

Merete Andersen  
Økonomiforvaltningen  
Københavns KommuneTel +45 35 46 11 11  
Fax +45 35 46 11 22  
cmport@cmport.com  
www.cmport.com

04-04-2023

## Afgrænsning af indholdet af miljøkonsekvensrapport for M5 - høringsvar fra Copenhagen Malmö Port (CMP)

Trafikstyrelsen og Københavns Kommune gennemfører høring af afgrænsning af indholdet af miljøkonsekvensrapport for Metro M5 (afgrænsningsnotat). Da Metro M5 i sig selv, og sammen med effekter af andre by- og infrastrukturudviklingsprojekter herunder Østlig Ringvej, potentielt kan have en væsentlig indflydelse på CMP og CMP's kunders virksomhed, indsendes hermed høringsvar til afgrænsningsnotat.

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 Oceankaj i Nordhavn, Langelinie og Nordre Toldbod. Dertil kommer anløb af DFDS' færger 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. Prøvestenen repræsenterer i denne sammenhæng en væsentlig kommerciel værdi for såvel CMP som CMP's ejere.

I tillæg til dette høringsvar, henviser CMP til høringsvar afgivet i forbindelse med idéhøringsfase for hhv. Østlig Ringvej (Sund & Bælt) og Metro M5 (Københavns Kommune) for en detaljeret gennemgang af de potentielle påvirkninger af CMPs virksomhed. Ydermere henvises til CMPs høringsvar til den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (Transportministeriet) for de kumulative effekter af Metro M5 i sammenhæng med andre planlagte projekter.

Som nævnt i tidligere høringsvar, spiller erhvervshavnen i København generelt - og tørbulkterminalerne på Prøvestenen specifikt i denne sammenhæng – en væsentlig samfundskritisk rolle for forsyningen af Københavnsområdet. Begrænsninger i areal til rådighed for disse aktiviteter, kan føre til øgede økonomiske omkostninger for nye og genanvendte materialer til byggeri, men kan også føre til øget tung vejtrafik og herved afledte CO2-udledninger.

Niras anslår, at trafikmængden øges med 3-10 millioner lastbil-km årligt, hvis hhv. 1/3 og alle virksomheder på tørbulk må flytte deres aktiviteter fra Prøvestenen. De samfundsøkonomiske omkostninger ved ekstra trafikarbejde er estimeret til mellem 60 og 190 millioner kr. årligt. Set i et 2050-perspektiv, er meromkostninger mellem 1 og 3,6 milliarder kr. Merudledning estimeres til mellem 2.200 og 7.300 ton CO<sub>2</sub>e årligt, samt SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og partikelforurening. De områder der i Fingerplanen udpeges til virksomheder med særlige beliggenhedskrav er stort set optaget, så det er meget vanskeligt at finde alternative arealer i nærheden af København<sup>1</sup>.

Det skal ligeledes bemærkes, at mangel på afklaring evt. arealbehov på Prøvestenen til ikke-havnerelaterede interesser uden særlige beliggenhedskrav<sup>2</sup> - så som Metro KVC - betyder, at lejekontrakter med Prøvestenens virksomheder ikke kan forlænges ud over 2035. Dette skaber stor usikkerhed omkring fortsat drift og nødvendige investeringer i området, der skal sikre fortsat forsyning af København ad søvejen, som alt andet lige er mere miljørigtig.

Dette gælder også Prøvestenens vådbulkterminaler, der bl.a. forsyner Københavns Lufthavn med brændstof og Prøvestenens virksomheder står derfor overfor store investeringer til håndtering af grønne flybrændstoffer. Desuden er der interesse i investeringer i f.eks. håndtering af opsamlet CO<sub>2</sub> og Power-to-X. Investeringer, der kræver en langsigtet planlægningshorisont og sikkerhed for dedikerede erhvervsarealer med havneadgang til virksomheder med særlige beliggenhedskrav.

## Hovedanbefalinger

CMP har følgende generelle hovedanbefalinger til afgrænsningsnotatet:

- **Afgrænsningsnotatet bør tilsikre, at alle konsekvenser af at reducere Prøvestenens erhvervsområde såvel i anlægs- som driftsfasen medregnes i miljøkonsekvensvurderingen.** Dette gælder såvel samfundsøkonomiske effekter, såvel som trafik-, og klima- og udledningsmæssige konsekvenser af forventet øget landtransport af gods. Her kan rapporten "Betydningen af virksomhederne i tørbulkområdet på Prøvestenshavnen" udarbejdet af Niras for Erhvervsforeningen i Københavns Havn i januar 2023 danne udgangspunkt. Det kommende "Havneatlas", der udarbejdes af Transportministeriet, bør ligeledes inddrages i miljøkonsekvensvurderingsprocessen angående Prøvestenens samfundsøkonomiske betydning.
- **Afgrænsningsnotatet bør tydeliggøre, at de kumulative effekter af andre by- og infrastrukturudviklingsprojekters konsekvenser for erhvervsområdet på Prøvestenen inddrages i miljøkonsekvensvurderingen.** Dette gælder især konsekvenserne af en evt. Østlig Ringvej, men også byudvikling og lokale tilkørselsveje.

<sup>1</sup> Niras 2023: "Betydningen af virksomhederne i tørbulkområdet på Prøvestenshavnen" <https://www.danskindustri.dk/medlemsfor- eninger/dshv/nyhedsarkiv/2023/01/ny-analyse-virksomhederne-pa-provestenshavnen-har-stor-betydning/>

<sup>2</sup> Landsplansdirektivet (Fingerplanen) 2019 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. Erhvervsstyrelsen: Fingerplan 2019 – Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning. Marts 2019. <https://plan- info.dk/landsplanlaegning/fingerplanen> 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)

- **Miljøkonsekvensvurderingen bør konkret undersøge alternative placeringer af Metro KVC.** Bevarelse af erhvervshavnens funktioner bør indgå som forudsætning i miljøkonsekvensvurderingen og arealbehov bør afklares hurtigst muligt, så virksomhederne på Prøvestenen sikres afklaring om fremtidig drift og investeringsmuligheder.
- **Udvidelse af Prøvestens erhvervsareal til kompensation for evt. arealtab samt sikring af fremtidige arealbehov bør indgå i miljøkonsekvensvurderingen.** Vurdering af udvidelse af Prøvestenen med opfyld bør indgå som konsekvens af, at Metro KVC (alene og kumulativt sammen med Østlig Ringvej) reducerer arealet på Prøvestenen til øvrig arealanvendelse, som er ud over det som er forudsat i Landsplansdirektivet. I forlængelse heraf, bør det som nævnt i afgrænsningsnotatet undersøges, hvordan KVC kan optage så lidt erhvervsareal som muligt, såfremt en placering på Prøvestenen vælges.
- **Miljøkonsekvensvurderingen bør undersøge, hvordan erhvervshavnen på Prøvestenen kan forblive operativ under hele anlægsfasen,** og sikre, at evt. driftsforstyrrelser og -indskrænkninger bliver så få og lidt belastende for forsyningsikkerhed og samfundsøkonomi som muligt.

### Specifikke forslag til afgrænsningsnotatet

CMP har nedenfor konkrete tekstnære forslag til tilføjelser til afgrænsningsnotatet, i tråd med ovenstående generelle anbefalinger. Tilføjelsesforslag er markeret med rød skrift.

#### Afsnit 4 s. 5 M5 Lilla linje

”Hvis linjen anlægges fra nord, vil der være behov for et enkeltsporet teknikspor til kontrol- og vedligeholdelsescentret på Prøvestenen. Tekniksporet vil krydse Margretheholm Havn og videreføres over vandet til Prøvestenen med en højdebegrænsning på fartøjer, der ønsker at sejle under på ca. 8 m, hvor togene kører på terræn til kontrol- og vedligeholdelsescentret. Påvirkning af sejlads **og tilkørselsforhold til erhvervshavnen på Prøvestenen** indgår i afgrænsningen.”

#### Afsnit 4 s. 6 M5 Lilla linje

”For at sikre mulighed for afgrening fra M5 til en evt. fremtidig Øresundsmetro belyses:

- Afgreningskammer nær Kløverparken og Prøvestenen
- Tunnelforbindelse imellem afgreningskamre
- **Øget arealbehov på Prøvestenen til KVC i anlæg og drift ifm. evt. Øresundsmetro**
- **Behov for udvidelse af Prøvestenen ved hjælp af opfyld ifm. evt. Øresundsmetro”**

”Miljøvurderingen vil endvidere forholde sig til miljøpåvirkninger ved en evt. alternativ placering af arbejdsplads og KVC på Prøvestenen, således at erhvervsarealerne ikke påvirkes. **Miljøkonsekvensvurderingen vil vurdere, hvordan påvirkninger i anlægsfasen ved en placering på Prøvestenen, kan begrænses mest muligt og sikre kontinuerlig drift af erhvervshavnen.**”

#### Afsnit 4.3 s. 8 Kumulative forhold

”Konkret anses muligheden for at der opstår kumulerende effekter størst indenfor emnerne støj og tung trafik i såvel anlægs- og driftsfase. Dette sker bl.a. gennem afledte konsekvenser af øget tung vejtrafik pga. evt. fortrængning af virksomheder fra Prøvestenen.”

#### **Afsnit 6.2 s. 10 Befolkningen, menneskers sundhed**

Tilføj punkt under ”Drift”: Sundhedsmæssig effekt af øget landtransport af gods som følge af reduktion af erhvervsarealer med havneadgang.

#### **Afsnit 6.5 s. 12 Luft – emissioner, støv & lugt**

Tilføj punkt under ”Drift”: Luftemissioner fra øget landtransport som følge af reduktion af erhvervsarealer med havneadgang.

#### **Afsnit 6.6.2 s. 13 Klimabelastning**

Tilføj punkt under ”Drift”: CO<sub>2</sub>-aftryk ved reduktion af erhvervsarealer med havneadgang og derved øget landtransport af gods.

#### **Afsnit 6.7 s. 14 Materielle goder**

Tilføj punkt under ”Drift”: Samfundsmæssige omkostninger ved reduktion af erhvervsarealer på Prøvestenen.

#### **Afsnit 6.11 s. 15 Trafik**

Tilføj punkt under ”Anlæg”: Trafikforhold og adgang til erhvervshavnen på Prøvestenen som følge af øget trafik på Prøvestensbroen.

#### **Afsnit 6.12 s. 16 Materialer, resurser og affald**

Tilføj punkt under ”Anlæg”: Opgørelse af meromkostninger, CO<sub>2</sub>-udledning og øget trafikarbejde for råmaterialer til projektet ved reduktion af erhvervshavnearealet på Prøvestenen og derved importmulighederne for råstoffer ad søvejen.

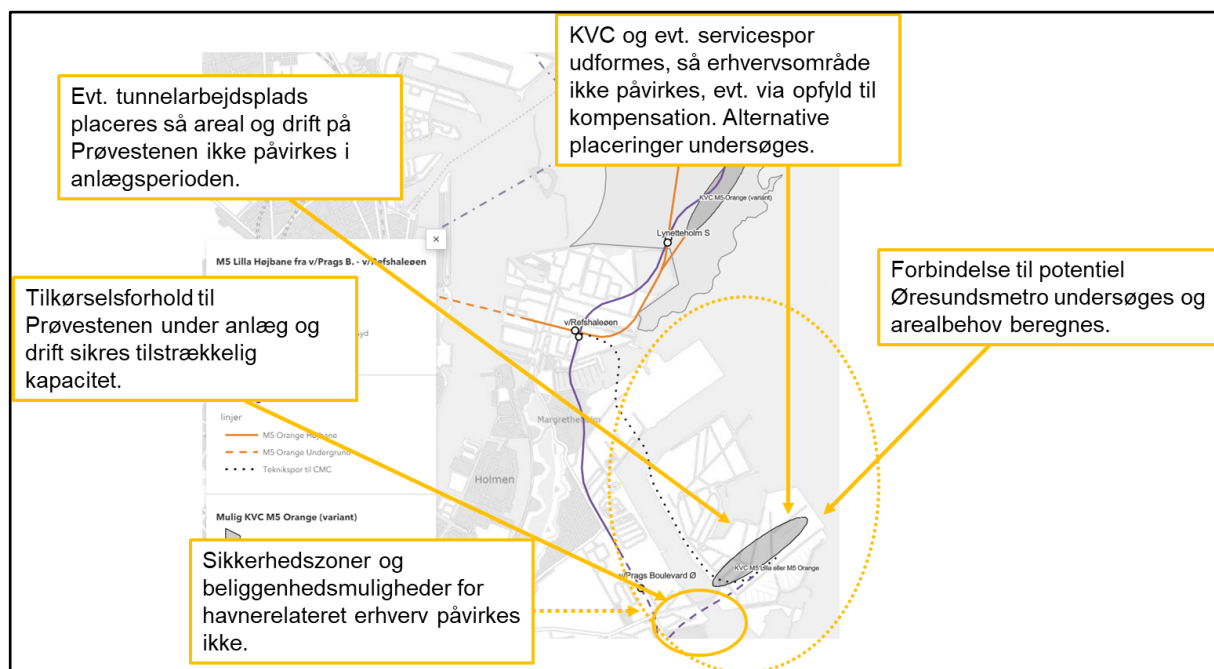
Tilføj punkt under ”Drift”: Opgørelse af påvirkninger af omkostninger, CO<sub>2</sub>-udledning og trafikarbejde for råstoffer til byggeri generelt ved reduktion af erhvervshavnearealet på Prøvestenen og derved importmulighederne for råstoffer ad søvejen.

CMP står gerne til rådighed, såfremt dette hørings svar giver anledning til spørgsmål og/eller kommentarer.

**Med venlig hilsen**

Malthe Mulvad  
Public Affairs Lead  
Copenhagen Malmö Port

## Annex 1 – Grafisk oversigt over CMPs anbefalinger til Metro M5



**Figur 1:** Grafisk oversigt over dele af CMP's anbefalinger til Metro M5 (fra CMPs Metro M5 idéhøringsvar)