



PLAN22+ Grøn mobilitet, CO₂-udledning og levende forretningsområder

Ja, handelsgader kan godt blive mere levende i kompakte byer og bydele med færre parkeringspladser og styrket grøn mobilitet. **CO₂-udledningen vokser markant, når detailhandlen flytter fra bymidter og lokalcentre til eksterne butiksområder.** Og stisystemer fra 60'erne og 70'erne skal følge med byudviklingen – gerne med borgerne som vejvisere – for at få flere til at cykle og bevæge sig til fods.

TEKST /
SEKRETARIATET,
Plan22+

Plan22+ har støttet pilotprojekter i en række kommuner omkring grøn mobilitet, parkering og udviklingen af handelslivet. Aalborg og Aarhus har, via fem cases, undersøgt, hvordan restriktioner for biltrafikken og oprioritering af grøn mobilitet og byrum påvirker kompakte bydele. I et vidensprojekt viser kortlægningen af tre cases, hvordan typiske valg i detailhandelsplanlægningen påvirker udledningen af CO₂. I Greve har man fokuseret på at opgradere kommu-

nens stisystemer ved at identificere 'missing links', øge tilgængeligheden for gående og cyklister samt styrke den grønne struktur.

Det er der kommet flere tankevækkende resultater ud af samt en række helt konkrete anbefalinger til planlæggere og politikere i andre kommuner. Få overblikket på de kommende sider og gå selv i dybden med de mange cases via link til de projektrapporter, der nu er udkommet.



I Vestergade i Aarhus bliver det midlertidige inventar nu erstattet af en permanent ombygning.



Grøn mobilitet styrker levende handelsgader

Der er ofte stor bekymring eller modstand fra handelslivet, når bydele bliver omstillet til grøn mobilitet. Mest fordi det også betyder nedlagte parkeringspladser og færre biler i området. Aalborg og Aarhus Kommuner har taget udgangspunkt i fem cases og undersøgt, hvordan omstillingen til **mere aktiv og grøn mobilitet påvirker borgernes adfærd** og handelslivets muligheder.



Foto: Aarhus Kommune

I Aarhus er der taget udgangspunkt i tre mindre, midlertidige cases i midtbyen: Sommergågade i Vestergade, fredelig-gørelse og forbedret udeservering på Fredens Torv samt forskønnelse og forbedring af oversigtsforhold i M.P. Bruuns Gade. I Aalborg er der undersøgt to større og permanente cases: BRT (Bus Rapid Transit) langs Kastetvej i den vestlige del af Aalborg og omdannelsen af Budolfi Plads centralt i byen. Her er vist fotos fra to af de fem cases.

STOR TILFREDSHED MED OMDANNELSERNE

Den helt overordnede konklusion er, at der generelt er stor tilfredshed og mere byliv end før omdannelserne. Det gælder for alle fem cases. Faktisk kommer 3,5 gange så mange nu til handelsområderne til fods eller med cykel, end med bil.

Ifølge undersøgelsen er 3 ud af 4 brugere godt eller meget godt tilfredse med omdannelserne, og næsten lige så mange besøger nu restauranterne i områderne oftere end før. Det er især de forbedrede muligheder for udeservering, som giver vækst på mellem 15 og 30 % til områdernes barer, cafeer mv. I alle områder er der

P-huset er revet ned og Budolfi Plads i Aalborg er efter en stor renovering i dag et multifunktionelt grønt byrum.



Foto: Aalborg Kommune



Projektet har både givet værdifuld læring og ny viden om oplande, adfærd og holdninger til den grønne omstilling af vores byer. Det er en viden, der politisk og fagligt kan være med til at nuancere og kvalificere debatten om grøn mobilitet og levende handelsgader.

- Brian Høj, projektleder, Aalborg Kommune

Hvem bruger penge?

57 % af forbruget kommer fra trafikant- er til fods eller med cykel, og 27 % er baseret på trafikanter i bil. De resterende 15 % kommer fra brugere af den kollektive.

Gående og cyklister bruger flest penge

Trafikanter til fods og på cykel lægger tilsammen ca. dobbelt så mange penge i forretningerne som trafikanter i bil.

Kilde: UrbanCentros

også opstået nye funktioner og forretninger, som ikke er afhængige af bilparkering. Fx sandwichforretninger, vinbarer eller skønhedstilbud.

Det er også en vigtig observation, at der i to af områderne er blevet etableret en ny stor dagligvarebutik uden egne parkeringspladser. Her er omsætningen hovedsageligt baseret på gående og cyklende. Dagligvarebutikkerne fungerer som ankerfunktioner, der sammen med fx fitnesscentre genererer et stort fodgængerflow. Det styrker kundetrafikken til andre, mindre butikker i nærheden.

HANDELSLIV I FORANDRING

I mange danske bymidter udvikler detailhandlen sig i retning af færre butikker, bl.a. forstærket af e-handlens stigende andel af den samlede omsætning. Samtidig med at restauranter, take-away-steder og kultur generelt oplever vækst.

Pilotprojektet konkluderer, at omdannelser i kompakte bydele, med fokus på grøn mobilitet og levende bymiljøer, ser ud til at forstærke begge tendenser. Men med forventningen om, at der over tid igen vil ske en stigning i antallet af butikker; formentlig af mere oplevelses-baseret karakter. Samtidig med stadig flere, der bruger restauranter, skønhedstilbud og oplevelser i bymidterne ■



En grønnere bevægelse i forstaden

Greve Kommune er planlagt og bygget **som en funktionsopdelt by i 60'erne og 70'erne** med adskilte veje og stisystemer.

I dag er der mange i Greve, som tager bilen på de helt korte ture. Det er der mange årsager til. Men det er tydeligt, at der er behov for både opgraderinger og udbygning af stinettet, som ikke helt er fulgt med byudviklingen.

Pilotprojektet har kortlagt det nuværende stisystem for at finde måder at styrke de grønne strukturer og sammenhænge i byen på. Målet er at fremme lysten til at bevæge sig til fods eller på cykel – og få flere ud af bilerne på de korte distancer.

BORGERNE ER EKSPERTER

Kortlægningen af det nuværende stisystem har gennemgået fire faser, hver med sit særlige fokus. Især borgerinddragelsesdelen har givet vigtige indsigter. Borgerne er nemlig på mange måder eksperter i deres nærområde.

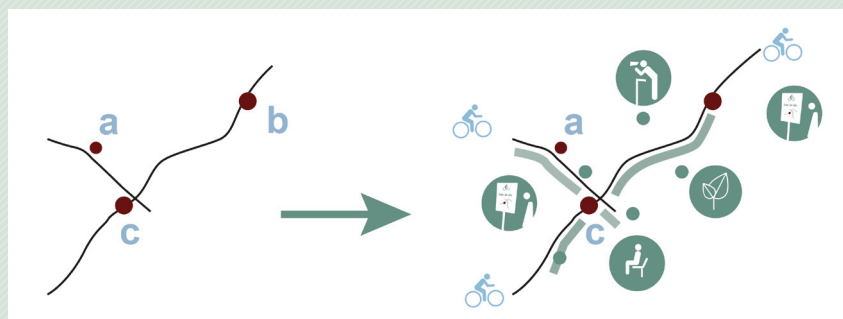
KORTLÆGNINGENS FIRE FASER:

- AFSÆT: viden om den eksisterende grønne struktur og stinettet er blevet delt og projektets mål samt fokus identificeret.
- ANALYSE: kortlægning af de vigtigste punkter som stinettet skal binde sammen samt umiddelbare udfordringer og potentialer.
- INDDRAGELSE: via facebook og interviews ved Grevecenteret, foran en SFO samt i Greve Idrætscenter har borgerne delt viden om smutveje og 'missing links'.
- PLAN: med afsæt i det indsamlede materiale er der udarbejdet et samlet udkast med forslag og retningslinjer. Dels til kommuneplanen, men også som input til mere detaljeret planlægning i form af fx en mobilitetsplan.

ET SAMMENHÆNGENDE STINET

Som resultat af pilotprojektet har Greve udviklet en række principper for fremtidens stier under overskriften: "Stier

Illustration: Planværkstedet.



Stierne skal være en del af byens liv og byde på mere end transport fra startpunkt til slutpunkt.



Borgerne har givet os vigtig viden om cykel- og gangvanerne på vores stisystemer, om smutveje, de bedste og værste ruter samt peget på gode rekreative stier og 'missing links'. Det har været en øjenåbner, hvordan en meget jordnær borgerinddragelse kan bruges til anbefalinger direkte ind i den strategiske planlægning.

- Anna Ravn, byplanlægger, Greve Kommune

er mere end bare fra a til b". Principperne skal selvfølgelig sikre, at borgerne også i fremtiden kan komme effektivt og trygt fra et sted til et andet. Men også at der er fokus på bevægelsen og oplevelsen undervejs.

På baggrund af både analyser og borgerinddragelse anbefaler rapporten, at flere stier skal kunne opleves som "langstrakte byrum" eller rekreative forbindelser med opholdssteder og oplevelser undervejs. Også skiltning og evt. udvikling af kort er vigtigt, hvis flere skal cykle eller gå mere.

Planlæggerne i Greve oplever selv, at erfaringer fra metoden kan bruges af andre aktører, der vil undersøge lignende emner. Tretrinsraketten: kortlægning – felttur – borgerinddragelse, bliver oplevet som en interessant metode i den strategiske planlægning. Det sikre fokus på det lokale, det konkrete og det jordnære.

Pilotprojektets konklusioner og anbefalinger er afleveret som retningslinjer til kommuneplanen sammen med en række konkrete forslag til forbedringer af stisystemet. Det giver Greve Kommune et godt grundlag for at styrke den grønne bevægelse.

Fakta om Plan22+

Plan22+ er en femårig indsats fra Plan- og Landdistriktsstyrelsen og Realdania, som understøtter kommunernes klimaarbejde gennem planlægning.

Pilotprojektet 'Grøn Mobilitet og levende handeleggader' er udført af Aalborg og Aarhus Kommuner i samarbejde med Urban Creators. Vidensprojektet 'Detailhandelsplanlægningens betydning for CO2-udledningen' er gennemført af Plan22+ i samarbejde med CK&CO og det rådgivende ingeniørfirma Artelia. Pilotprojektet "En grønnere bevægelse i Greve" er gennemført af Greve Kommune i samarbejde med Planværkstedet ApS.

Læs mere og download projekt-rapporterne her:



Høj CO₂-udledning fra eksterne butiksområder

Detailhandlen flytter mange steder ud af bymidten. Den Nationale Transportvaneundersøgelse (2020-2024) viser, at **60% af danskernes indkøbsture sker med bil**, hvor de fleste kun er på mellem 0 og 2 kilometer.

Plan22+ har undersøgt og beregnet CO₂-udledningen fra tre cases, der er typiske for detailhandelsplanlægningen i mange kommuner:

- Etablering af en ny discountbutik i udkanten af en landsby.
- Etablering af dagligvarebutikker i lokalcenter i en mellemstor by.
- Udvidelse af eksisterende aflastningsområde til butikker i udkanten af en større by.

Konklusionen er, at det ikke er lige meget, hvordan vi planlægger.

Konklusioner

Ud fra et klimaperspektiv bør kommunerne planlægge for en udvikling af detailhandlen, der tilgodeser:

- God tilgængelighed for både gående og cyklende. Typisk i bymidter.
- Etablering af fx discountbutikker i lokalcentre i mellemstore byer, hvor mange i forvejen cykler eller går til.
- Begrænsning af butiksstørrelse for at mindske oplandets størrelse. Jo større opland, jo mere biltrafik.



Foto: Jakob Høj, Artelia.

Især store discountbutikker udenfor de mindre byer øger CO₂-udledningen markant.

75 TON CO₂-UDLEDNING FRA NY BUTIK

Beregningerne viser, at placering af en ny stor discountbutik i udkanten af en landsby har ført til en øget CO₂-udledning på 75 tons pr. år i gennemsnit over 50 år. Det skyldes især, at den store butik tiltrækker kunder fra et stort opland. Flere kører altså længere i bil for at klare deres indkøb i den nye butik.

Samtidig trækker de store butikker omsætning fra de eksisterende butikker

i byen. I den konkrete case førte den nye butik til, at Dagli' Brugsen i bymidten er lukket.

Også scenariet med udvidelse af et eksternt butiksområde i udkanten af en større by øger klimaaftrykket betydeligt. Beregningerne viser, at CO₂-udledningen vokser i gennemsnit over 50 år med ca. 150 tons pr. år som følge af øget transport og med næsten 250 tons pr. år fra byggeriet.

FORDI VIDEN IKKE KOMMER AF SIG SELV

FÅ DEN NYESTE VIDEN OM:

- NATURPLEJE
- BIODIVERSITET
- MIKROHABITATER
- STORMFLODER
- BYTRÆER
- SKADEDYR
- FRILUFTSLIV
- ØKOSYSTEMER
- BYUDVIKLING

TEGN ABONNEMENT PÅ

VIDENTJENESTEN.DK



Følg
qr-kode

KU