

Hvad betyder kommunernes detailhandelsplanlægning for mobilitet og CO₂?

Jakob Høj, Artelia, jah@arteliagroup.dk
Britt Vorgod Pedersen, Plan22+, bvp@plan22.dk

Abstrakt

Når kommunalpolitikere diskuterer nye butikker, lokalcentre eller aflastningsområder, handler debatten ofte om byliv, handelsudvikling, konkurrence og lokal forsyning. Klimaet fylder sjældent meget i diskussionen. Det kan der være god grund til at ændre på.

Et nyt vidensprojekt udarbejdet af Artelia og CK&CO for Plan22+ viser nemlig, at de valg, kommunerne træffer i detailhandelsplanlægningen, kan have betydelig betydning for CO₂-udledningen. Analysen dokumenterer, at forskellige udviklingsretninger inden for detailhandlen giver markant forskellige klimaaftryk, og at særligt transporten til butikkerne ofte har langt større betydning end selve byggeriet.

Undersøgelsen kommer på et tidspunkt, hvor klimaet i stigende grad bliver en planlægningsparameter. Siden 2023 har klimahensyn været en del af planlovens formål, og kommunerne har dermed fået et stærkere grundlag for at lade klimahensyn indgå i beslutninger om byudvikling og detailhandel.

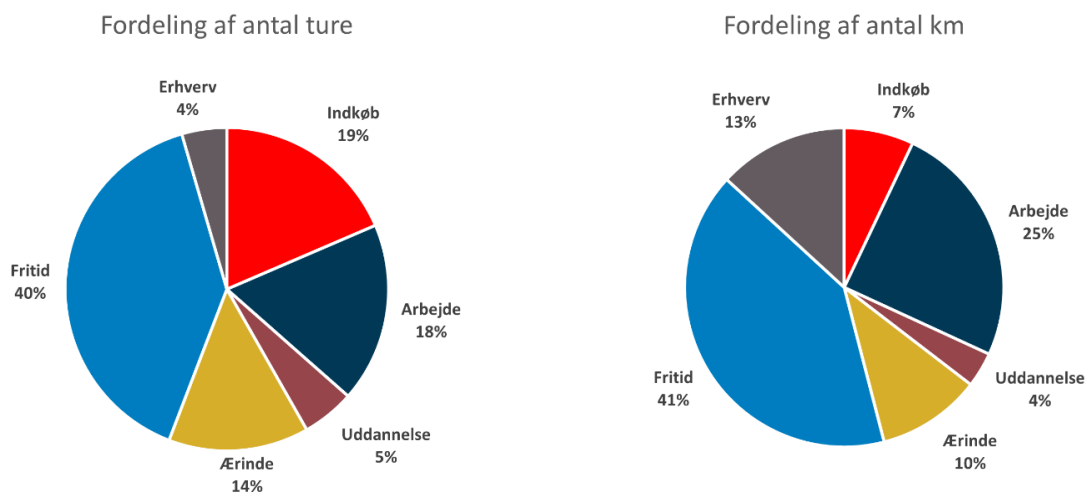
Spørgsmålet er derfor ikke længere kun, hvor butikkerne bedst understøtter handel og byliv. Spørgsmålet er også, hvilke løsninger der understøtter kommunernes klimamål.

Baggrunden for artiklen er de indsigter, som er fremkommet i vidensprojektet, som beskriver detailhandelsplanlægningens betydning for den CO₂-udledning, som planlægningen afleder ved nybyggeri og ændrede transportvaner. Formålet med analysen er at bidrage med ny viden, så beslutninger om detailhandelsplanlægningen træffes på et mere oplyst og kvalificeret grundlag, som også omfatter klimahensyn.

Om vores transport i relation til detailhandel

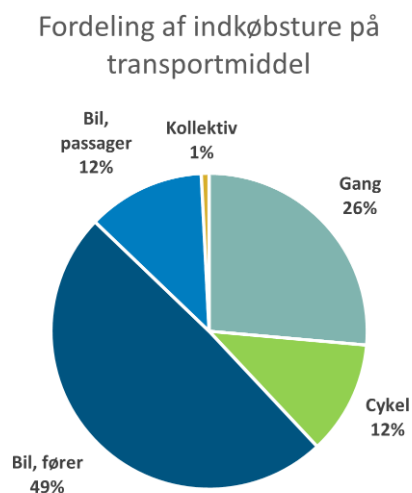
Transportvaneundersøgelsen, TU, er grundlaget for analyserne af transport og mobilitet i forbindelse med de daglige indkøbsture. Her ses på indkøbsturenes andel af alle ture og deres fordeling på transportmidler. Resultaterne karakteriserer indkøbsture i forhold til transportmiddelvalg, turlængder, turkæder, demografi mv.

Til at beskrive danskernes nuværende transportvaner til og fra indkøb anvendes et udtræk fra TU for perioden 2022-2024, idet det er nødvendigt med data fra flere år for at få et tilstrækkeligt antal turregistreringer. I perioden er der gennemført 18.000 interviews vedrørende indkøb.



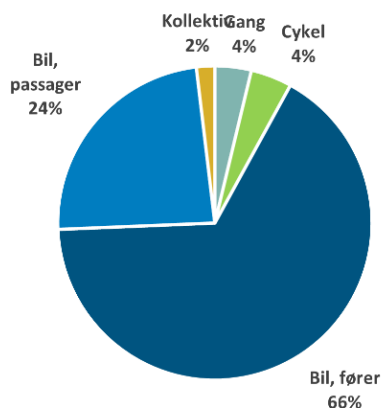
Figur 1 Fordeling af antal ture og km på formål, TU 2022-2024.

Fritidsturene udgør 40% af alle ture, og en næsten lige så stor andel af de kørte kilometer. Indkøbsturene udgør 19% af turene, men kun 7% af kilometerne. Både erhvervs- og arbejdsturene udgør en lavere andel af turene ift. andelen af kilometer.



Figur 2 Fordeling af indkøbsture på transportmiddel, TU 2022-2024.

Fordeling af km for indkøbsture på transportmiddel



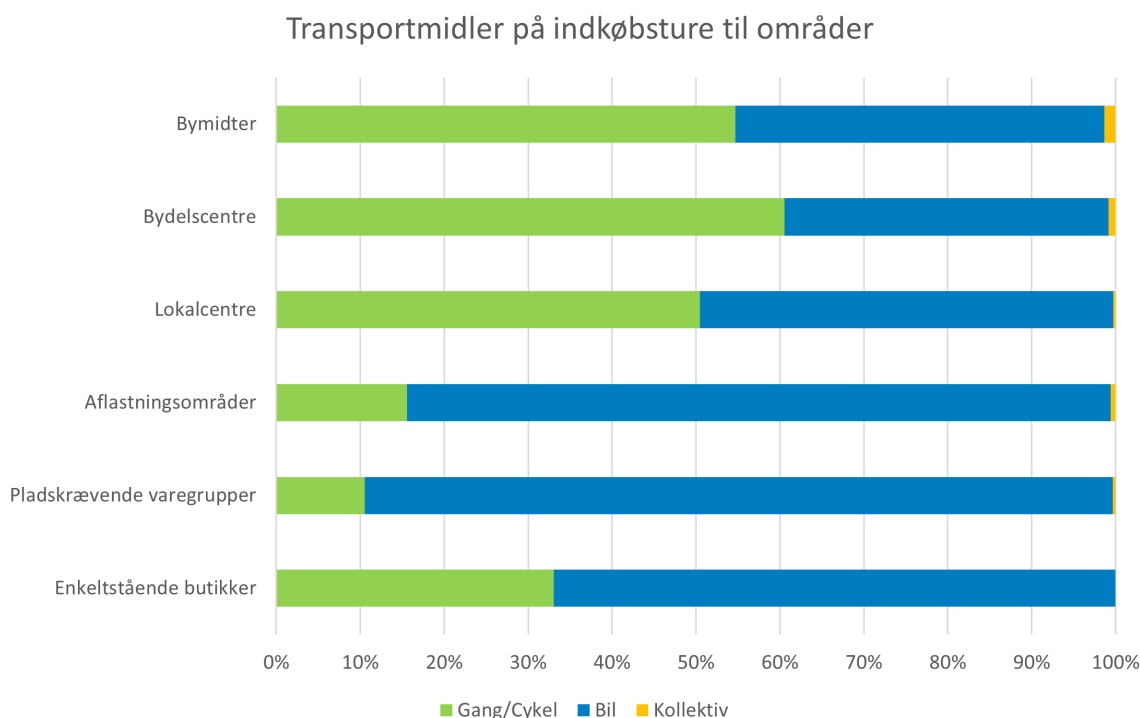
Figur 3 Fordeling af indkøbsturenes kilometer på transportmiddel, TU 2022-2024.

Knap to tredjedele af indkøbsturene foretages med bil, men målt i kilometer står bilen for omkring 90 procent af den samlede transport til indkøb. Det betyder, at selv relativt små ændringer i butikkernes placering, kan få stor betydning for det samlede klimaaftryk.

Ser man på indkøbsturene så er 88 % af indkøbsturene rene indkøbsture. Det vil sige ture, der ikke kombineres med andre formål. Det viser, at det kun er en mindre del af indkøbsturene, som sker i forlængelse af f.eks. en pendlerrejse på vej hjem fra arbejde.

Centralt i analysen er koblingen af TU-data til de områdetyper, som kommunerne efter planloven skal planlægge for i kommuneplanen. Dette muliggør at undersøge indkøbsturene til og fra de forskellige områder til detailhandel. Her viser analyserne, at transportmønsteret varierer betydeligt mellem forskellige typer detailhandelsområder.

I bymidter og lokalcentre er andelen af gående og cyklende høj. I aflastningsområder og ved enkeltstående butikker dominerer bilen derimod i langt højere grad. Dermed bliver butikkernes placering en afgørende faktor for den samlede CO₂-belastning.



Figur 4 Fordeling af transportmiddel for indkøbsture opgjort på områdetyper, TU 2022-2024 beriget med områdetyper fra Planområder.dk

Transportens CO₂-bidrag

Transportens CO₂-bidrag er baseret på en LCA-betragtning, hvor emissionerne udover selve kørslen også indregner bidrag fra produktion af karosseri, batteri, brændstofproduktion etc. Der benyttes emissionsfaktorer pr. kørt km for fossil (benzin og diesel) og el. I beregningerne indgår desuden forudsætninger om et ændret energimix (mindre fossil og mere vedvarende energi).

Udover persontransporten udgør varetransporten til butikkerne en del af detailhandelens CO₂-aftryk. Logistikkæder, behovet for friske varer, der kræver hyppige leverancer til butikkerne, typer af lastbiler og brændstof har også væsentlig indflydelse på CO₂-udledningen.

Bygningsrelateret CO₂-udledning

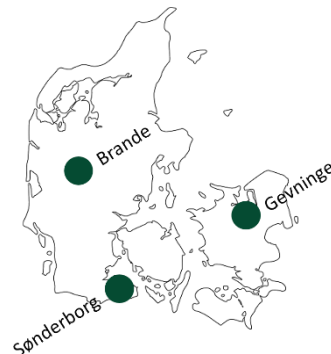
Klimapåvirkning udtrykt ved CO₂-udledning fra byggeri er udregnet iht. Bygningsreglementets definitioner, som en LCA-vurdering med en betragtningsperiode på 50 år fra byggeriets færdigmelding. I opgørelsen af CO₂-udledningen medtages byggematerialernes produktion, udskiftning og afskaffelse samt bygningens energiforbrug baseret på nøgletal og bygningernes eksisterende eller forventede arealer. I forhold til forladte/tomme bygninger er der udarbejdet en afskrivningsmodel.

Tre cases som belyser konsekvenser af forskellige udviklingstendenser inden for detailhandel

Vidensprojektet tager udgangspunkt i tre udvalgte cases og gennem dem undersøges, hvordan forskellige udviklingsretninger har konsekvenser for CO₂-udledningen fra transporten, herunder kunders og varernes transport, og fra opførsel og drift af bygninger til detailhandel.

Der anvendes tre cases til at belyse tre udbredte tendenser i detailhandlens udvikling:

- Gevninge – Etablering af en ny discountbutik i **udkanten af en landsby**.
- Brande – Etablering af en eller flere discountbutikker i et **lokalcenter** udenfor en **bymidte** i en mellemstor by.
- Sønderborg – Udvidelse af et eksisterende **aflastningsområde**.



De tre cases er beskrevet ud fra den centerstruktur, der følger af planloven. Centerstrukturen består af de områder, som er udpeget i kommuneplanen, hvor der må etableres butikker, herunder:

- Bymidter udgør den centrale del af en by med tilstedeværelse af en række funktioner, herunder butikker, kulturtilbud, privat og offentlig service. I hver by kan der afgrænses én bymidte.
- Lokalcentre og enkeltstående butikker skal betjene en begrænset del af en by, en landsby, et sommerhusområde eller lignende.
- Områder til butikker der alene forhandler særlig pladskrævende varer eller varer der udgør en særlig sikkerhedsrisiko.
- Bydelscentre til betjening af den enkelte bydel i byer med over 20.000 indbyggere.
- Aflastningsområder, der ikke uden videre kan placeres i bymidten – f.eks. store udvalgsvarebutikker.

Analysen af de tre cases viser, at der er store forskelle i CO₂-udledningerne afhængig af, hvilken udviklingsretning man beslutter sig for i kommunen. Et af projektets vigtigste resultater er, at kunders transport til butikkerne ofte er den største enkeltstående kilde til CO₂-udledning.

Denne sammenhæng er særlig interessant, fordi den ligger direkte inden for kommunernes planlægningsmæssige råderum. Hvor kommunerne kun i begrænset omfang kan påvirke detailhandelens forretningsmodeller, kan de påvirke, hvor butikker placeres, og hvilke strukturer der understøttes gennem kommune- og lokalplanlægning.

En discountbutik med et større opland

Casen fra **Gevninge** i Lejre Kommune illustrerer problemstillingen tydeligt.

Her blev der etableret en ny Rema 1000 i udkanten af landsbyen som erstatning for den eksisterende Dagli'Brugsen. Politisk var ambitionen at sikre en moderne og fremtidssikret dagligvareforsyning for lokalområdet.

Men analysen viser, at effekten rækker langt ud over landsbyen. Den tidligere Dagli'Brugsen havde primært kunder fra Gevninge og de nærmeste omgivelser. Den nye discountbutik tiltrækker derimod kunder fra et langt større geografisk område, herunder dele af Svogerslev, Borrevejle og Lejre. Oplandet bliver med andre ord væsentligt større. Resultatet er et markant øget trafkararbejde.

Beregningerne viser, at biltrafikken knyttet til dagligvareindkøb stiger med omkring 1.970 kilometer pr. døgn. Over en 50-årig periode svarer det til en gennemsnitlig merudledning på 75 ton CO₂ om året. Til sammenligning bidrager selve opførelsen af den nye butik med omkring 7 ton CO₂ om året.

Casen illustrerer et grundlæggende dilemma i mange landdistrikter. De store discountbutikker skaber attraktive indkøbsmuligheder og kan styrke forsyningen på ét sted, men de kan samtidig bidrage til en centralisering af handlen, som øger transportbehovet for et større geografisk område.

Lokalcentre giver et andet billede

Hvor Gevninge handler om et voksende opland, handler **Brande**-casen om omfordeling af handel inden for samme by.

I Brande er der gennem de seneste år etableret nye dagligvarebutikker i lokalcentre uden for bymidten. Samtidig har bymidten mistet omsætning, blandt andet efter lukningen af Meny.

Umiddelbart kunne man forvente, at denne forskydning ville skabe en markant stigning i CO₂-udledningen, men analysen viser et mere nuanceret billede. Fordi butikkerne fortsat ligger tæt på borgerne, ændres det samlede trafikarbejde kun begrænset. Mange kunder går eller cykler stadig til butikkerne, og den beregnede merudledning fra transport er derfor blot omkring tre ton CO₂ om året.

Til gengæld kommer klimaaftrykket fra bygningerne. Etableringen af nye butikker kræver nybyggeri, og samtidig efterlades eksisterende bygninger i bymidten uden anvendelse. Den samlede ekstra CO₂-udledning fra bygninger udgør omkring 22 ton om året, hvilket betyder, at det samlede klimaaftryk stiger med cirka 25 ton årligt.

Brande-casen viser dermed, at klimaeffekten af detailhandelsplanlægning ikke kun handler om transport. Også omdannelsen af bygningsmassen spiller en rolle, særligt når nye butikker erstatter eksisterende funktioner i byen.

Aflastningsområder er den store udfordring

Den mest markante case finder man i **Sønderborg**. Her har kommunen siden 2017 udviklet aflastningsområdet Center Øst, som blandt andet er blevet udvidet med Bauhaus, Billema og Billig Blomst. Udviklingen har ført til etableringen af mere end 20.000 m² nyt butiksareal og en betydelig vækst i områdets omsætning. Samtidig er aktivitet flyttet væk fra bymidten.

Analysen viser, at aflastningsområdet både tiltrækker kunder fra bymidten og skaber nye indkøbsture fra et større regionalt opland. Det betyder længere transportafstande og en langt højere bilandel end ved handel i bymidten. Konsekvensen er markant.

Transporten bidrager med omkring 158 ton ekstra CO₂ om året, mens bygningerne bidrager med cirka 234 ton. Samlet giver udviklingen en merudledning på tæt ved 400 ton CO₂ om året beregnet som gennemsnit over en 50-årig periode.

Det gør Sønderborg-casen til den klart mest klimabelastende af de tre cases.

Samtidig peger analysen på, at aflastningsområder typisk kombinerer to forhold, som hver især øger klimaaftrykket: store nybyggede butiksarealer og en meget høj bilafhængighed. Det gør området særligt interessant set fra et klimaperspektiv.

Opsummering af CO₂-udledning i de tre cases

I tabel 1 er den beregnede gennemsnitlige stigning i CO₂-udledningen pr år over 50 år fordelt på henholdsvis persontransport og bygninger i de tre cases:

	Persontransport	Bygninger	Samlet
Landsbyen (Gevninge)	75	7	82
Lokalcenter/bymidte (Brande)	3	22	25
Aflastningsområde (Sønderborg)	158	234	292

Tabel 1 Stigning i CO₂-ækv. udledning i tons pr år i gennemsnit over 50 år

I tabel 2 viser en opsummering af CO₂-udledning fra byggeri og transport set i relation til hhv. omsætningen i 2024 og arealet for nybyggeri for de tre cases:

	Samlet udledning (kg CO ₂ -ækv/år)	Pr. omsætning 2024 (kg CO ₂ -ækv/mio.kr. pr. år)	Pr. nybygget areal (kg CO ₂ -ækv/m ² pr. år)
Landsbyen (Gevninge)	82.300	1.370	70
Lokalcenter/bymidte (Brande)	25.400	210	10
Aflastningsområde (Sønderborg)	392.500	1.430	15

Tabel 2 Samlet stigning i CO₂-udledning for bygning og transport i forhold til omsætning og areal

Målt på CO₂-udledningen alene, har casen i Sønderborg klart den største udledning af CO₂. Hvis CO₂-udledningen sættes i relation til omsætningen i de berørte butikker, er casene i Gevninge og i Sønderborg omtrent lige belastende. Hvis CO₂-udledningen sættes i relation til nybyggeri i m² er casen i Gevninge mest belastende. Det skyldes, at der i Gevninge bygges et relativt lille butiksareal ift., hvor meget øget transport, der genereres.

Nye perspektiver på detailhandelsplanlægning

Et centralt budskab i projektet er, at klimahensyn ikke nødvendigvis står i modsætning til de klassiske mål for detailhandelsplanlægningen. Tværtimod viser analyserne et betydeligt overlap mellem klimavenlige løsninger og de eksisterende planlægningsmål om varieret butiksudbud, levende bymidter og god tilgængelighed for alle transportformer.

De største udfordringer opstår derimod, når ønsket om effektive markeder omsættes til større butikker, større oplande og større bygningsvolumener.

Set fra et klimaperspektiv kan de mest effektive butikker således være de mindst effektive løsninger. Ikke fordi butikkerne selv udleder mere, men fordi de skaber mere transport og kræver mere byggeri.

Kommunernes muligheder for at påvirke udviklingen

Analysen viser bl.a., at CO₂-udledningen vokser markant, når detailhandel flytter fra bymidter og lokalcentre til eksterne butiksområder. Vækst i et oplands udstrækning er en væsentlig årsag til den forøgede CO₂-udledning på grund af det øgede trafikarbejde. Centralisering af detailhandlen med større og færre butikker i landdistrikterne betyder, at mindre lokalsamfund mister deres dagligvareforsyning, og at indbyggerne derefter er nødsaget til at køre længere efter dagligvarer.

Kommunerne har flere muligheder for at påvirke udviklingen i en mere klimavenlig retning:

- Undlade at planlægge for nye butikker, hvor der ikke er et lokalt opland, eller fastlægge maksimale butiksstørrelser for at begrænse oplandets udstrækning.
- Overveje konsekvenserne for klimaet, inden der udlægges nye eller muliggøres udvidelse af eksisterende aflastningsområder, så de eksterne centre ikke vokser uhensigtsmæssigt, hverken i

forhold til omsætning og dermed oplandets nødvendige størrelse eller i forhold til, at det svækker bymidtens byliv.

- Minimere eksterne detailhandelsarealer ved alene at udlægge nye arealer til butiksformål, hvor der er god tilgængelighed for alle trafikarter, og så transportafstandene i forbindelse med indkøb er begrænsede.
- Minimere behovet for nybyggeri. Genbrug, transformation og renovering af eksisterende bygninger kan reducere klimaaftrykket betydeligt sammenlignet med opførelsen af nye butiksarealer.

Detailhandel som en del af klimadagsordenen

Mange kommuner arbejder i dag målrettet med klimahandlingsplaner, mobilitetsstrategier og bæredygtig byudvikling. Vidensprojektet fra Plan22+ peger på, at detailhandelsplanlægningen bør tænkes langt tættere sammen med disse dagsordener.

Valget mellem bymidte, lokalcenter og aflastningsområde handler ikke kun om handel. Det handler også om mobilitet, arealforbrug, byggeri og klima.

Hvis kommunerne ønsker at reducere deres samlede CO₂-udledning, kan detailhandelsplanlægningen derfor vise sig at være et mere effektivt planlægningsværktøj, end mange hidtil har været opmærksomme på. Det er måske den vigtigste konklusion i projektet: Detailhandelsplanlægning er ikke længere blot handelspolitik. Det er også klimapolitik.