**Bedre beslutningsgrunnlag for lokalisering av handel**

Prosjektet har hatt både en teoretisk del og en praktisk del. Erfaringer med handelsanalyser og lokalisering, dimensjonering, definisjon av plasskrevende varer og utredningskrav i overordnede planer er utført av TØI. Kunnskap om befolkningens reisevaner på handelsreisen er også utført av TØI. Disse rapportene ble ferdigstilt i 2010. Handelsanalysemodell med klimagassregnskap er blitt laget av Asplan Viak. Rapporten til Asplan Viak ble ferdigstilt i oktober 2011.

TØI viser at den enkeltes valg av kjøpesenter - avhenger av reiseavstand, kjøpesenterets absolutte og relative størrelse og det lokale handelstilbudet – kjøpesenterkonkurransen. Sannsynligheten for at en potensiell kunde velger et bestemt kjøpesenter avtar desto lengre kunden må reise, øker jo større senteret er, avtar med økende konkurranse, øker ved senterets markedsdominans og øker med senterets avstand fra tettstedssentrum. TØI konkluderer med at dersom målsetningene om at handelsutviklingen skal styres i en trafikkreduserende retning skal nås, må dette styres gjennom planlegging på oversiktsnivå. Handelsanalyser kan bare være nyttige dersom kommuneplaner eller lignende definerer klare målsetninger for handelsutviklingen og angir hvordan utviklingen skal foregå, og handelsanalysene brukes for å vurdere hvorvidt foreslåtte tiltak er i henhold til slike planer og målsetninger.

Asplan Viak har utviklet en handelsmodell for å belyse hvordan et nytt handelstilbud påvirker det eksisterende tilbudet i byen/regionen. Metodikken bygger på klassisk gravitasjonsmodell, der avstanden mellom handelstilbudet og kunden/ kjøpekraften er bestemmende for hvor kunden handler. Den bygger på empiri om handlevaner for ulike typer varer. Beregningene bygger på faktiske avstander i bilvegnett og bruk av ATP- modellen, innhentet omsetningsstatistikk for detaljvarehandel og opplysninger om omsetning pr. handletur, data for bosatte og arbeidsplasser på grunnkretsnivå, reisemiddelfordeling og enhetsverdier for utslipp mv. Modellen gjør det mulig å få frem konsekvensene av en utvidelse eller nyetablering for detaljvarehandel i en grunnkrets, og viser konkurranseforholdet mellom ulike soner/bydeler og hvordan etableringen påvirker transportomfang og CO2- utslipp i regionen.

Deltakende byer i prosjektet har vært de fem storbyene og byer som deltar i Framtidens byer.

Prosjektet er samfinansiert av Framtidens byer, Statens vegvesen og Program for storbyrettet forskning. Total ramme for prosjektet har vært 1 120 000 kroner.

*Utført av: TØI og Asplan Viak*

*Bevilget fra Program for storbyrettet forskning: 350 000 (eks. mva)*

*Prosjektførende by: Trondheim*

*Publikasjoner:*

1. *”Erfaring med handelsanalyser i Framtidens byer”, TØI-rapport 1071/2010*
2. *”Handelslokalisering og transport” TØI-rapport 1080/2010*
3. *”Lokalisering av handel – utvikling av beregningsmetodikk for transport- og klimamessige konsekvenser”, Asplan Viak Sluttrapport 2011-10-05*
4. *Oppsummering av prosjektet - brosjyre*

*SVEIN: Rapportene/oppsummeringen ligger her:*

*F:\Byrådsavdeling for finans\Seksjon for plan og strategi\Felles-POS\Storbyprogrammet\Storbyforsk\Prosjekter - søknader, kontrakter, rapporter mm\Avsluttede prosjekter\Bedre beslutningsgrunnlag for lokalisering av handel*