

REMA 1000 i Gevninge. FOTO: JAKOB HØJ, ARTELIA



Af Morten Størup, detailhandelsrådgiver, og Anne Haugaard, partner og bystrategisk rådgiver, CK&CO.

Har vores planlægning for detailhandel betydning for CO₂-udledningen?

Vi er vant til, at detailhandelsplanlægning handler om handelsliv og bymiljø. Den kan dog også udgøre en overset del af vejen mod en fremtid med en lavere CO₂-udledning.

Når vi planlægger for placering og omfang af dagligvarebutikker, har planlægningen en række effekter på transport, byggeri m.m., som påvirker udledning af CO₂ på forskellige måder. Ved at indtænke effekterne i planlægningen kan landets kommuner få endnu et værktøj til at nedbringe CO₂-udledningen.

Plan22+ gennemførte i 2025 en undersøgelse af betydningen af detailhandelsplanlægningen for CO₂-udledning. Projektet undersøgte tre cases. Den nye viden fra projektet viser, at der er en sammenhæng mellem detailhandlens udvikling og udledning af CO₂. Detailhandlens CO₂-udledning stammer primært fra transport og byggeri. Særligt dagligvarebutikker, som på trods af udviklingen inden for onlinehandel fortsat udgør et vigtigt besøgsmaal for langt de fleste borgere, kan have en stor betydning.

Flere tager bilen til supermarkedet
Projektet bygger på analyser og CO₂-beregninger af udviklingen i tre danske byer. De tre byer repræsenterer udvik-

lingsretninger, mange kommuner står over for: discountbutikkers succes, svækkelse af bymidter og udvikling af aflastningsområder.

Analysen viser på landsplan, at ca. en tredjedel går eller cykler til deres lokale supermarked, mens to tredjedele tager bilen. Målt i kilometer udgør bilkørsel dog hele 90 procent af kundernes transport til indkøb, og dette er let stigende. Indkøbs-ture udgør knap 20 procent af borgernes samlede transportturer og er derfor en vigtig del af transportrelateret CO₂-udledning. Varetransport har også indflydelse på udledningen, men analysen viser også, at vareomsætning-en er konstant og "blot" flyttes rundt.

Vi bygger nyt og efterlader tomme butikslokaler
Analysen viser samtidig, at ændringer i bygningsmassen spiller en stor rolle i detailhandlens CO₂-regnskab. Nybyggeri af butikker medfører CO₂-udledning, og den skal afskrives i hele bygningens livscyklus. Samtidig leder nye butikker til tomgang og forfald i eksisterende byg-ningsmasse, som endnu ikke er udtjent.

Aflastningscenter skaber markante udledninger
I Sønderborg, der er den ene af de tre cases, er der opført et stort aflastnings-område uden for bymidten. Udviklingen har medført lukninger og tomgang i bymidten. Aflastningscentret tiltrækker kunder fra bymidten og fra et stort opland, der er større end det opland, bymidten kunne tiltrække. Det meget store opland skaber en effekt, hvor flere borgere kører over længere afstande i bil, og der ses derfor en stor stigning i transportrelateret udledning. Størrelse af de enkelte butik-ker i aflastningscentret fører også til et meget stort omfang af nybyggeri og hertil relateret CO₂-udledning.

Discountbutik uden for by skaber øget transport
Tilsvarende effekt, men i mindre skala, kan man se i den anden case i Gevninge, hvor der er etableret en discountbutik uden for byen ved en hovedvej. Discount-butikken førte til lukning af den eksiste-rende dagligvarebutik i byen. Oplandet til den tidligere dagligvarebutik bestod af

Gevninge by, mens oplandet til den nye butik også omfatter flere nærliggende byer. Tendensen med færre og større butikker uden for byerne fører i casen til en stigning i transporten i forbindelse med indkøb samt en stigning i udledning som følge af byggeri af ny butik og lukning af eksisterende butik.

Butik i lokalcenter øger blød transport
Derimod viser casen i Brande, hvor der også er opført nye discountbutikker, ikke samme effekt. Her er de nye butikker opført i lokalcentre i byen. Dagligvare-handlen foregår nu i lokalcentre fremfor bymidten, og oplandet er blevet omfor-delt, men er ikke blevet større.

Handelslivet og miljøet i bymidten har lidt et tab som følge af dette, men ser man på CO₂-udledningen, er der faktisk en lille positiv effekt i forhold til transport, fordi flere borgere cykler eller går til butikken i deres lokalcenter. Dog ses også en stigning i udledningen i forbindelse med nybyggeri af butikkerne og tomgang i bymidtens lokaler.

Detailhandelsplanlægningens klimapotentiale
Casene for Gevninge og Sønderborg viser, at planlægningen for butikker uden for byerne, og særligt for aflastnings-centre, kan føre til store stigninger i ud-ledningen af CO₂. Planlægningen kan skabe forandringer i borgernes ind-købsvaner, og bl.a. betyder udviklingen mod færre og større butikker med større oplande øget bilkørsel og nybyggeri, som efterlader tomme bygninger, der ellers ikke er udtjente.

Borgernes indkøbsvaner kan dog påvir-kes i en positiv retning som i Brande, hvor butikker i lokalcentre nær borgerne får flere til at gå og cykle. Dog er der stadig en stigning i udledningen i forbindelse med nybyggeri, hvilket tydeliggør, at planlægningen for en klimavenlig og levende by er kompleks og afhænger af de konkrete cases.

Projektet kan forhåbentlig være med til at kaste lys over de problemstillinger og potentialer, detailhandelsplanlægningen rummer inden for klimaomstilling.

Stigning i CO ₂ -udledning i de tre cases			
Stigning i CO ₂ -ækv. udledning	Tons pr. år – gennemsnit over 50 år		
	Lands-byen	Lokalcenter/bymidten	Aflastnings-område
Cases	Gevninge	Brande	Sønderborg
Persontransport	75	3	158
Bygninger	7	22	234
Sum	82	25	392
I tabellen ses, hvordan aflastningsområdet i Sønderborg fører til meget store stigninger i både transport- og byggerelateret udledning. I Gevninge fører den nye discountbutik uden for byen til en stor stigning i transportrelateret udledning pga. det voksende opland. I Brande ses ikke en større stigning i transportrelateret udledning, da placering af nye butikker i lokalcentrene nær borgerne medfører en stigning i blød transport. Her ses dog alligevel en nævneværdig stigning i forbindelse med opførelse af bygningen og tomgang i tidligere bygningsmasse. Den største samlede stigning ses i aflastningscentret i Sønderborg, hvor både oplandet og bygningsmas-sen vokser markant.			
Projektet er udført i et samarbejde mellem CK&CO og Artelia for Plan22+			