

# Handelsanalyse til arbeidet kommunedelplan for Lade-Leangen

Sveinung Eiksund, Byplankontoret. 03.07.2013.

## ***Innhold***

Handelsanalyse til arbeidet kommunedelplan for Lade-Leangen .....	1
Innhold.....	1
Innledning.....	1
Oppsummering av resultater .....	1
Generelle forutsetninger .....	2
Omsetningsdata .....	2
Varegruppedefinisjoner .....	2
Framskrivning av bosatte og ansatte .....	3
Forbruksvekst og arealeffektivisering.....	3
Estimering av framtidig omsetning i nye handelsetableringer.....	3
Allerede vedtatte planer .....	3
Alternativer .....	4
Resultater.....	5
Utslipp av CO <sub>2</sub> .....	5
Omsetning og markedsandeler.....	6
Oppsummering .....	8

## ***Innledning***

Formålet med dette notatet er presentere resultatene fra en handelsanalyse som er gjort i arbeidet med KDP Lade-Leangen sommeren 2013 (KDP) ved hjelp av handelsmodellen ATP Handel. Analysene tar for seg konsekvenser av to ulike alternativer for utnytting av arealene. Med konsekvenser menes endring i forventet omsetning og markedsandeler mellom bydelene og endringer i samlede CO<sub>2</sub>-utslipp for regionen, som følge endringer i turproduksjon og reisemønster.

I hovedsak er samme forutsetningene lagt til grunn som i analysene til Kommuneplanens arealdel 2012-14 (KPA). Forskjellen er at det i denne analysen også er tatt hensyn til forretningsareal som er bygd eller vedtatt etter at analysene for KPA ble utført. I tillegg er det gjort noen endringer i vurderinger knyttet til varegruppedeling i forretningsareal som også var tatt inn i analysene til KPA. Analysene har også etter annet startår (2013).

## **Oppsummering av resultater**

Med de forutsetninger som er lagt til grunn viser analysen at etablering av forretningsareal på Lade-Leangen vil føre til at det samlede transportarbeid og tilhørende CO<sub>2</sub>-utslipp for regionen vil øke. Jo mer som etableres jo større vil konsekvensene bli.

Sammen med allerede vedtatte reguleringsplaner på Sandmoen, i Tillerområdet og på Lade vil nytt handelsareal på Lade-Leangen bidra til at omsetningsveksten i Tiller senterområde og Midtbyen/Nedre Elvehavn blir lavere. Den økte veksten i Lade-Leangen området vil til en viss

grad gå på bekostning av vekst i områdene som er definert som senterområder på Lade og Leangen. Konsekvensene er langt mer uttalt med et utbyggingsvolum som skissert i alternativ 2 enn et volum som skissert i alternativ 1.

Det er først og fremst markedsandelene til Midtbyen og Nedre Elvehavn som vil gå ned ved etablering av nytt handelsareal på Lade-Leangen. Midtbyen er på grunn av geografisk nærhet utsatt for handelsetableringer i planområdet, særlig etableringer innenfor varegruppe 2 som i hovedsak omfatter fagvarer.

### ***Generelle forutsetninger***

Handelsmodellen ATP handel er utviklet av Asplan Viak i samarbeid med Trondheim kommune. Ved hjelp av denne modellen kan man gjøre beregninger av hvordan omsetning og turproduksjon endrer seg som følge av endringer i handelstilbudet (handelsareal) og kjøpekraften (befolkning og arbeidsplasser). Turproduksjonsberegningene blir omregnet til CO<sub>2</sub> utslipp ved hjelp av avstandsberegninger og forutsetninger om utslipp pr km avhengig av transportmiddel. I analysene til KDP Lade-Leangen er de samme generelle forutsetninger lagt til grunn som i analysene til kommuneplanens arealdel i 2012.

### **Omsetningsdata**

Omsetningsstatistikk fra Trondheimsindeksen Extra 2010 benyttet. Dette er en egen bestilling av omsetningsdata levert av AVANT med alternativ soneinndeling og varegruppeinndeling i forhold til den mer kjente Trondheimsindeksen. Antall ansatte fra bedriftsregisterdata for 2010 er brukt til å fordele omsetning bransjevis fra handelssoner videre ned til grunnkretser. I tillegg til å gjøre analysene mer robuste bidrar dette til at resultater kan presenteres på lavere geografiske nivå enn det sonenivået som blir benyttet i omsetningsstatistikken (Trondheimsindeksen).

### **Varegruppedefinisjoner**

I Trondheimsindeksen Ekstra for 2010 er følgende varegruppedefinisjoner benyttet:

- Varegruppe 1: Dagligvarer
- Varegruppe 2: Detaljhandel i spesialbutikk
- Varegruppe 3: Arealkrevende detaljhandel

Hvilke bransjer som inngår i de ulike varegruppene vises i tabell 1.

Merk at vinmonopol er lagt til varegruppe 2, Sport og fritid er lagt i varegruppe 3. Dette skiller seg fra varegruppeinndelingen i Trondheimsindeksen. Inndelingen i Trondheimsindeksen Extra forsøker å dele bransjene inn etter hvor ofte man benytter tilbudet (varegruppe 1 – daglig/ukentlig, varegruppe 2 og 3 – sjeldnere) og hvor arealkrevende nyetableringer i bransjene de siste årene har vært (varegruppe 1 og 2 – mindre enheter), varegruppe 3 – større enheter).

**Tabell 1: Fordelingen av bransjer etter varegrupper i Trondheimsindeksen 2009 og Trondheimsindeksen extra 2010.**

Bransje	Varegruppe
11 Matvare	1
12 Vinmonopol	2
21 Klær	2
22 Sko og Reise-effekter	2
31 Sport og Fritid	3
32 Apotek	2
33 Parfymeri	2
34 Musikk	2
35 Bok og Papir	2
36 Gull,Urmaker,Optikk, Foto	2
37 Blomster	2
38 Annen spesialbutikker	2
41 Møbel og innbo	3
42 Elektrohandel	3
43 Byggevarer	3
51 Bil og motorsykkkel	
52 Bensinstasjoner	
53 Annen handel	
61 Kropp og pleie	
62 Annen service	
71 Servering	

### **Framskrivning av bosatte og ansatte**

Befolkning og arbeidsplasser er framskrevet for alle grunnkretser basert på befolkningsprognosen MH2011. Denne legger til grunn en befolkning i regionen på ca. 303.000 i 2025. Det forelå på analysetidspunktet en nyere befolkningsprognose (TR2012) som anslår en noe høyere vekst for regionen (315.000 innbygger i 2025). Den regionale fordelingen av befolkningen er i hovedsak den samme i de to prognosene og forskjellen mellom dem vurderes derfor ikke for å være vesentlig for analysen eller hovedkonklusjonene i denne. Den nye prognosen ble derfor ikke innarbeidet i forutsetningene i forbindelse med denne handelsanalysen.

### **Forbruksvekst og arealeffektivisering**

Det er tatt høyde for en forbruksvekst på 1,439 % pr år (tilsvarende gjennomsnittlig volumvekst i detaljhandel pr person i perioden 1980-2009) og en årlig arealeffektivisering på 0,5 % (skjønnsmessig satt).

### **Estimering av framtidig omsetning i nye handelsetableringer**

Handelsareal benyttes i ATP handel til å estimere omsetning i nye forretningsetableringer. Dette gjøres ved å forutsette en omsetning pr m<sup>2</sup> handelsareal. Som i analysene til KPA forutsettes det her 30 000 kr (2009-kr) i omsetning pr m<sup>2</sup> for nytt handelsareal. Denne forutsetningen er basert på tall fra Andhøys kjøpesenterregister.

### **Allerede vedtatte planer**

Omsetningsstatistikken er fra 2010 og viser derfor ikke et riktig bilde av konkurransesituasjonen mellom ulike deler av byen i 2013. For å få et riktigere bilde av 2013-situasjonen foretas det derfor en korreksjon basert på forretningsareal som er bygd eller igangsatt bygd etter 1.1.2010.

For etableringer som kom i løpet av 2010 er beregnet helårseffekt av handelsetableringen tatt høyde for som nytt handelsareal i analysen. For handelsareal bygd etter 1.1.2011 er alle etableringer som utgjør mer enn 3000 m<sup>2</sup> tatt inn som eksisterende handelsareal. Det samme gjelder for handelsareal som er blitt påbegynt bygd. Dette betyr at 2013-situasjonen viser en tenkt konkurransesituasjon der man forutsetter at alt handelsareal som pr sommeren 2013 er påbegynt bygd faktisk er bygd og i drift. Tabell 2 viser hvilke areal dette gjelder. De største etableringene etter 1.1.2010 er Lade Arena, Sirkus shopping og Skeidar på Tunga. I tillegg vil City Lade og Ladebyhagen som er under bygging utgjøre en stor økning i forretningsareal.

**Tabell 2: Forretningsareal bygd eller påbegynt bygd etter 1.1.2010.**

Senter/utbygging	m <sup>2</sup> BRA til forretning	Status	Varegrupper (prosent)		
			Gr. 1	Gr. 2	Gr. 3
Malvik senter	9 000	Åpnet sept 2010. Beregnet helårseffekt	25	60	15
Sirkus	20 300	Avsluttet drift okt 2010. Gjenåpnet okt 2012. Beregnet helårseffekt	10	80	10
Lade Arena (Haakon VII's gate 8-10)	30 000	Åpnet okt 2012	10	20	70
Ikea	10 000	Tatt i bruk 2011	0	0	100
City Lade og Ladebyhagen	21 000	Under bygging	15	60	25
Lillemoen, Stjørdal	4 000	Åpnet mars 2012	50	20	30
Skeidar, Tunga	14 000	Åpnet des 2012	0	0	100

Det finnes til en hver tid vedtatte reguleringsplaner som åpner for nytt forretningsareal. For å kunne vurdere hvilke konsekvenser eventuelt nytt handelsareal på Lade-Leangen vil kunne få er det viktig å også ta høyde for andre etableringer det allerede er tatt høyde for i vedtatte reguleringsplaner. Tabell 3 viser en oversikt over vedtatte planer med potensiale for mer enn 3000 m<sup>2</sup> forretningsareal. De planene som har størst potensial for økning av forretningsareal er Sandmoen camping, Hangaren på Lade og Ivar Lykkes veg 10.

**Tabell 3: Forretningsareal i reguleringsplaner vedtatt med ikke påbegynt bygd.**

Senter/utbygging	m <sup>2</sup> BRA til forretning	Status	Varegrupper (prosent)		
			Gr. 1	Gr. 2	Gr. 3
Hangaren, Lade	22 700		0	0	100
Østre Rosten 64	6 000	Planlagt økning av forretningsareal. Reguleringsplan åpner for mer.	0	0	100
Ivar Lykkes vei 10	15 500	Maksimal tillat forretningsareal.	20	70	10
Sandmoen	30 000		0	0	100
Grilstad	3 000	Forretning for lokalt behov. Maksimalt 3000.	80	20	0
Lilleby	3 000	Forretning for lokalt behov. Maksimalt 3000.	80	20	0

## Alternativer

Konsekvensene av nytt forretningsareal på Lade-Leangen er belyst igjennom fire alternativer. Som horisontår er 2025 valgt. Alternativene som er analysert er:

- Alternativ 0A: Det er 2013-tallene for dette alternativet som benyttes for å beskrive dagens situasjon. I dette alternativet er dagens handelsetableringer samt handelsetableringer som er under bygging tatt høyde for (se tabell 2). I horisontåret (2025) beskriver dette alternativet en videreføring av dagens situasjon uten at det blir lagt inn ytterligere nytt handelsareal.

- Alternativ 0B: Dette alternativet viser konsekvenser i horisontåret av utbygging av per i dag vedtatte reguleringsplaner (se tabell 3).
- Alternativ 1: Viser konsekvenser i horisontåret av areal lagt inn i alternativ 0B samt ytterligere 34 783 m<sup>2</sup> innenfor planområdet til Lade-Leangen (se tabell 4 under).
- Alternativ 2: Viser konsekvenser i horisontåret av areal lagt inn i alternativ 0B samt ytterligere 114 963 m<sup>2</sup> innenfor planområdet til Lade-Leangen (se tabell 4 under).

**Tabell 4: Forutsatt forretningsareal for varegruppeinndeling i alternativ 1 og 2 etter område.**

Område i KDP Lade-Leangen	Nytt m2 BRA til forretning		Varegrupper i prosent i begge alternativene		
	Alternativ 1	Alternativ 2	Gr 1	Gr 2	Gr 3
S1-A1	420	420	100	0	0
S1-B		2 000	0	50	50
S2-C	12 199	12 199	15	85	0
N3					
N4	1 944	19 344	0	50	50
N5	2 821	11 821	0	50	50
N6	5 800	19 600	0	50	50
N8	5 600	15 200	0	50	50
N14 uten Hangaren	24 760	24 760	0	0	100
N16		16 800	0	70	30
N17	-4 503	-4 503	0	0	100
N19	-8 960	-160	0	0	100
N20	-5 298	-2 518	0	0	100
Sum	34 783	114 963			

## Resultater

### Utslipp av CO<sub>2</sub>

Tabell 5 viser at regionens samlede CO<sub>2</sub> utslipp som følge av handelsreiser blir beregnet til 92 000 tonn CO<sub>2</sub> ekvivalenter i 2013. Som følge av befolkningsvekt og endrede reiseavstander forventes det en økning til ca. 108 000 tonn i 2025, selv uten endring i handelsmønsteret i form av nye større utbygginger (alternativ 0A). Alternativ 0B viser at utslippene øker til ca. 109 100 tonn dersom allerede vedtatte planer for handelsetableringer blir realisert. De to alternativene for Lade-Leangen vil videre kunne bidra til en økning i utslippene til hhv ca. 109 800 og 111 400 tonn.

**Tabell 5: Beregnet CO<sub>2</sub> utslipp målt i kg ved fire ulike alternativer .**

Sonenavn	2013	2025			
	Alternativ 0A (dagens situasjon)	Alternativ 0A	Alternativ 0B	Alternativ 1	Alternativ 2
CO2	92 020 489	108 036 654	109 135 405	109 817 501	111 384 620
CO2. Prosent endring fra Alternativ 0A		0,0 %	1,0 %	1,7 %	3,1 %
CO2. Prosent endring fra Alternativ 0B			0,0 %	0,6 %	2,1 %

Analysen viser at etablering av forretningsareal på Lade-Leangen vil føre til at det samlede transportarbeid og tilhørende CO<sub>2</sub>-utslipp for regionen vil øke. Siden alternativ 2 viser større utslipp enn alternativ 1 kan man slutte at jo mer som etableres jo større vil konsekvensene

bli. Siden alternativ 0A og 0B viser lavere utslipp enn alternativ 1 og 2, kan man si at grensen for hvor mye forretningsareal som kan etableres på Lade-Leangen uten at det bidrar til mer transportarbeid og økte CO<sub>2</sub> utslipp for regionen, er passert.

## **Omsetning og markedsandeler**

Samlet øker beregnet omsetning i regionen fra ca. 20,9 mrd kr i 2013 til om lag 29,6 mrd kr i 2025. For regionen betyr dette en vekst på 42 %. De fire alternativene skiller seg fra hverandre med ulik fordeling av veksten. Tabell 6 viser hvordan omsetningen vil fordele i 2025 gitt de 4 alternativene. I tabell 7 er endring i omsetning vist som indeks (2013=100). Denne kan benyttes til å se prosentvis endring for hver sone. Tabell 8 viser markedsandeler.

Alternativ 0B viser at allerede vedtatte planer vil bidra til større omsetningsvekst enn regionsgjennomsnittet særlig for Tiller/Sjetne og for de delene av Lade-Leangen planen som ligger utenfor de definerte senterområdene. Dette skyldes i hovedsak reguleringsplanene på hhv Sandmoen og Hangaren på Lade. Disse etableringene er forbeholdt plasskrevende varer, som betyr at de i første rekke vil bidra til lavere omsetningsvekst i sonene Bromstad/Tunga/Charlottenlund og Tiller senterområde (pga av geografisk nærhet og stor andel plasskrevende varer). Beregningene viser også lavere vekst for Heimdal/Byneset, hovedsakelig pga nærhet til planene for Sandmoen og Ivar Lykkes veg. Byåsen/Ila får også i dette alternativet noe lavere vekst enn gjennomsnittet.

Alternativ 1 med 34 783 m<sup>2</sup> nytt handelsareal på Lade-Leangen viser høyest vekst for de samme områdene som i alternativ 0B, men rimeligvis med enda høyere omsetningsvekst for de område av Lade-Leangen som ligger utenfor senterområdene. Det er også her det meste av nytt handelsareal i alternativ 1 er lokalisert. I dette alternativet ser vi også at omsetningen i Midtbyen blir en del lavere enn regionsgjennomsnittet (29 %).

Alternativ 2 med 114 963 m<sup>2</sup> nytt handelsareal i Lade-Leangen viser sterkest omsetningvekst i de samme områdene som i alternativ 0B og alternativ 1. Her er imidlertid konsekvensene for omsetningsveksten i Midtbyen og Nedre Elvehavn mye tydeligere. Midtbyen har i dette alternativet en omsetningvekst fram mot 2025 på 20 % mot regions gjennomsnitt på 42 %. I dette alternativet er også konsekvensene for veksten i sonene Bromstad/Tunga/Charlottenlund og Tiller senterområde langt mer uttalt.

Markedsandelene vil endres særlig i favør av Tiller området som følge av allerede vedtatte reguleringsplaner i alternativ 0B. Lade-Leangen område vil samlet ikke tape markedsandeler dersom vedtatte reguleringsplaner blir realisert. Midtbyen og Nedre Elvehavn taper markedsandeler i dette alternativet. Alternativ 1 og 2 viser at det særlig vil være Midtbyen/Nedre Elvehavn som taper markedsandeler med utbygging av nytt handelsareal på Lade-Leangen.

**Tabell 6: Omsetning i 2013 og beregnet omsetning i fire alternativer i 2025 (mill. 2009 kr).**

Sonenavn	2013*	2025			
	Dagens situasjon	Alternativ OA	Alternativ OB	Alternativ 1	Alternativ 2
Midtbyen	2906	4097	3911	3745	3495
Nedre Elvehavn	963	1384	1313	1268	1199
Lade/Leangen/Ranheim**	167	258	469	455	442
KDP Lade-Leangen senterområde	2450	3664	3443	3558	3331
KDP Lade-Leangen u/senterområde	1302	1920	2201	2582	3755
Bromstad/Tunga/Charlottenlund	1470	2122	1796	1714	1497
Strindheim/Moholt/Dragvoll	1317	1939	1858	1814	1757
Steindal/Stubban/Fossegrenda	493	700	676	668	656
Tiller/Sjetne	226	301	1526	1495	1412
Tiller senterområde	2729	3673	3185	3129	3000
Heimdal/Byneset	1037	1365	1230	1218	1184
Byåsen/Ila	1020	1321	1289	1280	1265
Teknologi-området	489	690	658	648	631
Orkdal	1185	1647	1618	1617	1613
Melhus	668	912	863	862	857
Skaun	156	219	217	217	217
Klæbu	102	154	142	142	141
Malvik	489	730	713	704	688
Stjørdal	1718	2493	2478	2470	2448
Sum	20885	29588	29588	29588	29588

\*Forretningsareal bygd eller påbegynt bygd etter 1.1.2010 til juni 2013 er medregnet i 2013-situasjonen.

\*\*Omfatter de delene av Lade/Leangen/Ranheim som ikke inngår i KDP Lade-Leangen, dvs resten av Lade og områdene utover mot Ranheim. Lilleby er også lagt til denne sonen.

**Tabell 7: Omsetning i 2013 og beregnet omsetning i fire alternativer i 2025 (2013=100).**

Sonenavn	2013*	2025			
	Dagens situasjon	Alternativ OA	Alternativ OB	Alternativ 1	Alternativ 2
Midtbyen	100	141	135	129	120
Nedre Elvehavn	100	144	136	132	124
Lade/Leangen/Ranheim**	100	155	281	273	265
KDP Lade-Leangen senterområde	100	150	141	145	136
KDP Lade-Leangen u/senterområde	100	148	169	198	288
Bromstad/Tunga/Charlottenlund	100	144	122	117	102
Strindheim/Moholt/Dragvoll	100	147	141	138	133
Steindal/Stubban/Fossegrenda	100	142	137	136	133
Tiller/Sjetne	100	133	676	662	625
Tiller senterområde	100	135	117	115	110
Heimdal/Byneset	100	132	119	117	114
Byåsen/Ila	100	129	126	125	124
Teknologi-området	100	141	135	133	129
Orkdal	100	139	137	136	136
Melhus	100	136	129	129	128
Skaun	100	140	139	139	139
Klæbu	100	151	140	139	138
Malvik	100	149	146	144	141
Stjørdal	100	145	144	144	142
Sum	100	142	142	142	142

\*Forretningsareal bygd eller påbegynt bygd etter 1.1.2010 til juni 2013 er medregnet i 2013-situasjonen.

\*\*Omfatter de delene av Lade/Leangen/Ranheim som ikke inngår i KDP Lade-Leangen, dvs resten av Lade og områdene utover mot Ranheim. Lilleby er også lagt til denne sonen.

**Tabell 8: Markedsandeler i 2011\* og fire alternativer i 2025. Prosent.**

Sonensnavn	2013*	2025			
	Dagens situasjon	Alternativ 0A	Alternativ 0B	Alternativ 1	Alternativ 2
Midtbyen	13,9 %	13,8 %	13,2 %	12,7 %	11,8 %
Nedre Elvehavn	4,6 %	4,7 %	4,4 %	4,3 %	4,1 %
Lade/Leangen/Ranheim**	0,8 %	0,9 %	1,6 %	1,5 %	1,5 %
KDP Lade-Leangen senterområde	11,7 %	12,4 %	11,6 %	12,0 %	11,3 %
KDP Lade-Leangen u/senterområde	6,2 %	6,5 %	7,4 %	8,7 %	12,7 %
Bromstad/Tunga/Charlottenlund	7,0 %	7,2 %	6,1 %	5,8 %	5,1 %
Strindheim/Moholt/Dragvoll	6,3 %	6,6 %	6,3 %	6,1 %	5,9 %
Steindal/Stubban/Fossegrenda	2,4 %	2,4 %	2,3 %	2,3 %	2,2 %
Tiller/Sjetne	1,1 %	1,0 %	5,2 %	5,1 %	4,8 %
Tiller senterområde	13,1 %	12,4 %	10,8 %	10,6 %	10,1 %
Heimdahl/Byneset	5,0 %	4,6 %	4,2 %	4,1 %	4,0 %
Byåsen/Ila	4,9 %	4,5 %	4,4 %	4,3 %	4,3 %
Teknologi-området	2,3 %	2,3 %	2,2 %	2,2 %	2,1 %
Orkdal	5,7 %	5,6 %	5,5 %	5,5 %	5,5 %
Melhus	3,2 %	3,1 %	2,9 %	2,9 %	2,9 %
Skaun	0,7 %	0,7 %	0,7 %	0,7 %	0,7 %
Klæbu	0,5 %	0,5 %	0,5 %	0,5 %	0,5 %
Malvik	2,3 %	2,5 %	2,4 %	2,4 %	2,3 %
Stjørdal	8,2 %	8,4 %	8,4 %	8,3 %	8,3 %
Sum	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

\*Forretningsareal bygd eller påbegynt bygd etter 1.1.2010 til juni 2013 er medregnet i 2013-situasjonen.

\*\*Omfatter de delene av Lade/Leangen/Ranheim som ikke inngår i KDP Lade-Leangen, dvs resten av Lade og områdene utover mot Ranheim. Lilleby er også lagt til denne sonen.

## Oppsummering

Analysen viser at etablering av forretningsareal på Lade-Leangen vil føre til at det samlede transportarbeid og tilhørende CO2-utslipp for regionen vil øke. Jo mer som etableres jo større vil konsekvensene bli. Sammen med allerede vedtatte reguleringsplaner på Sandmoen, i Tillerområdet og på Lade vil nytt handelsareal på Lade-Leangen bidra til at omsetningsveksten i Tiller senterområde og Midtbyen/Nedre Elvehavn blir lavere. Den økte veksten i Lade-Leangen området vil til en viss grad kunne gå på bekostning av veksten i områdene som er definert som senterområder på Lade og Leangen. Konsekvensene er langt mer uttalt med et utbyggingsvolum som skissert i alternativ 2 enn et volum som skissert i alternativ 1. Det er først og fremst markedsandelene til Midtbyen og Nedre Elvehavn som vil gå ned ved etablering av nytt handelsareal på Lade-Leangen.