

# Trafikdage 2026 – Forslag til artikel

30.03.2026

+45 3373 7123

[jah@arteliagroup.dk](mailto:jah@arteliagroup.dk)

**Tital:** Hvad betyder kommunernes detailhandelsplanlægning for mobilitet og CO<sub>2</sub>?

**Emneplacering:** By- og trafikplanlægning

**Forfattere:** Britt Vorgod Petersen      Plan22+      [bvp@plan22.dk](mailto:bvp@plan22.dk)  
Jakob Høj      Artelia      [jah@arteliagroup.dk](mailto:jah@arteliagroup.dk)

## 1 Artikkens baggrund og formål

En stor del af vores daglige transport er knyttet til indkøb. Kommunernes detailhandelsplanlægning, som både handler om lokalisering og butikssammensætning og -størrelse kan have stor effekt på både transportens og bygningernes CO<sub>2</sub>-aftryk.

I Artiklen sættes fokus på detailhandlens CO<sub>2</sub>-udledning og identificerer hvornår og hvorfor de store udledninger sker. Her er det særligt kundernes transportvaner og sammenhængen med, hvordan kommunerne har planlagt for detailhandelen, som er i fokus.

Baggrunden for artiklen er de indsigter, som er fremkommet i en ny analyse gennemført af CK&Co og Artelia for Plan22+ som beskriver detailhandelsplanlægningens betydning for den CO<sub>2</sub>-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.

Artikkens nyhedsværdi ligger i koblingen mellem planlægning for detailhandel og klimahensyn, hvor der både fokuseres på transportens og bygningernes CO<sub>2</sub>-aftryk.

## 2 Anvendte metoder, analyser og fremgangsmåde

### 2.1 Mobilitet

Transportvaneundersøgelsen, TU har været omdrejningspunkt for en analyse af transport og mobilitet i forbindelse med indkøbsture.

I artiklen sættes fokus på indkøbsturenes andel af turene og fordeling på transportmidler. Her udtrækkes resultater som karakteriserer indkøbsture i forhold til transportmiddelvalg, turlængder, turkæder, demografi mv.

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. Denne forståelse for sammenhængen mellem kommunernes planlægning på detailhandelsområdet og transportomfang og CO<sub>2</sub>-aftryk er udgangspunktet for anbefalinger til hvordan klimahensyn kan indtænkes i kommunernes planlægning.

## **2.2 En Case tilgang**

Analyserne tager afsæt i en case tilgang, hvor tre udvalgte cases repræsenterer udbredte tendenser i detailhandlen i forskellig skala. De tre tendenser er discountsegmentets succes, svækkelsen af bymidterne og udviklingen af aflastningsområderne.

## **2.3 CO<sub>2</sub>-beregninger**

For de tre cases regnes på CO<sub>2</sub> aftryk af transport i et LCA-perspektiv, herunder kundernes og varernes transport, samt opførsel og drift af bygninger til detailhandel. Hvor udviklingen resulterer i ledigblevne bygninger, indgår de også i beregningerne.

# **3 Resultater**

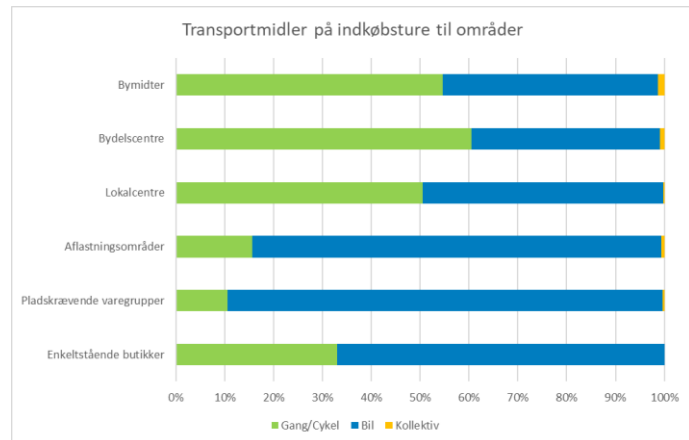
Resultaterne er dels en viden om, hvordan udviklingen i detailhandelsstrukturer illustreret ved de tre cases har betydning for transportmønstrene og det afledte CO<sub>2</sub>-aftryk. Og i forlængelse heraf anbefalinger til hvordan kommunerne kan indtænke klimahensyn i detailhandelsplanlægningen.

## **3.1 Om vores transportvaner i forbindelse med indkøb**

Nogle hovedresultater for transportvaneundersøgelsen er, at 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. 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.

Mere end en tredjedel af alle indkøbsture er til fods eller på cykel, knap to tredjedele er med bil, og kun en mindre del, ca. 1%, er med kollektiv transport. Måles der på kilometer, så udgør bilkørsel med 90 % størstedelen af kundernes transport til indkøb.

Ser man på transportprofiler koblet til områdetyperne, tegner der sig et klart billede. For indkøbsture til bymidter anvendes gang og cykel på omkring halvdelen af turene, mens 90 % af indkøbsturene til områder for pladskrævende varegrupper er i bil, og for indkøbsture til enkeltstående butikker udgør bil-andelen ca. 70 %.



### 3.2 Input til en klimavenlig detailhandelsplanlægning

Undersøgelsen bygger på tre cases, som er typiske i mange kommuner. Undersøgelsen viser, at de beslutninger, der træffes i planlægningen, har konsekvenser for CO<sub>2</sub>-udledningen, og at det er muligt at planlægge for mindre CO<sub>2</sub>-udledning.

Analysen viser bl.a., at CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 u hensigtsmæssigt, 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.