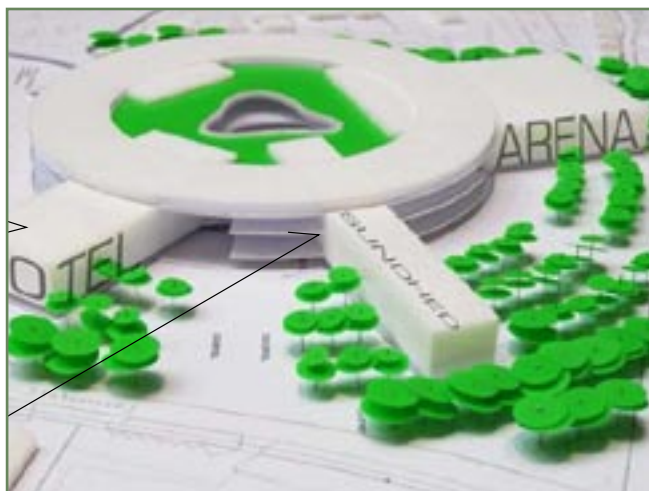


VVM-redegørelse



Miljøvurdering af projekt for et butikscenter Hostrups i Holstebro

Appendix til kommuneplantillæg
nr. 2004:27 for Holstebro Kommune

Udkast 2008-08-10



HOLSTEBRO KOMMUNE

Offentlig fremlæggelse

Forslaget til kommuneplantillæg og den ledsagende VVM-redegørelse er lagt frem i offentlig høring i 8 uger fra den 27. august til den 22. oktober 2008.

Hvis du har bemærkninger, indsigelser eller forslag til ændringer, skal du sende dem til:

Holstebro Kommune
Teknik og Miljø
Kirkestræde 11,
7500 Holstebro
eller via e-post til:
teknik.miljoe@holstebro.dk

inden den 23. oktober 2008.

Efter udløbet af denne frist vil Byrådet tage endelig stilling til kommuneplantillægget mv.

— —

Hvis du har spørgsmål til planforslaget eller VVM-redegørelsen, er du velkommen til at kontakte byplanarkitekt Niels Henrik Ross-Petersen via telefon 96 11 76 41 (direkte nummer) eller via ovennævnte e-postadresse.

Forord

Fra JRK Invest A/S i samarbejde med MT Højgaard A/S foreligger anmodning om tilladelse til etablering en centerbebyggelse med bl.a. et butikscenter (Hostrups) som indeholdt i ledsagende beskrivelser af projektet. Centeret ønskes etableret, hvor der i dag er lagerlokaler mm. (den tidl. FDB-bygning) ved Hostrupsvej, som ligger mellem jernbanen og den nordlige del af Stationsvej i Holstebro.

Ringkjøbing Amt fandt i 2004, at et tilsvarende centerprojekt samme sted var omfattet af reglerne om forudgående Vurdering af Virkningerne på Miljøet (VVM-pligt), og besluttede at fremme sagen ved offentliggørelse af et forslag til regionplantillæg nr. 54 med ledsagende VVM-redegørelse i juni 2004. Miljøministeren fandt imidlertid, at en realisering af projektet ville stide imod planloven, hvorfor sagen ikke nåede videre, før amtet blev nedlagt.

Planloven blev i 2007 ændret, så det nu i videre omfang er op til kommunerne - inden for mere præcise lovregler - at varetage planlægningen for butikker og butikcentre. Holstebro Kommune har på den baggrund genoptaget planlægningen for et centerprojekt Hostrups og udformet retningslinier for det i et forslag til tillæg nr. 27 til kommuneplanen.

Holstebro Kommune tiltrådte på alle afgørende punkter de miljøvurderinger, som amtet fremlagde i 2004-redegørelsen. Ud fra de oplysninger, der er fremlagt om det nu præsenterede projekt, er kommunens vurderinger af projektets miljøpåvirkninger i væsentligt omfang de samme som for 2004-projektet. De normer og undersøgelsesmetoder, der blev anvendt i 2004-redegørelsen, findes også at holde i dag.

Nærværende VVM-redegørelse er derfor formet som et genoptryk af 2004-redegørelsen og før dette et indledende afsnit, hvori Byrådet beskriver og vurderer miljøvirkningerne på felter, hvor det nu ansøgte projekt adskiller sig i nævneværdig grad fra 2004-projektet.

Denne miljøvurdering af projekt for et butikscenter Hostrups er vedtaget af Holstebro Byråd den

Holstebro Kommune

Teknik og Miljø, Kirkestræde 11, 7500 Holstebro
www.holstebro.dk * E-post: teknik.miljoe@holstebro.dk

Indhold

- Forord, *side r2*
- Indholdsfortegnelse, *side r3*
- Aktuelt projekt, *side r4*
herunder miljømæssige vurderinger af det
- Ikke-teknisk resume, *side r11*

VVM-redegørelse 2004

Kapitler omgivet af klammer [] er i sin helhed afløst af ovennævnte afsnit "Aktuelt projekt" og "Ikke-teknisk resume".

1. Indledning, side 1

1.1 VVM-redegørelsens opbygning

[2. Sammenfatning, side 3

2.1 Koncept og beliggenhed, 2.2 Baggrund for hostrups, 2.3 Nul-alternativ, 2.4 Visuelt, 2.5 Planforhold, 2.6 Konsekvenser for detailhandelen, 2.7 Konsekvenser for trafikken, 2.8 Konsekvenser for miljøet]

3. Projektbeskrivelse, side 9

3.1 Anlæggets omfang og udformning, 3.2 Funktionernes placering, 3.3 Typen af butikker, 3.4 Adgangsforhold, 3.5 Centret i forhold til visioner for by og region, 3.6 Undersøgte alternativer

[4. Planforhold, side 15

4.1 Regionplan, 4.2 Kommuneplan, 4.3 Lokalplan, 4.4 Forudsætninger i projekt-scenariet]

5. Eksisterende forhold, side 19

5.1 Beskrivelse af bydelen, 5.2 Projektarealet

[6. Visuelle konsekvenser, side 23

6.1 Variationer i skitseprojektet, 6.2 Billedvinkler fra de nærmeste omgivelser, 6.3 Billedvinkler fra indfaldsvejene, 6.4 Skygger, 6.5 Konklusion]

7. Konsekvenser for detailhandelen, side 27

7.1 Definitioner, 7.2 Bycentrets opland, 7.3 Indkøbsmønster i oplandet, 7.4 Udbudspunkter, 7.5 Erfaringer fra byer med butikcentre, 7.6 Forudsætninger for fremskrivning, 7.7 Metode, 7.8 Konklusion

8. Konsekvenser for trafikken, side 45

8.1 Eksisterende forhold, 8.2 Data og forudsætninger, 8.3 Model og fremskrivninger, 8.4 Trafikscenarier, 8.5 Adgang til projektområdet, 8.6 Støjbelastning, 8.7 Belastning af eksisterende parkeringsarealer, 8.8 Ændringer i trafiksikkerheden, 8.9 Kollektiv trafikbetjening, 8.10 Konklusion

9. Konsekvenser for miljøet, side 61

9.1 Støj, 9.2 Vibrationer, 9.3 Luftforurening, 9.4 Jordforurening, 9.5 Overflade- og grundvand, 9.6 Energi, råstoffer og affald, 9.7 Flora og fauna, 9.8 Arkæologiske forhold og fredninger, 9.9 Konklusion

10. Socioøkonomiske konsekvenser, side 69

Litteraturliste, side 71

Bilag A

Aktuelt projekt

I det følgende belyses projektet, som det aktuelt ses udformet i 2008. Hovedoverskrifterne er suppleret af et tal i parentes, der henviser til kapitlet i 2004-redegørelsen.

Indledning (1)

Projektet er underkastet reglen i planlovens § 11 g, hvor efter visse enkeltanlæg ikke må påbegyndes, før der er tilvejebragt retningslinier for det i kommuneplanen. Denne lovbestemmelse er suppleret af nærmere regler om VVM i bekendtgørelse nr. 1335 af 06/12/2006 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (den har afløst bekendtgørelse nr. 428/1999, som endnu var gældende i 2004).

Projektbeskrivelse (3)

Fremfor genbrug af nuværende lagerbygninger omfatter projektet nu alene nyopført bebyggelse.

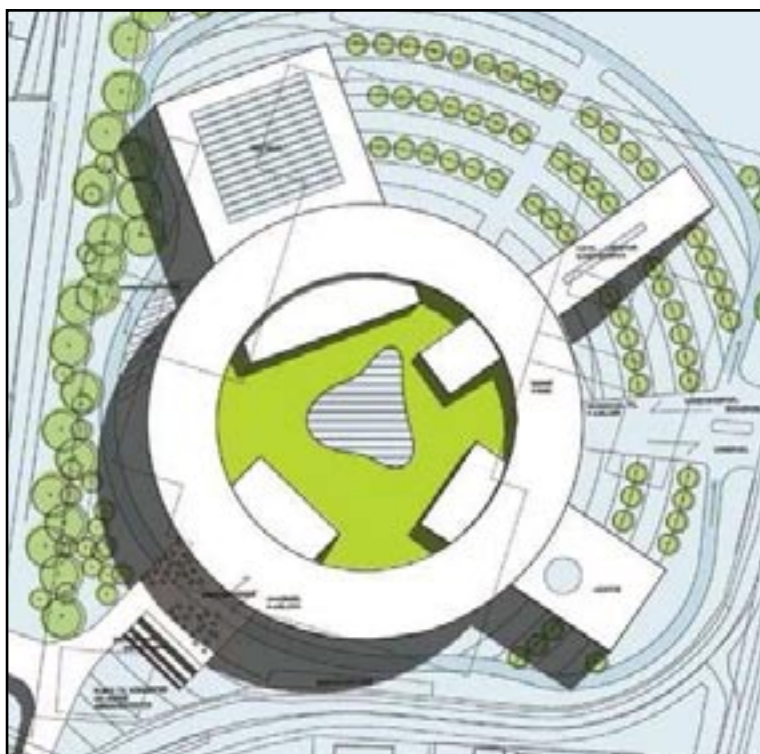
Projektet omfatter uændret cirka 15.000 m² bruttoetageareal til butiksformål. Mens de yderligere arealer til kontorvirksomhed, klinikker og forlystelsesaktiviteter mv. i 2004 også udgjorde cirka 15.000 m², udgør de i det aktuelle skitseprojekt godt 40.000 m² bruttoetageareal. Hertil kommer cirka 18.000 m² overdækket parkeringsareal (parterre-etage) suppleret af 16.000 m² parkeringsareal i etagen der under (niveau -01). Desuden er der fortsat parkering på terræn, så bilpladsantallet bliver cirka 2.000 (mod 830 i 2004).

En væsentlig del af de 40.000 m² udgøres af en sportsareana og hotel, der påtænkes bygget som forgreninger på det cirkulære butiks- og erhvervscenter, der er vist på modstående side og i snit her under.

Planforhold (4)

Projektet vil kun kunne realiseres i sin helhed, hvis der tilvejebringes kommuneplanretningslinier, som muliggør





Figur A. Situationsplan.

Som forgreninger på den cirkulære centerbygning ses mod nord (for oven) en påtænkt multiarena/sportsarena og mod nordøst og sydøst kontorfløj eller hotel.



Figur B. Facadeudsnit.

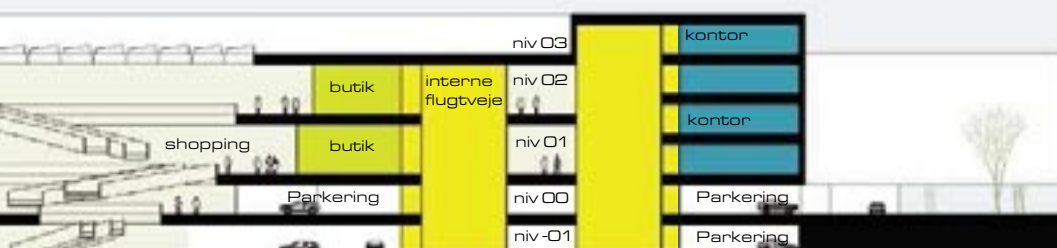
Centerbebyggelsen set fra syd. I forgrunden en del af Stationsvej (med bus i forkert køreretning). Til venstre i figuren hovedindgang i retning mod sydøst.

det. Med Strukturreformen er kommuneplanen på det felt i 2007 trådt i stedet for regionplanen. Et forslag til kommuneplantillæg nr. 27, der bl.a. har til formål at muliggøre centerbebyggelsen i sin helhed inklusive butiksarealerne, er fremlagt til offentligt gennemsyn samtidig med offentliggørelsen af denne VVM-redegørelse.

Lokalplan nr. 364 forbeholder området til forskellige typer erhverv mm., men rummer ikke mulighed for etablering af centerbebyggelsen i sin helhed. Som led i planlægningen

Figur C. Snit her under.

Et snit igennem bebyggelsen set fra sydøst. I terræn (parterre) parkering og der over indtil 4 etager med butikker og kontorer mm.



for en realisering af centerbebyggelsen fremlægges derfor et forslag til ny lokalplan (nr. 1033), der mere detaljeret end i kommuneplantillægget regulerer bebyggelsens anvendelse og udformning.

Eksisterende forhold (5)

Supplerende til 2004-redegørelsen oplyses nu, at værksteds- og lageraktiviteterne i en stor del af den nuværende bebyggelse er under afvikling, herunder ved en forestående udflytning af kranvirksomhed i området til en placering nærmere det overordnede, jyske vejnet.

Visuelle konsekvenser (6)

Med henvisning til situationsplan, facadeillustration og snit på foregående side er det Byrådets vurdering, at projektet må kendetegnes ved følgende visuelle konsekvenser:

- Overordnet byarkitektonisk gives Holstebro en unikt formet afslutning af bymidten mod nord, hvor centerbebyggelsen udgør den ultimative overgang fra foregående perioders arkitektur og bebyggelsesformer mod syd til efterkrigstidens industrielt tonede bebyggelser mod nord, nordvest og nordøst. Adskillige tusinde indbyggere og personer i transit hver dag ad bl.a. Ringvejen vil kunne opleve det.
- Skala i projektet med bygningshøjde i store træk 20 m er i en sådan afstand fra omgivende bebyggelser og med en sådan letopfattelig bygningsstruktur, at bebyggelsen kan opleves isoleret og uden af influere visuelt negativt af personer i centerområdets nære omgivelser. Nærmeste eksisterende bygning ligger 40 meter syd for centerbygningen og udgør et 2½ etages lejlighedskompleks i 10-12 meters højde. Mod vest ligger rækkehuse og villaer i yderligere 5-10 meters afstand fra centerbygningen.
- Skitseprojektets facadelinier og klart afgrænsede overflader muliggør i sig selv en oplevelse af godt bygningsværk.

Skyggekast på omgivende arealer er illustreret ved skyggediagrammer¹⁾. På følgende side ses diagrammer for juni og september kl. 9, kl. 12, kl. 15 og kl. 18 (17.30). I venstre margin ses et diagram for december, hvor skyggekast fra den ny bebyggelse indtil kort før kl. 12 og fra kort efter kl. 12 alene grundet årstiden vil forekomme sammenfaldende med skyggekast fra eksisterende bebyggelser og beplantninger/træer. Marts har betydelig lighed med september.

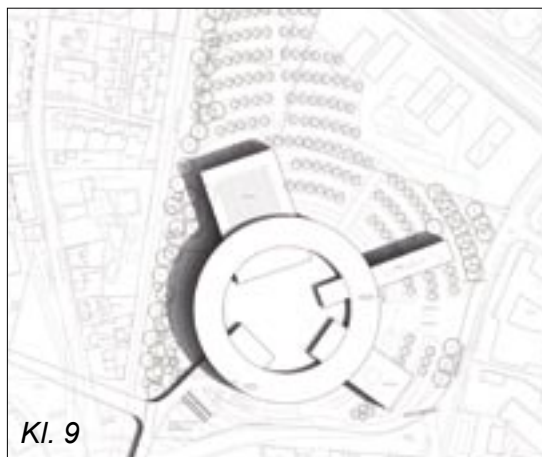
Det er Byrådets vurdering, at projektet ikke vil afstedkomme uacceptable skyggekast uden for det område, hvori centret placeres.

1) De viste broanlæg over banen mod sydvest ligger uden for projektområdet, og skygger herfra indgår derfor ikke i vurderingen.

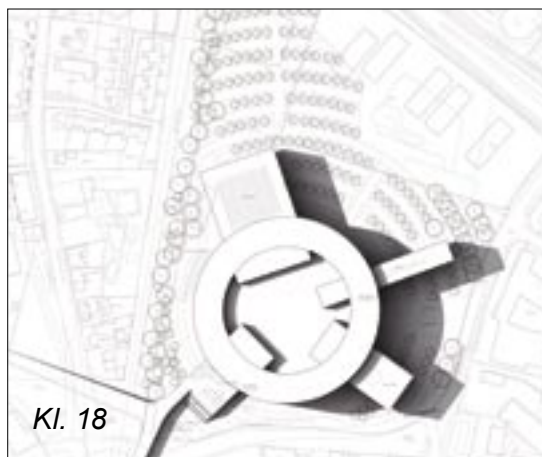
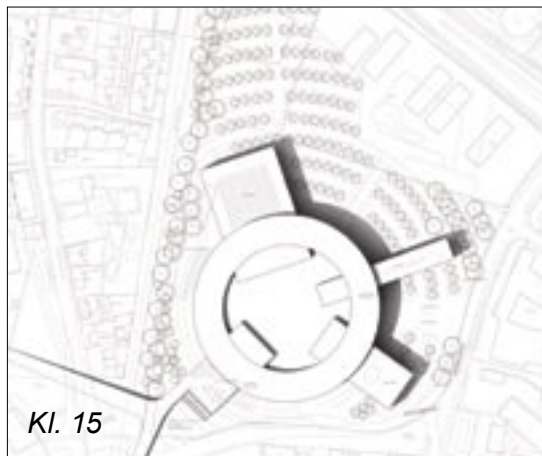
Skyggekast den 21. december



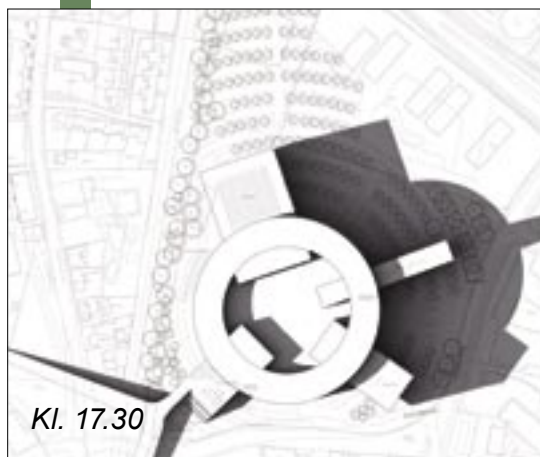
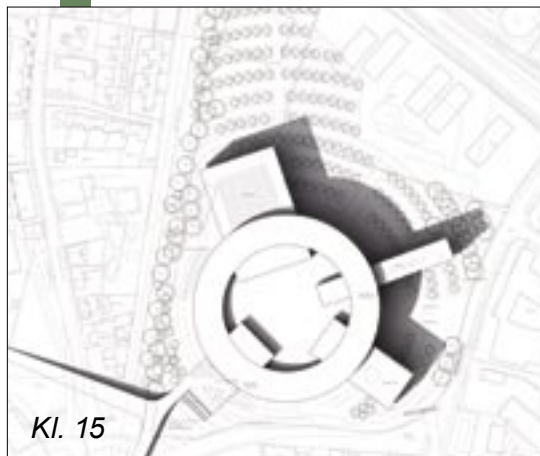
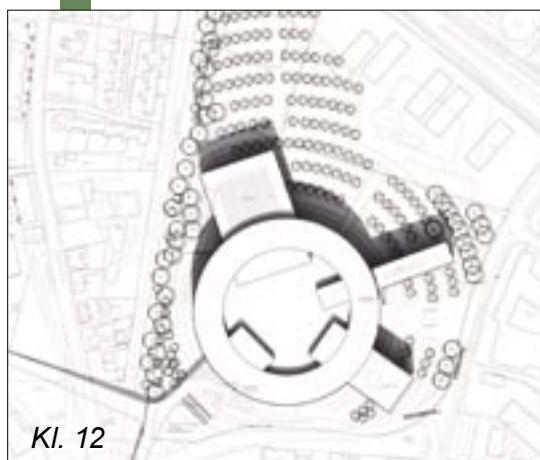
Skyggekast den 21. juni



KI. 12



Skyggekast den 21. september



Konsekvenser for detailhandelen (7)

Som supplement til lokalkøbsopgørelserne i 2004-redegørelsen kan der nu på basis af omsætningsstatistikker mv. fra 2002 til 2006 beregnes lokalkøbsandele frem til og med 2006. De findes i tabel A i sidens margin.

I forhold til perioden 1999-2001 er der for perioden 1999-2006 kun tale om variationer, der findes uden betydning for vurderingen af virkningerne af etablering af butikscen-tret.

Hvad angår omsætningsudvikling mv. i projektscenariet (med et Hostrups) og i 0-alternativet (uden et Hostrups) har Byrådet ikke fundet belæg for at ændre de indgående beskrevne forskydninger over årene 2004, 2008 og 2013, der fremgår af 2004-redegørelsen. De relative forskydninger imellem de beskrevne områders omsætning (gamle kommuner, Holstebro midtby mv.) ses derfor også som et relevant udtryk for de forskydninger, der må forventes hen over 2008, 2012 og 2017 i såvel 0-alternativ som projekts-cenarie med etablering af et Hostrups i 2009-2011.

Konsekvenser for trafikken (8)

Projektet omfatter nu et større areal til ikke-butiksformål end i 2004. Dels kontorer og klinikker mv. og dels en multiarena/sportsarena. Dette har konsekvenser for trafikken ud over, hvad der fremgår af 2004-redegørelsen. Henses også til kumulative effekter foranlediget af, at der samtidig vil ske udbygning med kontorformål mv. i den øvrige del af kommuneplanens område 2.C2, som projektet etableres i, kan de trafikale konsekvenser belyses som følger.

Tilskuerkapacitet

En multiarena i forbindelse med hostrups etableres enten som en Arena med tilskuerkapacitet på cirka 3.500 eller som en Stor Arena med tilskuerkapacitet på cirka 5.000 i forbindelse med afvikling af håndboldkampe. Uanset størrelse agtes arenaen benyttet til mange forskellige formål som "et moderne forsamlingshus", og her afhænger kapaciteten af den anvendte opstilling (herunder sikkerhedszoner, -korridorer og flugtveje) samt af hvor fleksibel indretningen af siddepladser etableres.

De største arrangementer vil være håndboldkampe (cirka 16 om året) og koncerter (cirka 4 store om året). Det er i forbindelse med disse arrangementer, at maksimumskapaciteten på trafikafvikling og parkeringskapacitet belyses i det følgende.

Tabel B på følgende side viser maksimumskapacitet til håndboldkampe og heraf beregnet kapacitet til koncerter,

Tabel A. Omsætning (ekskl. moms) samt indbyggertal og lokalkøbsandele i ny Holstebro og 3 øvrige ny kommuner i området, 1999 og 2006 samt %-vise ændringer 1999-2006

	1999	2006	%
Omsætning (mio. kr):			
Holstebro	2.858	3.672	28
Herning	3.440	4.969	44
Ikast	1.035	1.551	50
Struer	741	1.053	42
Indbyggertal:			
Holstebro	40.375	41.479	2,7
Herning	57.925	59.511	2,7
Ikast	22.683	23.402	3,2
Struer	19.245	19.113	-0,7
Omsætning pr. indbygger:			
Holstebro	70.786	88.527	25
Herning	59.387	83.497	41
Ikast	45.629	66.276	45
Struer	38.504	55.093	43
Lokalkøbsandele:			
Holstebro	149	142	
Herning	125	134	
Ikast	96	107	
Struer	81	89	

Tabel B.	Arena		Stor Arena	
	m ²	personer	m ²	personer
Håndboldkamp:				
Kapacitet		ca. 3.500		ca. 5.000
Stor Koncert:				
Gulvareal	1.400		1.680	
- heraf korridorer	(250)		(290)	
- med 3,5 pers/m ²	1.150	4.025	1.390	4.865
Siddepladser		750		1.125
Kapacitet		4.775		5.990

hvor der opstilles en scene i den ene ende, er stående tilskuere mellem scene og siddepladser i den modsatte ende og med anvendelse af disse siddepladser. Der er beregnet ud fra 35 personer pr. 10 m².

Transportmiddelvalg

Fordeling på transportmidler for tilskuere til henholdsvis håndbold og koncerter med fuldt hus er vist i tabel C. Som det ses af tabellen, vurderes der at være forskel på antallet af tilskuere, som benytter personbiltransport, kollektiv trafik eller cykel/gang.

Tabel C.	Arena		Stor Arena	
	Håndbold	Koncert	Håndbold	Koncert
Transportmiddel				
Bus, privat	5%	10%	5%	10%
Bus, rute + shuttle	10%	5%	10%	5%
Personbil og taxi	65%	75%	70%	75%
Cykel og gang	20%	10%	15%	10%

Ved håndboldkampe vil en stor andel af tilskuere være fra Holstebro by og komme cyklende, gående eller vha. bybusser, rutebiler eller shuttles fra bus- og jernbanestationen.

Etableres den store arena er der trukket flere tilskuere uden for bygrænsen, hvoraf en større andel vil komme pr. bil.

Ved koncerter forventes størstedelen af tilskuerne at komme langvejs fra i personbiler, en større del fra kortere afstande i taxa eller busser, og det forventes, at der vil være færre, der ankommer cyklende eller gående.

Erfaringstal fra andre koncertsteder og haller viser, at der i gennemsnit ankommer 2,5 personer pr. bil. Dette forudsættes at gælde for både håndbold- og koncertgæster.

De 2,6 personer pr. bil er et højt tal i forhold til gæster i butikkerne, hvor der kan regnes med 1,6 gæster pr. personbil.

Parkering ved arrangementer i Arenaen

Den maksimale belastning optræder i forbindelse med en stor koncert i den Store Arena:

Store Arena: Koncert. Med cirka 6.300 personer (heraf

5.990 tilskuere) er der en søgning på 1.890 parkeringspladser i timen op til arrangementet.

Hvis 90% af personerne forlader området inden for en time efter arrangementet og 5% benytter taxa, resulterer det i, at 1.616 biler forlader parkeringsområdet i samme tidsrum, jf. tabel C.

Store Arena: Håndboldkamp. Med cirka 5.300 personer (heraf 5.000 tilskuere) er der en søgning på 1.484 parkeringspladser i timen op til arrangementet.

Hvis 90% af personerne forlader området inden for en time efter arrangementet og 5% benytter taxa, resulterer det i, at 1.269 biler forlader parkeringsområdet i samme tidsrum, jf. tabel C.

Arena: Koncert. Med cirka 5.000 personer (heraf 4.775 tilskuere) er der en søgning på 1.500 parkeringspladser i timen op til arrangementet.

Hvis 90% af personerne forlader området inden for en time efter arrangementet og 5% benytter taxa, resulterer det i, at 1.283 biler forlader parkeringsområdet i samme tidsrum, jf. tabel C.

Arena: Håndboldkamp. Med cirka 3.725 personer (heraf 3.500 tilskuere) er der en søgning på 969 parkeringspladser i timen op til arrangementet.

Hvis 90% af personerne forlader området inden for en time efter arrangementet og 5% benytter taxa, resulterer det i, at 828 biler forlader parkeringsområdet i samme tidsrum, jf. tabel C.

Hostrups søges etableret med 2.000 parkeringspladser, hvilket kan rumme selv de store arrangementer. Der findes herudover nogle hundrede parkeringspladser i umiddelbar nærhed, som ikke benyttes i aftentimerne. Skulle der blive behov for ekstra kapacitet – eksempelvis i en byggefase - forventes der evt. i forbindelse med shuttleservice at kunne udnytte parkeringspladser ved Bilka eller andre steder i byen.

Øget trafikmængde ved arrangementer i arenaen

Det estimeres, at alle funktioner i det funktionelt sammenhørende område tilsammen vil kunne generere i omegnen af 11.000 bilture pr. døgn fordelt ud over et stort tidsrum.

Tabel D.	Etageareal m ²	Turrat Ture/areal	Biltur Antal
Dagligvarer	5.200	64,0/100	3.328
Udvalgsvarer	9.300	28,0/100	2.604
Kontorer	50.000	5,9/100	2.950
Restauranter	1.500	20,0/100	300
Klinikker	2.000		100
I alt	68.000		9.282
I alt med gode parkeringsforhold			11.062

Den maksimale forøgelse i årsdøgntrafik (ÅDT) er på cirka 3.250 ture ved et stort koncertarrangement i Stor Arena og på cirka 2.600 ture i Arena på en hverdagsaften.

Tabel D specificerer estimatet over genereret trafik. Der er taget udgangspunkt i estimerer over fordelingen på etagearealer og anvendt erfaringstal fra Turratprojeckt som i 2004-redegørelsen. Erfaringsmæssigt kan man regne med mere trafik til steder med gode parkeringsfor-

hold, hvorfor der er lagt ekstra 25% til i antallet af genererede bilture.

Konsekvenser for miljøet (9)

I forhold til 2004-projektet, som i vidt omfang var baseret på ændret indretning af bestående bygninger, er der nu tale om nybyggeri. Støjpåvirkning i anlægsfasen vil derfor have en anderledes udbredelse og karakter, men ikke i en grad, der forventes at ligge ud over acceptable forhold for omboende.

Socioøkonomiske konsekvenser (10)

Byrådet finder, at en realisering af projektet vil bidrage i høj grad til de oplevelser af god arkitektur og kultur, der bør tilbydes alle bosatte og gæster i Nordvestjylland.

Ikke-teknisk resume

Projektet omfatter opførelse af 15.000 m² bruttoetageareal til butiksformål og godt 40.000 m² bruttoetageareal til kontorer, klinikker og forlystelsesaktiviteter mm., herunder en multiarena. Dertil cirka 18.000 m² overdækket parkeringsareal suppleret af 16.000 m² parkeringsareal i etage der under samt parkering på terræn, så bilpladsantallet bliver cirka 2.000. Trafik til og fra parkeringsarealer ensrettes omkring bygningskomplekset, der er cirkulært i sin hovedform, brudt af enkelte markante blokke.

Projektet kan ikke realiseres inden for gældende lokalplan nr. 364, men forudsætter, at der tilvejebringes ny retningslinier i kommuneplanen for det, samt at der vedtages en ny lokalplan, der fastlægger nærmere bestemmelser for anvendelse og bebyggelse af arealerne, som projektet skal ligge på.

Projektarealet rummer i dag større lagerbygninger, der ikke længere anvendes til sine oprindelige formål, eller som er under fraflytning, samt kontorvirksomhed. Gennemføres projektet ikke, forventes en fortsat anvendelse af projektområdet som de senere år til større lagervirksomhed mm. Denne situation betegnes 0-alternativet.

Centerbebyggelsen anses for at give et betydeligt byarkitektonisk løft, der dagligt vil kunne opleves af adskillige tusinde passerende. Bygningshøjden på op til 20 meter vurderes ikke at skabe disharmoni med proportionerne i omgivende bebyggelser. Skyggepåvirkninger af boliger og haver uden for projektområdet vurderes ikke at komme op på et uacceptabelt omfang.

Planforhold

*Eksisterende forhold,
0-alternativet*

Visuelle konsekvenser

Konsekvenser for detailhandelen

For detailhandelsvirksomheder og forbrugere i det nordvestjyske område med Holstebro, Struer og Lemvig kommuner under ét vurderes konsekvenserne i projektscenariet mere fordelagtige end i 0-alternativet. I forbindelse med realisering af projektet vurderes omsætningsstigningen i butikker i den øvrige del af området generelt at være en smule mindsket, men efter 4 år atter på niveau med hidtil.

Konsekvenser for trafikken

Der forudses en generelt øget trafikbelastning i 0-alternativet af især det overordnede vejnet, men også af centrale dele af Holstebro via bl.a. øget parkeringssøgning. I projektscenariet sker en forskydning heraf, så personbiltrafikken på den nordlige del af Stationsvej mere end fordobles i forhold til hidtil og på Ringvejen mellem Skivevej og Nørrebrogade forøges væsentligt og på Stationsvej ved Enghavevej-rundkørslen øges betydeligt. Forskydningerne i projektscenariet kommer efter beregningerne især Nørrebrogade og Hjermvej nærmest Ringvejen til gode i form af 1-2.000 færre køretøjer pr. dag (Årsdøgntrafik).

Lejlighedsvist trafikbelastes de nærmeste vejstrækninger betydeligt af publikum ved sportsbegivenheder og koncerter i den arena, der påregnes som en del af projektet.

Konsekvenser for miljøet

Støj fra bygge- og anlægsarbejder ved opførelse af centerbebyggelsen forudses ikke at medføre uacceptabel støjpåvirkning af omboende. I driftssituationen efter etablering, men også i 0-alternativet, forudses støjen fra trafik ad Stationsvej øget i en grad, der fordrer afhjælpende tiltag.

Forurening af nærmiljøet med CO, NO_x og partikler fra køretøjer samt lugt fra ventilationsanlæg i centerbebyggelsen beregnes til at have et omfang, der ligger langt under foreliggende grænseværdier.