

Rogaland Fylkeskommune

OMRÅDER OG RAMMER FOR STORE HANDELSENHETER KONSEKVENSVURDERING



Dato: 27.01.2020
Versjon: 01

Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver:	Rogaland Fylkeskommune
Tittel på rapport:	Områder og rammer for store handelsenheter
Oppdragsnavn:	Områder og rammer for store handelssenter Oppdrag
Oppdragsnummer:	624605-01
Utarbeidet av:	Gunnar Berglund, Renata Aradi, Even Lind
Oppdragsleder:	Gunnar Berglund
Tilgjengelighet:	Åpen

Kort sammendrag

Asplan Viak har vært engasjert av Rogaland fylkeskommune for å utrede følger av å etablere en samlokalisering av flere store handelsenheter på Forus. Arbeidet gjøres i sammenheng med oppfølging av Regionalplan for Jæren, der det skal utredes «aktuelle rammer for utvikling, blant annet lokalisering, størrelse, funksjoner, utforming og arkitektur og transportløsningen for store handelsenheter», jf. planforslaget s. 67.

Innledningsvis har det eksisterende omfanget av mellomstore og store handelskonsepter i regionen blitt kartlagt, samt tillatelser til handel på Forus og i andre deler av kommunene Stavanger og Sandnes. En gjennomgang av arealer på Forus viser at flere områder er arealmessig store nok til etablering av en samlokalisert handelsenhet. Avslutningsvis i rapporten diskuteres aktuelle tema for føringer som kan styre utviklingen av store handelsenheter.

Hoveddelen av rapporten består av en konsekvensvurdering av å etablere 16 000 m² nytt handelsareal, enten som et felles handelskonsept på Forus, eller delt på flere mindre handelsutvidelser i bybåndet og rundt sentrumsområdene i Stavanger og Sandnes.

Rapporten konkluderer med at en etablering på Forus kan få negative følger for sentrumsutvikling og utvikling i lokalsentrene, og gjennom dette bidra til en utvikling på tvers av vedtatte føringer for varehandel og senterstrukturen i kommunene og fylket. Det anbefales derfor varsomhet med å tillate større etableringer utenfor den definerte handelsstrukturen.

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

Forord



Asplan Viak har vært engasjert av Rogaland fylkeskommune for å utrede rammer og områder for store handelsenheter. Rapporten er bidrag til videre arbeid mer Regional plan Jæren.

Bernt Østnor har vært Rogaland fylkeskommunes kontaktperson for oppdraget. Gunnar Berglund har vært Asplan Viaks oppdragsleder, og Renata Aradi og Even Lind har vært sentrale medarbeider i prosjektet.

Oslo, 27.01.2020

Gunnar Berglund
Oppdragsleder

Even Lind
Kvalitetssikrer

Innhold

1. KARTLEGGING AV ETABLERTE MELLOMSTORE OG STØRRE HANDELSENHETER I REGIONEN	7
1.1. Mellomstore og større handelsenheter	8
1.2. Store, enkeltstående handelsenheter	9
2. KARTLEGGING AV TILLATELSER TIL HANDEL PÅ FORUS OG ANDRE NÆRINGSOMRÅDER I BYBÅNDET	14
2.1. Innledende analyse Forus	14
2.2. Kartlegging bybåndet forøvrig	15
2.3. Arealer på Forus som størrelsesmessig er egnet for stort handelskonsept	16
3. UTREDE RAMMER/KRITERIER FOR UTVIKLING AV STORE HANDELSENHETER	17
3.1. Logistikk	17
3.2. Tilgjengelighet for gående, syklende og reisende med kollektivtransport	19
3.3. Tallfestet minimumsareal for den aktuelle lokaliseringen	22
3.4. Fleksibilitet for framtidig endring av bruk	23
4. GRUNNLAG FOR KONSEKVENSVURDERING.....	25
4.1. ATP-Handel	25
4.1.1. Generelt om handelsmodellen for Nord-Jæren	25
4.1.2. ATP-handelsmodell som analyseverktøy	27
4.2. Utredningsalternativer	28
4.2.1. Referanse 2030	28
4.2.2. Sentrum/bybåndet 2030	28
4.2.3. Forus vest 2030	28
4.2.4. Forus sør 2030	28
5. RESULTATER FRA ATP-HANDEL.....	31
5.1. Omsetning.....	31
5.2. Transportomfang	34
5.3. Alternative beregninger.....	34
5.3.1. Ingen utvikling i kjøpekraft	34
5.3.2. Fra «ingen nye tilbud i 2030» til referansealternativet	35
6. KONSEKVENsutREDNING AV ALTERNATIV LOKALISERING AV STORE HANDELSENHETER	39
6.1. Konsekvenser for eksisterende by- og tettstedssentre	39
6.1.1. Handelsutvikling i Stavanger sentrum	39
6.1.2. Handelsutvikling i Sandnes sentrum.....	39
6.1.3. Handelsutvikling i lokalsentrene.....	40
6.1.4. Potensial for byliv	40
6.1.5. Etableringsattraktivitet	41
6.2. Arealbruk	41
6.3. Miljøvennlig kundetransport	41
6.3.1. Samlet transportbehov, kundereiser.....	41
6.3.2. Potensial for grønn persontransport	41

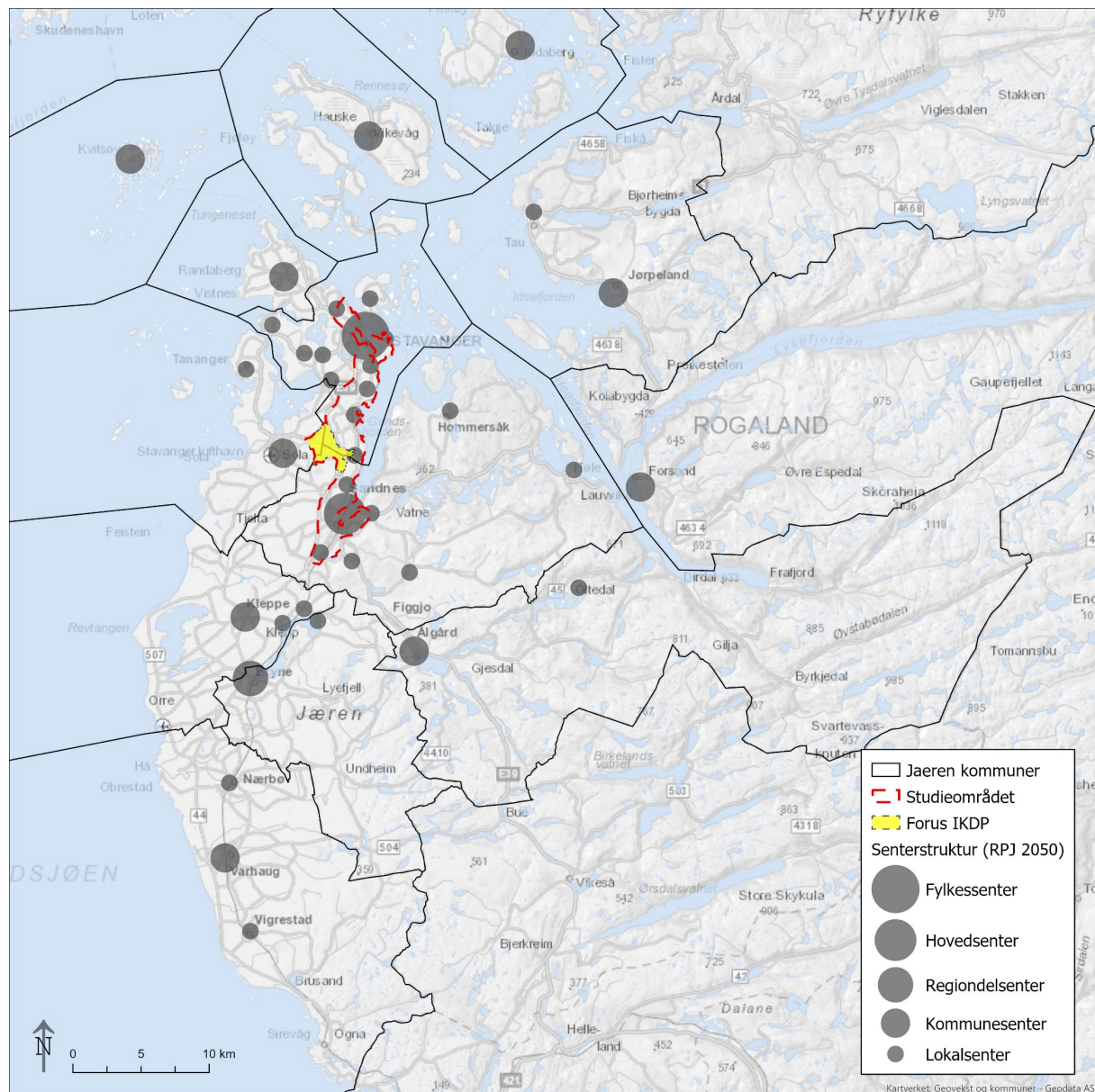
6.4.	Effektiv vare/godslogistikk.....	44
6.5.	Overordnede føringer	46
6.5.1.	Robusthet i handelspolitikk	46
6.5.2.	Konsekvenser for kommunal/regional byutviklingsstrategi og samordnet BATP	46
6.6.	Samlet vurdering.....	47
7.	FØRINGER FOR LOKALISERING AV STORE HANDELSENHETER	48
7.1.	Utfordringer ved etablering av store handelsenheter	48
7.2.	Planlegging av store handelsenheter	49
7.3.	Lovgrunnlag	50
8.	ANBEFALING	51
	KILDER.....	52
9.	VEDLEGG	53
9.1.	Beregningsgrunnlag og sentrale forutsetninger	53
9.2.	Varegruppesammensetning	55

1. KARTLEGGING AV ETABLERTE MELLOMSTORE OG STØRRE HANDELSENHETER I REGIONEN

Formål med analysen er å synliggjøre omfanget og beliggenheten av eksisterende store og mellomstore handelsenheter. Begrepet store handelsenheter benyttes her om store, enkeltstående butikker, primært i enkeltstående bygninger. Dette er enheter som gjerne omtales som Big-box.

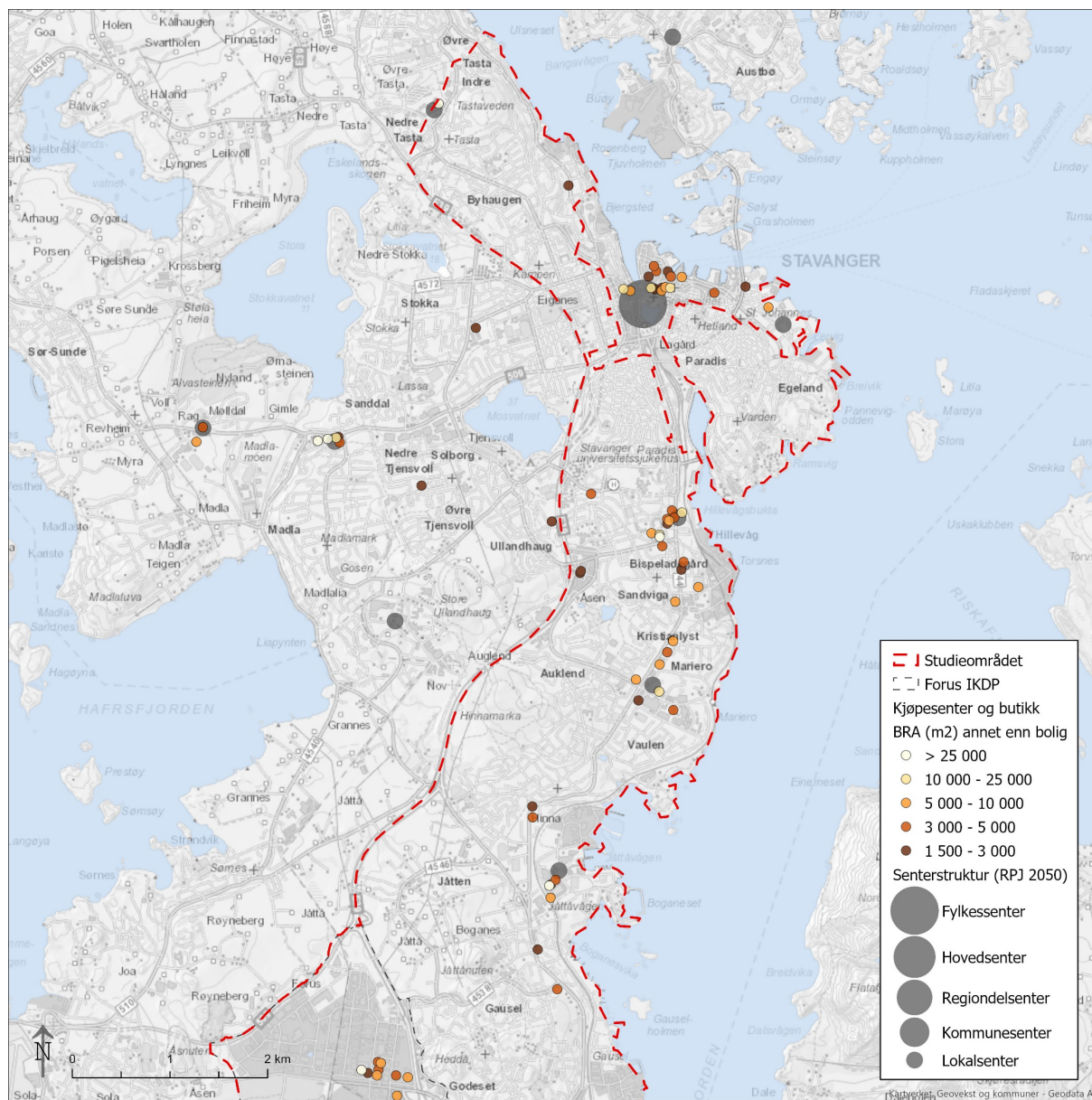
Kartlegging baserer seg på bygningsinformasjon fra Matrikkelen (Ambita Infoland, Norges Eiendommer) og enhetsregisteret (Brønnøysundregisteret).

Figur 1-1 viser studieområdets beliggenhet i regionen.

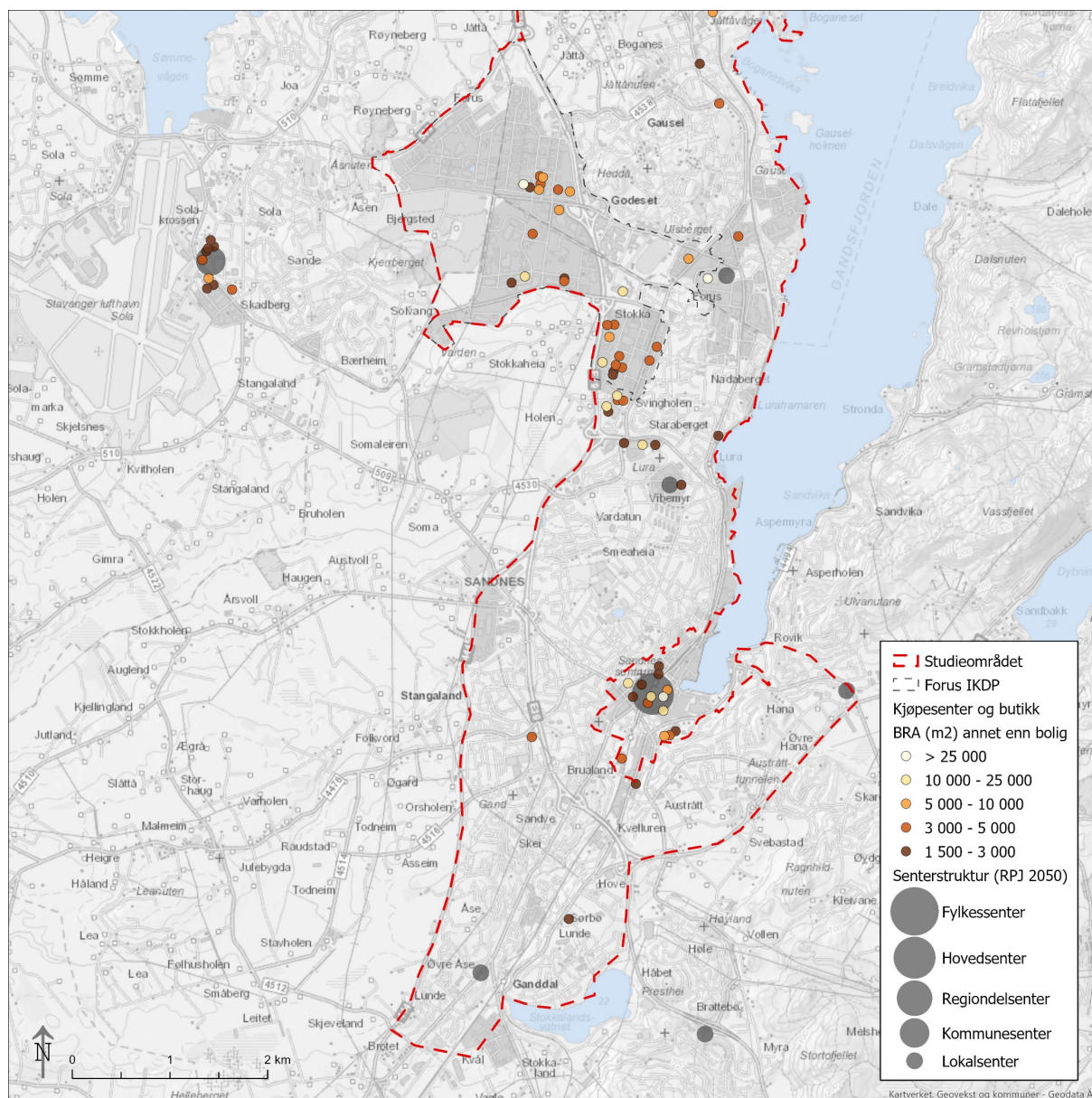


Figur 1-1: Studieområdets beliggenhet i regionen.

1.1. Mellomstore og større handelsenheter



Figur 1-2: Bygninger som registrert som kjøpesenter eller butikk med mer enn 1 500 m² registrert som «annet formål enn bolig» nord i studieområdet. (Kilde: Norges Eiendommer)



Figur 1-3: Bygninger som registrert som kjøpesenter eller butikk med mer enn 1 500 m² registrert som «annet formål enn bolig» sør i studieområdet. (Kilde: Norges Eiendommer)

I regionen finnes det 223 bygninger som er kategorisert til kjøpesenter eller butikk og som har mer enn 1 500 m² areal for annet formål enn bolig (Figur 1-2, Figur 1-3). Mange av dem (89) har BRA under 3 000 m². De som har det største areal (over 25 000 m²) er kjøpesentrene på Tasta, Hillevåg, Jåttåvågen, Forus, Sandnes og et forretningsbygg på Forus øst.

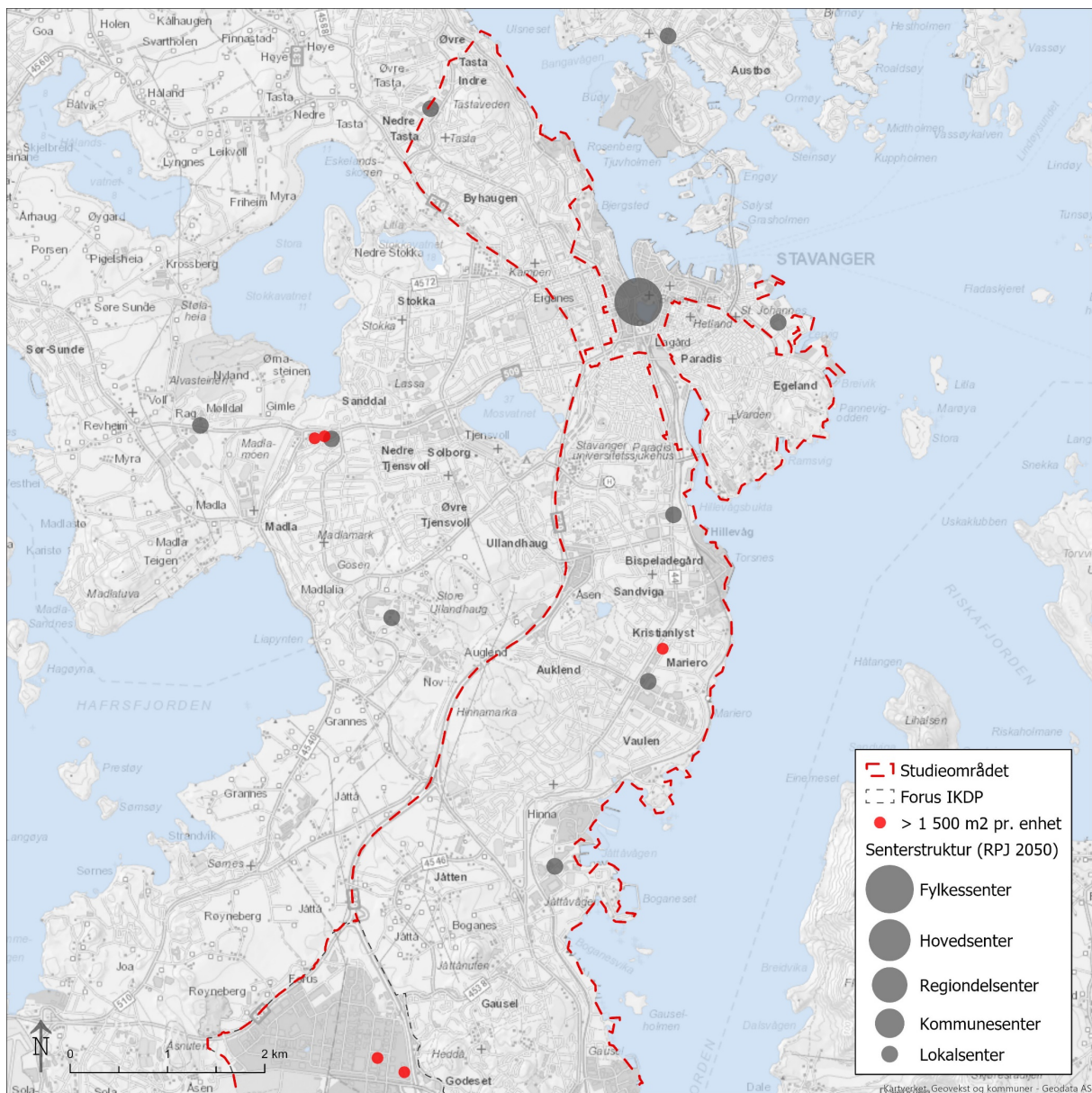
De fleste av handelsbygningene er lokalisert i eller i nærheten av sentrene i regionen, slik de er definert i senterstrukturen i regional plan, med noen unntak langs hovedtransportårene og handelsområdet på Forus. Bygningene med største areal finner vi i de større sentrene eller på Forus.

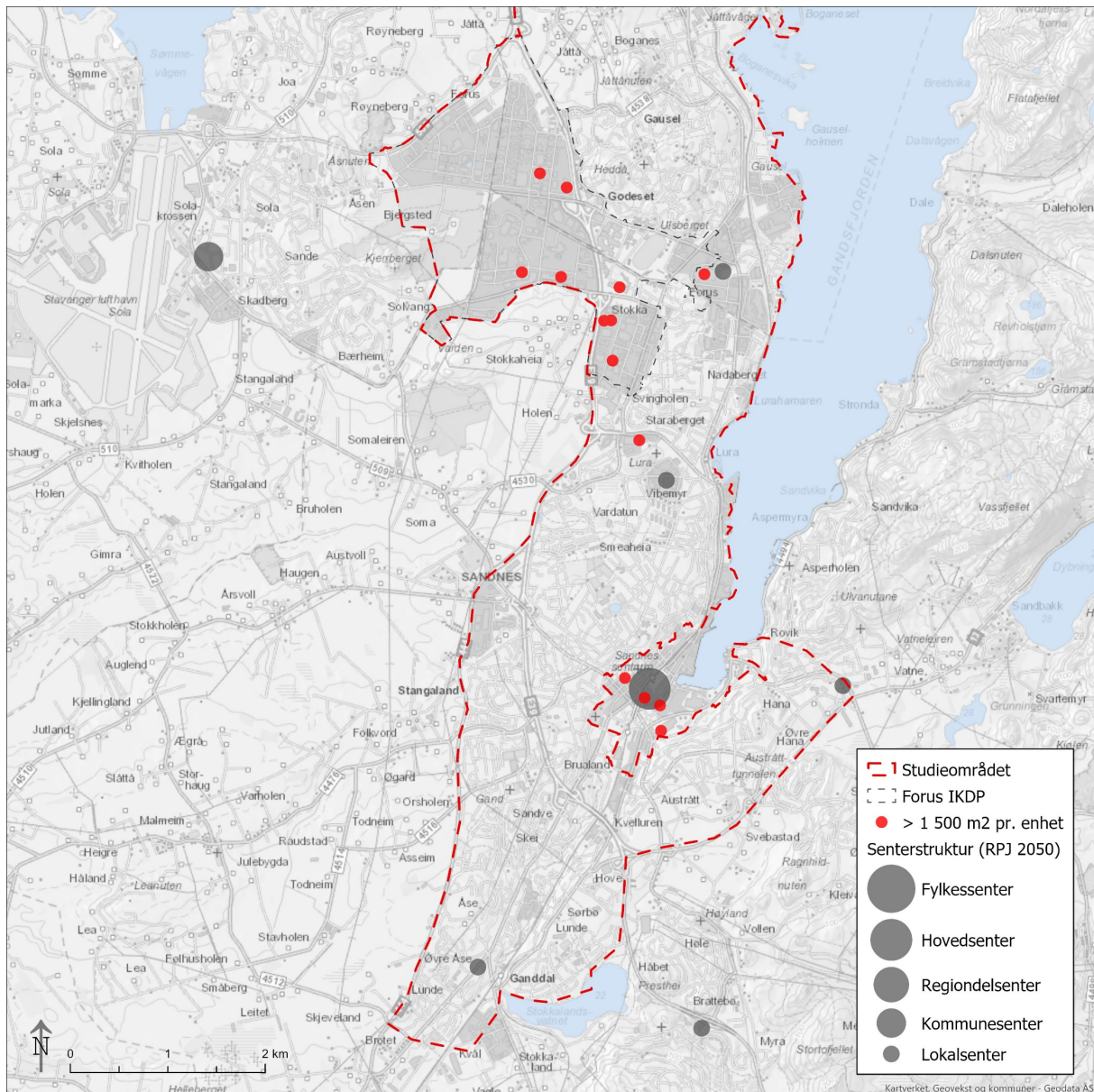
1.2. Store, enkeltstående handelsenheter

For å få et inntrykk av hvilke av handelsbygningene som huser det vi i denne rapporten omtaler som større, enkeltstående handelsenheter, har vi tatt utgangspunkt i følgende utvalg:

- Bruksareal til annet enn bolig er større enn 3 000 m²
- Minimum gjennomsnittlig bruksareal pr. handelsvirksomhet i bygningen er større enn 1 500 m².

Gitt de datakildene som finnes, anses denne definisjonen som hensiktsmessig for å identifisere virksomheter som kan passe inn under betegnelsen store handelsenheter. Et handelsareal på 3000 m² tilsvarer en omsetning på ca. 60 millioner pr. år, med en omsetning på rundt 20 000 kr pr m².





Figur 1-5: Handelsbygninger med minimum 3 000 m² BRA og der gjennomsnittlig BRA per enhet er minimum 1 500 m² sør i studieområdet.

Det er 15 handelsbygninger i studieområdet som faller inn under denne definisjonen (Figur 1-4, Figur 1-5).

Av disse finner vi 10 i bygninger som er definert som butikk-/forretningsbygning:

- Maritim båtutstyr (Mariero)
- Bystasjonen (Sandnes)
- handelsbygg i Elvegata Sandnes sentrum
- Huset vårt (Sandnes sentrum)
- Tesla (Forus), Plantasjen (Forus)
- Motor Forum AS (Forus)
- Biltema på Forus (Maskinveien)
- Forusparken (Forus øst)
- Møbelringen på Forus
- Power på Forus

I tillegg finnes 5 i bygninger som er definert som kjøpesenter:

- Amfi Madla
- Tvedtsenteret
- IKEA
- Lurabyen
- Maxi Sandnes

En analyse basert på registerdata, slik som denne, er alltid prisgitt unøyaktigheter i registeret, slik som manglende registreringer, mangelfull klassifisering og så videre. En annen svakhet med metodikken er at handelsareal i bygninger med kombinert formål ikke er med. Det ble vurdert å inkludere bygninger som kategorisert i næringsgruppe «Varehandel, reparasjon av motorvogner» med mer enn 1500 m² BRA til annet formål enn bolig, men resultat viste at store kontorbygninger uten betydelig handelsareal da ble inkludert, noe ville gitt et skjevt overordnet bilde.

Det er noen større handelsenheter (med flere enn 15 ansatte) som er ikke registrert i handelsbygning. Dette er typisk bedrifter med mange deltidsansatte, f.eks. dagligvarebutikk, blomsterbutikk eller bensinstasjon. Mange av disse er registrert i boligområder og noen få bedrifter (f.eks. jern-/fargevare handel, møbelbutikk, kjøkkenutstyr) er registrert i bygning som kategorisert til industri eller kontor.

For å synliggjøre kjedebutikker med virksomheter både i kjøpesentre og i handelsenheter, har vi kartlagt utvalget av butikker i kjøpesentre, se Tabell 1-1¹. Når vi ser bort fra dagligvarebutikker, finner vi at det kun er kjeden Power som finnes både i frittstående bygg og i kjøpesentre. Dette kan skyldes en svakhet ved bruk av en generalisert definisjonen slik vi har gjort i dette tilfellet. Etter gjennomgang av butikkutvalget i kjøpesentrene finner vi at noen hus&hjem-butikker finnes både i kjøpesentrene og i store enkeltstående bygninger. Eksempler på slike er Elkjøp, Europris, Jysk og Obs Bygg. Disse ofte samlokalisert med et lite antall mindre virksomheter som kaffe, apotek ol. Da vil gjennomsnittlig areal per falle, og bygningen passer ikke lenger inn i definisjonen vi har benyttet.

¹ Butikker: basert på sentrenes opplysninger på internett (25.10.2019)

Tabell 1-1: Butikker i kjøpesentre.

KJØPE-SENTER	ADRESSE	STØRRELSE (M2)	ANTALL BUTIKKER ²	BUTIKKER HUS & HJEM	BUTIKKER KLÆR & SKO	BUTIKKER SPORT & FRITID	BUTIKKER SERVICE & TJENESTER	BUTIKKER KAFÉ & SERVERING	SPESIAL-BUTIKKER	BUTIKKER HELSE&VELVÆRE	MAT-BUTIKKER	ØVRIGE BUTIKKER
KVADRAT	Gamle Stokkavei 1, Lura	69 300	164	19	53	5	6	22	35	17	7	
AMFI MADLA	Madlakrossen	69 000	97	11	22	2	7	9	15	27	4	
M44 (HAR VÆRT UNDER UTBYGGING. NYÅPNET 12.04.2018)	Nedre marka, Bryne	36 000	71	11	21	2	1	6	17	9	4	
TVEDTSENTERET	Forus	50 000 totalt 37 000 handelsareal	31	7	3	2		3	10	3	3	
JÆRHAGEN (HAR VÆRT UNDER UTBYGGING. NYÅPNET 8.11.2018)	Klepp sentrum	65 000	58	16	10	2	2	6	10	9	3	
AMFI VÅGEN	Sandnes sentrum	40 000	56	6	13	2	4	11	7	8	5	
KILDEN	Hillevåg	23 000	66	10	21	1		5	14	12	3	
MAXI SANDNES	Gravarsveien, Sandnes	23 000	43	8	9	1	1	1	8	11	3	1
ARKADEN TORG TERRASSEN	Stavanger sentrum	20 000	30	4	11			4	3	6	2	
AMFI NÆRBØ	Nærbø sentrum	29 000	30	6	4	1	2		7	7	2	1
AMFI ÅLGÅRD	Ålgård sentrum	10-11000	30	5	7	1	2	2	5	5	3	
TASTA SENTER	Tasta	13 000	42	6	12	1	1	3	7	9	3	
STADIONPARKEN	Jåttåvågen	11 000	24	3	5		2	3	6	3	2	
BYSTASJONEN	Sandnes sentrum	18 000	35	2	6	2	3	8	4	9		1
MAGASIN BLAA	Stavanger sentrum	4 400	12	1	7			1	1	1	1	
HERBARIUM	Stavanger sentrum	7 500 kontor 10 000 handel	18	5				1	6	4	2	

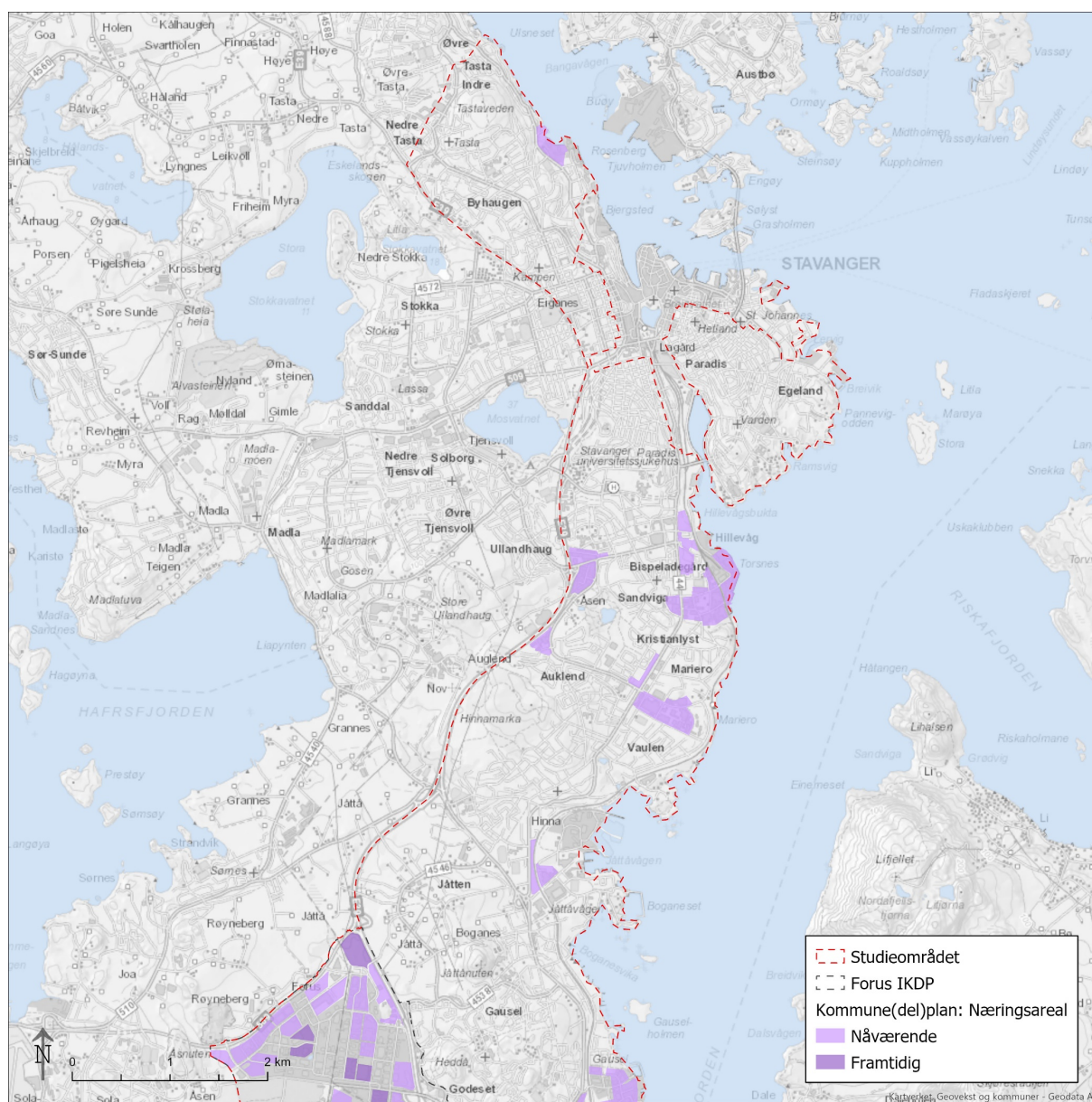
² Oppdatert fra internett 10.2019

2. KARTLEGGING AV TILLATELSER TIL HANDEL PÅ FORUS OG ANDRE NÆRINGSOMRÅDER I BYBÅNDET

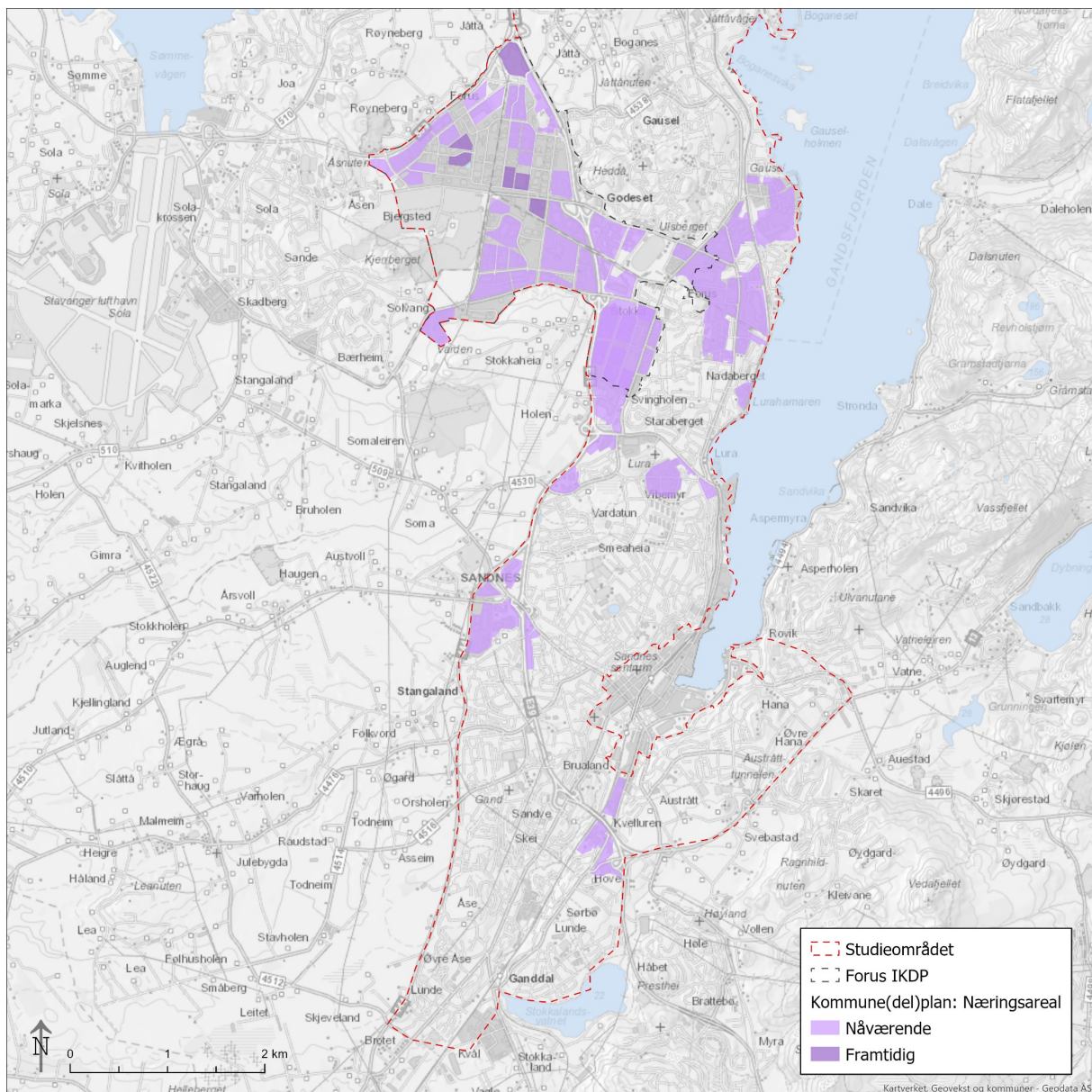
Analysen gir oversikt over omfang og lokalisering av områder hvor handel som i størrelse kan defineres som store handelsenheter kan tillates innenfor gjeldende plan. Resultatet skal benyttes for å synliggjøre hvilke potensialer for store handelsenheter som finnes i dag, i allerede vedtatte planer.

2.1. Innledende analyse Forus

Figur 2-1 og Figur 2-2 viser næringsområder fra kommune(del)planer i analyseområdet som størrelsesmessig kan romme store handelsenheter, uten å vurdere eksisterende bebyggelser og reguleringsformål. Se kap. 3.3 for en diskusjon om arealbehov.



Figur 2-1: Områder som disponert til næring i kommune(del)planer, med areal større enn 20 daa (nord).



Figur 2-2: Områder som disponert til næring i kommune(del)planer, med areal større enn 20 daa (sør).

I næringsområdene utenfor IKDP Forus området viser sammenstillingen med eiendomsregisteret at det er lite ledig areal og etter en rask visuell gjennomgang av reguleringsplanene kan en konkludere at flere av disse næringsområdene i helhet eller i hovedsak er regulert til annet formål enn næring.

I IKDP Forus-området ble det gjort en grundig vurdering av utbyggingspotensialet³. Dette er et godt utgangspunkt til vurderingen av tilgjengelige areal. Planen legger imidlertid ikke til rette for handel med unntak for nærbutikk.

2.2. Kartlegging bybåndet forøvrig

En grundig beregning av restpotensialet for handel i øvrige deler av bybåndet vil kreve en detaljert gjennomgang av reguleringsplaner, en oppgave for omfattende for dette prosjekt. Det kan også stilles spørsmål om resultatet ville ikke gi et realistisk bilde.

³ Beregning av realistisk utbyggingsareal og kostnadsbidrag per m² BRA – IKDP Forus, Asplan Viak, 03.2019

Gjeldende kommuneplaner er derfor brukt som utgangspunkt for et anslag av potensialet.

I Stavanger kommuneplan er det avsatt 10.000 m² til varehandel i nye lokalsentre på Forus øst og Madla-Revheim. I tillegg er det gitt tillatelse til med inntil 5 000 m² i Hillevågsaksen sørover fra sentrumsplanen fram til Skjæringen, fordelt med kvoter på 500 – 1 000 m² i 8 angitte delområder. Eksisterende handel skal inngå i dette. I tillegg gis det rammer for handel langs kollektivaksene et stykke ut fra arealene vist med sentrumsformål:

- Hillevågsaksen fra teateret og sørover, er lite stykke fra togstoppet i Paradis. 30.000 m² BRA. Det tillates prosjekter der handelsarealet kan være 20 x fasadelengden mot Lagårdsveien.
- Stavanger øst 30.000
- Madlaveien 5000
- Tanke Svilands gate 5000.

Felles for alle omtalte arealrammer er at eksisterende handel skal inngå.

Sandnes kommuneplan gir rammer for maks. bruttoareal til handel for områdene Vatnekrossen, Lura, Gandal, Hommersåk, Bogafjell, Figgjo, Sørby-Hove og Høle. Med utgangspunkt i Matrikkelen er det gjort en vurdering av hva som gjenstår av areal til handel når eksisterende tilbud trekkes fra. Vurderingen er gjennomført for sentrale deler av kommunen. Vatnekrossen har en gjenstående ramme på ca. 3000 m², Ganddal ca. 4000 og Hommersåk ca. 4000. Figgjo, Sørby-Hove og Høle har alle et restareal på ca. 1800 m² til varehandel.

Det er ikke gitt begrensninger på arealer til varehandel i Sandnes sentrum.

2.3. Arealer på Forus som størrelsesmessig er egnet for stort handelskonsept

I våren 2019 ble det gjennomført en grundig vurdering av utbyggingspotensialet ifb. IKDP Forus planen. Resultat var beregning av areal som vil være tilgjengelig for utbygging eller transformasjon innen 2040.

IKDP Forus inneholder ingen nye utbyggingsområder, og en mindre andel ubebygde tomter. Planen forutsetter at størstedelen av den fremtidige utviklingen av området skal skje ved fortetting og transformasjon. Hoveddelen av analysen bestod derfor i å beregne hvilke områder som kan være modne for transformasjon innen 2040. Ubebygde tomter er også regnet inn i utbyggingsarealet.

Beregningene tok hensyn til eksisterende bygningstype, -alder og lokalisering i tillegg utnyttelsen som planen legger til rette for.

Analysen viser at det er flere eiendommer spredt i hele IKDP planområdet som teoretisk (størrelsesmessig) er egnet til et stort handelskonsept. Generelt sett gir dette et grunnlag for å inkludere Forus området i videre vurdering av konsekvenser til en evt. samlokalisering av 3-4 større handelsenheter.

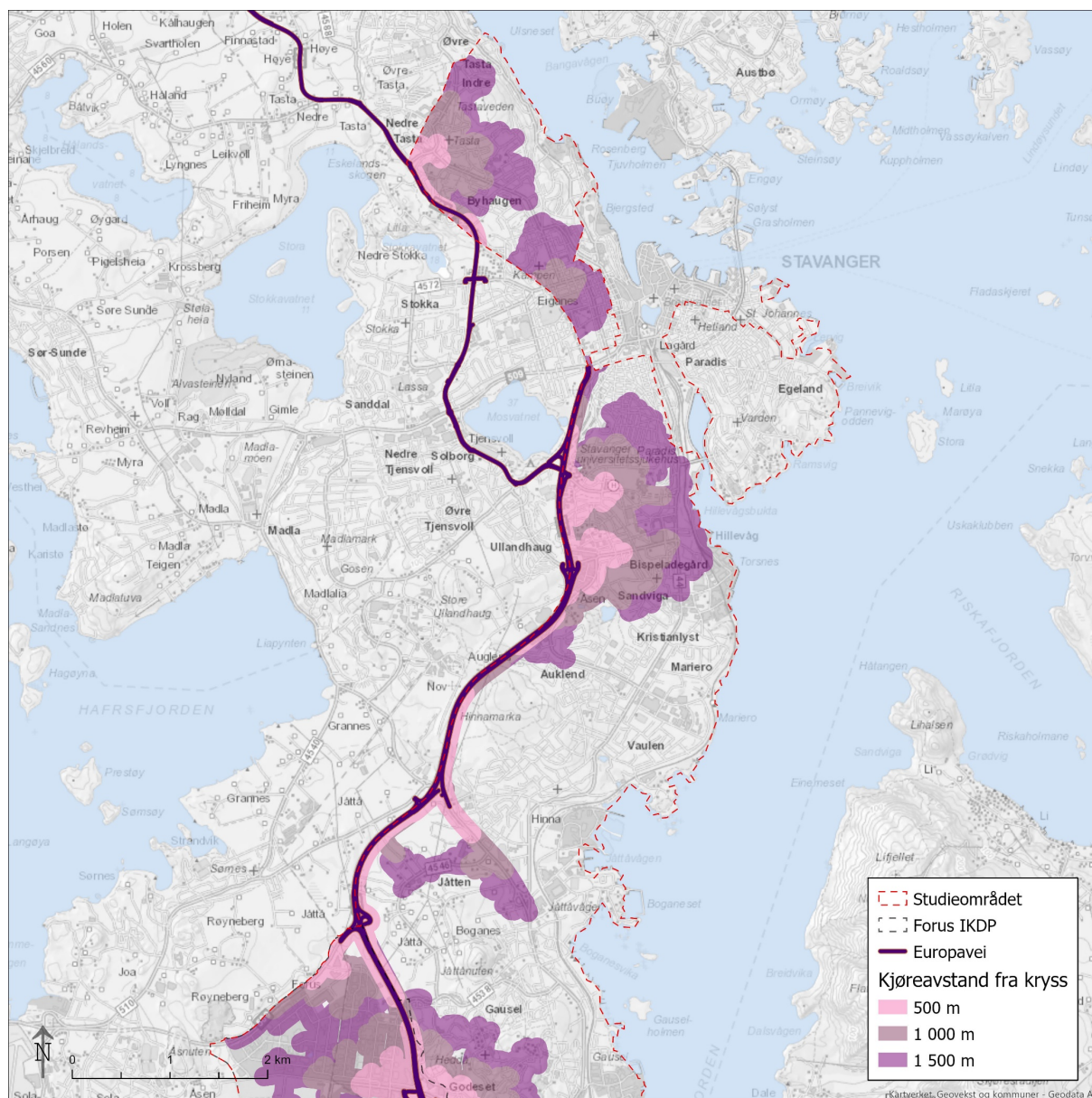
3. UTREDE RAMMER/KRITERIER FOR UTVIKLING AV STORE HANDELSENHETER

Formålet med denne deloppgaven er å benytte kriterier for å kunne synliggjøre hvorvidt det finnes områder på som er egnet for samlokalisering av 3-4 større handelsenheter. Det er utviklet kriterier som skal eller bør innfris for at området skal anses som egnet for en samlokalisering av 3-4 større handelsenheter.

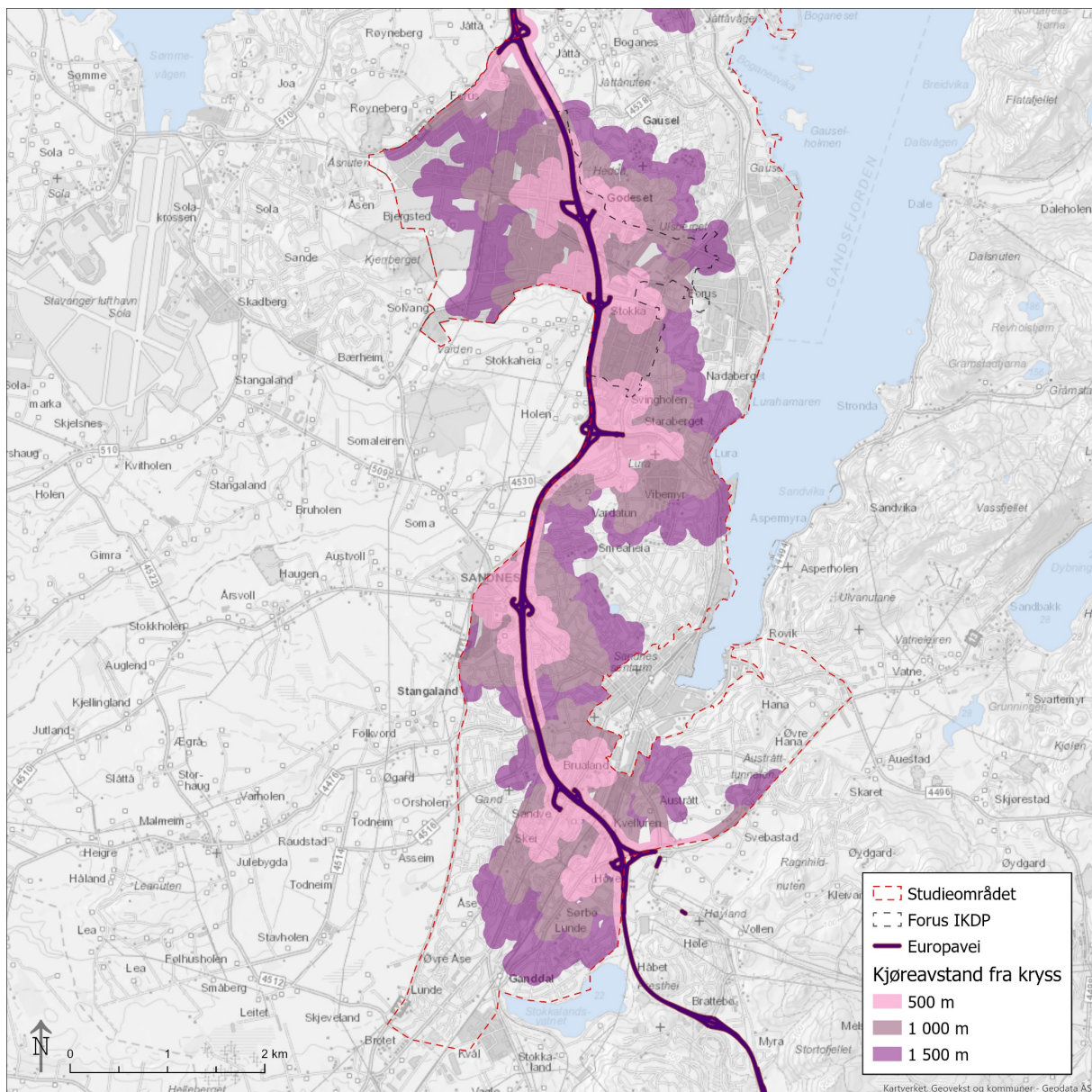
3.1. Logistikk

Det bør være mulighet for å løse overordnet transportbehov og behov for logistikk-løsninger for vareleveranser på en måte som begrenser transportomfanget.

For å løse behovet for effektiv varetransport til virksomhetene, er nærhet til hovedvei avgjørende. I ABC- kategorisering av regionen (Asplan Viak AS, 2012), ble god tilgjengelighet for bil og tungtrafikk definert som inntil 1500 m fra kryss på europaveg. Figur 3-1 og Figur 3-2 viser områder innenfor bybåndet som har 2 km kjøreavstand fra europaveikryss, samt en videre detaljering innenfor disse områdene.



Figur 3-1: 500 m 1 km og 1,5 km kjøreavstand fra europavei kryss nord i studieområdet (SVV, 2019)



Figur 3-2: 500 m 1 km og 1,5 km kjøreavstand fra europavei kryss sør i studieområdet (SVV, 2019)

Analyseområdet nord fra Forus til Ganddal har god tilgjengelighet. Stavanger øst, Hinna, Gausel øst, Sandnes øst og sørlige delen av analyseområdet ligger utenfor den 2 km kjøreavstand fra europavei kryss.

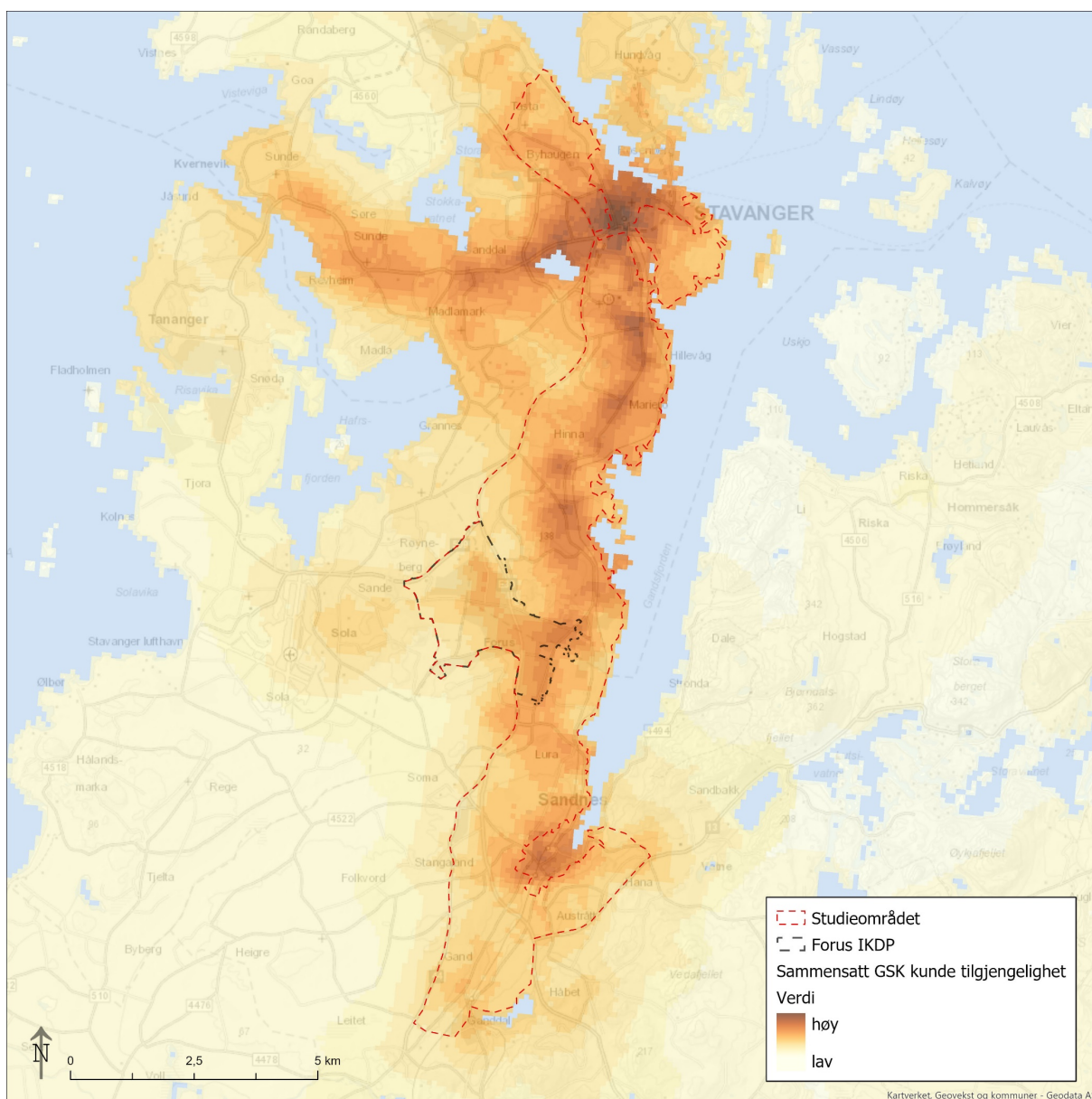
3.2. Tilgjengelighet for gående, syklende og reisende med kollektivtransport

Områdenes tilgjengelighet med henholdsvis kollektivtransport, sykkel og gange er avgjørende for mulighet til å unngå bilbaserte virksomheter, og tiltaket bør ligge i områder som har tilfredsstillende tilgjengelighet for disse trafikantgruppene. Sammen med tilgjengelighet med bil, gir denne tilgjengeligheten en indikasjon på områdenes potensial for å tiltrekke seg reisende med ulike transportformer.

Det ble gjennomført en analyse for regionalplanen der sammensatt gang-, sykkel- og kollektivtilgjengelighet (GSK tilgjengelighet) ble utredet for hele regionen. Analysen tar hensyn til reisetilbøyeligheten, dvs. hvordan villigheten til å gå, sykle og reise med kollektiv varierer med reiseavstand, basert på reisevaneundersøkelsen 2013-2014. Analysen tar utgangspunkt i arealbruk,

transportinfrastruktur og kollektivruter slik det er planlagt for 2030. Figur 3-3 viser variasjon i GSK tilgjengelighet relativt i regionen. Kundetilgjengelighet betyr i denne sammenhengen hvor mange potensielle kunder som kan reise til ethvert område til fots, syklende eller med kollektivtransport. I områder med lav verdi er sannsynligheten for bilbruk større.

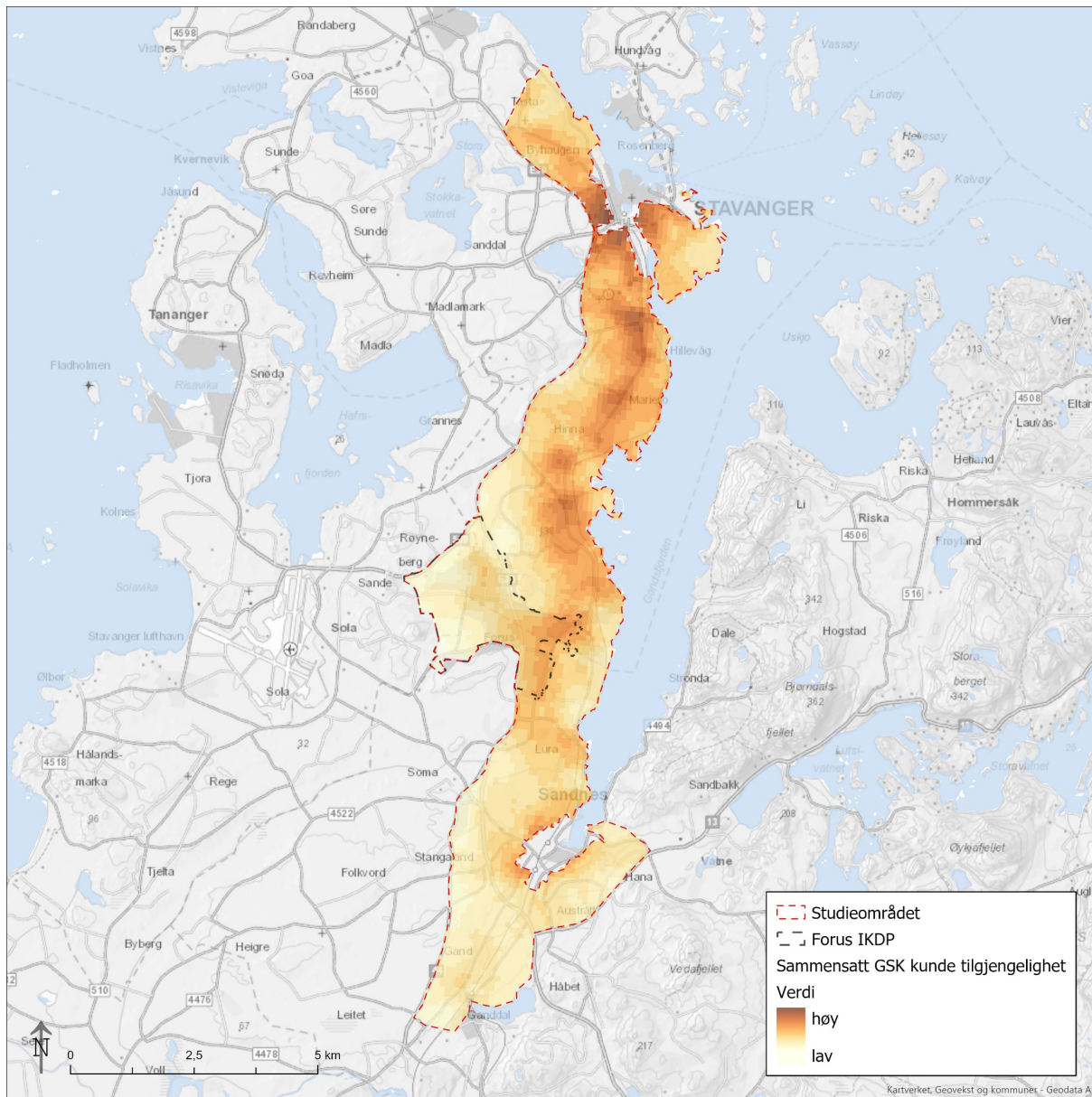
Potensialet for reiser med gange, sykkel og kollektivtransport påvirkes også av tilgjengeligheten for bilreiser. På samme måte som for GSK-beregningen, er det derfor gjennomført en analyse av tilgjengelighet for handelsreiser med bil, se figur 3-5.



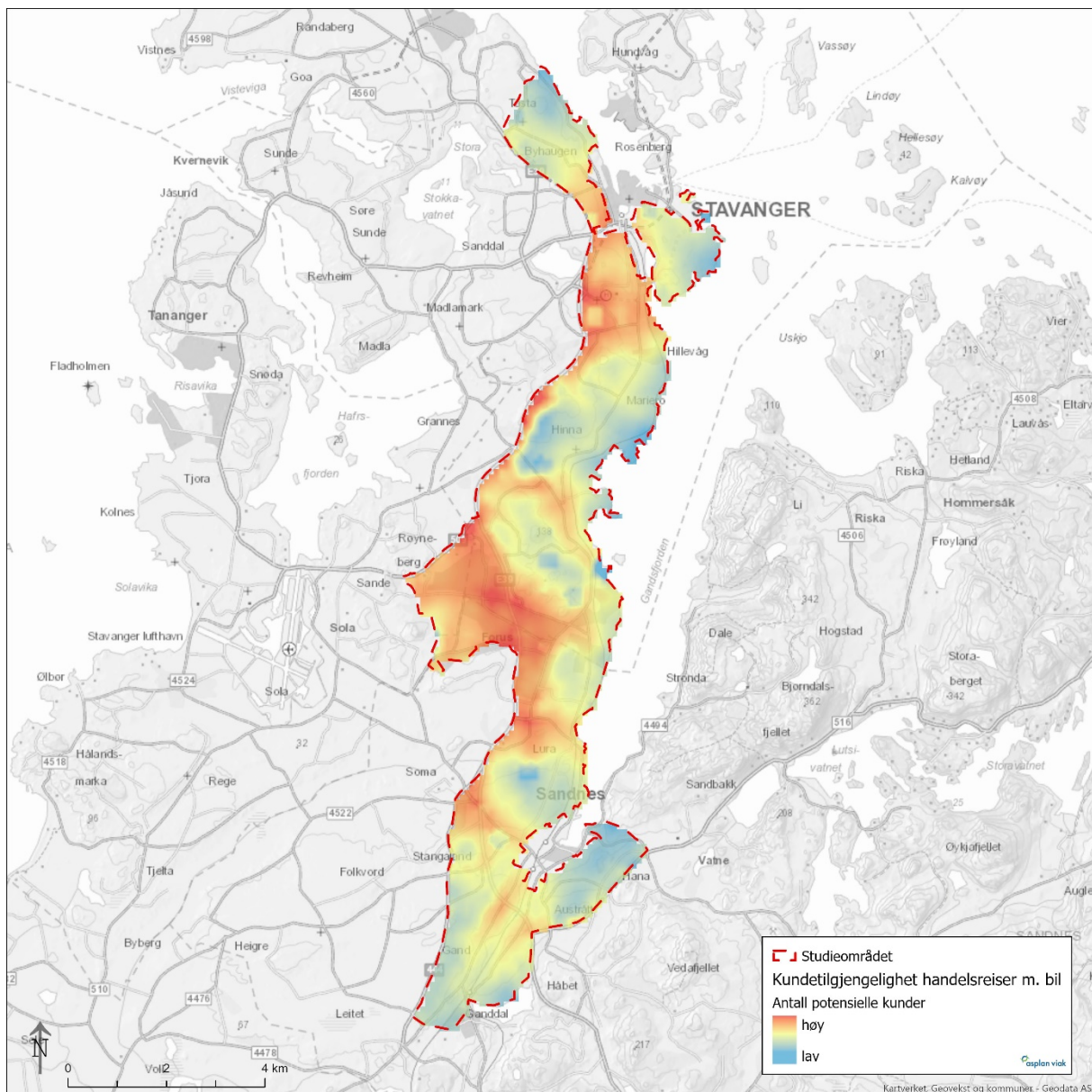
Figur 3-3: Sammensatt gang-, sykkel- og kollektivtilgjengelighet av muligens kunder i regionen.

Illustrasjonen viser at både Stavanger har særlig god GSK tilgjengelighet, og videre at sentrum og områdene langs hovedkollektivaksene også har god tilgjengelighet. Analyseområdet har generelt sett god GSK tilgjengelighet mellom Stavanger og Sandnes sentrum, og på Forus øst. Områder nord og vest på Forus og sør for Sandnes sentrum har mindre god GSK tilgjengelighet.

Figur 3-4 viser det samme bildet og er basert på samme beregning, men ved å ta ut resultater for kun analyseområdet, trer de relative forskjellene tydeligere fram. Det er viktig å merke at sentrumsområdene i Stavanger og Sandes ikke er en del av analyseområdet. Områdene nært Stavanger sentrum og langs hovedkollektivaksen mot sør slår ut med meget god GSK tilgjengelighet. Tilgjengeligheten faller sør for Forus.



Figur 3-4: Relativ forskjell i sammensatt gang-, sykkel- og kollektivtilgjengelighet av mulige kunder i analyseområdet.



Figur 3-5: Relativ forskjell i biltilgjengelighet for handelsreiser. Resultatvisningen omfatter studieområdet, potensielle reiser genereres fra hele regionen.

Illustrasjonen av biltilgjengelighet viser et mønster hvor områder langs de store hovedveiene har særlig høy tilgjengelighet med. Dette henger sammen med effektiv reisetid (som påvirkes av fartsgrenser) og befolkningens bosettingsmønster. Områder med høy tilgjengelighet for bilreiser og samtidig lave verdier for GSK-tilgjengelighet, slik tilfellet er for Forus vest, kan antas å ha et lavt potensial for å tiltrekke seg reiser med gange- sykkel og kollektivtransport.

3.3. Tallfestet minimumsareal for den aktuelle lokaliseringen

Arealbehovet for en samlokalisering av 3-4 større handelsenheter vil variere med endelig utforming av tiltaket, og for vurderingsformål må vi derfor ta utgangspunkt i et arealspenn. Vår foreløpige vurdering er at en samlokalisering av 3-4 større handelsenheter vil kunne ha et arealbeslag på 10 000 m² – 20 000 m², avhengig av utnyttelse og utforming.

Det er naturlig at en samlokalisering vil være mer arealeffektiv enn summen av hver enkel handelsenhet dersom de hadde ligget hver for seg. Arealeffektivisering er en av grunnene til at en

samløkalisering vurderes. Det er imidlertid også et poeng at tiltaket ikke er et standard kjøpesenter, og dersom vi i beregningen legger inn faktorer som gir økende grad av arealeffektivisering og stordriftsfordeler, vil tiltaket i sum ligne et standard kjøpesenter.

For å kunne vurdere mulig arealbeslag, har vi tatt utgangspunkt i noen kjente erfaringstall for omsetning, forretningsareal og parkering.

Et utgangspunkt for en slik tallfesting kan være som følger:

Omsetning > NOK 60 mil per enhet per år.

Omsetning NOK 20 000 per m²

Forretningsareal per enhet 3 000 m²

Parkering 0,9 bil per 100m² forretningsareal.

Oppstillingsareal per bil 15m² pluss kjøreareal/ uteområde 15m² = Totalt 30m²

Stor handelsenhet (3000m²) arealbehov = 3000m² gulvareal (fotavtrykk) og uteareal (med bakkeparkering) 1200m². Totalt ca. 4000m².

Dersom vi, som ovenfor, legger til grunn en omsetning på 60 millioner pr. år pr handelsenhet, 20 000kr i omsetning per m² salgsareal og en parkeringsdekning på 0,9 plasser per 100 meter salgsareal, vil vi med en løsning på en etasje og bakkeparkering, få et samlet arealbehov på i overkant av 15 000 m² for 4 enheter. I tillegg vil det være relevant å regne med noe ekstra areal som følge av tilpasning til terreng, omkringingende logistikk og lignende.

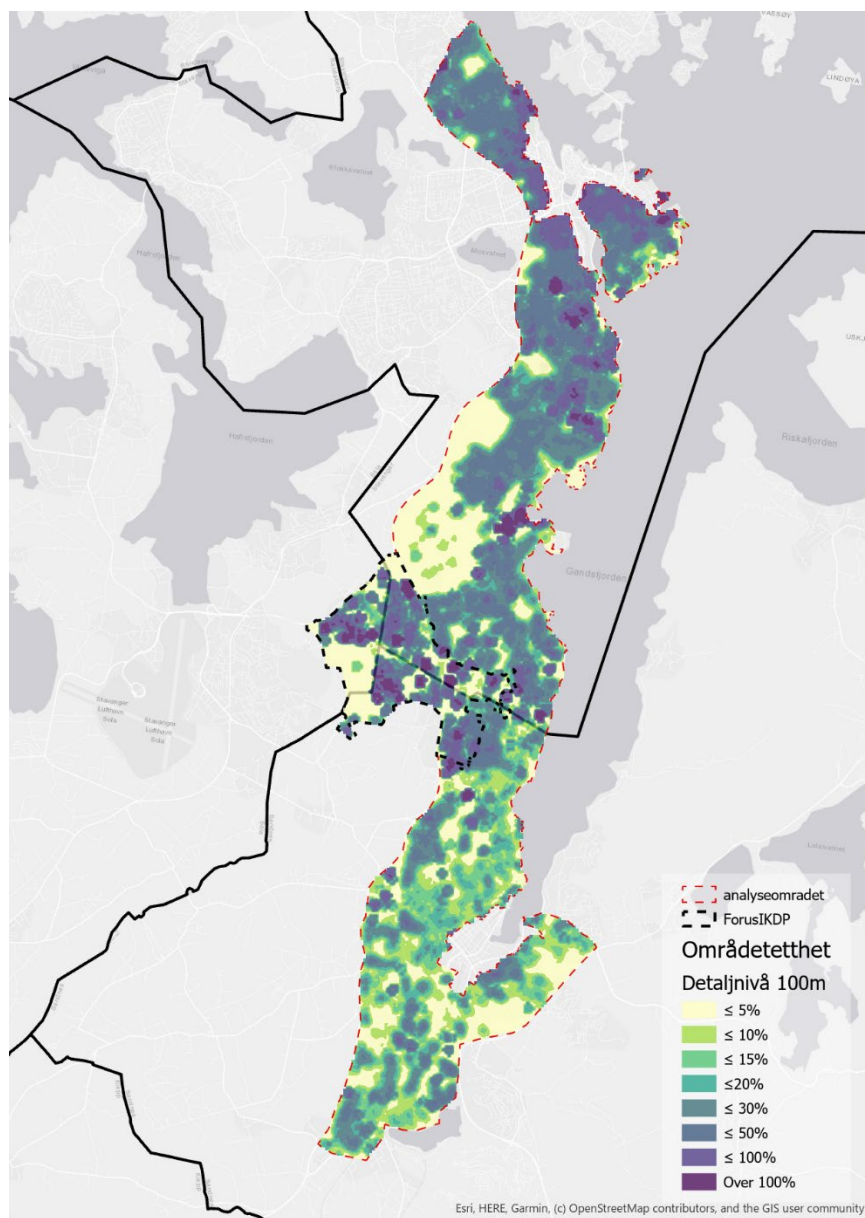
Dersom vi forutsetter at tiltaket i stedet bygges i to etasjer, vil arealbehovet synke til rundt 10 000 m². Hvis vi i tillegg forutsetter at parkeringsbehovet kan løses med parkeringshus, vil arealbehovet synke ytterligere.

3.4. Fleksibilitet for framtidig endring av bruk

En samlokalisering av 3-4 større handelsenheter i ett område, kan i enkelte tilfeller være en bruk som er tidsavgrenset, det vil si en bruk som kan opprettholdes inntil området i framtiden transformeres til annen, mer intensiv bruk som næring eller bolig. I vurdering av egnethet for samlokalisering av større handelsenheter, skal områdets mulige framtidige bruk også vurderes.

Hvorvidt et område er modent for transformasjon vil alltid være en sammensatt vurdering. Beliggenhet i byen, dagens bruk og markedets investeringsvilje vil påvirke denne muligheten i stor grad. Høy tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende, sammen med en lav utnyttelse kan være en indikator på transformasjonspotensial. Utnyttelsesgraden kan vurderes på eiendomsnivå, men det kan også være relevant å se det overordnede bildet. Figur 3-5 viser områdetettheten i arealer avsatt til bebyggelse og anlegg innenfor analyseområdet.

Uttrykket områdeutnyttelse er beslektet med begrepet prosentvis bruksareal (%BRA), som uttrykker forholdet mellom arealet av en tomt eller eiendom, og størrelsen på bygningsmassen på samme tomt eller eiendom. Områdeutnyttelse måler et tilsvarende forhold, men for et større areal, eller for mange tomter på en gang. Arealet som måles vil da inneholde alt av veier, friområder, offentlige rom innenfor avgrensningen. Områdeutnyttelsen vil dermed som regel ligge lavere enn %BRA for eiendommene innenfor samme område.



Figur 3-6: Områdetetthet i områder innenfor analyseområdet og Forus IKDP.

4. GRUNNLAG FOR KONSEKVENSVURDERING

4.1. ATP-Handel

4.1.1. Generelt om handelsmodellen for Nord-Jæren

For å belyse konsekvenser av fremtidige handelsetableringer på Nord-Jæren er det etablert en analysemodell – ATP-handel Nord-Jæren. ATP-handel er en videreutvikling av den GIS-baserte ATP-modellen (Areal og transportplan-modell), som fokuserer på virkninger av handelsetableringer. ATP-handel Nord-Jæren dekker kommunene Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Hå, Klepp, Kvitsøy, Rennesøy, Strand, Gjesdal og Time.

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 på Nord-Jæren har.

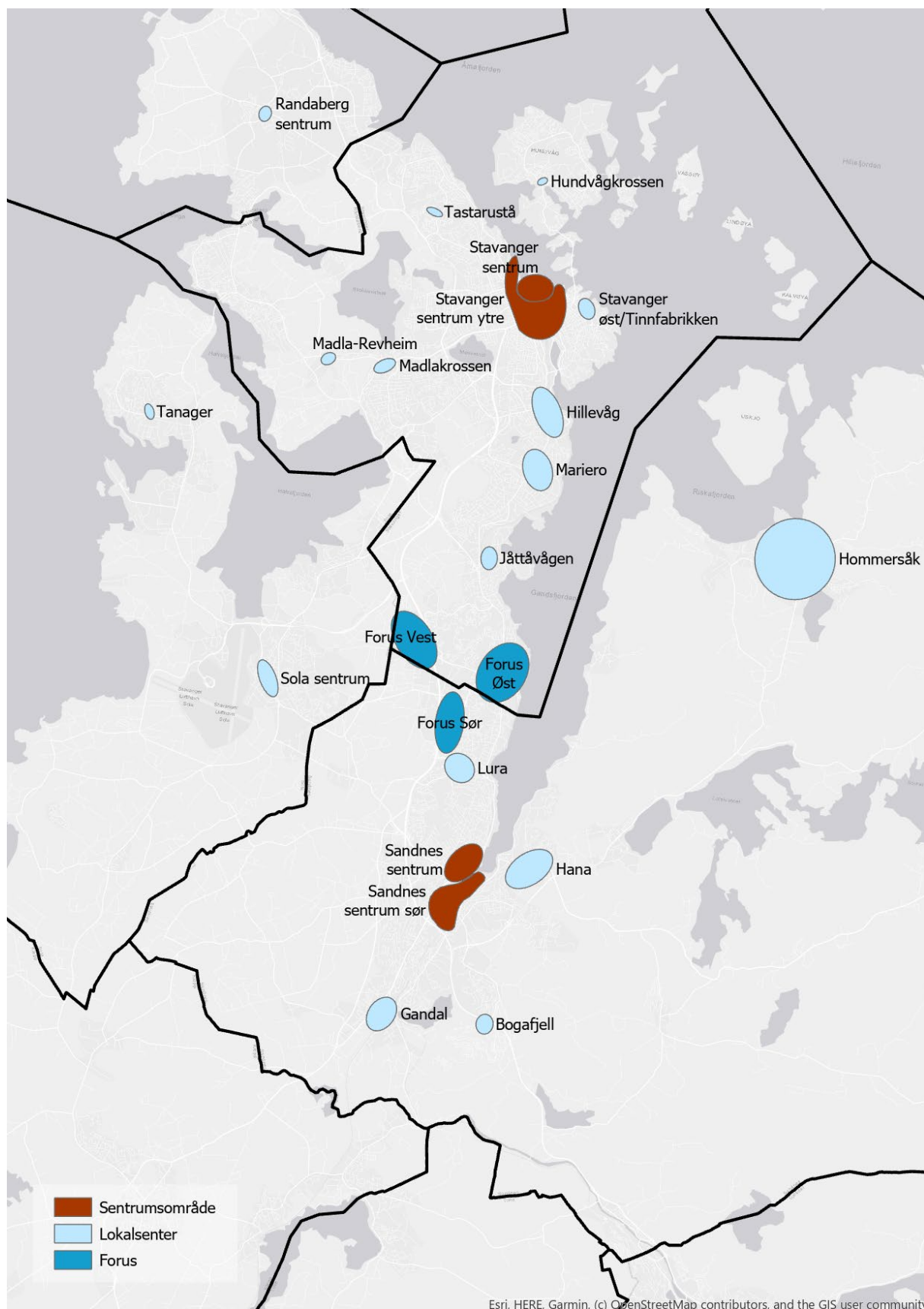
Handelsmodellen kan også brukes for å belyse konsekvenser av ulike framtidige endringer i handelstilbudet i regionen, for eksempel for sentrumshandelen i bysentra på Nord-Jæren, sett i sammenheng med etablering og/eller utvidelse av avlastningssentre i øvrige deler av Nord-Jæren.

Modellen er satt opp for to tidsperioder: 2019 og 2030.

2019 er basert på dagens befolknings og arbeidsplassmønster, fordelt på grunnkrets nivå.

2030 er basert på befolkningsframskrivninger utarbeidet av Rogaland fylkeskommune, hvor veksten for den enkelte kommune er fordelt på grunnkrets nivå, basert på dagens befolkningsmengde og fremtidige utviklingstrekk/planlagte utbyggingsområder. Framskrivningene er basert på tallgrunnlag fra Byutredning Nord-Jæren (Statens vegvesen 2018), men justert for å gjenspeile SSBs framskrivninger fra 2018.

Bedriftsdata (2019) er hentet fra Virksomhets- og foretaksregisteret (VoF)/Brønnøysundregisteret. Omsetningsstatistikk for detaljvarehandelen er levert av SSB. Avstandsmatrisen som benyttes i modellen er basert på kjøreavstand for bil. Det er ikke lagt inn større infrastrukturendringer som kan påvirke avstandssituasjonen i modellen.



Figur 4-1 Handelssoner som inngår i ATP handel Nord-Jæren, sentral del.

4.1.2. 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.

Varegruppesammensetning og annet beregningsgrunnlag er beskrevet i vedlegg.

4.2. Utredningsalternativer

Utredningsalternativene er utformet av Rogaland fylkeskommune for å vise ulike vekstretninger det er naturlig å se for seg. Alternativene er utformet slik at et referansealternativ fungerer som felles grunnlag for tre ulike utredningsalternativ. Alle de tre utredningsalternativene inneholder en varehandelsetablering tilsvarende referansealternativet, i tillegg til en ytterligere etablering på 16 000 m2 bruttoareal i en eller flere ulike lokaliseringer. Alle alternativ er illustrert i Figur 4-2.

4.2.1. Referanse 2030

Alternativet illustrerer en utvikling der det som allerede er godkjent av handel i dagens planer blir realisert. Alternativet inneholder en utbygging tilsvarende at IKEA bygger nytt varehus på Forus, at det etableres nye lokalsentre på Forus øst og Madla-Revheim, og at lokalsentre på Vatna og Ganddal utvides innenfor rammene i kommuneplanen.

Til sammen gir dette betydelige volumer med nytt handelsareal på Forus, og noe mindre i ulike lokalsentre. Referansealternativet består av totalt 84 000 m2 nytt brutto handelsareal.

4.2.2. Sentrum/bybåndet 2030

Alternativet inneholder alle nye handelsvolumer som inngår i referanse 2030, men skal i tillegg illustrere at vedtatte arealstrategier og planlagte transportinvesteringer vil stimulere til økt bolig- og næringsutvikling i de hovedsentrene og lokalsentrene i bybåndet som får høyest kollektiv- og gang-/sykkel-tilgjengelighet. Det legges til grunn at potensialet for handelsutvikling i hovedsentrene blir utnyttet bedre og at bytransformasjon gir grunnlag for enkelte sentrumsutvidelser. Som følge av dette, blir det i alternativet «Sentrum/bybåndet» etablert til sammen 16.000 m2 BRA større handelsenheter sentralt i Stavanger og Sandnes og lokalsentrene i bybåndet med høy tilgjengelighet for kollektiv, gåing og sykling.

4.2.3. Forus vest 2030

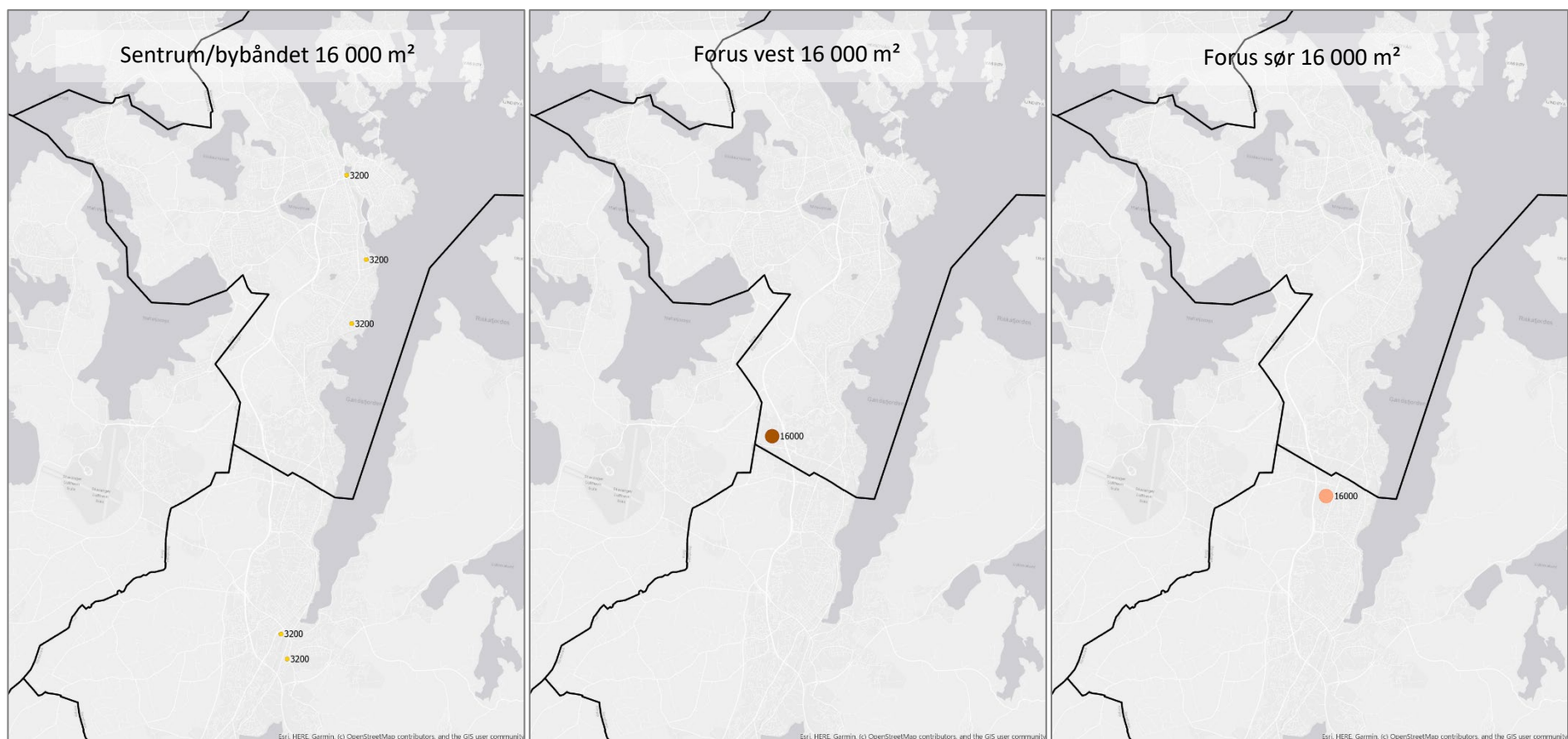
Alternativet tar utgangspunkt i anbefalingen fra Vista analyse og Dyrvik arkitekter (2018) om å tilby en samlet lokalisering for store handelsenheter på Forus for å styrke konkurransekraften overfor nasjonal og internasjonal netthandel. Det settes krav om minimumsstørrelse, arealmessig samordning, arealbruk og felles parkering mv. for å gi bedre utgangspunkt for en effektiv og samordnet logistikk, redusere arealbeslag og oppnå færre sentrumseksterne handelssteder enn ved separate etableringer.

Alternativet inneholder alle nye handelsvolumer som inngår i referanse 2030, men inneholder i tillegg en etablering av 16.000 m2 BRA handelsareal på Forus vest, en arealstørrelse som tilsvarer et rimelig handelsareal for en samlokalisering av fire store handelsenheter.

4.2.4. Forus sør 2030

Alternativet er tilnærmet identisk med alternativet Forus vest 2030, med unntak av lokalisering av deler av handelsarealet, og i likhet med Forus vest begrunnet i anbefalingen om å tilby en samlet lokalisering for store handelsenheter på Forus. Det settes krav om minimumsstørrelse, arealmessig samordning, arealbruk og felles parkering mv. for å gi bedre utgangspunkt for en effektiv og samordnet logistikk, redusere arealbeslag og oppnå færre sentrumseksterne handelssteder enn ved separate etableringer.

Alternativet inneholder alle nye handelsvolumer som inngår i referanse 2030, men inneholder i tillegg en etablering av 16.000 m2 BRA handelsareal på Forus sør, en arealstørrelse som tilsvarer et rimelig handelsareal for en samlokalisering av fire store handelsenheter.

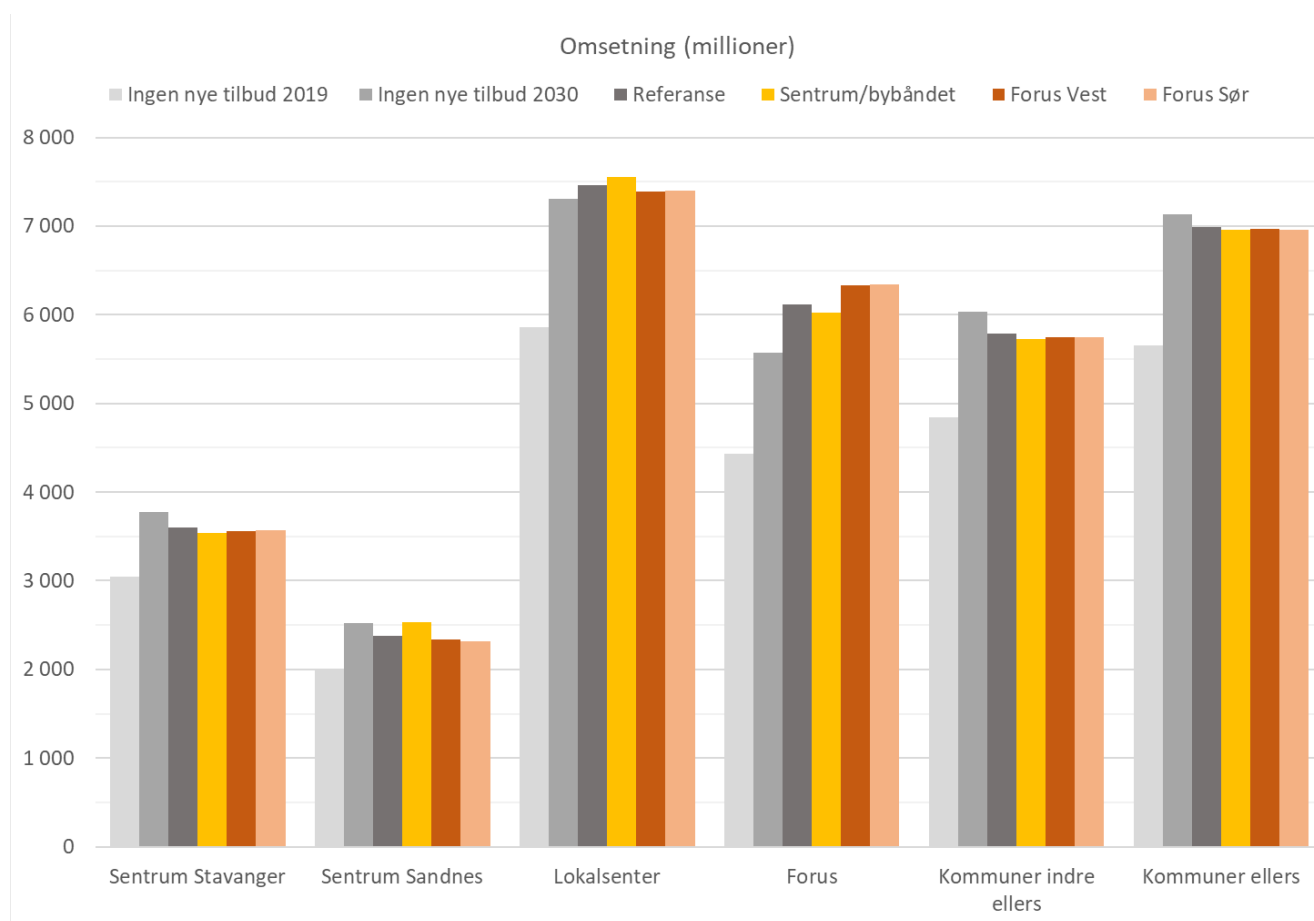


Figur 4-2 Kartframstilling av de tre utredningsalternativene

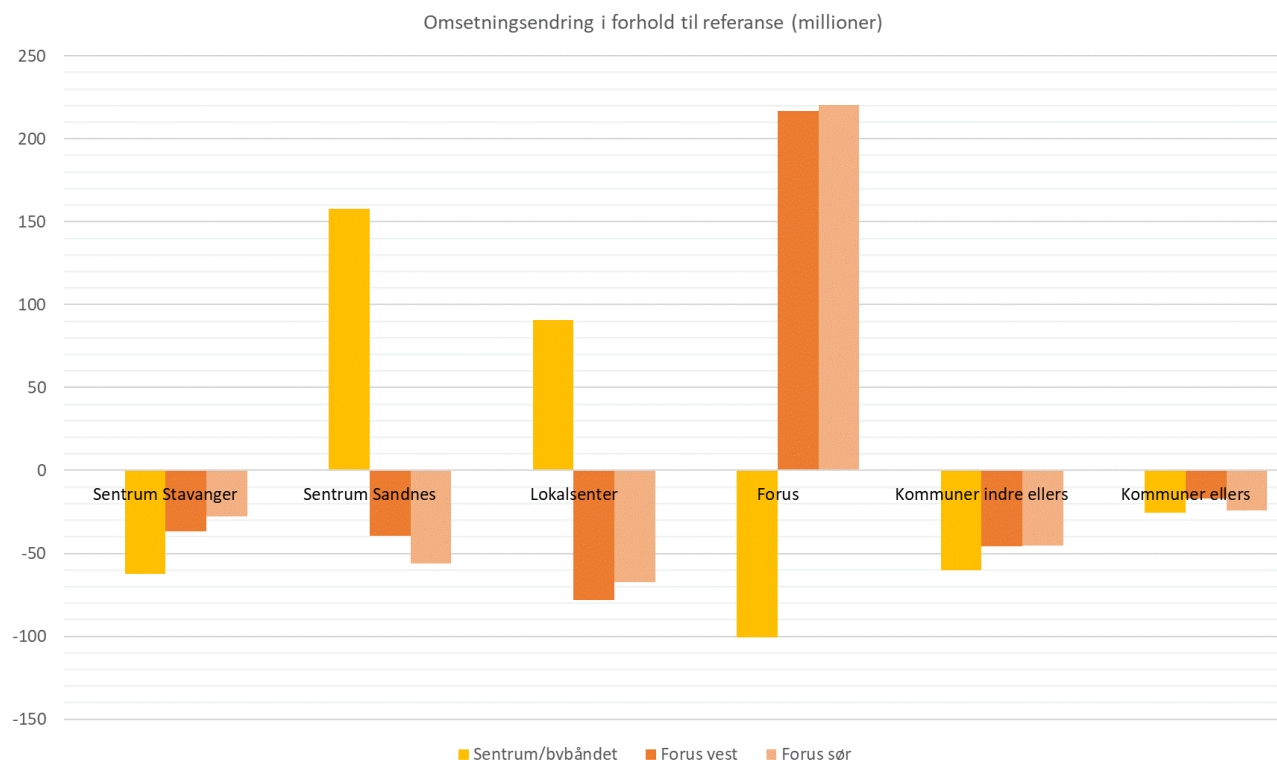
5. RESULTATER FRA ATP-HANDEL

5.1. Omsetning

Totalt er det beregnet en vekst på 6,4 milliarder kr innen varehandel i modellområdet fra 2019 til 2030. I beregningene er det lagt til grunn at omsetningen vokser på grunn av økt befolkning og en økning i befolkningens kjøpekraft. Befolkningsveksten alene står for 25% av den beregnede omsetningsveksten. Det er tatt utgangspunkt i en årlig kjøpekraftvekst på 1,5%, og denne faktoren utgjør 75% av den beregnede omsetningsveksten. Dersom vi hadde lagt til grunn en svakere utvikling av kjøpekraften, ville dette påvirket omsetningen, men ikke markedsandelen for de ulike delområdene. I tillegg til de definerte delområdene, er omsetning beregnet for resten av de sentrale kommunene på Nord-Jæren (Sola, Sandnes, Stavanger og Randaberg, omtalt som *kommuner indre ellers*), og for resterende kommuner i modellområdet (kommuner ellers).



Figur 5-1 Beregnet omsetning etter utredningsalternativ



Figur 5-2 Endring i beregnet omsetning, fra referansealternativet til resterende alternativ

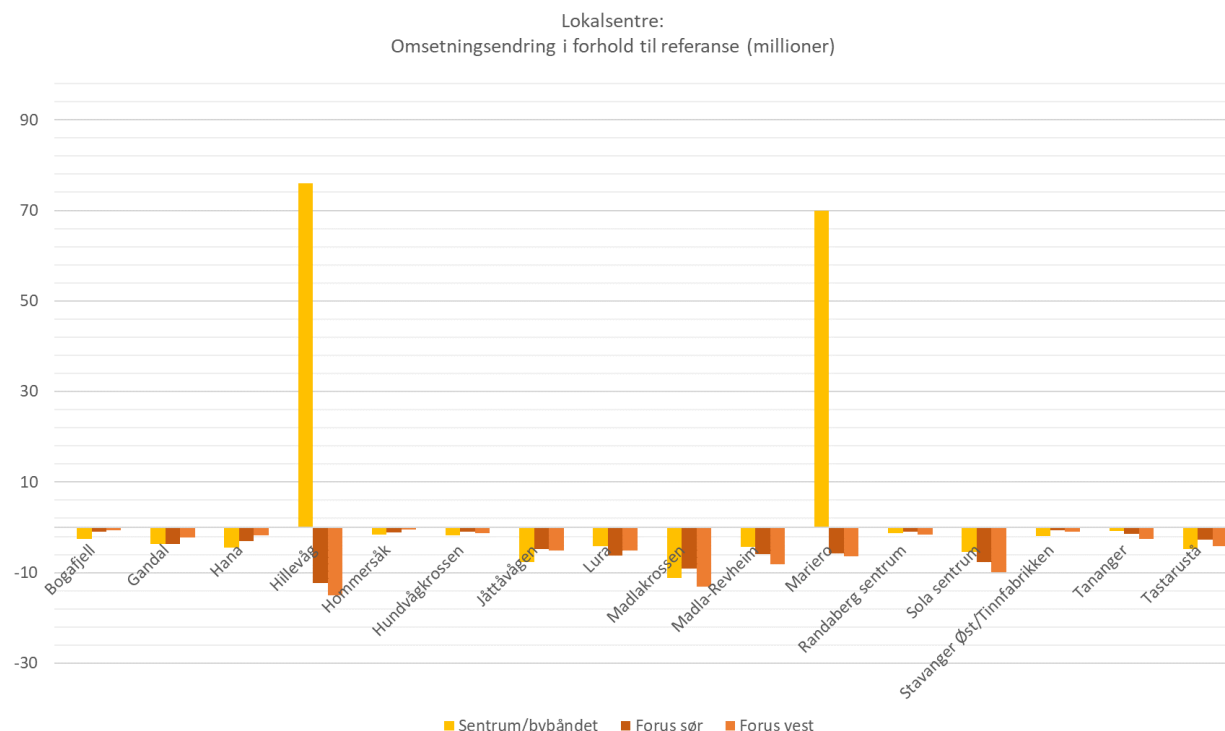
Figur 5-1 sammenlikner de tre utredningsalternativene Sentrum/bybåndet, Forus vest og Forus sør med referansealternativet. Den viser altså endringen fra referansealternativet til de resterende alternativene. Alle de tre alternativene har gir en beregnet nedgang i omsetning for Stavanger sentrum, mens for Sandnes er utviklingen positiv med Sentrum/bybåndet og negativ med Forusalternativene. Denne utviklingen er finner vi også i lokalsentrene. Tabell 5-1 viser de samme forholdene, i tillegg til markedsandeler og prosentvis endring i omsetning. Resultatene er ytterligere omtalt i kapittel 6. En alternativ beregning, uten vekst i kjøpekraft, (kap. 5.3.1) viser at mønsteret i markedsandelen vil være den samme også da, men med lavere omsetning i alle delområder.

Tabell 5-1 Beregnet omsetningsendring i forhold til referansealternativet, i millioner. Omsetning, prosentvis endring av omsetning og markedsandel

Delområder	Referansealt		Sentrum/bybånd			Forus sør			Forus vest		
	Omsetning	Markedsandel	Oms. endring	% endring	Markedsandel	Oms.en dring	% endring	Markedsandel	Oms. endring	% endring	Markedsandel
Sentrum Stavanger	3 597	11 %	-62	-2 %	11 %	-28	-1 %	11 %	-37	-1 %	11 %
Sentrum Sandnes	2 378	7 %	158	7 %	8 %	-56	-2 %	7 %	-39	-2 %	7 %
Lokalsenter	7 465	23 %	91	1 %	23 %	-67	-1 %	23 %	-78	-1 %	23 %
Forus	6 121	19 %	-101	-2 %	19 %	221	4 %	20 %	217	4 %	20 %
Kommuner indre ellers	5 790	18 %	-60	-1 %	18 %	-45	-1 %	18 %	-46	-1 %	18 %
Kommuner ellers	6 987	22 %	-25	0 %	22 %	-24	0 %	22 %	-17	0 %	22 %
Totalsum	32 337	100 %	0		100 %	0		100 %	0		100 %

Tabellen og figurene ovenfor viser omsetning og omsetningsendring i lokalsentrene sett under ett. Lokalsentrene varierer imidlertid mye i størrelse og forutsetninger, og for å kunne foreta en fullgod vurdering av virkningene av de ulike utredningsalternativene er det nødvendig å se endringene separat for det enkelte senter. Figur 5-3 og Tabell 5-2 viser disse forholdene. Virkningen av

alternative er negative for alle sentre i alle alternativ, med unntak for Hillevåg og Mariero som vil få en positiv omsetningsendring med alternativet Sentrum/bybåndet. Mange av lokalsentrene har et høyt innslag av omsetning knyttet til dagligvarer. Villigheten til å reise langt for å handle dagligvarer er liten, noe som er lagt inn i beregningsgrunnlaget. Utredningsalternativene har i tillegg lite dagligvarer, noe som bidrar til at konkurransen mellom lokalsentrene og utredningsalternativene minsker.



Figur 5-3 Endring i beregnet omsetning, pr. lokalsentrene, fra referansealternativet til resterende alternativ

Tabell 5-2 Lokalsentre: Beregnet omsetningsendring i forhold til referansealternativet, i millioner. Omsetning og prosentvis endring av omsetning

	Referanse	Sentrum		Forus sør		Forus vest	
Lokalsenter	Omsetning	Oms. Endring	% endring	Oms. Endring	% endring	Oms. Endring	% endring
Bogafjell	128	-2	-2 %	-1	-1 %	-1	0 %
Gandal	183	-4	-2 %	-4	-2 %	-2	-1 %
Hana	264	-4	-2 %	-3	-1 %	-2	-1 %
Hillevåg	964	76	8 %	-12	-1 %	-15	-2 %
Hommersåk	302	-2	-1 %	-1	0 %	-1	0 %
Hundvågkrossen	257	-2	-1 %	-1	0 %	-1	-1 %
Jåttåvågen	653	-8	-1 %	-5	-1 %	-5	-1 %
Lura	226	-4	-2 %	-6	-3 %	-5	-2 %
Madlakrossen	1 028	-11	-1 %	-9	-1 %	-13	-1 %
Madla-Revheim	463	-4	-1 %	-6	-1 %	-8	-2 %
Mariero	867	70	8 %	-6	-1 %	-6	-1 %
Randaberg sentrum	464	-1	0 %	-1	0 %	-2	0 %
Sola sentrum	814	-5	-1 %	-8	-1 %	-10	-1 %
Stavanger Øst/Tinnfabrikken	235	-2	-1 %	-1	0 %	-1	0 %
Tananger	184	-1	0 %	-1	-1 %	-2	-1 %
Tastarustå	432	-5	-1 %	-3	-1 %	-4	-1 %
Totalsum	7 465	87	1 %	-74	-1 %	-84	-1 %

5.2. Transportomfang

Endringen i samlet transportomfang knyttet til kundereiser som følge av de ulike utredningsalternativene er liten når vi sammenlikner med det samlede årlige transportomfanget for kundereiser. Tabell 5-3 viser totale kjøretøykilometer med referansealternativet, og endringer knyttet til de tre utredningsalternativene. I tillegg viser tabellen det samme forholdet pr person i modellområdet.

Tabell 5-3 Kjøretøykilometer pr år knyttet til kundereiser. Endringer i forhold til referansealternativet

		Sentrum/bybåndet		Forus Vest		Forus Sør	
Referansealternativet		Endring km	Endring %	Endring km	Endring %	Endring km	Endring %
Samlet kjøretøykm.	616 627 274	538 260	0,09 %	1 657 045	0,27 %	1 832 561	0,30 %
Kjøretøykm. pr person	1 743	1,5	0,09 %	4,7	0,27 %	5,2	0,30 %

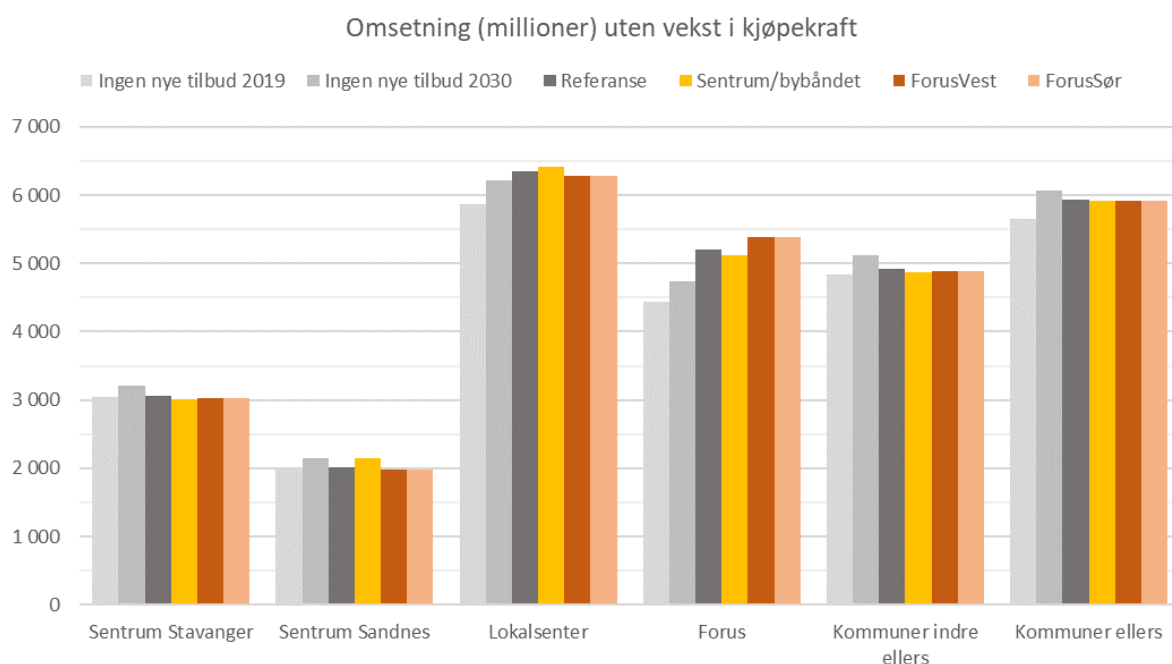
5.3. Alternative beregninger

For å belyse virkningene og realismen i resultatene som er gjennomgått ovenfor, har vi gjort alternative beregninger der sentrale forutsetninger og sammenlikningsgrunnlag er endret. Disse beregningene er ikke brukt som grunnlag for senere vurderinger, men skal gi en bedre forståelse for de valg som er gjort i analysene.

5.3.1. Ingen utvikling i kjøpekraft

I hovedresultatene er det beregnet en kjøpekraftsvekst på 1,5 prosent pr. bosatt årlig fram mot 2030, se 9.1. Det vil si at hver bosatt i regionen er forutsatt å benytte 1,5% mer på de varegruppene som inngår i analysen pr. år. Denne forutsetningen følger utviklingen fra siste 10- og 5-årsperiode. Det er imidlertid vanskelig å forutse om denne utviklingen vil være den samme også i 10-året fram mot 2030. Økt netthandel, endring av forbruksmønster fra varer til tjenester og andre endringer i forbruksmønsteret kan påvirke den veksten som er forutsatt. Vi har derfor gjennomført en beregning uten vekst i kjøpekraften. Det vil si at endringen i omsetning totalt, kan spores tilbake til økt befolkning, mens endring i omsetning mellom de ulike områdene i regionen, kan spores tilbake til endret tilbud. Endringen i markedsandeler tilsvarer beregningen som er gjort med vekst i kjøpekraft, styrkeforholdet mellom de ulike delområdene er altså uendret.

Denne alternative beregningen viser grovt sett at dersom forbruksmønsteret holder seg som i 2019 de neste 10 årene, vil alle delområdene, inkludert sentrumsområdene få en svak omsetningsøkning, drevet av befolkningsvekst. Dersom det etableres nye tilbud, tilsvarende referansealternativet og de andre utredningsalternativene, vil denne veksten i større grad forskyves i retning Forus og lokalsentrene, og sentrumsområdene vil ha en omsetning i 2030 som tilsvarer omsetningen i 2019.



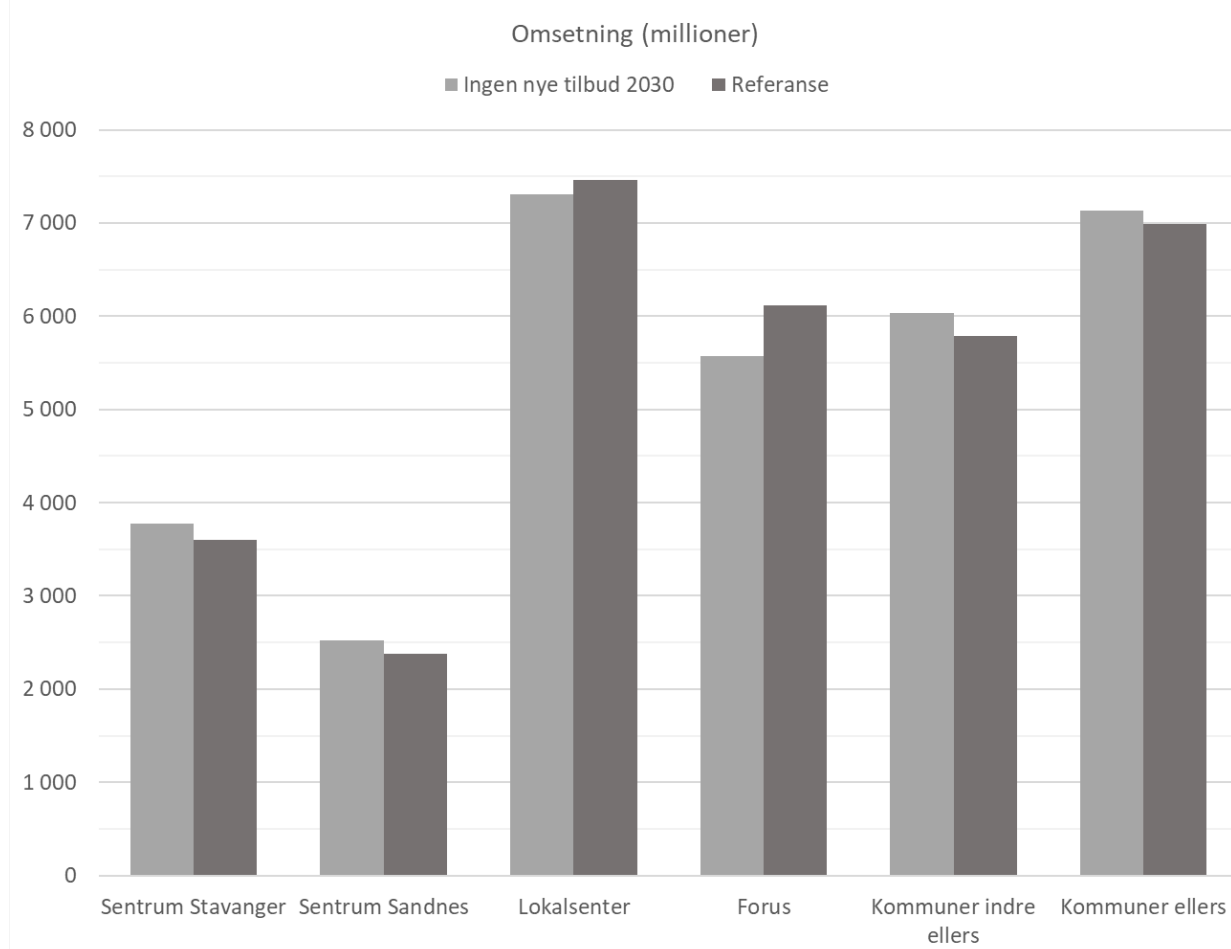
Figur 5-4 Beregnet omsetning etter utredningsalternativ, forutsatt ingen utvikling i kjøpekraften

5.3.2. Fra «ingen nye tilbud i 2030» til referansealternativet

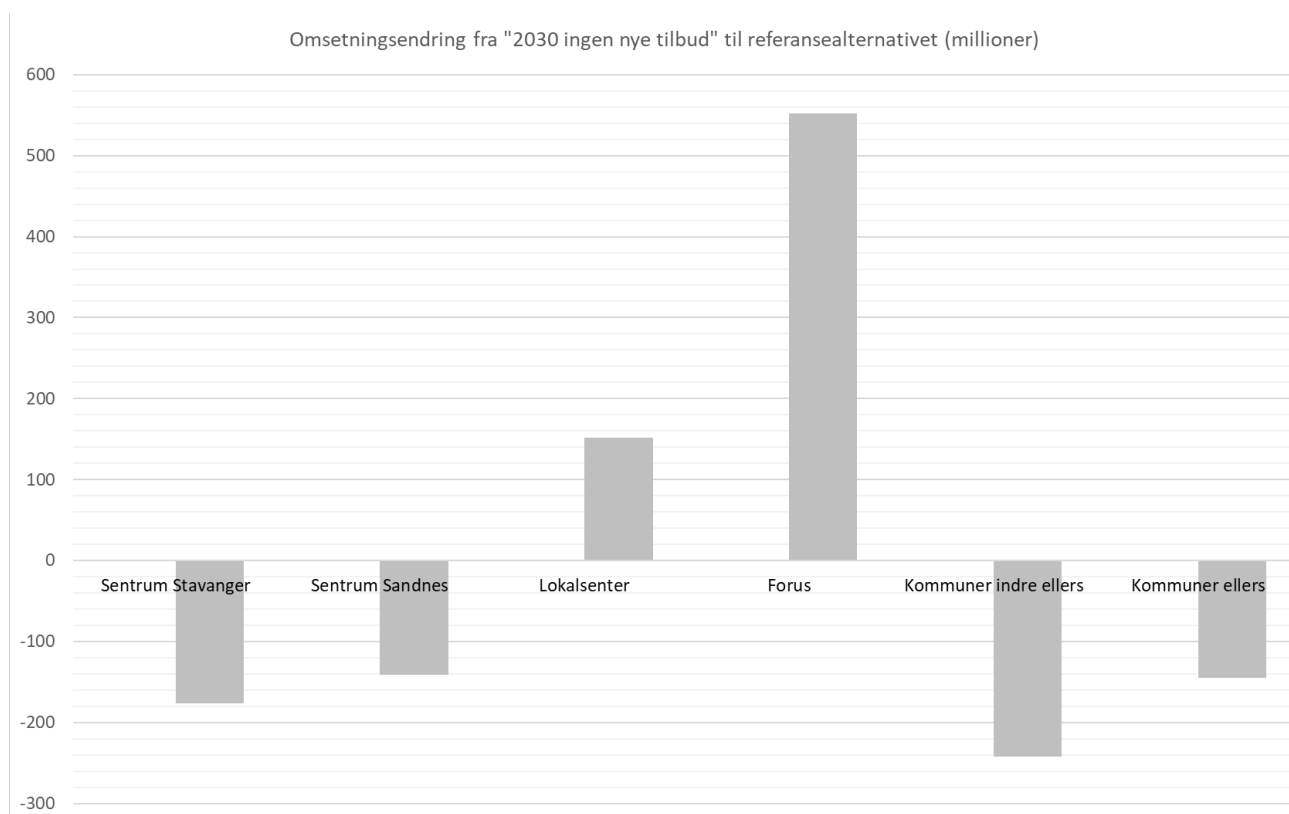
Referansealternativet representerer en utvikling der allerede godkjent handel realiseres i henhold til planene. I kapitlene ovenfor er de resterende utredningsalternativene (Sentrum/bybåndet, Forus vest og Forus sør) sammenliknet med referansealternativet. Ettersom referansealternativet i seg selv innebærer en relativt stor endring fra dagens situasjon, er det i tillegg gjort beregninger av endringen fra en 2030-situasjon uten endret handelstilbud siden 2019, og referansealternativet.

Sammenliknet med endringene vi ser fra referansealternativet til Sentrum/bybåndet, Forus vest og Forus sør (5.1), er endringene fra en 2030-situasjon uten nye tilbud til referansealternativet store. Ettersom referansealternativet representerer en situasjon som kan komme uten nye større tillatelser til varehandelsutbygging, har det vært avgjørende å ha denne utviklingen med i beregningsgrunnlaget, samtidig som det har vært viktig å ikke la denne endringen overskygge resultatene av endringen mellom de andre utredningsalternativene. I den videre konsekvensvurderingen i kapittel 6 er derfor referansealternativet tatt for gitt, og tjener som et utgangspunkt som resterende alternativer er vurdert mot.

5.3.2.1. Omsetning



Figur 5-5 Beregnet omsetning for "2030 ingen nye tilbud" og referansealternativet



Figur 5-6 Endring i beregnet omsetning, fra "2030, ingen nye tilbud" til referansealternativet

Tabell 5-4 Beregnet omsetningsendring fra "2030 ingen nye tilbud" til referansealternativet, i millioner.
Omsetning, prosentvis endring av omsetning og markedsandel

Delområder	2030 ingen nye tilbud		Referanse		
	Omsetning	Markedsandel	Oms. endring	% endring	Markedsandel
Sentrum Stavanger	3 773	12 %	-176	-5 %	11 %
Sentrum Sandnes	2 519	8 %	-142	-6 %	7 %
Lokalsenter	7 313	23 %	152	2 %	23 %
Forus	5 568	17 %	552	10 %	19 %
Kommuner indre ellers	6 032	19 %	-242	-4 %	18 %
Kommuner ellers	7 132	22 %	-145	-2 %	22 %
Totalsum	32 337	100 %	0		100 %

Referansealternativet inneholder en vekst på 84 000 m² bruttoareal til handel, primært lokalisert på Forus men også i enkelte lokalsentre (se kap. 0). Denne veksten i handelsareal gir tydelig utslag når vi sammenlikner referansealternativet med en situasjon uten nye tilbud. Figur 5-5 viser henholdsvis den totale beregnede omsetningen for «2030 ingen nye tilbud» og referansealternativet, mens Figur 5-6 viser forskjellen fra «2030 ingen nye tilbud» til referansealternativet. Veksten er høyest på Forus, som øker sin omsetning med 552 millioner, en økning i omsetning på 10%, og en øker sin andel av

den totale omsetningen i regionen fra 17% til 19%. Også lokalsentrene får en økning, 152 millioner, en omsetningsøkning på 2%, mens endringen i markedsandel er mindre enn 1%. Økningen vi ser på Forus og i lokalsentrene med referansealternativet, går på bekostning av de andre definerte områdene. Sentrumsområdene i Sandnes og Stavanger får en beregnet nedgang i omsetning på henholdsvis 176 og 142 millioner, en omsetningsnedgang på 5% for Stavanger sentrum og 6% for Sandnes sentrum.

5.3.2.2. Transportomfang

Det årlige transportomfanget knyttet til kundereiser øker betraktelig når vi går fra en 2030-situasjon uten nye tilbud, til referansealternativet. Denne endringen er knyttet til at deler av omsetningen innenfor varehandel flyttes fra sentrumsområdene og andre deler av modellområdet, til Forus. Dette flytter andeler av regionens tilbud til områder som totalt sett gir lengre reiseavstander. I snitt vil endringen gi en økning på 28 km pr person, en endring på 1,6%.

Tabell 5-5 Kjøretøykilometer pr år knyttet til kundereiser. Endringer fra "2030 ingen nye tilbud" til referansealternativet

		Referansealternativet	
2030 ingen nye tilbud		Endring km	Endring %
Samlet kjøretøykm.	606 655 629	9 971 645	1,64 %
Kjøretøykm. pr person	1 715	28,2	1,64 %

6. KONSEKVENsutREDNING AV ALTERNATIV LOKALISERING AV STORE HANDELSenheter

I dette kapitlet er de tre utredningsalternativene Sentrum/bybåndet, Forus vest og Forus sør, sammenliknet med referansealternativet, og virkningene er vurdert innenfor ulike tema. Avslutningsvis oppsummeres vurderingene i en samletabell.

Virkningene er vurdert etter en femdelt skala fra betydelig positiv virkning til betydelig negativ virkning.

Som vist i kap. 5.3 er endringene fra en 2030-situasjon uten nye tilbud og til referansesituasjonen store. Disse endringene er imidlertid ikke hovedfokus for de videre vurderingene, som altså tar utgangspunkt i referansealternativet. Vi forutsetter altså at referansealternativet utvikles, og vurderer endringene som kan oppstå ved en ytterligere handelsutvikling i tråd med de tre andre alternativene.

6.1. Konsekvenser for eksisterende by- og tettstedssentre

6.1.1. Handelsutvikling i Stavanger sentrum

Stavanger sentrum er her definert til å omfatte både det mest sentrale sentrumsområdet og det omkringliggende områdene, se Figur 4-1. Beregninger viser at området vil få en nedgang i omsetning med alle de tre utredningsalternativene (Tabell 5-1). Nedgangen er størst med alternativet Sentrum/bybåndet, hvor omsetningen i området vil minske med 2%, eller 62 millioner, dette på tross av at alternativet inneholder noe utbygging av areal til handel innenfor sentrumsområdet (3 200m² av totalt 16 000m²). Nedgangen er mindre tydelig med utvikling i tråd med de to Forusalternativene. Med Forus sør er beregnet omsetningsnedgang på 37 millioner, mens den er med Forus vest er på 28 millioner. Med begge Forusalternativene er omsetningsendringen på rundt -1% for Stavanger sentrum.

Forskjellene mellom sentrum/bybåndet og Forusalternativene kan forklares med at sentrum/bybåndet i større grad etablerer handel i relativ nærhet til Stavanger sentrum, tilbud som derfor i større grad konkurrerer med Stavanger sentrum. Dette gjelder i noe mindre grad for Forusalternativene, som etablerer handel noe lengre vekk fra Stavanger sentrum.

Omsetningsnedgangen på 2% med alternativet sentrum/bybåndet er vurdert å være en *negativ virkning*, mens Forusalternativenes påvirkning på Stavanger sentrum er vurdert som *nøytral virkning*.

6.1.2. Handelsutvikling i Sandnes sentrum

I likhet med Stavanger sentrum, er Sandnes sentrum definert som den sentrale sentrumskjernen og et omkringliggende område, i Sandnes tilfelle området umiddelbart sør for sentrum (Figur 4-1). Alternativet Sentrum/bybåndet inneholder blant annet en utbygging av totalt 6 400 m² til varehandel innenfor Sandnes sentrum. Samtidig er resten av handelsarealet i alternativet lokalisert relativt langt fra Sandnes sentrum. Totalt gir dette en omsetningsvekst på 7% (158 millioner) når vi sammenlikner med referansealternativet (Tabell 5-1). Denne virkningen er vurdert som en *positiv virkning*.

De to Forusalternativene ligger begge i relativ kort avstand til Sandnes sentrum, og gjør at beregnet omsetning synker i forhold til referansealternativet. I alternativet Forus sør er handelsetableringen nærmest Sandnes sentrum, og omsetningsnedgangen er tydeligst med dette alternativet, beregnet til 56 millioner, eller en nedgang på 2%. Med alternativet Forus vest er handelsarealet lokalisert noe lengre fra Sandnes sentrum, og virkningen er dermed noe mindre tydelig. Beregnet omsetning er 39 millioner lavere enn for referansealternativet, også dette en nedgang innenfor 2%. For begge Forusalternativene er virkningen vurdert som en *negativ virkning*.

6.1.3. Handelsutvikling i lokalsentrene

Omsetningen i lokalsentrene er beregnet å stige som følge av utredningsalternativet Sentrum/bybåndet. Totalt er beregnet omsetningsvekst på 91 millioner, eller 1% samlet omsetningsvekst for lokalsentrene (Tabell 5-1). Ser vi på detaljene for hvert enkelt lokalsenter, er det imidlertid tydelig at det er vekst kun innenfor to sentre, Hillevåg og Mariero. Resterende sentre får en svak negativ utvikling, mellom -2% og 0% når det gjelder omsetning sammenliknet med referansealternativet (Tabell 5-2). Samlet sett vurderes derfor alternativet Sentrum/bybåndet å ha en nøytral virkning på handelsutviklingen i lokalsentrene.

Forusalternativene gir begge en negativ omsetningsendring sammenliknet med referansealternativet. Størst er endringen ved alternativet Forus vest, en samlet nedgang på 78 millioner, eller 1%. Ved alternativet Forus sør er nedgangen totalt sett noe mindre, 67 millioner, også dette innenfor en nedgang på 1%. Ingen av lokalsentrene har positiv omsetningsutvikling som følge av de to Forusalternativene. Begge alternativ er vurdert å ha en *negativ virkning* på handelsutviklingen i lokalsentrene.

Flere av lokalsentrene, som Sola sentrum, ligger relativt nært de undersøkte Forusalternativene. Vi finner en negativ omsetningsutvikling på Sola med disse alternativene, men virkningen er begrenset. Dette skyldes i første rekke at Sola sentrum har et svært høyt innslag av dagligvarehandel, og mindre omsetning knyttet til utvalgsvarer og plasskrevende varer. Forusalternativene inneholder ikke dagligvarer, noe som gjør at konkurransen mot Sola sentrum er begrenset.

6.1.4. Potensial for byliv

For å vurdere byliv har vi vurdert hvordan de ulike alternativene kan påvirke situasjonen i de to bysentrumene og i lokalsentrene. Bylivet vil kunne påvirkes positivt av en økt kundetilstrømming til butikker i sentrum og lokalsentrene.

Byliv, forstått som mengden mennesker som til enhver tid oppholder seg og benytter tilbud og aktiviteter i byen, påvirkes av summen av tilbud innenfor et område, og attraktiviteten på tilbudene. Variasjon i tilbudet vil bidra til at flere grupper vil benytte området, og bidra til at aktiviteten spres over en lengre tidsperiode. Arbeidsplasser, varehandel, tjenestetilbud, offentlig service, servering, kulturtilbud og ulike friluftaktiviteter bidrar alle til et variert byliv. Et område med ensidig tilbud, for eksempel bare arbeidsplasser eller bare varehandel, kan føre til byliv i perioder av døgnet, mens området andre deler av døgnet kan oppleves som forlatt.

Dersom varehandelen er av et slikt omfang at det fortrenger andre aktiviteter, for eksempel ved å drive leieprisene opp slik at andre aktiviteter stenges ute, kunne en økning innen varehandelsomsetningen bidratt til en ensretting av tilbudet og dermed bidratt til begrensning av bylivet. Vi finner ikke grunnlag for å anta at det er mangel på lokaler i de to bysentrumene eller lokalsentrene i den grad at varehandelen kan sies å fortrenge andre aktiviteter. Vi legger derfor til grunn at en økning i varehandelen vil kunne bidra positivt til bylivet. Tilsvarende legger vi til grunn at en nedgang innenfor varehandelen i sentrum og lokalsentrene, bidrar negativt til bylivet. Når andre målpunkter øker i viktighet, går det på bekostning av det potensielle antallet besøk i sentrumene og lokalsentrene.

Varehandelsetableringen i utredningsalternativet Sentrum/bybåndet gir en omsetningsutvikling som er negativ for Stavanger sentrum, positiv for Sandnes sentrum og nøytral for lokalsentrene. Påvirkningen gjennom antall besøk vil derfor varierer mellom områdene. Alternativet vurderes samlet til å ha *nøytral virkning* på potensialet for byliv.

De to Forusalternativene vil begge påvirke antall besøk i Sandnes og i lokalsentrene negativt, mens den vil ha en nøytral påvirkning på Stavanger sentrum. Samlet sett vurderes de to alternativene å ha en *negativ virkning* på potensialet for byliv.

6.1.5. Etableringsattraktivitet

Etableringsattraktivitet definerer vi som et områdes attraktivitet for etablering av arbeidsplasser både innenfor varehandel og andre næringsgrupper. En rekke forhold vil påvirke etableringsattraktiviteten, som nærhet til målgruppen (arbeidstagere, kunder etc.), leiepriser og sammensetningen av andre tilbud innenfor samme område. På samme måte som for byliv, kunne etableringsattraktiviteten blitt negativt påvirket av en økt varehandel dersom et område var preget av arealmangel eller særlig høye leiepriser. Vi finner ikke grunn til å anta at dette er tilfellet på Nord-Jæren. Etableringsattraktiviteten kan også påvirkes positiv av økt varehandelsetablering gjennom økning av besøk til et område. En slik indirekte virkning er imidlertid vanskelig å kvantifisere, og finner ikke grunnlag for å si at de beregnede omsetningsendringene er av en slik størrelse at de alene kan bidra til etableringsattraktiviteten i et område. Alternativenes virkning på etableringsattraktiviteten vurderes som *nøytral*.

6.2. Arealbruk

For å vurdere om de ulike utredningsalternativene kan gi utslag i ulik arealeffektivitet, altså om arealene kan tenkes å utvikles med ulik utnyttning. Arealene i sentrumsnære områder og i bybåndet vurderes som mer attraktive for flere typer virksomheter, noe som kan gi incentiver til arealeffektive løsninger. Utredningsalternativet Sentrum/bybåndet inneholder arealer i sentrumsnære områder og i bybåndet, noe som kan bidra til effektiv arealutnyttelse i dette alternativet. På Forus er arealpresset mindre, noe som kan gi seg utslag i større arealbeslag. Forusalternativene forutsetter imidlertid en samlokalisering av flere større virksomheter, noe som kan moderere arealbehovet sammenliknet med en spredning på flere ulike lokaliseringer. Forskjellene mellom alternativene vurderes ikke å være store, og virkningen på arealbruk vurderes som en *nøytral* virkning for alle alternativ.

6.3. Miljøvennlig kundetransport

6.3.1. Samlet transportbehov, kundereiser

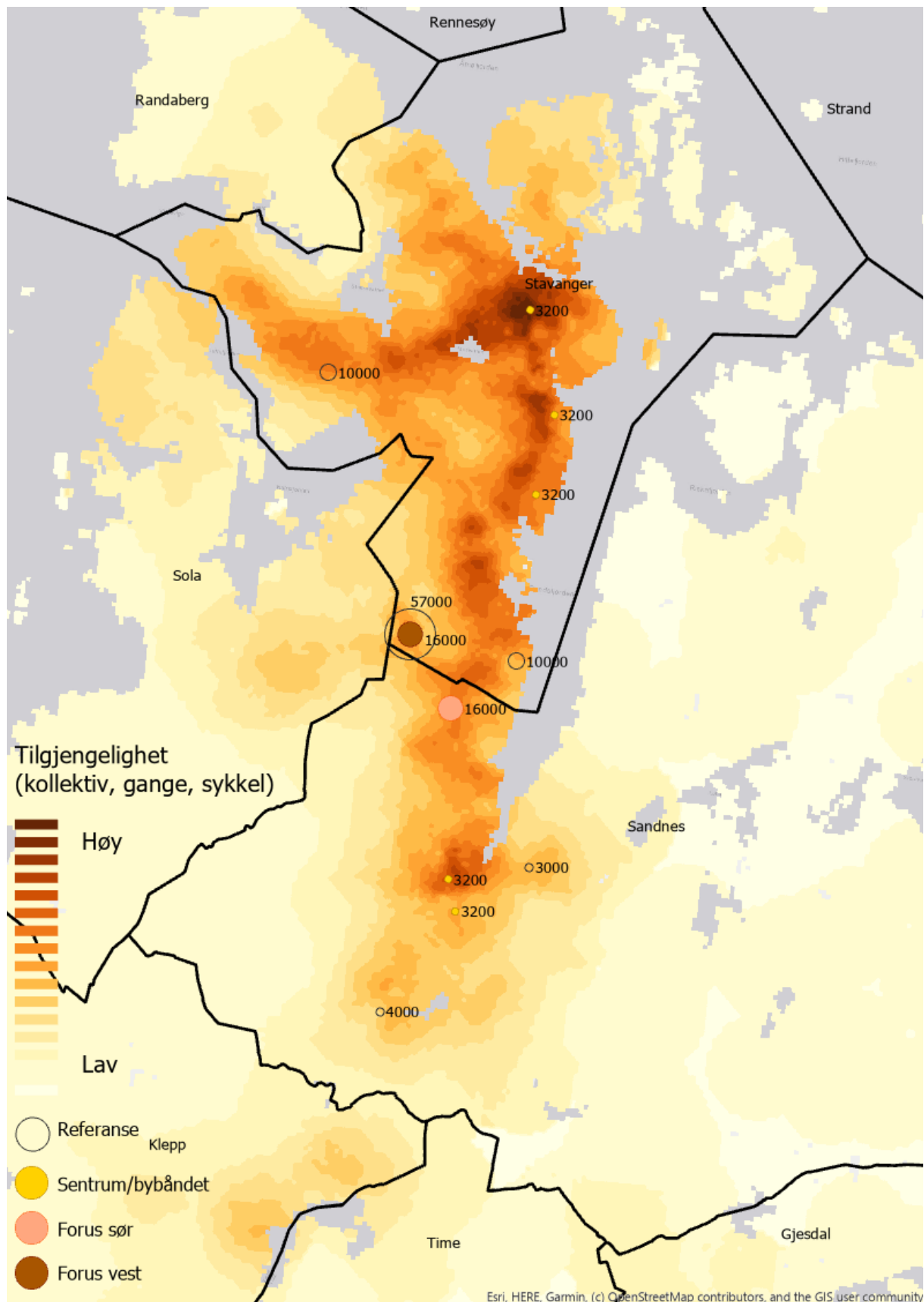
Totalt sett er det små forskjeller mellom kjøretøykilometer for alternativene. Når vi vurderer endringer i det samlede transportbehovet knyttet til varehandelen, er det imidlertid verdt å nevne at vi ser på endringer i det regionale transportbehovet som følge av ulik lokalisering av 16 000 m² handel. På denne bakgrunnen er ikke resultatene nødvendigvis ubetydelige. Tabell 5-3 viser samlet endring i kjøretøykilometer pr. år fra referansealternativet. Tabellen viser også samme forhold i snitt pr person i regionen. Med vurderingsalternativet Sentrum/bybåndet, vil årlig kjøretøykilometer pr person øke med 1,5 km i snitt. For Forusalternativene gir en lokalisering i vest en årlig økning på 4,7 km i snitt pr person, mens en lokalisering i sør gir en økning på 5,2 km pr person. Vår vurdering er at dette gir *nøytral virkning* for alternativ sentrum/bybåndet og *svak negativ virkning* for Forusalternativene.

6.3.2. Potensial for grønn persontransport

Vi definerer i denne sammenhengen grønn persontransport som kollektivtransport, sykkel og gange. Vurderingene er ikke basert på beregnet reisemiddelfordeling, men er en skjønnsmessig vurdering basert på handelstilbudets beliggenhet i forhold til beregnet tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende. Vi har også vurdert områdenes tilgjengelighet for bil, Figur 3-5. Figur 6-1 viser hvordan gange- sykkel og kollektivtilgjengeligheten varierer i regionen, sammen med markeringer for de ulike utredningsalternativene.

Referansealternativet har tyngdepunkt på Forus vest, som har lave verdier for GSK-tilgjengelighet, samtidig som det har høy tilgjengelighet for reisende med bil.

Sentrumsalternativet har handelsetableringer som er lokalisert i områder med bedre tilgjengelighet for kollektivtransport, sykkel og gange enn tilsvarende for referansealternativet, og vil dermed bidra positivt til potensialet for grønn persontransport. Denne virkningen er vurdert som en *positiv virkning*. Utredningsalternativet Forus vest er lokalisert i samme område som hoveddelen av referansealternativet, og vil dermed ikke endre på potensialet for grønn persontransport, og er vurdert som en *nøytral virkning*. Alternativet Forus sør har en noe bedre plassering enn referansealternativ, og er vurdert å ha en *svakt positiv virkning* for potensialet for grønn persontransport sett i forhold til referansealternativet.



Figur 6-1 Tilgjengelighet for kollektivreisende, gående og syklende

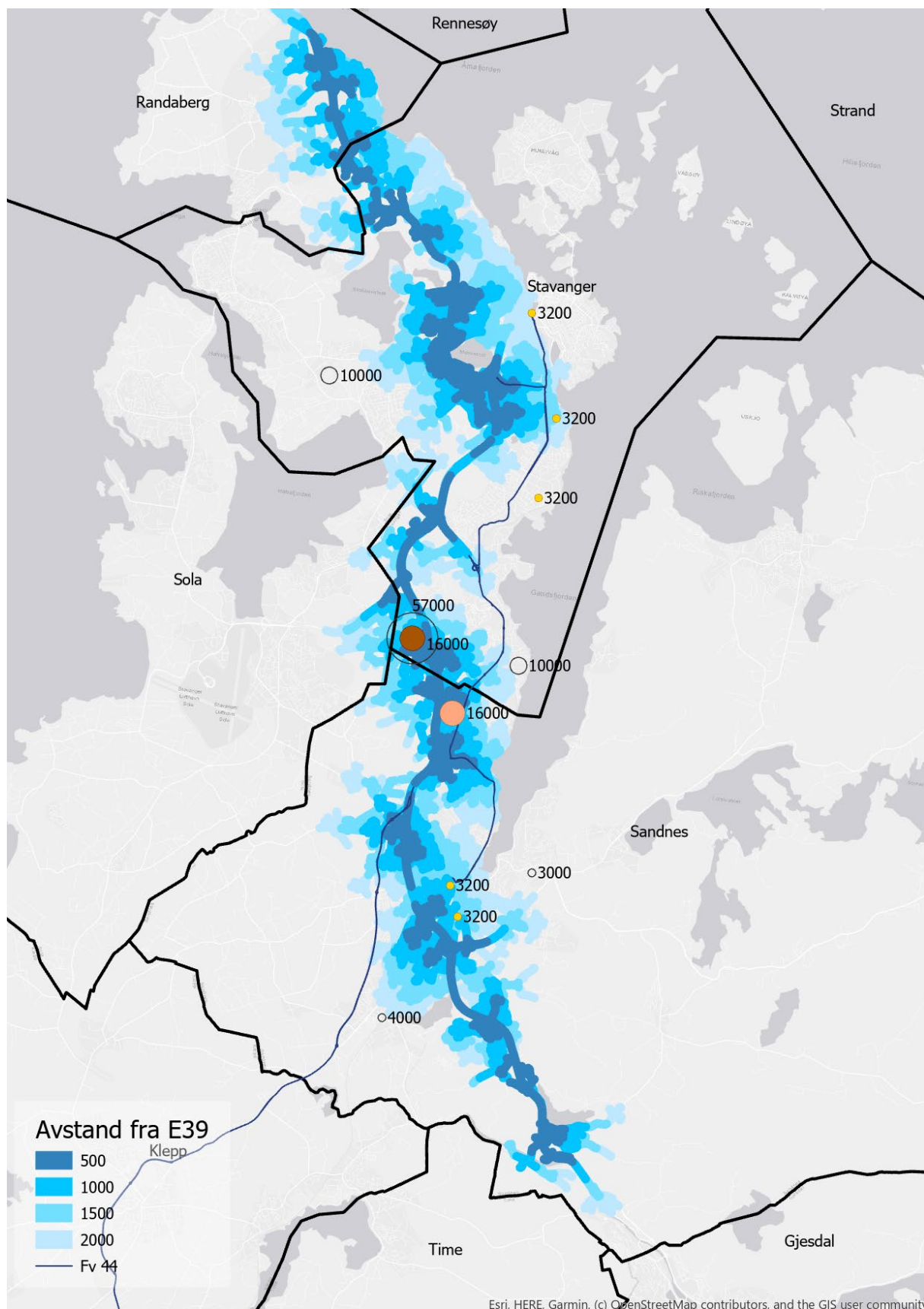
6.4. Effektiv vare/godslogistikk

En effektiv levering av varer til handelsenheten det vil si kort vei fra hovedveg til leveringssted for mottak av varer. Vi har da forutsatt en situasjon tilnærmet den vi finner i dag, hvor en avgjørende del av godset leveres med tungtransport. Vurderingene er tilpasset et overordnet plannivå, og intern organisering (innomhus) varestrømmer er holdt utenfor. Transportleddet fra butikk til kunde er ikke vurdert under dette under punktet, se 6.3 for slike vurderinger. En løsning der virksomheten organiserer en samordnet utkjøring til kundene kan imidlertid bidra til å gjøre personbil-tilgjengelighet mindre avgjørende og behovet for nærhet til hovedvei større, og slik sett kan dette vurderingspunktet også gjøre seg gjeldende for vurdering av samlet transportbehov.

Vurderingen av dette forholdet er gjort på grunnlag av utredningsalternativenes nærhet til kryss på eksisterende hovedvegnett. Figur 6-2 viser forholdet mellom avstander til kryss på hovedvegnettet og de ulike handelslokaliseringene i de ulike utredningsalternativene.

I alternativet Sentrum/bybåndet er handelstilbudet spredt på flere lokaliseringer i ulike deler av bybåndet. Sammenliknet med referansealternativet, er disse lokaliseringene mindre tilgjengelig fra hovedveinettet og virkningen av alternativet er vurdert å være en *negativ virkning*.

Begge de to alternativene som legger opp til økt varehandel på Forus, har en lokalisering i avstand til kryss på hovedveinettet tilsvarende den vi finner i referansealternativet, og er derfor vurdert å ha en *nøytral virkning* på muligheten for effektiv vare- og godslogistikk.



Figur 6-2 Avstand fra kryss på E39 samt trase for Fv. 44

6.5. Overordnede føringer

6.5.1. Robusthet i handelspolitikk

Regional plan for Jæren (vedtatt 2019) legger til grunn at «*Utvikling av varehandelsvirksomhet skal bidra til å styrke liv og vitalitet i eksisterende by- og tettstedssentre, gi nærhet til hverdagsbehov, effektiv arealbruk, miljøvennlige transportvalg, og styrket regional verdiskapingsevne*» (s. 46).

Kjernen i dagens handelspolitikk er altså en vektlegging av utvikling i sentrumsområdene og lokalsentrene. Figur 5-2 viser at både de to bysentraene og lokalsentrene vil få en negativ omsetningsutvikling med de to Forusalternativene. De to alternativene må derfor vurderes å kunne ha en negativ virkning for videreutviklingen av sentrumsområdene og lokalsentrene, ved å flytte deler av handelsaktiviteten over på andre lokaliteter.

Alternativet Sentrum/bybåndet gir mindre tydelige virkninger totalt sett, og vil kunne påvirke omsetningen i sentrum av Sandnes positivt, gi en nøytral virkning på omsetningen i lokalsentrene og en negativ virkning på omsetningen i Stavanger sentrum.

Robustheten i handelspolitikken kan blant annet påvirkes av tydeligheten i føringene som gis, stabil kurs over tid og av hvorvidt føringene følges opp i vedtakene som gjøres, altså i hvilken grad det gjøres unntak fra kjernen i politikken.

En utvikling i tråd med Forusalternativene vil i noen grad være et unntak fra kjernen i politikken, som altså handler om videreutvikling av lokalsentrene og sentrumshandelen. Dersom utviklingen gjøres på bakgrunn av tydelige føringer som begrenser muligheten for også ytterligere, framtidig etablering av handel på Forus, kan påvirkningen på handelspolitikken robusthet bli begrenset.

Forusalternativene er vurdert å ha en negativ påvirkning på handelspolitikken robusthet, mens graden av negativitet vil avhenge av hvordan unntaket fra handelspolitikken kjerne begrunnes og avgrenses. Alternativet Sentrum/bybåndet er vurdert å ha en nøytral virkning.

6.5.2. Konsekvenser for kommunal/regional byutviklingsstrategi og samordnet BATP

En samordnet bolig- areal og transportutvikling forutsetter at daglige gjøremål i størst mulig grad skal kunne utføres med minst mulig transportbehov. Det vil si at målpunktene bør ligge nærmest mulig boliger, arbeidsplasser og andre viktige målpunkt. Byutviklingsstrategien i kommuneplan for Stavanger er tydelig på at byutviklingen skal legge grunnlaget for et kortreist hverdagsliv, gjennom å forsterke urbane kvaliteter og sikre vekst innenfor det sentrale Stavanger. Sandnes kommune vil prioritere by- og stedsutvikling i Sandnes sentrum, langs bussveien og ved eksisterende og fremtidige jernbanestopp.

En utvikling som fører til at kjøreavstanden samlet sett øker, er ikke i tråd med statlige føringer for samordnet bolig, areal og transportplanlegging. Med utredningsalternativet Sentrum/bybåndet fant vi at samlet transportarbeid ville øke noe i forhold til referansealternativet, men i så liten grad at virkningen ble vurdert til å være nøytral. Denne vurderingen vil også gjelde for alternativets konsekvens for kommunal og regional byutviklingsstrategi og samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

På samme måte vurderes de to Forusalternativene å ha en negativ virkning når vi ser på målene for kommunal og regional byutviklingsstrategi og samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, gjennom en mer tydelig økning av det samlede transportarbeidet.

Byliv og etableringsattraktivitet er to forhold som påvirker den vektleggingen av bysentrumene som vi finner i kommuneplanene for Stavanger og Sandnes. I 6.1 fant vi at de to Forusalternativene kunne gi negativ virkning for bylivet i de to bysentrumene, men vi fant ikke grunnlag for å si det samme om etableringsattraktiviteten, som ble vurdert som nøytral.

Til sammen vurderer vi at de to Forusalternativene kan gi en negativ virkning på måloppnåelsen for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging og for byutviklingsstrategiene i Stavanger og Sandnes, mens virkningen vurderes å være nøytral for alternativet Sentrum/bybåndet.

6.6. Samlet vurdering

Tabell 6-1 er en sammenstilling av de vurderinger som er omtalt ovenfor. Vurderingene er i utgangspunktet gjort i henhold til en femdelst skala fra betydelig negativ virkning (-2) til betydelig positiv virkning (2). I vurderingene har vi imidlertid ikke funnet grunnlag for å benytte kategoriene betydelig negativ eller betydelig positiv virkning. Virkningene vi finner er av en størrelse som tilsier negativ, nøytral eller positiv virkning.

-2	Betydelig negativ virkning
-1	Negativ virkning
0	Nøytral virkning
1	Positiv virkning
2	Betydelig positiv virkning

Tabell 6-1 samlet vurdering av utredningsalternativene

Vurderingstema	Deltema	Sentrum/ bybåndet	Forus vest	Forus sør
Konsekvenser for eksisterende by- og tettstedssentre	Handelsutvikling i Stavanger sentrum	-1	0	0
	Handelsutvikling Sandnes sentrum	1	-1	-1
	Handelsutvikling i lokalsentre	0	-1	-1
	Potensial for byliv	0	-1	-1
	Etableringsattraktivitet	0	0	0
Arealbruk	Arealbruk: Arealbeslag og arealeffektivitet	0	0	0
Miljøvennlig kundetransport	Samlet transportbehov (kundereiser)	0	-0,5	-0,5
	Potensialer for grønn persontransport	1	0	0,5
Effektiv vare/godslogistikk	Mulighet for effektiv godslogistikk (fra grossist/lager/terminal til butikk)	-1	0	0
Overordnede føringer	Hvordan alternativet står seg opp mot dagens handelspolitikk	0	-1	-1
	Vurdere konsekvenser for kommunal/regional byutviklingsstrategi og samordnet BATP.	0	-1	-1

7. FØRINGER FOR LOKALISERING AV STORE HANDELSENHETER

I konsekvensanalysen av de tre utredningsalternativer i forrige kapittel blir det oppsummert hvilken betydning de ulike utbyggingsmønstre får for utvalgte deltema. Sentrum/bybåndet skiller seg noe ut fra de to Forusalternativene. Det som primært blir vurdert, er hva en økning av handelsareal og alternative geografiske lokaliseringer medfører. Det blir ikke diskutert om hvordan ulike handelskonsept kan påvirke byutviklingen. I dette kapittelet vil det skissemessig bli påpekt noen utviklingstrekk og føringer for byutviklingen dersom en velger å legge til rette for store handelsenheter.

Parallelt med denne utredningen arbeider Vista analyse med et prosjekt som omhandler rammeverk og utvikling av store handelskonsepter. Det er naturlig at disse arbeidene ses i sammenheng.

7.1. Utfordringer ved etablering av store handelsenheter

Med bakgrunn i erfaringene fra andre steder og konsekvensvurderingen er følgende tema og planforutsetninger aktuelle å vurdere ved planlegging, lokalisering og etablering av store handelsenheter:

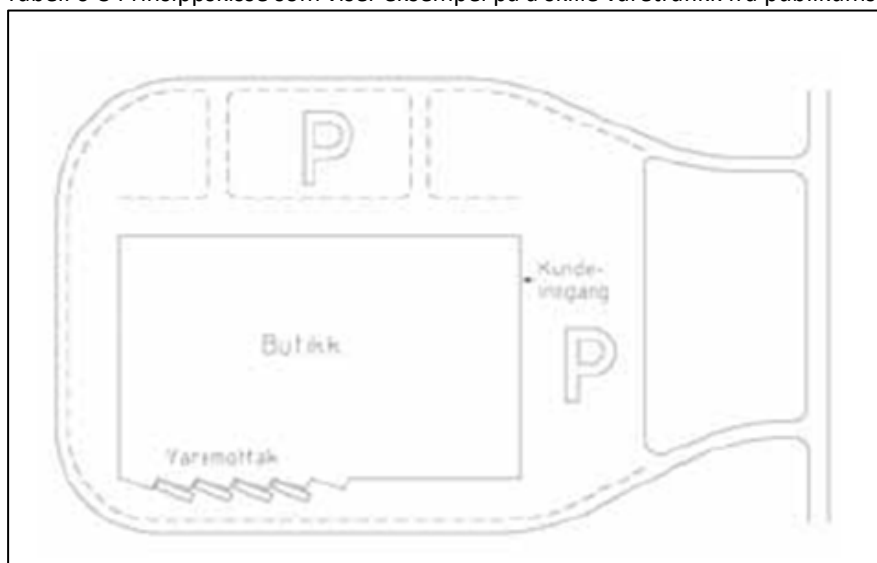
- **Utforming:** Rammer for arealutnyttelse, rammer for salgsareal, lager, arrondering, arkitektur mm.
- **Funksjoner:** Begrensninger «tilleggs-funksjoner» som servering, service, rekreasjon o.a.
- **Transportløsninger:** Felles logistikk-løsninger, maksimumskrav til bilparkering, fellesparkering, krav til kollektivtilgjengelighet.
- **Vareutvalg:** Begrensninger med hensyn til vareslag, andel småvarer mv.

Tabell 6-2: Utvalgte planparametere ved etablering av handelsenheter

PLANKRITERIER	PLANMÅL	UTFORDRINGER VED ETABLERING AV HANDELSENHETER
Utforming		
Arealutnyttelse,	Effektiv arealutnytting	Ønske om å bygge en etasje fører til store arealbeslag
Salgsareal vs. lager	Kontrollere salgsareal for å unngå overetablering	Utbygger vil ha størst mulig frihet til å planlegge effektive butikker
Arrondering	God utnytting av tomteareal og fellesfunksjoner med andre	Butikkeier ønsker også planlegge effektivt, men vil å ha mest mulig styrerett selv (Se skisse nedenfor)
Arkitektur	Utforme funksjonelle og attraktive områder	Ønske om enkle og økonomiske bygg i en bransje med relativ lav omsetning per m2
Funksjoner		
"Tilleggs-funksjoner" som servering, service, rekreasjon	Tilleggs-funksjoner ønskes i sentrumsområder for å stimulere til levende og aktive byer	Varehusene vil gjerne ha tilleggsfunksjoner for å bli mer attraktive
Transportløsninger		
Logistikk løsninger	God og effektiv varetransport til og fra utsalgssted	Butikkeiere vil også ha grei og økonomiske gode løsninger
Parkering	Ønske om å begrense arealbruk	Utbygger ønsker høy parkeringsdekning

Kollektivtilgjengelighet	God tilgjengelig	Utbyggere kan ønske å etablere seg på rimelige arealer som ofte innebærer avstand til kollektivnettet.
Vareutvalg		
Vareslag	Mål at byområdene får godt utvalg og blir attraktive	Butikkeier vil bestemme mest mulig av sitt vareutvalg og ha et bredt tilbud i vareutvalg
Andel småvarer	Småvarer ønskes i sentrene	Varehusene ønsker også å selge småvarer

Tabell 6-3 Prinsippskisse som viser eksempel på å skille varetrafikk fra publikumsinngang og parkering



Aktuelle tiltak for samordnet løsning for store handelsenheter utenfor bysentrum, flere big-box

- Krav om tilstrekkelig dimensjonert varemottak
- Krav om betjent og samordnet varemottak
- Tilkjørselsveier til varemottak skal i minst mulig grad krysse publikumstrafikk

7.2. Planlegging av store handelsenheter

Ved etablering av store handelsenheter bør det vurderes kriterier/rammer, og beskrives på relevant nivå, når det gjelder:

- **Logistikk:** Beskrive transportbehov og behov for logistikk-løsninger for handelsenheter av det aktuelle omfang.
- **Tilgjengelighet:** Transport-tilgjengelighet og mulighet for miljøvennlige reisemiddelvalg. Avgrense konkret lokalisering/område for etablering i plan: Kan innebære avgrensning av et nærmere angitt enkeltområde, definerte soner/akser med visse areal- og transportegenskaper, eventuelt begrenses til kun å tillates innenfor areal som allerede er godkjent til handel.
- **Tallfeste størrelse:** Mulig minimumsstørrelse på enkeltetableringer for å redusere konkurranse med mer småskala butikkhandel/sentrumshandel.

- **Retningslinjer/bestemmelser for utforming:** Rammer for arealutnyttelse, rammer for salgsareal vs. lager, arrondering e.a.
- **Funksjoner:** Begrensninger på etablering av «tilleggs-funksjoner» som servering, service, rekreasjon o.a.
- **Krav til transportløsninger:** Felles logistikk-løsninger, maksimumskrav til bilparkering, fellesparkering, krav til kollektivtilgjengelighet.
- **Rammer for vareutvalg:** Begrensninger med hensyn til vareslag, andel småvarer mv.

7.3. Lovgrunnlag

Plan- og bygningsloven (PBL) gir grunnlag for å utforme både regionale og kommunale planbestemmelser, retningslinjer og faglige råd. I tillegg kommer statlige bestemmelser eksempelvis «Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging».

Imidlertid kan det være et spørsmål om hvor langt man kan gå rent juridisk i å regulere detaljer innenfor eksempelvis vareutvalg og tjenestetilbud med PBL. Politisk vil det også være ulike ønsker om hva man vil tillate. En annen side er i hvilken grad en kan og ønsker å ha en altfor detaljert kontrollfunksjon av praktiseringen.

8. ANBEFALING

Beregninger og vurderinger av ulike tema som er gjennomført i dette arbeidet, peker alle mot at en utvidelse av handelstilbudet utenfor den etablerte handelsstrukturen kan få negative virkninger på utviklingen av denne handelsstrukturen. Virkningen kan virke innlysende; når det etableres konkurrerende tilbud, vil disse kunne ta markedsandeler fra de etablerte tilbudene. Allikevel vil den geografiske distribusjonen av tilbud kunne avgjøre hva som påvirker hva, og i hvor stor grad. Derfor har det vært viktig å gjennomføre beregninger som viser omfanget av påvirkningen, målt gjennom omsetnings- og transportkonsekvenser.

Vi finner at en etablering av en stor handelsenhet på Forus (en samlokalisering av flere store handelskonsepter) vil kunne påvirke handelen i både bysentrumene og lokalsentrene noe, i negativ retning. Vi finner videre at det kan gi en økning av transportbehovet knyttet til kundenes handle-reiser. Etablering av en stor handelsenhet på Forus kan bidra til å skape nye målpunkter, og dermed spre aktiviteten i regionen på flere områder. Dette vil ikke bidra til bylivet og etablerings-attraktiviteten i bysentrumene eller i lokalsentrene.

Vi finner altså grunn til å være varsom med etablering av nye handelstilbud utenfor den etablerte strukturen. Hvor stor den negative påvirkningen kan bli avhenger av mange faktorer som denne utredningen ikke har dekket, og som det er svært vanskelig å si noe om. Det er nærliggende å anta at den neste tiårsperioden vil føre med seg endring i handlemønster, endring i transportbehov og transportformer og endring i hva vi som forbrukere bruker penger på. Det er imidlertid ikke like enkelt å si hvilken retning utviklingen vil ta og hvor fort den vil gå. Det er derfor avgjørende å følge utviklingen nøye for å gjøre føringene tilstrekkelig fleksible uten å samtidig skape nye lokaliseringsstrukturer som går på tvers av en etablert handelspolitikk, og som kan skape negative virkninger.

KILDER

<https://www.infoland.no/portal/infoland/norgeseiendommer/basis>

Asplan Viak AS. (2012). Metode ABC-kart Stavanger og Sandnes. Asplan Viak AS.

Brønnøysundregistrene. (n.d.). Brønnøysundregistrene. Brønnøysundregistrene.
<https://www.brreg.no>

Norheim, H. J., Fosse, D.-H., & Christensen, P. (2019, Juli 13). Sjekk ditt lokale kjøpesenter - Stavanger Aftenblad. Retrieved from <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/AdGemx/Sjekk-ditt-lokale-kjopesenter>

SVV. (2019). Vegnettsdata til navigasjon v. 2019. 05. Retrieved from <https://data.norge.no/data/statens-vegvesen/vegnettsdata-til-navigasjon>

Statens vegvesen (2018) Byutredning Nord-Jæren

<https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/by/byutredninger>

Vista Analyse og Dyrvik Arkitekter: Sentrumsutvikling og varehandelslokalisering, Rapport 2018/58 for Rogaland fylkeskommune.

Rogaland fylkeskommune: Regional plan for Jæren, vedtatt 2019

Bylogistikk:

<https://www.toi.no/getfile.php/1349679/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2019/1679-2019/1679-2019-elektronisk.pdf>

https://www.toi.no/getfile.php/1344247/A27896_Bylogistikk%20og%20brukerbehov.pdf

Datagrunnlag

Bygningsdata fra Norges Eiendommer (Ambita Infoland, 07.2019)

Bedriftsdatabase fra Brønnøysundregisteret (Brønnøysundregistrene, 13.05.2019)

Kommune(del)planer: 1102_201401, 1103_KPL-1103, IKDP Forus 130K plankart (06022019)

9. VEDLEGG

9.1. 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 innenfor den enkelte tidsperiode. 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. I analysen av modellen resultater, er soner slått sammen etter de gjensidig utelukkende kategoriene *sentrumsområde*, *Forus*, *lokalsenter*, *kommuner indre ellers* (Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg) og *kommuner ellers* (resterende kommuner).
- Varegrupper: Handelen i modellen er fordelt på tre varegrupper; dagligvarer, utvalgsvarer og plasskrevende varer, jf. nærmere definisjon i kapittel 9.1.
- 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
- Arbeidsplass: Antall arbeidsplasser på grunnkretsnivå er hentet fra Brønnøysundregisteret (VoF).
- Befolkning: Antall bosatte per grunnkrets er hentet fra SSB (2019). Befolkningen for 2030 er nærmere beskrevet i 4.1.1.

- Omsetning: Omsetning for dagens handelstilbud i modellområdet er beregnet med basis i omsetningsstatistikk på kommunenivå for 2019, 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.
- Forbruksvekst: Det er regnet med at forbruk per person/ansatt øker med 1,5 % per år.



Figur 9-1 Årlig vekst omsetningsvekst pr. person i Norge for detaljvarehandel 2009-2018 (basert på omsetnings- og befolkningstall fra SSB)

Figuren ovenfor viser den årlige veksten i detaljvarehandel pr person i Norge siste 10-årsperiode. *Detaljvarehandel* er her definert på samme måte som i handelsmodellen for Rogaland, og omfatter varegruppene som er beskrevet i kapittel 9.1., det vil si at veksten i internetthandel er holdt utenfor i tallgrunnlaget. I snitt var veksten i perioden på 1,68%, noe høyere enn beregningsgrunnlaget i modellen fram mot 2030.

- 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 undersøkelsene. Det er i denne utredningen ikke gjort vurderinger av reisemiddelfordeling basert på ATP-handel, vurderinger av potensialet for reiser med kollektivtransport, gange og sykkel er basert på områdenes tilgjengelighet for disse reisetypene, se kapittel 6.3.2.

9.2. Varegruppesammensetning

Omsetning og varegruppeinndelingen i ATP-handel Nord Jæren er delt i tre kategorier:

- Dagligvarer
- Utvalgsvarer
- Plasskrevende varer

Kategoriene består av på følgende inndeling (næringskodesystemet NACE):

Dagligvarer, definert som summen av:

- Butikkhandel med bredt vareutvalg med hovedvekt på nærings- og nytelsesmidler (47.11)
- Butikkhandel med nærings- og nytelsesmidler i spesialforretninger (47.2) - med unntak for butikkhandel med vin og brennevin (47.251) og Butikkhandel med tobakksvarer (47.26)

Utvalgsvarer, definert som summen av:

Klær, tekstiler og skotøy, definert som summen av:

- Butikkhandel med tekstiler og utstyrsvarer (47.51)
- Butikkhandel med klær (47.71)
- Butikkhandel med skotøy, reiseeffekter av lær og lærvarer (47.72)

Annen utvalgshandel

- Butikkhandel med bøker, papir, aviser og blader (47.61 og 47.62)
- Butikkhandel med ur, gull- og sølvvarer (47.77)
- Butikkhandel med apotekvarer, sykepleieartikler, (47.73, 47.74)
- Butikkhandel med kosmetikk og toalettartikler (47.75)
- Butikkhandel med plater, musikk- og videokassetter, CD og DVD-plater (47.63)
- Butikkhandel med musikkinstrumenter og noter (47.594)
- Annen butikkhandel med andre varer i spesialhandel (47.78)
- Butikkhandel med bredt vareutvalg ellers (47.19)

Interiør m.m.

- Butikkhandel med tekstiler og utstyrsvarer (47.51)
- Butikkhandel med tapeter, gulvtepper og gulvbelegg (47.53)
- Butikkhandel med belysningsutstyr (47.592)
- Butikkhandel med kjøkkenutstyr, glass og steintøy (47.593)
- Butikkhandel med innredningsartikler ikke nevnt annet sted (47.599)
- Butikkhandel med blomster (47.761)

Butikkhandel med sportsutstyr, spill og leker

- Butikkhandel med sportsutstyr (47.641)
- Butikkhandel med spill og leker (47.65)

Plasskrevende varer, definert som summen av:

Jernvarer, fargevarer og andre byggevarer (47.52)

Møbler og elektro:

- Butikkhandel med elektriske husholdningsapparater (47.54)
- Butikkhandel med møbler (47.591)
- Butikkhandel med IKT- utstyr i spesialforretning (47.4)

Følgende inngår ikke i utvalget:

- 47.251 Butikkhandel med vin og brennevin
- 47.26 Butikkhandel med tobakksvarer
- 47.9 Detaljhandel utenom utsalgssted
- 45 Handel med og reparasjon av motorvogner