

Til: Københavns Kommune

Copenhagen Malmö Port AB  
Containervej 9  
DK-2150 Nordhavn

Tel +45 35 46 11 11  
Fax +45 35 46 11 22  
cmport@cmport.com  
www.cmport.com

2022.10.31

## Idefasehøring Metro M5

Københavns Kommune afholder idéfasehøring for en ny metrolinje M5. CMP bliver berørt af etablering og drift af Metro M5, hvorfor der fremsendes høringssvar.

CMP er havneoperatør i både København, Malmø og Visby. På dansk side varetager CMP bl.a. losning og lastning af gods og containere i Nordhavn ligesom CMP udlejer arealet på Prøvestenen til aktiviteter inden for tør- og vådbulk. Derudover omfatter CMP's operationelle virksomhed anløb og håndtering af krydstogtskibe ved Oeankaj i Nordhavn, Langelinie og Nordre Toldbod. Dertil anløber DFDS' færges i Sdr. Frihavn.

CMP fungerer også som havnemyndighed i forbindelse med anløb af kommercielle skibe. CMP lejer vand- og landarealer fra By & Havn og varetager ifølge lejekontrakten vedligehold af arealerne. CMP videreudlejer visse arealer - eksempelvis Prøvestenen, som omtalt indledningsvis.

### [CMP støtter den østlige \(lilla\) variant - på sigt med mulighed for Øresundsmetro til Malmø](#)

Metroen er en helt central del af Københavns infrastruktur og CMP støtter i udgangspunkt en styrkelse af metrobetjeningen, herunder M5. Den lilla/østlige variant vil desuden være mest oplagt i forhold til en fremtidig etablering af en Øresundsmetro til Malmø, der ville kunne aflaste Øresundsforbindelsen og frigøre jernbanen til mere godstransport. Det forventes, at godsmængderne over Øresund via jernbane vil øge efter åbningen af Femern-forbindelsen i 2029. CMP ser det dog som en forudsætning for projektet, at væsentlige udfordringer for erhvervshavnedrift og forsyningssikkerhed i København i anlægs- og driftsfasen adresseres.

### Hovedanbefalinger

CMP bifalder muligheden for at afgive høringssvar allerede i idéfase og har i denne forbindelse tre hovedanbefalinger:

- Metro M5 planlægges og anlægges under hensyntagen til behov for nuværende og fremtidig erhvervshavnedrift, sikkerhedszoner og forsyningssikkerhed i København. Der undersøges derfor alternative placeringer af metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter og tunnelbyggeplads, der planlægges etableret på Prøvestenen.
- Ved miljøkonsekvensvurdering, planlægning og anlæg af Metro M5 undersøges det nærmere, om Prøvestenens mulige arealtab kan kompenseres via jordopfyld.

- CMP inddrages - qua rollen som havneoperatør- og myndighed for erhvervshavnen - som formel og tæt samarbejdspartner tidligt i miljøkonsekvensvurderings-, planlægnings- og etableringsprocesserne af metroens evt. anlæg på og ved Prøvestenen.

I det følgende redegøres bl.a. for yderligere forhold, der ud fra CMP's holdninger og ansvarsområde bør inddrages i en kommende miljøkonsekvensvurdering for Metro M5.

### Metro M5 vil påvirke Prøvestenens erhvervshavn

Der foreslås i forbindelse med etableringen af Metro M5 - lilla forslag og i en variant af orange forslag - at der etableres et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen. I det orange forslag foreslås et evt. servicespor fra Lynetteholm til Prøvestenen. Desuden foreslås der en tunnelbyggeplads på Prøvestenen i selve anlægsfasen.

Metro M5 kan derfor påvirke følgende forhold på Prøvestenen:

- Reduktion af erhvervsareal grundet metroens kontrol- og servicecenter samt et evt. servicespor.
- Øget trafik til og fra Prøvestenen under anlæg og i begrænset omfang under drift.
- Potentiel påvirkning af sikkerhedszoner omkring Prøvestenens virksomheder.

Hvis metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter placeres på Prøvestenen, vil det væsentligt reducere det areal, der er tilgængeligt for nuværende og fremtidige samfundskritiske funktioner. Alt efter udformning kan den reduktion af Prøvestenens erhvervsareal være 10 procent (knap 100.000 m<sup>2</sup>) eller mere. Ydermere vil et servicespor i den orange/vestlige variant lægge beslag på yderligere havneområder, ligesom en tunnelbyggeplads på Prøvestenen (i anlægsfasen) vil reducere erhvervsarealet.

### Prøvestenen er én af Danmarks vigtigste erhvervshavne

Prøvestenen er i dag en aktiv erhvervshavn for hovedstadsområdet og Sjælland med et erhvervsareal på cirka 950.000 m<sup>2</sup>, 35 aktive virksomheder og 1,9 km kajanlæg. Prøvestenen kan besejles af relativt store skibe med en dybgang på knap 12 meter. Prøvestenen har en årlig godsomsætning over kaj på 1,6 millioner tons tørbulk, primært råstoffer så som sten, grus og cement til byggeri. Dertil håndteres cirka 2,8 millioner tons vådbulk, primært brændstoffer til bl.a. Københavns Lufthavn og kemikalier til f.eks. medicinalindustrien. I 2021 anløb omkring 950 skibe, samt yderligere omkring 270 til HOFOR på den anden side af Prøvestenskanalen.

Prøvestenen rummer desuden et markant potentiale hvad angår håndtering af grønne brændstoffer til sø- og luftfart, samt CO<sub>2</sub>-håndtering og anlæg til eksempelvis Power-to-X. Dertil kan Prøvestenen spille en betydelig rolle i forhold til yderligere genanvendelse af byggematerialer.

Landsplansdirektivet (Fingerplanen) 2019<sup>1</sup> forbeholder Prøvestenen til bl.a. havnerelaterede virksomheder med særlige beliggenhedskrav i miljøklasse 6 og 7. En afrapportering fra Københavns Kommune konstaterer, at der ikke findes reelle alternativer til Prøvestenen.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Erhvervsstyrelsen: Fingerplan 2019 – Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning. Marts 2019. <https://plan-info.dk/landsplanlaegning/fingerplanen>

<sup>2</sup> "På baggrund af ovenstående vurderes det ikke at være praktisk muligt at finde alternativ placering af de nuværende aktiviteter på Prøvestenen. Dels fordi der er virksomheder af national interesse, som Erhvervsstyrelsen ikke forventes at ville godkende, at de får

### Prøvestenen er kritisk infrastruktur og sikrer miljørigtig søtransport

Prøvestenen er som tidligere nævnt kritisk for at understøtte udviklingen i København og Sjælland, hvad angår adgangen til forsyninger indenfor bl.a. energi (brændsler) og byggeri. Der findes ikke reelle alternative erhvervshavne med stor dybgang til betjening af hovedstadsområdet.

Generelt er det mest miljøbesparende at transportere gods via søvejen. Prøvestenen sparer desuden København for et betydeligt antal lastbiler, der ellers vil skulle køre gennem byen. Der eksisterer umiddelbart ikke alternative modtage- og lagermuligheder for flybrændstof til Københavns Lufthavn ud over Prøvestenen, hvor brændstoffet i dag lagres transporteres effektivt videre til lufthavnen i rørledning. Pladsbehov for dette på Prøvestenen forventes at øges i takt med et stigende behov for bl.a. håndtering af grønne brændstoffer. Hvis muligheden for modtagelse af jet-fuel ad søvejen til lagring på Prøvestenen bliver fjernet eller begrænset ifm. etablering og drift af Metro M5, vil eksempelvis transport af cirka 900.000 tons flybrændstof årligt kræve at omkring 100 tanklastbiler daglig kører i pendulfart til Københavns Lufthavn.

Levering af byggematerialer ad søvejen - tæt på der hvor de skal bruges til hovedstadsområdets mange byggeprojekter (herunder Østlig Ringvej) - sparer ligeledes mange hundrede daglige lastbil-kørsler ind og ud af København. De 1,6 millioner tons tørlast der kom ind via Prøvestenen i 2021 svarer eksempelvis til rundt regnet 60.000 lastbiler. Det skal bemærkes, at importbehovet for råstoffer til byggebranchen forventes at stige grundet øget efterspørgsel og begrænsede udvindingsmuligheder på Sjælland, hvilket kræver yderligere plads på Prøvestenen.

Slutteligt skal bemærkes, at skibene forventes at blive større i fremtiden, hvilket er mere miljøvenligt og effektivt, men ligeledes bl.a. kræver mere plads på land til losning.

### Prøvestenen kan bidrage til den grønne omstilling

Prøvestenen har gode muligheder for at få en central rolle i den grønne omstilling, hvis København og Danmark skal opnå de ambitiøse klimamål, der er sat. Prøvestenen er generelt placeret tæt på en række større punktudledere af CO<sub>2</sub>, hvorfor Prøvestenen eksempelvis kan bidrage til håndtering af CO<sub>2</sub> og anlæg til Power-to-X samt nye grønne brændstoffer. Det gælder især brændstoffer til luft- og søfart.

Der i øjeblikket drøftelser med interessenter, der ønsker at etablere anlæg til produktion af grønne brændstoffer på Prøvestenen via opsamlet CO<sub>2</sub> og brint produceret ved elektrolyse. Et anlæg med et areal på cirka 50.000 m<sup>2</sup> med adgang til 100 MW strøm fra vedvarende kilder, vil indenfor en periode på under 10 år kunne producere tilstrækkeligt grønt brændstof til Danmarks samlede indenrigsflyvninger, der fra politisk hold ønskes CO<sub>2</sub>-neutrale allerede i 2030.

---

ændret deres plan- og miljømæssige grundlag (eksempelvis brændstofforsyning til Københavns Lufthavn), så længe Prøvestenen i landsplanlægning er udpeget til disse virksomheder. Og dels fordi de forurenende og/eller risikobehæftede virksomheder på Prøvestenen dækker forsyningsmæssige behov i København, og der ikke er tilstrækkeligt med ledige arealer i hovedstadsområdet, der kan rumme disse aktiviteter." Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen: Afrapportering vedrørende Prøvestenen. 25. november 2019: [https://www.kk.dk/sites/default/files/2021-10/udvikling\\_af\\_proevestenen\\_0.pdf](https://www.kk.dk/sites/default/files/2021-10/udvikling_af_proevestenen_0.pdf)

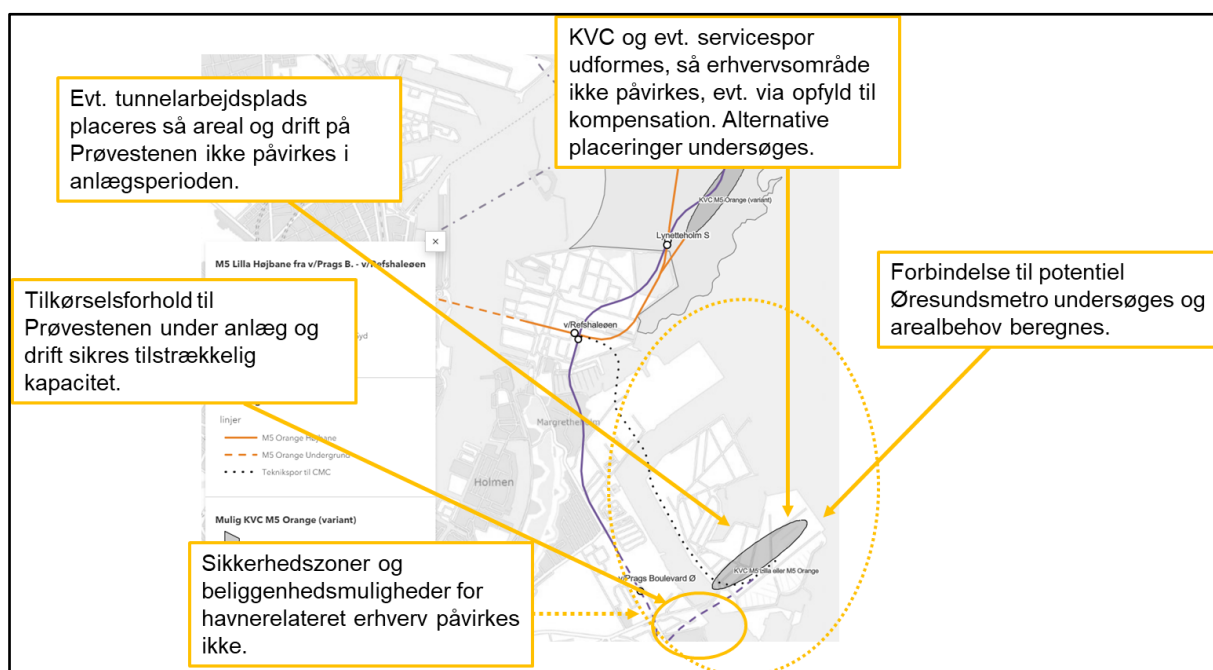
Prøvestenens bidrag til den grønne omstilling kræver både en langsigtet planlægningshorisont samt plads- og udviklingsmuligheder, hvilket bør indtænkes i planlægningen af Metro M5 og sam-tænkes med andre infrastruktur- og byudviklingsprojekter, der kan påvirke Prøvestenen.

### Vejtrafik til Prøvestenen

Vejbetjeningen af Prøvestenen via Prøvestensbroen benyttes i dag til betjening af erhvervshavnen og til anlæg af jordkørselsvej til Lynetteholmen. På sigt vil vejene til og omkring Prøvestenen yder-mere blive anvendt til jordkørsler. Allerede ved trafiktælling i 2016 lå antallet af daglige kørsler (primært lastbiler) på 2.600.

Der er i øjeblikket en række øvrige anlægsarbejder i støbeskeen, der berører Prøvestenen. Dette gælder eksempelvis Østlig Ringvej, en mulig fremtidig brug af jordkørselsvejen til lokal vejbetje-ning af Refshaleøen og Lynetteholm, samt evt. byudvikling på Kløverparken og Quintus. Disse vil samlet set føre til yderligere trafikbelastning og udfordringer med fremkommelighed til erhvervs-havnen på Prøvestenen.

### CMP's samlede anbefalinger



Figur 1: grafisk oversigt over dele af CMP's anbefalinger

På baggrund af ovenstående gennemgang, anbefaler CMP følgende:

- Der etableres en Metro M5 lilla/østlig variant og forbindelse til potentiel Øresundsmetro forundersøges, herunder hvilket yderligere areal en forberedelse til en Øresundsmetro ville kræve.
- CMP inddrages rettidigt i alle faser af planlægning og anlæg af Metro M5 i det omfang erhvervs-havnearealer og påvirkes.
- Planlægningsprocessen for Metro M5 påvirker ikke muligheden for hurtigst mulig klarhed om langsigtede lejeforhold på Prøvestenen. De nødvendige og langsigtede investeringer i infrastruktur til grønne brændstoffer, råstoffer, samt opbevaring, ind- og udskibning og oparbejdning af CO<sub>2</sub>, Power-to-X mv. kan fortsat finde sted.
- Såfremt kontrol- og vedligeholdelsescenter og servicespor til metroen placeres på Prøvestenen, gøre dette, så det ikke påvirker muligheden for erhvervshavnedrift, herunder ind- og udskibning af råstoffer, samt anlæg til CO<sub>2</sub> og grønne brændstoffer.
- Mulighed for alternativ placering og/eller kompensering for evt. arealtab med udvidelse af Prøvestenen via jordopfyld undersøges.
- Tunnelarbejdsplads til metroen på Prøvestenen bør placeres, således driften og nettoarealet af Prøvestenen i anlægsperioden ikke påvirkes.
- Tilkørselsforhold til erhvervshavnen under anlæg og drift, sikres tilstrækkelig kapacitet.

### CMP's anbefalinger til fremtidig miljøkonsekvensvurdering

CMP anbefaler, at følgende forhold undersøges i en kommende miljøkonsekvensvurdering:

- Hvordan påvirker anlæg og drift muligheder for erhvervshavnens betjening af København i takt med befolkningsudviklingen og fremtidige forventede behov for søtransport?
- Hvordan påvirker anlæg og drift mulighederne for at havnen understøtter grøn omstilling i København, herunder opbevaring, håndtering og transport af CO<sub>2</sub>, Power-to-X, grønne brændstoffer og byggematerialer?
- Hvilke samfundsøkonomiske og miljø- og klimamæssige konsekvenser vil evt. indskrænkning af erhvervshavnens areal have?
- Hvordan påvirkes bygge-, og anlægssektoren af anlægs- og driftsfasen, hvis areal på Prøvestenen reduceres?
- Hvilke alternative placeringer - der ikke påvirker erhvervshavnens areal - kan findes til metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter?
- Hvordan kan tunnelbyggeplads udformes, så den ikke påvirker erhvervshavnens areal, drift og adgang/tilkørsel til denne?
- Hvordan kan Prøvestenens areal udvides for at kompensere for evt. arealtab ifm. Metro M5?
- Hvordan påvirkes tilkørsel til og trafikforhold omkring Prøvestenen af anlæg og drift af Metro M5 – i sig selv og sammen med andre anlægsprojekter?
- Har anlæg og drift af Metro M5 konsekvenser for sikkerhedszoner på Prøvestenen for nuværende og forventede fremtidige grønne brændstoffer?

Copenhagen Malmö Port (CMP) står gerne til rådighed, såfremt dette hørings svar giver til anledning til spørgsmål eller kommentarer.

Med venlig hilsen

Malthe Mulvad  
Public Affairs Lead