



NOTAT

Vår referanse
07/44293-43 (82675/11)

Vår dato
28.04.2011

Handelsutvikling på Tiller

Bakgrunn

I forbindelse med utarbeidelse av kommunedelplan for Tiller er det ønskelig å få en oversikt over hvilke konsekvenser utbygging av handelsnæring på Tiller vil medføre for øvrig handel i resten av byen og regionen.

Bystyrets vedtok 10. juni 2010 i kommuneplanens samfunnsdel at Midtbyen må styrkes som regionens viktigste handels- og kultursentrum.

Retningslinje 2.4.10 i kommuneplanens arealdel anbefaler en prioritering av handelslokalisering i Midtbyen framfor avlastningssentrene Lade-Leangen og Tiller. I arbeidet med kommunedelplanen på Tiller er det derfor spesiell interesse knyttet til å vurdere hvordan utbygging av handel på Tiller påvirker forholdet til Midtbyen.

Senterområdet på Tiller består av om lag 213 000 m² bebyggbart tomteareal. Eksisterende bygningsmasse utgjør om lag 110 000 m² BRA forretningsformål, noe som tilsier en samlet utnyttning på 52 % BRA. Hvis man legger til grunn krav i kommuneplanens arealdel om ønsket høy utnyttning for næringsvirksomhet i bynære områder på minimum 160 % BRA, får tomtene innenfor senterområdet på Tiller et utbyggingspotensial på om lag 340 000 m². Trekker man fra allerede eksisterende gulvkvadratmeter betyr dette at det er teoretisk mulig å bygge 230 000 m² BRA nytt forretningsareal her. Om dette utbyggingspotensialet til Tiller utnyttes helt ut til handelsformål på kort tid kan det ta mye av den potensielle handelsveksten i Trondheimsregionen. Det er derfor ønskelig å vurdere hvor mye handelsareal som kan tillates i området før konsekvensene blir for store for Midtbyen og øvrig handelsomland i regionen.

Metode - ATP Handel

Asplan Viak har på oppdrag fra Trondheim kommune utarbeidet en handelsanalysemodell med klimagassregnskap. Prosjektet er finansiert av Framtidens byer, etatsprogrammet Miljøvennlig bytransport i Statens vegvesen og Program for storbyrettet forskning.

Modellen belyser hvordan et nytt handelstilbud påvirker det eksisterende tilbudet i byen og i regionen, fordelt på handelssoner. I tillegg beregner modellen endret transportarbeid den nyetablerte handelen vil skape og hvilke endringer i CO₂-utslipp denne transportendringen vil gi.

Metodikken bygger på at det er likevekt mellom handelstilbud og etterspørsel i en byregion, og at likevekten er avhengig av hvor konsumentene er lokalisert, hvor handelen er lokalisert og avstand mellom konsument og handelstilbud, samt hva slags varetyper det er snakk om¹.

For eksempel foretar kunden handleturer i lengre avstand fra hjem og arbeid for å kjøpe fagvarer enn for å kjøpe dagligvarer.

I en situasjon med befolkningsvekst og forbruksvekst vil det samlede omsetningsvolumet vokse i takt med den samlede etterspørselen. Når man introduserer et nytt handelstilbud i en handelssone i modellen vil dette ta en del av omsetningen fra alle de andre sonene, slik at markedsandelene blir endret i forhold til eksisterende markedsandeler.

Beregningene bygger på faktiske avstander i bilvegnett og bruk av ATP-modellen, innhentet omsetningsstatistikk for detaljvarehandel og prognoser på antall bosatte og arbeidsplasser, reisemiddelfordeling og enhetsverdier for CO₂-utslipp. Det er satt forutsetninger om antall handleturer per person fra bosted og arbeidssted.

Forutsetninger

Modellen skiller mellom tre ulike varegrupper;

- Dagligvarer-mat og drikke
- Fagvarer-klær etc.
- Volumkrevende varer - Møbel, elektro, byggevarer og drivstoff

Det skilles mellom tre ulike sentertyper hvor det forutsettes ulik reisemiddelfordeling;

- Sentertype 1 er sentrum av Trondheim; Midtbyen og Nedre Elvehavn. Her legges det til grunn høy kollektivandel i forhold til de andre sentertypene.
- Sentertype 2 er senter som dekker et regionalt omland; Lade-Leangen, IKEA (Bromstad-Tunga-Vikåsen) og Tiller.
- Sentertype 3 er de øvrige sentrene, såkalt lokalsentre. Det er litt høyere kollektivandel til lokalsentrene enn til avlastningssentrene.

Handelssonene i modellen med sentertype:

Sentertype 1: Midtbyen og Nedre Elvehavn

Sentertype 2: Tiller, Bromstad-Tunga-Vikåsen (IKEA), Lade-Leangen

Sentertype 3: Heimdal, Byåsen, Moholt-Nardo, Øya-Elgeseter, Stjørdal, Malvik, Klæbu, Melhus, Skaun, Orkdal

Omsetningstallene som benyttes i modellen er statistikk fra 2009. Omsetning i hele handelsregionen er i dag (2009) 19,8 mrd kroner. 77 % av handelen i regionen foregår i Trondheim kommune. Om lag halvparten av regionens handel foregår i Midtbyen og avlastningssentrene. 19,5 % foregår i Midtbyen og Nedre Elvehavn, hvorav Midtbyen alene utgjør 14,5 %. Lade/Leangen har en markedsandel på 13,4 % og Tiller 14,3 %.

Ved hjelp av bedriftregisterdata er det gjort en fordeling på grunnkretser.

Varehandelen forutsettes å øke i takt med befolkningsvekst og forbruksvekst.

Befolkningsprognosene(MH2010) for Trondheimsregionen viser en befolkningsvekst fra 2009 til 2024 på 21,7 %.

SSBs detaljomsetningsindeks viser at det har vært en gjennomsnittlig forbruksvekst i Norge de siste 30 årene (1.1.1980-1.1.2010) på 1,43 % per år, korrigert for befolkningsvekst.

I beregningene er det forutsatt tilsvarende forbruksvekst i årene som kommer. Dette gir en samlet forbruksvekst per person fra 2009 til 2024 på 23,7 %.

Omsetningstall varierer svært mye både mellom og innad i sonene og kjøpesentrene. Variasjonen oppstår på grunn av ulik attraktivitet. Noen er nye etableringer, mens andre har fått en sterkere posisjon i markedet. Omsetningstall per m² på 30 000 kroner er et gjennomsnittlig omsetningstall for 2009 basert på Andhøys kjøpesenterregister. Dette legges til grunn for å beregne omsetningspotensialet i nytt handelsareal. I beregningene tas det videre høyde for at omsetningen per m² i nytt handelsareal øker i takt med forutsatt arealeffektivisering (se neste avsnitt).

Arealeffektiviseringen beskriver hvor mye mer en kan forvente å omsette på samme areal over tid. Det er antatt en gjennomsnittlig, årlig arealeffektivisering på 0,50 % for all detaljhandel. Effektiviseringen kan skje gjennom mer effektiv logistikk, automatisering av kassafunksjonen, utvidede åpningstider, varelevering direkte fra lager etc.

Med de overnevnte forutsetningene om befolkningsvekst, forbruksvekst og arealeffektivisering betyr det at Trondheimsregionen vil trenge om lag 262 000 m² nytt handelsareal i 2024. Dette arealet fordeles til de ulike handelssonene i modellen i ulike scenarioer.

1.1 Scenario

Til arbeidet med kommunedelplanen for Tiller er modellen brukt til å analysere ulike scenario for handelsutvikling på Tiller i et kort og et langt perspektiv, fram til 2016 og 2024.

Horisontåret 2016 er valgt fordi dette er det året det er realistisk at byggeprosjekter i området tidligst kan være realisert, da det er byggestans på Tiller fram til ferdigstillelse av ny E6. 2024 er valgt fordi det er sluttåret for gyldighetsperioden til planen.

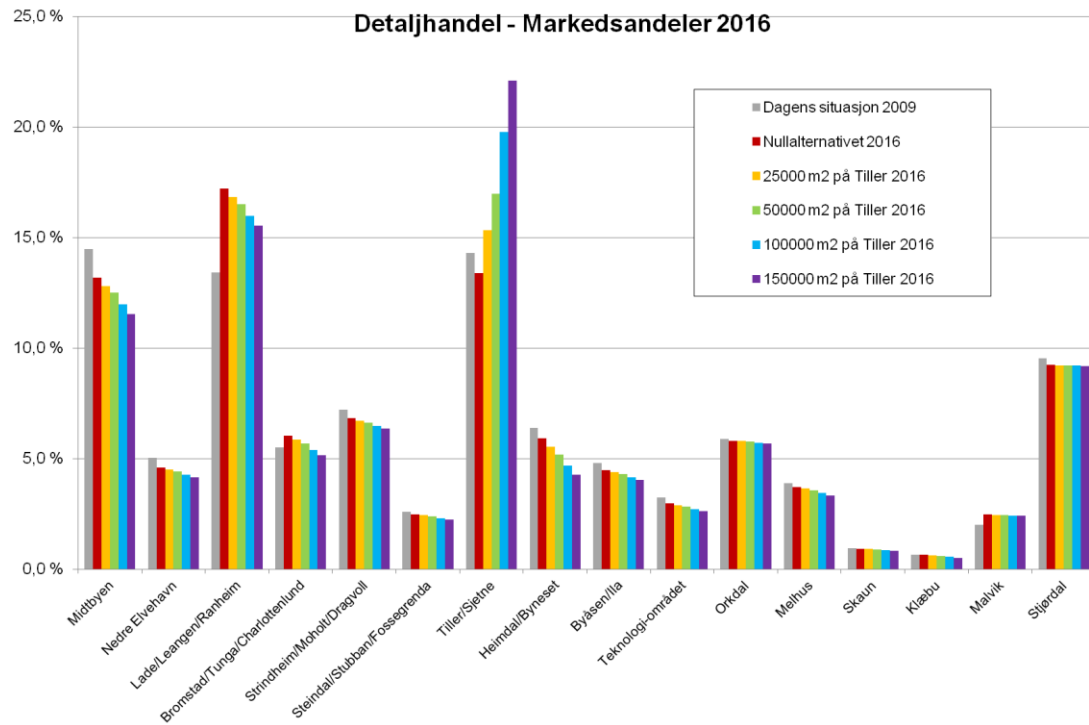
For de to ulike perspektivene er det gjort analyser med ulike arealstørrelser for nytt handelstilbud på Tiller, sammenlignet mot et nullalternativ for hvert år. For begge perspektivene har man sett på konsekvensen av å sette inn 25 000 m², 50 000 m², 100 000 m² og 150 000 m² på Tiller. De to førstnevnte størrelsene er reelle størrelser i forhold til hva som er under planlegging på Tiller. I planarbeidet for Obs Bygg, r0316L, er det planlagt et påbygg på 6000 m² og i planen for Ivar Lykkes veg 10, r0316k, er det tillatt et handelsareal på 15 500 m². Opp mot 25 000 kvm er dermed allerede planlagt handelsareal i området, jamfør reguleringsplanene. I tillegg har det vært igangsatt planarbeid på ytterligere om lag 25 000 kvm handelsareal for City syd. 50 000 kvm er derfor heller ikke en usannsynlig volumstørrelse for utbygging på Tiller sett i et kort perspektiv. 100 000 kvm og 150 000 kvm er to mer ekstreme størrelser i et kort perspektiv, men er ikke usannsynlige sett i forhold til senterområdets potensiale fram mot 2024.

Nullalternativene representerer forventet markedsandeler/omsetning for de eksisterende handelssonene i henholdsvis 2016 og 2024 med forbruksvekst på 1,43 % og effektivitetsvekst på 0,5 % uten nytt handelstilbud utover det som er bygget/vedtatt oppført per dato. I beregningene er det gjort forutsetninger om følgende nyetableringer som i dag er under oppføring eller har åpnet etter 2009:

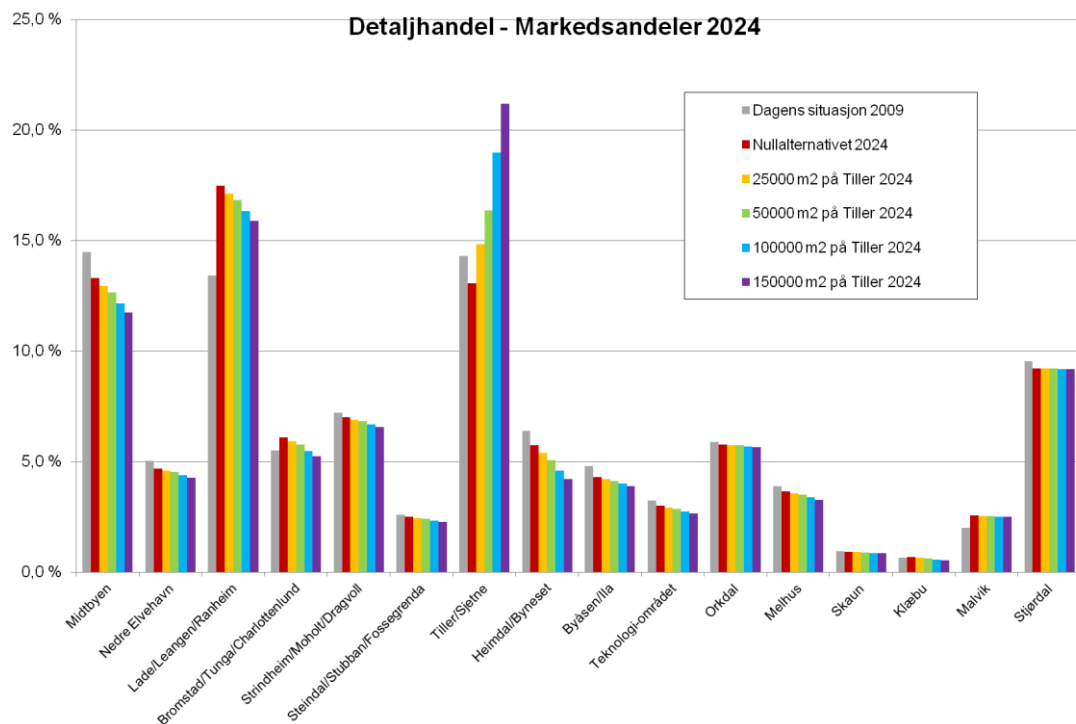
- Utvidelse av KBS med 16 000 m² nytt handelsareal. Totalt 30 100 m².
- Utvidelse av Ikea med 10 000 m² nytt handelsareal.
- Oppføring av Haakon VII's gate 8-10 med 30 000 m² handelsareal.
- Malvik storsenter på Sveberg åpnet i 2010 med 15 000 m² handelsareal

1.2 Resultat

Figur 1 og 2 viser at markedsandelene endrer seg prosentvis relativt likt om man ser framover i et kort eller i et langt perspektiv med de samme forutsetningene. Omsetningstallet vil øke som følge av økt befolkning og forbruksvekst. Modellen tar høyde for at samtlige handelsetableringer vil utvikle seg i takt med dette, men prosentvis fordeling vil ikke være svært annerledes om man ser i et fireårs- eller et tolvårs perspektiv.



Figur 1, markedsandeler 2016



1.3

Figur 2, markedsandeler 2024

For begge horisontårene viser beregningene med nullalternativet en nedgang i Midtbyens markedsandel fra dagens situasjon (2009). Med de kommende store handelsetableringene og utvidelsene på Lade/Leangen, Ikea og i Malvik går markedsandelen til Midtbyen ned fra 14,5 % til 13,2 og 13,3 % i de to horisontårene. Samtidig øker markedsandelen til Lade/Leangen fra 13,4 % i 2009 til 17,2 % og 17,5 % i 2016. Øvrige handelssoner påvirkes negativt av disse etableringene på kort sikt. Også Tiller vil miste noe markedsandel de neste årene, fra 14,3 % til 13,4 %.

Markedsandeler %	2009	2016					2024				
Sonenavn	Dagens situasjon 2009	0 m2 på Tiller	25000 m2 på Tiller	50000 m2 på Tiller	100000 m2 på Tiller	150000 m2 på Tiller	0 m2 på Tiller	25000 m2 på Tiller	50000 m2 på Tiller	100000 m2 på Tiller	150000 m2 på Tiller
Midtbyen	14,5 %	13,2 %	12,8 %	12,5 %	12,0 %	11,5 %	13,3 %	13,0 %	12,7 %	12,2 %	11,7 %
Lade/Leangen/Ranheim	13,4 %	17,2 %	16,8 %	16,5 %	16,0 %	15,5 %	17,5 %	17,1 %	16,8 %	16,3 %	15,9 %
Tiller/Sjetne	14,3 %	13,4 %	15,3 %	17,0 %	19,8 %	22,1 %	13,1 %	14,8 %	16,4 %	19,0 %	21,2 %
Heimdal/Byneset	6,4 %	5,9 %	5,5 %	5,2 %	4,7 %	4,3 %	5,7 %	5,4 %	5,1 %	4,6 %	4,2 %

Tabell 1, utdrag fra tabell markedsandeler.

Ved å sammenligne de ulike alternativene for handelsetablering på Tiller med nullalternativet ser man hvordan Tiller vil øke markedsandel i takt med økning i tillatt etablert handel på Tiller. I horisontåret 2016 vil Tiller endre sin andel fra 13,4 % til 15,3 % ved å etablere 25 000 m² nytt handelsareal. Samtidig vil Midtbyen ytterligere gå ned fra 13,2 % i 2016 til 12,8 %. Hvis man etablerer 25 000 m² nytt handelsareal på Tiller fram til 2024 vil Midtbyens markedsandel reduseres med 0,3 %. Videre synker Midtbyens markedsandel jo mer det bygges på Tiller. Etablere man 150 000 m² nytt handelsareal på Tiller fram til 2024 vil markedsandelen til Tiller ha økt til 21,2 % mens Midtbyens andel reduseres til 11,7 %. I dagens situasjon har Midtbyen og Tiller omtrent like markedsandeler på henholdsvis 14,5 % og 14,3 %.

Modellkjøringene viser at det å etablere mye handelsareal på Tiller de neste 12 årene vil gi konsekvenser for handelen i andre deler av byen. Jo større avstand det er mellom handelssonen og Tiller, jo mindre påvirkning har ny handel på Tiller. Som man ser i søyletabellene vil Stjørdal og Orkdal i mye mindre grad bli påvirket enn handelssoner som ligger i kortere avstand til området. Dette gir utslag i at Heimdal er den handelssonen som blir mest påvirket av handelsetableringer på Tiller.

I nullalternativene ligger markedsandelen til Heimdal på henholdsvis 5,9 % (2016) og 5,7 % (2024). Denne markedsandelen synker med over en tredjedel for begge horisontårene hvis man etablerer 150 000 m² på Tiller.

Omsetning (2009=100)	2009	2016	2024
----------------------	------	------	------

Sonenavn	Dagens situasjon 2009	0	25000	50000	100000	150000	0	25000	50000	100000	150000
		m2	m2	m2	m2	m2	m2	m2	m2	m2	m2
Midtbyen	100	111	108	105	101	97	139	135	132	127	122
Nedre Elvehavn	100	112	109	107	104	101	140	138	135	131	128
Lade/Leangen/Ranheim	100	157	153	150	145	141	196	192	189	184	179
Bromstad/Tunga/Charlottenlund	100	134	130	126	120	114	166	162	158	150	144
Strindheim/Moholt/Dragvoll	100	115	114	112	110	108	146	144	143	140	137
Steindal/Stubban/Fossegrenda	100	118	115	113	109	106	146	143	141	136	132
Tiller/Sjetne	100	114	131	145	169	189	138	157	173	200	224
Heimdal/Byneset	100	113	106	100	90	82	135	127	120	109	100
Byåsen/lla	100	114	112	109	106	103	135	132	130	126	122
Teknologi-området	100	113	110	107	103	99	140	136	133	128	124
Orkdal	100	120	120	119	119	118	148	147	147	146	145
Melhus	100	117	114	112	108	105	141	138	135	131	127
Skaun	100	120	118	116	112	109	149	146	143	139	136
Klæbu	100	123	117	111	103	96	155	148	142	132	124
Malvik	100	151	149	149	147	146	192	190	189	188	187
Stjørdal	100	118	118	118	118	118	146	146	146	145	145
Sum	100	122	122	122	122	122	151	151	151	151	151

Tabell 2, utdrag fra tabell som viser endring i omsetning

Tabell 2 viser endringene i omsetning for begge horisontårene. I nullalternativet for 2016 vil Midtbyen øke sin omsetning med om lag 10 % fra 2009. I det samme tidsintervallet øker Tiller med 14 % og Lade/Leangen med hele 57 %, mens Heimdal øker med kun 3 %. Om man bygger 50 000 m² på Tiller fram til 2016 vil omsetningen på Tiller øke med 45 % og Lade /Leangen vil få en omtrent like stor endring i omsetning på 50 %. Heimdal vil da beholde omsetning på dagens nivå, mens Midtbyen vil ha en økning på kun 5 % fra dagens situasjon. Med en forutsetning om arealeffektivisering innebærer dette alternativet likevel reduksjon av butikkarealet på Heimdal.

1.4

1.5

1.6 Klimagassutslipp

Biltransport står for om lag halvparten av klimagassutslippene i norske storbyer. Arealbruk og lokalisering av virksomheter er over tid et av de aller viktigste virkemidlene vi har for å begrense transportbehovet og bidra til at flere velger mer klimavennlige transportmidler. Det er et overordnet mål å utvikle handelen i regionen i en trafikkreduserende retning.

Modellen beregner hvordan handelsetableringene påvirker totalt transportomfang i regionen og totalt CO₂-utslipp, se tabell 3. For alle scenarioene gir klimagassberegningene positive utslag, det vil si at handelsutbygging på Tiller vil gi økt CO₂-utslipp parallelt med økt areal. For å oppnå reduksjon i CO₂-utslippene må handelsetableringene orienteres til andre bydeler, primært til soner som har lav handelsdekning i dag, og/eller soner med kortere avstand til det befolkningsmessige tyngdepunktet i regionen.

	2009	2016				
	Dagens situasjon	0 m2 på Tiller	25000 m2	50000 m2	100000 m2	150000 m2
CO2, tonn	85 016 291	94 504 893	94 723 758	95 015 053	95 714 543	96 486 864
CO2. Prosent endring fra 0 m2		0,00 %	0,23 %	0,54 %	1,28 %	2,10 %

	2024				
	0 m2	25000 m2	50000 m2	100000 m2	150000 m2
CO2, tonn	103 206 361	103 459 056	103 778 429	104 527 390	105 346 622
CO2. Prosent endring fra 0 m2	0,00 %	0,24 %	0,55 %	1,28 %	2,07 %

Tabell 3, Endring av CO2-utslipp

Vurdering

Midtbyen har høyest attraktivitet i regionen både som kulturinstitusjon, historisk sentrum, handelssentrum og som det stedet med best kollektivdekning og tilgjengelighet uten bil. Handel er en viktig brikke for å generere aktivitet i sentrum. Hvis handelsattraktiviteten ikke opprettholdes i Midtbyen kan man risikere at stedet mister sin betydning også på andre områder. Modellen indikerer at sentrum av regionen har problemer med å takle konkurransen mot avlastningssentrene.

Det er vanskelig å se på forholdet mellom Tiller og Midtbyen uten å ta med Lade/Leangen, som er den mestvoksende av de tre by-/regionsentrene slik situasjonen er i dag. Det man ser i nullalternativet er at den allerede påbegynte utbyggingen i seg selv vil påvirke forholdet mellom de største sentrene i Trondheim til å gjøre Lade/Leangen størst med en markedsandel på 17,2 %, mens Tiller og Midtbyen får en nedgang til henholdsvis 13,4 % og 13,2 %. Markedsandelen til Midtbyen minsker med 1,3 % i denne perioden, mens den kun minsker med 0,4 % fra nullalternativet i 2016 til etablering av 25 000 m² nytt handelsareal på Tiller i 2016. Hvis det etableres 50 000 m² nytt handel på Tiller de neste fire årene vil markedsandelen til Midtbyen synke med 0,7 %. Dette er fortsatt en mindre påvirkning enn det de allerede igangsatte prosjektene i østre deler av byen har på Midtbyen.

Resultatene kan derfor tolkes til at det er utviklingen på Lade/Leangen som er den største ”trusselen” mot å opprettholde Midtbyens markedsandel. Likevel bør man prøve å begrense handelsutviklingen på Tiller, da det ikke er ønskelig at området skal være med på en ytterligere negativ påvirkning av Midtbyens posisjon i handelsnæringen til byen. Samtidig er det ønskelig at Heimdal skal være i stand til å bevare sin posisjon som lokalsenter.

Tabell 3 viser at utbygging på Tiller vil bidra til økt CO2 utslipp i regionen. Dersom utvikling av handelen skal bidra til å redusere veksten i biltrafikken, bør handelen utvikles i områder som er lettest tilgjengelig uten bil, og veksten i bilbaserte lokaliteter, som Tiller, bør stoppes eller begrenses.

Forutsetningene som er satt til analysen er usikre variabler som gjør det vanskelig å anbefale eksakte tall for hvor mye som kan bygges på Tiller og samtidig ivareta annen handel. Omsetningstall i markedet varierer mye mellom varetyper og lokalisering. Selv innenfor den

samme handelssonen kan det variere kraftig. Samtidig vet man ikke hvordan arealeffektivisering vil slå ut i framtiden. Det samme gjelder forbruksveksten som i kortsiktige prognoser (fra SSB) er høyere enn det som er lagt til grunn i beregningene (historisk vekst siste 30 år). Disse feilkildene gjør at man ikke bør fastslå maksimums tall for handelsutbygging på veldig lang sikt. Videre handelsutbygging på Tiller bør skje i takt med handelsutviklingen i omkringliggende handelssoner, samt Midtbyen.

Analysene viser at handelsutbygging på Tiller kan gi en negativ utvikling for Midtbyen, Heimdal og mindre lokalsentre. Det er derfor nødvendig å begrense utviklingen her, men på et slikt nivå at også Tiller klarer å opprettholde sin attraktivitet som lokalmiljø. En løsning er å avgrense ytterligere handelsområdet på Tiller, men tillate høyere utnytting innad i dette området. Ved å bygge tettere, og fjerne inntrykket av store, tomme flater mellom byggingmassen vil området bli lettere tilgjengelig for fotgjengere, syklistene og kollektivreisende og oppnå en sterkere identitet. Ved å legge opp til flere formål i senterområdet, som bolig og kontor vil det fortsatt være mulig å imøtekomme ønsket om økt fortetting og utvikling av området.

Siden handelsutviklingen på Tiller må sees i sammenheng med utviklingen i Midtbyen og resten av regionen, vil det være naturlig å gjøre en handelsvurdering jevnlig for å se på hvordan markedsfordelingen i regionen endrer seg over tid. Modellen forteller at konsekvensene for Heimdal og Midtbyen kan bli negative også med en utbygging på 25 000 m² de neste årene. Men akkurat hvor stor er det vanskeligere å si noe om. Samtidig ser man det som urealistisk å stoppe handelsutviklingen på Tiller utover den eksisterende byggestansen. Rådmannen anbefaler av den grunn at man legger opp til en relativt forsiktig utvikling på Tiller hvor man tillater en maksimumsutbygging på 25 000 m² for den neste fire års perioden, innenfor senterområdet. Handelsetableringer utenfor senterområder eller lokalsentre må unngås. Når dette er oppfylt og det er ønske om nye etableringer vil det være nødvendig å se på handelssituasjonen i regionen på nytt, med nye handelsvurderinger.

