

# Haakon VII's gate 27

## Handelsanalyse



## Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver:	Dolphin Eiendom AS
Tittel på rapport:	Haakon VII's gate 27
Oppdragsnavn:	Haakon VII's gt. 27
Oppdragsnummer:	637471-01
Utarbeidet av:	Gunnar Berglund
Oppdragsleder:	Jorun Gjære
Tilgjengelighet:	Åpen

## Kort sammendrag

Dagens bruk av Hangaren på Lade (Haakon VII's gate 27 og 27B) er i strid med gjeldende bestemmelser i reguleringsplanen. Det er derfor igangsatt planarbeid for å legge til rette for at dagens bruk av tomta kan videreføres. Denne handelsanalysen vurderer hvilken påvirkning dagens handelsareal i Hangaren har på de øvrige handelstilbudene i byen. Påvirkningen undersøkes med utgangspunkt i to ulike kilder, omsetningsstatistikk for de siste årene og beregnet framtidig omsetning.

Fordi handelstilbudet i Hangaren ble åpent i 2019, er det mulig å følge den reelle utviklingen i handelsomsetningen. Hangaren ligger i nordre bydel, som har hatt positiv omsetningsutvikling gjennom hele siste tiår.

Omsetningsøkningen var imidlertid størst i årene før 2019. For Midtbyen er situasjonen annerledes. Her har det vært nedadgående omsetningsøkning fram til 2016, og en nedgang i omsetning etter dette.

Ved hjelp av handelsmodellen ATP-handel har vi beregnet omsetningen for

01	8. nov. 2022	Nytt dokument	GB	KF
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS

2023. I en slik modellberegning er det mulig å isolere ulike effekter, og dermed få et mer detaljert bilde av omsetningen. Beregningen er gjennomført ved å sammenlikne to scenarier. I et scenario er handelen i Hangaren tatt ut, mens i det andre er det beholdt, og vi kan se påvirkningen disse endringene har på andre tilbud i regionen. Handelen på Hangaren konkurrerer i størst grad med lignende handelstilbud på Tunga-Bromstad-Valentinlyst hvor beregnet omsetning øker med 3% hvis arealene i Hangaren tas ut, mens den tilsvarende påvirkningen for Midtbyen er på 0,26%.

## Forord

Asplan Viak har vært engasjert av Dolphin Eiendom AS for å gjennomføre en handelsanalyse for detaljregulering av Haakon VII's gate 27 og 27B, Hangaren, på Lade i Trondheim. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for at dagens bruk av arealet kan videreføres

Arbeidet har bestått av å vurdere hvordan handelstilbudet i Hangaren påvirker andre handelstilbud i Trondheim, med vekt på handelen i Midtbyen.

Hos Asplan Viak har Jorun Gjære har vært oppdragsleder og hatt ansvar for vurdering av trafikkanalysen. Gunnar Berglund har vært fagansvarlig for handelsanalysen. Kristen Fjelstad har oppdatert viktig modellgrunnlag og har også kvalitetssikret arbeidet.

Trondheim, 08.11.2022

Jorun Gjære

Oppdragsleder

Kristen Fjelstad

Kvalitetssikrer

## Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn	5
2. Registrert omsetningsutvikling	6
2.1. Omsetningsindikator for Midtbyen	6
2.2. Omsetning fra Trondheimsindeksen	7
3. Modellberegning	9
3.1. To scenarioer	9
3.2. Beregnet omsetningsendring	9
4. Handelsmodellen ATP-handel	11
4.1. Generelt om handelsmodellen for Trondheimsregionen	11
4.2. ATP-handelsmodell som analyseverktøy	12
4.3. Beregningsgrunnlag og sentrale forutsetninger	13
4.4. Varegruppesammensetning	16

# 1. Bakgrunn

Denne handelsanalysen er utarbeidet i forbindelse med regulering av Haakon VII's gate 27 og 27B, Hangaren, på Lade i Trondheim. Dagens bruk er i strid med gjeldende bestemmelser i reguleringsplanen, og hensikten med planarbeidet er å legge til rette for at dagens bruk av tomta kan videreføres.

I reguleringsplanen fra 2012 er det åpnet for kontor, lager, industri og tilsvarende næringsvirksomhet. Handelsarealene som ble etablert i 2019 består i hovedsak av ulike typer handel og service. I Haakon VII's gate 27 er det både kontor, arealkrevende virksomheter, legesenter, treningssenter og café. I Haakon VII's gate 27B er alle virksomhetene utsalgsvarer.

Dette notatet gjør rede for hvilke konsekvenser av dagens handel i Hangaren har på handelen i resten av Trondheimsregionen. Konsekvensene er i denne sammenheng målt i endret omsetning. Omsetningen er undersøkt på to måter: Ved hjelp av registrerte omsetningsdata for de siste årene, altså faktisk omsetning, og ved en beregning med handelsmodellen ATP-handel.

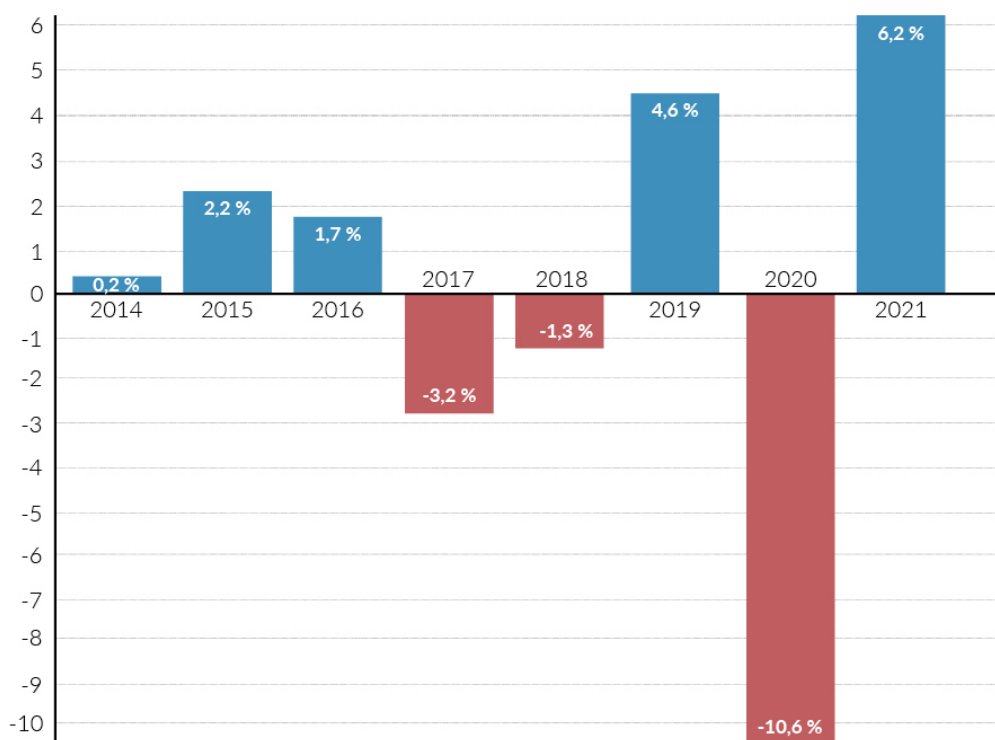
## 2. Registrert omsetningsutvikling

### 2.1. Omsetningsindikator for Midtbyen

Tallene fra omsetningsindikator for Midtbyen viser omsetningsendringen fra 2013-2021, og er basert på tall levert av Midtbyen Managements medlemmer. Tallene består av omsetning fra aktører innen varehandel og serveringsvirksomhet. Omsetning for Midtbyen er relevant for å se på mulig påvirkning fra etablering av handel i Hangaren. Handel i Hangaren åpnet i august 2019. Omsetningen innenfor handel og servering i Midtbyen økte med 4,6% i 2019. I et koronapreget 2020 sank handelen med 10,6%, mens den i 2021 igjen steg med 6,2%.

#### OMSETNINGINDIKATOR I MIDTBYEN 2014-2021

(Basert på tall fra 79 medlemmer, inneholder ikke tall fra netthandel)

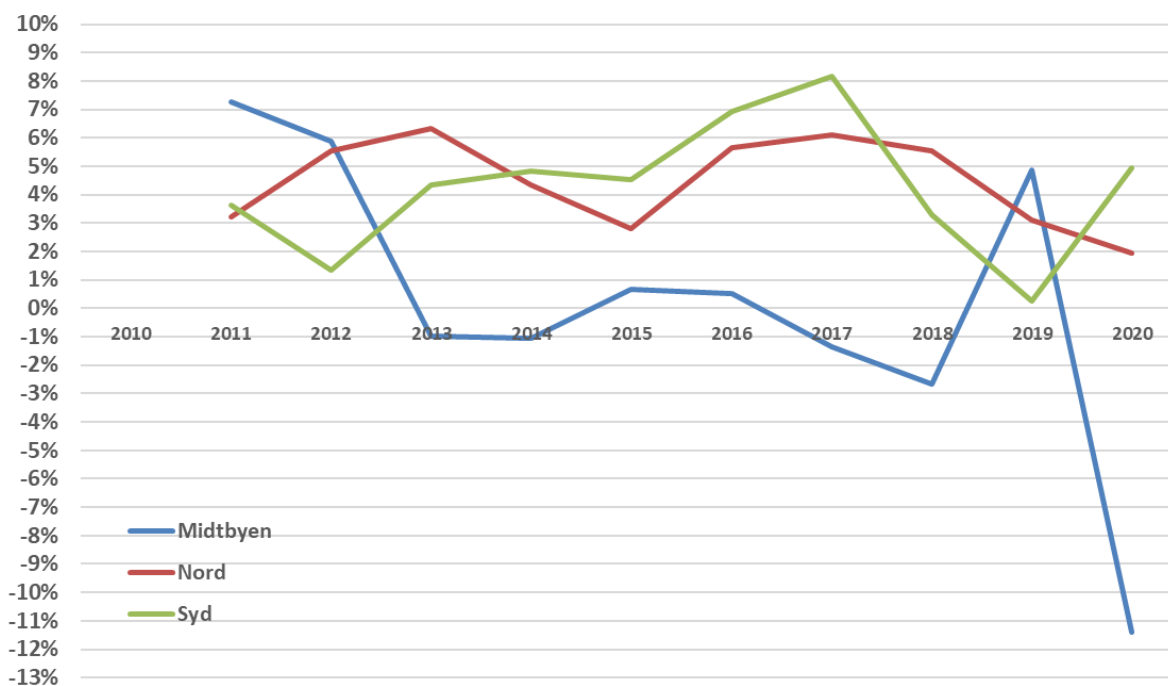


Figur 2.1 Omsetningsetningsvekst, basert på tall fra 79 medlemmer i Midtbyen Management. Oversikten er hentet fra [Midtbyeregnskapet 2021](#)

## 2.2. Omsetning fra Trondheimsindeksen

Tall fra Trondheimsindeksen dekker årene 2010-2020, og samler omsetningsdata for handel, servering og annen service og tjenester fordelt på tre byområder: Midtbyen, Nord og Syd. Hangaren ligger i nordre bydel. Trondheimsindeksen er utarbeidet av Avant Management AS i samarbeid med Andhøy AS og Statistisk sentralbyrå.

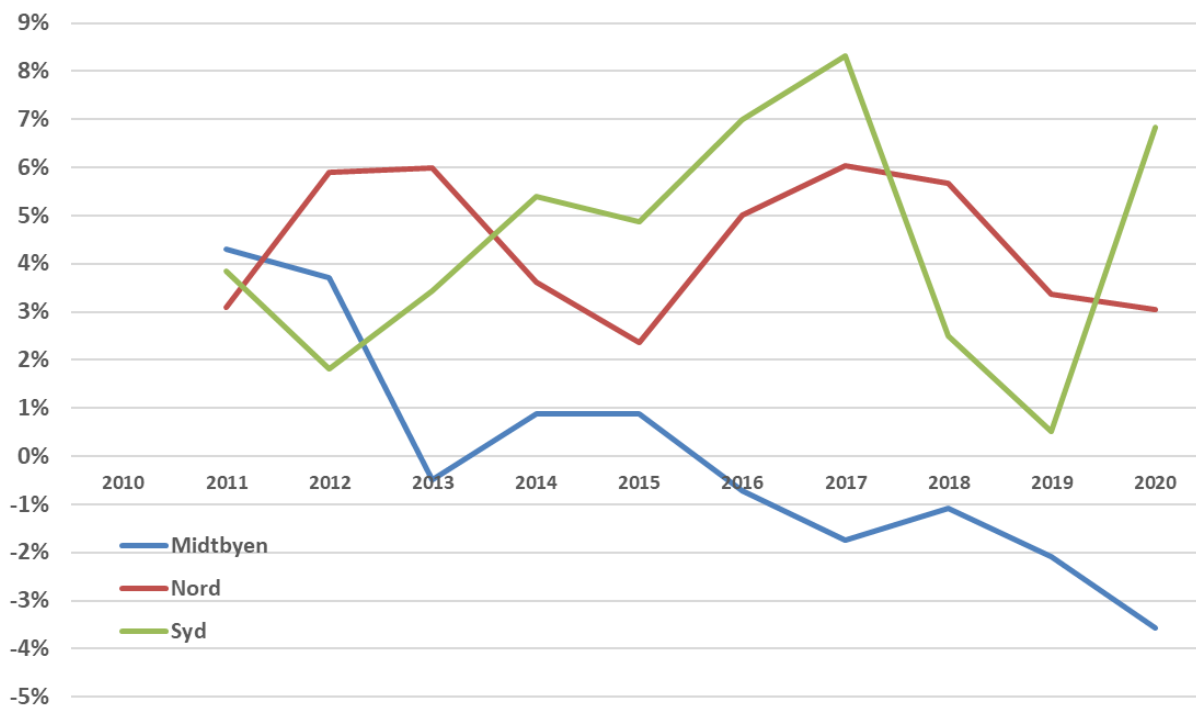
Ser vi på omsetningsutviklingen for handel, servering og annen service og tjenester, finner vi det samme mønsteret som kommer fram i omsetningsindikator for Midtbyen. Etter liten endring de foregående årene hadde Midtbyen i 2019 en økning på 5% fra foregående år, mens koronaåret 2020 ble svært dårlig for aktører i Midtbyen. Den nordre bydelen, hvor Hangaren ligger, har hatt en årlig vekst på mellom 3% og 6% gjennom perioden, og hadde en mindre vekst i 2019, når handelen i Hangaren ble etablert, enn i årene før.



Figur 2.2 Årlig omsetningsendring 2010-2020, handel, servering og annen service og tjenester. Kilde: Trondheimsindeksen.

Når vi begrenser omsetningen til kun å omfatte handel, endrer bildet seg noe. Fra 2018-2019 hadde Midtbyen en nedgang på 2%, en tendens som starter med nedgang i 2016 og som naturlig nok er svært tydelig i 2020. Utviklingen for nordre bydel, som har mindre innslag av servering og service, følger det samme mønsteret som vi så i grafen ovenfor; positiv utvikling gjennom hele perioden, men mindre økning fra 2018 og fram til 2020.





Figur 2.3 Årlig omsetningsendring 2010-2020, handel. Kilde: Trondheimsindeksen.

## 3. Modellberegning

Kapittel 2 viser den faktiske omsetningsendringen fra de siste årene. Tallene kan peke mot tendenser på et overordnet nivå, men årsakssammenhengen er vanskelig å fastsette. For å sammenlikne to situasjoner mer detaljert, må vi bruke en beregningsmodell.

Handelsmodellen ATP-handel er utviklet av Asplan Viak og NTNU, og er en gravitasjonsmodell som beregner omsetning ut ifra lokalisering av tilbud og etterspørsel, reisevaner, befolkningsvekst med mer. Ved hjelp av modellen kan vi beregne omsetning i ulike soner av byen og regionen i flere scenarioer. I dette tilfellet har vi beregnet omsetning i 2023, for to scenarioer: et uten handel i Hangaren, og et med Handel i hangaren. I modellen er etterspørselen i regionen konstant, og dermed er samlet omsetning også konstant. Det vil si at nye aktører med nødvendighet påvirker omsetningen hos andre aktører. Det er altså ikke mulig legge inn nye tilbud i modellen uten at det påvirker handelen i andre soner negativt. Se kap. 4 for en gjennomgang av forutsetninger i modellen.

### 3.1. To scenarioer

For å se virkningen av den etablerte handelen i Hangaren, har vi satt sammen to scenarioer, hvorav det ene (B) er tilnærmet likt dagens situasjon, mens det andre viser en fiktiv situasjon der det ikke finnes handel i Hangaren (A).

I scenario B forutsetter vi at det er etablert 6850 m<sup>2</sup> arealkrevende handel i Hangaren. Hangaren har i dag fire handelsaktører: Jula (2500 m<sup>2</sup>), Power (2100 m<sup>2</sup>), XXL (3000 m<sup>2</sup>) og Rusta (1750 m<sup>2</sup>). Jula hadde før etableringen i Hangaren lokaler i Haakon VIIIs gate 12, på andre siden av gaten. Dette lokalet omreguleres nå til annen bruk. Allikevel ligger det inne i standardgrunnlaget av handelsmodellen. Lokaliseringsendring fra en side av gaten til en annen, fanges ikke opp av modellen. Arealet til Jula er dermed inne i begge scenarioer, og er ikke en del av den beregnede endringen.

### 3.2. Beregnet omsetningsendring

Handelen i Hangaren tilhører handelssonen Leangen, som får en økt omsetning på 178 millioner når vi sammenlikner scenario B med scenario A. Dette er naturlig nok et resultat av økt tilbud i denne sone, 6850 flere kvadratmeter med handel i Hangaren. I ATP-handel

modelleres konkurransesituasjonen og beregningen viser hvilke handelssoner som påvirkes av den økte omsetningen på Leangen. Både målt i absolutt omsetning, og i prosentvis endring, er det Tunga-Bromstad-Valentinlyst som påvirkes i størst grad, med 60 millioner lavere omsetning, eller en nedgang på 3%. Dette har bakgrunn i lokalisering og i et høyt innslag av arealkrevende handel i denne sonen. Etableringen i Hangaren konkurrerer med andre aktører innenfor arealkrevende handel. Påvirkningen på Midtbyen er langt mindre, 11 millioner eller en nedgang på 0,26%, også dette et resultat av lokalisering og aktørene i de to sonene; Midtbyen har et mindre innslag av aktører som driver arealkrevende handel, og påvirkes dermed i liten grad av handelen i Hangaren.

Handelssone	Beregnet omsetning i 2023 (millioner)		Endring fra A til B	
	A: Ingen handel i Hangaren	B: Arealkrevende handel i Hangaren	Omsetning (millioner)	Prosentvis endring
Midtbyen	4 173	4 163	-11	-0,26 %
Trondheim rest	4 074	4 052	-21	-0,53 %
Tiller	3 840	3 803	-38	-0,98 %
Stjørdal	2 599	2 595	-4	-0,16 %
Leangen	2 483	2 661	178	7,16 %
Tunga-Bromstad-Valentinlyst	2 032	1 971	-60	-2,97 %
Lade	1 893	1 873	-19	-1,03 %
Solsiden/Bakklandet	1 542	1 536	-6	-0,41 %
Orkdal	1 499	1 498	-1	-0,05 %
Byåsen/Ila	921	920	-2	-0,19 %
Melhus	849	848	-1	-0,09 %
Heimdal	652	650	-2	-0,28 %
Malvik	646	644	-2	-0,32 %
Midtre Gauldal	621	621	0	-0,02 %
Indre Fosen	591	591	0	-0,03 %
Strinda	593	584	-9	-1,46 %
Øya/Elgseter/Gløshaugen	428	428	0	-0,03 %
Skaun	293	292	-1	-0,26 %
Klæbu	157	156	0	-0,15 %

Figur 3.1 Beregnet omsetning for 2023 i to scenarier

## 4. Handelsmodellen ATP-handel

### 4.1. 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 konkurranseflater 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 grunnkrets nivå.

2023, 2028 og 2033 er basert på befolkningsframskrivninger utarbeidet av Trondheim kommune, hvor veksten for den enkelte kommune er fordelt på grunnkrets nivå, basert på dagens befolkningsmengde og fremtidige utviklingstrekk/planlagte vekstområder.

Bedriftsdata (2019) er hentet fra Virksomhets- og foretaksregisteret (VoF)/Brønnøysundregisteret. Omsetningsstatistikk for detaljvarehandelen er levert av SSB. Det er ikke lagt inn større infrastrukturendringer som eventuelt kan påvirke tilgjengelighetssituasjonen for modellens tidsperioder (2023, 2028 og 2033).

## 4.2. ATP-handelsmodell som analyseverktøy

Handelsmodulen i ATP-modellen bygger på en gravitasjonstankegang, der reiseavstanden mellom handelstilbud og kunde og handelstilbudets 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 handelstilbudet 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 grunnkrets nivå). Det etableres en avstandsmatrise 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 handelstilbudets 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.

Tiltaket er sammenliknet med et 0-alternativ, der det forutsettes at dagens geografiske fordeling av varehandelen opprettholdes.

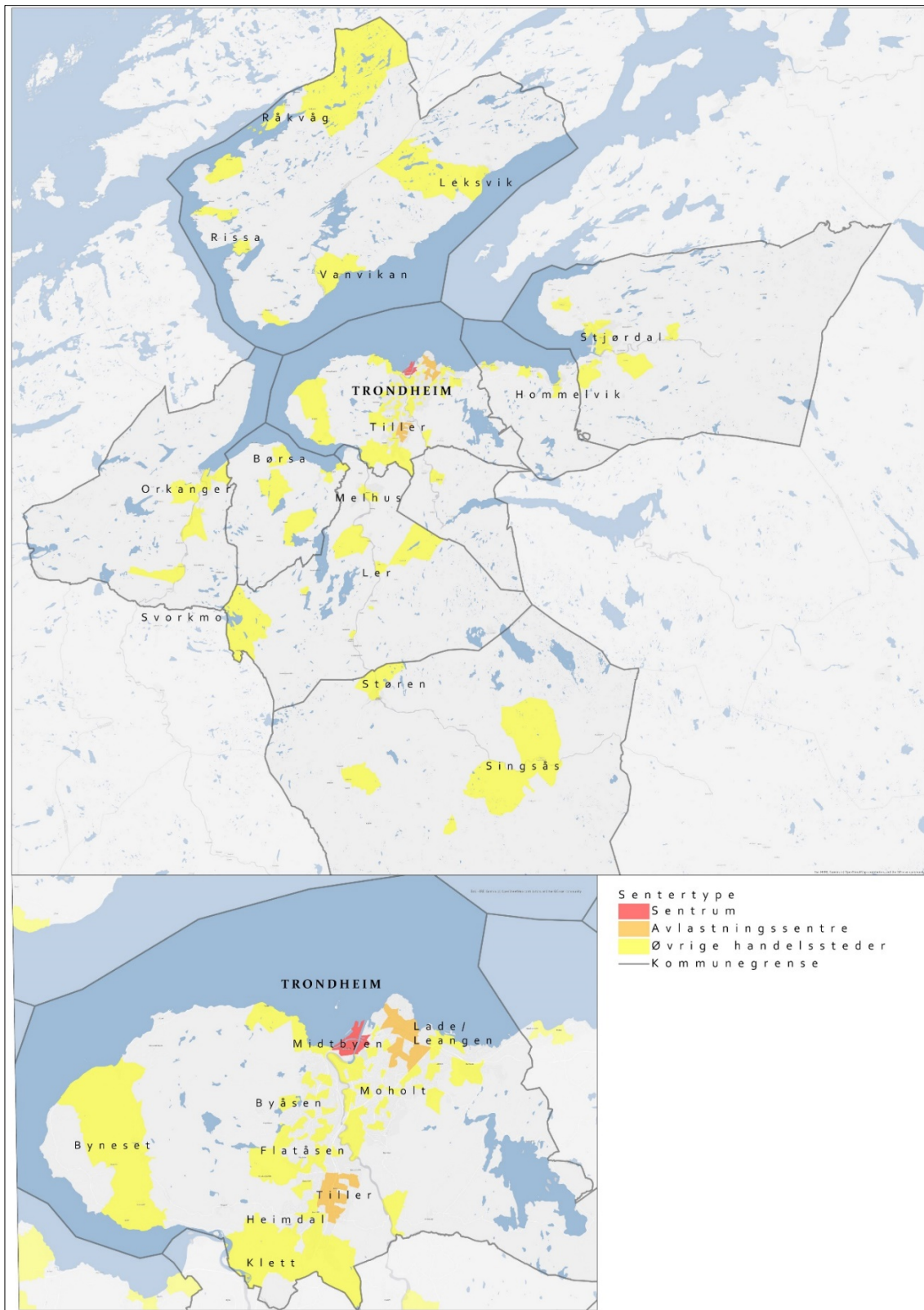
### 4.3. Beregningsgrunnlag og sentrale forutsetninger

- **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 befolknings- eller arbeidsplassstyngdepunktet i grunnkretsen. Handelssonene i modellen er vist i Figur 4.1, og består av en eller flere grunnkretser, avhengig av det enkelte handelsområdes utbredelse.
- **Varegrupper:** Handelen i modellen er fordelt på tre varegrupper; *dagligvarer*, *utvalgsvarer* og *plasskrevende varer*, jf. nærmere definisjon i kapittel 4.4
- **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 utgjøre 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 arbeidssted. 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 m<sup>2</sup> salgsareal for alle varegrupper. Andre verdier kan legges inn ved behov.

- Befolkning: Antall bosatte per grunnkrets er levert av Trondheim kommune (2018-data). Befolkningen er fremskrevet for hver grunnkrets i modellområdet basert på dagens befolkningsmengde 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: beta-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 beta-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 undersøkelsene<sup>1</sup>. I modellen er reisemiddelfordelingen angitt som en funksjon av avstand og sentertype, Følgende sentertyper er definert:
  - 1: Midtbyen, Bakklandet/Solsiden
  - 2: Lade/Leangen og Tiller
  - 3: Modellområdet forøvrig (resterende kommuner og øvrige handelsområder i Trondheim kommune)

---

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



Figur 4.1. Handelssoner som inngår i ATP handel Trondheimsregionen.



## 4.4. Varegruppesammensetning

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 nytelsesmidler
- 47.2 Butikkhandel med nærings- og nytelsesmidler 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/arealkrevende varer (tilsvarer Plasskrevde 1 og 2 i tabellen over)



asplan viak