

SAMMENFATTENDE REDEGØRELSE TIL MILJØRAPPORTEN "BYKVARTER VED BELLA CENTER"



Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Byplanlægning – oktober 2014

Sammenfattende redegørelse om miljøvurderingen af forslag til lokalplan ”Kvarteret ved Bella Center”, med tilhørende kommuneplantillæg

I henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer (Lbk. nr. 936 af 24. september 2009), skal planmyndigheden efter den offentlige høring udarbejde en sammenfattende redegørelse for,

- 1. hvordan miljøhensyn er integreret i planerne, og hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning**
- 2. hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet**
- 3. hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen**

Ad 1. Redegørelse for, hvordan miljøhensyn er integreret i planen, og hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning

Støj fra veje

Miljørapporten er udarbejdet med det primære formål at forebygge mulige støjrelaterede miljøkonflikter mellem de påtænkte boliger, det eksisterende Bella Center og de omkringliggende veje. Der er gennemført en støjberegning for Vejlands Allé, Center Boulevard, C.F. Møllers Allé og Ørestads Boulevard og for de foreslåede interne veje. Beregningen viser, at de vejledende grænseværdier for vejstøj overskrides for udearealer på dele af området, hvor arealerne ikke er skærmet af bygninger. Derfor vil der, hvor udearealerne er bebyggelsens primære opholdsarealer, blive etableret støjafskærmning i forbindelse med planernes realisering.

Stort set alle bygninger får mindst én facade, hvor de vejledende grænseværdier for vejstøj er overholdt, og det er dermed muligt at indrette boliger. Dog skal facader på boliger i første række mod Center Boulevard støjisoleres i 1. og 2. sals højde. Støj fra metroen vil ikke påvirke områdets byggemuligheder.

Støj fra virksomheden, Bella Center

Der kan også forekomme støj fra Bella Centers tekniske installationer og fra kørsel på virksomhedens område. Her viser beregningerne, at støjgrænserne for virksomhedsstøj (Bella Center) kan overholdes ved:

- at gasdrevne gaffeltrucks udskiftes med el-drevne gaffeltrucks i kombination med støjskærme eller støjafskærmende randbebyggelse, hvis man også sørger for en lydsvag godshåndtering.
- omlastning af gods til Bella Center på en anden lokalitet, så kørsel til og fra Bella Center og på Bella Centers område minimeres.
- støj dæmpning af Bella Centers tekniske installationer.
- lokal støjisolering af boligerne

Vind

I forbindelse med udviklingen af lokalplanen er vindmiljøet undersøgt med henblik på at afklare, om der opstår u hensigtsmæssige vindpåvirkninger omkring byggerierne.

Den udarbejdede bygningsstruktur er tilpasset vindberegninger og generelt er der ingen større udfordringer i planen. De er enkelte lokale forhold, der skal løses i forbindelse med den endelige udformning af områdets bebyggelse.

Lys

For at sikre optimale lysforhold i lejligheder og byrum er gårdrummene gjort større og bygningshøjder er tilrettet for at give optimale lysforhold over dagen, både i lejligheder, gård- og byrum. Der er ligeledes tilføjet skår i karréerne der giver lys længere tid i gårdrum. Det er igennem lys- og skyggeundersøgelserne udformet og placeret opholdspladserne, så de har optimale så store dele af året som muligt.

Byarkitektonisk værdi

Der eksisterer ikke noget bevaringsværdigt bymiljø i lokalplanområdet. Store dele af området er i dag ikke offentligt tilgængeligt, men indhegnet. Med planlægning vil Bella Center blive åbnet mod omgivelserne og der vil blive skabt en bymæssig sammenhæng i området.

Kulturhistoriske forhold

Bella Centers historie på stedet strækker sig tilbage til 1975. Hallerne er udviklet ad-hoc som man har haft brug for udvidelser. I 2011 stod hotellet Bella Sky færdigt.

Grønne områder

Området er præget af relativt store befæstede arealer (vej og parkering). På områdets vestlige del ligger et vandteknisk anlæg, men en tydelig grøn karakter. Landskabsstrukturen i byrumsnetværket består overordnet af 3 typer:

- Grønne alléer, som de vigtigste forbindelsesrum mellem byrum og omkringliggende Ørestad.
- Blå og grønne byrum med frodig beplantning og/eller vådzoner
- Vigtige urbane byrum med karakterskabende beplantning og regnvandshåndtering, der giver rekreative værdier.

Friluftsliv/rekreative interesser

Stisystemet omkring Bella Center er i dag kun svagt integreret i bydelen og området har en del afspærrede arealer, parkeringspladser og kun få steder for udendørs ophold. Med realisering af planen skabes stiforbindelser til den øvrige bydel, og der etableres nye varierede byrum for udendørs ophold.

Dyre- og planteliv samt mangfoldighed

Med realisering af planen vil blive etableret en række nye større og mindre grønne byrum, som kan blive levesteder for dyr og planter. Variationen af beplantningen sikrer at området fremstår grønt året rundt. Bær og frugttræer er til stor glæde for mennesker, insekter og øvrige dyreliv.

Sikkerhed/tryghed

Der arbejdes med lukkede og delvist lukkede boligkarréer samt en åben rækkehusstruktur alt afhængig af, hvordan nærheden til metroen det enkelte sted i planen vurderes at påvirke behovet for private udendørs opholdsarealer til boligerne. Der bliver en tydelig graduering mellem områdets offentlige, halv offentlige, halv private og private arealer. Der arbejdes med at koncentrere bylivet centrale steder i bebyggelsen. Den bevidste udformning af bebyggelsesstrukturen, graduering mellem offentlige og private byrum samt bestemmelser om belysning skal sikre trygheden i området. Endvidere vil sikkerheden forbedres ved etablering af nye signalregulerede kryds ved flere af vejtilslutningerne fra de omkringliggende overordnede veje.

Energiforbrug

Mere bebyggelse inden for området vil afføde et øge energiforbrug til transport. Bebyggelsen understøtter cykler, gående og offentlig transport. Byudviklingen understøtter en bæredygtig transportstruktur.

Orientering og placering

Bebyggelsen organiseres og udformes således, at der sikres bedst mulige lys- og solforhold i hver bygning og byrum, boliger og erhvervs ejendomme placeres så varme og lysbehov minimeres. Lyse overflader på byrum er med til at nedsætte energibehovet til lys i boliger og erhverv.

Trafikmønstre

Biltrafik søges minimeret i området ved at etablere en række parkeringsanlæg tæt ved det overordnede vejnet. Dermed ledes trafikken hurtigt og effektiv mellem parkeringsanlæggende og trafikvejene. Der etableres kun parkering på terræn i begrænset omfang til brug for korttids- og

handicapparkering. Dermed minimeres trafikken i området mest muligt til glæde for bymiljøet. Hovedparten af områdets byrum vil derfor blive præget af og tilegnet cyklister og gående. Driften af Bella Center sker primært fra de to adgangsveje fra C.F. Møllers Allé, der giver en kort og problemfri adgang til det overordnede vejnet. Varetrafikken søges samtidig minimeret gennem omlastning af varer uden for byen, således at de transporter der ankommer til området, ankommer på planlagte tidspunkter og med størst mulig udnyttelsesgrad af de enkelte køretøjer.

Lys og/eller refleksioner

Lokalplanbestemmelserne vil sikre materialer under hensyntagen til generende lys eller refleksioner.

Luft

Der er ingen kilder til luftforurening inden for området.

Jord

Lokalplanens byggemuligheder vil ikke ændre forhold vedrørende jordforurening på området.

Overfladevand

Overfladevand uden trafikbelastning afledes til områdets kanaler eller til Amager Fælled, samt til de blå byrum, hvorved herlighedsværdien af hele området forøges. En stor andel grønne tage forsinker regnvandet, hvorfra det kan fordampe eller overløbe til anlæg til lokal afledning af regnvand (LAR). I tilfælde af ekstrem regn kan afledes til LAR-anlæg og åbne kanaler.

Udledning af spildevand

Det nye byområde tilsluttes Ørestads eksisterende trestrengede afvandingsystem. Dette er beskrevet i lokalplanen, og reguleres af den gældende spildevandsplan for Københavns Kommune

Indvirkning på eksisterende forureninger/miljøbelastninger

Den øgede trafikmængde i området grundet den nye bebyggelse vil ikke ændre væsentligt på områdets nuværende trafikstøjsbillede. Der er kendte forureninger inden for området, der håndteres i forbindelse med de enkelte byggesager.

Arealforbrug

Med realisering af plan vil et allerede bebygget areal tæt ved en metrostation blive fortættet og dermed bedre udnyttet som arealressource. Både Bella Center, boliger, institutioner og de kommende arbejdspladser i projektområdet ligger nær Bella Center metrostation og busholdepladser for bus 30, 4A og 250S.

Energiforbrug

Lokalplanen fastsætter, at bebyggelse skal opføres efter laveste energiklasse jf. gældende bygningsreglement (pt. bygningsklasse 2020).

Vandforbrug

Flere borgere og brugere inden for området vil naturligt medføre et øget vandforbrug.

Affald, genanvendelse

Der vil ved projekteringen af byggeriet blive afsat plads til opsamling og kildesortering af affald.

Det er hensigten, at man i forbindelse med projektering af byggeriet så vidt muligt vil forsøge at genanvende eksisterende byggematerialer og belægninger på befæstede arealer.

Svage grupper

Udformningen af bebyggelsens friarealer vil tilgodesee handicappede. Belægninger udvælges med henblik på at sikre god tilgængelighed for alle.

Miljørapporten ”Bykvarter ved Bella Center” har været i offentlig høring sammen med forslag til lokalplantillægget og kommuneplantillægget fra den 30. juni til den 29. september 2014. Følgende høringsvar indeholder bemærkninger, der er relevante i forhold til rapporten:

En del af henvendelserne er generelt bekymrede vedrørende trafikken og behandles derfor samlet:

- 1) *Bliv hørt af 6. juli 2014 fra Juri Juster Jensen, Edvard Thomsens Vej, København*
- 2) *Bliv hørt af 13. juli 2014 fra Robert F. Bérénos, C.F. Møllers Allé København*
- 3) *Bliv hørt af 6. juli 2014 fra Henrik Skovhus Poulsen, C.F. Møllers Allé, København*
- 5) *Bliv hørt af 28. august 2014 fra Svend Madsen, C.F. Møllers Allé, København*
- 7) *Bliv hørt af 8. august 2014 fra Torben Kristensen, C.F. Møllers Allé, København*
- 8) *Bliv hørt af 11. august 2014 fra Henrik Andersen, C.F. Møllers Allé, København*
- 9) *Bliv hørt af 11. august 2014 fra Rikke Dahl Schrøder, C.F. Møllers Allé, København*
- 10) *Bliv hørt af 11. august 2014 fra Casper, C.F. Møllers Allé, København*
- 11) *Bliv hørt af 11. august 2014 fra Rasmus Bidstrup, C.F. Møllers Allé, København*
- 12) *Bliv hørt af 11. august 2014 fra Dennis Jørgensen, C.F. Møllers Allé, København*
- 13) *Bliv hørt af 11. august 2014 fra Rikke Flindt, C.F. Møllers Allé, København*
- 14) *Bliv hørt af 11. august 2014 fra Christian Giacomi, C.F. Møllers Allé, København*
- 15) *Bliv hørt af 11. august 2014 fra Lise-Lotte Lindhardt, C.F. Møllers Allé, København*
- 16) *Bliv hørt af 11. august 2014 fra Charlotte G. Søndergaard, C.F. Møllers Allé, København*
- 17) *Bliv hørt af 11. august 2014 fra Tanja Parades-Alva, C.F. Møllers Allé, København*
- 21) *Bliv hørt af 17. august 2014 fra Martin Gartmann, C.F. Møllers Allé, København*
- 25) *Bliv hørt af 26. august 2014 fra Mikkel Mikkelsen, C.F. Møllers Allé, København*
- 20) *Bliv hørt af 12 og 21. august 2014 fra Henning Nielsen, C.F. Møllers Allé, København*
- 32) *Bliv Hørt af 15. september 2014 fra Nicolai Jensen, C. F. Møllers Allé*

Der ønskes en udvidelse af Ørestads Boulevard til 2-sporet vej i hver retning, da Ørestads Boulevard allerede på nuværende tidspunkt er belastet over det den kan klare.

Bemærkninger:

Ørestad Boulevard skal på strækningen mellem Vejlands Allé og Hannemanns Allé afvikle den lokale trafik til og fra området. Den forventede trafikstigning ved byudvikling af Bella Centers ejendom og øvrige dele af Ørestad skal afvikles på Center Boulevard. At der af og til er kø på Ørestad Boulevard må forventes og ikke ensbetydende med at vejen er belastet udover hvad den kan, eller skal, klare.

Indkørslen til logistikpladsen ønskes flyttet til centerboulevard, så man undgår tung trafik på C.F. Møllers Allé, idet det anses for en gevinst både for beboerne og for de chauffører der skal ind på logistikpladsen. Samtidig kunne man overveje om man skulle lukke C.F. Møllers Alle i den ene ende, da der er rig mulighed for gennemkørsel af Vejlands Alle og Arne Jacobsens Alle.

Bemærkninger:

Det er forvaltningens vurdering, at den skitserede placering af adgangen til logistikområderne vil kunne fungere trygt og sikkert. Dette forudsætter dog etablering af et nyt signalanlæg på C.F. Møllers Allé / Center Boulevard samt forberedelse for etablering af et signalanlæg ved C.F. Møllers Allé og den vestlige logistikadgang indover den nuværende P7. Signalanlægget på C.F. Møllers Allé vurderes dog først relevant, når, og hvis, området udenfor lokalplanområdet på det eksisterende P7 byudvikles på et senere tidspunkt.

Der foreslås anvendt støjreducerende asfalt på Center Boulevard. I dag er der en øget trafik, da mange pendlere kører denne vej til motorvejen, frem for at fortsætte ud af Vejlands Allé. Med Bella Kvarter og en kommende Royal Arena og udbygningen af Ørestad Syd, bør der allerede nu udlægges støjreducerende asfalt på Center Boulevard fra Bella Center til Motorvejsbroen.

Det findes som en dårlig ide med lysreguleringer. De vil være til stor gene for beboerne grundet opbremsninger, voldsomme start, tomgangslarm og mere os til følge, når bilerne skal holde ved lyskurve. Idet der kommer flere biler til området med den store udbygning af kvarteret, vil der også blive mere larm fra C.F. Møllers Alle samt Center Boulevard som også skal tage mere trafik når arenaen er færdig.

Spørgsmål om hvilke forholdsregler man vil tage over for det eksisterende byggeri i området, og hvordan vil man støjreducere disse boliger, som i forvejen har et højt støjniveau?

Bemærkninger:

Det er kommunens generelle politik, at der etableres støjdæmpende belægning på alle større veje når belægningen skal vedligeholdes / udskiftes. Alle offentlige veje

i Ørestad vil være underlagt denne praksis ved udskiftning af belægningen. Udskiftningen til støjdæmpende belægning vil først ske ved planlagte vedligeholdelsesarbejder.

Trafiksignaler vurderer forvaltningen er absolut nødvendige af trafiksikkerheds- og trafikafviklingsmæssige hensyn. Bilister der færdes i København er generelt gode til at køre fornuftigt og ansvarligt. At enkelte bilister af og til vælger et andet køremønster skal ikke bremse for de markante trafiksikkerheds- og trafikafviklingsfordele et signalreguleret kryds har.

Det eksisterende byggeri påregnes at være støjdæmpet tilstrækkeligt til også at kunne opsluge en fremtidig trafikstigning.

18) Bliv hørt af 12. august 2014 fra J. Lucas, Ørestads Boulevard, København

Indsiger spørger til naturfredningen er ind over dette. Der er i åerne som omkranser området masser af tudser og frøer der yngler. De er så vidt vides beskyttet af naturfredningen.

Bemærkninger:

Stedet er ikke omfattet af nogen fredning, men ligger ganske rigtigt op til fredede arealer på Kalvebod Fælled (Kalvebodkilefredningen).

Med hensyn til de omtalte padder, findes der en bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt. I den deler man padderne op i to kategorier. Dem vi på EU-niveau skal passe meget på, og dem der "blot er fredet". Kommunens vurdering (på baggrund af beliggenheden) er, at de arter der yngler i området er dem der "blot er fredet". Dette betyder at de "kun" er beskyttet mod forsætligt drab. Hvilket i praksis betyder at man skal tage hensyn til dem, når man etablerer det nye byområde, men at man gerne må ødelægge deres levesteder. Skulle man derimod have informationer om, at der findes mere sjældne padder (kaldes bilag IV arter) som eks. "spidssnudet frø," må der meget gerne rette henvendelse til natur@tmf.kk.dk.

30) Brev af 11. august 2014 fra Royal Golf Center ved Morten Sundberg

Vedrørende Trafikforhold fra "Nyt kvarter ved Bella Center" Foreslås at der anlægges en rundkørsel ud fra Royal Golf Clubs og Bella Centers hovedadgangsvej. Dette vil sikre at hastigheden nedsættes på Center Boulevard, På netop dette sted står Politiet ofte og måler på fartglade bilister. En rundkørsel vil samtidig sikre en flot indgang til både Bella Center og Royal Golf Center. Det oplyses, at Naturstyrelsen også er stemt for idéen.

Vedrørende afvanding fra "Nyt kvarter ved Bella Center", er golfcenteret meget nervøse over situationen omkring afvandingen fra det nye kvarter gennem golfbaneområdet. Man har tidligere haft Cowi som konsulent på afvandingsforholdene på golfområdet. Hele golfbanens dræning er dimensioneret efter de nuværende forhold for afvanding. De nuværende 2 rør der fører under vejen og over til golfbaneområdet er små. Golfbanen er dimensioneret efter det antal m³ der kan løbe gennem disse. Royal Golf Center ønsker ikke at disse rørdimensioner ændres. Desuden er der flere flaskehalsproblemer inden vandet

når den store kanal hvis vandmængden forøges. Cowis anbefaling var at man skulle afvande hele Bella Centers område i Nordre landkanal i stedet for gennem golfbaneområdet.

Bemærkninger:

Det er forvaltningens vurdering at de planlagte signalregulerede kryds på Center Boulevard vil medvirke til at hastigheden vil være lavere i fremtiden. Det har ikke været overvejet at etablere en rundkørsel på Center Boulevard, da det vil kræve et meget stort areal. Signalregulerede kryds kan etableres på et meget mindre areal.

Kommunen har under samarbejdsprocessen med grundejer, bygherrer og deres rådgivere, vurderet, at der med de i planforslaget beskrevne nye afløbs- og overløbssystemer kan ske en acceptabel afledning af regnvand til kanaler udenfor området.

Den gældende spildevandsplan omfatter endnu ikke de planlagte afvandingskanaler i lokalplanområdet og Rambøll har anbefalet, at der udarbejdes en model for det overordnede afløbssystem, inklusiv regnvandsanlæg fra eksisterende bygninger, inden planen realiseres. Herved vil afløbssystemet kunne optimeres bedst muligt.

Kommunen, Vandlauget og Nordre Pumpedigelaug har været i kontakt vedrørende afvanding af det nye bykvarter. Herudover bør HOFOR og Vestamagers Pumpedigelaug inddrages omkring tilslutninger til afløbsanlæg for vejvand samt forhold omkring nye og eksisterende HOFOR-afløbsledninger på grunden.

Grøftesystemet ved golfbanen og Nordre Landkanal har status som private vandløb, og de indgår i Vestamagers Pumpedigelaug. Pumpedigelaug skal acceptere alle nye udledninger som realiseringen af kvarteret og opførelse af de enkelte byggerier afføder før kommunen kan give tilladelse efter Vandløbsloven. Der kan i etableringen af bydelen blive tale om gentagne ansøgninger, idet området muligvis ikke udbygget på én gang men i flere faser. Selve golfbanens spilleareal er etableret på tilkøbt jord vil ifølge Naturstyrelsens vurdering ikke blive påvirket ved ekstremnedbør, uanset hvor meget det regner. Naturarealerne imellem golfspilarealet tager ikke skade af midlertidig oversvømmelser, så derfor vil der ikke blive tale om tab.

På baggrund af ovenstående skal forvaltningen foreslå, at følgende tekst tilføjes lokalplanens redegørelse under 'Tilladelser efter anden lovgivning' som et nyt afsnit med overskriften 'Afvanding':

”Vestamagers Pumpedigelaug skal ansøges om accept af nye udledninger, der sker som følge af udbygningen af området og de dermed forbundne byggeandragender, inden Københavns Kommune kan give tilladelse efter Vandløbsloven.”

Ad 2. Redegørelse for, hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet

0-alternativet:

På området findes i dag Bella Center og Bella Sky hotel. Omkring disse bygninger findes der nogle mindre haller og værksteder i tilknytning til Bella Center samt en stor mængde parkeringspladser. Af det samlede areal på 267.500 m² optager Bella Center i dag 121.800 m² og Bella Sky 41.850 m². Der er i alt udlagt parkering på 73.200 m².

Der findes ikke tællinger, der viser den nuværende trafik til og fra Bella Center og Bella Sky, men den vurderes at være lille, måske ca. 1.000 køretøjer i døgnet på en almindelig hverdag. Denne trafikmængde skal ses i forhold de nuværende døgnetrafikmængder på 9.400 køretøjer på Center Boulevard og 8.000 på Ørestads Boulevard. Denne trafik forventes at stige i fremtiden pga. byudvikling i Ørestad.

Ved større arrangementer tiltrækker Bella Center dog væsentligt større trafikmængder koncentreret i dagene fredag-søndag. Trafikken til Bella Center er her beregnet til at være ca. 3.000 biler i døgnet, dvs. 6.000 ture. Den mest belastede periode er fredag eftermiddag, hvor det vurderes at 720 biler eller ca. 25 % ankommer i løbet af en time. Denne trafik afvikles dog uden større problemer på Bella Centers område og de omkringliggende veje.

De primære adgangsveje mellem Bella Center og motorvejsnettet er Vejlands Allé og Center Boulevard, der stort set altid har reservekapacitet til at afvikle trafikken i forbindelse med større arrangementer. En medvirkende årsag til at trafikken i forbindelse med større messer håndteres smidigt, er at der findes et stort antal parkeringspladser på området, hvorfor der altid er overskud af parkering. Der findes i dag 2.990 parkeringspladser på området. Normale store arrangementer tiltrækker op til mellem 1.000 og 2.000 samtidige parkeringer, hvilket betyder, at der sjældent sker tilbagestuvninger e.l. pga. parkeringssøgning.

Bella Center vurderer, at antallet af større arrangementer falder i fremtiden, da tendensen går mod færre messer og flere konferencer, hvor gæsterne ikke i samme grad ankommer i egne biler. Der vil derfor ikke fremadrettet være behov for de mange parkeringspladser.

Derimod vil den normale daglige trafik øges en smule, mens de meget store spidsperioder vil forsvinde. Det betyder, at trafikken totalt set vil blive afviklet mere jævnt og problemfrit. Samtidig betyder det, at flere af de store parkeringspladser, der findes på området, altid vil være ubenyttede.

Planforslaget "Kvarteret ved Bella Center":

Trafikmængder og parkering

Det nye byområde etableres hvor der er i dag er parkering til Bella Center. Derfor opføres der en række parkeringshuse, som erstatning for den nuværende overfladeparkering. Dermed minimeres det areal, der anvendes til parkering samtidig med at det nødvendige antal parkeringspladser opretholdes.

Samtidig betyder et mindre antal store messer til fordel for flere konferencer, at flere gæster ankommer med offentlige transportmidler, ligesom at indbyggere og ansatte i den nye bydel forventes at benytte kollektiv transport og cykling i vid udstrækning, som det ses for Ørestad i øvrigt. Hele lokalplantillægsområdet ligger stationsnært i forhold til metrostationen 'Bella Center'. Der bliver desuden god cykelinfrastruktur igennem og rundt om området.

Bebyggelsen og delkvartererne

Planen skal udgøre det planmæssige grundlag for en byfortætning omkring Bella Center i Ørestad. Den nye bebyggelse vil fortrinsvist bestå af boliger, offentlige institutioner, detailhandel og evt. en mindre del erhverv, så området med realisering af planen får en relativt ligeværdig vægtning mellem det nye bymiljø med mange boliger og områdets eksisterende serviceerhverv.

Med planen skal følgende overordnede hensyn tilgodeses:

- At området fremstår som et moderne københavnsk bykvarter omkring Bella Center
- At området har stor arkitektonisk og byrumsmæssig variation med et tydeligt grønt præg
- At området har oplevelsesrige byrum i menneskelig skala, hvor sol og læ giver gode vilkår for udendørs byliv
- At sikre en fortsat drift og udvikling af kongres- udviklings- og messeaktiviteter som en væsentlig erhvervsaktivitet i området
- At underbygge brug af regnvand til rekreative og/eller funktionelle formål
- At der skabes en velfungerende trafikstruktur, som effektivt leder bilerne ind og ud af området
- At parkering gives et ordentligt udseende og at byrum prioriteres til fordel for mennesker, cykler og byliv
- At der skabes en god stimæssig sammenhæng i området mellem metrostation Bella Center, de omkringliggende erhvervs- og boligbebyggelser og Kalvebod Fælled

Ad. 3 Redegørelse for, hvorledes myndighederne vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planerne

Overvågning af planens indvirkning på miljøet vil ske gennem den almindelige kommunale kontrol med overholdelsen af byggelovens og lokalplanens bestemmelser samt tilsyn med større anlægsarbejder.

Trafikudviklingen vil blive fulgt løbende gennem de iværksatte generelle trafiktællinger.

Der er herudover ikke behov for at udarbejde yderligere overvågningsprogrammer.

Med denne redegørelse finder forvaltningen, at der er foretaget en miljøvurdering af planerne, som leverer grundlaget for, at de vedtages endeligt.