2. METODE.....	5
2.1. Generelt om handelsmodellen for Trondheimsregionen	6
2.2. ATP-handelsmodell som analyseverktøy.....	6
2.3. Beregningsgrunnlag og sentrale forutsetninger	8
2.4. Varegruppessammensetning	12
3. UTREDNINGSPROGRAM.....	13
3.1. Planprosess, planprogram	13
3.2. Utredningsalternativer	13
4. PLANENS FORHOLD TIL OVERORDNEDE PLANER.....	15
5. BEREGNINGER.....	17
5.1. Samlet potensial for økt handel og handelsareal i Trondheim	17
5.1.1. Usikkerhet og alternative beregninger	19
5.2. Påvirkning på handel i Midtbyen	19
5.2.1. Dagens situasjon	20
5.2.2. 2028, ingen nye tilbud	20
5.3. 2028, økt handelstilbud på Tiller	21
6. DISKUSJON.....	FEIL! BOKMERKE ER IKKE DEFINERT.
KILDER	FEIL! BOKMERKE ER IKKE DEFINERT.

1. SAMMENDRAG

Formålet med denne analysen er å avgjøre hvorvidt en økning på rundt 18000 m² handelsareal på Tiller vil påvirke handelen i andre deler av Trondheim, i første rekke Midtbyen. Dette forholdet blyses gjennom to beregninger, som svarer på to sentrale spørsmål:

- Hvilket behov er det for økning i handelsareal i Trondheim kommune fram mot 2028?
- I hvilken grad vil en økning i handelsarealet på Tiller påvirke handelen i Midtbyen?

Den første beregningen tar vi utgangspunkt i forventet befolkningsvekst og forbruksvekst Trondheim kommune. I den andre beregningen benyttes handelsmodellen «ATP-handel Trondheim» for å belyse hvilke eksisterende handelstilbud som påvirkes av et nytt tilbud på Tiller, og i hvor stor grad.

Vi finner at det er et tydelig behov for økt areal til handel i Trondheim kommune. Den foreslårte økningen i handelsareal på Tiller tilsvarer 9% av dette behovet.

For å se på planforslagets påvirkning på Midtbyen, har vi sett på en 2028-situasjon der handelsarealet på Tiller øker med 18 400 m² mens andre deler av byen ikke får et økt handelstilbud. Omsetningen på Tiller vil da gå opp, på bekostning av andre handelssoner. Hvilke handelssoner som påvirkes og hvor mye, avhenger av avstand mellom sonene og av befolkningsmønsteret. For Midtbyen betyr det 104 millioner mindre i årlig omsetning i 2028 enn i en framtidig situasjon uten vekst på Tiller. Dette tilsvarer rundt 2% omsetningen Midtbyen ville ha fått i 2028 dersom det ikke var endring i handelstilbuddet på Tiller.

2. METODE

2.1. Generelt om handelsmodellen for Trondheimsregionen

For å belyse konsekvenser av fremtidige handelsetableringer i Trondheimsregionen er det etablert en analysemodell – ATP-handel Trondheimsregionen. ATP-handel Trondheimsregionen dekker kommunene Trondheim, Stjørdal, Orkdal, Melhus, Malvik, Skaun, Midtre Gauldal, Klæbu og Indre Fosen.

Handelsmodellen kan brukes til å analysere konkurransflater mellom ulike handelstilbud, for eksempel for å vise hvordan en ny etablering vil kunne påvirke eksisterende handel i regionen, både med hensyn til markedsandeler for all handel samlet og fordelt på varegrupper, samt endringer i transportarbeid. Den kan også brukes for å analysere hvor kundene til de enkelte handelstilbud i modellområdet kommer fra, for eksempel hvor regionale nedslagsfelt de enkelte bysentra i Trondheimsregionen har.

Handelsmodellen kan også brukes for å belyse konsekvenser av ulike strategier for å styrke sentrumshandelen i bysentra i Trondheimsregionen, sett i sammenheng med behov for og konsekvenser av etablering og/eller utvidelse av avlastningssentre/lokalsentre i øvrige deler av Trondheimsregionen.

Modellen er satt opp for fire tidsperioder: 2018, 2023, 2028 og 2033.

2018 er basert på dagens befolknings og arbeidsplassmønster, fordelt på grunnkretsnavå.

2023, 2028 og 2033 er basert på befolkningsframskrivinger utarbeidet av Trondheim kommune, hvor veksten for den enkelte kommune er fordelt på grunnkretsnavå, basert på dagens befolkningstmengde og fremtidige utviklingstrekk/planlagte vekstområder. Bedriftsdata (2019) er hentet fra Virksomhets- og foretaksregisteret (VoF)/Brønnøysundregisteret. Omsetningsstatistikk for detalvjarehandelen er levert av SSB. Det er ikke lagt inn større infrastrukturendringer som eventuelt kan påvirke tilgjengelighetssituasjonen for modellens tidsperioder (2023, 2028 og 2033).

2.2. ATP-handelsmodell som analyseverktøy

Handelsmodulen i ATP-modellen bygger på en gravitasjonstankegang, der reiseavstanden mellom handelstilbud og kunde og handelstilbuds omfang er bestemmende for hvor kundene handler. I modellen beregnes forutsetninger for varehandel som en funksjon av tre forhold:

- Hvor kjøpekraften finnes (boliger og arbeidsplasser)
- Hvor handelstilbuet finnes (omsetning)
- Innkjøpsreisenes avstandsfølsomhet (målt i reiseavstand/reisetid)

Inngangsdata til modellen er basert på stedfestet informasjon om bosetting, handelsbedrifter og andre virksomheter (adressenivå, som aggregeres til grunnkretsnavå). Det etableres en avstandsmatrice basert på definerte handelssoner, med ett handelstyngdepunkt i hver sone. Dette tyngdepunktet er utgangspunktet for beregning av avstander i modellen (gjennomsnittlig avstand hjem–handelstilbud for bosatte i hver enkelt grunnkrets og arbeidsplass–handelstilbud for ansatte i hver grunnkrets). For hver grunnkrets beregnes en gjennomsnittlig reiseavstand til alle handelstilbud i analyseområdet. Handelstyngdepunktet i hver sone er valgt med basis i handelstilbuds fordeling. Noen kommuner er definert som én handelssone, andre er delt opp i flere, individuelle handelssoner.

I modellen kan det beregnes hvordan et nytt handelstilbud vil kunne påvirke eksisterende handelskonsentrasjoner i modellområdet. Modellen bygger på empiri om handlevaner for ulike typer varer og på kunnskap om reisemotstand for innkjøpsreiser (som igjen gir en indikasjon på sannsynligheten for å reise til de ulike handelstilbudene i analyseområdet).

Med modellen kan en beregne eventuelle endringer i omsetning og markedsandel for de enkelte handelstilbudene i modellområdet, som følge av etablering av et nytt tilbud (eventuelt utvidelse av eksisterende). Beregningene kan gjøres for ulike varegrupper. Modellen gir dermed et godt grunnlag for å analysere konkurranseforholdet mellom ulike handelsområder. Modellen viser også hvordan en ny handelsetablering, eller en utvidelse av eksisterende, påvirker transportomfang, og tilhørende CO₂-utslip i regionen.

Reisemiddelfordeling er bestemt med utgangspunkt i tilgjengelige reisevanedata. Fordelingen er avhengig av reiseavstander og hvor handelstilbuddet er lokalisert (bykjerne, eksternt kjøpesenter, etc.). CO₂-beregnningene er basert på enhetsverdier for drivstoffforbruk og CO₂-utsipp pr km for privatbil og buss. Antall innkjøpsturer pr dag og personbelegg pr bil, hentet fra tilgjengelige reisevanedata, inngår som grunnlag for beregningene. Beregningsresultatet er samlet transportarbeid i forbindelse med handleturer (utkjørte km) og tonn CO₂-utsipp. Tiltaket er sammenliknet med et 0-alternativ, der det forutsettes at dagens geografiske fordeling av varehandelen opprettholdes.

2.3. Beregningsgrunnlag og sentrale forutsetninger

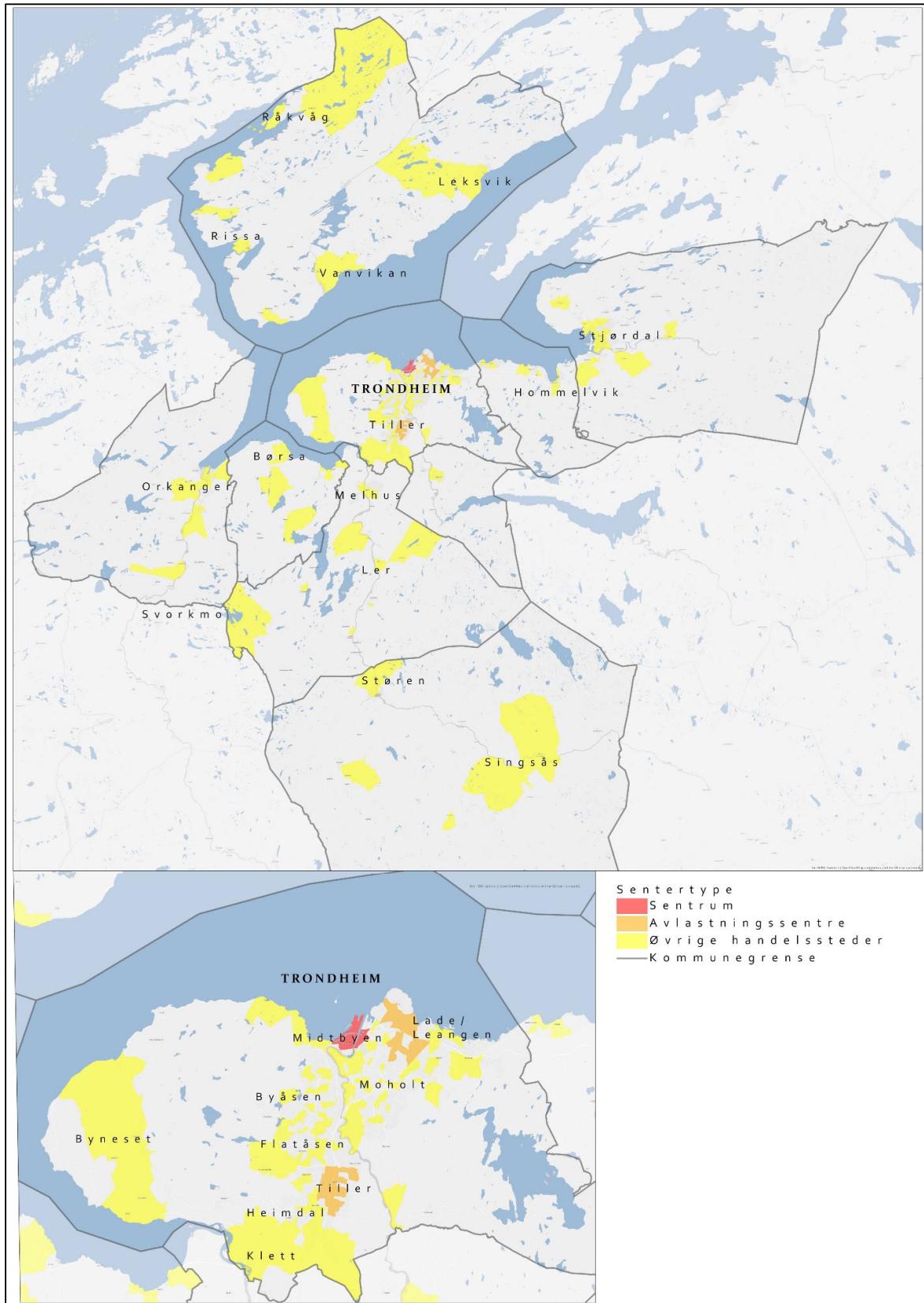
- **Modellavgrensing:** Modellområdet behandles som et «lukket område», slik at all handel i modellen foretas av personer som enten bor eller jobber der. Innlegging av et nytt handelstilbud vil kun påvirke *fordelingen* av omsetning mellom handelstilbudene i modellområdet, siden den totale omsetningen i modellen holdes konstant. Etablering av nye handelstilbud vil ikke påvirke selve kjøpekraften i befolkningen, men gi mulighet for å handle andre steder enn i dag. Dette betyr at det er nødvendig å definere et modellområde hvor det er rimelig å anta at hovedtyngden av handelen gjennomføres av personer som enten bor eller jobber innenfor det samme området. Dette vil aldri kunne bli helt eksakt, men en vil fange opp hovedtyngden av omsetningen, og innkjøpene som foregår på «daglig» basis.
- **Soner:** Soneinndelingen i modellen er basert på grunnkretser. Hver sone har et representasjonspunkt som ligger i befolnings- eller arbeidsplasstyngdepunktet i grunnkretsen. Handelssonene i modellen er vist i Figur 2-1, og består av en eller flere grunnkretser, avhengig av det enkelte handelsområdets utbredelse.
- **Varegrupper:** Handelen i modellen er fordelt på tre varegrupper; *dagligvarer, utvalgsvarer og plasskrevende varer*, jf. nærmere definisjon i kapittel 2.4
- **Turgenerering:** Generering av innkjøpsturer per person er basert på den Nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2013/2014. Hver person foretar i snitt ca. 0,9 innkjøpsreiser per dag (én reise tur-retur regnes her som to reiser). I reisevaneundersøkelsen omfatter innkjøpsreiser fire kategorier: innkjøp av dagligvarer, andre innkjøp, service/diverse ærend, og medisinske tjenester. Av dette utgjør innkjøp av dagligvarer 62 % og andre innkjøp 19 %, til sammen 81 %. I modellen er det regnet med at alle turer enten starter i bosted eller arbeidsted. Med basis i RVU-data er følgende faktorer lagt til grunn for beregning av innkjøpsturer generert i den enkelte sone (en reise tur-retur = to reiser):
 - 0,84 innkjøpsturer per døgn per bosatt
 - 0,34 innkjøpsturer per døgn per ansatt
- **Omsetning:** Omsetning for dagens handelstilbud i modellområdet er beregnet med basis i omsetningsstatistikk på kommunenivå for 2018, levert av SSB. Omsetningen for den enkelte kommune er fordelt på handelssonene i modellområdet, basert på antall sysselsatte i handelsvirksomheter i den enkelte grunnkrets, for hver varegruppe. NACE-kodene i de tre varegruppene ble koblet til NACE-koder i bedriftsregisteret (VoF) for å få fordelt ansatte i varehandelen i hver sone på varegrupper. For nye handelstilbud eller utvidelse av eksisterende tilbud legges det inn et salgsareal, som benyttes for å beregne forventet omsetning. Som et utgangspunkt kan det benyttes 30 000 kr pr m² salgsareal for alle varegrupper. Andre verdier kan legges inn ved behov.
- **Befolknings-** Antall bosatte per grunnkrets er levert av Trondheim kommune (2018-data). Befolknings- er fremskrevet for hver grunnkrets i modellområdet basert på dagens befolkningstmengde og planlagte utviklingsområder
- **Arbeidsplass:** Antall arbeidsplasser på grunnkretsnivå er hentet fra Brønnøysundregisteret (VoF).
- **Forbruksvekst:** Det er regnet med at forbruk per person/ansatt øker med 1,5 % per år.
- **Arealeffektivitet:** Det er regnet med at omsetningen per areal øker med 0,5 % per år.
- **Reiseavstand:** Reiseavstand mellom alle grunnkretser i modellområdet er beregnet ved hjelp av ATP-modellen, basert på NVDB-data (database med alle kjørbare veger).

- **Avstandsfølsomhet:** β -verdiene i uttrykket for reisemotstand er basert på nasjonale reisevaneundersøkelser. Avstandsfølsomheten er høyest for dagligvarer, litt lavere for utvalgsvarer, og enda lavere for plasskrevende varer. Det betyr at man er villig til å reise relativt langt for å handle plasskrevende varer, og så kort som mulig for å handle dagligvarer. Følgende β -verdier er benyttet:
 - Dagligvarer $\beta = 0,6$
 - Utvalgsvarer $\beta = 0,3$
 - Plasskrevende varer $\beta = 0,15$
- **Reisemiddelfordeling:** Fordelingen er vurdert med basis i resultater fra nasjonale reisevaneundersøkelser, hvor vi har hatt tilgang til grunnlagsdata fra undersøkelsene¹. I modellen er reisemiddelfordelingen angitt som en funksjon av avstand og sentertype, jf. Tabell 2-1. Følgende sentertyper er definert:
 - 1: Midtbyen, Bakklandet/Solsiden
 - 2: Lade/Leangen og Tiller
 - 3: Modellområdet forøvrig (resterende kommuner og øvrige handelsområder i Trondheim kommune)

¹TØI rapport 1383/2014, Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport og TØI rapport 1414/2015

Tabell 2-1: Reisemiddelfordeling lagt til grunn i modellen

Reiselengde	Bil (fører + passasjer)	Kollektivtransport	Gang-/sykkel	Sentraltype
0–1 km	44%	1%	55%	1
1–2 km	76%	4%	20%	1
2–4 km	84%	9%	7%	1
4–6 km	87%	9%	4%	1
Mer enn 6 km	90%	9%	1%	1
0–1 km	49%	1%	50%	2
1–2 km	84%	1%	15%	2
2–4 km	93%	2%	5%	2
4–6 km	94%	3%	3%	2
Mer enn 6 km	96%	3%	1%	2
0–1 km	49%	1%	50%	3
1–2 km	84%	1%	15%	3
2–4 km	93%	2%	5%	3
4–6 km	94%	3%	3%	3
Mer enn 6 km	96%	3%	1%	3



Figur 2-1. Handelssoner som inngår i ATP handel Trondheimsregionen.

2.4. Varegruppessammensetning

Omsetning og varegruppeinndelingen i modellen er basert på følgende inndeling:

0) Detaljvarehandel

- Summen av 47 ekskl. 47.3 (drivstoff), 47.642 (fritidsbåter), 47.8 (torg), 47.9 (postordre)
- + 45.320 + 45.402

1) Dagligvarer

- 47.11 Butikkhandel med bredt vareutvalg med hovedvekt på nærings- og nyttelsesmidler
- 47.2 Butikkhandel med nærings- og nyttelsesmidler i spesialforretninger
eks 47.25 Butikkhandel med drikkevarer

2) Utvalgsvarer

- 47.19 Butikkhandel med bredt vareutvalg ellers
- 47.25 Butikkhandel med drikkevarer
- 47.4 Butikkhandel med IKT-utstyr i spesialforretninger
- 47.5 eksklusive "plasskrevende 1 og 2" (se under)
- 47.6 eksklusive 47.642
- 47.7 Annen butikkhandel i spesialforretninger, eks 47.761 blomster

3) Plasskrevende 1: Møbler, hvitevarer, fargevarer, motorutstyr

- 47.523 Butikkhandel med fargevarer
- 47.531 Butikkhandel med tapeter gulvbelegg
- 47.532 Butikkhandel med tepper
- 47.54 Butikkhandel med elektriske husholdningsapparater
- 47.591 Butikkhandel med møbler
- 47.599 Innredningsartikler ikke nevnt annet sted
- 45.320 Detaljhandel med deler og utstyr til motorvogner, unntatt motorsykler
- 45.402 Detaljhandel med motorsykler, deler og utstyr

4) Plasskrevende 2: Byggvarer/Hagesenter

- 47.521 Butikker med bredt utvalg av jernvarer, fargevarer og andre byggvarer
- 47.524 Butikker med trelast
- 47.529 Byggvarer ikke nevnt annet sted
- 47.761 Butikkhandel med blomster og planter

I modellen inngår følgende varegrupper:

- (1) Dagligvarer
- (2) Fagvarer (tilsvarer utvalgsvarer i tabellen over)
- (3) Plasskrevende varer (tilsvarer Plasskrevde 1 og 2 i tabellen over)

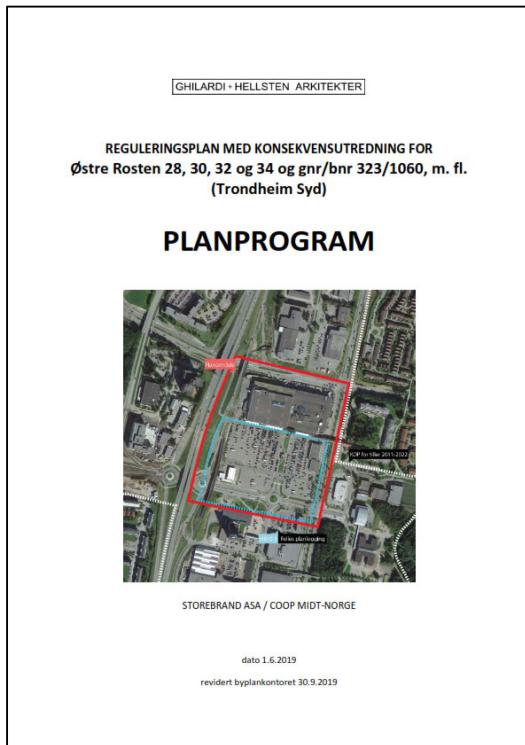
3. UTREDNINGSPROGRAM

3.1. Planprogram

Planprogrammet for prosjektet Trondheim Syd «Reguleringsplan med konsekvensutredning for Østre Rosten 28, 30 32 og 34 og gnr/bnr/ 323/1060, m.fl.» ble fastsatt i Bygningsrådet i Trondheim kommune den 10.12.2019. Den røde linjen på Figur 3-1 viser den foreløpige planavgrensningen som var satt ved oppstart av utredningsarbeidet.

I planprogrammet er det beskrevet en målsetning om at området skal ha blandet arealbruk godt forbundet til bydelstorg og kollektivpunkt, slik at utbyggingen bidrar til sosial trygghet, aktivitet over døgnet og rask miljøgevinst.

Det skal drøftes hvordan etablering av nye/utvidede sentrumsfunksjoner påvirker konkurransenflaten mot Midtbyen i forhold til kulturformål samt handel redegjort for ift intensjoner i foreliggende analyser/planer. Denne delutredningen omhandler handelens påvirkning på andre handelstilbud i kommunen og regionen, med særlig fokus på Midtbyen.



Figur 3-1 Planprogram for Trondheim Syd

3.2. Utredningsalternativer

Det er i forbindelse med planprogrammet definert tre alternativer som skal konsekvensutredes. Det skal utarbeides et alternativ 0 som et referansealternativ. Alternativ 0 skal altså redegjøre for hva som sannsynligvis vil være videre utvikling dersom planen eller tiltaket ikke gjennomføres. Alternativ

1 er satt til utvikling av planområdet i tråd med gjeldende kommuneplan. Alternativ 2 er forslagstillers planinitiativ.

Forslagsstiller, gjennom Ghilardi + Hellsten arkitekter, har utarbeidet et arealoppsett for de ulike alternativene som skal benyttes i konsekvensutredningen. Alternativ 1 og alternativ 2 har tilnærmet samme størrelse for fremtidig utvikling av handelsarealer, hvor differansen mellom alternativene utgjør 50 m² BRA (hhv 18 400 m² BRA i alternativ 1 og 18 450 m² BRA i alternativ 2). Differansen på 50 m² BRA er såpass liten at den ikke vil fanges opp i modellens beregninger. Det vil derfor benyttes samme arealoppsett for andel handelsarealer i begge alternativer. Dette alternativet er videre omtalt som 2028, økt handelstilbud på Tiller, med økning i handelsareal på 18 400 m² BRA. Videre skiller det ikke mellom utvidelse av handelsarealer ved eksisterende senter og etablering av handelsarealer ved andre kvartaler, ettersom hele planområdet inngår i samme handelssone. Ettersom andelen bolig, kultur og annen næring/kontor er ulik for hvert alternativ, vil det diskuteres i hvilken grad ulik andel befolkningsvekst vil påvirke behovet for lokale handelstilbud (se Tabell 3-1).

Tabell 3-1 Arealoppsett for alternativ 1 og alternativ 2

Arealtype/BRA	Alternativ 1	Alternativ 2
Handel	18 400	18 450
Bolig	15 600	39 600
Kultur	2 400	3 600
Næring/kontor	10 500	6 800

Som input for modellberegningene er andelen handelsarealer satt til 18 400 m² BRA. Handelsarealene er fordelt på varegruppene dagligvarebutikker (ca. 8 %), utvalgsvarer (ca. 72 %) og plasskrevende (ca. 20 %). Fordelingen er en skjønnsmessig vurdering basert på erfaringstall fra andre handelsområder. I Tabell 3-2 vises fordelingen av handelsareal innenfor de ulike varegruppene i modellen.

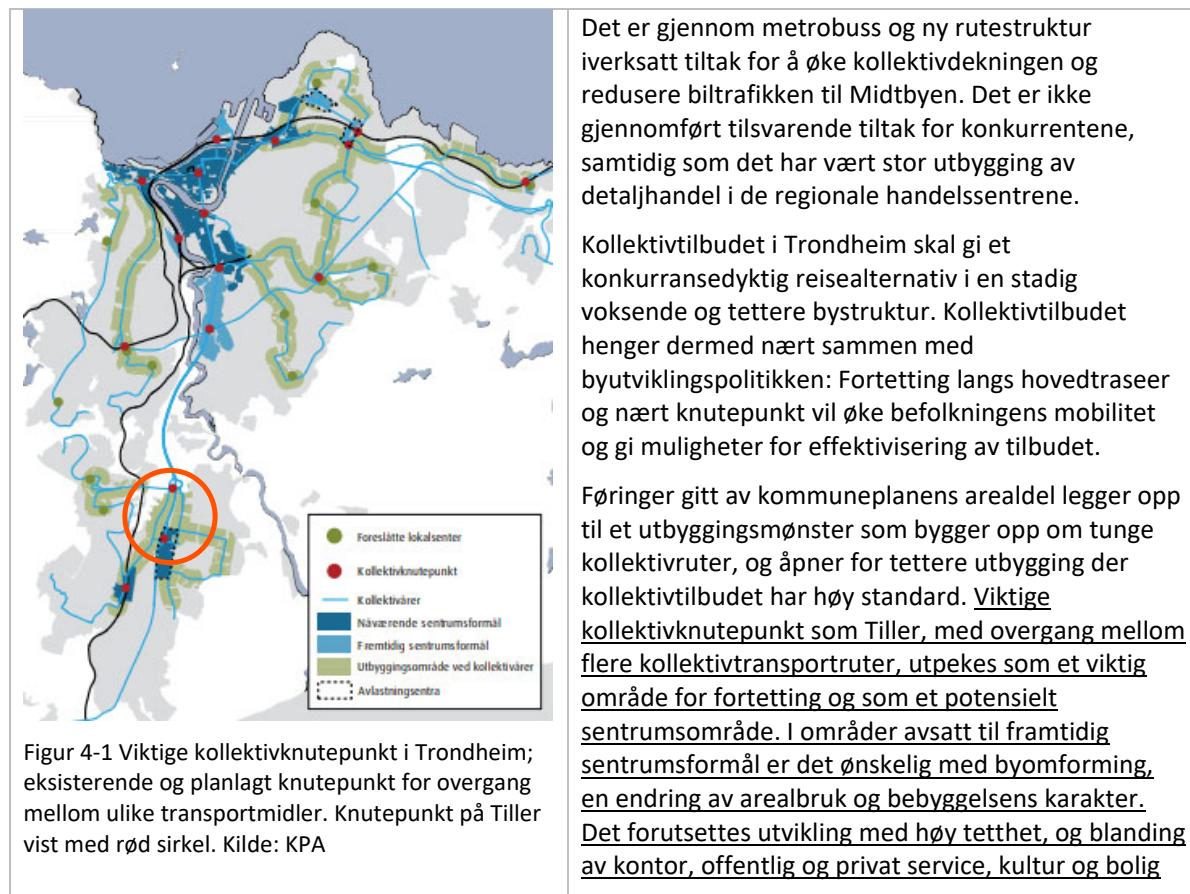
Tabell 3-2 Fordeling av handelsareal på ulike varegrupper.

Handelsareal i BRA	Dagligvarebutikker	Utvalgsvarer	Plasskrevende varer	SUM
Alternativ 1/2	1500	13 300	3 600	18 400

4. PLANENS FORHOLD TIL OVERORDNEDE PLANER

Kommuneplanens arealdel 2012-2024 viser til at handel og service bør lokaliseres slik at befolkningen får dekket sine daglige behov i nærområdet. Et bredere tilbud av varer og tjenester skal ligge i områder med godt kollektivtilbud, fortrinnsvis Midtbyen. Utenfor Midtbyen skal spesialiserte og større forretninger lokaliseres til regionale handelsområder. Tiller defineres i denne sammenheng som et viktig regionalt handelsområde, og er også angitt som et kollektivknutepunkt.

I planbeskrivelsen påpekes det at for Midtbyen er konkurranseforholdet til Lade-Leangen og Tiller spesielt viktig for vilkårene i handelsutviklingen.



Rådmannen har lagt fram forslag til **"Byutviklingsstrategi - strategi for areal- og transportutvikling i Trondheim fram mot 2050"**. Strategien er delvis en videreføring av dagens retning i vedtatt kommuneplan: rett virksomhet på rett sted, fortetting og byomforming, byrom, lokale sentrum og Midtbyen. Rådmannen anbefaler å forsterke eksisterende bystruktur ved å fortsette å fortette og omforme byen, og med tydeligere styring enn i dag. Det må bygges mer attraktive fysiske miljø, med god kvalitet, slik at byliv kan styrkes og flere velger miljøvennlige transportmidler som gange, sykkel eller kollektivtransport. "Rett virksomhet på rett sted" er anbefalt som en egen delstrategi og bygger på "Strategi for næringsarealutvikling i Trondheimsregionen" og abc-prinsippet for lokalisering av bedrifter. Delstrategien innebærer at besøks- og arbeidsplassintensive bedrifter lokaliseres i de best tilgjengelige delene av byen, mens handel og service lokaliseres i sentrumsmråder, lokale sentra og ved holdeplasser med godt kollektivtilbud. Når det gjelder de arealkrevende næringene bør disse lokaliseres med god tilgang til hovedvegnettet.

Kommunedelplan for Tiller 2014 – 2026 (vedtatt 11.11.2014)

Planen har som mål at Tiller skal være et handels- og næringsområde som fungerer godt både som et bærekraftig og attraktivt lokalsenter i sørbyen i Trondheim, og som et viktig regionalt handelssenter i Trondheimsregionen. Kommunedelplanen for Tiller fastlegger hvordan Tiller sentrum kan utvikles i en mer urban retning med økt kvalitet i utsjøn og med en funksjonsblanding der boliger kan inngå.

For Tiller sentrum åpnes det i planen for et tak på 40.000 m² nytt handelsareal for detaljhandel. Det er i skrivende stund 18 500 m² handelsareal som fortsatt er tilgjengelig utover det som i dag følger av vedtatte reguleringsplaner. Det økte handelsarealet utgjør, sammen med mulig utbygging av areal til boliger, kontor, service og tjenesteyting, et utviklingspotensial som kan bidra til en byomforming der bilene i mindre grad preger Tiller både funksjonelt og identitetsmessig. Hensikten er å få til en utvikling av Tiller sentrum i en bærekraftig retning der flere kan reise kollektivt, gå og sykle, og som kan bidra til et mer attraktivt bymiljø med bydelspark, gatemiljø og gode møteplasser.

5. BEREGNINGER

For å vurdere virkningen av en økning av handelsarealet på Tiller, vil vi i denne rapporten søke å besvare to spørsmål:

- Hvilket behov er det for økning i handelsareal i Trondheim kommune fram mot 2028?
- I hvilken grad vil en økning i handelsarealet på Tiller påvirke handelen i Midtbyen?

De to spørsmålene besvares i beregningene som dokumenteres nedenfor. I den første beregningen tar vi utgangspunkt i tall for Trondheim kommune. I den andre beregningen benyttes handelsmodellen «ATP-handel Trondheim», som tar høyde for markedet også i regionen rundt Trondheim kommune. Tallene fra de to beregningene er derfor ikke fullt ut sammenliknbare.

5.1. Samlet potensial for økt handel og handelsareal i Trondheim

For å sette planforslaget på Tiller inn i en større sammenheng, er det relevant å se på hvilket behov for økning i handelsareal det vil være i kommunen i framtiden. Potensialet for økt handel og behovet for handelsareal varierer med:

- Befolkningsutvikling
- Forbruksutvikling
- Arealeffektivisering

Befolkningsutvikling

Når befolkningen øker, er øker også omsetningen ettersom det blir flere forbrukere. I siste tilgjengelige befolkningsframskriving fra SSB, er befolkningsveksten i Trondheim beregnet å øke med rundt 8% i løpet av en tiårsperiode, fra 194 000 i 2018 til 208 000 i 2028 (SSB MMMM 2018). Kommunen har gjennomført en egen framskriving og finner en noe høyere vekst, i underkant av 11% i samme tidsperiode. **Feil! Fant ikke referansekilden.** Befolkningsveksten i Trondheim kommune vil alene gi et betydelig potensial for økt omsetning. Vi har i denne beregningen tatt utgangspunkt i kommunens framskriving, som altså gir et potensial for 11% omsetningsvekst.

Forbruksutvikling

I tillegg til den økningen i omsetning som er direkte knyttet til befolkningsvekst vil handelsutviklingen påvirkes av endringer i forbruk per innbygger.



Figur 5-1 Årlig vekst omsetningsvekst pr. person i Norge for detalvjarehandel 2009–2018 (basert på omsetnings- og befolkningstall fra SSB)

Figuren ovenfor viser den årlige omsetningsveksten i detalvjarehandel pr. person i Norge siste 10-årsperiode. *Detalvjarehandel* er her definert på samme måte som i handelsmodellen for Trondheim, og omfatter varegruppene som er beskrevet i kapittel 2.4, det vil si at veksten i internethandel er

holdt utenfor i tallgrunnlaget. I snitt var veksten i perioden på 1,68%. En rekke usikkerhetsmomenter påvirker dette bildet, bl.a. endringer i forbruksmønster og økt netthandel. Dersom vi i framtiden for eksempel velger å bruke en større del av inntekten på reiser eller ulike former for service framfor varehandel, vil det påvirke omsetningsveksten.

Ved beregning av fremtidig potensial for handel er det regnet med en vekst i varehandel per innbygger på 1,5 prosent per år, tilsvarende stiptet linje i figuren ovenfor. Dette tilsvarer en total økning i omsetning på 18 % i perioden 2018–2028.

Arealeffektivisering

Det er også regnet med en effektiviseringsgevinst, dvs. at en selger høyere volum med varer per salgsareal. Effektiviseringsgevinsten bidrar til å redusere behovet for nye handelsarealer. I beregningen av fremtidig arealbehov for handel er det regnet med en arealeffektivisering på 0,5 prosent per år. For perioden 2018–2028 gir dette en samlet effektiviseringsgevinst på ca. 5 prosent.

Arealbehov

Omsetningen innenfor detaljhandel i Trondheim kommune var i 2018 ca. 20 milliarder kr per år. Når en regner med en forbruksvekst på 1,5 % per år vil omsetningen øke med 18%. Dette vil gi en økning i årlig omsetning på ca. 3,8 milliarder kr fra 2018 til 2028 (dagens prisnivå) hvis en regner med samme befolkningsgrunnlag.

Befolkingen i Trondheim kommune vil i henhold til kommunens framskrivning øke med ca. 11% frem mot 2028. Dette tilsvarer en økning i omsetning på ca. 2,1 milliarder. kr per år.

Tabell 5-1 viser samlet omsetningsøkning, gitt forutsetningene omtalt over.

Tabell 5-1: Omsetning – økning mot 2025 (prisnivå 2017)

Dagens omsetning (2018):	19,6 milliarder kr
Økning pga. forbruksvekst, 2018–2028:	3,5 milliarder kr
Økning pga. befolkningsvekst, 2018–2028:	2,1 milliarder kr
Beregnet omsetning, 2028:	25,2 milliarder kr

Ved beregning av areal til handel er det regnet med at en i dag har en gjennomsnittlig omsetning på 30 000 kr per m² salgsareal for dagligvarer og utvalgsvarer². For plasskrevende varer er det regnet med en noe lavere gjennomsnittlig omsetning pr. m², 20 000 kr. Fram mot 2028 er det som omtalt over regnet med en arealeffektiviseringsgevinst på ca. 4 prosent, dvs. en økning til 31 500 kr og 20 023 per m² salgsareal.

Tar en hensyn til arealeffektiviseringsgevinsten vil den beregnede omsetningsøkningen med forutsetningene over gi et behov for nytt handelsareal i underkant av **200 000 m²** frem mot 2028.

Tabell 5-2 viser beregnet fordeling av arealbehov på varegrupper.

Tabell 5-2: Beregnet behov for nye handelsarealer (m²), fordeling på varegrupper

Varegruppe	Behov for nytt handelsareal frem mot 2030
Dagligvarer	69 000
Utvalgsvarer	62 500
Møbler og hvitevarer	68 000
Samlet for all detaljhandel	199 500

² Basert på tall for ARApalan 2011, Aktørportalen for norsk forbrukerrettet varehandel (Andhøy AS)

5.1.1. Usikkerhet og alternative beregninger

Det er som nevnt en rekke usikkerhetsfaktorer knyttet til fremtidig behov for handelsareal, bl.a. økonomisk utvikling og endringer i forbruksmønster. Beregningene sier likevel noe om hvilke rammer det kan være hensiktsmessig å ta utgangspunkt i ved arealplanlegging i et langsigtig perspektiv.

Alternativ med lavere forbruksutvikling

På grunn av stor usikkerhet knyttet til forbruksutviklingen, som omtalt ovenfor, har vi gjennomført en beregning der forbruksveksten knyttet til varehandel er redusert fra 1,5 % til 0,75%, en ikke usannsynlig utvikling dersom internethandel tar store markedsandeler og en del av forbruket dreies mot tjenester. Dette gir en økning i perioden 2018-2028 på 9%, mot 18% ved 1,5% årlig forbruksøkning. Den alternative beregningen gir et samlet arealbehov på **136 000 m²** frem mot 2028.

Alternativ med lavere omsetning pr. salgsareal

Forutsatt omsetning per m² salgsareal på 30 000 kr for dagligvarer og utvalgsvarer er basert på gjennomsnittstall for kjøpesentre. Annen type handel vil ha noe lavere omsetning pr areal, noe som vil gi høyere arealbehov ved samme omsetningsøkning. Dersom vi forutsetter en omsetning per m² salgsareal på 25 000 kr for dagligvarer og utvalgsvarer, og 18 000 kr for plasskrevende varer, med samme arealeffektiviseringsgevinst, gir dette et behov for nytt handelsareal på **234 000 m²** frem mot 2028.

Alternativ med lavere omsetning pr. salgsareal og lavere forbruksutvikling

Dersom vi kombinerer de to endrede forutsetningene, gir dette et samlet arealbehov på **159 000 m²** frem mot 2028.

5.2. Påvirkning på handel i Midtbyen

For å beregne en sannsynlig påvirkning på handelen i Midtbyen, har vi benyttet handelsmodellen «ATP-handel Trondheim», som er beskrevet i kapittel 0. Tre situasjoner er vurdert for å kunne sammenlikne resultater: dagens situasjon, en framtidig situasjon uten nye handelstilbud og en framtidig situasjon med økt handelstilbud på Tiller. Resultatene av beregningene i handelsmodellen uttrykkes som endring i total omsetning og endring i markedsandeler. Tabell 5-3 oppsummerer resultatene fra beregningene. I tillegg til total omsetning og markedsandel for de tre situasjonene, er det for de to 2028-situasjonene også vist prosentvis endring i omsetning fra 2018.

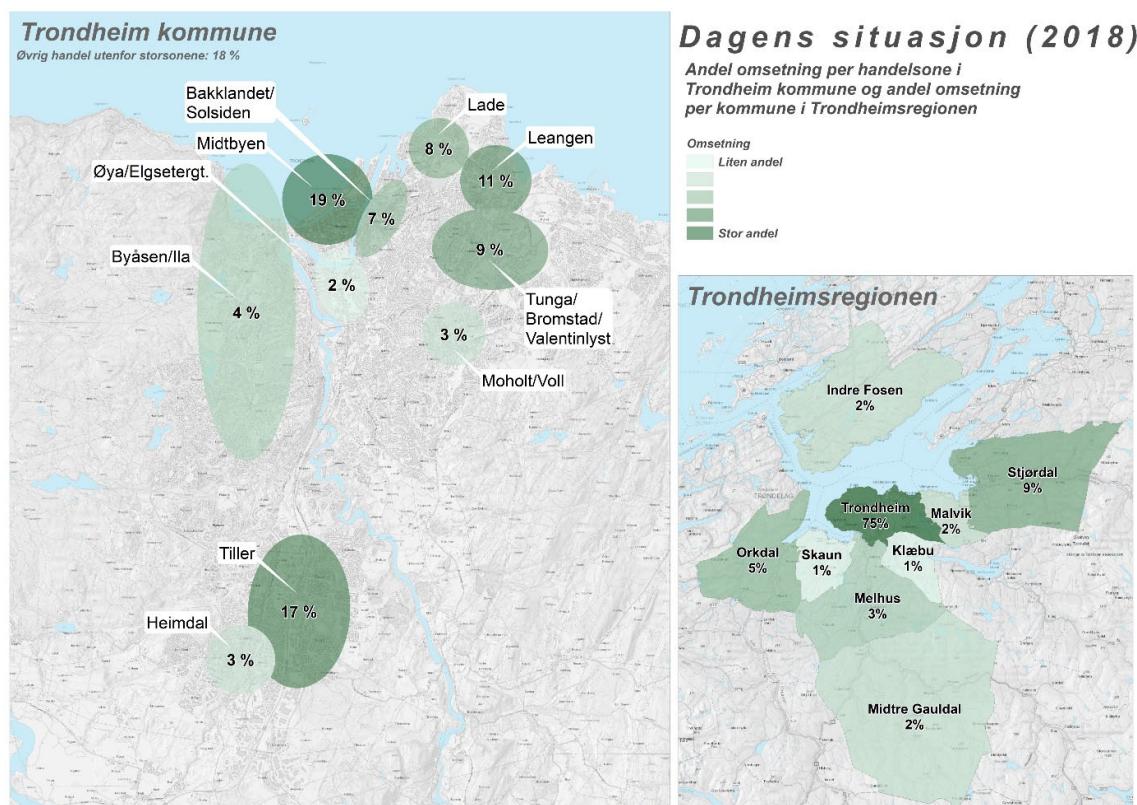
Tabell 5-3 Resultater av tre ulike handelssituasjoner. Omsetning uttrykt i millioner kr.

Delområder	2018		2028, ingen nye tilbud			2028, økt handelstilbud på Tiller		
	Omsetning	Markedsandel	Oms. endring	% endring	Markedsandel	Oms. endring	% endring	Markedsandel
Heimdal	562	2 %	183	33 %	2 %	147	26 %	2 %
Tiller	3 330	13 %	1 042	31 %	13 %	1 374	41 %	14 %
Byåsen/Ila	818	3 %	222	27 %	3 %	212	26 %	3 %
Øya/Elgseter/Gløshaugen	374	1 %	114	30 %	1 %	111	30 %	1 %
Midtbyen	3 634	14 %	1 128	31 %	14 %	1 025	28 %	14 %
Solsiden/Bakklandet	1 338	5 %	425	32 %	5 %	401	30 %	5 %
Leangen/Lade	3 759	14 %	1 293	34 %	15 %	1 239	33 %	15 %
Moholt/Voll	508	2 %	173	34 %	2 %	170	34 %	2 %
Tunga-Bromstad-Valentinlyst	1 751	7 %	583	33 %	7 %	575	33 %	7 %
Trondheim rest	3 530	14 %	1 132	32 %	14 %	1 070	30 %	13 %
Nabokommuner	6 398	25 %	1 820	28 %	24 %	1 790	28 %	24 %
Totalt	26 002	100 %	8 115		100 %	8 115		100 %

5.2.1. Dagens situasjon

Figur 5-2 viser andel omsetning for handelssonene i Trondheim kommune og i Trondheimsregionen ved dagens situasjon (2018). Figuren viser til henholdsvis andeler av markedet i Trondheim kommune, og andelen av markedet i den samlede regionen, og prosentandelene er derfor ikke sammenliknbare med Tabell 5-3, som viser markedsandeler av handelen i hele regionen.

I Trondheim kommune har handelssonene Midtbyen, Tiller og Leangen størst andel av omsetningen. I Trondheimsregionen er andelen omsetning størst i Trondheim kommune (75 %), og minst i nabokommunene Skaun (1 %), Klæbu (1 %), Malvik (2 %) og Indre Fosen (2 %). Øvrige kommuner har også en meget lav omsetningsandel i forhold til Trondheim kommune.



Figur 5-2 Andel omsetning ved dagens situasjon (2018)

5.2.2. 2028, ingen nye tilbud

I en framtidig situasjon uten et økt tilbud innenfor detaljhandel (ingen nye handelsarealer), vil endringene i omsetning påvirkes av endringer i forbruk pr. person, endringer i befolkningsmengde og endringer i bosettingsmønsteret. Endringer i markedsandeler påvirkes av endret bosettingsmønster.

I en framtidig situasjon uten endringer i handelstilbuddet, øker beregnet omsetning både i Midtbyen og Tiller med 31%. Omsetningsøkningen er imidlertid høyere i flere andre handelssoner, og tydelig på Leangen/Lade som er beregnet å få en vekst på 34%. Målt i omsetning vil alle de tre sonene Midtbyen, Tiller og Leangen/Lade få en omsetningsøkning på over 1 milliard hver.

5.3. 2028, økt handelstilbud på Tiller

I en framtidig situasjon med endringer i handelstilbudet (økning i handelsarealet i enkelte soner), vil dette bidra til endringer i både omsetning og markedsandeler. Denne virkningen kommer i tillegg til virkning av endringer i forbruk, endringer i befolkningsmengde og endringer i bosettingsmønsteret.

Handelsmodellen beregner påvirkning av nytt handelstilbud ut fra avstand til konkurrerende tilbud. Konkurranse situasjonen på eksisterende tilbud er altså sterkere når avstanden til det nye tilbuddet er liten.

I en framtidig situasjon med økning i handelstilbudet på Tiller som beskrevet i kapittel 0, vil omsetningen i handelssonen Tiller øke med 41% fra 2018. Dette er en beregnet økning i omsetning på 1,37 milliarder. Uten økningen i handelstilbudet er beregnet økning i omsetning 1,04 milliarder, en forskjell på 332 millioner. Handelsmodellen forutsetter at den totale etterspørselen i regionen er konstant, uavhengig av økning i tilbuddet. Den forutsetter altså at folk i Trondheim ikke handler *mer* når det blir større tilbudd, men avhengig av bosted kan de endre *hvor* de handler. Det betyr at økningen på Tiller kommer på bekostning av omsetningsvekst i andre handelssoner. Hvilke handelssoner som påvirkes og hvor mye, avhenger av avstanden mellom sonene og av befolkningsmønsteret. Beregningen viser at Midtbyen i 2028 vil få 104 millioner mindre i omsetning som følge av økt handelstilbud på Tiller. Dette tilsvarer 2% av omsetningen Midtbyen er beregnet å få i en situasjon uten økt handel på Tiller. Beregningen forutsetter at det ikke kommer en økning av handelstilbudet også i Midtbyen, noe som ville justert denne forskjellen.

Planforslaget inneholder også areal avsatt til bolig, 15 600 m² eller 39 600 avhengig av alternativ. Dersom vi forutsetter et bruksareal på 35 m² pr. person, eller to personer pr. leilighet på 70 m², vil dette gi en befolkningsvekst på Tiller på mellom 450 og 1150 personer. Grovt regnet kan et befolkningstall i øvre del av dette spennet alene gi grunnlag for en dagligvarebutikk på rundt 800 m². Dette betyr at deler av omsetningsøkningen genereres av bosatte som flytter til området som følge av tiltaket. Denne nyansen fanges ikke opp av handelsmodellen. Reismotstanden for innkjøp av dagligvarer er imidlertid høy, de fleste ønsker ikke å reise lang for å handle dagligvarer, og dette ligger som en forutsetning i modellen. Påvirkningen dette har på konkurransen mot Midtbyen anses dermed som svak.

6. Oppsummering

Formålet med denne analysen er å avgjøre hvorvidt en økning på rundt 18000 m² handelsareal på Tiller vil påvirke handelen i andre deler av Trondheim, i første rekke Midtbyen. For å komme nærmere et svar har vi sett på det framtidig behovet for handelsareal i kommunen som helhet. Beregningene viser et sannsynlig behov for økt handelsareal i Trondheim kommune fram mot 2028 på rundt 200 000 m². Størrelsen på arealbehovet avhenger av flere faktorer, der befolkningsveksten og hvor mye hver enkelt av oss bruker på varehandel er de viktigste. Befolkningsveksten alene vil gi et økt behov for handel på rundt 80 000 m², mens en økning i omsetning pr. person tilsvarende det vi har sett de siste årene kan gi ytterligere behov på 120 000 m².

Planforslaget på Tiller vil med disse forutsetningene utgjøre 9% av kommunens samlede arealbehov til varehandel mot 2028. Mens det er stor utsikkerhet knyttet til utviklingen i hvor mye penger hver enkelt bruker på varehandel, er det noe mindre usikkerhet knyttet til befolkningsutviklingen i Trondheim. Dersom forbruksveksten i framtiden blir lavere enn den har vært de siste årene, vil forslaget på Tiller utgjøre en større del av kommunens samlede arealbehov til handel.

Forutsetningene om befolkningsvekst og forventet forbruksvekst tilslier altså et tydelig behov for økt areal til handel i Trondheim kommune. For å se på planforslagets påvirkning på Midtbyen, har vi altså sett på en 2028-situasjon der 9% av dette arealbehovet realiseres på Tiller, mens det resterende behovet ikke realiseres. Omsetningen på Tiller vil da gå opp, på bekostning av andre handelssoner. Hvilke handelssoner som påvirkes og hvor mye, avhenger av avstand mellom sonene og av befolkningsmønsteret. For Midtbyen betyr det 104 millioner mindre i årlig omsetning i 2028 enn i en framtidig situasjon uten vekst på Tiller. Dette tilsvarer rundt 2% omsetningen Midtbyen ville ha fått i 2028 dersom det ikke var endring i handelstilbudet på Tiller.