



Ringkjøbing Amt
Teknik og Miljø



VVM redegørelse

Forslag til Tillæg nr. 54 - Regionplan 2001

hostrups – et butiks-, erhvervs-, og aktivitetscenter
ved Stationsvej (tidl. Hostrupsvej),
Holstebro Kommune

juni 2004

Titel: VVM redegørelse: hostrups – et butiks-, erhvervs- og aktivitetscenter ved Stationsvej (tidl. Hostrupsvej), Holstebro Kommune.

Udgiver: Ringkøbing Amt.

Layout: Ringkøbing Amt.

Kort og figurer mv.: JRK Invest A/S, A2 Tegnestuen, Ringkøbing Amt.

Fotos og visualiseringer: JRK Invest og A2 Tegnestuen.

Oplag: 200 stk.

Trykker: Johansen Bogtryk + Offset ApS, Galgemosevej 29, 7500 Holstebro.

ISBN: 87-7743-539-7

Indholdsfortegnelse

1. Indledning	1
1.1 VVM-redegørelsens opbygning	1
2. Sammenfatning	3
2.1 Koncept og beliggenhed	3
2.2 Baggrund for hostrups	3
2.3 Nul-alternativ	4
2.4 Visuelt	4
2.5 Planforhold	4
2.6 Konsekvenser for detailhandelen	5
2.7 Konsekvenser for trafikken	6
2.8 Konsekvenser for miljøet	8
3. Projektbeskrivelse	9
3.1 Anlæggets omfang og udformning	9
3.2 Funktionernes placering	10
3.3 Typen af butikker	11
3.4 Adgangsforhold	11
3.5 Centret i forhold til visioner for by og region	12
3.6 Undersøgte alternativer	12
4. Planforhold	15
4.1 Regionplan	15
4.2 Kommuneplan	15
4.3 Lokalplan	16
4.4 Forudsætninger i projektscenariet	17
5. Eksisterende forhold	19
5.1 Beskrivelse af bydelen	19
5.2 Projektarealet	20
6. Visuelle konsekvenser	23
6.1 Variationer i skitseprojektet	23
6.2 Billedvinkler fra de nærmeste omgivelser	23
6.3 Billedvinkler fra indfaldsvejene	23
6.4 Skygger	23
6.5 Konklusion	25

7. Konsekvenser for detailhandelen	27
7.1 Definitioner	27
7.2 Bycentrets opland	27
7.3 Indkøbsmønster i oplandet	30
7.4 Udbudspunkter	30
7.5 Erfaringer fra byer med butikscentre	33
7.6 Forudsætninger for fremskrivning	34
7.7 Metode	35
7.8 Konklusion	39
8. Konsekvenser for trafikken	45
8.1 Eksisterende forhold	45
8.2 Data og forudsætninger	47
8.3 Model og fremskrivninger	48
8.4 Trafikscenarier	53
8.5 Adgang til projektområdet	54
8.6 Støjbelastning	55
8.7 Belastning af eksisterende parkeringsarealer	57
8.8 Ændringer i trafiksikkerheden	57
8.9 Kollektiv trafikbetjening	58
8.10 Konklusion	58
9. Konsekvenser for miljøet	61
9.1 Støj	61
9.2 Vibrationer	62
9.3 Luftforurening	63
9.4 Jordforurening	65
9.5 Overflade- og grundvand	66
9.6 Energi, råstoffer og affald	67
9.7 Flora og fauna	67
9.8 Arkæologiske forhold og fredninger	67
9.9 Konklusion	67
10. Socioøkonomiske konsekvenser	69
Litteraturliste	71
Bilag A	73

1 Indledning

VVM er en forkortelse for "Vurdering af Virkninger på Miljøet". Kravet til VVM-redegørelser har baggrund i et EU-direktiv og er i Danmark indarbejdet i lovgivningen via bekendtgørelse nr. 428 af 2. juni 1999 om supplerende regler i medfør af lov om planlægning.

Butikscentret er omfattet af denne bekendtgørelses bilag 1, punkt 35, Detailhandelscentre, der på grund af størrelsen har regional betydning. Efter bekendtgørelsens § 3 medfører dette, at der skal udarbejdes en redegørelse der indeholder en særlig vurdering af anlæggets virkning på miljøet.

Formålet med VVM-redegørelsen er som nævnt at vurdere virkninger på miljøet, herunder bymiljøet, detailhandelen, trafikken samt plante- og dyreliv. Herudfra søges det at mindske de negative konsekvenser for de nævnte områder. Samtidig er det VVM-redegørelsens formål at danne grundlag for offentlighedens deltagelse i beslutningsprocessen.

1.1 VVM-redegørelsens opbygning

VVM-redegørelsen for butik-, erhvervs- og aktivitetscentret "hostrups" på Hostrupsvej i Holstebro indeholder efter denne indledning en sammenfatning af hele redegørelsen, hvor de centrale konklusioner og vurderinger er opsummeret. I afsnit 3, 4 og 5 beskrives hhv. projektet, planforhold og de eksisterende fysiske forhold på beliggenheden. Afsnit 6, 7, 8, 9 og 10 indeholder vurderinger af hhv. visuelle konsekvenser, konsekvenser for detailhandelen, for trafikken, for (natur-) miljøet samt socioøkonomiske konsekvenser.

Til sidst i redegørelsen findes litteraturliste samt diverse yderligere informationer i bilag.

Indholdet af redegørelsen er skitseret i tabel 1.1.

Tabel 1-1 VVM-redegørelsens indhold.

Indledning	Beskrivelse	Vurdering	Bilag
1. Indledning 2. Sammenfatning	3. Beskrivelse af projektet 4. Planforhold 5. Eksisterende forhold	6. Visuelle konsekvenser 7. Konsekvenser for detailhandelen 8. Konsekvenser for trafikken 9. Konsekvenser for miljøet 10. Socioøkonomiske konsekvenser	Litteraturliste Bilag A

2 Sammenfatning

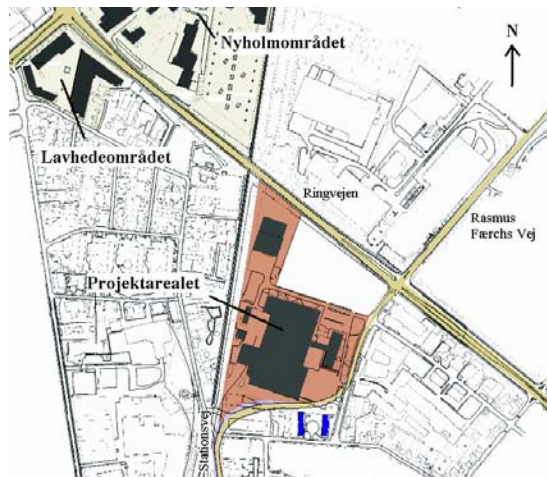
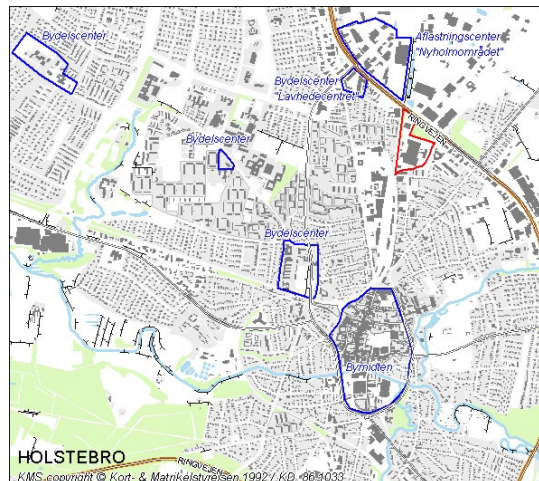
I dette afsnit sammenfattes en beskrivelse af butiks-, erhvervs- og aktivitetsscentret "hostrups" og et ikke-teknisk resume af vurderingerne af dets virkninger på miljøet i forhold til nul-alternativet.

2.1 Koncept og beliggenhed

Bycentret hostrups projekteres ud fra konceptet, at det skal være et sted med liv og aktivitetstilbud i en tidssvarende kombination med shopping- og servicemuligheder for de forbrugere, der stiller krav til detailhandelen og som vil have det optimale ud af deres fritid. Såvel børnefamilier som unge, ældre og sommerturister skal kunne finde aktiviteter i centret, få dækket en stor del af deres servicebehov, handle dagligvarer og kunne shoppe efter attraktive udvalgsvarer.

hostrups tænkes etableret i eksisterende bygninger på Hostrupsvej ved den nye indfaldsvej Stationsvej i Holstebro. De eksisterende 25.000 m² bygninger (på ca. 60.000 m² grund) ombygges til et butiks-, erhvervs- og aktivitetsscenter på i alt ca. 30.000 m² bruttoetageareal og heraf maximalt 15.000 m² detailhandel med ca. 800 parkeringspladser. Til sammenligning er Holstebro Kommunes samlede bruttoetageareal til detailhandel opgjort til 157.000 m², hvoraf de ca. 58.000 m² ligger inden for bymidte afgrænsningen.

Bygningerne fungerer i dag som erhvervspark med kontor- og lagerfaciliteter, samt mulighed for salg af Særligt Pladskrævende Varegrupper m.m. Efter ombygning til et moderne kompleks vil centrets identitet ikke længere komme fra kontorerne på 1. sal, men skabes i lejemålene i stueplan: en dagligvarebutik på max. 3.000 m², et legeland, ca. 40 butikker med udvalgsvarer, dagligvarer og div. servicefunktioner, kontor-, klinik- og restaurationsarealer. Der vil også være mulighed for at placere offentlige



Projektarealets beliggenhed.

servicefunktioner i bycentret og således bringe serviceudbudet nærmere borgerne.

2.2 Baggrund for hostrups

Bycentret er et centralt element i byudviklingen af Holstebro i den nordøstlige retning og er tænkt som ikke alene en naturlig følge af Holstebros udvikling som en moderne handelsby, men også som et konkret modtræk overfor den afmatning af detailhandelen Holstebro har oplevet de seneste år.

Holstebro er gået fra en lokalkøbsandel for detailhandel på 149 i 1999 til 140 i 2001 – et fald på 6% og dermed et tilsvarende fald i

detailhandelsomsætning i forhold til forbrugsudviklingen.

Med kombinationen af den nyistandsatte gågade i bymidten og bycentret hostrups vil Holstebro blive en mere attraktiv handelsby, og på det grundlag genvinde nogle af de tabte markedsandele og igen kunne udfylde rollen som handelslokomotiv i NordVest.

2.3 Nul-alternativ

I nul-alternativet tænkes fortsat anvendelse af bygningerne på projektområdet til kontor-, lagervirksomhed samt andre aktiviteter tilladt i området under gældende lokalplan: produktionsvirksomhed, med evt. tilhørende butik samt butikker for særligt pladskrævende varegrupper på op til 5.000 m².

For Holstebro Kommune forventes uden øget attraktion fortsat en udvikling som hidtil med langsommere vækst i omsætning end i forbruget med fortsat faldende lokalkøbsandel til følge, og endvidere at området langs Stationsvej ikke vil blive byomdannet og fornyet inden for kort tid, men fortsat have en funktion af og dominerende udseende som erhvervsområde.

2.4 Visuelt

Moderniseringen af de aldrene lager- og

kontorbygninger vil set udefra hovedsagligt bestå i ombygning af facader og påsætning af nye delvist transparente tagkonstruktioner for at få lys og luft ned i det indendørs gademiljø.

Bygningerne, der er 8 meter høje, kan ses langs en strækning på ca. 200 meter ved kørsel ad Ringvejen og langs en strækning på ca. 500 meter ved kørsel ad Stationsvej. Det moderniserede center vil derfor blive en stor del af det givne indtryk og oplevelse af Holstebro.

Hverken renoveringen af facader eller de nye tag-elementer forventes at ville give synlige gener for beboere i de nærmeste boligområder, men derimod forskønne området i forhold til nul-alternativet.

2.5 Planforhold

Regionplantillæg nr. 7 for detailhandelsplanlægning (august 2001) fastsætter de overordnede rammer for detailhandlen i Ringkjøbing Amt. Området ved Stationsvej er ikke udlagt til detailhandel i regionplanen, men der kan, i henhold til gældende lokalplan (nr. 364), etableres butikker på indtil 5000 m² til handel med særlig pladskrævende varegrupper samt butikker på højest 500 m² til salg af egen produktion.

Samtidig med udsendelse af forslag til



Perspektivtegning af skitseprojekt for hostrups, set fra nordøst. Vejforløb ved ind- og udkørsel samt på projektområdet er skitseret.

regionplantillæg nr. 54 med VVM-redegørelse udsendes et forslag til regionplantillæg nr. 50. Heri angives beliggenheden af det område, hvor indenfor Holstebro Kommune kan udføre den mere detaljerede kommuneplanlægning for et område til detailhandel ved Stationsvej. Med tillæg nr. 50 fastsættes det samlede bruttoetageareal til detailhandel i området til maksimum 15.000 m².

Med regionplantillæg nr. 54 fastlægges med udgangspunkt i VVM-redegørelsen retningslinier for områdets anvendelse til butiks-, erhvervs- og aktivitetscenter.

Bycentret hostrups etablering er endvidere betinget af at Holstebro Kommune udarbejder kommuneplantillæg og lokalplanforslag for projektarealet, således at der gives mulighed for etablering af butikscener, der udvider projektarealets anvendelsesmuligheder med dagligvarehandel, udvalgsvarerhandel, samt servicefunktioner.

Udarbejdelse af disse plandokumenter er i overensstemmelse med kommunens strategi for området som beskrevet i "Masterplan Holstebro 2001-2025" (Holstebro Kommune, 2001) og "Vækst med viden og vilje" (Holstebro Kommune, 2003) og dette planarbejde er en allerede igangværende proces.

2.6 Konsekvenser for detailhandelen

Konkurrencen i Holstebro området er domineret af Holstebro by. Det vurderes at Holstebro midtby med fornyelse og udbudringer af gågaderne har bedre potentiale nu i 2004 end i 2001, men det må også indregnes, at den megen ombygning og medfølgende besvær og irritation for handlende har haft en negativ effekt på bymidtens attraktions-niveau, og at andre regioner har hentet kunder fra Holstebros opland på den baggrund.

Som udgangspunkt for fremskrivningerne i nul-alternativ og projektscenarie antages det at Holstebros samlede attraktionsniveau i 2004

ligger på samme niveau som i 2001, og at lokalkøbsandelene¹ for kommunerne i Ringkjøbing Amt ligger på samme niveau som i 2001. For Holstebro var denne lokalkøbsandel faldet med 6% til 140 i 2001 fra 149 i 1999.

I samme periode var lokalkøbsandelen for Herning steget med 4% til 130 i 2001 fra 125 i 1999, og for Ringkjøbing Amt samlet var den faldet til 99 i 2001 fra 100 i 1999.

Nul-alternativ

I nul-alternativet vil lokalkøbsandelene for dagligvarehandel for Holstebro og oplandskommunerne forblive konstante. For udvalgsvarer derimod vil lokalkøbsandelene fortsætte med at falde, og de samlede lokalkøbsandele vil derfor også blive mindre, efterhånden som større og større andel af udvalgsvarerindkøb bliver lagt udenfor Holstebro og opland.

For handelsstanden i Holstebro vil den samlede omsætning stadig stige år for år, men med lavere stigningstakt end forbrugsudviklingen.

Butiksantal i nul-alternativet forventes nogenlunde konstant, også i kommunernes lokalcentre (småbyer) med baggrund i, at dem der overlever nu er sunde forretninger og har et solidt lokalt kundegrundlag opbygget gennem mange år.

For Holstebro Midtby specielt ventes en yderligere koncentration af butikker omkring gågademiljøet og med en nedgang i antal på mindre attraktive placeringer. På de mindre attraktive placeringer vil der foregå omdannelse til andre formål: servicebutik, andet erhverv eller bolig. I alt forventes inden 2008 en

¹ Lokalkøbsandelen er defineret som det procentvise forhold mellem omsætning i kommunen og forbruget af indbyggerne i kommunen. En lokalkøbsandel over 100 viser, at der er et omsætningsoverskud i kommunens butikker. Det kan skyldes at handlende fra nabokommuner, andre regioner i Danmark eller udenlandske turister lægger flere af deres indkøb i kommunen end de lokale lægger udenfor deres kommune.

omdannelse til andre formål på ca. 1.000 m², og nyetablering af ca. 1.000m² detailhandel nær gågaden.

Projektscenarie

I projektscenariet vil Holstebros samlede attraktionsniveau med etablering af butiks-, erhvervs- og aktivitetscentret stige og resultere i tilbagevunden omsætning på 5,1% for udvalgsvarerhandel og endvidere en stigning på 3,1% i dagligvarerhandel.

Fra 2004 til 2013 stiger omsætningen i Holstebro kommune med 17,6% og 25,5% for hhv. dagligvare og udvalgsvareromsætning (til hhv. 1.489 og 1.989 mio. kr. ex. moms).

Oplandskommunerne oplever i samme periode i gennemsnit stigninger på 6,1% og 2,6% for hhv. dagligvare og udvalgsvareromsætning - en stigningstakt, der er hhv. 1,1% og 1,5% langsommere end i nul-alternativet.

Dagligvareomsætningen er 4,4% højere end i nul-alternativet for Holstebro kommune og 1,1% lavere for oplandskommunerne.

Udvalgsvareromsætningen vil være 16,3% højere end i nul-alternativet for Holstebro kommune og vil være 1,5% lavere for oplandskommunerne.

Den markante stigning i udvalgsvareromsætning og lokalkøbsandele for Holstebro er et resultat af den øgede attraktion, der indvirker på mange personer vil lægge en lidt større andel af deres udvalgsvarer indkøb i Holstebro. Konkurrencen intensiveres således med de andre regioner og med andre byer i landsdelcentret.

En del af omsætningen genvindes fra Herning og en del af omsætningen genvindes fra det fjerne opland.

Der tiltrækkes også yderligere omsætning fra oplandskommunerne. I 2008 overføres til Holstebro by en omsætning på 15 og 14 mio. kr. ex. moms for hhv. dagligvarer og udvalgsvarer hvilket svarer til 1,1% og 1,5% af

deres samlede omsætning. I forhold til nul-alternativet vil oplandskommunerne samlet få en mindre omsætningstilvækst, men ikke en omsætningsnedgang.

Fra de nærmest store byer, andre landsdelcentre og udland, overføres inden 2008 til Holstebro by en årlig omsætning på 93 mio. kr., hvilket svarer til 5,1% af Holstebros omsætning og resulterer i, at der genvindes 9 procentpoint af de mistede lokalkøbsandele for udvalgsvarer.

For Holstebro Midtby forventes også i projektscenariet en yderligere koncentration af butikker omkring gågademiljøet, samtidig med at ca. 4 butikker vil flytte fra midtbyen. Nedgangen i antal butikker på mindre attraktive placeringer vil være mere udtalt end i nul-alternativet og disse områder vil blive omdannet til andre formål: servicebutik, andet erhverv eller bolig. I alt forventes inden 2008 en omdannelse til andre formål på ca. 1.500 m² i mindre attraktive områder, og nyetablering af ca. 500 m² detailhandel nær gågaden. Lejemål i størrelsesordenen ca. 2.000 m² forventes flyttet til hostrups fra midtbyen. Samlet forventes for bymidten en mindsning på 1.000 m² svarende til 2% af bruttoetagearealet i bymidten.

Med de anvendte nøgletal for omsætning pr. m² vil bycentret hostrups i 2008 have en omsætning på 330 mio. kr. ex. moms, Holstebro bymidte alene vil have en omsætning på ca. 1.033 mio. kr. ex. moms og Holstebro Kommune 3.189 mio. kr. ex. moms. hostrups vil således udgøre 10,3% af den årlige omsætning i Holstebro kommune, og bymidten alene vil udgøre 32,4% (mod 34,7% i nul-alternativet)

2.7 Konsekvenser for trafikken

Projektområdet er afgrænset af Ringvejen mod nordøst, af Stationsvej mod øst og syd, samt af jernbanen mod vest.

I efteråret 2003 blev Stationsvej og tidl. Hostrupsvej lagt om således at Stationsvej nu

går fra politistationen forbi busstationen og jernbanestationen gennem et nyt kryds ved jernbaneoverskæringen syd for projektarealet og herfra ud til Ringvejen. På den anden side af krydset med Ringvejen hedder den Rasmus Færchs Vej og denne munder ud i en rundkørsel med forbindelse til Ny Skive Vej, der glider over i Skivevej efter 500m.

Trafikken der kommer fra Skive og Vinderup dirigeres således ikke længere ind ad Skivevej til Ringvejen og videre ad Skivevej mod centrum, men kommer nu ad Ny Skivevej og Rasmus Færchs Vej til Ringvejen, hvorefter indfaldsvejen hedder Stationsvej.

Stamvejen på projektarealet hedder nu Hostrupsvej.

Bycentret forventes at generere op mod 8.000 dagsture, som vejforløb og kryds skal være dimensioneret til at kunne afvikle.

Projektarealet har i dag ind- og udkørsel til Stationsvej to steder, ca. 70 meter og ca. 200 meter fra krydset med Ringvejen.

Begge af disse placeringer har store ulemper i forhold til at afvikle en markant øget trafikmængde fra projektarealet og ud på Stationsvej (og videre til og fra Ringvejen).

I projektscenariet er der derfor planlagt een fælles ind- og udkørsel til hele området afgrænset af jernbanen, Ringvejen og Stationsvej. Ind- og udkørsel til projektområdet er planlagt til at foregå fra Stationsvej via et signalreguleret kryds ca. 150 meter fra Ringvejskrydset. På projektområdet planlægges anlagt en ensrettet 5 meter bred stamvej med 2 vognbaner. Denne stamvej forudsættes at vejbetjene hele området afgrænset af jernbanen, Ringvejen og Stationsvej.

I dimensionering og udformning af kryds og vejforløb på projektarealet er der taget højde for de forskellige krav lastvogne, lastvognstog med sættevogn, busser og personbiler stiller. Der er også taget hensyn til at trafikken på stamvejen

kan afvikles så vidt muligt uden at blive blokeret af parkeringssøgende trafik, hvor personbiler holder stille og venter på at få en plads, der er ved at blive ledig.

Med denne trafikløsning bevares Stationsvejs funktion som indfaldsvej til centrum med uhindret adgang.

Ringvejskrydset blev ombygget i 2003 og er dimensioneret til, at den nuværende trafik kan afvikles. Kapaciteten af Ringvejskrydset i nul-alternativ og projektscenarie er blevet vurderet i samarbejde med Dansk Trafikteknik, der har dimensioneret krydset:

- i nul-alternativet vurderes det, at trafikken fortsat vil afvikles uden problemer frem til 2008, men at krydset derefter vil få stigende problemer (kødannelser og ventetid) med at afvikle trafikken frem mod 2013.
- i projektscenariet 2008 er der ikke nok kapacitet i Ringvejskrydset.

I nul-alternativet forventes således en nødvendig udbygning af krydset imellem år 2008 og 2013. I projektscenariet bliver en udbygning nødvendig inden 2008 i forbindelse med åbning af centret.

Vejnettet omkring centeret vil, i samarbejde med Ringkøbing Amtskommune, Holstebro Kommune og bygherrer, blive indrettet således, at kapaciteten er tilstrækkelig til at rumme og afvikle den ændrede trafikbelastning, som butiksentret vil medføre. For at finde den optimale løsning til udvidelse af kapacitet i Ringvejskrydset, kræves yderligere undersøgelser med tællinger af trafikken i krydset.

Ved hjælp af støjberegninger er fundet at støjgener foranlediget af trafikbelastningen i den opstillede model for projektscenariet vil være lavere end i nul-alternativet for de hårdest støjbelastede boligområder.

2.8 Konsekvenser for miljøet

Givet byggeriets karakter - udvendig facaderenovering og tilføjelser i tagkonstruktion samt indvendig ombygning – vil projektet give anledning til mindre gener fra støj, støv og vibrationer i anlægningsfasen i forhold til et nybyggeri og de fastsatte grænseværdier i anlægsfase vil blive overholdt.

I driftsfasen er der blevet udregnet luftforureningsbidrag fra parkeringsarealerne for et ekstremt worst-case scenarie med et helt døgn trafik inden for en time. De maksimale bidrag blev fundet til at være under 10% af de af Miljøstyrelsen fastsatte grænseværdier.

Jorden vil ikke blive forurennet i driftsfasen i projektscenariet eller nul-alternativet.

For at sikre mod forurening af grundvandet vil gældende afløbsregulativer og lovgivning i forbindelse hermed blive fulgt ved dimensionering af kloaksystem.

3 Projektbeskrivelse

I dette afsnit beskrives butiks-, erhvervs- og aktivitetscentret ud fra omfang, funktioner i centret, butikstyper, adgangsforhold og arkitektur. Derudover beskrives kort andre undersøgte alternativer og nul-alternativet. Konsekvenser for detailhandel, trafikale forhold og miljø vurderes i forhold til dette nul-alternativ.

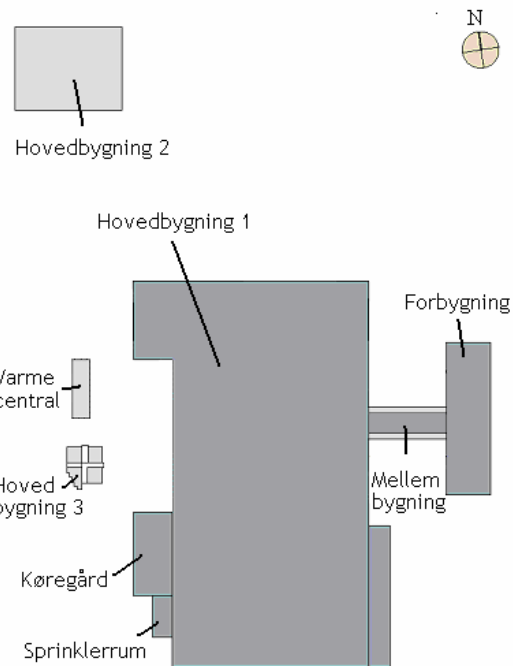
3.1 Anlæggets omfang og udformning

Bycentret hostrups er projekteret som et butiks-erhvervs- og aktivitetscenter indeholdende en dagligvarebutik på max. 3.000 m², ca. 40 butikker med udvalgsvarer, dagligvarer og servicefunktioner, kontor-, klinik- og restaurationsarealer. Centrets udformning er vist i perspektiv på figur 3.1 og centrets grundplan er vist i figur 3.2.

Lokalplanarealet omfatter ca. 60.000 m² (59.293 m²), hvilket giver en byggemulighed på ca. 36.000 m² med gældende bebyggelsesprocent på 60.

Projektet er afgrænset til de to matrikler 12cn og 12cz med et samlet grundareal på 59.293 m², hvorpå eksisterende bygningskompleks på ca. 25.000 m² indrettes til butiks-, erhvervs- og aktivitetscenter.

Detaljerede skitseforslag til facadeudseende og



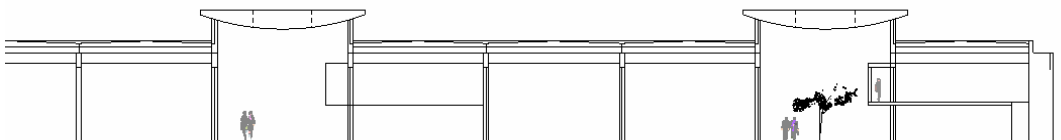
Figur 3-2 Oversigtsplan for butiks- og erhvervscentret

indretning er blevet udarbejdet. Disse forslag er udover perspektivtegninger, facadedetaljer og snit gennem bygningerne anvendt til yderligere visualisering i afsnit 6.

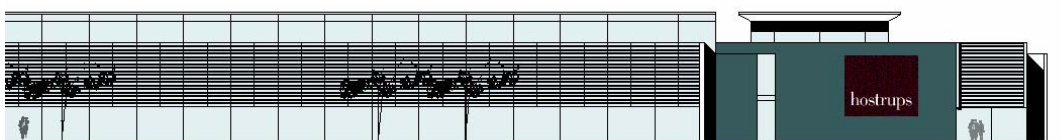
I forslaget er de mest markante ydre elementer de hvide, svævende tagkonstruktioner, der giver et stort dagslysindtag ind i centret, samt de fremskudte udstillingsvinduer på siderne af hovedbygning 1.



Figur 3-1 Projektskitse af butiks-, erhvervs- og aktivitetscentret med skitseret vejforløb ved ind- og udkørsel samt på projektområdet.



Figur 3-3 Snit gennem hovedbygning 1 for butiks- og erhvervscentret. Butiksareal er adskilt af centergader og glasudbygninger, der hænger ud over centergaderne 1. etages højde er illustreret. Tagkonstruktionerne over centergaderne er løftet op så der skabes mere luft og dagslys kan komme ind. På ydervæggen helt til venstre (nord) ses de fremskudte udstillingsvinduer.



Figur 3-4 Facade mod øst. Forbygningen ses til venstre med brandtrapper og ekstra kontorer på højre side, den nordvestlige del af hovedbygning 1 ses til højre. En af de svævende tagkonstruktioner igennem hovedbygning 1 er illustreret og på denne facadetegning er der også angivet en evt. vinge over forbygningen. På ydervæggen helt til venstre (nord) ses de fremskudte udstillingsvinduer.

3.2 Funktionernes placering

Skitseprojektet består af enhederne vist på oversigtsplan i figur 3.2 og med arealfordeling i tabel 3.1.

Detailhandelen vil være koncentreret i hovedbygning 1 og 2 i grundplan. Supermarkedet vil ligge i hovedbygning 1 sammen med ca. 40 butikker med udvalgsvarer, dagligvarer og servicefunktioner. I hovedbygning 2 vil der ikke være detailhandel.

I hovedbygning 1 og evt. i hovedbygning 2 vil der være aktivitetstilbud for børn, unge, voksne og ældre.

Centerinformation, kontorer, klinikker, cafeer og restaurationer m.m. vil være i lejemål i forbygningen, mellembygningen og hovedbygning 1, 2 og 3.

Forbygningen, mellembygningen og arealerne langs primært ydermurene i hovedbygning 1 er i 2 etager. Med trappeadgang fra grundplan til 1. etage kan lejemål oprettes i to etager, hvilket åbner op for adskillige kombinationsmuligheder af salgsareal, kontor, lager og udstillingsareal.

Nødvendige arealer til centrets drift indbefatter

sikringsrum, kontorarealer og køregård til vareind- og udlevering samt lagerarealer til daglig- og udvalgswarebutikkerne.

Tabel 3.1 Skitseprojektets kvadratmeterangivelser

Anvendelse	Etageareal m ²	I alt m ²
Detailhandel	14.176	
Service, Kontor og Klinikker	5.426	
Aktiviteter	3.255	
Restaurationer og café	1.179	
Andet	528	
Hovedbyg. 2 (ikke detail)	1.835	
Køregård	806	25.370
Gadeareal, inkl. Fælles-areal og flugtveje	4.191	4.191
Samlet Etageareal		29.561
Bebygget areal		21.187
Parkeringspladser (830 stk) eksklusiv vejareal	10.375	
Parkareal	6.250	
Vej- og stiareal	21.481	38.106
Samlet Grundareal I alt		59.293



Figur 3-5 3D visualisering med synsvinkel langs af een af de indendørs centergader. Enkelte glasudbygninger, der hænger ud over centergaderne 1. sals højde er illustreret. De løftede tagkonstruktioner over centergaderne tillader dagslys at komme ind i centergaderne.

3.3 Typen af butikker

Den endelige fordeling af butikker på størrelse og funktion ligger endnu ikke fast - forholdet mellem servicebutikker (frisør, bank etc.) og udvalgswarebutikker (beklædning, guldsmed, tv og radio etc.) og små dagligvarebutikker (bager, vinhandler, materialist etc.) kan variere noget, og antallet af restaurationer (café, fast-food og restaurant) kan variere afhængig af huslejeniveau, pladsønsker osv. I den nuværende planlægning illustreret på grundplanen i figur 3.2 er den største lejer en dagligvarebutik på op til 3.000 m² og der er ca. 40 udvalgswarebutikker samt diverse servicebutikker på minimum 26 m² og maksimalt 1.500 m². Endvidere er der café- og restaurationsarealer på minimum 50 m² og maximum 550 m².

Herudover er der lokaler, der anvendes til andre formål som f.eks. kontorer, lægehus, klinik, motionscenter og andre aktivitetsudbud samt mødelokaler.

Der vil være tale om etablering af nye butikker såvel som flytning af eksisterende butikker i

Holstebro til centret samt etablering af nye filialer af eksisterende butikker i Holstebro.

3.4 Adgangsforhold

Butiks-, erhvervs- og aktivitetscentret er placeret uden for bycentrum indenfor Ringvejen på Hostrupsvej ved den nye indfaldsvej, Stationsvej.

Med personbil, bus og lastvogn vil ind- og udkørsel til centret foregå fra Stationsvej via et signalreguleret kryds ca. 150 meter fra Ringvejskrydset. På projektarealet anlægges en tosporet ensrettet stamvej, der giver adgang til hele parkeringsområdet.

Der er eksisterende offentlig transport til centrets område. På sin rute kører bybus linie 9 til fra centrum til butiks- og erhvervscentret, videre til Lavhede- og Nyholmområdet og tilbage til centrum. Lokale og regionale ruter kører ligeledes forbi ad Stationsvej.

For handlende der kommer til fods fra nærområdet eller på cykel er der fortove og

cykelsti langs Ringvejen. Fra bymidten samt tog- og rutebilstationen, der ligger 600 meter syd for centret, har man adgang på cykel og til fods ad Holbergsvej

Der vil blive let adgang til hele centret for kørestolsbrugere både mellem butikkerne og til og fra parkerings arealer.

3.5 Centret i forhold til visioner for by og region.

Holstebro kommune arbejder positivt for butiks- og erhvervscentrets etablering, da det er i tråd med byens udviklingsplaner.

Holstebros naturlige udvidelsesretning er mod nordøst pga. bevaringsværdige store skovområdet mod syd og vest.

Mellem Viborgvej (øst) og Struervej (nord) udlægges nye beboelsesarealer og erhvervsarealer, og der søges etableret indkøbsmuligheder i den nordøstlige del af byen. Denne etablering har hidtil foregået i Nyholm-området og ønskes nu fortsat på området ved Hostrupsvej/Stationsvej inden for Ringvejen.

I den langsigtede planlægning, som skitseres i "Masterplan 2001-2025" (Holstebro Kommune, 2001) og "Vækst med viden og vilje" (Holstebro Kommune, 2003) er det en målsætning at få byomdannet området mellem Stationsvej og Skivevej, ved bl.a. andet at fremme boligbebyggelse og udlægge et areal til park.

Der er endvidere udarbejdet skitseprojekt i samarbejde mellem Holstebro Kommune og DSB med henblik på at byomdanne den sydlige del af Stationsvej. Projektet tager sit udgangspunkt i etablering af et vejssystem med inspiration fra de parisiske boulevardssystemer, med veje på hver side af et parklignende areal.

Dette system kan evt. på sigt forlænges og forbinde gågaden, station og butiks-, erhvervs- og aktivitetscentret.

Med etablering af bycentret hostrups forøges butiksantal og -udbudet og resulterer i at konkurrencen på detailhandelsområdet i Holstebro skærpes og byens samlede attraktionsniveau som handelsby stiger igen.

For Holstebro og landsdelcenter Midt-Vest betyder det et skridt mod at genvinde den detailhandelsomsætning, der er mistet til andre regioner siden 1999.

3.6 Undersøgte alternativer

Projektet i sin nuværende beskrivelse er et resultat af mange forstudier og overvejelser af fordele og ulemper ved forskellige alternativer.

Konceptopbygning har været undervejs længe og med investering i studieture i ind- og udland samt samtaler med folk i alle involverede brancher. ICP (Institut for Centerplanlægning) udarbejdede den første rapport om Vurdering af mulighed for etablering af butikscenter i Holstebro.

Projektet tager udgangspunkt i initiativtagernes eksisterende bygninger og deres unikke placering i forhold til byens ønskede udvikling og bycentrum.

Særligt i forbindelse med trafikafvikling og parkeringsarealer er der undersøgt adskillige alternativer.

3.6.1 Nul-alternativ

I nul-alternativet til projektscenariet fortsættes lagervirksomhed og liberale erhverv med kontorer, detailhandel med særligt pladskrævende varegrupper samt diverse aktivitetstilbud (der forventes igangsat efterår 2004 forudsat nødvendige tilladelser tildes) uden markante visuelle ændringer af erhvervscentret.



Figur 3-6 Nul-alternativet med fortsat erhvervscenter til kontor- og lager virksomhed samt salg af særlig pladskrævende varegrupper eller egen produktion.

Byens udvikling i nordøstlig retning må i nul-alternativet foregå uden etablering af butikker ved Stationsvej, men med udvikling af Lavhede- og Nyholmområdet.

4 Planforhold

Herunder beskrives de eksisterende planforhold for projektarealet (matr. nr. 12cn og 12cz Holstebro Markjorder fra Hjerm) samt områdets umiddelbare omgivelser.

Dernæst beskrives planforudsætninger for projektets gennemførelse.

4.1 Regionplan

Tillæg nr. 7 til Regionplan 1997 fastlægger retningslinierne for detailhandelsplanlægning i Ringkjøbing Amt. Regionplantillægget er videreført til regionplan 2001 og fungerer derved som tillæg til den gældende regionplan.

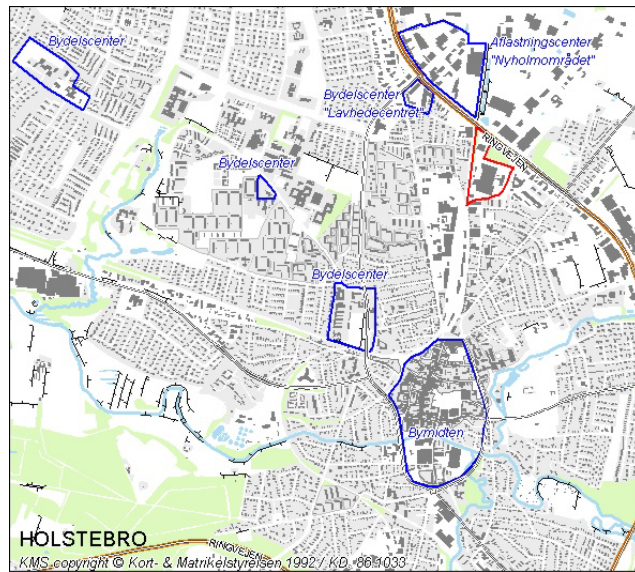
På kortet er områder i Holstebro, der er udlagt til detailhandel i Regionplanen vist med blåt.

Sydligst ligger Holstebro bymidte, der er tæt på fuldt udbygget. Holstebro bymidte er naturligt afgrænset af centerringen.

Nord for ringvejen ligger Nyholmområdet der fungerer som aflastningscenter. I dette område ligger Bilka, adskillige butikker for særligt pladskrævende varegrupper og et mindre antal udvalgswarebutikker. Lokalplan vedtaget af Holstebro Kommune i 2002 giver udelukkende mulighed for etablering af udvalgsvarer indenfor området.

Her ud over ligger der i Holstebro 4 bydelscentre. Her kan der etableres dagligvarebutikker på op til 1.000 m² og udvalgswarebutikker på op til 200 m².

Regionplantillæg nr. 7 for detailhandelsplanlægning, som amtsrådet vedtog i august 2001 fastsætter de overordnede rammer for detailhandlen i Ringkjøbing Amt. Området ved Stationsvej er ikke udlagt til detailhandel i regionplanen.



KMS copyright Kort- & Matrikelstyrelsen 1992 / KD. 86.1033

Figur 4-1 Områder i Holstebro udlagt til detailhandel er vist med blåt. Butikscetret etableres syd for ringvejen indenfor området vist med rødt.

Samtidig med udsendelse af forslag til regionplantillæg nr. 54 med VVM-redegørelse udsendes et forslag til regionplantillæg nr. 50. Heri angives beliggenheden af det område, hvor indenfor Holstebro Kommune kan udføre den mere detaljerede kommuneplanlægning for et område til detailhandel ved Stationsvej. Med tillæg nr. 50 fastsættes det samlede bruttoetageareal til butiksformål i området til maksimum 15.000 m².

Med regionplantillæg nr. 54 fastlægges med udgangspunkt i VVM-redegørelsen retningslinier for områdets anvendelse til butiks-, erhvervs- og aktivitetscenter.

4.2 Kommuneplan

Kommuneplan 1996 – 2008 med senere tillæg nr. 38 August 2002 er gældende for området der udgøres af projektarealet samt matr. nr. 14x.

Baggrunden for udarbejdelsen af ovennævnte tillæg nr. 38 til Kommuneplanen var flersidig Dels anså byrådet det ikke for hensigtsmæssigt at forbeholde et område i denne del af byen til

hotel- og kongresformål og dels betyder forlægningen af Hostrupsvej, at den vestlige af det hidtidige industriområde får en nærmere tilknytning til midtbyen. Disse arealer bliver dermed mere attraktive for centerorienterede byfunktioner, som kommuneplantillægget derfor åbner mulighed for at kunne etablere.

Ved udarbejdelsen af tillæg nr. 38 ændrer området samtidig betegnelse fra område 2-I.1 til 2-E.7, der herefter betegner området.

Tillæg nr. 38 fastlægger områdets anvendelse, hvorefter en lokalplan sikrer gennemførelsen i henhold til intentionerne, der er som følger:

- At områdets anvendelse fastlægges til erhvervsformål såsom industri, lager- og værkstedsvirksomhed, herunder service- og forretningsvirksomhed, samt undervisningsvirksomhed o. lign.
- At der ikke indrettes arealer til detailsalg (butikker) bortset fra handel med særligt pladskrævende varegrupper eller med varer, der fremstilles på ejendommen.
- At butiksstørrelsen ikke overstiger 5.000 m² bruttoetageareal for butikker med særligt pladskrævende varegrupper eller 500 m² bruttoetageareal for butikker til salg af egen produktion.
- At bebyggelsesprocenten for området under et ikke overstiger 60.
- At bebyggelsen ikke opføres med mere end 3 etager, og at bygningshøjden ikke overstiger 13 meter.
- At der i forbindelse med bebyggelsen tilvejebringes fornødent opholdsareal samt areal til p-pladser svarende til behovet i området.

Området er desuden omfattet af kommuneplanens generelle bestemmelser for områdetypen.

I forbindelse med det forestående arbejde med revision af kommuneplanen i 2004 har Byrådet ladet udarbejde en "Masterplan Holstebro 2001-2025" (Holstebro Kommune, 2001) samt Holstebro byråds planstrategi "Vækst med viden og vilje" (Holstebro Kommune, 2003)

Ud fra ovennævnte 2 dokumenter kan der citeres:

- At Byrådet vil arbejde for at cityområdet skal udvides til også at omfatte dele af Stationsvej kvarteret, hvor der er et stort byomdannelsepotentiale.
- At Byrådet vil arbejde for, at indsatsen med erhvervsfremme blandt andet skal styrke Holstebro som handels- og regionscenter.

4.3 Lokalplan

Der eksisterer 2 lokalplaner for området, lokalplan nr. 359 og lokalplan nr. 364.

Lokalplan nr. 359 regulerer Hostrupsvejs forlægning til Stationsvej samt vejforbindelsen til slagteriområdet. Denne lokalplan skal ses i sammenhæng med lokalplan nr. 364, der detailregulerer området.

Den således gældende lokalplan nr. 364 for området blev vedtaget i Holstebro Byråd den 20. august 2002. og lokalplanen blev til som et led i skabelsen af bedre trafikadgang til såvel bymidte som slagteriområdet. Lokalområdets beliggenhed er angivet som vist på figur 4.1. Området ligger Nord for bymidten men indenfor Ringvejen mellem Jernbanen og den nye indfaldsvej fra Skive/Vinderup til Holstebro Bymidte

Det aktuelle område, bestående af matr. nr. 12cn, 12cz og 14x, er omfattet af lokalplan nr. 364. Den ønskede statusændring med ny regionplantillæg og deraf medfølgende ændring

af lokalplan, som VVM redegørelsen lægger op til, omfatter alene projektarealet (matr.nr. 12cn og 12cz Holstebro Markjorder fra Hjerm).

Målsætningen med den eksisterende lokalplan nr. 364 er for det første at sikre en omdannelse af området til byområde med mere varierende erhvervs- og bymidtefunktioner, og for det næste at sikre en placering og udformning af bebyggelsen i området, således at den spiller hensigtsmæssig sammen med de omgivende trafikårer og byområdet.

Områdets lovlige anvendelse, i henhold til lokalplan nr. 364, er industri og lagervirksomhed, kontorformål, klinikker samt undervisnings- og kursusvirksomhed. Derudover kan der endvidere indrettes butikker på indtil 5000 m² bruttoetageareal til handel med særlig pladskrævende varegrupper samt butikker på højest 500 m² til salg af egen produktion.

Lokalplanen fastsætter for det første en maksimal bebyggelsesprocent på 60, for det andet en maksimal bebyggelseshøjde for ydervægge og tagflader på 13m, for det tredje et maksimalt antal etager på 3 og endelig for det fjerde en byggelinie på 10 m fra vejskel mod den nye indfaldsvej fra Skive/Vinderup (Rasmus Færchs Vej).

Med hensyn til byggelinier er der tillige i 1975 i henhold til § 34 i Lov om offentlige veje fastsat en byggelinie ud mod Ringvejen på 25m plus højdetillæg, målt fra vejmidte. Endvidere er der ved Ringvejskrydset pålagt en skrå byggelinie på 40 m x 200 m (målt i vejenes midterlinier) plus højdetillæg. Højdetillægget udgør 2 gange højdeforskellen, plus mindst en meter til passage foran bygningen.

Sluttelig er der en privatretlig byggelinie, der forhindrer opførelse af byggeri på matr. nr. 12cn og matr. nr. 14x øst for en linie, der flugter den østlige facade af den eksisterende kontorbygning på matr. nr. 12cn.

4.4 Forudsætninger i projektscenariet

Holstebro Kommune udarbejder kommuneplantillæg og lokalplan for projektarealet, således at der gives mulighed for etablering af butiks- og erhvervscenter, der udvider projektarealets anvendelsesmuligheder med dagligvarehandel, udvalgsvarerhandel, samt servicefunktioner.

5 Eksisterende forhold

Herunder beskrives de eksisterende forhold i bydelen og i det område, hvor butikscentret tænkes opført. Beskrivelsen omfatter eksisterende bygninger samt byudviklingen i og omkring projektområdet.

5.1 Beskrivelse af bydelen

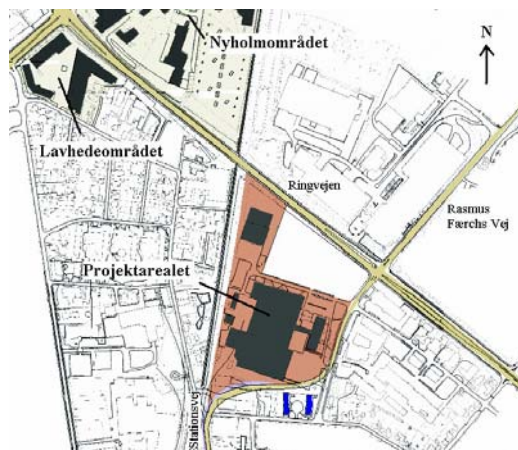
Projektarealet udgøres af matr. nr. 12cn og 12cz Holstebro Markjorder fra Hjerm, og ligger i den nordlige del af Holstebro, mellem Stationsvej, og jernbanen, delvist ud til Ringvejen, se figur 5-1. De to matrikler udgør tilsammen et grundareal på 59.000 m² og er bebygget med i alt 25.000 m² kontor- og lagerlokaler under tag.

Projektarealet ligger i et område af Holstebro, der er domineret af lager og grossist virksomhed. I retning mod centrum findes beboelsesområder, og slagteriet (på den vestlige side af banelegemet.). I østlig retning (mod Skivevej) er området udlagt som erhvervsområde med håndværksvirksomhed med tilknyttet beboelse. Nærmest projektarealet er der lager, grossist virksomhed samt diverse detailhandel med SPV (særligt pladskrævende varegrupper) og tættest på Skivevej findes der beboelse.

Mod Struervej, på den anden side af jernbanelegemet er der lidt beboelse imellem spredt detailhandel. Ud til Struervej og Ringvejen ligger Lavhedeområdet (der er et bydelcenter) med detailhandel, og nordøst for Lavhedeområdet på den anden side af Ringvejen ligger Nyholmområdet, hvor der er detailhandel, med en enkelt dagligvarebutik, enkelte udvalgswarebutikker og flere butikker med SPV.

Nord for projektarealet over Ringvejen ligger et erhvervsindustriområde med Færch Plast.

Erhvervscentret, der i projektscenariet ombygges til butikscenter, blev bygget i perioden 1958-1962 og virkede som FDB centrallager og administrationsbygning frem til



Figur 5-1 Kort med projektareal og omgivelser.

1986, hvor det blev overtaget af JRK Invest A/S. I perioden 1986 til i dag var det fungeret som lager- og værkstedsfaciliteter, køleterminal og kontorformål for en række virksomheder.

I planstrategiarbejdet for Holstebro Kommune arbejdes med "at cityområdet skal udvides til også at omfatte dele af Stationsvej kvarteret, hvor der er et stort byomdannelsepotentiale" ("Masterplan Holstebro 2001-2025", 2001) Endvidere er det intentionen at "arbejde for, at indsatsen med erhvervsfremme blandt andet skal styrke Holstebro som handels- og regionscenter." ("Vækst med viden og vilje", 2003)

5.2 Projektarealet

5.2.1 Eksisterende bygninger

På projektarealets område findes der følgende bygninger:

- Hovedbygning: en 8 meter høj lagerbygning i rødsten ud til Hostrupsvej, der er forbundet med
- Forbygning: en 2-etagers 8 meter høj kontorbygning i rødsten, beliggende ud til Stationsvej.
- Mellembbygning: en 2-etagers 7 meter høj mellembbygning i beton og glas, der forbinder kontorbygningen og lagerbygningen.
- En hvidmalet muret garage i 1 etage, der benyttes som cykelskur og opmagasinering.
- En varmecentral i 1 etage (rødsten, 4,5 meter høj) med værksted.
- En 26 meter høj skorsten tilhørende varmecentralen
- En 6 meter høj køleterminal i beton i den nordlige del af projektarealet.
- En 2-etagers kontorbygning (7m), der ligger ud til jernbanen.
- En 5,5 meter høj køregård, der ligger i den sydlige del af projektarealet.
- En 4,5 meter høj sprinkler bygning ved siden af køregården.

I projektscenariet fremstår butikscentret som en ombygning af de eksisterende bygninger med facadeændringer, ændringer i tagkonstruktion, for at bringe naturligt lys ind i centret, samt indvendige ændringer med anlægning af centergader, butikker, kontorer o.lign. som beskrevet i kapitel 3. Grundplan-arealet i skitseprojektet er på ca. 21.850 m² med et etageareal på 27.075 m² inklusiv centergader og køregård til varemodtagelse.

5.2.2 Projektarealets tilstand

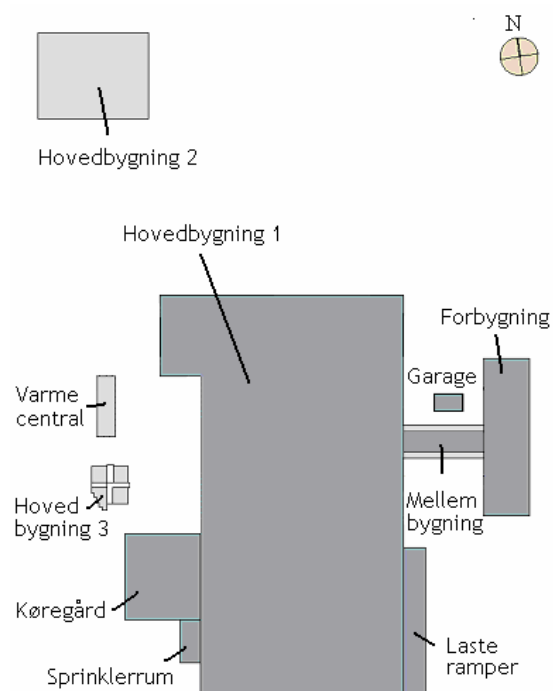
Arealet udnyttes fuldt ud som Erhvervscenter med primært lager og kontorvirksomhed.

5.2.3 Arkæologiske forhold og fredninger

Der er ingen fredede bygninger på projektarealet



Figur 5-2 Erhvervsparken som den står idag med lager i hovedbygning 1 (tv i billedet) og kontorer i forbygningen (th i billedet).



Figur 5-3 Bygningsplan over projektarealet.



Figur 5-4 Garage



Figur 5-5 Varmecentral m. skorsten.



Figur 5-6 Hovedbygning 2 med køleterminal.



Figur 5-7 Hovedbygning 3 med kontorer.

6 Visuelle konsekvenser

Herunder beskrives de visuelle konsekvenser ved etablering af butiks- og erhvervscentret.

Ved hjælp af computer animerede fotos vurderes ændringerne i bybilledet. Dog tages forbehold for facade ændringer og andre ændringer, der skyldes at bygningen kun fremgår som et skitseprojekt.

Eftersom centeret ikke vokser signifikant i højden vil de visuelle konsekvenser dog kunne vurderes på dette grundlag.

6.1 Variationer i skitseprojektet

I figur 6-1 og 6-2 nedenfor er skitseprojektet sammenlignet med eksisterende bygninger. Udformningen af eksempelvis indgangsparti samt hvorvidt der skal være en svævende glasvinge udover forbygningen er nogle af de elementer der arbejdes videre med.

6.2 Billedvinkler fra de nære omgivelser

På kortet i figur 6-4 er der illustreret hvorfra og i hvilken retning de individuelle billeder er taget.

Figur 6-5 viser et foto taget fra billedvinkel 1, fra Holbergsgade ind imellem to boligblokke, der vil have et begrænset udsyn til butiks- og erhvervscentret. De to lejlighedskomplekser vender mod hinanden således, at der ikke er vinduer mod butikscentret mod nord. Dog vil man fra nogle lejemål kunne se dele af den sydlige parkeringsplads samt den sydlige del af butikscentret. I nul-alternativet kan man fra disse lejemål se lastbilstrafik til og fra lasteramper hørende til nuværende lagervirksomhed i eksisterende bygninger.

Figur 6-6 viser et foto taget fra billedvinkel 2, fra udkørslen til Stationsvej ned langs Stationsvej i vestlig retning. På billedet ses den sydlige del af butikscentret og de to boligblokke fra figur 6-5.

Foran butiks- og erhvervscentret ligger parkeringsareal og mellem Stationsvej og parkeringsareal skal der være en tydelig adskillelse, samt en ensrettet stamvej inde på projektarealet. Op mod boligblokkene etableres en stølmur af kommunen. Udformning af stølmur, adskillelse mellem Stationsvej og projektareal samt detaljer på parkeringsareal var ikke kendt i skrivende stund og er derfor ikke forsøgt indtegnet.

6.3 Billedvinkler fra indfaldsvejene

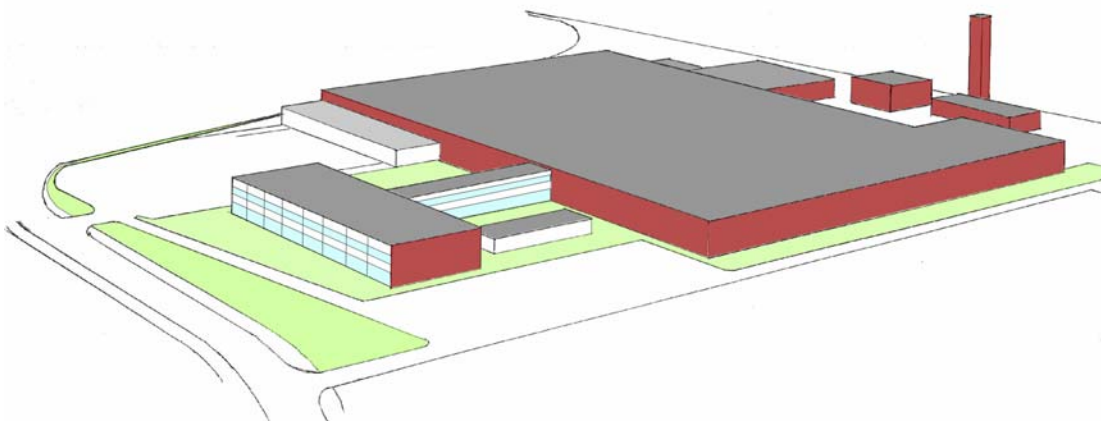
Figur 6-7 og 6-8 viser et foto taget fra billedvinkel 3, fra Rasmus Færchs Vej før krydset med Ringvejen og ned ad Stationsvej. Ligeledes fra denne vinkel er centret markant i sin nuværende fremtoning (nul-alternativet) og vil efter facade-ændringer være endnu mere markant.

Figur 6-9 og 6-10 viser et foto taget fra billedvinkel 4, fra Stationsvej før krydset ved jernbaneoverskæringen til Gammel Struervej. Fra denne vinkel er centret neutralt i sin nuværende fremtoning og vil efter facade-ændringer være mere markant på vejen ud af byen.

Fra nordvest er centret ikke synligt, hverken i nul-alternativet eller i projektscenariet, da broen over jernbanen er væsentlig højere og dækker fuldstændigt for udsyn til centret før end man er oppe på broen ca. 200 meter fra krydset ved Skivevej/Ringvejen.

6.4 Skygger

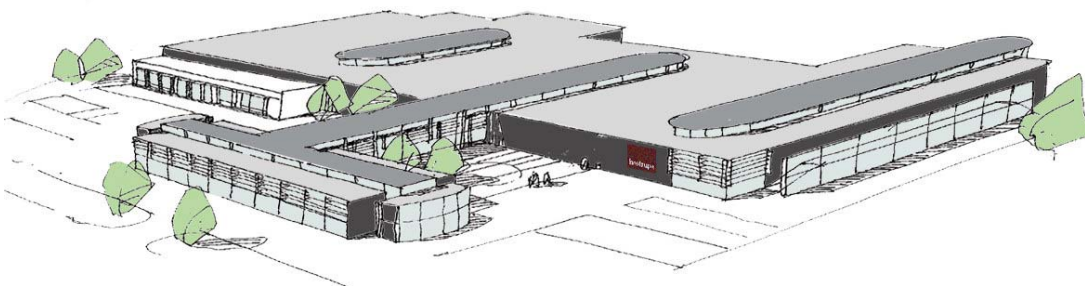
Da centret ikke bliver væsentlig højere end de eksisterende bygninger vil der ikke være nogle ændrede skyggevirkninger i forhold til nul-alternativet (hvor der heller ikke er nogle problemer med skyggevirkning).



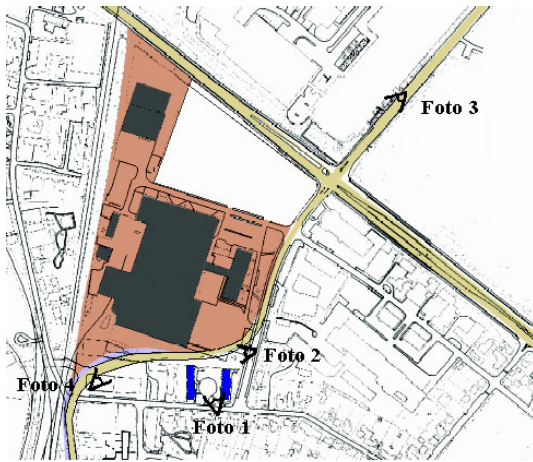
Figur 6-1 Eksisterende udseende af bygninger. Perspektivtegningen er set fra nordøst. Hovedbygning 2 ligger til højre for perspektivet. Eksisterende vejforløb på området er indtegnet.



Figur 6-2 Projektskitse af hostrups uden svævende vinge over forbygning og mellembygning, men med bred mellembygning. Vejforløb ved ind- og udkørsel samt på projektområdet er skitseret.



Figur 6-3 Projektskitse af hostrups med svævende vinge over forbygning og mellembygning, og med bred mellembygning. Vejforløb ved ind- og udkørsel samt på projektområdet er ikke skitseret korrekt.



Figur 6-4 Kort over området med billedvinkler indtegnet



Figur 6-5 Foto fra billedvinkel 1 med butikscentret skitseret og med vinge hen over mellembygningen som i figur 6-3.



Figur 6-6 Foto fra billedvinkel 2 med butikscentret skitseret. Støjmur og udseende af parkeringsareal er ikke indtegnet.



Figur 6-7 Foto fra billedvinkel 3 i nul-alternativet.



Figur 6-8 Foto fra billedvinkel 3 med butikscentret skitseret. Her med vinge over forbygningen som i figur 6-3.



Figur 6-9 Foto fra billedvinkel 4 i nul-alternativet.



Figur 6-10 Foto fra billedvinkel 4 med butikscentret skitseret. Jordbunken (th.) og det ene signallys er fjernet af arkitekten, da de dækkede for en visuel detalje, og har intet at gøre med evt. planer for omlægning af kryds.

6.5 Konklusion

Det vurderes at byens profil fra den nye indfaldsvej vil ændres i positiv retning med det nye center. Det vil ikke komme til at fremstå markant fra nærliggende boligområder, men vil være tydelig ved forbikørsel ad Ringvejen samt på Stationsvej, den nye indfaldsvej til byen. Den totale ombygning med nye facader vil forskønne området markant og give områdets aldrende lagerbygninger et tiltrængt visuelt løft.

Fra nord (Struer Landevej og Ringvejen) vil centret ikke kunne ses pga. broen over jernbanelegemet. Trafikanter kan dog se centret fra broen. Kommende ad ringvejen fra sydøst vil centret først kunne ses 100 meter fra krydset med Stationsvej.

Ved kørsel på indfaldsvejen ad Stationsvej vil centret være markant over 500 meter og dermed være en stor del af det givne indtryk og oplevelse af Holstebro.

Da centret ikke bliver bygget væsentligt højere, men blot får lagt nye luftige elementer over de indendørs gader, for at få lys og luft ned, vil det ikke give synlige gener for de nærmeste boliger, men forskønne området i forhold til nul-alternativet.

7 Konsekvenser for detailhandelen

I dette afsnit vurderes det, hvilke konsekvenser butikscentret vil medføre for detailhandelen i et defineret område.

Efter en beskrivelse af centrets forventede opland, indkøbsmønster og konkurrencesituation, gennemgås de forudsætninger og den opstillede model, der ligger til grund for vurderingen.

Dernæst beskrives og vises i tabeller konsekvenserne for handel med dagligvarer og udvalgsvarer.

Efter en vurdering af beskæftigelsen i detailhandelen konkluderes sidst på konsekvenserne ved fremdragelse af relevante tal.

7.1 Definitioner

Detailhandel dækker over handel med dagligvarer og handel med udvalgsvarer, herunder handel med særlig pladskrævende varegrupper (SPV).

Den registrerede omsætning i butikkerne i forhold til det beregnede forbrug hos borgerne giver et nøgletal – lokalkøbsandele – for den aktuelle detailhandelsforsyning. Lokalkøbsandelen er en god indikator for hvor attraktivt et område er at handle i og en lokalkøbsandel over 100 viser, at der er et omsætningsoverskud i kommunens butikker. Et højt omsætningsoverskud i forhold til kundegrundlaget kan skyldes handlende fra nabo kommuner, andre regioner i Danmark eller udenlandske turister.

Attraktionsniveauet, eller kort attraktionen, er en indikator for hvor tiltrækkende en butik opfattes af forbrugere (1 er meget lav attraktion og 5 er meget høj attraktion). I vurderingen, udført af ICP (juni 2003) tages der hensyn til bl.a. kvalitet og bredde i butikkers sortiment, deres størrelse i forhold til sortimentet og branchen, samt disponeringen af arealerne.

Et områdes attraktionsniveau kan så findes som en vægtet middelværdi af butikkers attraktion i området samt udvalget af butikker.

7.2 Bycentrets opland

Både hvad angår dagligvare og udvalgsvarer vurderes det at centrets opland vil falde sammen med Holstebro bys opland.

Holstebro er en del af Landsdelcenter Midt-Vest og er et stærkt handelscenter med et stort opland. Holstebro har den højeste lokalkøbsandel og næst største samlede detailhandelsomsætning i Ringkøbing Amt. Oplandet udgøres hovedsagligt af Holstebro, Struer, Vinderup, Aulum-Haderup, Trehøje, Ulfborg-Vemb samt Lemvig kommuner – i alt ca. 110.000 personer.

7.3 Indkøbsmønster i oplandet

De væsentligste faktorer for forbrugere i deres valg af indkøbssted er først og fremmest afstanden fra hjemmet og dernæst indkøbsstedet størrelse, variation og attraktion.

I dag er den vigtigste faktor afstanden, men tendensen er, at udbuddets størrelse og variation bliver mere og mere betydende. Denne tendens er mest udtalt indenfor udvalgsvarer, som handlende således godt vil rejse over længere afstande efter.

Tendensen til koncentration i de store udbudspunkter vil i fremtiden blive skærpet yderligere.

7.3.1 Data

I tabel 7-1, 7-2 og 7-3 er vist Ringkøbing amts beregnede lokalkøbsandele for oplandskommunerne til Holstebro, de nærmeste større by-kommuner, Ringkøbing amt som helhed og landsdelcenter Midt-Vest (Herning, Holstebro, Ikast og Struer Kommune slået sammen).

Tabel 7-1 Lokalkøbsandele for Dagligvarehandel.

	Lokalkøbsandel		Ændring
	1999	2001	
Holstebro	134	135	0,7%
Struer	84	85	1,2%
Vinderup	68	65	-4,4%
Aulum-Haderup	58	66	13,8%
Trehøje	60	65	8,3%
Ulfborg-Vemb	103	114	10,7%
Lemvig	86	91	5,8%
Opland total	79	83	4,8%
Skive i 1994	101		
Herning	98	104	6,1%
Ringkøbing	76	95	25,0%
Ringkøbing Amt	92	97	5,4%
Landsdelcenter Midt-Vest	103	107	4,1%

Tabel 7-2 Lokalkøbsandele for Udvalgsvarerhandel.

	Lokalkøbsandel		Ændring
	1999	2001	
Holstebro	161	145	-9,9%
Struer	79	70	-11,4%
Vinderup	25	28	12,0%
Aulum-Haderup	48	36	-25,0%
Trehøje	15	12	-20,0%
Ulfborg-Vemb	34	33	-2,9%
Lemvig	87	72	-17,2%
Opland total	58	50	-13,6%
Skive i 1994	72		
Herning	148	152	2,7%
Ringkøbing	156	145	-7,1%
Ringkøbing Amt	106	101	-4,7%
Landsdelcenter Midt-Vest	137	133	-2,5%

Tabel 7-3 Lokalkøbsandele for Daglig- og Udvalgsvarerhandel.

	Lokalkøbsandel		Ændring
	1999	2001	
Holstebro	149	140	-6,0%
Struer	81	77	-4,9%
Vinderup	44	45	2,3%
Aulum-Haderup	53	50	-5,7%
Trehøje	35	36	2,9%
Ulfborg-Vemb	65	70	7,7%
Lemvig	86	81	-5,8%
Opland total	67	65	-3,0%
Skive i 1994	85		
Herning	125	130	4,0%
Ringkøbing	120	122	1,7%
Ringkøbing Amt	100	99	-1,0%
Landsdelcenter Midt-Vest	121	121	-0,2%

For Skive stammer de nyeste data fra en undersøgelse udført af ICP i 1994 og udgivet i 1995.

I 2002 var der 1.940 personer beskæftiget indenfor detailhandel i Holstebro (ud af 10.023 i hele Ringkøbing Amt). I Holstebro giver det således en omsætning ex. moms pr. beskæftiget på ca. 1.5 mio. kr. (fremskrevet til 2004 tal).

I Ringkøbing amt i 1999 var den gennemsnitlige omsætning ex. moms pr. bruttoetageareal på ca. 18.300 kr./m² for dagligvarebutikker og ca. 13.600 kr./m² for udvalgsvarerbutikker (eksklusiv SPV)¹.

Ud fra omsætningstal og arealangivelser fra nøgletal publiceret af Stockmangruppen ("Dansk Supermarked 2003") fås at en dagligvarehuskæde, der anvender lukket køregård (ligesom i projektscenariet) har en omsætning pr. bruttoetageareal på ca. 24.000 kr./m².

I de følgende konsekvensvurderinger tages der udgangspunkt i den samme gennemsnitlige omsætning pr. m² som benyttes i Regionplantillæg nr. 50. Den forventede omsætning per m² for udvalgsvarerbutikker i hostrups sættes dog 25% højere end det forventede gennemsnit for hele amtet, da konceptet bygger på et center med høj attraktion og de mest attraktive butikker også er effektivt drevet.

De benyttede nøgletal for butikker i centret er:
2004: 28.519kr./m² for dagligvarer, og 17.683kr./m² for udvalgsvarer (ex. moms).
2008: 30.120kr./m² for dagligvarer og 19.020kr./m² for udvalgsvarer (ex. moms).

7.3.2 Forbehold

Medregnet under lokalkøbsandel for udvalgsvarerhandel er handel med særligt

pladskrævende varegrupper, herefter benævnt SPV. Handel med SPV er ofte angivet i en kategori for sig selv, men i disse udregninger har det ikke været muligt at adskille handel med udvalgsvarer fra handel med SPV, pga. fortrolighedshensyn fra Danmarks Statistiks side².

Lokalkøbsandelene er beregnet ud fra omsætningstal fra 1999 og 2001 for kommuner i Ringkøbing Amt og et landsgennemsnitligt årsforbrug per person er fundet ud fra omsætningstallet for hele Danmark. I denne udregning tages der ikke hensyn til variationer i husstandsstørrelse eller sammensætning, men det er vurderet at lokalkøbsandele udregnet på denne baggrund giver et mere retvisende billede end den tidligere anvendte metode, der anvendte Danmarks Statistiks Forbrugerundersøgelse over 3-årige perioder

En del af omsætningen der hører hjemme under udvalgsvarer er blevet talt med under dagligvarer, da supermarkeder har et meget stort salg af udvalgsvarer. Dette forhold er en del af forklaringen på den generelle stigning i dagligvareomsætning i amtet. Forskydningen inden for kategorierne ændrer dog ikke på det overordnede billede for den samlede detailhandel, der har oplevet en negativ omsætningsudvikling fra 1999 til 2001.

7.3.3 Analyse

Holstebro

Holstebro har i mange år haft en meget høj lokalkøbsandel inden for både udvalgsvarer og dagligvarer.

Som det ses i tabel 7.1 har lokalkøbsandele for handel med dagligvarer i Holstebro kun næsten fulgt med pris- og lønudviklingen. Fra 1999 til 2001 er lokalkøbsandelen ændret med +0,7%

¹ Tillæg nr. 7 til Regionplan 1997 udgivet august 2001 angiver bruttoetagearealer for Ringkøbing Amt, omsætningstal er fra DST.

² I enkelte kommuner er der kun en eller to butikker med SPV, og evt. publicering af middelværdi af omsætningstal for disse kommuner ville være konkurrenceforvridende.

For udvalgsvarer er der en udtalt nedgang på 9,9% i samme periode.

For udvalgsvarer og dagligvarer samlet er udviklingen fra 1999 til 2001 en nedgang på 6,0%. I samme periode er den samlede dagligvare- og udvalgswareomsætning faldet med ca. 100 mio. kr., og det må konkluderes at Holstebro i den periode har tabt markedsandele.

Oplandskommuner

I oplandet har flere kommuner haft en stigning i lokalkøbsandel for dagligvarehandel, men kun Vinderup har oplevet en fremgang for udvalgswarehandel. Denne fremgang på 12% svarer dog kun til ca. 11 mio. kr., hvilket kan tilskrives en enkelt succesfuld virksomhed.

Samlet set har oplandet haft en fremgang i dagligvarehandel på 4,8% og en kraftig tilbagegang for udvalgswarehandel med en ændring på -13,6% i lokalkøbsandel.

For den samlede detailhandel var der i perioden en ændring på -3,0% i lokalkøbsandel og oplandskommunerne har altså også tabt lokalkøbsandele, dog i mindre omfang end Holstebro Kommune.

Større by-kommuner

De nærmeste større by-kommuner har vundet lokalkøbsandele i dagligvare handelen samt tabt lokalkøbsandele i udvalgswarehandelen. Herning er den eneste undtagelse, da den også har haft fremgang for udvalgsvarer alene.

For den samlede detailhandel er det kun Herning og Ringkøbing der har haft positiv udvikling – Herning har på disse to år formået at gå fra en detailhandelsomsætning 20% større end Holstebro, til 33% større end Holstebro (i 2001). I samme tidsrum voksede antal indbyggere i Herning kommune med 1,0% til 58.494 og i Holstebro kommune med 1,1% til 40.834.

Amt og Landsdelcenter Midt-Vest

Både Ringkøbing Amt som hele og landsdelcenter Midt-Vest kommer ud med en stigning i dagligvare lokalkøbsandel og et større fald i udvalgsware lokalkøbsandel således at ændringen i den samlede lokalkøbsandel er i negativ retning.

Ringkøbing amt har en ændring i lokalkøbsandel på -1.0% for den samlede detailhandel fra 1999 til 2001.

Landsdelcenter Midt-Vest har i samme periode en ændring i lokalkøbsandel på -0,2% for den samlede detailhandel, hvilket betyder at Herning og Ikast³ har erobret markedsandele, der svarer til de markedsandele, der er mistet i Holstebro og Struer.

7.4 Udbudspunkter

Konkurrencen i Holstebro området er domineret af Holstebro by, idet den ligger forholdsvis isoleret fra de konkurrerende udbudspunkter med hhv. ca. 30 km og 15 km til Herning og Struer, som de nærmeste store udbudspunkter. Struer er dog væsentlig mindre end Holstebro og trafikken af handlende går næsten udelukkende fra Struer til Holstebro.

Som del af Landsdelcenter Midt-Vest er der også en identificeret konkurrence med de andre landsdelcentre. For at et Landsdelcenter skal kunne fungere som lokomotiv for en landsdel skal det bl.a. have et bredt udbud med specialiserede butikker. Samtidig skal landsdelscetret kunne tage konkurrencen op med andre landsdelcentre.

7.4.1 Holstebro by

I Holstebro er den funktionelle bymidte koncentreret omkring Nørregade, Vestergade, Østergade og Enghaven, som udgør den primære del af gågadesystemet. Gågaden er omkring 1.100 meter lang. Gågaden har i 2002

³ Ikast har oplevet en stigning i samlet lokalkøbsandel på 5,2%, fra 96 i 1999 til 101 i 2001.

og 2003 fået nedlagt nye tekniske installationer og ny belægning.

Der er mange åbne torve og pladser med kunst og blomster i bymidten, der samlet set giver en høj attraktionsværdi overfor den enkelte forbruger.

Der findes endvidere 4 bydelscentre i Holstebro⁴ heriblandt Lavhedecentret, samt et aflastningscenter på Nyholm.

I konkurrence undersøgelse af ICP (*Holstebro – Vurdering af mulighed for etablering af center*, 2003) er butiksantal, andel af kædebutikker og attraktionsniveau for Holstebro gågade samt området ved Lavhede Centret og Nyholm området kortlagt. Data er præsenteret i tabelform i bilag A.

Der projekteres med, at der i butiks- og erhvervscentret vil blive etableret attraktive butikker, at centret skal have overdækkede, men lyse, brede gader, samt at der vil være et velafstemt udvalg, så butiks- og centrets samlede attraktion vil blive relativt høj og samlet set også forbedre attraktionsniveauet for Holstebro by.

7.4.2 Holstebro kommune

I Holstebro kommune er der flere lokalcentre udpeget hvori detailhandel skal bevares og forsøges fremmet. I disse lokalcentre er detailhandelsbutikker kortlagt. Butiksantal fra denne kortlægning (udført december 2003) er vist i tabel 7-4.

I alle lokalcentre på nær Krunderup er der en dagligvarebutik.

7.4.3 Oplandskommuner og større byer

I oplandskommunerne er fremskrivninger baseret på data om samlet omsætning og forbrug i kommunen ud fra offentliggjorte lokalkøbsandele samt data om bymidten for de større byer (Holstebro, Herning, Struer, Lemvig, Skive, Ringkøbing) fra en detailhandelsanalyse

Tabel 7-4 Butiksantal i områder udlagt til detailhandel i 8 lokalcentre i **Holstebro kommune** og 4 lokalcentre i nabokommuner (markeret med *). Optælling udført december 2003.

Lokalcenter	Daglig-varer	Udvalgs-varer	SPV
Mejrup	1	0	4
Skave	3	3	2
Nr. Felding	1	0	0
Hvam	2	1	0
Tvis	1	0	2
Idom Kirkeby	1	0	0
Krunderup	0	0	1
Borbjerg by	2	1	1
Linde*	2	1	0
Asp*	1	1	0
Hjerm*	1	0	1
Vemb*	5	7	3

udarbejdet af ICP for bygherrerne. Desuden er der i tabel 7-5 opgjort antal detailhandels butikker i hver af kommunerne i 1999.

Yderligere materiale til vurdering af konsekvenserne for detailhandelen omfatter butiksantal i de byer, der er lokalcentre i nabokommuner og som ligger tættest på Holstebro, se tabel 7-4.

Skive har en stærk detailhandel med et stort opland og 2 væsentlige udbudspunkter i byen: gågaderne inklusiv Søndercentret og Vest Centret. Skives gågade er omkring 850 meter lang og rummer i alt 115 butikker med detailhandel hvoraf 75% er udvalgswarebutikker. Ved Vest centret er der 13 udvalgswarebutikker. Selve bymidten er forholdsvis svagt besat på dagligvaresiden, der udgøres af 2 discountbutikker.

Struer gågade har en samlet længde på ca. 400 meter. Bymidten er yderligere kendetegnet ved at der er 4 store dagligvarebutikker koncentreret omkring en stor parkeringsplads midt i byen, hvilket bevirker, at der er et meget stærkt dagligvareudbud centralt i byen. Byens

⁴ Tillæg nr. 7 til Regionplan 1997 (august 2001)

Tabel 7-5 Butiksantal i oplandskommuner og større bykommuner fra 1999 med udregnet butiksantal pr. 1000 personer i kommunen. For Skive markeret med * var det seneste tilgængelige tal for hele kommunen (137) fra 1995 og det seneste tal for Skive midtby og Vest Center (128) fra 2003.

Kommune	Butiksantal				Butikker pr. 1000 indbyggere i kommunen	
	Daglig-varer	Udvalgs-varer	SPV	I alt	Daglig-varer	Udvalgs-varer
Holstebro	94	192	45	316	2,3	4,7
Struer	49	83	11	145	2,6	4,3
Vinderup	22	27	5	53	2,7	3,3
Aulum/Haderup	23	33	3	60	3,5	5,0
Trehøje	19	31	5	54	2,0	3,2
Ulfborg/Vemb	28	39	1	72	3,9	5,5
Lemvig	52	82	18	149	2,8	4,3
Opland total	193	295	43	533	2,8	4,2
Skive*				137/128		
Herning	111	279	58	418	1,9	4,8
Ringkøbing	52	112	15	178	3,0	6,4

udvalgswareudbud har dog en beskedent størrelse med en begrænset oplandseffekt.

Lemvig gågade strækker sig over i alt ca. 400 meter og der ligger 4 dagligvarebutikker i tilknytning til bymidten. Gågaden er imidlertid todelt, idet der ligger et torv midt i forløbet. Gågaden er flere steder i Vestergade meget smal, hvilket giver nogle trange passager.

Ringkøbing gågade er opdelt i en kombineret gågade-/køregade samt en strækning med udelukkende gågade. Samlet er gågadezonen 600 meter, men heraf er kun de 150 meter egentlig gågade. Der ligger 3 dagligvarebutikker i tilknytning til bymidten. Gågaden er domineret af et stort centralt torv med bænke og udsmykning. Ringkøbing bymidte har relativt få kædebutikker og domineres af lokale butikker.

Herning gågade er i alt knap 1000 meter lang og der ligger 4 store dagligvarebutikker i tilknytning til bymidten. Gågaden er bred med mange træer og beplantninger og bænke. Der er et stort torv midt på gågaden med mange aktiviteter i sommerhalvåret.

7.5 Erfaringer fra byer med butikcentre

Fra andre byer med butikcentre kan der udledes tendenser for udviklingen. Det viser sig at vigtige parametre er:

- butikscentrrets afstand fra bycentrum
- den eksisterende konkurrencesituation

Da der blev etableret butikcentre i Kolding og Næstved voksede den samlede omsætning i kommunen, og var konstant eller faldt i bykernen^{5,6,7}. I Hillerød derimod voksede omsætningen både i bycentrum og samlet i kommunen, da der blev etableret butikcenter.

Butikscentrene i Kolding og Næstved ligger 3-5 km fra bykernen. I Hillerød ligger centeret i bymidten og har her styrket både bymidte og kommune som helhed.

Fra nyligt etablerede butiks- og erhvervscentre kan man også hente i erfaringer. I Århus har man erfaret at den eksisterende detailhandel i varehuse og på gågaden uden for det nye Bruun's Galleri sætter rekorder efter butikscenteret er etableret, samt at andelen af kunder, der kommer udenfor det nære opland er stigende. (Jyllandsposten den 22. december 2003). Det forklares med at Århus samlet set er steget i attraktion med etableringen af det nye center.

I samme artikel fremgår det, at en del af omsætningsstigningen i Århus er erobret fra andre regioner, heriblandt landsdelcenter Midt-Vest.

Placering af et butikscenter i bymidten af Holstebro til at generobre noget af det tabte er ikke hensigtsmæssigt af flere årsager:

⁵ Erik Agergård: Detailhandelen og forbrugerne i Hillerød kommune, København 1994.

⁶ I Kolding blev storcentret åbnet i efteråret 1993. Korrigeres herfor ville omsætningen for hele 1993 være 15% mindre i bykernen i 1993.

⁷ Butiksstrukturens konsekvenser for trafik og miljø
Per Thost, Anders Nyvig

Tabel 7-6 Omsætningens udvikling i Hillerød, Kolding og Næstved før og efter etablering af butikscener.

	1986	1992	1993
Hillerød			
- Bykernen	100	107	134
- Kommunen	100	109	125
Kolding²			
- Bykernen	100	105	103
- Kommunen	100	114	130
Næstved			
- Bykernen	100	99	86
- Kommunen	100	110	135

bevarelse af den historiske bymidte, den trafikale situation, og et stærkt handelsmiljø, der ikke ønskes ændret fuldstændigt i karakter. Ønsket om fortsat at udvikle Holstebro som handelsby har i de sidste 10 år åbnet op for ny kapacitet uden for det historisk afgrænsede bycentrum i Lavhede og Nyholm områderne. Lavhedecenteret har status af bydelscenter og Nyholmområdet er et aflastningsområde.

Nu foreslås udviklingen af Holstebro som handelsby fortsat i butiks- og erhvervscenteret ved Stationsvej, i en afstand fra gågadenettet på 1000 meter, med ca. 1400 meter fra midte til midte. Afstanden til jernbanestation og busstation er ca. 600 meter fra projektarealet, og det ligger således stationsnært og tæt på bymidten.

Butikscenteret ligger endvidere i den retning som Holstebro ønskes udvidet i (nordøst), som beskrevet i kapitel 4.

7.6 Forudsætninger for fremskrivning

I det følgende redegøres der for de forudsætninger, der ligger til grund for vurderingerne.

7.6.1 Konkurrencesituationen

Det forudsættes:

- at dagligvarekonkurrencen vil blive hårdere i den næste fem-årsperiode med indtog af udenlandske lavpris dagligvarebutikskæder.
- at butikker i lokalcentre, udover kiosker, eksisterer primært pga. personligt engagement fra butiksleder og at kunders loyalitet skyldes dette.
- at der ikke etableres yderligere dagligvarebutikker på over 1500 m² i detailhandelsområder i Holstebro.
- at forbrugsudviklingen over hele Ringkøbing amt følger ICPs prognose som angivet i tabel A-2 i bilag A.

7.6.2 Forretningsmix

Det præcise antal af lejemål samt butiksstørrelser og funktion afhænger af forhandlinger med de potentielle lejere. Til brug for udregningen af konsekvenser for detailhandelen er der i skitseprojektet forudsat en butiksfordeling som angivet i tabel 7-7, med ca. 40 detailhandelsbutikker og ca. 10 servicebutikker, i alt et samlet bruttoetageareal for detailhandel på 14.379 m². Herudover vil der være lejemål til aktiviteter, kontorer og klinikker etc.

7.6.3 Forventet omsætning

Butiks- og erhvervscentret forventes at åbne 1. oktober 2005.

Med de anvendte nøgletal for omsætning pr. areal forventes butiks- og erhvervscentret i 2008 at have en dagligvareomsætning ex. moms på 154 mio. kr. og en udvalgswareomsætning på 176 mio. kr., i alt en samlet detailhandels omsætning på 330 mio. kr.

Tabel 7-7 Forretningsmix. Antal dagligvare-udvalgsware- og servicebutikker samt butiks- og bruttoetageareal inklusiv andel af køregård benyttet til fremskrivninger.

	Antal	Butiks- etage- areal m ²	Brutto- etage- areal m ²
Dagligvarer	11	4.399	5.125
Heraf supermarked		2.497	
Andel af køregård		503	
Udvalgsvarer	29	7.942	9.254
Andel af køregård		302	
Service, kontor og klinikker	?	5.426	6.322
Heraf Service	10	1.269	

Herefter følger centret den samme forbrugsudvikling som Holstebro Kommune og der vil således ikke erobres yderligere lokalkøbsandele fra oplandet eller det fjerne opland, men der vil stadig ske forskydninger i lokalkøbsandele i oplandskommuner på grund af generel negativ udvikling der.

7.6.4 Trafik

Det forudsættes:

- at der etableres kapacitet på veje og i kryds som beskrevet i kapitel 8.
- at erhvervsområde etableres nordøst for Rasmus Færchs Vej.

7.6.5 Udvikling i lokalkøbsandele

Det forudsættes at

- i **nul-alternativet** forbliver landsdelcenter Midt-Vest mindre attraktiv end tilstrækkeligt for at kunne matche konkurrencen fra andre regioner og Landsdelcentre. Nedgangen i lokalkøbsandele antages bremset op ved etablering af andre projekter i landsdelcentret, således at udviklingen beskrevet i kapitel 7.3.3, med faldende lokalkøbsandele i hele amtet, fortsættes i mindre grad. Kommunerne i Ringkøbing amt antages, at vil opleve en stigning i omsætning på 1% lavere end forbrugsudviklingen hvert år. **Omsætningen for udvalgsvarer forudsættes her til at blive 1% lavere end forbrugsudviklingen, og dagligvare-**

omsætningen følger forbrugs-udviklingen.

- i **projektscenariet** etableres butikscentret med så høj attraktion, at den øger Holstebros samlede attraktion så meget at Holstebro genvinder 3% af de tabte kunder til udvalgsvarerhandel. Den forøgede attraktion trækker også omsætning til Holstebro fra eksisterende opland. På dagligvaresiden er udbuddet i Holstebro by i forvejen meget stort og da folk ikke er ret tilbøjelige til at ændre deres indkøbsmønster bliver effekten på dagligvaresiden mindre. **Omsætningen for såvel udvalgsvarer som for dagligvarer følger forbrugs-udviklingen i Holstebro. I andre oplandskommuner fremskrives udvalgswareomsætningen 1% lavere end forbrugsudviklingen.**

7.6.6 Områdeinddeling

Konsekvensberegninger og vurderinger vil tage udgangspunkt i følgende områdeinddeling:

Holstebro, oplandskommunerne Struer, Vinderup, Aulum-Haderup, Trehøje, Ulfborg-Vemb, Lemvig kommuner samt lokalcentre i Holstebro kommune. Herudover indgår de større bykommuner Skive, Herning og Ringkøbing som samlet kilde til både kunder og konkurrence.

Da konkurrencen tages op med andre landsdelcentre, indregnes også bidrag til og fra det fjerne opland.

7.7 Metode

Lokalkøbsanalyser er udarbejdet af Ringkøbing Amt på baggrund af omsætningstal fra Danmarks Statistik.

Befolkningsfremskrivning, husstandsindkomster, husstandsstørrelser, beskæftigelsesgrader og forbrugsforhold for kommunerne kommer fra Danmarks Statistik, og er behandlet af ICP til at give forbrugsfremskrivninger for oplands-

kommunerne, se tabel A-2 i bilag A. På baggrund af daglig- og udvalgswareforbrugsfremskrivninger for 2002, 2006 og 2011 beregnes forventede stigningsrater for 2004-2008 og 2008-2013.

I rapporten "Vurdering af effekterne af ønsker om detailhandelsudvidelser i Herning, Holstebro og Struer" (Sven Allan Jensen A/S, 2004), der er udarbejdet i forbindelse med Regionplantillæg nr. 50, er der udregnet nøgletal for omsætning per m² inden for dagligvarer, udvalgsvarer og SPV i Ringkøbing Amt. I forbindelse med rapportens udarbejdelse blev stigningen i forbruget fra 1996 til 2004 belyst på baggrund af data fra Danmarks Statistik

I nærværende VVM-redegørelse beregnes, med anvendelse af omsætningstal, befolkningstal og lokalkøbsandele fra ovenstående kilder, det forventede forbrug og omsætning i kommunerne i 2004.

I Sven Allan Jensen A/S analysen (2004) (herefter kaldet SvAJ04) er fremskrivning af forventet omsætning i 2004 foretaget med baggrund i omsætningen i 1996. I nærværende VVM-redegørelse er anvendt tal fra 2001.

I **nul-alternativet** fremskrives forbrug og omsætning med stigningsraterne og udvalgswareomsætning nedjusteres med 1% pr. år i alle kommuner. Fremskrevne omsætnings tal for kommunerne i 2004, 2008 og 2013 i nul-alternativet er vist i tabel 7-8 og 7-9.

I **projektscenariet** fremskrives for 2004 til 2008 forbrug og omsætning med samme stigningsrater som i nul-alternativet. Udvalgswareomsætning nedjusteres med 1% pr. år i alle kommuner, på nær Holstebro, og der korrigeres for den ændrede omsætningsfordeling, som den fremgår af tabel 7-10. Omsætningsfordelingen er udregnet relativt til omsætning og lokalkøbsandel. For at illustrere størrelsen af beløbene er bidragene fra det fjerne opland omregnet til antal personer

og procentdel ud af samlet kundegrundlag i tabel 7-11.

Fra 2008 til 2013 fremskrives forbrug og omsætning i kommuner og center med de beregnede stigningsrater, og udvalgsware-omsætningen nedjusteres med 1% pr. år i alle kommuner, på nær Holstebro.

Fremskrevne omsætnings tal for kommunerne i 2003, 2008 og 2013 i projektscenariet er vist i tabel 7-12 og 7-13.

Tabel 7-8 Beregnet **dagligvareudvikling i nul-alternativ**. Tal er angivet i mio. kr. ex. moms. Opland total og Holstebro og Opland er sammentællinger af de fremskrevne forbrug og omsætninger.

Kommune	2004			2008			2013		
	Forbrug	Oms.	LA	Forbrug	Oms.	LA	Forbrug	Oms.	LA
Holstebro	925	1.249	135%	977	1.319	135%	1.042	1.407	135%
Struer	435	370	85%	457	389	85%	484	412	85%
Vinderup	181	118	65%	183	119	65%	189	123	65%
Aulum-Haderup	151	100	66%	157	104	66%	166	110	66%
Trehøje	224	146	65%	235	153	65%	250	162	65%
Ulfborg-Vemb	157	179	114%	161	184	114%	168	191	114%
Lemvig	412	375	91%	412	375	91%	423	385	91%
Opland total	1.560	1.288	83%	1.606	1.323	82%	1.680	1.382	82%
Holstebro & Opland	2.485	2.537	102%	2.582	2.641	102%	2.722	2.789	102%

Tabel 7-9 Beregnet **udvalgswareudvikling i nul-alternativ**. Tal er angivet i mio. kr. ex. moms. Opland total og Holstebro og Opland er sammentællinger af de fremskrevne forbrug og omsætninger.

Kommune	2004			2008			2013		
	Forbrug	Oms.	LA	Forbrug	Oms.	LA	Forbrug	Oms.	LA
Holstebro	1.093	1.585	145%	1.176	1.638	139%	1.291	1.710	132%
Struer	514	360	70%	550	370	67%	600	384	64%
Vinderup	214	60	28%	221	60	27%	235	60	26%
Aulum-Haderup	178	64	36%	189	65	35%	206	68	33%
Trehøje	264	32	12%	283	33	12%	309	34	11%
Ulfborg-Vemb	185	61	33%	194	61	32%	208	63	30%
Lemvig	487	351	72%	509	352	69%	545	359	66%
Opland total	1.842	928	50%	1.946	941	48%	2.103	967	46%
Holstebro & Opland	2.935	2.513	86%	3.121	2.578	83%	3.394	2.677	79%

Tabel 7-10 Omfordeling af omsætning for **dagligvarer og udvalgs-varer** i projektscenariet fra centrets åbning til 2008. Tal er i mio. kr. ex. moms.

	Omsætningsfordeling	
	Dagligvarer	Udvalgsvarer
Center	154	176
Holstebro ekskl. Center	-96	-69
Struer	-7	-6
Vinderup	-2	-1
Aulum-Haderup	-1	-2
Trehøje	-1	-1
Ulfborg-Vemb	-2	-1
Lemvig	-2	-3
Opland total	-15	-14
Udenfor Opland	-43	-93

Tabel 7-11 Omsætning ex. moms og tilsvarende antal kunder fra det fjerne opland fra centrets åbning til 2008. Antallet af personer er sammenlignet med kundegrundlaget.

	Fordeling	
	Dagligvarer	Udvalgsvarer
Omsætning	43 mio. kr.	93 mio. kr.
Antal Personer	1.716	3.232
Relativt til kundegrundlag i Holstebro og Oplandskommuner	1,6%	2,9%

Tabel 7-12 Beregnet **dagligvareudvikling i Projektscenarie** givet omsætningsfordelingen ex. moms som i tabel 7-10. Opland total og Holstebro og Opland er sammentællinger af de fremskrevne forbrug og omsætninger. Tal er i mio. kr. ex. moms.

Kommune	2004			2008			2013		
	Forbrug	Oms.	LA	Forbrug	Oms.	LA	Forbrug	Oms.	LA
Center		0			154			164	
Holstebro	925	1.249	135%	977	1.223	141%	1.042	1.304	141%
Struer	435	370	85%	457	382	83%	484	404	83%
Vinderup	181	118	65%	183	117	64%	189	121	64%
Aulum-Haderup	151	100	66%	157	103	65%	166	109	65%
Trehøje	224	146	65%	235	152	65%	250	161	65%
Ulfborg-Vemb	157	179	114%	161	182	113%	168	189	113%
Lemvig	412	375	91%	412	373	91%	423	383	91%
Opland total	1.560	1.288	83%	1.606	1308	81%	1.680	1367	81%
Holstebro & Opland	2.485	2.537	102%	2.582	2.684	104%	2.722	2.835	104%

Tabel 7-13 Beregnet **udvalgswareudvikling i Projektscenarie** givet omsætningsfordelingen ex. moms som i tabel 7-10. Opland total og Holstebro og Opland er sammentællinger af de fremskrevne forbrug og omsætninger. Tal er i mio. kr. ex. moms.

Kommune	2004			2008			2013		
	Forbrug	Oms.	LA	Forbrug	Oms.	LA	Forbrug	Oms.	LA
Center		0			176			193	
Holstebro	1.093	1.585	145%	1.176	1.636	154%	1.291	1.796	154%
Struer	514	360	70%	550	364	66%	600	377	63%
Vinderup	214	60	28%	221	59	26%	235	59	25%
Aulum-Haderup	178	64	36%	189	63	34%	206	66	32%
Trehøje	264	32	12%	283	32	11%	309	33	11%
Ulfborg-Vemb	185	61	33%	194	60	31%	208	62	30%
Lemvig	487	351	72%	509	349	69%	545	355	65%
Opland total	1.842	928	50%	1.946	927	48%	2.103	952	45%
Holstebro & Opland	2.935	2.513	86%	3.121	2.738	88%	3.394	2.941	87%

7.8 Konklusion

7.8.1 Konkluderende analyse

Den generelle tendens til faldende udvalgswareomsætning kan til dels skyldes, at der i perioden 1999 - 2001 er blevet lagt flere udvalgsware-indkøb i andre landsdelcentre end landsdelcenter Midt-Vest og dets opland.

En nedgang i udvalgswareomsætning på 4,7% over 2 år for Ringkøbing Amt indikerer, at der er skævheder imellem regionerne og at Midt-Vest bliver svagere.

Det vurderes at Holstebro by med fornyelse og udbudringer af gågaderne står stærkere nu i 2004 end for få år siden, men det må også indregnes, at den megen ombygning og medfølgende besvær og irritation for handlende har haft en negativ effekt på bymidtens attraktions-niveau, og at andre regioner har hentet kunder fra Holstebros opland på den baggrund.

Til brug i nul-alternativet er det vurderet at Holstebros samlede attraktionsniveau i 2004 ligger på samme niveau som i 2001.

Til brug i projektscenariet er det vurderet at Holstebros samlede attraktionsniveau med etablering af butikks- og erhvervscentret vil stige og resultere i tilbagevunden omsætning på 5,1% for udvalgswarehandel og endvidere en stigning på 3,1% i dagligvarehandel.

Omfordelingen af omsætning for dagligvarebutikker og udvalgswarebutikker er vist i tabel 7-10.

I tabel 7-14 og 7-15 er der vist forskelle og relative ændringer i omsætningen mellem projektscenarie (2013) og nul-alternativ (2013), og mellem projektscenarie (2013) og i dag.

7.8.2 Nul-alternativ

Omsætningen i Holstebro Kommune er i år 2004 i henhold til beregningerne 1.249 mio. kr. ex. moms for dagligvarer og 1.585 mio. kr. ex.

moms for udvalgsvarer, og omsætningen⁸ forventes i nul-alternativet at stige til 1.407 og 1.710 mio. kr. ex. moms for hhv. dagligvarer og udvalgsvarer i år 2013.

Omsætningen i oplandet er i år 2004 i henhold til beregningerne 1.288 mio. kr. ex. moms for dagligvarer og 928 mio. kr. ex. moms for udvalgsvarer, og omsætningen forventes i nul-alternativet at stige til 1.382 og 967 mio. kr. ex. moms for hhv. dagligvarer og udvalgsvarer i år 2013.

Holstebro og opland

Baseret på de absolutte omsætninger og lokalkøbsandele er det tydeligt at Holstebro i år 2013 dominerer over oplandskommunerne – i særdeleshed indenfor handel med udvalgsvarer, hvor oplandskommunernes lokalkøbsandel er på 46 mod Holstebro kommunes lokalkøbsandel på 132.

Butiksantal i nul-alternativ forventes konstant, også i kommunernes lokalcentre (småbyer) med baggrund i at dem der overlever nu er sunde forretninger og har et solidt lokalt kundegrundlag opbygget gennem mange år.

Holstebro bymidte

I bymidten af Holstebro vil der i områder indtil 2008 være en mindre tilgang af nye detailhandelsbutikker end der vil være afgang. Der vil i de samme områder foregå en

⁸ De angivne omsætningstal for kommunerne er lavere end nogle af de omsætningstal der præsenteres i Regionplantillæg nr. 50. I nærværende analyse er der benyttet omsætningstal ex. moms. I detailhandelsanalysen (SvAJ04), der ligger til grund for vurdering af effekterne af ønsker om detailhandelsudvidelser i Regionplantillæg nr. 50 er omsætningen angivet inkl. moms. Yderligere afvigelser mellem resultaterne for 2004 beror på at SvAJ04 tager udgangspunkt i detailhandelsomsætning i 1996 og fremskrivninger til 2004 er baseret på indekstal. I nærværende analyse tages udgangspunkt i nyere omsætningstal (fra 1999 og 2001) og herfra anvendes identisk metode til at fremskrive omsætningerne til 2004-tal.

Tabel 7-14 Dagligvareomsætningens udvikling i Projektscenariet (2013) i forhold til Nul-alternativet (2013) og i forhold til 2004. Tal er i mio. kr. ex. moms.

	Ifht. Nul-alternativ		Ifht. 2004	
	Oms. Stign.	Relativ	Oms. Stign.	Relativ
Holstebro	62	4,4%	220	17,6%
Struer	-7	-1,8%	34	9,3%
Vinderup	-2	-1,7%	3	2,7%
Aulum-Haderup	-1	-1,0%	9	8,9%
Trehøje	-1	-0,7%	16	10,8%
Ulfborg-Vemb	-2	-1,1%	10	5,8%
Lemvig	-2	-0,5%	8	2,0%
Opland total	-16	-1,1%	78	6,1%
Holstebro & Opland	46	1,7%	298	11,8%
Andre	-43			

Tabel 7-15 Udvalgsareomsætningens udvikling i Projektscenariet (2013) i forhold til Nul-alternativet (2013) og i forhold til 2004. Tal er i mio. kr. ex. moms.

	Ifht. Nul-alternativ		Ifht. 2004	
	Oms. Stign.	Relativ	Oms. Stign.	Relativ
Holstebro	279	16,3%	404	25,5%
Struer	-6	-1,6%	18	4,9%
Vinderup	-1	-1,7%	-1	-1,4%
Aulum-Haderup	-2	-3,1%	2	2,4%
Trehøje	-1	-3,1%	1	3,6%
Ulfborg-Vemb	-1	-1,6%	1	1,2%
Lemvig	-3	-0,9%	5	1,4%
Opland total	-14	-1,5%	24	2,6%
Holstebro & Opland	265	9,9%	428	17,1%
Andre	-93			

omdannelse til andre funktioner: servicebutik, andet erhverv eller bolig.

I området langs Nørregade vil der fortsat være samme tilgang som afgang af butikker pga. den høje attraktion i forbindelse med gågademiljøet.

Der forventes også nyetablering af ca. 1.000 m² detailhandel i umiddelbar nærhed af gågaden.

Samlet forventes der for midtbyen et fastholdt niveau af bruttoetagearealet i 2008 med et detailhandelsrammeforbrug på 1.000 m².

7.8.3 Projektscenarie

Omsætningen i Holstebro Kommune er i år 2004 i henhold til beregningerne 1.249 mio. kr. ex. moms for dagligvarer og 1.585 mio. kr. ex.

moms for udvalgsvarer, og omsætningen forventes i projekt-scenariet at stige til 1.468 og 1.989 mio. kr. ex. moms for hhv. dagligvarer og udvalgsvarer i år 2013.

Omsætningen i oplandet er i år 2004 i henhold til beregningerne omkring 1.288 mio. kr. ex. moms for dagligvarer og 928 mio. kr. ex. moms for udvalgsvarer, og omsætningen forventes i projekt-scenariet at stige til 1.367 og 952 mio. kr. ex. moms for hhv. dagligvarer og udvalgsvarer i år 2013.

Baseret på de absolutte omsætninger og lokalkøbsandele er det tydeligt at Holstebro i år 2013, også i projektscenariet, dominerer over oplandskommunerne – i særdeleshed indenfor

handel med udvalgsvarer, hvor oplandskommunernes lokalkøbsandel er 45 mod Holstebro kommunes (inkl. butiks- og erhvervscentret) lokalkøbsandel på 154.

Fra 2004 til 2013 stiger omsætningen i Holstebro kommune med 17,6% og 25,5% for hhv. dagligvare og udvalgswareomsætning.

Oplandskommunerne oplever i samme periode i gennemsnit stigninger på 6,1% og 2,6% for hhv. dagligvare og udvalgswareomsætning - en stigningstakt, der er hhv. 1,1% og 1,5% langsommere end i nul-alternativet.

Dagligvareomsætningen er 4,4% højere end i nul-alternativet for Holstebro kommune og 1,1% lavere for oplandskommunerne.

Udvalgswareomsætningen vil være 16,3% højere end i nul-alternativet for Holstebro kommune og vil være 1,5% lavere for oplandskommunerne.

Omfordeling af detailhandelsomsætning

Den markante stigning i udvalgswareomsætning og lokalkøbsandele for Holstebro er en resultat den øgede attraktion, der indvirker at konkurrencen tages op med de andre regioner og med andre byer i landsdelcentret.

En del af omsætningen genvindes fra Herning og en del af omsætningen genvindes fra det fjerne opland.

Fra de nærmest store byer, andre landsdelcentre og udland, overføres inden 2008 til Holstebro by en årlig omsætning på 93 mio. kr., hvilket svarer til 5,1% af Holstebros omsætning og resulterer i, at der genvindes 9 procentpoint af de mistede lokalkøbsandele for udvalgsvarer.

Omregnet til personer, der lægger deres totale udvalgswareforbrug i Holstebro, svarer det til en genudvidelse af oplandet med 3%. Det vil dog ikke være 3.250 nye personer, der lægger hele deres forbrug i Holstebro, men derimod en

effekt af at mange personer vil lægge en lidt større andel af deres udvalgsware indkøb i Holstebro, pga. den øgede attraktion.

For dagligvareomsætning i Holstebro er stigningen i forhold til nul-alternativet på 62 mio. kr.. Heri er der indregnet forskydningerne i omsætning fra:

det fjerne opland til Holstebro (43 mio. kr.), fra det nære opland til Holstebro (15 mio. kr.) og internt i Holstebro kommune (96 mio. kr. "fra Holstebro ekskl. Center" til centret)

Disse forskydninger er i overensstemmelse med konklusionerne i SvAJ04 (side 5), om at omsætningsvolumenet i næroplandet uden for Holstebro er begrænset og at dagligvareudbygningen primært vil hente sin omsætning fra de eksisterende butikker i Holstebro.

På baggrund af interviewundersøgelsen i SvAJ04 vurderes det, at der maksimalt kan overføres 3% af forbruget (og dermed omsætningen) fra oplandet til Holstebro. I projektscenariet overføres da også kun 1,1% fra oplandet til Holstebro.

Forskydningen på 43 mio. kr. (svarende til 1.716 personers samlede forbrug) fra det fjerne opland er også i overensstemmelse med resultaterne i SvAJ04 (tabel og analyse side 15). Langt de fleste ønsker at handle lokalt, og kun 5% af de adspurgte i kommuner lige uden for næroplandet forventer, at ville overføre en andel af deres dagligvare forbrug til Holstebro. De personer som ville overføre en andel forventer kun at overføre i størrelsesordenen 5-10% af deres samlede forbrug. Man bør således ikke forvente overført omsætning fra kommunerne i undersøgelsen på mere end 1% deres omsætning, hvilket svarer til ca. 20. mio. kr. ex. moms i 2008

Fra kommuner udenfor næroplandet i den nordlige retning vil man med samme overslag kunne forvente lignende tal, ca. 10 mio. kr.

Tabel 7-16 Konsekvensberegning for Holstebro bymidte i Projektscenariet. Omsætningstal er angivet ex. moms.

		Dagligvare	Udvalgsvarer	Samlet
2004	Fordeling	20%	80%	100%
	Bruttoetageareal	11.558 m ²	46.232 m ²	57.790 m ²
	Oms./areal	28.519 m ²	14.146 m ²	
	Omsætning	330 mio. kr.	654 mio. kr.	983 mio. kr.
	Del af omsætning i Holstebro Kommune			34,7%
2008	Fordeling	20%	80%	100%
	Bruttoetageareal	11.358 m ²	45.432 m ²	56.790 m ²
	Oms./areal	30.120 m ²	15.216 m ²	
	Omsætning	342 mio. kr.	691 mio. kr.	1.033 mio. kr.
	Del af omsætning i Holstebro Kommune			32,4%

Fra kommuner udenfor nærolandet i den sydlige retning er der større konkurrence med udbuddene i Herning, men samtidig også et stort antal personer, der pendler mellem Herning og Holstebro. Pendlere vil oftere handle langs deres rute, og i forbindelse med ændringer i deres dagligvare indkøbsmønster er afstanden fra bopæl til detailhandelsområde derfor af lavere betydning. Hvis man antager at effekten af øget konkurrence og pendlere opvejer hinanden fås, at der fra kommunerne udenfor nærolandet i den sydlige retning ikke vil kunne forventes mere end ca. 55 mio. kr.

Med udgangspunkt i SvAJ04 kan der således ikke forventes en omsætning tilført til Holstebro fra kommunerne, der ligger umiddelbart udenfor nærolandet, på mere end ca. 85 mio. kr. ex. moms. Da forskydningen af omsætning på 43 mio. kr. svarer til halvdelen af det estimerede maksimum, er dette resultatet af detailhandelsanalysen i nærværende VVM-redegørelse i overensstemmelse med resultaterne fra SvAJ04.

Holstebro Kommune og bymidte

Omsætningen, der tilføres Holstebro kommune, vil for størstedelen tilfalde butikkerne i hostrups, men Holstebro kommune (særligt detailhandelsmiljøet omkring Nørregade) vil stadig opleve en omsætningsstigning fra 1.585 mio. kr. i 2004 til 1.636 mio. kr. (ex. moms) i

2008, i lighed med, hvad der er observeret i enkelte andre byer med en stærk detailhandel ved etablering af bynære butikscentre.

I bymidten vil der i områder indtil 2008 være en mindre tilgang af nye detailhandelsbutikker end der vil være afgang, ligesom i nul-alternativet. Der vil i de samme områder foregå en omdannelse til andre funktioner: servicebutik, andet erhverv eller bolig.

I området langs Nørregade vil der fortsat være samme tilgang som afgang af butikker pga. den høje attraktion i forbindelse med gågademiljøet

Der forventes nyetablering af ca. 500 m² i umiddelbar nærhed af gågaden.

Samlet forventes der for midtbyen en mindskning af bruttoetagearealet på 1.000 m² inden 2008 med et detailhandelsrammeforbrug på 500 m². En mindskning på 1.000 m² svarer til ca. 2% af bruttoetagearealet i bymidten.

Ændringen i bymidtens andel af Holstebro kommunes samlede omsætning er illustreret i tabel 7-16 med antagelsen om en fordeling på 20% dagligvarer og 80%⁹.

⁹ I 2003 var der 23 dagligvarebutikker, 91 udvalgswarebutikker og 108 servicebutikker (ICP, 2003).

Fra oplandskommuner overføres inden 2008 til Holstebro by en omsætning på 15 og 14 mio. kr. ex. moms for hhv. dagligvarer og udvalgsvarer hvilket svarer til 1,1% og 1,5% af deres omsætning.

Butikker

Baseret på erfaringer fra andre nystartede butikcentre forventes det, at butikstallet i Holstebro midtby vil stabilisere sig omkring følgende fordeling:

- **udvalgswarebutikker:** ca. 4 butikker vil flytte fra bycentrum til centret, ca. 11 eksisterende butikker i Holstebro vil oprette nye afdelinger i centret. Med den forventede nyetablering af butikker nær gågaden, hvor der er størst attraktion vil butikstallet i Holstebro midtby indtil 2008 være konstant, hvilket svarer til ca. 4 butikker færre end i nul-alternativet.

- **dagligvarebutikker:** det er lidt mere usikkert hvad forløbet vil blive. Her vil størstedelen af omsætningen i centret blive taget fra eksisterende store dagligvarebutikker (varehuse) med lignende sortiment.

Indenfor udvalgswarehandel svarer den generobrede markedsandel på 93 mio. kr. ex. moms til ca. 57 arbejdspladser, med nøgletal for branchen på 1.635 mio. kr. ex. moms pr. ansat i 2008. De fleste udvalgswarebutikker i butiks- og erhvervscentret vil dog være nye kædebutikker, der drives efter et effektivt koncept med relativt få ansatte pr. kvadratmeter og høj omsætning pr. ansat, så den resulterende stigning i arbejdspladser i detailhandels branchen i Holstebro bliver på ca. 45-50.

Indenfor dagligvarehandel svarer den generobrede markedsandel på 43 mio. kr. til ca. 26 arbejdspladser.

Butikscetret vil i fuldt udbygget situation i 2008 rumme omkring 200 arbejdspladser indenfor detailhandel.

Butikstallet i kommunernes lokal- og kommunecentre forventes ligesom i nul-alternativet ikke påvirket i projekt alternativet, da det vurderes, at eksisterende dagligvarebutikker kan justere på kapaciteten, således at de kan drives med en 1,1% mindre stigning i omsætning.

Med butikscetret vil der blive skabt øget konkurrence i Holstebro by med en udvidelse på ca. 36 butikker (40 inklusiv dem der flytter til hostrups fra midtbyen) med detailhandel af dagligvarer og udvalgsvarer samt diverse service-funktioner.

I Regionplantillæg nr. 7 om detailhandel (august 2001) er angivet, at ca. 96% af arealet anvendt til detailhandel i Holstebro Kommune ligger i Holstebro by. Det samlede dagligvarebutik areal er på 52.000 m², det samlede udvalgsware areal er på 89.000 m² og SPV areal er på 20.000 m² – i alt et bruttoetageareal til detailhandel på 161.000 m². Efter seneste opgørelse er der i Holstebro midtby 57.790 m² detailhandels-bruttoetageareal.

I bycentret er der projekteret med et samlet bruttoetageareal til detailhandel på max. 15.000 m², jvf. tabel 7-7.

8 Konsekvenser for trafikken

I dette afsnit beskrives og vurderes de trafikale konsekvenser som følge af etableringen af butikscentret.

Der redegøres for de eksisterende forhold og fremføres relevante trafikdata og elementer i planlagt byudvikling. På baggrund af disse informationer opstilles en model, der beregner ændringer i trafikbelastning i 2008 og 2013.

Fremsskrivninger og trafikkløsninger danner grundlag for en vurdering af trafikafviklingen og trafiksikkerheden i projektscenarie og nul-alternativ, og til sidst vurderes den kollektive trafikbetjening.



Figur 8-1 Kort med projektområde og trafikmålepunkter angivet.

8.1 Eksisterende forhold

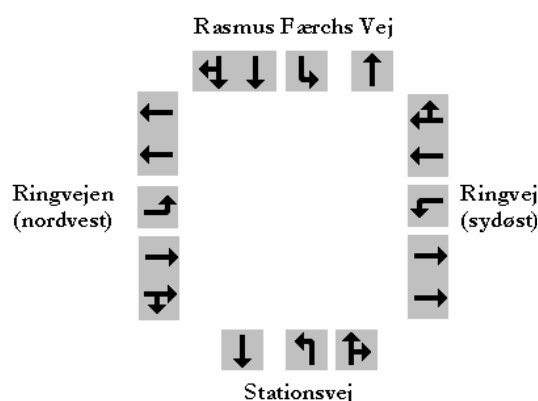
Projektområdet er afgrænset af Ringvejen mod nordøst, af Stationsvej mod øst og syd, samt af jernbanen mod vest (figur 8-1).

I efteråret 2003 blev Stationsvej og tidl. Hostrupsvej lagt om således at Stationsvej nu går fra politistationen forbi busstationen og jernbanestationen gennem et nyt kryds ved jernbaneoverskæringen syd for projektarealet og herfra ud til Ringvejen. På den anden side af krydset med Ringvejen hedder den Rasmus Færchs Vej og denne munder ud i en rundkørsel med forbindelse til Ny Skive Vej, der glider over i Skivevej efter 500 meter.

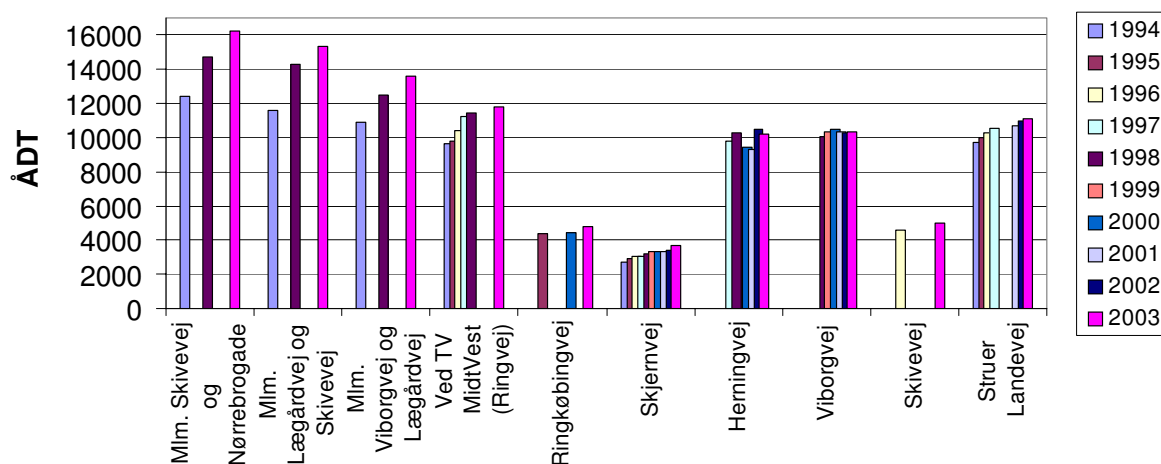
Trafikken der kommer fra Skive og Vinderup dirigeres således ikke længere ind ad Skivevej til Ringvejen og videre ad Skivevej mod centrum, men kommer nu ad Ny Skivevej og Rasmus Færchs Vej til Ringvejen, hvorefter indfaldsvejen hedder Stationsvej. Krydset ved Ringvejen og den gamle indfaldsvej, Skivevej, er nu justeret ind til at have højre-ind højre-ud til- og frakørsler og skal fortrinsvis betjene trafik til og fra boligområderne.

Ved det sydlige hjørne af projektarealet ligger et kryds med jernbaneoverskæring, der forbinder Stationsvej med Gl. Struervej og slagteriet. Dette kryds er udformet med særlig hensyntagen til lastbiltrafik til slagteriet. Dette kryds refereres til som Jernbanekrydset.

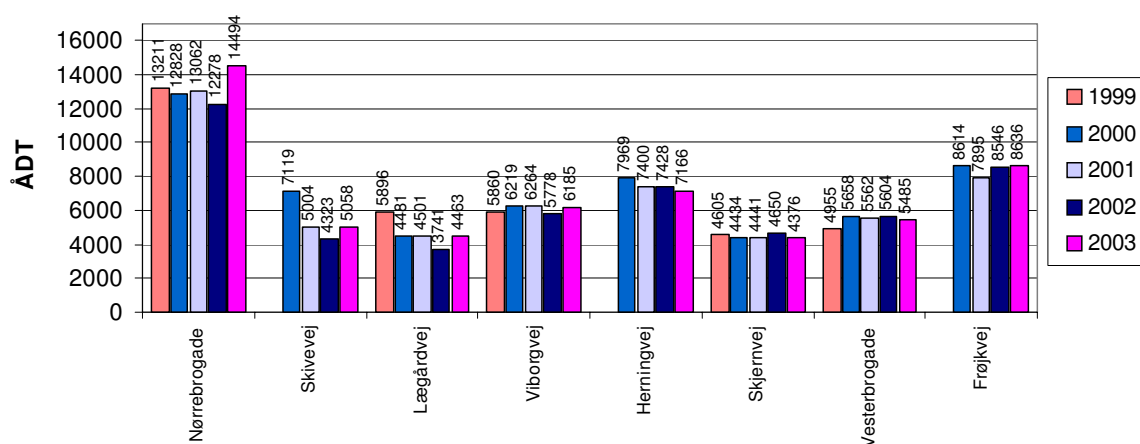
Krydset mellem Stationsvej – Rasmus Færchs Vej og Ringvejen er opbygget som vist i figur 8-2 i samme stil som de andre signalregulerede kryds på Ringvejen, dog med lidt ekstra plads i venstresvingsbanen fra sydøst (særlig hensyntagen til lastbiltrafik til



Figur 8-2 Udformning af Ringvejskrydset (ved Ringvejen og Stationsvej).



Figur 8-3 Årsdøgntrafik på Amtsveje.



Figur 8-4 Årsdøgntrafik på Kommuneveje.

slagteriet). Dette kryds refereres til som Ringvejskrydset.

Disse to kryds er de eneste eksisterende lyskryds, der forventes markant påvirket i projektscenariet.

Omlægningen af Stationsvej er led i en aflastning af Struervej for lastbiltrafik til Slagteriet. Al lastbiltrafik til slagteriet kører således nu ind ad Stationsvej. DSB Gods og Fragtmandscentralen er inden for de seneste år flyttet fra området. Dermed er størstedelen af den tunge trafik væk fra den nedre (sydlige)

del af Stationsvej som nu, ud over personbiltrafik, er indrettet til rutebil- og kun meget begrænset lastbiltrafik til bymidten.

De firmaer, der ligger på projektarealet med adresse på Hostrupsvej før omlægningen, har beholdt deres adresse, da stamvejen på arealet nu kaldes for Hostrupsvej. Automobilforhandleren, der ligger overfor projektarealet med tidligere adresse på Hostrupsvej har flyttet adresse til Jens Baggesens Vej. Denne stamvej går ud i et firebenet kryds med Stationsvej og Jens Baggesens Vej, kun 70m fra Ringvejskrydset.

Der er eksisterende offentlig transport til Stationsvej ved Hostrupsvej. Bybus linie 9 holder ved forbygningen i erhvervscentret og kører på sin rute videre til Lavhedecentret, Nyholm området og centrum.

Den lokale rute 283 Holstebro-Hvam Mejeriby-Borbjerg-Skave-Hogager kører ad Stationsvej, efter forlægningsen, og det samme gør de regionale ruter 27 Holstebro-Vinderup-Egebjerg og 72 Holstebro-Sevel-Skive.

8.2 Data og Forudsætninger

Ifølge Vejdirektoratet er trafikken på landsplan steget 32% siden 1990. Stigningen vurderes at være en følge af:

- generel national og lokal økonomisk udvikling,
- pendling,
- udviklingen i indbyggertal og antal arbejdspladser,
- stigende antal biler per person
- udviklingen i detailhandlen.

Stigningen har dog været størst på det overordnede vejnet og i de senere år har der kun været en svag stigning eller et lille fald på kommunevejene. I tabel 8-1 er de målte ændringer i årsdøgntrafik (gennemsnitligt antal køretøjer pr. dag) fra 1994 til 1998 og fra 1998 til 2003 vist for 4 strækninger på Ringvejen.

8.2.1 Amtsveje

Trafik på Amtsvejene i Ringkøbing Amt med relevans for dette projekt er inddelt i to grupper: trafik på Ringvejen og trafik på tilkørselsveje til Ringvejen. Trafikudviklingen er målt på 4 målepunkter på den østlige del af Ringvejen og 6 målepunkter på amtsveje, der går ud fra Ringvejen. Målestedernes omtrentlige placering er vist i figur 8-1 og data for de enkelte målesteder findes i figur 8-3. Data for begge kategorier viser et stigende transportarbejde de seneste år.

Tabel 8-1 Ændringer i årsdøgntrafik på 4 målepunkter på Ringvejen igennem de sidste 10 år. Udregnet fra data i figur 8-3.

ÅDT	94-98	98-03
Ved TV Midt-Vest	16,7%	3,3%
Viborgvej/Lægårdvej	14,9%	8,8%
Lægårdvej/Skivevej	23,6%	7,1%
Skivevej/Nørrebrogade	19,0%	10,2%

8.2.2 Kommuneveje

Trafikken på kommunale veje indenfor bymidten har de seneste år varieret meget på grund af trafikale tiltag og omlægnings. I figur 8-4 er vist data for alle større kommunale veje indenfor Ringvejen i Holstebro. En egentlig tendens er svær at se alene ud fra disse data, men der har dog som ventet generelt været små stigninger på kommunevejene de seneste år.

8.2.3 Stationsvej

Følgende elementer ligger til grund for beskrivelsen af den nuværende situation:

- **Erhvervscentret.** På projektområdet ud til Stationsvej ligger der et erhvervscenter til primært lager- og kontorvirksomhed. I den daglige drift belaster erhvervscentret den nordlige del af Stationsvej (morgen og eftermiddag) med ca. 100 ture personbiltrafik samt lastbiltrafik til kontorer og lager i alt 110 ture/dag.
- **Slagteriet.** Lastbiler til og fra slagteriet kører dagligt ad Stationsvej til og fra Ringvejen gennem krydset ved jernbaneoverskæringen (Stationsvej/Gl. Struervej). I den daglige drift af slagteriet er der 200 lastbiler pr dag, dvs. 400 ture/dag.
- **Kollektiv transport.** Busstationen ligger på Stationsvej og mindst 3 ruter kører ad Stationsvej dertil og derfra. Endvidere er der medregnet bybus linie 9 der passerer forbi på en cirkulær rute. Sammenlagt udgør bybusser, lokal og regional bustrafik ca. 36 ture/dag ved erhvervsparken. Ved stationen er der flere ruter der kører til og

fra og giver en større trafikbelastning omkring stationen.

- **Andre.** Yderligere er der lastvognstrafik (50 ture/dag) til andre virksomheder og personbiltrafik til og fra erhverv og boliger.

På den nordlige del af Stationsvej ud mod Ringvejen er der, ifølge Teknik og Miljø i Holstebro Kommune, en årsdøgntrafik på ca. 4.000 køretøjer. Heraf anslås, at lastvogne og busser udgør ca. 580 køretøjer (ved sammentælling af bidrag fra ovenstående elementer).

På den sydlige del af Stationsvej (nærmest centrum og bus- og jernbanestationen) er der, ifølge Teknik og Miljø i Holstebro Kommune, en årsdøgntrafik på ca. 5.000 køretøjer, hvoraf lastvogne udgør en meget lille del og busser udgør ca. 150.

På Stationsvej på strækningen lige syd for erhvervsparken over mod beboelsesområdet på Holbergsvej er der en årsdøgntrafik på ca. 4.500 køretøjer, heraf ca. 560 lastbiler og busser.

8.3 Model og Fremskrivninger

Til at beregne fremskrivninger af trafikken i både projektscenarie og nul-alternativ er der opstillet en model, der bl.a. på baggrund af data for den hidtidige trafikudvikling kan estimere den procentvise tilvækst i trafik og lave fremskrivninger for trafikbelastningen på udvalgte strækninger i perioden 2003 til 2008 samt 2008 til 2013. Ændringer i trafiksammensætningen vurderes med baggrund i identificerede plantiltag og byudvikling beskrevet i afsnit 8.3.3.

8.3.1 Amtsveje

I trafikudviklingen, vist i figur 8-2 og tabel 8-1 observeres det samme mønster der findes generelt i Danmark med forholdsmæssigt lavere stigninger i trafikken på amtsvej, der forbinder byer, end på ringveje omkring byerne. Over de to kommende 5 års perioder

Tabel 8-2 Fremskrivninger af årsdøgntrafikken på Ringvejen på 4 målepunkter på af Ringvejen og på kommunale veje i indre by.

ÅDT	03-08	08-13
Ved TV Midt-Vest	5,1%	5,1%
Viborgvej/Lægårdvej	9,3%	9,3%
Lægårdvej/Skivevej	9,3%	9,3%
Skivevej/Nørrebrogade	9,3%	3,3%
Indre by	2,0%	2,0%

(2003 – 2008 og 2008 – 2013) forventes på den nordøstlige del af Ringvejen, en trafikstigning som følger udviklingen for bynære landeveje på landsplan på 1,8% pr. år, hvilket giver en stigning på 9,3% over en 5-års periode. For strækningen med målepunkt ved TV Midt-Vest forventes en lidt lavere stigning i årsdøgntrafik med baggrund i den lave værdi for den sidste 5-års periode. Ved TV Midt-vest fremskrives trafikken med 1% om året, svarende til 5,1% over 5 år.

De anvendte fremskrivninger i de to næste 5 års perioder er vist i tabel 8-2.

8.3.2 Kommuneveje

De forventede stigninger på kommuneveje i den indre by er på 2% over 5 år (Holstebro Kommune, Teknik og Miljø). Dette er en mindre stigning end hvad der forventes på Ringvejen, hvilket er begrundet i at folk typisk kører den korteste rute til større veje i forbindelse med pendling, og den største stigning i trafikarbejdet således sker på Ringvejen og ikke i den indre by (tabel 8-1).

8.3.3 Byplanlægning

Omlægning af Stationsvej og Skivevej

Trafikfremskrivningen på Stationsvej og Rasmus Færchs Vej var vanskeliggjort på grund af omlægningen af Stationsvej og Skivevej i 2003 idet trafikanter først skal vænne sig til benytte de nye veje.

For Rasmus Færchs Vej benyttes de tidligere trafikmålinger for Skivevej som udgangspunkt for en fremskrivning af trafikken ad Rasmus

Tabel 8-3 Ture pr. dag ud fra Trafikministeriets Turrateprojekt.

Butiks- og erhvervscenter	Etage areal m ²	Turrateture/areal	Bilture	Lastbiltrafik med varer
Dagligvarer	5.125	64,0/100 m ²	3.280	21
Udvalgsvarer	9.254	28,0/100 m ²	2.591	10
Kontorer/Klinikker	6.322	5,9/100 m ²	373	
Restauranter	1.179	20,0/100 m ²	236	4
Aktiviteter			262	
I alt			6.742	35
m. gode P-forhold		+25%	8.210	

Tabel 8-4 Ture pr. dag ud fra Omsætning.

Omsætning (2008) (ex. moms)	330 mio kr
Køb per kunde (incl. moms)	210 kr
Åbne dage per år	310
Kunder per bil	1,6
Kunder per dag	6.336
Biler per dag	3.960
Ture per dag	7.921

Færchs Vej. Vejbelastningen af lastbiler fremskrives med samme procentsatser som personbiltrafikken.

For Stationsvej findes årsdøgntrafikken ved udgangen af år 2003 som en kombination af trafikbelastningen i de foregående år på Hostrupsvej, størstedelen af trafikbelastningen fra foregående år på Skivevej (inden for Ringvejen) samt lastbiltrafikken til slagteriet (der flyttes fra Struervej) og andre mindre bidrag. De fremkomne tal for 2003 for den nordlige del af Stationsvej forventes øget med yderligere 500 over det næste års tid, hvorefter det formodes at trafikanten vil have vænnet sig fuldstændigt til den nye situation.

Masterplan Holstebro 2001-2025

Med udgangspunkt i Masterplan Holstebro 2001-2025 (Holstebro Kommunes Byplanafdeling, 2001) forventes det, at et nyt erhvervsområde nordøst for Rasmus Færchs Vej tages i brug, samt at der senere vil blive etableret forbindelse fra Struervej til Skivevej (Rasmus Færch Vejs forlængelse). Denne vej vil forbinde erhvervsområdet med de nærmeste hovedveje. Disse dele af planstrategien har betydning i fremskrivningen af trafikken og er indregnet i modellen, først med øget trafikbelastning på vejstrækninger i det nordøstlige Holstebro i 2003 – 2008 genereret af trafik til og fra virksomheder i erhvervsområdet, dernæst med aflastning af trafikken på visse strækninger som følge af den nye omfartsvejstrækning i 2008-2013.

Som med alle andre fremskrivninger er disse blevet afstemt med forventningerne fra Teknik og Miljø i Holstebro Kommune.

8.3.4 Aktivitet på projektarealet

Nul-alternativ

Med fortsat erhvervspark på projektarealet forventes ingen ændring i trafiksammensætningen i forbindelse med anvendelsen af området, og dataene for erhvervsparken, som beskrevet i afsnit 8.2.3, benyttes som mål for aktiviteterne og trafikbelastningen i både 2008 og 2013.

Projekt-scenarie

I projektscenariet vil både trafiksammensætning og trafikbelastning ændres markant.

Den samlede mængde personbiltrafik som butikscenariet vil forårsage er blevet estimeret med 2 forskellige metoder:

- Ud fra forventede omsætningstal, og
- ud fra Trafikministeriets Turrateprojekt fra 1993.

Metode 1

På trods af, at forretninger og butikskæder nødt vil oplyse deres omsætningstal findes der erfaringstal for hvor stor en omsætning pr. m² en butik skal have for at være rentabel. At vurdere en butiks omsætning pr. m² afhænger af mange parametre, men primært af

butikstypen samt hvordan den drives. Med gennemsnitlige erfaringstal kan man regne sig frem til en omtrentlig årsomsætning for detailhandelen i bycentret på 330 mio. kr. ex. moms i 2008, se nærmere beskrivelse i kapitel 7.

Ved at sammenholde denne omsætning med forventede antal personer pr. bil, indkøb pr. person og antal åbningsdage fås, at det daglige antal kunder er omkring 6.336, hvilket giver en anslået daglig turproduktion på 7.921 ture i alt. Værdierne anvendt i udregningen er vist i tabel 8-4.

Metode 2

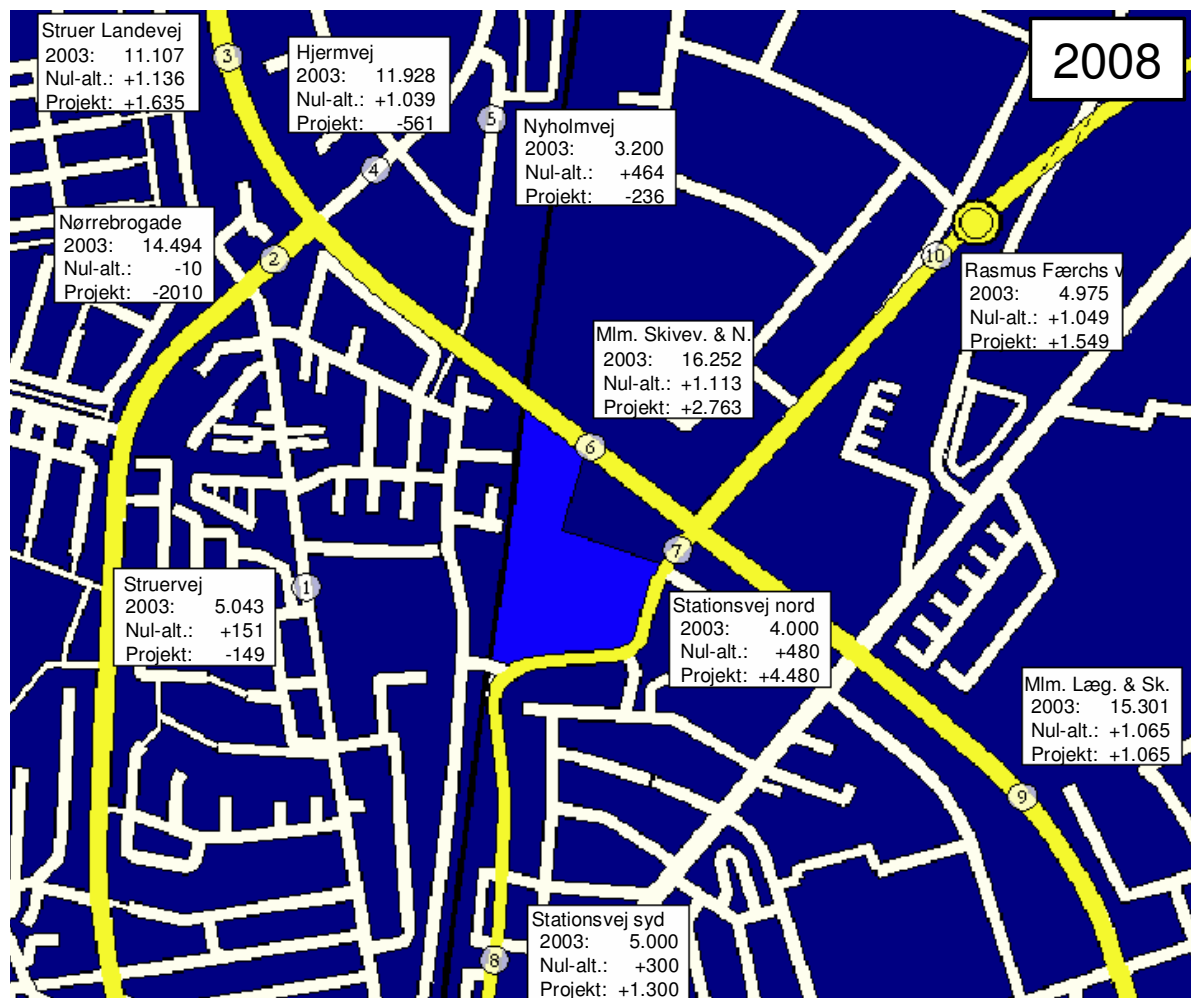
Antallet af ture kan også vurderes med udgangspunkt i Trafikministeriets turrateprojekt, som indeholder erfaringstal fra 133 virksomheders produktion af ture i 1993. I udregningen i tabel 8-3 er der anvendt de opgivne middelværdier i turrateprojektet, på nær ved turraten for dagligvarer.

Her er i stedet anvendt en beregnet værdi for en succesfuld dagligvareoperatør i

nærområdet. Man må antage, at denne dagligvareoperatør genererer en tilnærmelsesvis maksimal trafikmængde givet de lokale forhold, og brugen af denne høje turrate vil derfor være i overensstemmelse med at lave så forsigtige vurderinger som muligt med hensyn til trafik belastning, da man således tager udgangspunkt i den størst tænkelige trafikbelastning.

En af delkonklusionerne af Turrateprojektet var at hvis der er gode parkeringsforhold kan man forvente flere kunder og dagsture end gennemsnittet. Eftersom der i dette projekt er ca. 830 udendørs parkeringspladser og en effektiv trafikløsning er der lagt 25% oveni det forventede antal ture.

På baggrund af udregningerne med de 2 metoder vil der i det følgende blive anvendt en fremskrivning, der indregner en turproduktion på 8.270 dagsture i 2008.



Figur 8-5 Trafikken i basisåret 2003 og ændringerne i forhold til nul-alternativet og projektscenariet i år 2008.

Tabel 8-5 Årsdøgntrafik - ændringer fra 2003 til 2008.

	Målepunkt	2003	Nul-alternativ 2008	Butikscenter 2008	Forskel 2008
Struervej	1	5.043	5.194	4.894	-300
Nørrebrogade	2	14.494	14.484	12.484	-2.000
Struer Landevej	3	11.107	12.243	12.743	500
Hjernvej	4	11.928	12.967	11.367	-1.600
Nyholmvej	5	3.200	3.664	2.964	-700
Mlm. Skivevej og Nørrebrogade	6	16.252	18.068	19.718	1.650
Stationsvej (ved Ringvejen)	7	4.000	4.480	8.480	4.000
Stationsvej (syd)	8	5.000	5.300	6.300	1.000
Mlm. Lægårdvej og Skivevej	9	15.301	17.029	17.029	0
Rasmus Færchs Vej	10	4.975	6.239	6.739	500
Mlm. Viborg og Lægårdvej	11	13.624	14.505	14.505	0



Figur 8-6 Trafikken i basisåret 2003 og ændringerne i forhold til nul- og projekt-alternativet i år 2013.

Tabel 8-6 Årsdøgntrafik - ændringer fra 2003 til 2013.

	Målepunkt	2003	Nul-alternativ 2013	Butikscenter 2013	Forskel 2013
Struervej	1	5.043	4.998	4.692	-306
Nørrebrogade	2	14.494	13.774	11.734	-2.040
Struer Landevej	3	11.107	12.386	13.032	647
Hjermvej	4	11.928	12.226	10.694	-1.532
Nyholmvej	5	3.200	3.737	3.173	-564
Mlm. Skivevej og Nørrebrogade	6	16.252	18.754	20.358	1.604
Stationsvej (ved Ringvejen)	7	4.000	4.570	8.650	4.080
Stationsvej (syd)	8	5.000	5.206	6.226	1.020
Mlm. Lægårdvej og Skivevej	9	15.301	18.417	18.417	0
Rasmus Færchs Vej	10	4.975	7.821	8.468	647
Mlm. Viborg og Lægårdvej	11	13.624	15.488	15.488	0

8.4 Trafikscenarier

På baggrund af modellen beskrevet i afsnit 8.3 er årsdøgntrafik beregnet i projektscenariet og i nul-alternativet. De er kommenteret nedenfor og er præsenteret for 2008 og 2013 i tabel 8-5 og tabel 8-6. De relative ændringer sammenlignet med trafik-situationen i dag er angivet på figur 8-5 og figur 8-6.

Projektscenariet: med butikscenter:

- Væsentlig mere personbiltrafik i den nordlige ende af Stationsvej i forbindelse med kundekørsel (+4.000 ture/dag).
- Mindre personbiltrafik ad Nørrebrogade (-2.000 ture/dag i 2008.) og Struervej (-300 ture/dag i 2008).
- Mindre stigning i trafik rundt langs Ringvejen mellem Lægårdsvej og Nørrebrogade.
- Mindre nedgang i trafik til og fra Nyholm-området, idet der trækkes kunder fra dette område til det nye center.
- Mindre stigning i det samlede trafikgrundlag til Holstebro som følge af flere kunder (se kapitel 7).
- Årsdøgntrafikken af lastbiler og busser på den øvre del af Stationsvej vil være 11% lavere end i nul-alternativet, da lastbilkørslen med varer til butikscentret kun kræver ca. halvt så mange dagsture som til erhvervs-centret. (534 mod 597 ture/dag i 2008).
- Nedgang i tung trafik på 36 ture på den sydlige del af projektarealet (overfor boligområdet på Holbergsvej), da der i projektscenariet forventes 24 lastbiler pr. dag ad den ensrettede stamvej i forhold til de ca. 30 lastbiler der kører til og fra (ialt 60 ture/dag) lasteramperne i nul-alternativet

Nul-alternativet: uden butikscenter:

Væksten i trafikken uden et nyt butikscenter formodes at følge den generelle vækst i trafikken dvs.

- Udviklingen af det nye erhvervsområde mod nordøst vil i 2008 have genereret mere trafik ad Stationsvej og på Rasmus Færchs Vej.
- I 2008 og 2013 vil der være højere trafikbelastning på Hjermvej, Struervej og Nørrebrogade i forhold til projektscenariet.
- I 2008 og 2013 vil der være højere trafikbelastning på Hjermvej, Struer Landevej, og rundt langs Ringvejen i forhold til den nuværende situation (2003).
- På den øvre del af Stationsvej vil der i 2013 have været en stigning i trafikbelastningen til ca. 4.570 bilture/dag og ca. 567 ture med lastbil- og bustrafik.

8.4.1 Forbehold til fremskrivninger af trafikken

Begge metoder til udregning af antal kunder og mængden af trafik bygger på sammenligninger med andre detailhandels- og trafikundersøgelser.

Lokale forhold i Holstebro svarer ikke præcist til de gennemsnitlige forhold disse skalafaktorer og parametre er udregnet fra. Dog har man ved sammenligning med lokale virksomheder og nøgletal for lokalområdet beregnet tal, der kan fungere som udgangspunkt for kapacitetsberegninger (samt vurdering af økonomiske effekter).

I den anvendte trafikmodel er der ikke indregnet forskelle i hverdagstrafik og weekendtrafik eller medtaget trafikens fordeling hen over døgnet. Det må dog forventes, at der vil være flest handlende i centret om eftermiddagen på hverdage samt om formiddagen på lørdage. Til og fra kontorer vil trafikken være koncentreret indenfor morgen og eftermiddagstimerne på hverdage alene, mens til klinikker forventes

trafikken at være fordelt mere jævnt ud over dagen.

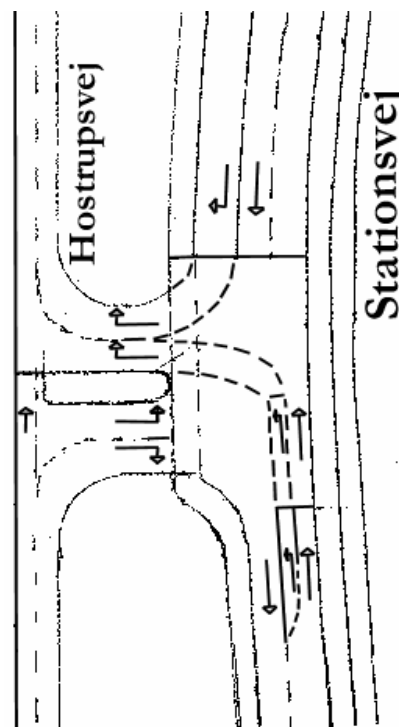
8.5 Adgang til projektområdet

I nul-alternativet er der ved den daglige drift¹, adgang til projektområdet fra Stationsvej via to ind- og udkørsler. Den ene ligger ud til Stationsvej ca. 200 meter fra krydset ved Ringvejen. Den anden ligger også ud til Stationsvej og fungerer som stamvej til alle 3 matrikler på projektområdet og udgør et firebenet kryds med Stationsvej og Jens Baggesens Vej. Beliggenheden, kun 70 meter fra krydset ved Ringvejen, er årsag til at venstresvingsbanen fra Stationsvej ud i Ringvejskrydset er meget kort.

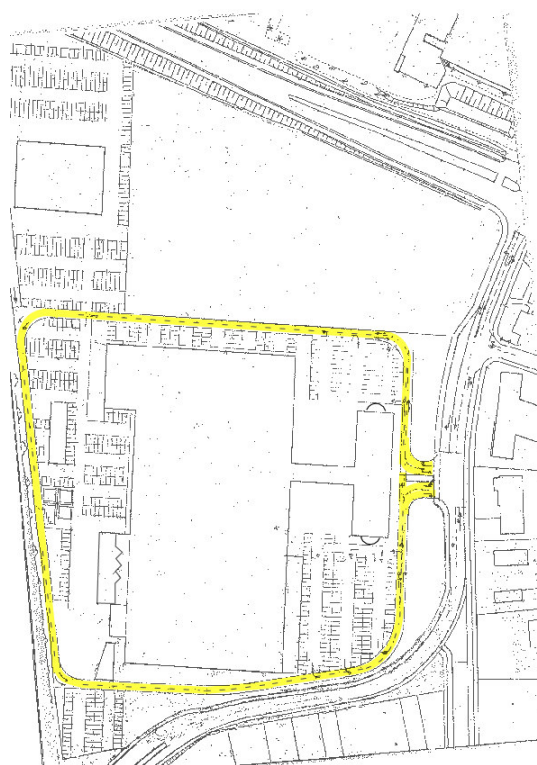
I projektscenariet planlægges een fælles ind- og udkørsel til hele området afgrænset af jernbanen, Ringvejen og Stationsvej, da de eksisterende adgangsveje ikke vil kunne give en optimal trafikbetjening af området. Ind- og udkørsel til projektområdet er planlagt til at foregå fra Stationsvej via et signalreguleret kryds ca. 150 meter fra Ringvejskrydset. Krydset kan f.eks. opbygges som vist i figur 8-7. På projektområdet planlægges anlagt en ensrettet 5 meter bred stamvej med 2 vognbaner, som vist i figur 8-8. Denne stamvej forudsættes at vejbetjene hele området afgrænset af jernbanen, Ringvejen og Stationsvej.

I dimensionering og udformning af kryds og vejforløb på projektarealet er der taget højde for de forskellige krav lastvogne, lastvognstog med sættevogn, busser og personbiler stiller. Der er også taget hensyn til at trafikken på stamvejen kan afvikles så vidt muligt uden at blive blokeret af parkeringssøgende trafik, hvor personbiler holder stille og venter på at få en plads, der er ved at blive ledig.

¹ Endvidere er der en separat indgang for brandvæsenet fra krydset ved jernbaneoverskæringen.



Figur 8-7 Trafikforløb ved ind- og udkørsel i projektskitse.



Figur 8-8 Trafikforløb på projektområdet, med ensrettet to-sporet stamvej (gul) rundt på projektarealet med ca. 830 p-pladser indtegnet. Vejforløb samt placering af parkeringspladser er ikke endeligt fastlagt.

Med denne trafikløsning bevares Stationsvejs funktion som indfaldsvej til centrum med uhindret adgang.

For trafik fra Stationsvej ud på Ringvejen er der en i dag kun en kort venstresvingsbane pga. nærheden af krydset mellem Stationsvej og Jens Baggesens Vej. For at forbedre vejforløbet ved dette kryds kunne det overvejes at forlænge venstresvingsbanen. Dette kunne evt. ske på bekostning af muligheden for at svinge ind på Jens Baggesens Vej fra modsatte vejbane (venstresving).

Cykel trafikken ad Stationsvej sikres ved, at cyklister får separat indkørsel til området og separat lysregulering, der f.eks. kan følge ligeud-trafikken på Stationsvej, således at når højresvingsbanen har rødt, har cyklister, der skal ligeud, grønt.

Busstoppesteder vil blive lagt så optimalt som muligt for at sikre et glidende trafikforløb, samt enkelt adgang til området vha. offentlig transport. I projektscenariet er der projekteret indlagt busstoppesteder (i begge sider) umiddelbart syd for krydset ved ind- og udkørsel til projektområdet.

Det vurderes at de skitserede vejforløb på projektområdet samt lyskryds ved ind- og udkørsel kan rumme og afvikle den vurderede trafikbelastning. Den endelige udformning og dimensionering af lyskryds ved ind- og udkørsel foretages af Holstebro Kommune i samarbejde med bygherrer.

Ringvejskrydset blev ombygget i 2003 og er dimensioneret til, at den nuværende trafik kan afvikles. Kapaciteten af Ringvejskrydset i nul-alternativ og projektscenarie er blevet vurderet i samarbejde med Dansk Trafikteknik, der har dimensioneret krydset:

- i nul-alternativet vurderes det, at trafikken fortsat vil afvikles uden problemer frem til 2008, men at krydset derefter vil få stigende problemer (kødannelser og

ventetid) med at afvikle trafikken frem mod 2013.

- i projektscenariet 2008 er der ikke nok kapacitet i Ringvejskrydset.

Mere kapacitet kan etableres på mange måder, f.eks. en separat højresvingsbane fra Stationsvej til Ringvejen. Identificering af den bedste løsningsmodel og en evt. ombygning af krydset må afvente analyser af en detaljeret model for trafikken i krydset og vil skulle vurderes sammen med fordele og ulemper for afviklingen af trafikken til og fra Jens Baggesens Vej sammen med Holstebro Kommune.

8.6 Støjbelastning

Som konsekvens af forlægnings af Stationsvej og den nye status som indfaldsvej til byen, har der i 2003 været en markant stigning i støjbelastning på den nordlige del af Stationsvej.

I nul-alternativet vil der i 2004 være en mindre stigning i støjbelastning på de boliger, der ligger ud til den nordlige del af Stationsvej, efterhånden som trafikanter tilvænnedes det nye vejsystem.

I projektscenariet vil den klart største ændring i støjbelastning ske på den nordlige del af Stationsvej op til Ringvejskrydset, hvor trafikmængden øges til næsten det dobbelte i forhold til nul-alternativet. De berørte erhvervsejendomme er en automobilforhandler, en VVS-grossist, et ubebygget areal samt butikscentret.

Mellem Holbergsvej og Stationsvej syd om projektområdet ligger et beboelsesområde, se figur 8-9. Disse boliger ligger syd for den planlagte indkørsel og vender ikke direkte ud til vejen, men har facader mod hinanden, se figur 6-2 og 6-3. I forhold til nul-alternativet er der i projektscenariet en stigning i personbiltrafikken og et fald i lastbiltrafik, hvilket resulterer i en ændret støjbelastning.

I nul-alternativet (2008) passerer ca. 4.500 vogne og heraf 567 lastbiler i døgnet, og der er trafik og støj i forbindelse med lasteramper på projektområdet, hvortil der kører ca. 60 lastbiler i døgnet (120 ture)

I projektscenariet (2008) vil der på samme strækning passere ca. 5.500 vogne og heraf 510 lastbiler i døgnet. På pladsen med lasteramper vil der i stedet være personbilkøring og langsomkørende trafik langs stamvejen rundt på projektarealet. I begge alternativer vil der være meget begrænset periodisk støj fra busserne der kører forbi. På Stationsvej vil gennemsnitshastigheden i projektscenariet være lavere eftersom, der etableres lyskryds ved ind- og udkørsel til projektarealet. På projektarealet vil hastigheden ligeledes være lavere, da trafikken afvikles på en ensrettet stamvej med lav hastighed.

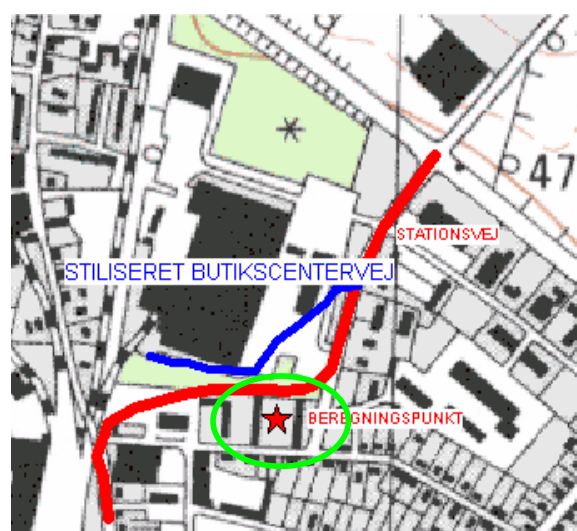
Til vurdering af støjniveauet i nul-alternativ og projektscenarie er foretaget beregninger af støjen i et punkt midt mellem bygningerne ved hjælp af Vejdirektoratets NBstøj-program med parametre, som angivet i tabel 8-7 og skitseret vejforløb som angivet i figur 8-9. Eftersom Stationsvej bugter sig i en S-form har det været nødvendigt at opdele vejen i 5 delstrækninger og det stiliserede vejforløb på projektarealet er også opdelt i delstrækninger. Opdelingerne introducerer yderligere usikkerhed ved beregningsresultaterne.

I nul-alternativet beregnes støjbelastningen i beregningspunktet til ca. 59 dB(A) og i projektscenariet er støjbelastningen beregnet til ca. 55 dB(A).

Følsomheden på støjbelastningen i målepunktet er beskrevet i "Beregning af Vejtrafikstøj – en manual", Andersen, B., Bendtsen, H., Miljøstyrelsen og Vejdirektoratet, 2002 side 25-26 og ændringer i indgangsdata eller det skitserede vejforløb har stor effekt på de beregnede støjværdier. I

Tabel 8-7 Parametre til støjberegning. Udregningerne gennemføres uden at medtage effekten af en støjmur, som etableres i både nul-alternativ og projektscenarie.

	På Stationsvej		På projektareal	
	Nul-alternativ	Projekt-scenarie	Nul-alternativ	Projekt-scenarie
Hastighed let trafik	50 km/h	40 km/h	25 km/h	15 km/h
Hastighed tung trafik (lastbiler mv.)	45 km/h	30 km/h	25 km/h	15 km/h
Tung trafik	13,3%	8,8%	98,0%	0,6%
Årsdøgn-trafik (ture)	4.500	5.500	80	4.135



Figur 8-9 Skitseret vejforløb til brug i støjberegning. Forløbet af Stationsvej efter forlægningen er indtegnet efter med rødt, en stiliseret vej på projektareal arealet er indtegnet med blå og det særligt støjbelastede beboelsesområde er indrammet i en grøn oval.

Tabel 8-8 Følsomhed for hver køretøjskategori på antallet af køretøjer pr. referencetidsrum, på hastigheden eller på afstanden mellem målepunkt og vejmidte (Andersen & Bendtsen, 2002).

Maksimal usikkerhed i støjbidrag	Usikkerhed på				
	antal lette	fart af lette	antal tunge	fart af tunge	afstand
0,2 dB	5%	2%	5%	1,5%	5%
0,5 dB	12%	5%	12%	4%	12%

tabel 8-8 er følsomheden illustreret og som eksempel vist at en usikkerhed på 0,5 dB(A) er det maksimale resultat af en usikkerhed på den vandrette afstand fra vejmidte til beregningspunkt på 12% eller en usikkerhed på fart af tunge køretøjer på 4%.

Pga. forudsætningerne om kørsel med lavere hastigheder i projektscenariet og antagelserne mht. kørsel på den stiliserede til- og frakørselsvej, kan det konstateres, at trafikken i projektscenariet medfører en mindre støjbelastning for omgivelserne end trafikken ved nul-alternativet.

I forbindelse med omlægningen af Stationsvej blev der indgået en aftale mellem Holstebro Kommune og boligforeningen om at opsætte en støjmur mellem boliger og Stationsvej samt at der i forbindelse med planlagt udskiftning af vinduer i ejendommene ville blive isat støjdæmpende vinduer til afhjælpning af støjgener.

Der foreligger endnu ingen detaljer omkring udformningen eller højden af støjmuren, som kommunen vil opsætte. Parkeringsarealet er heller ikke projekteret på nuværende tidspunkt.

I denne redegørelse er den beregnede støjbelastning ved boliger gennemført vha. Vejdirektoratets NB-støj model i et enkelt punkt. Den anvendte model giver ikke mulighed for at generere støjkonturer eller støjprofiler, som giver et samlet billede af støjbelastningerne i omgivelserne. Ved den endelige dimensionering af støjmuren bør der udføres støjregninger af et akkrediteret firma med en beregningsmodel, som kan frembringe de anførte støjkonturer.

Støjmuren bør herefter dimensioneres, så Miljøstyrelsens grænseværdi for vejstøj på 55 dB(A) kan overholdes både for nul-alternativet og for projekt-scenariet ved boliger.

8.7 Belastning af eksisterende parkeringsarealer

Parkeringssituationen i midtbyen er beskrevet i rapporten "Parkeringspolitik og strategi" (Holstebro Kommune, 2003) med målinger på parkeringsområder i midtbyen i bilagsrapport 1. De 6 områder i analysen har i alt 2.726 parkeringspladser med offentlig adgang, med maximale belægningsgrader på mellem 48% og 92% på hverdage.

I nul-alternativet fortsættes den udvikling, der er beskrevet i Parkeringsanalysen, hvori det vurderes, at der skal etableres flere p-pladser på over halvdelen af parkeringsområderne i midtbyen, hvis et højt serviceniveau (lav belægningsgrad med begrænset parkeringssøgende trafik) ønskes.

I projektscenariet er butikscentret anlagt med gode parkeringsforhold (ca. 830 pladser) og der vil ikke være en øget belastning af de parkeringsarealer i midtbyen, der var omfattet af analysen. Der forventes en positiv effekt på belastningen af parkeringsarealerne i midtbyen, med en nedgang i parkeringssøgende trafik i spidsbelastnings perioder, hvor toppen vil være taget af belægningsgraden på p-pladserne i bymidten.

8.8 Ændringer i trafiksikkerheden

Blanding af trafikelementer er specielt udfordrende hvad angår sikkerhedshensyn. Personbiler blandet med en relativt stor mængde lastbiltrafik er en udfordring til planlægningen. Offentlig transport, cyklister og gående skal der tages særlige hensyn til.

I nul-alternativet må det forventes, at der skal laves trafiksikkerheds forbedrende foranstaltninger i jernbanekrydset.

Forholdene med cykelsti, højresvingsbane og jernbane gør krydset kompliceret og lyskurven er skjult bag bygninger når man kommer fra syd.

Ringvejskrydset blev ombygget i 2003 og er dimensioneret til, at den nuværende trafik kan afvikles. Kapaciteten af Ringvejskrydset i nul-alternativ og projektscenarie er blevet vurderet i samarbejde med Dansk Trafikteknik, der har dimensioneret krydset:

- i nul-alternativet vurderes det, at trafikken fortsat vil afvikles uden problemer frem til 2008, men at krydset derefter vil få stigende problemer (køddannelser og ventetid) med at afvikle trafikken frem mod 2013.
- i projektscenariet 2008 er der ikke nok kapacitet i Ringvejskrydset.

I nul-alternativet forventes således en nødvendig udbygning af krydset imellem år 2008 og 2013. I projektscenariet bliver en udbygning nødvendig inden 2008 i forbindelse med åbning af centret.

Udformningen af lyskryds ved ind- og udkørsel til parkeringsarealer sikrer cyklister god og sikker kørsel ad Stationsvej samt ind til projektområdet.

I projektscenariet vil det også blive nødvendigt for handlende til fods fra interne parkeringsarealer at krydse stamvejen med indkøbsvarer. Dette vil foregå på fodgængerovergange, hvor særligt afmærkede vejbumper sørger for at sænke hastigheden af trafikken på stamvejen.

8.9 Kollektiv trafikbetjening

En samlet årsdøgntrafik for busser i nul-alternativet er ca. 30 ture ved den nordlige del af Stationsvej.

I nul-alternativet sker fodgængeradgang fra midtbyen via Holbergsvej, og cykelsti langs Ringvejen og cykelsti på Stationsvej.

I projektscenariet kan frekvensen af bybus linie 9 med fordel øges, så flere handlende fra andre

områder i den indre by kan nå centret med offentlig transport. Den endelige placering af busstoppesteder ligger ikke fast på nuværende tidspunkt, men vil formentlig komme til at ligge lige syd for ind- og udkørsel.

For handlende der kommer til fods fra midtbyen er der adgang via Holbergsvej. Handlende der kommer på cykel har cykelsti langs Ringvejen og på Stationsvej. Med blandingen af trafikelementer i tanke oprettes adskilt cykel-parkeringsområde ved butikscentret.

I projektscenarie er der således taget særligt hensyn til offentlig transport adgang og bløde trafikanters adgangs til centret.

8.10 Konklusion

Trafikken på de større veje forventes fortsat at stige generelt, både på landsplan og i Holstebro-området.

For trafikbelastning er fundet, at i projektscenariet:

- vil der blive øget personbiltrafik på Ringvejs- strækningen, der ligger op til området. Stigningen er størst på den nordlige del af Stationsvej ud til krydset med Ringvejen. Her vil personbiltrafikken stige med ca. 90% (4.000 ture/dag). På samme strækning vil lastbiltrafikken dog blive mindsket med ca. 11% (-63 ture/dag) i forhold til nul-alternativet.
- vil Nørrebrogade og Struervej blive aflastet med henholdsvis 2.000 og 300 ture/dag (-15% og -10%) og Hjermvej og Nyholmvej vil have en mindsket trafikmængde i en periode.
- vil toppen blive taget af den parkeringssøgende trafik i bymidten i spidsbelastningstimerne.
- vil en stigende attraktivitet, som beskrevet i kapitel 7 tiltrække lidt flere handlende til Holstebro. De vil fordele sig på butikscentret, Nyholmområdet og

Bymidten, og vil øge trafikken yderligere på især de større veje.

Vejnettet omkring centeret vil, i samarbejde med Ringkøbing Amtskommune, Holstebro Kommune og bygherrer, blive indrettet således, at kapaciteten er tilstrækkelig til at rumme og afvikle den ændrede trafikbelastning, som butikscentret vil medføre. For at finde den optimale løsning til udvidelse af kapacitet i Ringvejskrydset, kræves yderligere undersøgelser med tællinger af trafikken i krydset.

Ved hjælp af støjberegninger er fundet at støjgener foranlediget af trafikbelastningen i den opstillede model for projektscenariet vil være lavere end i nul-alternativet for de hårdest støjbelastede boligområder.

Den overordnede trafiksikkerhed i byen vil have samme eller højere niveau i projekialternativet end i forhold til nul-alternativet.

9 Konsekvenser for miljøet

Dette afsnit indeholder beskrivelser og vurderinger af de miljømæssige konsekvenser, herunder støj, vibrationer, luftforurening mv. som forventes at opstå som følge af at projektarealet tages i anvendelse til et butikscenter eller anvendes til formålet beskrevet i nul-alternativet.

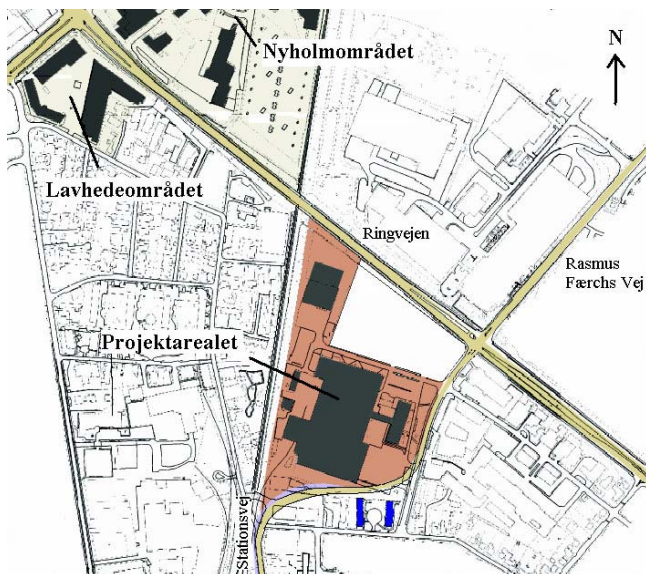
9.1 Støj

Projektarealet ligger ud til jernbanen mellem Holstebro og Struer og ud til Ringvejen. På projektarealet og nærliggende områder er der således, udover støj fra projektarealet, periodisk støj fra jernbanen, støj fra Ringvejen og støj fra trafikken på Stationsvej.

Trafikken på Ringvejen bevirker, at der, i op til 150 meters afstand fra vejen, kan være højere støj end de tilladte 55 dB(A), hvis ikke bygninger skærmer for støjen eller der specifikt er lavet støjdæmpende foranstaltninger.

Holstebro kommune har endnu ikke udlagt 55 dB(A) støjkonsekvensområder langs Stationsvej, så en egentlig kortlægning af støjniveauet omkring projektarealet eksisterer ikke.

Støjbelastningen fra projektarealet er beskrevet i anlægs- og driftsfasen i nul-alternativ og i projektscenariet, og der konkluderes på støjbelastningen for det særligt støjfølsomme



Figur 9-1 Oversigtskort. Ny forlægning af Stationsvej er skitseret og særligt støjfølsomme boliger lige syd for projektarealet er vist med blå.

boligområde umiddelbart syd for projektarealet.

9.1.1 Støj i anlægsfase

I nul-alternativet, med fortsat lager og kontorvirksomhed, forventes der støj i forbindelse med indretning af nye lejemål – større eller mindre ombygninger har fundet sted ved indretning af nye lejemål de sidste 20 år og dette mønster forventes ikke at ændre sig. Støj fra ombygninger i nul-alternativet, er således af kortere varighed.

I projektscenariet vil der i anlægsfasen være støj over en længere periode end i nul-alternativet, men da det ikke drejer sig om et nybyggeri med spuns-nedsættelse o. lign., vil

Tabel 9.1 Grænseværdier baseret på Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fra 1984 om ekstern støj fra virksomheder

	Mandag-fredag: kl. 07:00-18:00 Lørdag: 07:00-14:00	Mandag-fredag:kl. 18:00-22:00 Lørdag: 14:00-22:00 Søn- og helligdage kl. 07:00-22:00	Alle dage: kl. 22:00-07:00
Områder for blandet bolig- og erhvervs-bebyggelse og centerområde	55 dB (A)	45 dB (A)	40 dB (A)
Erhvervs- og industriområder med forbud mod generende virksomheder	60 dB (A)	60 dB (A)	60 dB (A)

støjudsendelsen dog være begrænset. Støj fra byggepladsen vil variere meget over en arbejdsdag og igennem anlægsfasen, og der kan ikke foretages en præcis støjberegning. Anlægsfasen estimeres til at strække sig over 1 - 1,5 år.

Det samlede støjniveau på projektområdet skal dog i både nul-alternativ og projektscenarie overholde de gældende grænseværdier i henhold til kommuneplanens støjbestemmelser. De gældende støjgrænser er angivet i tabel 9.1 for områder med blandet bolig- og erhvervsbebyggelse og centerområde og for industriområder.

9.1.2 Støj i driftsfase

I nul-alternativets driftsfase vil støjpåvirkningen på omgivelserne bestå af periodisk støj fra jernbanen, trafikstøj fra Ringvejen og Stationsvej samt støj fra tung trafik på projektarealet. Andelen af støjende tung trafik foranlediget af erhvervscentret på den nordlige del af Stationsvej (målepunkt 7 i tabel og figur 8.5 og 8.6), er på 111 ud af ca. 597 ture pr. dag. Støj fra den tunge trafik på projektarealet frembringes i forbindelse med kørsel til og fra lasteramperne ved lagre samt støj i forbindelse med af- og pålæsning.

I projektscenariets driftsfase vil støjudsendelsen have en anden karakter end i nul-alternativet. Der vil komme støj fra projektarealet i forbindelse med:

- Ventilation
- Til- og frakørsel af varer og personer i motorkøretøjer

Der vil endvidere være anderledes støjniveau på de strækninger, der har oplevet en stor ændring i årsdøgntrafik.

Ventilation

I forhold til nul-alternativet vil der ikke komme væsentlige ændringer i støj fra ventilationsanlæg, da der ikke forefindes ventilations udtag, der peger mod beboelsesområder i skitseprojekt eller nul-alternativ. Grænseværdierne i tabel 9.1 vil kunne overholdes.

Til- og frakørsel af varer og personer

For at minimere støjen i forbindelse med varetransport til butikkerne i projektscenariet vil leverancer foregå i en lukket varegård (på den vestlige side af centret).

Trafikstøjen er behandlet i afsnit 8.6. Det vurderes med baggrund i støjberegninger vha. Vejdirektoratets NBstøj-program, at der i projektscenariet ikke vil blive problemer med trafikstøj på støjfølsomme områder. Resultatet af udregningerne antyder en lavere støjbelastning i projektscenariet end i nul-alternativet – med forbehold for usikkerheder i en simplificeret trafikmodel.

9.1.3 Konklusion på støj

De gældende grænseværdier vil blive overholdt i anlægs- og driftsfase i såvel projektscenariet som i nul-alternativet.

For de hårdest støjbelastede boliger ud til Stationsvej syd for projektarealet vil trafikstøjen i projektscenariet være lavere eller på samme niveau som i nul-alternativet.

De to væsentligste parametre til reduktion af støjbidraget, er sænkning af hastigheder på både projektareal og Stationsvej samt et lavere antal tunge transporter.

9.2 Vibrationer

Vibrationer kan bl.a. give anledning til skader og revner i nabo-bygninger, men kan også være til gene for personer, der opholder sig i disse.

I hverken projektscenarie eller nul-alternativ vil der blive nedrammet spuns i anlægsfasen og

der er ingen nære nabobygninger. Det vurderes derfor at der ikke vil forekomme væsentlige vibrationer i anlægsfasen.

Det vurderes endvidere, at der ikke vil forekomme vibrationer i driftsfasen for hverken nul-alternativet eller projektscenariet.

Fra trafikken er der svage vibrationer i boligområdet ud til Stationsvej fra passerende tung trafik. I projektscenariet vil andelen af den tunge trafik på Stationsvej ud til boligområdet blive op til 11% lavere med tilsvarende mindre gener fra vibrationer til følge.

9.3 Luftforurening

Luftforureninger kan opgøres på diffuse udledninger i anlægsfasen og udledninger fra ventilationsafkast samt fra parkeringsarealerne i driftsfasen.

9.3.1 Anlægsfase

Luftforureningen vil hovedsagligt bestå af støv, og udledning af CO, NO_x og partikler fra det materiel, der anvendes i forbindelse med byggeriet.

I nul-alternativet vil luftforureningen fra de mindre ombygninger være ubetydelig. Hvis større ombygninger foretages må luftforureningen ikke give anledning til gener i omgivelserne.

I projektskemaet kan der forekomme luftforurening i form af støv ved ombygning af

murværk samt ved kørsel på byggepladsen. Støvdannelsen er nedbragt i forhold til hvor meget det kunne have været, eftersom størstedelen af den del af projektarealet, der er asfalteret, bevares således, og tagkonstruktioner og murværk også i høj grad bevares i eksisterende form. For at mindske en eventuel støvdannelse i ekstreme tørre perioder kan der vandes på pladsen, da luftforureningen ikke må være til gene for nabobebyggelser.

9.3.2 Driftsfasen

I nul-alternativet vil der fortsat være en begrænset luftforurening fra lastbiler på projektområdet samt ventilation, lager- og kontorområder.

I projektskemaet vil de betydende bidrag komme fra ventilationsanlæg samt fra parkeringsarealer.

Ventilationsafkast fra eventuelle fødevarebutikker kan i enkelte tilfælde indeholde lugtstoffer. Det vurderes, at der ikke vil forekomme lugtgener i omgivelserne, da dette sikres ved placeringen og bestemmelse af højden på ventilationsafkastene.

Fra parkeringsarealerne vil luftforureningen også være begrænset – det er som regel i forbindelse med parkeringshuse/kældre at der lokalt udfor ventilationsanlæg kan være problemer.

Tabel 9-2 Antagelser til beregning af luftforurening i nul-alternativ og projektscenarie. Udregningerne foretages vha. Trafikministeriets TEMA2000 program i en maksimal teoretisk spidsbelastningstime, hvor et helt døgn trafik på projektarealet afvikles på én time. I projektsalternativ køres der rundt på projektarealet med lav hastighed i forbindelse med parkering, hvilket resulterer i lavere middel hastighed og mere tid brugt på projektarealet i forhold til i nul-alternativet.

	Nul-alternativ			Projektscenarie		
Vogntype	EURO II Benzinbil 1.4 - 2l	EURO II Dieselbil < 2l	48t EURO II Vogntog	EURO II Benzinbil 1.4 - 2l	EURO II Dieselbil < 2l	10t EURO II Lastbil u. anhænger
Vogne pr. time (procentdel af vogntype)	66 (66%)	34 (34%)	55 (100%)	2723 (66%)	1402 (34%)	24 (100%)
Brændstof	Benzin	Diesel	Diesel	Benzin	Diesel	Diesel
Middelhastighed	25 km/h	25 km/h	25 km/h	15 km/h	15 km/h	15 km/h
Antal koldstarter	1	1	1	1	1	1
Tid pr. vogn på projektarealet	120 s	120 s	240 s	300 s	300 s	240 s

Tabel 9-3 Emissioner fra trafik på parkeringsarealer i nul-alternativ og projektscenarie. Den samlede emission, målt i milligram pr. sekund, er beregnet som summen af emissioner fra lastbiltrafik og personbiltrafik fra hele projektarealet i den teoretiske maksimale spidsbelastningstime, hvor et helt døgn trafik afvikles på én time med fordelinger på personbiler og lastbiler som angivet i tabel 9.2.

	Maksimal samlet emission fra parkeringsarealer i Nul-alternativ	Maksimal samlet emission fra parkeringsarealer i Projektscenarie
CO-bidrag	590 mg/s	24.320 mg/s
NO _x -bidrag	192 mg/s	637 mg/s
Partikel bidrag	6,4 mg/s	75 mg/s

Miljøstyrelsen har fastsat grænseværdier for luftforurening, oplevet i et givet punkt en vis afstand fra forureningskilden, normalt i 1,5 meters højde over jorden. Det tilladte forureningsbidrag, for én virksomhed er angivet med en såkaldt B-værdi, og afhænger af det konkrete stof, f.eks. CO (kulilte), NO_x (kvælstofilter) eller partikler (sod).

Den samlede luftforurening fra personbiler og lastbiler kan beregnes vha. Trafikministeriets TEMA2000 program udfra antagelser om antal, hastigheder, tid brugt på projektarealet, brændstof, etc. Disse antagelser er opgjort i tabel 9.2 for nul-alternativ og projektscenarie. For at estimere en maksimal luftforurening er beregningerne udført for en belastning af

parkeringsarealerne i en teoretisk spidsbelastningstime, hvor en hel dags trafik afvikles på arealet, hvilket selvfølgelig forurener langt mere end i en virkelig situation.

I nul-alternativet er der indregnet bidrag inden for én time fra 55 lastvogntog og 100 personbiler (66% benzin og 34% diesel) med lav køretid på projektarealet. Gennemsnitshastigheden for alle køretøjer er på 25 km/h, én koldstart og 1 km tilbagelagt distance (højere end i virkeligheden, men mindste mulige indstilling i programmet).

I projektscenariet er der indregnet bidrag inden for én time fra 24 lastbiler og 4.125 personbiler (66% benzin og 34% diesel) med mere køretid

på projektarealet. Gennemsnitshastigheden for alle køretøjer er på 15 km/h, én koldstart og 1 km tilbagelagt distance (tæt på den korrekte distance der vil blive tilbagelagt i forbindelse med kørsel på projektarealet).

I tabel 9.3 er vist den samlede emission i milligram pr. sekund fra hele parkeringsarealet i den teoretiske spidsbelastningstime i nul-alternativ og i projektscenariet.

De af miljøstyrelsen angivne grænseværdier for forurening (kaldet B-værdier) er angivet i immission, hvilket er defineret som det målte forureningsbidrag i mikrogram pr. Newton i en kubikmeter luft ved et målepunkt. Det kan også opgøres som milligram pr. sekund i en kubikmeter luft, der strømmer forbi et målepunkt.

For at kunne vurdere hvilken forurening emissionerne i tabel 9.3 kan give anledning til, opstilles følgende teoretiske situation, der ikke er fysisk korrekt, men maksimerer en målelig immission.

Antag følgende:

- en jævn vind på 1 m/s uden turbulent effekt blæser over projektarealet,
- al forureningen er samlet inden for én meter i højden,
- forureningen kommer fra ens forureningskilder,
- der er jævnt fordelt
- på et projektareal, der er omtrent kvadratisk (250m x 250 m).

Forureningsbidraget vil i denne situation være maksimalt ved den strækning, som ligger i vindretningen og afgrænser projektarealet, således at hvis vinden blæser fra nord, vil der være et maksimalt forureningsbidrag på de ca. 250 meter, der ligger umiddelbart syd for projektarealet, hvor den immissionen udregnes ved at dividere emissionerne med 250.

Ved måling af forureningsbidraget fås der da maksimalt de værdier, der er angivet i tabel 9.4 sammen med tilladte B-værdier.

Denne sammenligning i en teoretisk spidsbelastningstime med urealistiske vejrforhold giver i projektscenariet, at CO₂-bidraget er ca. 10% af B-værdien, NO_x-bidraget er på 2% af B-værdien og partikelbidraget er under 1% af B-værdien.

I et mindre "worst-case scenario" dvs. en mere fysisk korrekt og realistisk situation med fri turbulent luft over et meget stort projektareal og trafikken fordelt ud over dagen, er der således ingen gener fra luftforurening i projektscenariet eller i nul-alternativet, hvor belastningen er endnu mindre.

9.3.3 Konklusion på luftforurening

Det vurderes, at der i hverken nul-alternativ eller projektscenarie vil være gener fra luftforurening.

Hvis parkeringsarealerne var projekteret som indendørs parkeringshus kunne der eventuelt være en lokal overskridelse af grænseværdierne, hvilket dog ville kunne undgås ved at have ventilationsafkast over bygningstaget. Med parkeringsarealer i det fri er der ingen problemer, da genererede mængder CO, NO_x og støvpartikler hvert sekund blandes med luften over hele projektarealet (på 59.000 m²) i stedet for kun med luften umiddelbart ud for et ventilationssystem, som ville være situationen med et parkeringshus.

9.4 Jordforurening

9.4.1 Konstaterede forureninger

De to matrikler der udgør projektarealet har været registreret som potentielt forurenede i henhold til affaldsdepotloven.

Der foreligger en miljøteknisk rapport fra Ringkøbing Amt, dateret 31. august 1998, der konkluderer at ejendommen matr. nr. 12cn ikke er forurenede.

Tabel 9.4 Grænseværdier (B-værdier) fra Miljøstyrelsen for luftforurening, sammenholdt med den maximalt opnåelige luftforurening fra hele parkeringsarealet i nul-alternativ og projektscenarie. Immission, målt i milligram pr. sekund, er et udtryk for den luftforurening, der opleves i et givet punkt fra forureningskilden. Immissionen er beregnet på baggrund af emissioner fra tabel 9.3 i et teoretisk "worst-case scenarie", som beskrevet i teksten.

	Grænseværdi for immission (B-værdi)	Maksimal immission i Nul-alternativ	Maksimal immission i Projektscenarie
CO-bidrag	1.000 mg/s	2,4 mg/s	97,0 mg/s
NO _x -bidrag	125 mg/s	0,8 mg/s	2,6 mg/s
Partikel bidrag	80 mg/s	0,03 mg/s	0,3 mg/s

Mht. ejendommen matr. nr. 12cz er der fundet en forurening, der har medført yderligere undersøgelser. Den konstaterede forurening er af mindre omfang, og tilsynsmyndigheden (som er Holstebro Kommune) har ikke fundet det påkrævet at udstede påbud om fjernelse.

Visse arbejder og ændrede anvendelser på dette matrikel nummer kræver derfor tilladelse fra Ringkøbing Amt i henhold til lov om forurennet jord¹.

Ejeren af grunden er i gang med at afhjælpe denne forurening, med henblik på at grunden kan udgå af registret over affaldsdepoter i henhold til Affaldsdepotloven, hvorefter særlig tilladelse ikke er påkrævet.

9.4.2 Anlægs- og driftsfase

Der forventes ingen jordforurening i anlægsfase og driftsfase i nul-alternativ og projektscenarie.

Eventuelt spild i form af olie og benzin på parkeringsarealer vil i projektscenariet blive ledt til det separat kloakerede afløbssystem, der udformes i henhold til gældende lovgivning med henblik på at fjerne sand, olie og benzin.

9.4.3 Konklusion på jordforurening

En miljøteknisk rapport fra Ringkøbing Amt (1998) erklærer den ene af de to matrikel numre, der udgør projektarealet, som ikke forurennet, og at der på den anden er fundet og registreret en forurening.

Der er konstateret en forurening på matr. nr. 12cz, som er ved at blive fjernet. Hvis denne forurening ikke fjernes skal der opnås særlig tilladelse fra Amtet.

Det vurderes, at hverken nul-alternativet eller etablering af butikscntret i projektscenariet vil give anledning til jordforurening i anlægs- og driftsfase.

9.5 Overflade- og grundvand

Der er fuldt kloakeret på projektarealet.

I både nul-alternativet og projektscenariet vil overfladevand ledes til det eksisterende separatkloakerede afløbssystem, der udformes i henhold til gældende lovgivning med henblik på at fjerne sand, olie og benzin.

Det internt separat-kloakerede kloaksystem er forbundet til et eksisterende regnvandsbassin, på den sydlige del af projektarealet. Fra regnvandsbassinet ledes overfladevandet videre til det fælleskloakerede kommunale system.

Grundvandsspejlet ligger ved ca. kote 21 m svarende til ca. 2,5 meter under gulvniveau i centret.

Det vurderes, at der i hverken anlægs- eller driftsfase i nul-alternativ og projektscenarie er risiko for forurening af grundvandet samt at grundvandsspejlet.

¹ Jvf. Lokalplan nr. 364.

Tabel 9.5 Varme, energi og vand forbrug i nul-alternativ og projektscenarie.

Forbrug	Nul-alternativ	Projektscenarie
Varme	2.000 MWh/år	3.000 MWh/år
El	600 MWh/år	2.200 MWh/år
Vand	1.500 m ³ /år	10.000 m ³ /år

9.6 Energi, råstoffer og affald

Det er ikke muligt at beregne energiforbrug mv. for anlægsfasen. Det vil kræve en mere detaljeret projektering af både nul-alternativ og butikscentret i projektscenariet.

I driftsfasen er det muligt at estimere et skønnet forbrug til sammenligning af nul-alternativ og projektscenarie. I nul-alternativ er estimeret udregnet fra varme og el-regnskabet fra de seneste år og i projektscenariet er estimeret baseret på forbrug i lignende butikscentre og nøgletal fra Energiledelsesordningen (ELO, Nøgletal juni 1999).

Generelt skyldes butiks- og erhvervscentrets højere el-forbrug i forhold til nul-alternativet et højere forbrug til bl.a. ventilation, køling og belysning.

Varmeforbruget i projektscenariet svarer til forbruget i ca. 200 enfamiliehuse, el-forbruget til ca. 580 enfamiliehuse og vandforbruget til ca. 100 enfamiliehuse.

Der er ikke fundet nøgletal for affaldsmængder. Det vurderes kvantitativt, at der i driftsfasen vil være mere affald i form af emballage, papir, dagrenovation fra butikscentret i projektscenariet end for nul-alternativet. Affaldsmængden vil dog variere meget alt efter, hvilke butikker der etablerer sig i centret. Al bortskaffelse af affald i anlægs- og driftsfase vil ske i overensstemmelse med Holstebro Kommunes gældende affaldsregulativ.

9.7 Flora og fauna

Ifølge Ringkøbing Amts registreringer er der ingen truede, sjældne eller fredede plante- eller dyrearter på projektarealet, hvorfor projektet

ikke får konsekvenser for dyre- eller plantearter. Samtidig er det vurderet at der på projektarealet, der består af asfalterede områder, værksted, lager- og kontorbygninger, ikke knytter sig flora- eller faunamæssige interesser.

Det vurderes, at der ikke vil være konsekvenser for dyre- og planteliv i nul-alternativ eller i projektscenariet

9.8 Arkæologiske forhold og fredninger

Der er ingen fredede bygninger på projektarealet. Der bygges ikke nyt på arealet og eventuelle spor eller elementer i jorden af arkæologisk interesse vil derfor ikke blive berørt.

9.9 Konklusion

Konklusionen på konsekvenser for miljøet opdeles i anlægsfase og i driftsfase.

9.9.1 Konklusion – anlægsfase

Det samlede støjniveau på projektområdet vil i både nul-alternativ og projektscenarie overholde de gældende grænseværdier i henhold til kommuneplanens støjbestemmelser.

Der forventes ingen vibrationer i anlægsfasen i projektscenarie eller nul-alternativ.

I forbindelse med ombygninger i projektscenariet og nul-alternativ vil grænseværdierne for luftforurening blive overholdt, da ombygningerne er af mindre omfattende karakter end nybyggeri. Eventuelle støv-/partikel forurening der opstår ved kørsel på projektarealet i ekstremt tørre perioder vil blive afhjulpet ved vanding.

Der forventes ingen problemer med luftforurening fra emissioner af maskiner i projektscenariet eller nul-alternativ, eftersom det ikke er nybyggeri og entreprenørmaskinernes emissioner omtrent gør det ud for lastbiltrafikken (der ikke vil være i samme mængder i anlægsfasen).

På projektarealet er der konstateret en jordforurening, der nu er ved at blive afhjulpet. Hvis den ikke afhjælpes endeligt, skal der søges om tilladelse fra Ringkøbing amt til ændrede anvendelser af projektarealet. Jorden vil ikke blive forurennet under anlægsfasen i projektscenariet eller nul-alternativet.

For at sikre mod forurening af grundvandet vil gældende afløbsregulativer og lovgivning i forbindelse hermed blive fulgt ved dimensionering af kloaksystem.

Forbrug af el, vand og affaldsmængder i anlægsfasen kunne ikke vurderes, da skitseprojektet ikke har en detaljegrad der muliggør udregningen.

Der knytter sig ingen flora- og faunamæssige interesser på projektarealet.

Der er ingen fredede bygninger på projektarealet og eventuelle spor eller elementer i jorden af arkæologisk interesse vil derfor ikke blive berørt.

9.9.2 Konklusion – driftsfase

Støj i driftsfase vil primært være trafikstøj og vil i projektscenariet være lavere eller på samme niveau i forhold til nul-alternativet. Med planlagt kommunal etablering af støjskærm bør støjskærmen dimensioneres, så Miljøstyrelsens grænseværdi for vejstøj på 55 dB(A) kan overholdes både for nul-alternativet og for projekt-scenariet ved boliger.

Støjen i forbindelse med at handlende kører til og fra centret vil være størst om eftermiddagen på hverdage og om formiddagen på lørdage.

Der vil ikke forekomme vibrationer i driftsfasen fra projektarealet i projektscenariet eller nul-alternativet. Fra trafikken er der svage vibrationer i boligområdet ud til Stationsvej fra passerende tung trafik. Her forventes et mindre fald i vibrationer på nærliggende beboelse i projektscenariet, da antallet af passager af tung

trafik udfor beboelsesområdet falder med ca. 11%.

I en konstrueret spidsbelastningstime, der beregner et urealistisk højt forureningsbidrag fra trafik på projektarealet fås at forureningsbidraget i projektscenariet er under 10% af de tilladte grænseværdier. Selv med meget specielle vejforhold vil forureningsbidraget maksimalt andrage 1% af de af Miljøstyrelsen fastsatte grænseværdier.

Jorden vil ikke blive forurennet i driftsfasen i projektscenariet eller nul-alternativet.

For at sikre mod forurening af grundvandet vil gældende afløbsregulativer og lovgivning i forbindelse hermed blive fulgt ved dimensionering af kloaksystem.

Der vil blive brugt mere varme, el og vand i projektscenariet end i nul-alternativet i driftsfasen. Affaldsmængderne vil også være størst i projektscenariet, men et overslag afhænger af fordelingen af butikker og butiksstørrelser og kan ikke vurderes med nogen præcision.

Der knytter sig ingen flora- og faunamæssige interesser på projektarealet.

10 Socioøkonomiske konsekvenser

I dette afsnit beskrives de demografiske ændringer indtil 2013 og effekter på byudvikling i projektscenariet i forhold til nul-alternativet som følge af udviklingen i trafik og detailhandel beskrevet i tidligere afsnit.

10.1 Demografi

I tabel 10.1 og figur 10-4 er vist udviklingen i befolkningstallet i oplandet samt i de nærmeste kommuner med større byer (Ringkøbing, Herning og Skive).

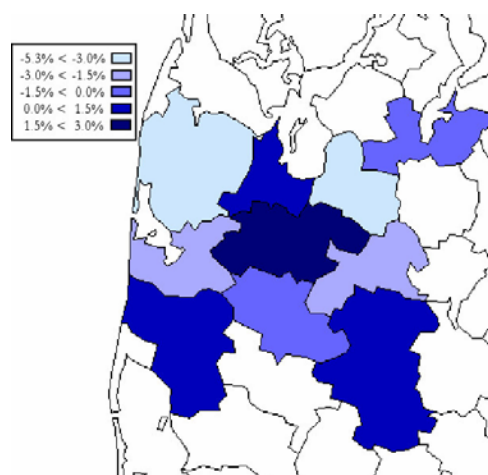
I en 10 års periode fra 2003 til 2013 forventes der kun stigninger i befolkningstallet for Holstebro, Struer, Herning og Ringkøbing og for det identificerede opland forventes et fald på 0.6% fra 110.610 til 109.937 personer.

De demografiske ændringer i Holstebro Kommune er vist i figurerne 10-2 og 10-3 er baseret på tal og fremskrivninger fra Danmarks Statistik fra december 2003. I 2013 forventes flere personer over 60 år (+1990, +26%), flere teenagere (+824, +14%) samt færre personer mellem 22 og 59 år (-1445, -7%).

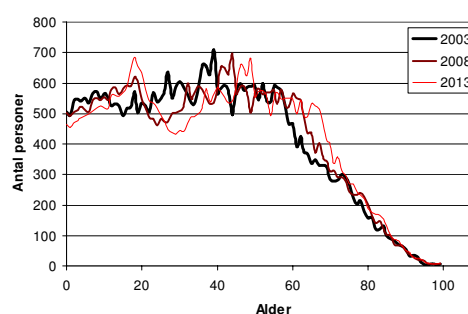
Tabel 10-1 Befolkningstal for Holstebro kommune, oplandskommunerne samt nærmeste større byer.

	2003	2008	2013
Holstebro	41119	41630	41901
Struer	19248	19342	19321
Vinderup	8133	7903	7683
Aulum-Haderup	6672	6605	6526
Trehøje	9941	10002	9935
Ulfborg-Vemb	7059	6978	6901
Lemvig	18438	18057	17670
Opland total	69491	68887	68036
Skive	28070	28014	27930
Herning	58823	59412	59669
Ringkøbing	17903	17974	17930

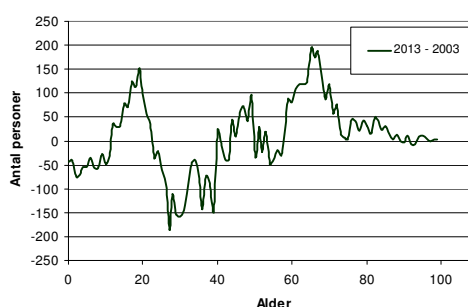
Kilde: Danmarks Statistik, prognose Dec. 2003



Figur 10-1 Befolkningstilvækst 2003-2013 i Holstebro kommune, oplandskommunerne samt Skive, Ringkøbing og Herning.



Figur 10-2 Demografisk udvikling for Holstebro kommune 2003 til 2013.



Figur 10-3 Relativ demografisk udvikling for Holstebro kommune 2003 til 2013.

10.2 Byudvikling

I projektscenariet tages et stort skridt i retning af at omdanne området fra erhvervs- og industri-område til et moderne byområde med boliger og detailhandel. Byomdannelsen i dette område er i tråd med Holstebro kommunes planstrategi ("Vækst med viden og vilje", Holstebro Kommune, 2003).

For både Holstebro by og Landsdelcenter Midt-Vest som helhed er butiks- og erhvervscentret en mulighed for at genvinde nogle de tabte lokalkøbsandele indenfor detailhandel. Den genvundne omsætning i projektscenariet svarer til ca. 70 flere jobs i Holstebro inden for detailhandelsbranchen end i nul-alternativet.

Med baggrund i kapitel 8 om trafikens konsekvenser forventes store stigninger i trafikken på visse strækninger. For mellemstore byer generelt ser det ikke ud til at den samlede trafikmængde bliver mindre pga. etablering af butikcentre (Christensen, 2002). Tværtimod må der forventes et større samlet transportarbejde. Infrastrukturen skal derfor både udvides i kapacitet lokalt i forbindelse med projektet, men vil også i projektscenariet skulle udvides i hastigere tempo generelt i området i forhold til i nul-alternativet.

Litteraturliste

Lovgivning mv.:

"Samlebekendtgørelsen", Bekendtgørelse om supplerende regler i medfør af lov om planlægning nr. 428 af 02/06/1999

Baggrundsrapporter:

Christensen, L., 2001: *Bystruktur og transportadfærd. Hvad siger transportvaneundersøgelsen. Danmarks Miljøundersøgelser*. 168 s. Faglig rapport fra DMU nr. 382, december 2001.

Carl Bro as Samfundsteknik for Ringkøbing Amt: *Miljøteknisk Rapport – Registreringsundersøgelse på FDB storlageret, Hostrupsvej 3, Holstebro*, April 1998.

Energiledelsesordningen, Nøgletal Juni 1999. **(ELO)**

Per Christiansen, Lone Kønev og Eskild Holm Nielsen: *Udbyttet af VVM – Evaluering af VVM i Danmark. Delrapport II – kvalitet og kvalitetssikring af VVM-arbejdet*, marts 2003.

Holstebro Kommune og Sven Allan Jensen A/S: *Parkeringsanalyse i Holstebro Midtby*, juni 2003.

ICP: *Holstebro – Vurdering af mulighed for etablering af center*, juni 2003, udarbejdet for MT Højgaard A/S.

Sven Allan Jensen A/S: *Vurdering af effekterne af ønsker om detailhandelsudvidelser i Herning Holstebro og Struer*, maj 2004. **(SvAJ04)**

Amtslige og kommunale plandokumenter:

Holstebro Kommune: *Tillæg nr. 38 til Kommuneplan 1996-2008*, august 2002.

Holstebro Kommune: *Lokalplan nr. 364*, august 2002.

Holstebro Kommune: *Masterplan Holstebro 2001-2025*, 2003.

Holstebro Kommune: *Vækst med viden og vilje*, 2003.

Nordjyllands Amt: *Regionplantillæg nr. 78 med VVM-redegørelse – Hjørring Bycenter*, august 2001.

Ribe Amt: *VVM-redegørelse: Dokken-, Center- og Erhvervsområde på Dokhavnen i Esbjerg*, 2003.

Ribe Amt: *Forslag til Tillæg nr. 8 Dokken-, Center- og Erhvervsområde på Dokhavnen i Esbjerg*, 2003.

Ringkøbing Amt: *Regionplan 1997 – Tillæg nr. 7 - Detailhandelsplanlægning*, august 2001.

Artikler:

Erik Agergård: *Detailhandelen og forbrugerne i Hillerød kommune*, København 1994.

Jørgen Rye: *"Strøgets handlende jubler over Bruun's Galleri"*, Internetavisen Jyllandsposten, 22. december 2003.

Per Thorst, Anders Nyvig A/S: *Butiksstrukturens konsekvenser for trafik og miljø*, Trafikdage 1997, Aalborg Universitet 1997.

Bilag A

I rapport af ICP (juni 2003) er der indhentet relevante data, samt udregnet og beskrevet diverse parametre til vurdering af muligheden for at etablere et butikscenter i Holstebro. Her vises og beskrives de informationer fra og udledt af rapporten som er anvendt i nærværende redegørelse, men er blevet taget ud af teksten i kapitlerne for at bevare overskueligheden.

Det gælder forbrugsfremskrivninger og attraktion.

Forbrugsfremskrivning

Fra ICP rapporten fås tabel A-1 med forbrugstal for 2002, 2006 og 2011. På baggrund af disse værdier er der beregnet forbrugstal for 2003, 2008 og 2013 i tabel A-2, og disse anvendes i redegørelsen.

Til ICPs fremskrivningsrater kan det tilføjes at købekraften stiger lidt de næste år, da prisstigninger ikke helt modvirker lønstigninger og andre faktorer (flere ældre med penge), dog kan folk ikke spise og drikke mere kvantumsæssigt, så dagligvare-forbruget stiger med ca. samme rate som priserne. Udvalgswareforbruget kan dog stige hurtigere med voksende summer brugt på livsstilsprodukter og luksusvarer. Danmarks Statistik har tal over hvorledes en forøget købekraft i højere grad benyttes til udvalgsvarer frem for dagligvarer.

Tabel A-1 Forventede forbrugstal inkl. moms. (ICP, 2003)

	Dagligvareforbrug			Udvalgswareforbrug		
	2002	2006	2011	2002	2006	2011
Holstebro	952	1.007	1.076	901	972	1.071
Struer	440	463	491	426	457	500
Vinderup	177	179	185	171	177	188
Aulum-Haderup	147	153	162	142	151	165
Trehøje	212	223	237	204	219	240
Ulfborg-Vemb	155	159	166	146	153	165
Lemvig	422	422	433	408	427	458
Opland total	1.553	1.599	1.674	1.497	1.584	1.716

Tabel A-2 Projicerede forbrugstal inkl. moms på baggrund af tabel A-1.

	Dagligvareforbrug					Udvalgswareforbrug				
	2004	%	2008	%	2013	2003	%	2008	%	2013
Holstebro	980	5,6%	1.035	6,7%	1.104	939	7,6%	1.010	9,8%	1.109
Struer	451	5,1%	474	5,9%	502	442	7,0%	473	9,1%	516
Vinderup	179	1,1%	181	3,3%	187	175	3,4%	181	6,1%	192
Aulum-Haderup	150	4,0%	156	5,8%	165	147	6,1%	156	9,0%	170
Trehøje	218	5,1%	229	6,1%	243	212	7,1%	227	9,3%	248
Ulfborg-Vemb	157	2,5%	161	4,3%	168	150	4,7%	157	7,6%	169
Lemvig	425	0,0%	425	2,6%	436	419	4,5%	438	7,1%	469
Opland total	1.580	2,9%	1.626	4,6%	1.701	1.546	5,6%	1.633	8,1%	1.765

Attraktion

På baggrund af ICP konkurrenceundersøgelse er Holstebro gågade inkl. Nørreportcentret beskrevet i tabel A-3 med hensyn til butiksantal, andel af kædebutikker og attraktionsniveau.

I Holstebro er det eneste væsentlige konkurrerende udbudspunkt til gågaden området ved Lavhede Centret og Nyholm området. Det er beskrevet med hensyn til butiksantal, og attraktionsniveau i tabel A-4. De 26 detailhandelsbutikker har en relativ høj attraktion i gennemsnit, men omgivelserne tæller ikke i positiv retning som med gågaden

Tabel A-3 Butiksantal og attraktion for Holstebro gågadeområde inklusive Nørreportcentret. (ICP, 2003)

	Daglig-varer	Udvalgsvarer			I alt	Service-erhverv	Enheder i alt
		Beklædning	Boligudstyr	Øvrige			
Antal butikker	23	46	14	33	116	108	224
Heraf kædebutikker	13	24	10	20	67	-	-
Attraktion	3	3,2	3,5	3	3,2	-	-

Tabel A-4 Butiksantal og attraktion for Lavhede Centret og Nyholm området. (ICP, 2003) Kategorien ”Elektronik og Hårde hvidevarer” er i tabellen forkortet til ”Elek. / H.Hv.”

	Superm./Varehus	Udvalgsvarer						Bil	Service-erhverv	Enheder i alt
		Møbel	Tekstil	Bygge-marked	Elek./H.Hv.	Køkken	Øvrige			
Antal butikker	2	5	2	3	3	7	4	4	6	36
Attraktion	*	3,4	*	4	3,3	3,7	3	-	-	3,6