



TRONDHEIM KOMMUNE

Vurdering av konsekvensene ved handelsetablering



18.11.2008

Henning Lervåg

Byplankontoret i Trondheim kommune



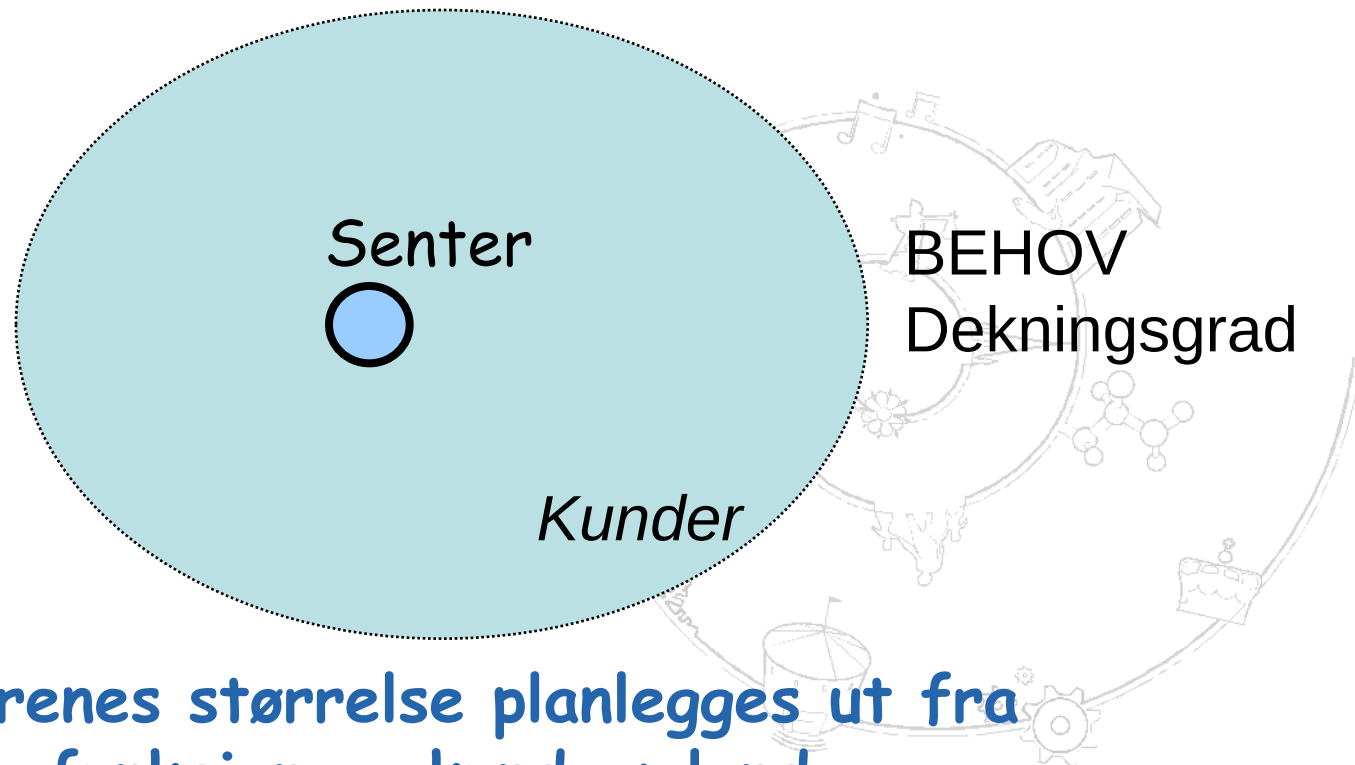
Historisk:

Normativ tilnærming

Tilbud = f(befolkningsunderlag)

FUNKSJON:

Bysenter
Bydelssenter
Lokalsenter



Sentrenes størrelse planlegges ut fra
senterfunksjon og kundeomland

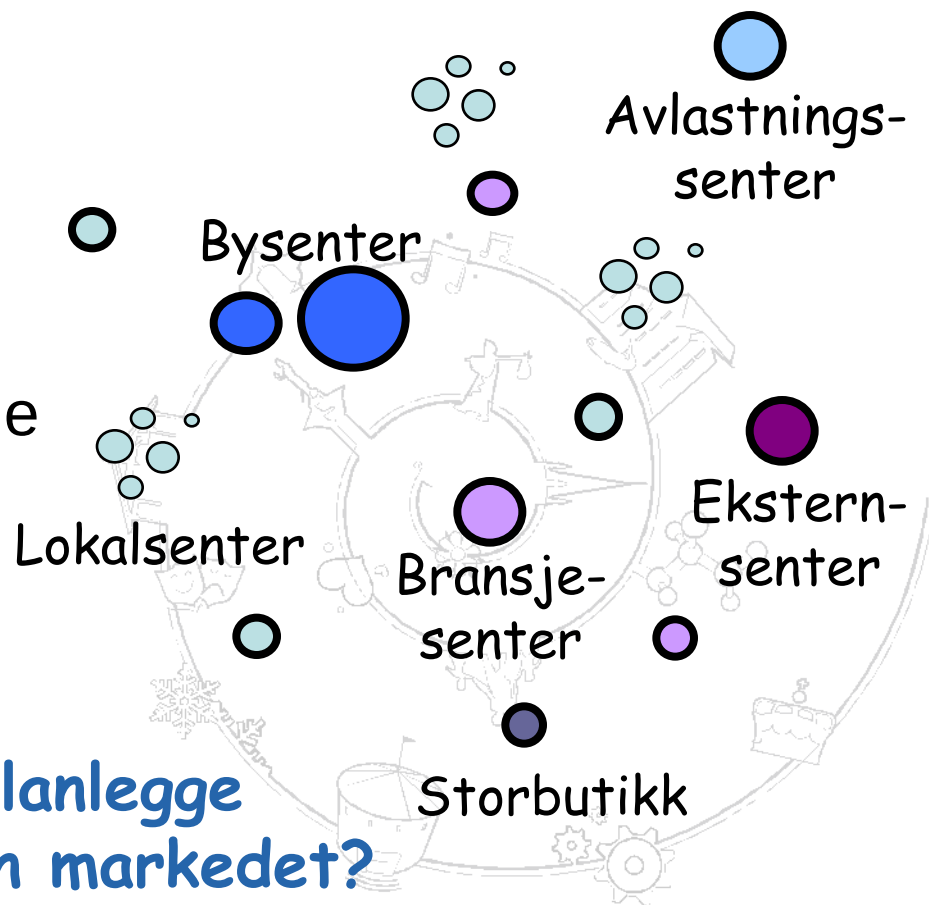


I dag:

Kompliserte senterstrukturer

Ulike konsept:

- Senter og enkeltstående butikker
- Varierende omland som følge av geografi, utvalg og pris
- Trender og tilpasninger (eks. kafé, bank)



Er kommunen i stand til å planlegge handelsutviklingen bedre enn markedet?

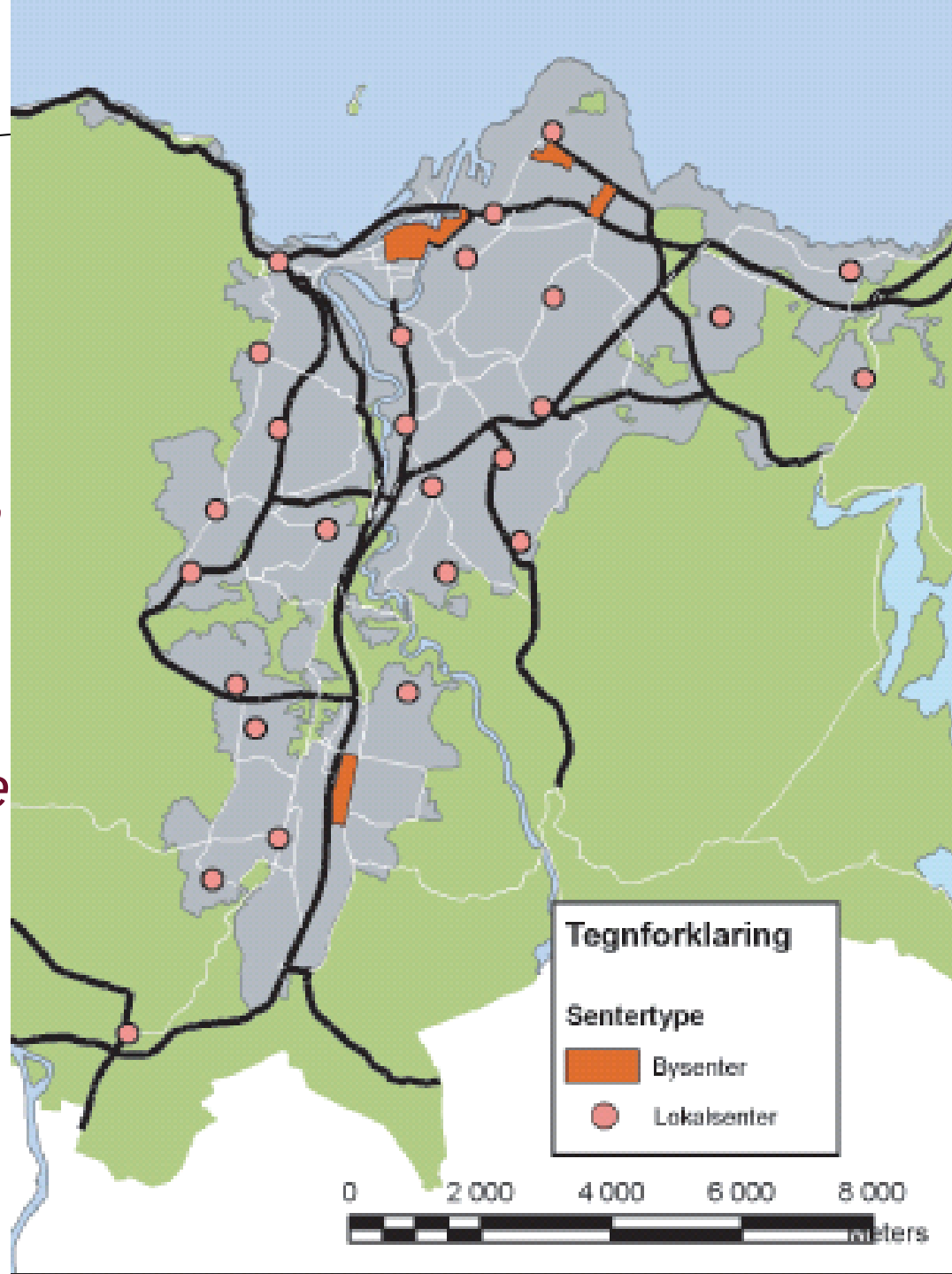


TRONDHEIM KOMMUNE

Trondheim har ikke svaret ennå

*Kommuneplanen:
Utvikle en senterstruktur som
er hensiktsmessig i forhold til
transportbehov, og
bydelssentra
med allsidig tilbud av tjeneste
og opplevelser.*

- Avklarte bysenter
- Bestemmelser for kjøpesenter (>3000 m₂) og parkering
- Retningslinjer for handel i Midtbyen, nærservice, plasskrevende varer og lokalsenter





Miljøpakke for transport: **En ny politikk for avlastningssenter og kjøpesenter**

- Balansert handelsutvikling i byen
- Tilrettelegging for fotgjengere, syklistar og kollektivtrafikk
- Klimaregnskap
- Pilotkommune som prøver ut en rekke tiltak for å gjøre nærhandelen attraktiv

Krav til dokumentasjon av konsekvenser

- ☐ Handelsfokus (markedsandeler)
- ☐ Kundefokus (tilgjengelighet)
- ☐ Miljøfokus (trafikk, CO₂)





Utvikling av en analysemetodikk

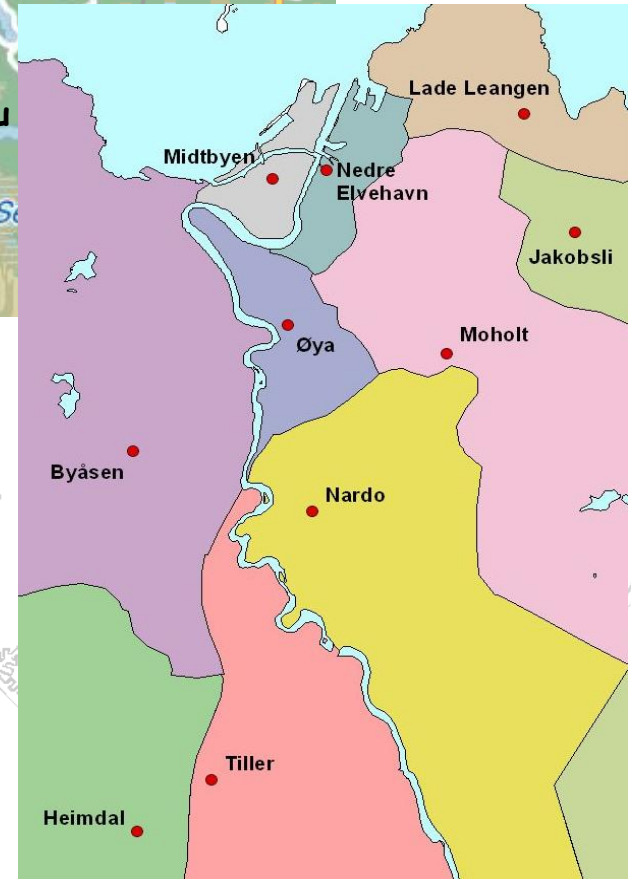
ATP Handelsanalyse:

- ☐ **Kjøpekraft**
(bosatte og arbeidsplasser)
- ☐ **Handelstilbud**
(omsetning)
 - ☐ Matvarer
 - ☐ Fagvarer
 - ☐ Plassvarer
 - ☐ Polvarer
- ☐ **Reisemotstand**
(reiselengde)



**Handels-
soner**

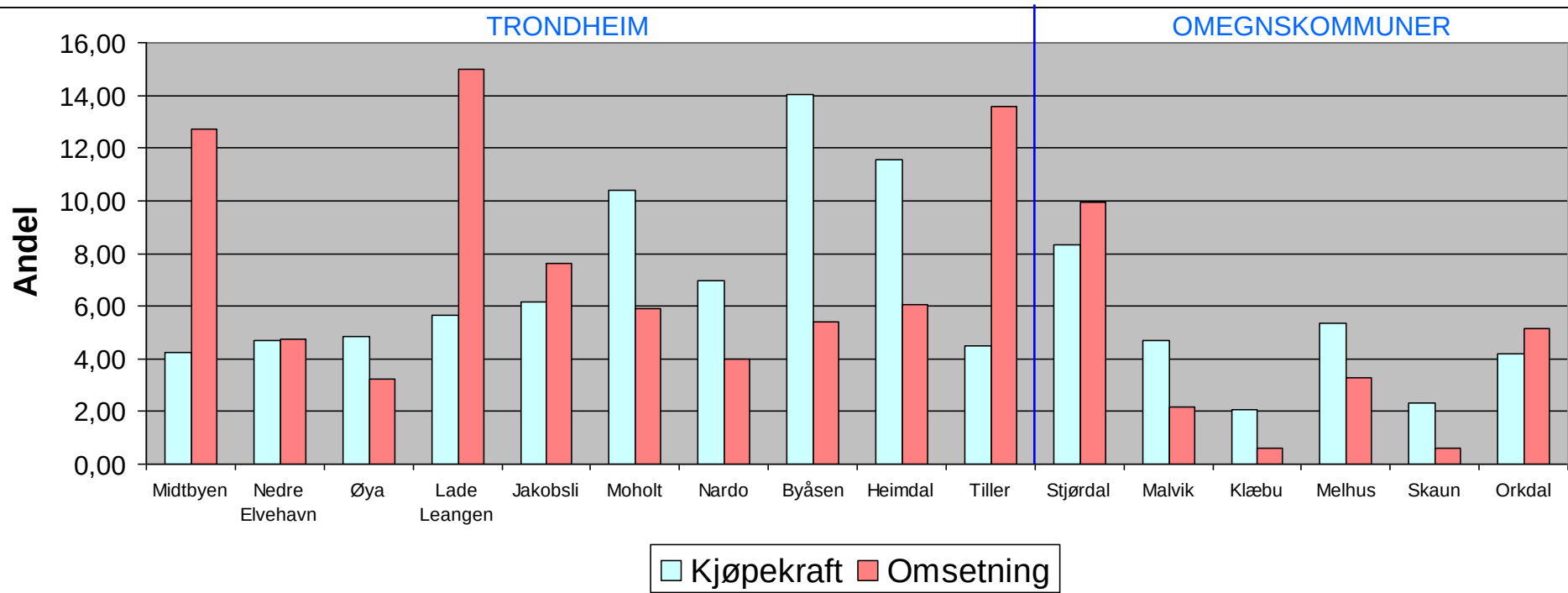
8 bysoner +
nabokommunene





Input:

Registrert kjøpekraft og omsetning

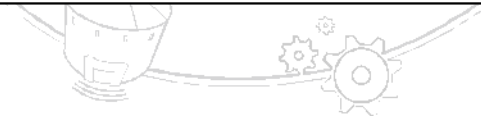
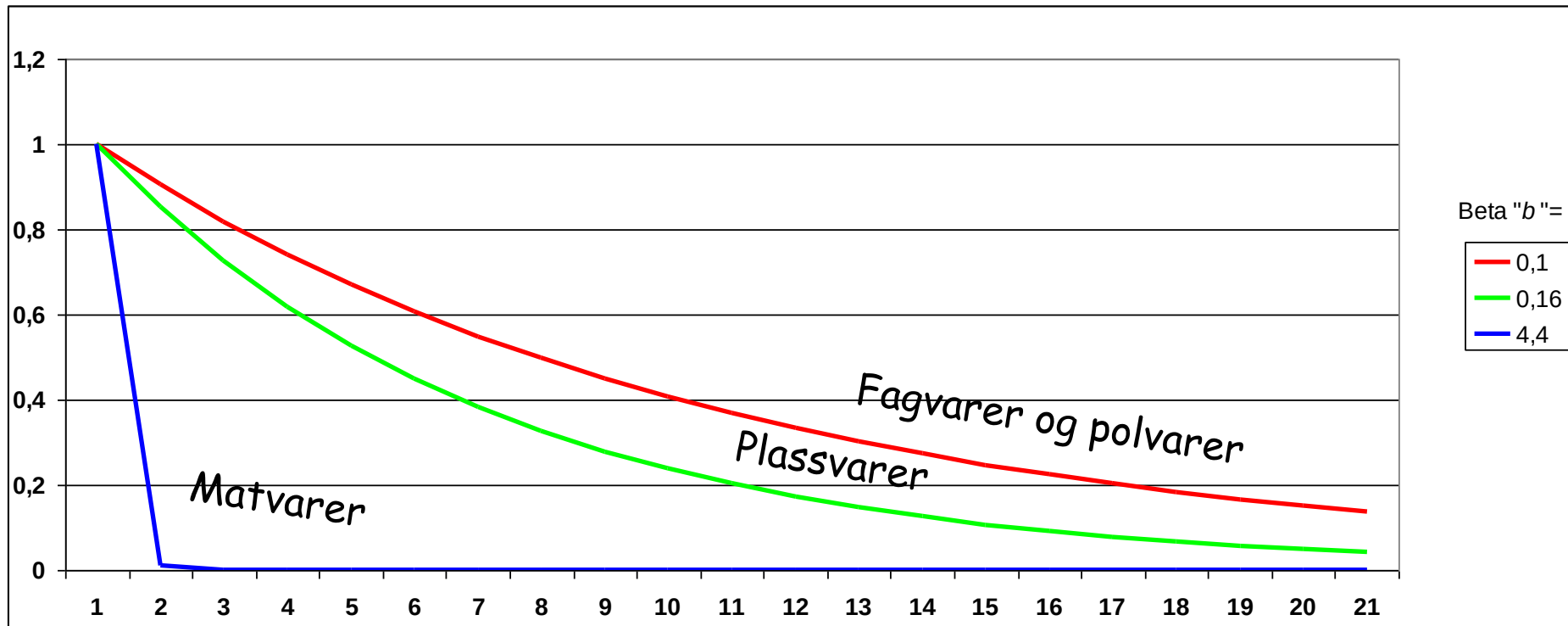


Avstand internt i sonen og mellom sonene beregnes med ATP-modell (mellom senter og bosatte/arbeidsplasser)



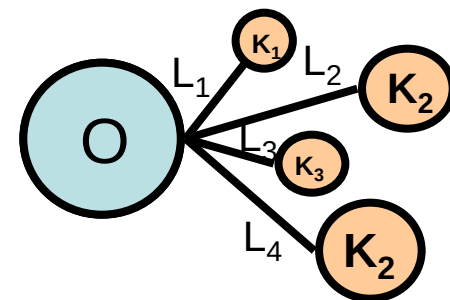
Input:

Avstandsfølsomhet (reisemotstand)





Dagens omsetning fordeles ut fra kjøpekraft og reisemotstand



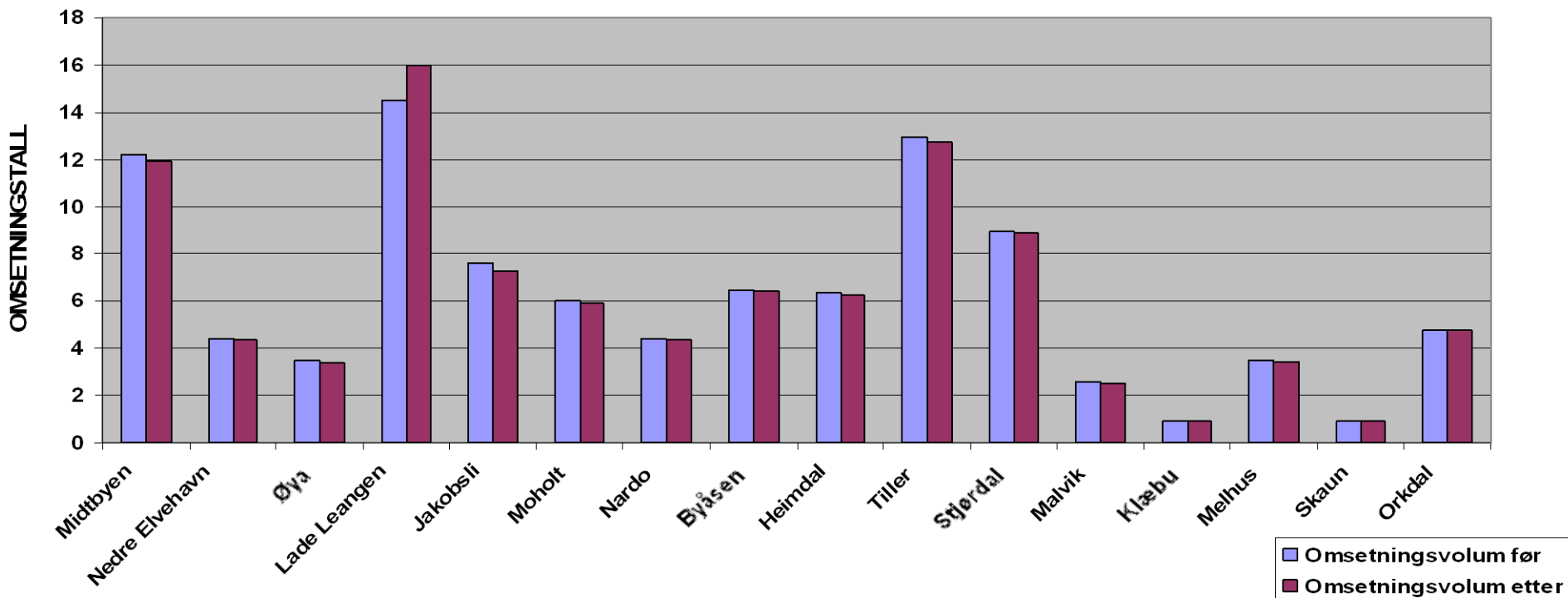
Dagens handelsmønster

INNKJØPSTURER Andel turer fra:	Til:					
	Midtbyen	Nedre Elvehavn	Øya	Lade Leangen	Jakobsli	Moholt
Midtbyen	1,93	0,25	0,15	0,72	0,32	0,15
Nedre Elvehavn	0,98	1,35	0,15	0,91	0,42	0,17
Øya	0,91	0,24	1,37	0,70	0,41	0,20
Lade Leangen	0,86	0,25	0,11	2,94	0,66	0,18
Jakobsli	0,70	0,24	0,13	2,32	1,56	0,30
Moholt	1,34	0,50	0,31	1,91	1,18	3,38
Nardo	0,86	0,28	0,27	0,88	0,66	0,41
Byåsen	2,01	0,61	0,43	1,73	0,90	0,45
Heimdal	1,03	0,30	0,26	0,84	0,56	0,31
Tiller	0,38	0,11	0,10	0,32	0,22	0,12
Stjørdal	0,10	0,03	0,01	0,09	0,02	0,02
Malvik	0,37	0,12	0,05	0,67	0,39	0,12
Klæbu	0,16	0,05	0,04	0,14	0,10	0,06
Melhus	0,44	0,09	0,07	0,23	0,15	0,09
Skaun	0,10	0,03	0,02	0,07	0,04	0,03
Orkdal	0,03	0,01	0,00	0,01	0,00	0,01
sum til	12,20	4,43	3,47	14,50	7,60	6,02



Framtidig omsetning fordeles ut fra kjøpekraft og reisemotstand

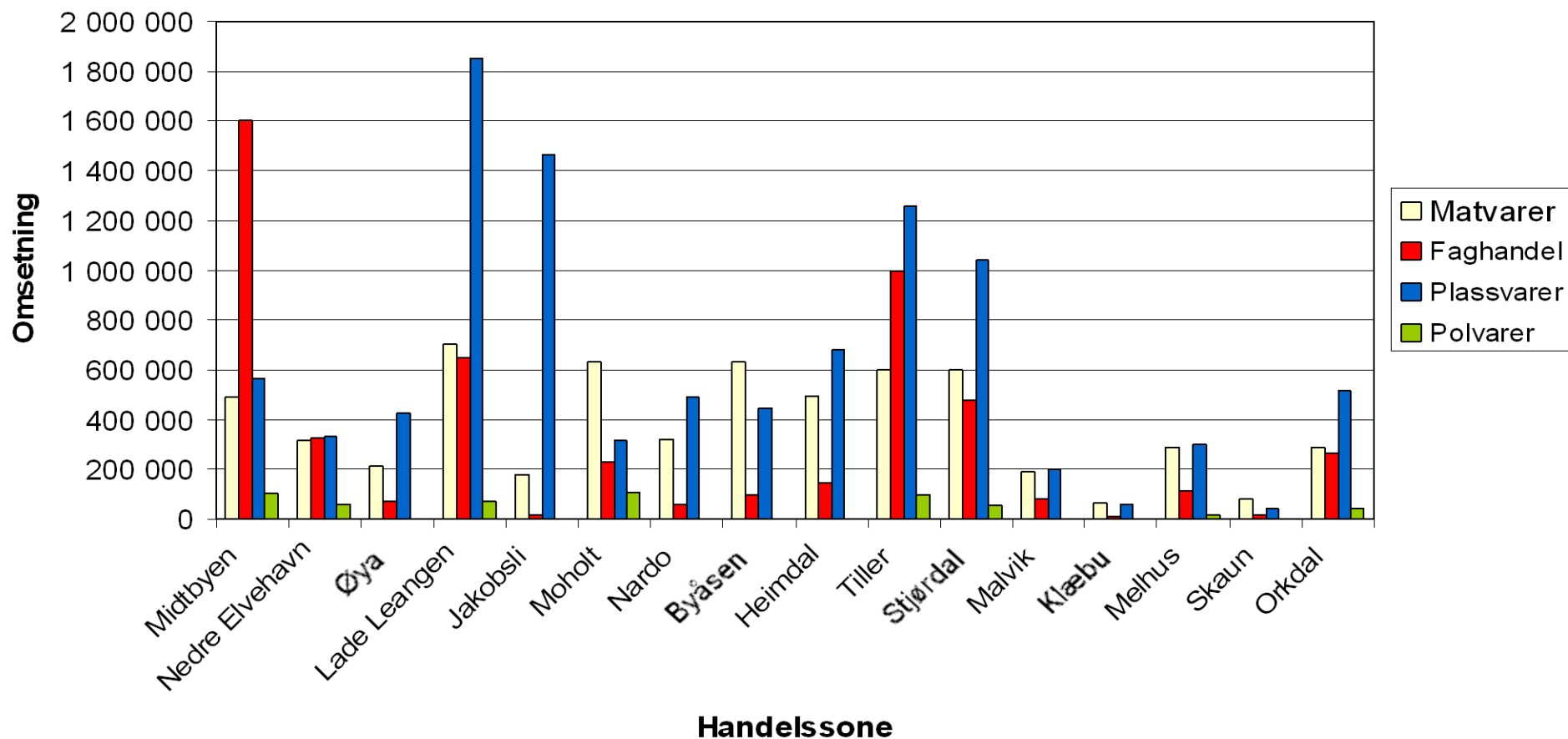
Handelsutvikling - omsetningsvolum



Likevektsbetraktninger



Ulike varetyper gir ulik konkurranse



Matvarer: Alle typer matbutikker

Fagvarer (sentrumshandel): apotek, parfymeri, klær, sko, bok, papir, gullsmed, blomster, sport og leker

Plassvarer (storkonsepter): bil, motorsykkel, møbel, elektro, bygg og jernvare, fargehandel

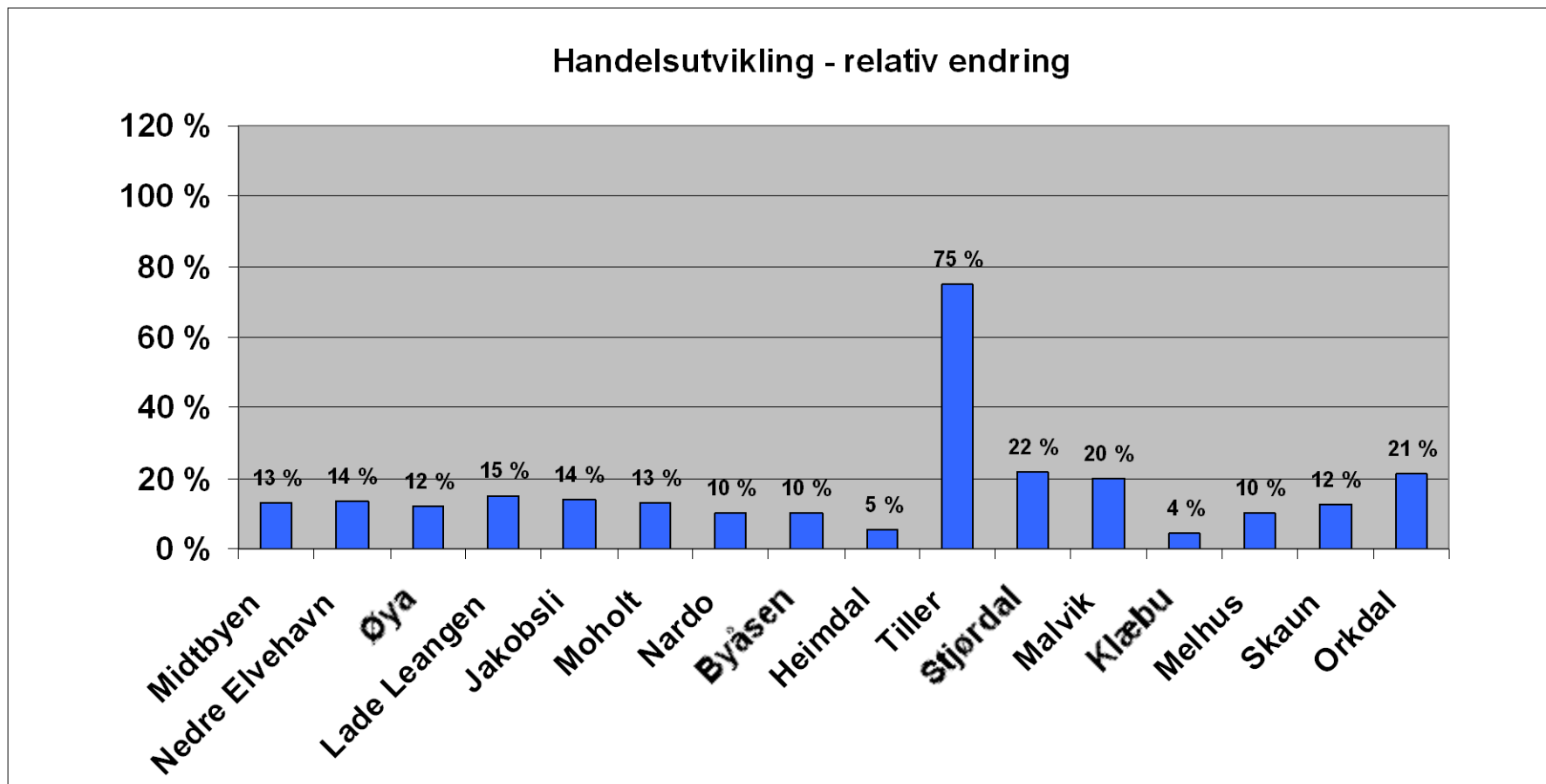
Polvarer: Vinmonopol



Eksempel på beregningsresultat:

Plankonsekvenser:

Halvparten av veksten i neste 5-årsperiode på Tiller

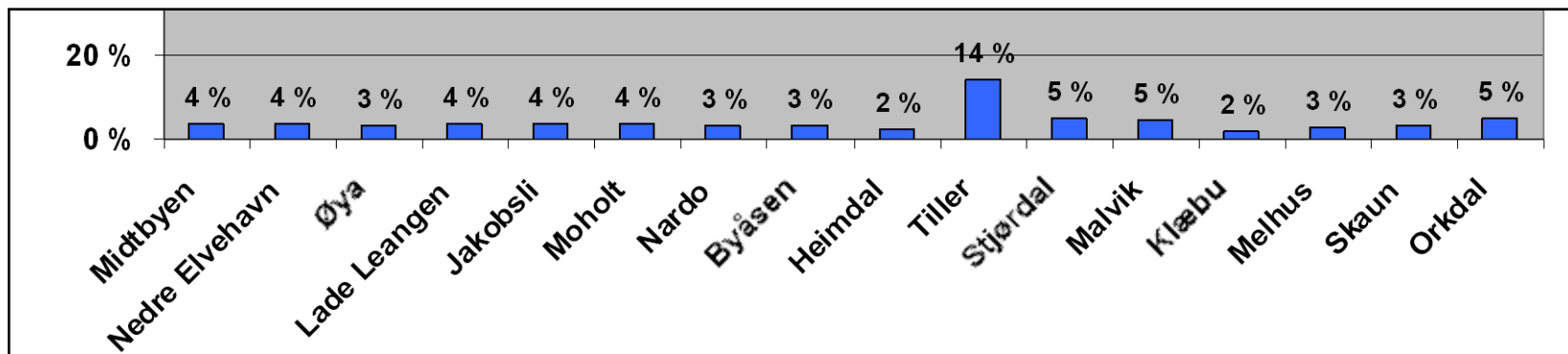




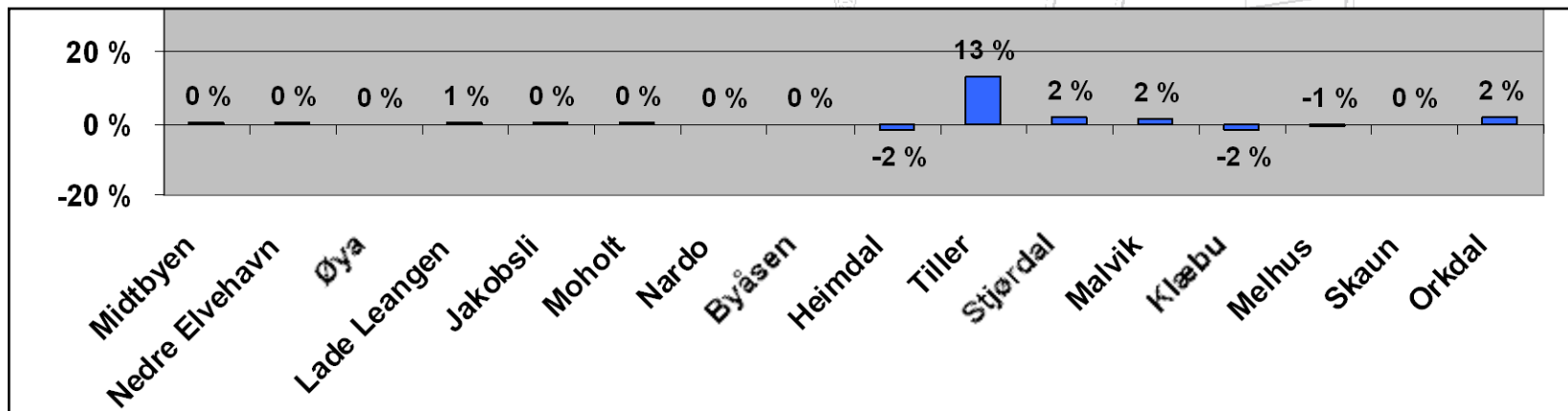
Betydningen av generell markedsvekst

Utbygging av 20 000 kvm på Tiller i løpet av et år

med 5 %
handels-
vekst



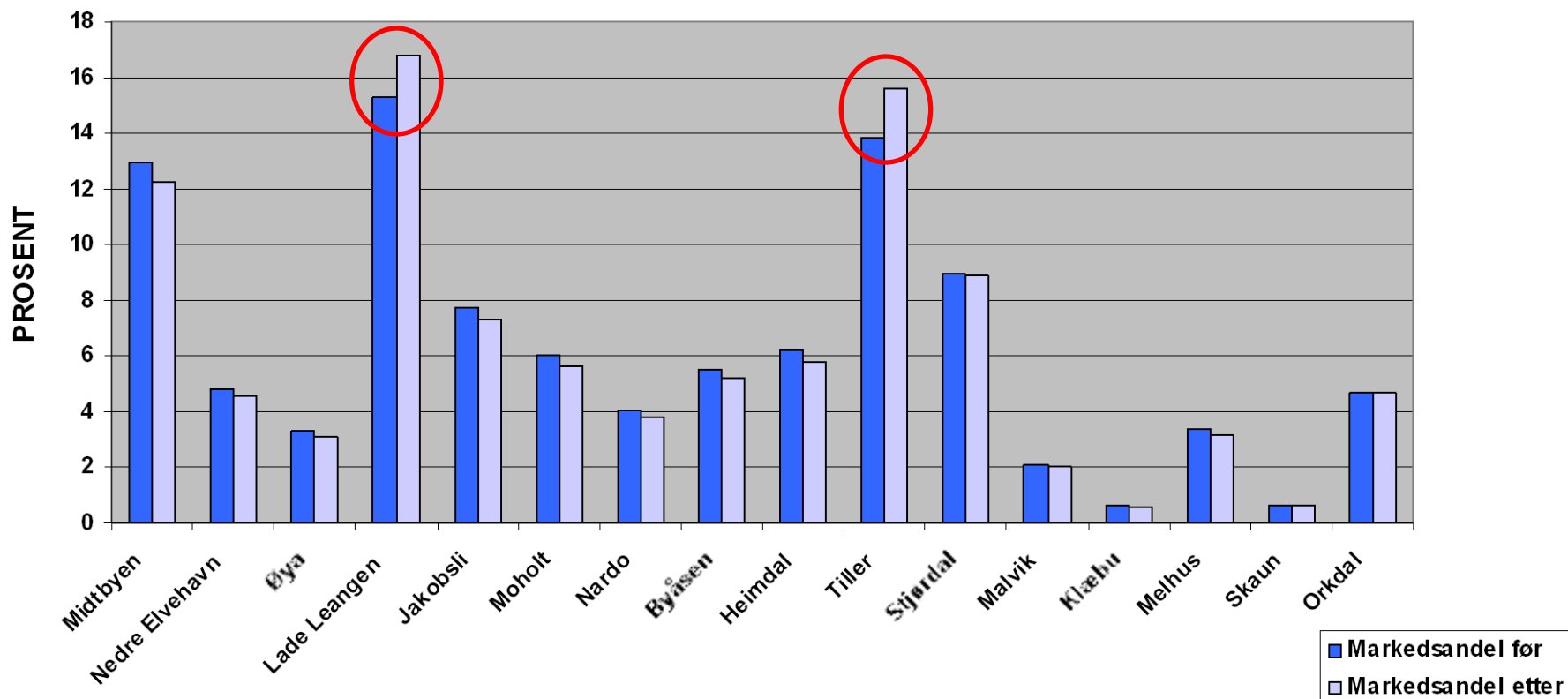
med 2 %
handels-
vekst





Konsekvenser for handel og klimautslipp: **50 % av veksten i avlastingssenter**

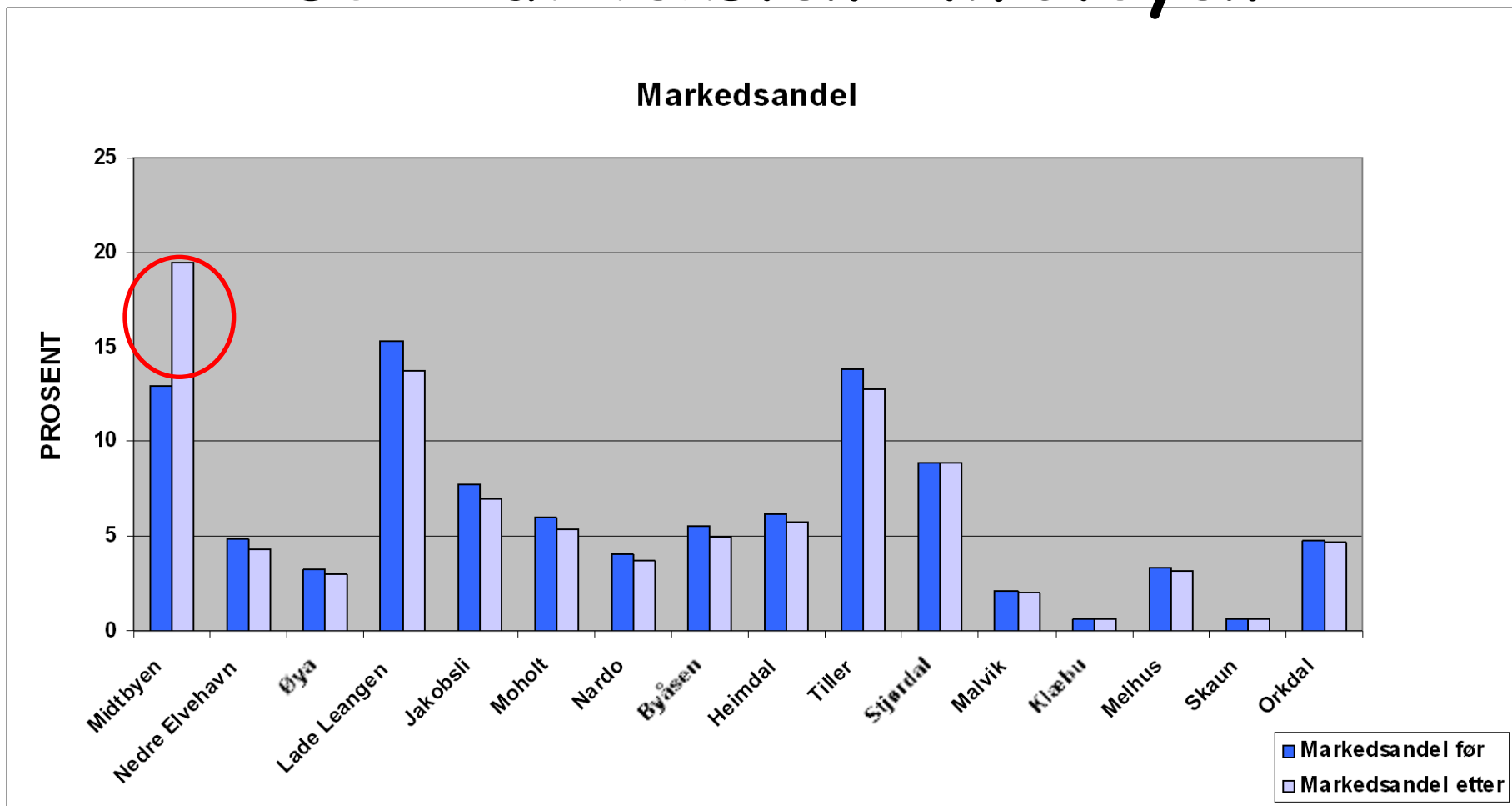
Markedsandel



Utslipp CO₂: +25,7 % (+15,2 % sammenlignet med jevn vekst)



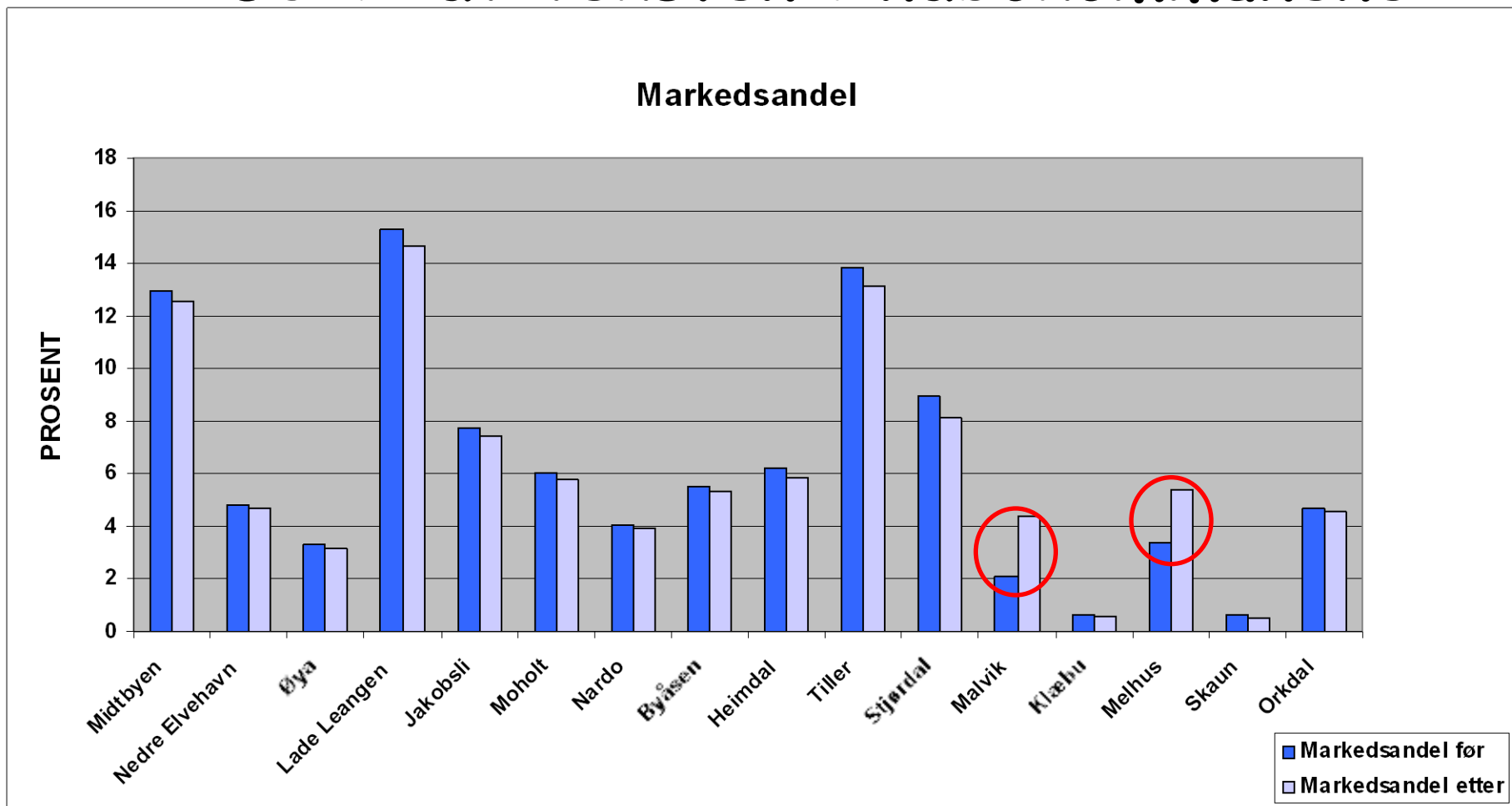
Konsekvenser for handel og klimautslipp: **50 % av veksten i Midtbyen**



Utslipp CO_2 : +19,1 % (-21,4 % sammenlignet med jevn vekst)



Konsekvenser for handel og klimautslipp: **50 % av veksten i nabokommunene**



Utslipp CO_2 : +22,4 % (-7,8 % sammenlignet med jevn vekst)



Videreføring av arbeid med handel

- ☐ Tredjepartskontroll av handelsanalyse for City Syd (evaluering av nytte, kriterier og tolkning)
- ☐ Søknad til program for storbyretta forskning:
Metode for analyse av klimamessige konsekvenser ved lokalisering av handelstilbud:
 - Kartlegging av dagens praksis og erfaring med handelsanalyser
 - Supplerende kunnskapsgrunnlag
 - Metodeutvikling og utprøving
- ☐ Innspill fra Næringsforeningen i Trondheim
Et forpliktende samarbeid mellom byens myndigheter og næringsliv om gjennomføring av de tiltakene for sentrum som best og raskest mulig når de felles mål for et miljøvennlig og levende bysentrum.



Programstyret for storbyrettet forskning:

1. Programstyret anser problemstillingene knyttet til effekter på klima og miljø og styringsmuligheter i skissen "Metode for analyse av klimamessige konsekvenser av lokalisering av handelstilbud" som **relevant for programmet**, men anser det samlede prosjektopplegget å være for omfattende i forhold til storbyforskningsprogrammets rammer.
2. Programmet anbefaler Trondheim kommune å **søke hovedfinansiering av prosjektarbeidet hos Miljøverndepartementet**.
3. Programstyret vil kunne bevilge **et tilskudd til delfinansiering av prosjektarbeidet begrenset oppad til kr 350 000 eks. mva** når det er innhentet tilbud.
4. Programstyret ber Trondheim kommune **drøfte det videre arbeidet med prosjektet i Miljøverndepartementets program "Framtidas byer"** og etablere en nettverksgruppe for prosjektarbeidet.

.....så da spørs det?