

ARTELIA

PLAN
22+

hunkemøller

JACK & JONES

NEVE

H&M

Trafikken vi selv skaber

Trafikdage 2026 - 26. august 2026 v. Jakob Høj, Artelia og Britt Vorgod Pedersen, Plan22+

Planlovens formål

Om detailhandelsplanlægning:

§ 5 l. Planlægningen skal

- 1) fremme et varieret butiksudbud i mindre og mellemstore byer samt i de enkelte bydele i de større byer,
- 2) sikre, at arealer til butiksformål udlægges, hvor der er god tilgængelighed for alle trafikarter, og så transportafstandene i forbindelse med indkøb er begrænsede, og
- 3) skabe gode rammer for velfungerende markeder med en effektiv butiksstruktur.

§ 1. Loven skal sikre en sammenhængende planlægning, der forener de samfundsmæssige interesser i arealanvendelsen, medvirker til at værne om landets natur og miljø samt klima og skaber gode rammer for vækst og udvikling i hele landet, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag med respekt for menneskets livsvilkår, bevarelse af dyre- og planteliv og øget økonomisk velstand.

Undersøgelsens formål

- Vurdere CO₂-aftrykket - set i et livscyklusperspektiv ved at tillade nye butikker i tre typiske cases
- Etablering og drift af nye bygninger og afledte konsekvenser i form af evt. tomme bygninger
- Ændringer i transportarbejdet som følge af de nye butikker

GEVNINGE– Etablering af en ny discountbutik i **udkanten af en landsby**



BRANDE– Etablering af dagligvarebutikker i **lokalcentre** i en mellemstor by



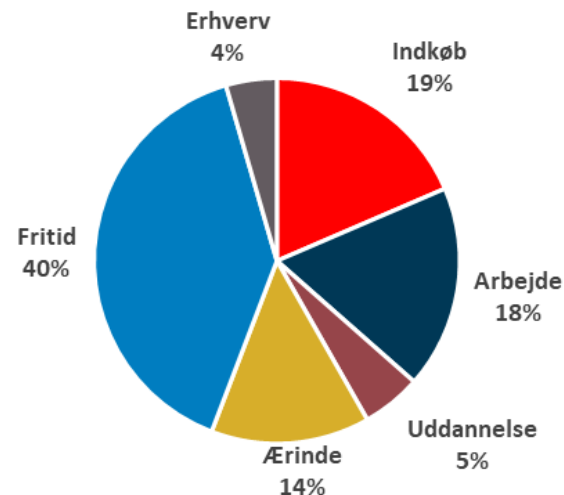
SØNDERBORG Udvidelse af et eksisterende **aflastningsområde** til butikker i udkanten af en større by



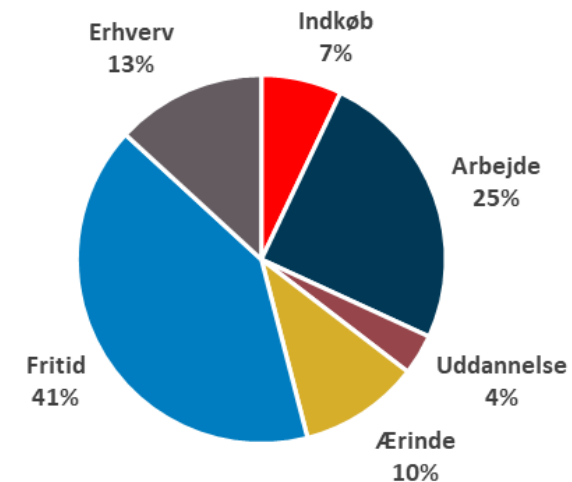
Om vores transport i relation til detailhandel

- Transportvaneundersøgelsen, TU, er grundlaget for analyserne af transport og mobilitet i forbindelse med de daglige indkøbsture.
- Repræsentativ national undersøgelse, som dækker al vores daglige transport
- Det anvendte udtræk af ture til og fra indkøb fra TU dækker perioden 2022-2024
- I perioden er der gennemført 18.000 interviews vedrørende indkøb.
- Kobling af TU-data til områdetyper, som kommunerne efter planloven skal planlægge for i kommuneplanen

Fordeling af antal ture

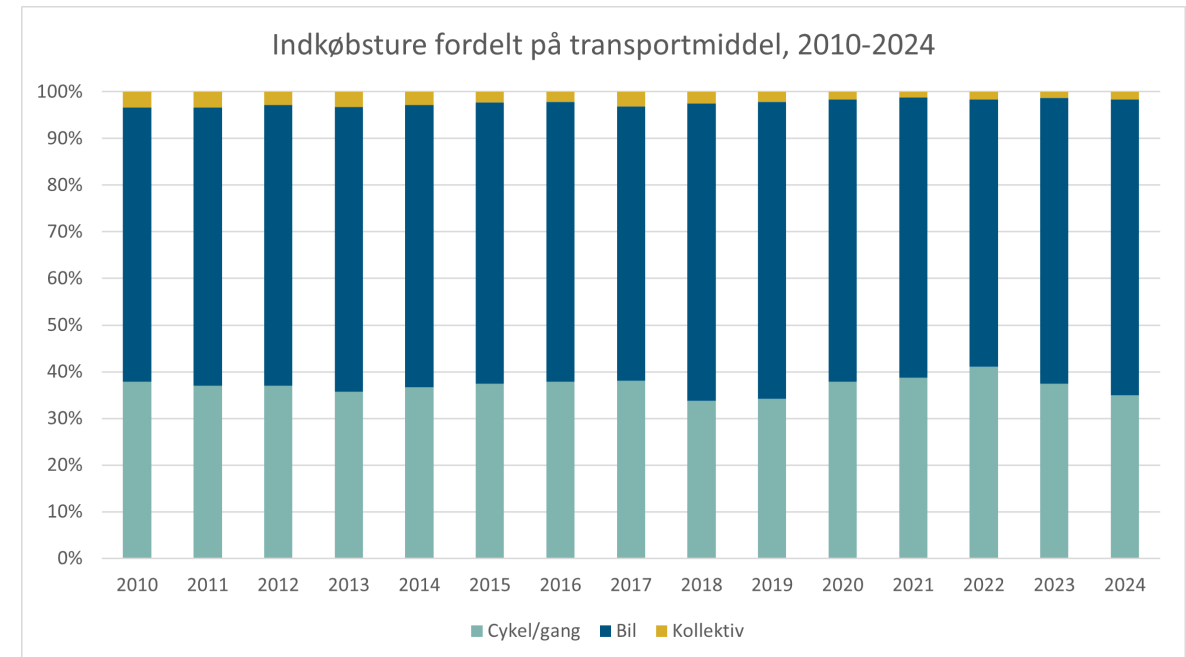
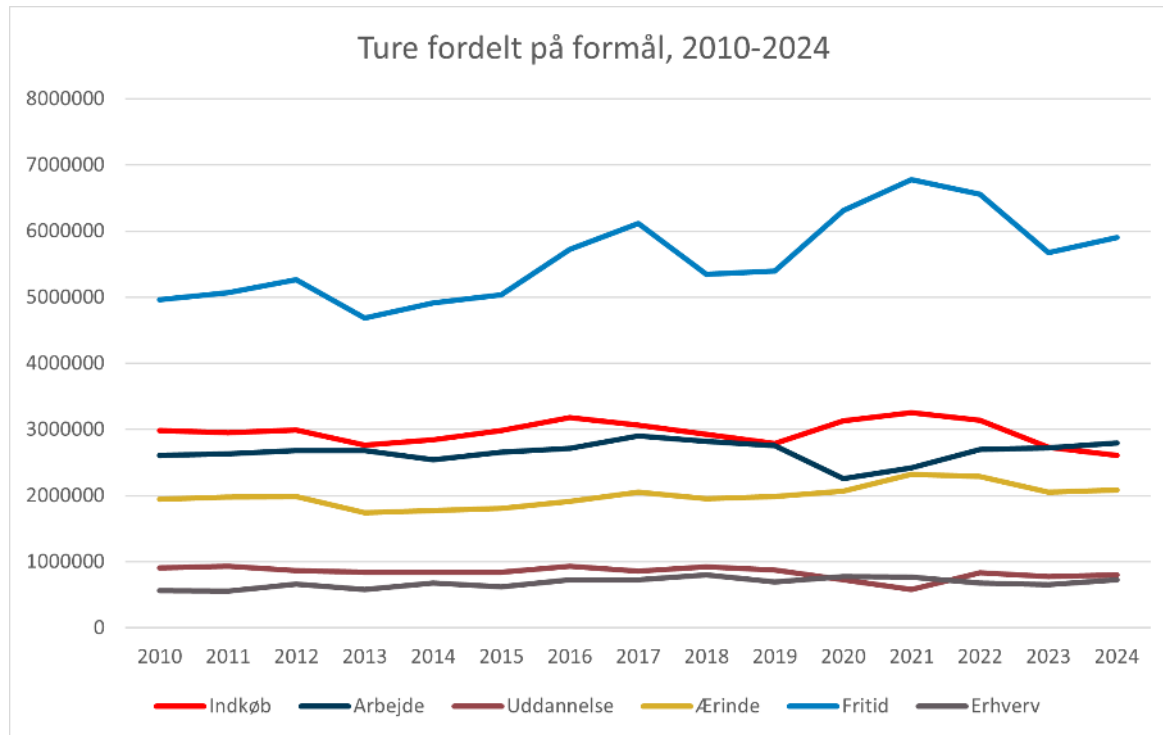


Fordeling af antal km



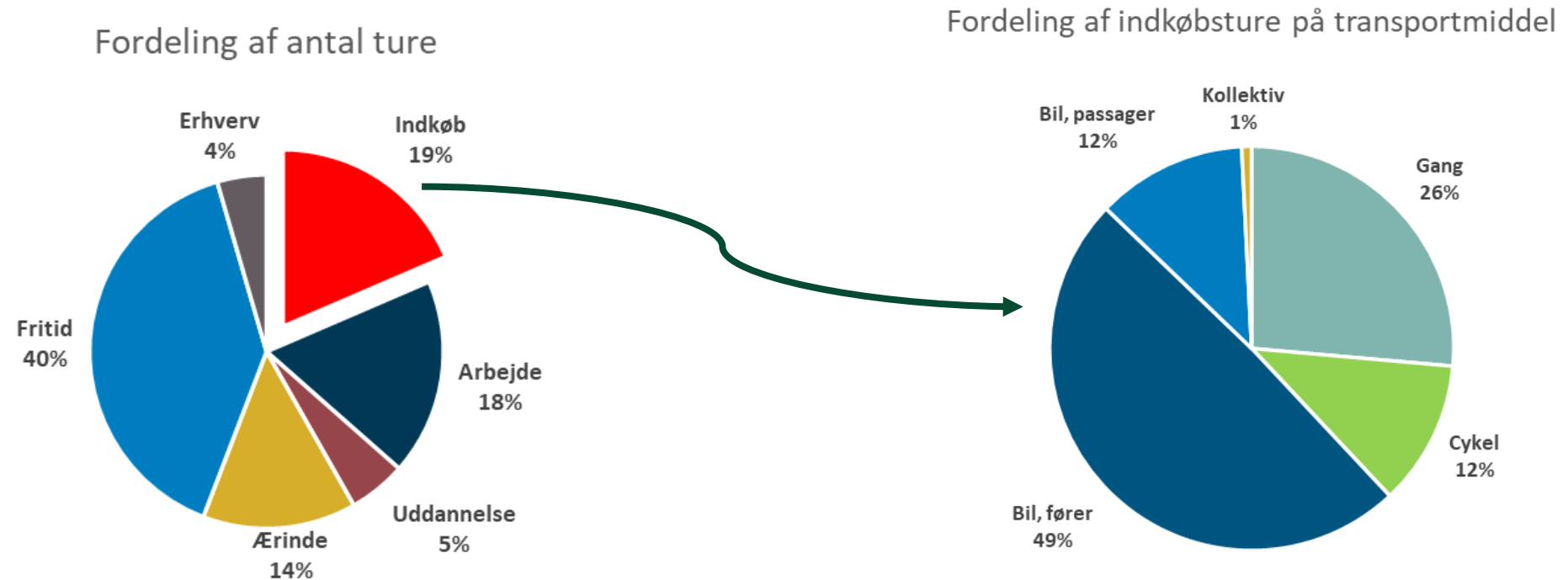
Udviklingen i transportvaner afhængig af turformål

- Udviklingen viser en stigende tendens for fritidsturene
- Antallet af indkøbsture er inden for de sidste par år faldet, og i perioden fra 2010 til 2024 ses en svag nedadgående tendens
- Andelen af indkøbsture ture med kollektiv transport er faldende, og andelen af bilture er stigende



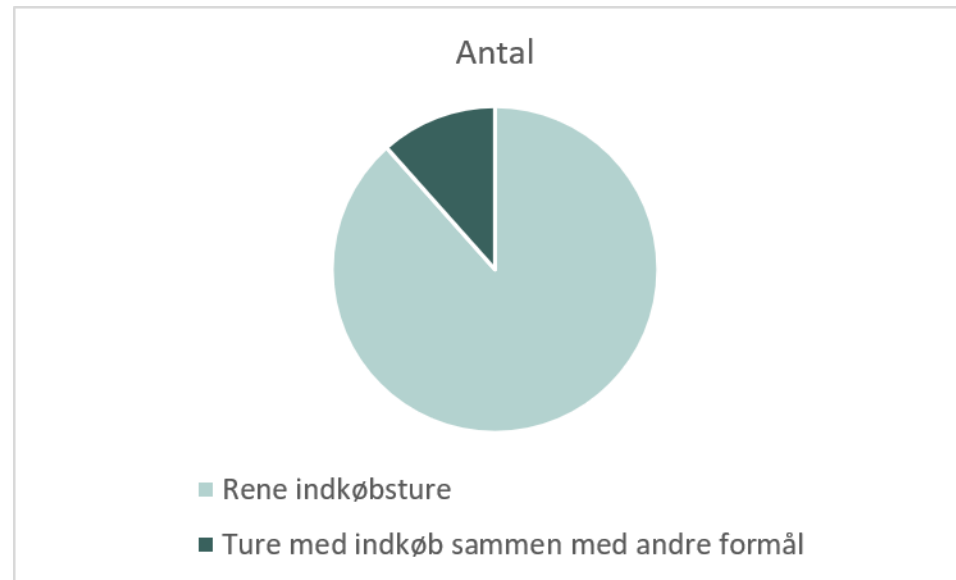
Om vores transport til indkøb

- Bilen er det foretrukne transportmiddel til indkøb – 61 % af turene og 90 % af kilometerne
- Kollektiv trafik spiller stort set ingen rolle
- ..men mange går eller cykler til indkøb



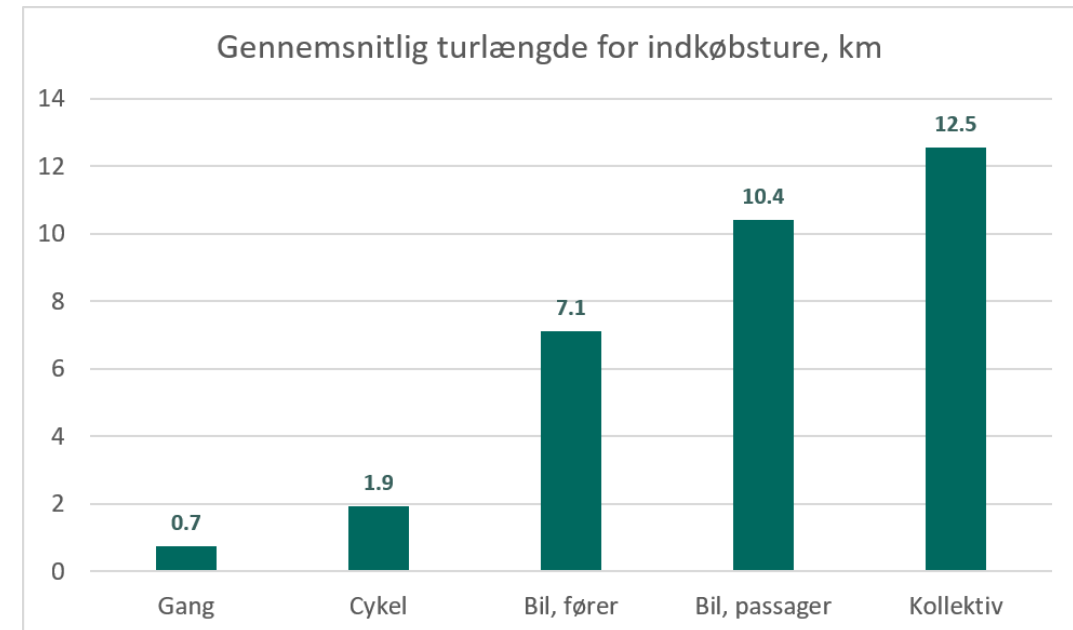
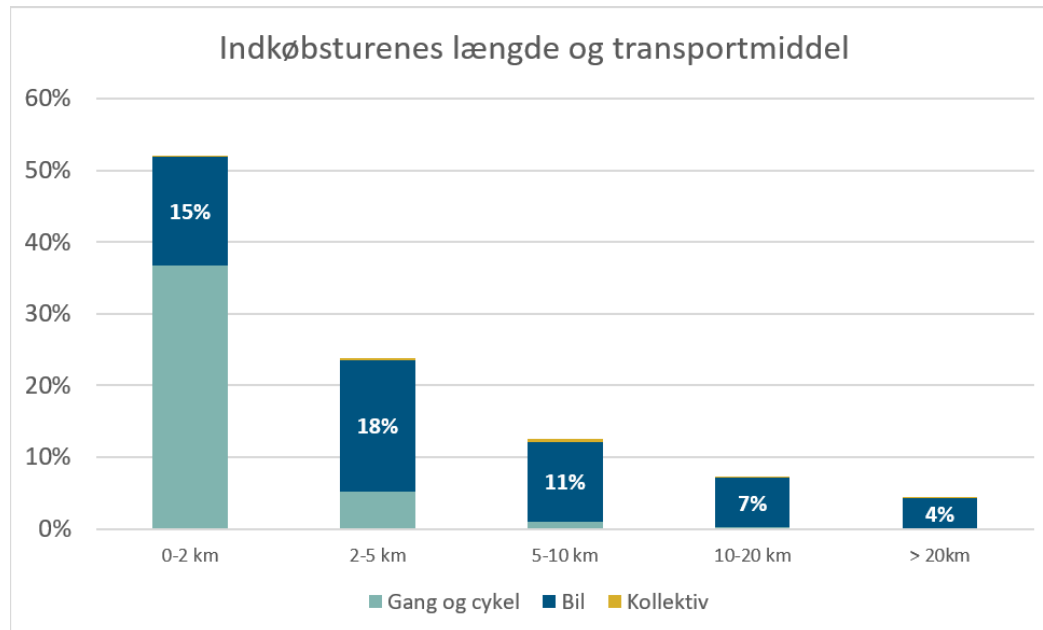
Indkøb som en del af turkæden

- 88 % af indkøbsturene rene indkøbsture
- Kun er en mindre del af indkøbsturene sker i forlængelse af f.eks. en pendlerrejse



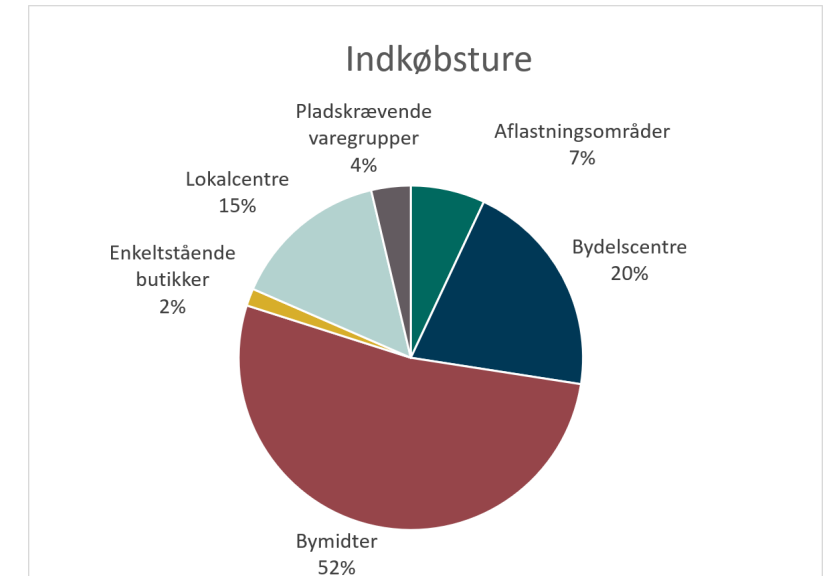
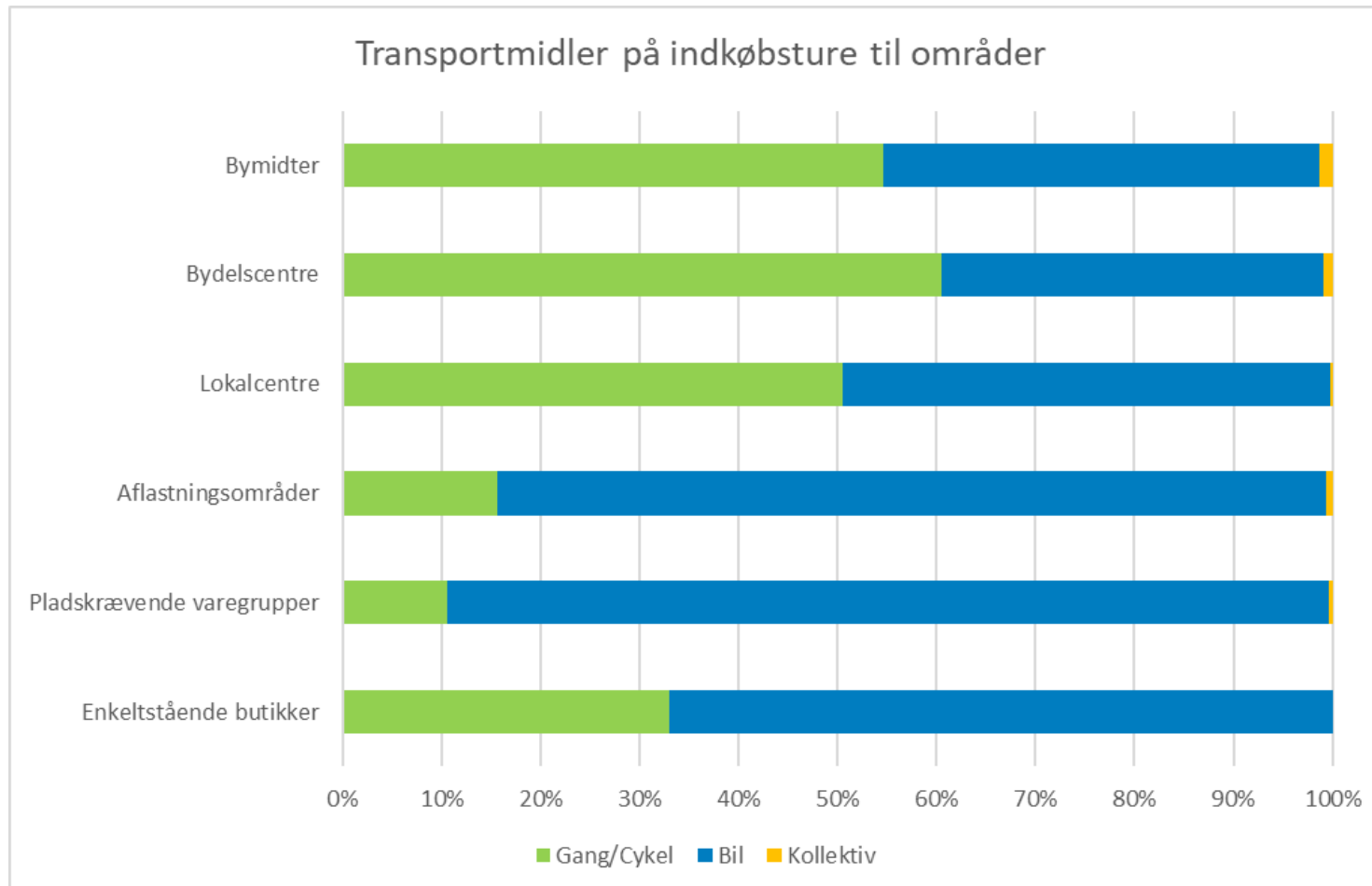
Turlængder for indkøbsture

- 15 % af de korte indkøbsturene på 0-2 kilometer er i bil
- En indkøbstur er i gennemsnit 5 kilometer lang og tager 10 minutter
- Medianen for rejselængde er to kilometer. For rejsetid er medianen 7 minutter – så mange korte og få lange rejser



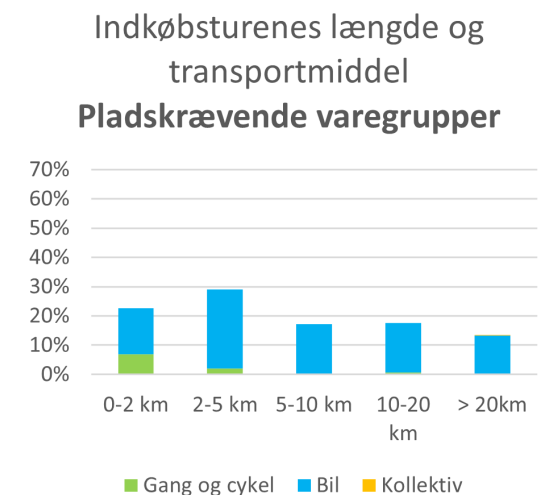
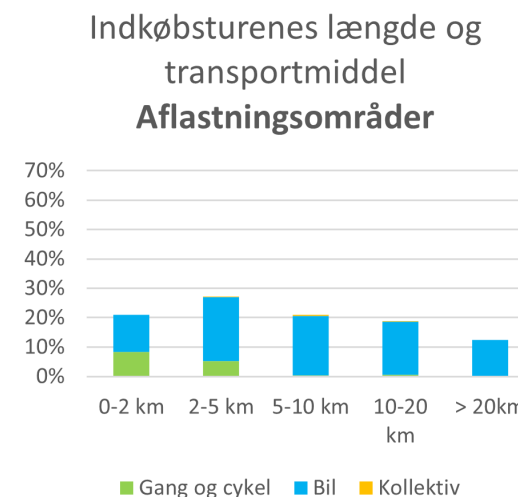
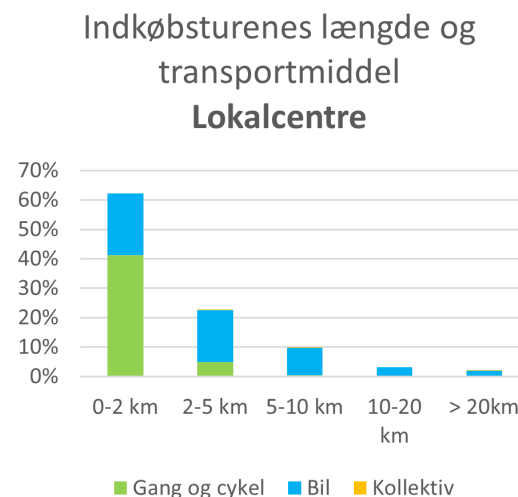
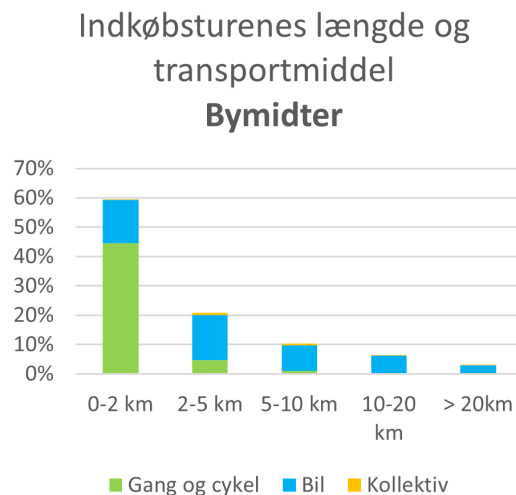
Typen af detailhandelsområde har stor betydning for kundernes transport

- Transportprofiler koblet til områdetyper, som kommunerne efter planloven skal planlægge for i kommuneplanen



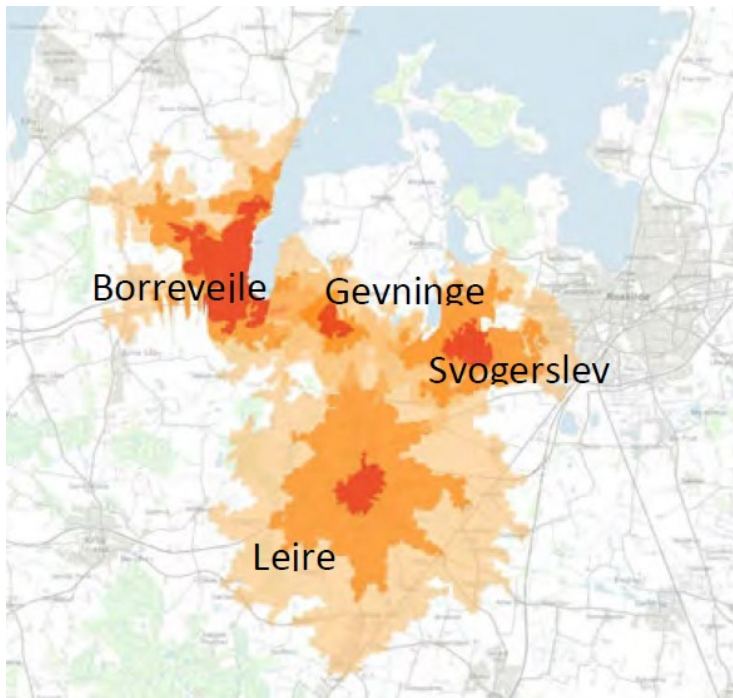
Store variationer mellem områdetyper

- I bymidter og lokalcentre er andelen af gående og cyklende høj - 50 % af turene
- I aflastningsområder og områder for pladskrævende varegrupper dominerer bilen derimod i langt højere grad
- Den kollektive trafik spiller kun en rolle for indkøbsture til bymidter, og det er en meget lille rolle
- Dermed bliver butikkernes placering en afgørende faktor for den samlede CO₂-belastning

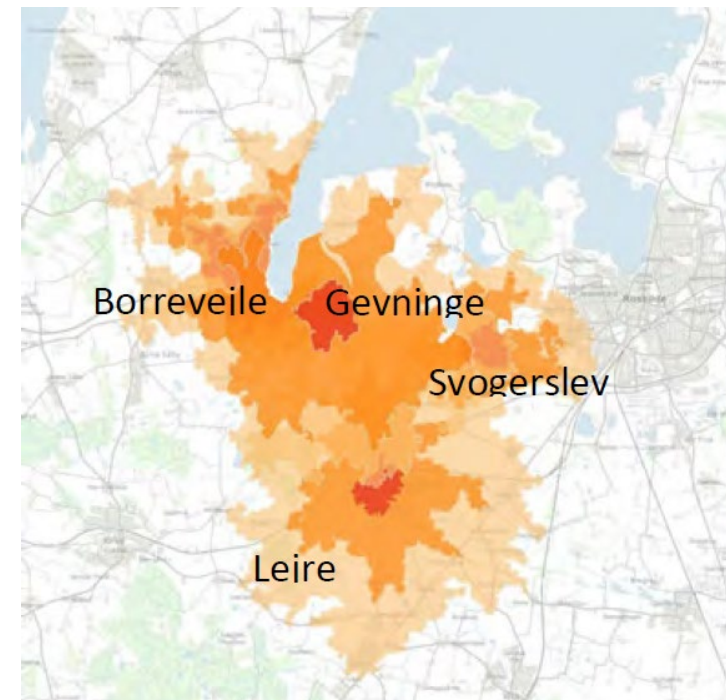


De tre cases - Landsbyen

- Kundeoplandet ændres markant med en discountbutik
- Længere transportafstand
- Det daglige trafikarbejde med bil øges med 1.970 kilometer
- Det betyder et øget CO₂-udslip på 75 tons pr. år



Scenarie 2018
(Dagli'Brugsen)



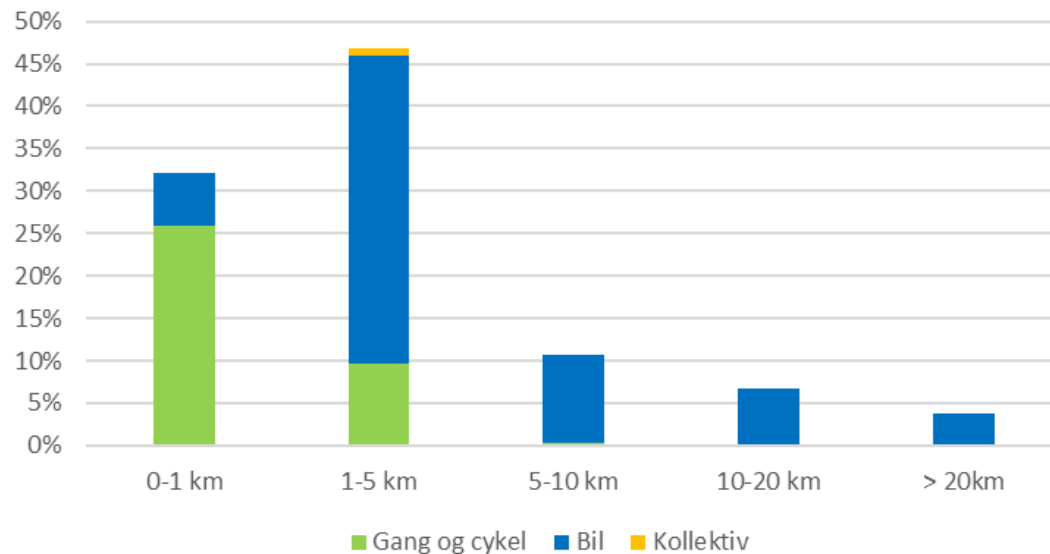
Scenarie 2024
(Rema1000)

De tre cases - Lokalcenter vs. Bymidte

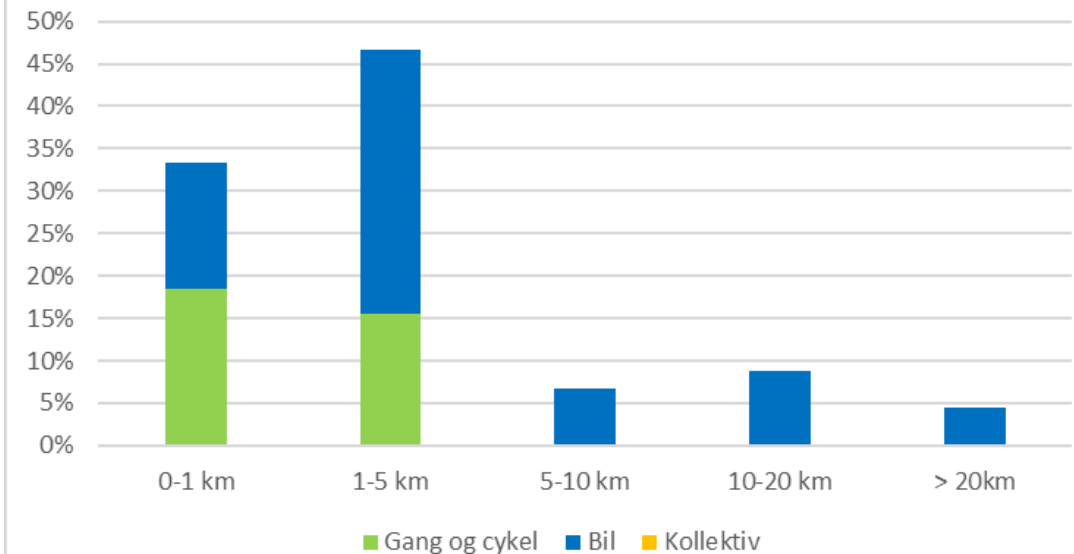
- Omsætning flyttes fra bymidten til lokalcenter
- Stort set samme transportprofil – der handles lokalt
- Det daglige trafikarbejde med bil øges med 65 kilometer
- Det betyder et øget CO₂-udslip på 3 tons pr. år



Turlængdefordeling for Brande bymidte

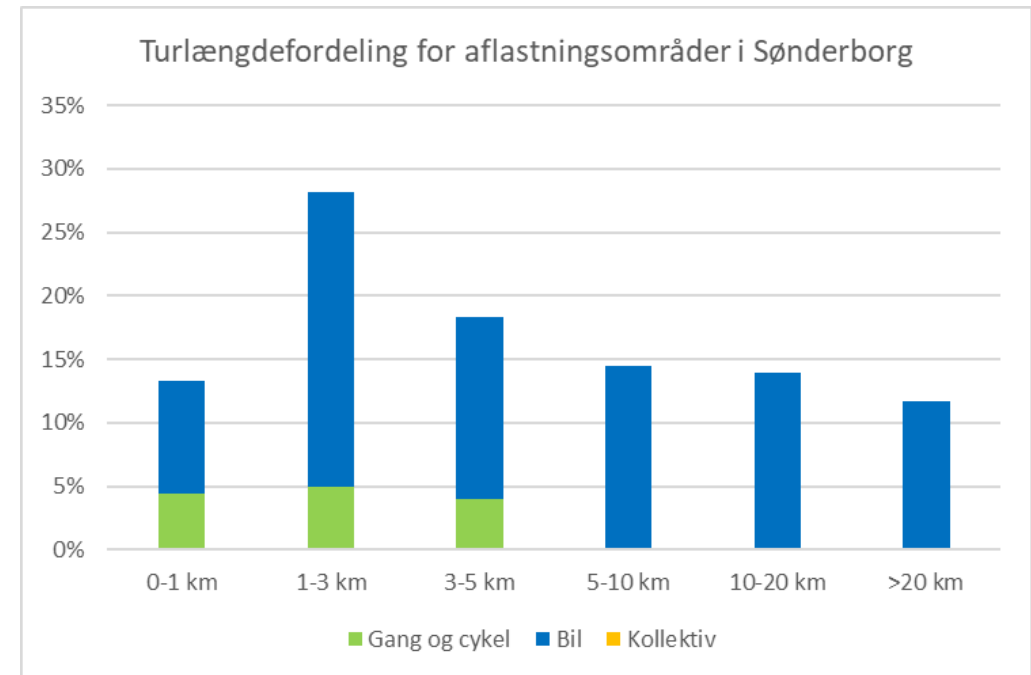
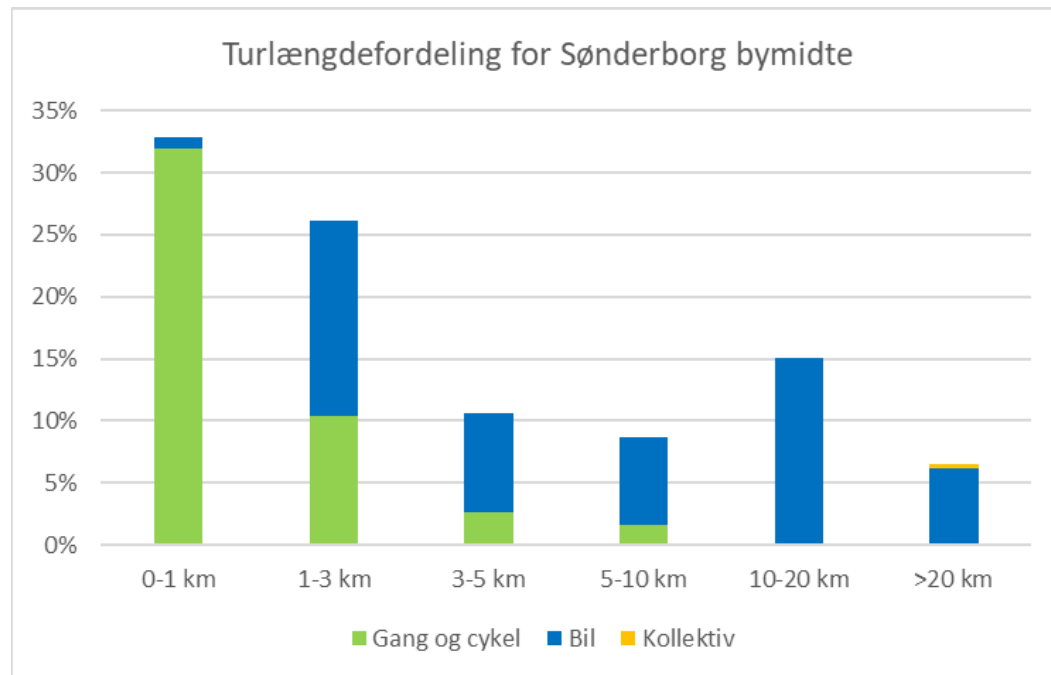


Turlængdefordeling for lokalcentre i Brande



De tre cases - Aflastningsområdet

- Omsætning flyttes fra bymidten til aflastningsområdet
- Større bilandel i transporten
- Det daglige trafikarbejde med bil øges med 4.160 kilometer
- Det betyder et øget CO₂-udslip på 158 tons pr. år



De tre cases - sammenfatning

Beregnet gennemsnitlig stigning i CO₂-udledningen pr år over 50 år fordelt på henholdsvis persontransport og bygninger i de tre cases:

Stigning i CO ₂ -ækv. udledning i tons pr år i gennemsnit over 50 år			
	Persontransport	Bygninger	Samlet
Landsbyen (Gevninge)	75	7	82
Lokalcenter/bymidte (Brande)	3	22	25
Aflastningsområde (Sønderborg)	158	234	292

Konklusion

CO₂-udledningen vokser markant, når butikker flytter fra bymidter og lokalcentre til eksterne placeringer

Butiksstørrelse, omsætning og transportarbejde hænger sammen

Gode råd til en mere klimavenlig planlægning

- Fastsæt butiksstørrelsen ud fra det lokale opland
- Placer butikker, der forudsætter et stort opland i områder, hvor der i forvejen er flere små butikker
- Udlæg nye arealer til butikker, hvor der er god tilgængelighed for alle trafikarter