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

Chefkonsulent Anders Petersen
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
trm@trm.dk arp@trm.dk

2023.01.19

Strategisk miljøvurdering - høringssvar fra Copenhagen Malmö Port (CMP)

Transportministeriet gennemfører høring af den strategiske miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm inkl. tillæg. CMP bliver berørt af "Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm" (Planen), 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 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. CMP videreudlejer visse arealer - eksempelvis Prøvestenen, som omtalt indledningsvis.

I tillæg til dette høringssvar, henviser CMP til høringssvar 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. Dette høringssvar vil, i tråd med den strategiske miljøvurderings formål, fokusere på de kumulative effekter af Planen samt de elementer, der ikke har været del af selvstændige høringer.

Et langsigtet, helhedsorienteret blik på de kumulative effekter af by- og infrastrukturudvikling er vigtigt

CMP ser positivt på, at de kumulative effekter af byudviklings- og infrastrukturprojekter vurderes samlet for at sikre en bæredygtig byudvikling. Derudover finder CMP, at den strategiske miljøvurdering i højere grad bør belyse Planens effekt på materielle forhold så som forsyningssikkerhed, grøn omstilling og erhvervsudvikling ud fra et samfundsøkonomisk perspektiv.

Den strategiske miljøvurdering behandler desuden ikke de miljø-, trængsels-, og klimamæssige konsekvenser af markant øget vejtransport, som i CMPs optik vil være en kumulativ konsekvens af en begrænsning i muligheden for at drive erhvervshavn på Prøvestenen.

I CMPs optik er de nævnte områder helt nødvendige at belyse fuld ud - hvis København skal opnå byens ambitiøse klimamål - samtidigt med, at Københavns befolkning forventes at vokse med 100.000 indbyggere hen imod 2031.

Planens væsentligste effekter

Permanente og kumulative effekter af planen

- Omfattende samfundsøkonomiske og forsyningssikkerhedsmæssige konsekvenser af fortrængning af virksomheder fra Prøvestenen, herunder:
    - Udfordringer i forsyning af Københavns Lufthavn med brændstoffer.
    - Begrænsninger i forsyning af byggeri - herunder projekter omfattet af Planen - med nye og genanvendte råstoffer.

- Mistede muligheder for grøn energiomstilling og CO2-reduktion via bl.a. CO2-fangst og Power-to-X på Prøvestenen.

Midlertidige og kumulative effekter af planen

- Væsentlige hindringer i besejling af erhvervshavnen på Prøvestenen, samt inderhavnen - Sdr. Frihavn (DFDS), Langelinie og Nordre Toldbod (krydstogt).

- Udfordringer for trafikal fremkommelighed til erhvervshavnen på Prøvestenen fra landsiden.

Begrænsninger for erhvervshavnen i København har alvorlige afledte konsekvenser

Samlet set kan projekterne omfattet af Planen føre til en de-facto afvikling af dele af den kommercielle havnedrift på Prøvestenen i København. Prøvestenen er i Landsplandirektivet (Fingerplanen) udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav. De direkte og indirekte påvirkninger af Planens elementer kan grundet begrænsninger i havneareal, kajlængde og vanddybde føre til, at havnerelateret virksomhedsdrift vanskeliggøres således at Landsplansdirektivets intention derved bliver vanskelig at opfylde. Dette er særligt problematisk, da der ikke findes alternativer til Prøvestenen.

Den strategiske miljøvurdering beskriver risikoen for delvis afvikling af erhvervshavnen på Prøvestenen i afsnit 7.3, dog uden at forfølge de afledte samfundsøkonomiske og miljø- og klimamæssige konsekvenser af dette. Her kan følgende læses:

"Ud over oplevelses- og turismeinfrastrukturen påvirkes erhvervsvirksomhederne på Prøvestenen af planen i og med dele Prøvestenens eksisterende erhvervsareal påvirkes af ny infrastruktur (rampeanlæg for Ø4, CMC for M5 og supplerende vejbetjening samt byudvikling på Kløverparkens arealer). Påvirkningen af disse virksomheder er direkte og væsentlig fordi de for en dels vedkommende fortrænges fra området."

Yderligere er det allerede i dag sådan, at CMPs - og derved virksomhederne på Prøvestenen - lejekontrakt ikke er forlænget efter 2035 grundet mangel på afklaring omkring Prøvestenens fremtid.

Dette betyder, at nødvendige investeringer i nuværende og fremtidige kritiske forretningsområder ikke foretages, ligesom ønsket om initiativer der bidrager til grøn omstilling ikke bliver iværksat. De permanente og kumulative negative effekter af Planen bør derfor afdækkes og afværgeforanstaltninger bør indgå som en forudsætning for de enkelte projekter.

De midlertidige kumulative effekter kan til dels afværges med god planlægning og inddragelse af CMP som kommerciel havnemyndighed i alle faser. Men også midlertidige begrænsninger i anløb kan føre til udfordringer med hensyn til forsyningssikkerhed, samt nedgang i turismeindtægter for København.

Hovedanbefalinger

CMP har følgende hovedanbefalinger til den strategiske miljøvurdering og Planen:

- Planens elementer skal ikke begrænse muligheder for grøn omstilling, herunder CO2-fangst, håndtering og udnyttelse via Power-to-X på Prøvestenen.
- Planens samfundsmæssige konsekvenser og behovet for forsyning af København afdækkes.
- Erhvervshavnedrift er en samfundskritisk forudsætning for den fortsatte udvikling af Københavns by- og infrastruktur. Derfor bør erhvervshavnens forsyningsmæssige rolle indtænkes i Planens elementer.

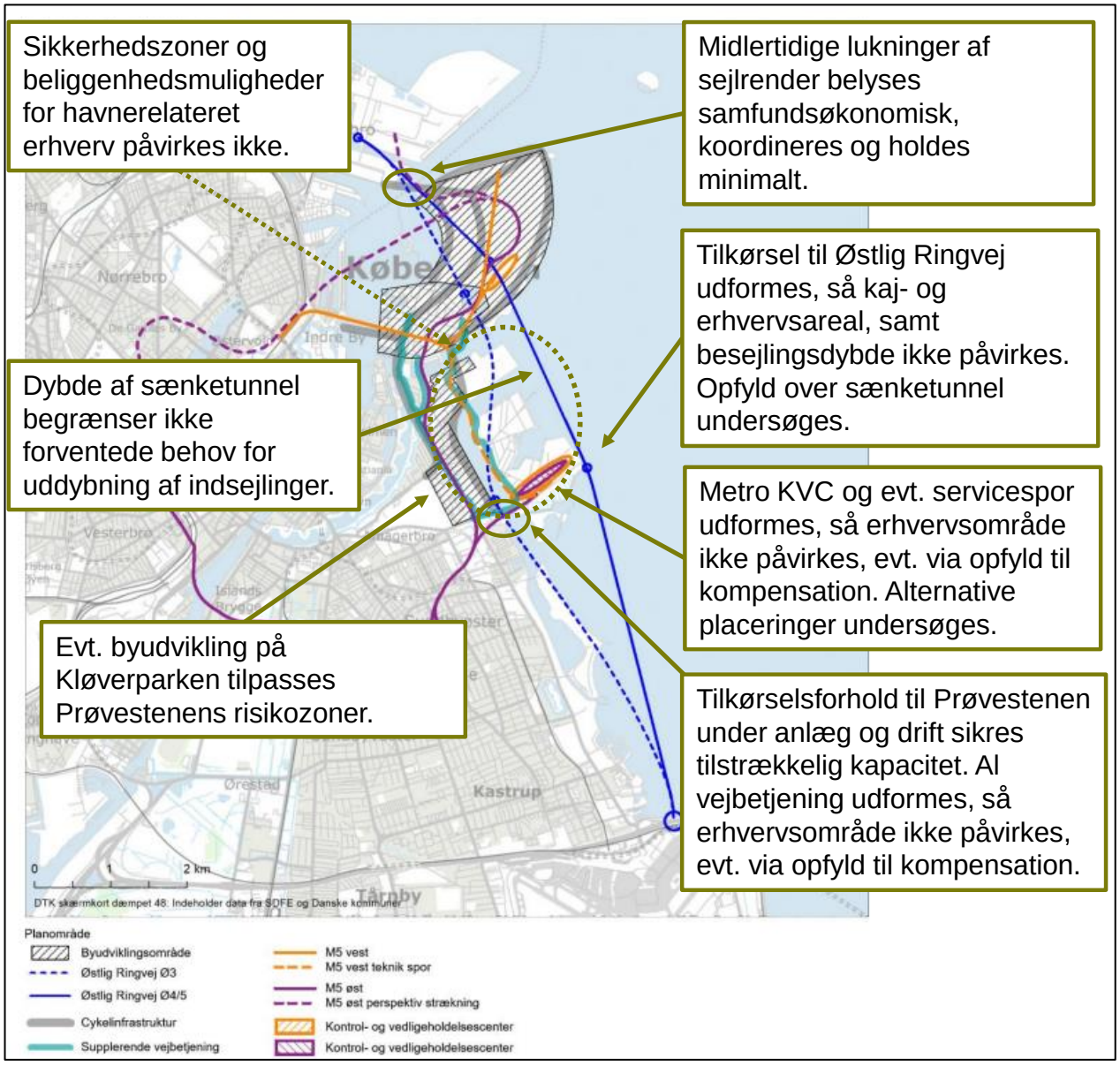
Konkret betyder dette, at:

- Alternative placeringer for ikke-havnerelaterede arealanvendelse på Prøvestenen, så som Metro KVC, afsøges på lige vilkår med nuværende forslag som del af den videre planlægning.
- Kompensation for tab af erhvervsareal, vanddybde og kajareal ved tilkørselsanlæg til Østlig Ringvej skabes via opfyld ud over sænketunel som integreret del af den videre planlægning.
- Lokalplanlægning med henblik på byudvikling indenfor Prøvestenens planlægnings- og risikozoner tilpasses til muligheden for fortsat erhvervshavnedrift som forudset i Landsplansdirektivet.
- Adgang til alle Københavns erhvervshavnefaciliteter sikres i anlægsperioder.
- CMP inddrages - qua rollen som havneoperatør og -myndighed for erhvervshavnen - som formel og tæt samarbejdspartner i elementer der vedrører koordinering af erhvervshavnedrift, midlertidige havnefaciliteter relateret til anlægsprojekter, adgang til havnefaciliteter og kommerciel besejling af København.

Det bør indgå for alle Planens elementer - enkeltvis og kumulativt - at den samfundskritiske erhvervshavnedrift på Prøvestenen kan fortsætte som forudsat i Landsplansdirektivet. Dette kan konkret ske ved at afsøge alternative placeringer for eksempelvis Metro M5 Kontrol- og Vedligeholdelsescenter (KVC), ved areal- og kajkompensation via opfyld (f.eks. ud over tilkørselsanlægget til Østlig Ringvej), samt ved at byudviklingsområder tilpasses til Prøvestenens risikozoner via afværgeforanstaltninger.

Planen bør i det videre arbejde tilpasses, således at virksomheder - der varetager samfundskritisk forsyning - ikke fortrænges fra Prøvestenen og at muligheder for grøn energiomstilling (CCUS, PtX, grønne brændstoffer) ikke afskæres.

I de følgende afsnit redegøres for de forhold, der ud fra CMP's synspunkt og ansvarsområde bør tages hensyn til i det videre arbejde med Planens samlet, samt de enkelte elementer.



Figur 1: Oversigt over CMPs anbefalinger

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 m2, 35 aktive virksomheder og 1,9 km kajanlæg. Prøvestenen kan besejles af store skibe med en dybgang på knap 12 meter. Prøvestenen har en årlig godsomsætning over kaj på 1,9 millioner tons tørbulk (2022), 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 2022 anløb 1036 skibe Prøvestenen, samt yderligere omkring 230 til HOFOR på den anden side af Prøvestenskanalen der modtog 1,1 millioner tons biomasse med skib i 2022.

Prøvestenen rummer et markant potentiale, hvad angår håndtering af grønne brændstoffer til sø- og luftfart, samt CO2-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[1] 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.[2]

Prøvestenen er kritisk infrastruktur og sikrer miljørigtig søtransport

Prøvestenen er som nævnt ovenfor 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. Adgangen til Prøvestenen via søvejen sparer desuden København for et betydeligt antal kørte kilometer med lastbil.

Der eksisterer umiddelbart ikke alternativer til at sejle flybrændstof til Prøvestenen, hvor det i dag transporteres effektivt videre til lufthavnen i rørledning. Hvis muligheden for modtagelse af jetfuel på Prøvestenen til lufthavnen bliver fjernet eller begrænset ifm. etablering og drift af Østlig Ringvej, vil eksempelvis transport af cirka 900.000 tons flybrændstof årligt kræve, at omkring 100 tanklastbiler dagligt kører i pendulfart til Københavns Lufthavn.

Levering af byggematerialer ad søvejen - tæt på der hvor de skal bruges til hovedstadsområdets mange byggeprojekter (herunder dem der er omfattet af Planen) - sparer ligeledes mange hundrede daglige lastbilkørsler ind og ud af København. De 1,9 millioner tons tørlast, der kom ind via Prøvestenen i 2022, 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. Forstærket efterspørgsel og import af råstoffer kræver mere kapacitet på Prøvestenens tørbulk.

Den strategiske miljøvurdering nævner også det øgede råstofbehov (afsnit 2.4.2): *"Etablering af Metro M5 og Østlig Ringvej vil med en vis sandsynlighed ske samtidig, og det kan medføre en samlet forstærket efterspørgsel efter råstoffer og et deraf følgende stort forbrug af disse. Der vil sandsynligvis være behov for at hente disse råstoffer fra områder, der ligger geografisk længere væk end normalt."*

---

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

[2] "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 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

Slutteligt skal bemærkes, at skibene forventes at blive større i fremtiden, hvilket er mere miljøvenligt og effektivt. Det kræver øget vanddybde og kajplads samt 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 CO2, hvorfor øen eksempelvis kan bidrage til håndtering af CO2 og anlæg til Power-to-X (PtX) samt nye grønne brændstoffer. Det gælder især brændstoffer til luft- og søfart (SAF - Sustainable Aviation Fuel og e-methanol).

Der i øjeblikket drøftelser med interessenter, der ønsker at etablere anlæg til produktion af grønne brændstoffer på Prøvestenen via opsamlet CO2 og brint produceret ved elektrolyse. Et anlæg med et areal på cirka 50.000 m2 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 CO2-neutrale allerede i 2030. For at dette skal lykkes, kræves hurtig afklaring af Prøvestenens fremtid.

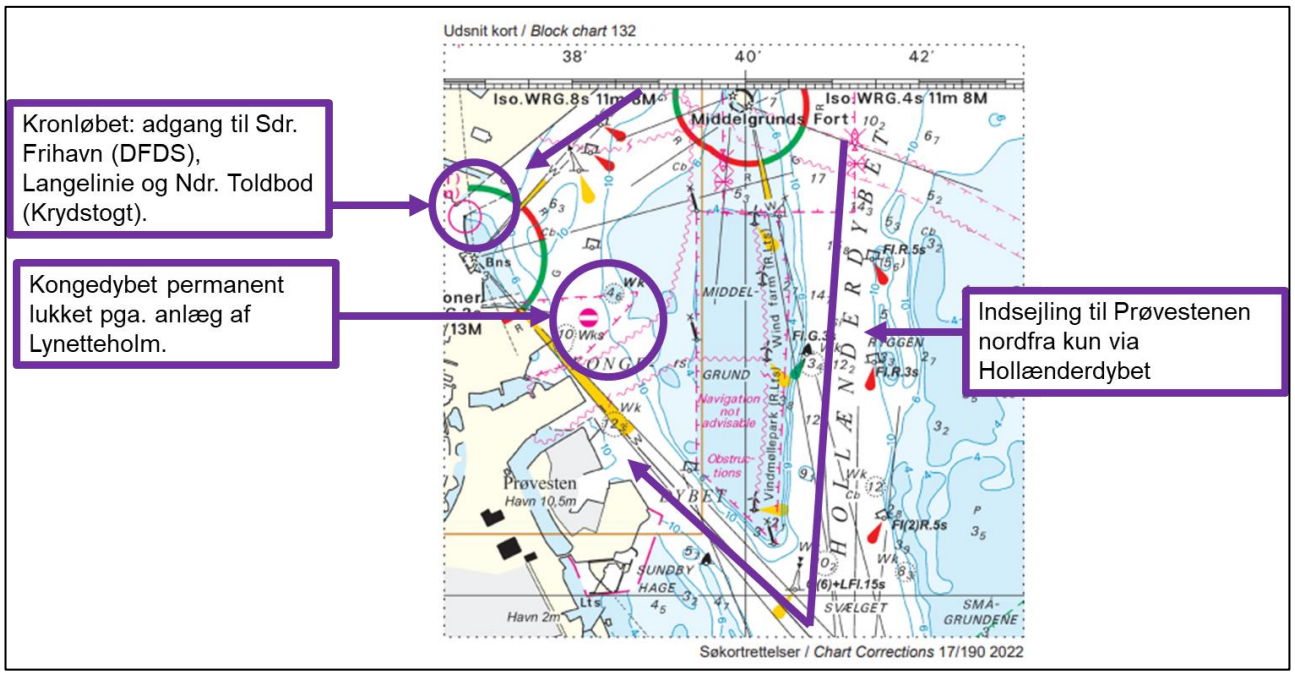
CO2 indfanges lokalt og kan delvist anvendes på stedet med et PtX-anlæg - resten sendes med rør eller udskibning. Elektrolyse af vand kan foregå via grøn strøm fra konkrete nye vedvarende energiprojekter på elnettet i det østlige Danmark. PtX er myndighedsgodkendt og under udvikling flere steder i Danmark, så der er allerede klarhed over sikkerhed, miljø mv. Produktion af grønne brændstoffer via PtX kan bidrage til CO2-reduktion, grøn transport, forsyningssikkerhed, grøn overskudsvarme til fjernvarme, arbejdspladser mm. PtX er skalérbart: jo mere plads til rådighed, jo mere produktion af grøn energi.

Prøvestenens bidrag til den grønne omstilling kræver derfor både en langsigtet planlægningshorisont (+30 år) samt plads- og udviklingsmuligheder til at imødekomme nuværende og fremtidige behov, hvilket bør indtænkes i alle infrastruktur- og byudviklingsprojekter, der kan påvirke Prøvestenen.

Påvirkning af besejlings- og trafikforhold i havnen i København

Anlægsfasen af Østlig Ringvej vil, både med og uden tilkørsel på Prøvestenen (Ø4 og Ø5), påvirke de kommercielle besejlingsforhold i og til havnen i København.

En sænketunnel på tværs af indsejlingerne til København, vil permanent sætte en dybdegrænse for fremtidige uddybningsmuligheder i sejlrender. En tilkørsel på Prøvestenen kan, alt efter udformning, desuden permanent begrænse besejlingen af dele af Prøvestenen, da vanddybde ved kaj reduceres.



Figur 2: Oversigt over nuværende indsejlingsforhold til Inderhavnen og Prøvestenen i København

Erhvervstrafik til havnen i København

Til baggrund kan det oplyses, at følgende antal skibe årligt anløber CMP's kajfaciliteter:

- Containerterminal i Nordhavnen (fra ultimo 2024 ydre Nordhavn): cirka 180-200
- Prøvestenen og HOFOR: cirka 1.250
- Krydstogtsterminal: cirka 300-350 - ca. ligeligt fordelt på Oceankaj og Langelinie/Nordre Toldbod

Besejlingsforholdene i og omkring havnen i København er allerede i dag udfordret af anlægsarbejder. Kongedybet er grundet byggeriet af Lynetteholmen permanent lukket ud for Refshaleøen og den kommercielle trafik til Prøvestenen er derfor afhængig af Hollænderdybet og den snævre indsejling via den sydlige del af Kongedybet.

Besejlingsforholdene og adgangen til CMP's faciliteter er derfor afgørende at tage hensyn til, da det er hele grundlaget for den nødvendige erhvervstrafik ind og ud af København, herunder brændstofforsyning til Københavns Lufthavn.

I tillæg til dette, har vanddybder omkring indsejlingen og ved kaj, samt sikring af landanlæg i henhold til internationale retningslinjer for havnesikkerhed (ISPS), også en afgørende betydning.

Konsekvenser af afbrydelser og begrænsninger i adgang til havnen i København

Besejlingen af Prøvestenen kan kun begrænses i meget korte vinduer af enkelte dages varighed.

Forsyningen af Københavns Lufthavn med brændstof er afhængig af kontinuerlig adgang til Prøvestenens kajanlæg. Dertil kan afbrud i forsyning af råstoffer til bl.a. byggeri og industri ad søvejen til Prøvestenen, skabe store mængder lastbiltrafik gennem København - i det omfang godset midlertidigt kan transporteres ad landvejen i stedet.

En periodevis lukning af indsejlingen til Københavns inderhavn via Kronløbet, vil forhindre DFDS' to daglige afgange til Oslo fra Sdr. Frihavn, samt umuliggøre krydstogtanløb på Langelinie og Nordre Toldbod. Lukning af Kronløbet skal undgås - også i kortere perioder. Terminalfaciliteter hos DFDS er de eneste RO/RO-faciliteter i København efter 2025 og passagerfaciliteter kan være omkostningsfyldte at etablere midlertidigt.

Derfor bør evt. besejlingsudfordringer og -begrænsninger være kortvarige, samt kortlægges og adresseres med rettidig omhu i tæt samarbejde med CMP. CMP har f.eks. allerede taget imod de første bookinger for krydstogtssæsonen 2025 og 2026.

Effekten af sejladsbegrænsninger kan derfor, alt afhængig af omfang, sæson og længde, bl.a. have negative konsekvenser for trafikbelastning på vej, forsyningssikkerhed og turismen i København.

Hvad angår de permanente besejlingsforhold, vil en sænketunnel som nævnt sætte en grænse for fremtidige uddybningsmuligheder af sejlrender. Der bør derfor tages hensyn til såvel nuværende dybgang ved kaj og indsejlinger som forventede fremtidige sejldybder. Skibe indenfor eksisterende forretningsområder bliver generelt større (hvilket også er mere miljøvenligt), og de skibe der forventes indsat til transport af CO2, forventes at have en relativt stor dybgang.

Vejtrafik til Københavns havnefaciliteter

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 ydermere blive anvendt til jordkørsler, anlægsarbejder og potentielt som offentlig vej til lokal vejbetjening af Refshaleøen og Lynetteholm, som forudset i Planen. Allerede ved trafiktælling i 2016 lå antallet af daglige kørsler (primært lastbiler) på 2.600.

Udviklingsprojekterne i Planen vil samlet set føre til yderligere trafikbelastning og udfordringer med fremkommelighed til erhvervshavnen på Prøvestenen i drifts- og anlægsfaser, hvilket bør indtænkes i alle elementer og kumulativt. Ud over øget trafik, er det væsentligt at sikre fornuftig sameksistens med Prøvestenens sikkerhedszoner og infrastruktur, da offentlig trafik og adgang med omdannelse af jordkørselsvejen til lokal vej vil komme tæt på kritisk infrastruktur.

Hvad angår trafik til Nordhavnen, hvor CMP driver container- krydstogtsterminaler, bør det sikres at Planens udviklingsprojekter tager hensyn til og dimensionerer vejanlæg til den nødvendige erhvervstrafik.



Figur 3: Grafisk oversigt over dele af CMP's anbefalinger til vejbetjening

Trafikbetjeningen af Prøvestenen kan generelt blive væsentligt forbedret med en Østlig Ringvej.

Arealtab og begrænsninger i erhvervshavnedrift

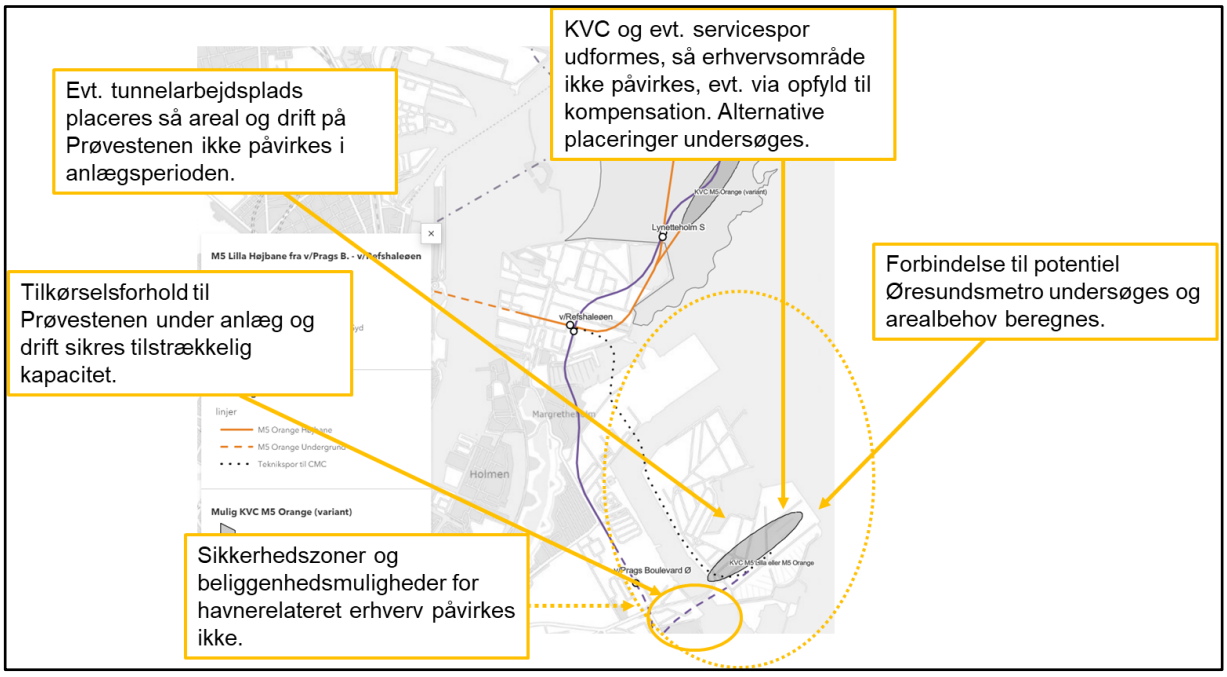
Metro M5

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

Såfremt metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter placeres på Prøvestenen, vil det væsentligt reducere det areal, der er tilgængeligt for nuværende og fremtidige samfundskritiske funktioner.

Reduktionen af Prøvestenens erhvervsareal til Metro KVC kan være betragtelig, alt efter udformning og om der f.eks. samtidig forberedes til en Øresundsmetro (som CMP støtter). Ydermere vil et servicespor i den orange/vestlige variant lægge beslag på yderligere havneområder, ligesom en tunnelbyggeplads på Prøvestenen (i anlægsfasen) og et evt. servicesport vil reducere erhvervsarealet betragteligt.

Metro KVC er ikke havnerelateret virksomhed med særlige beliggenhedskrav og CMP anbefaler derfor, at alternative placeringer for metro KVC afsøges, som også foreslået af bl.a. Dansk Industri, på lige vilkår med nuværende forslag og at evt. arealtab kompenseres ved opfyld til udvidelse af Prøvestenen.

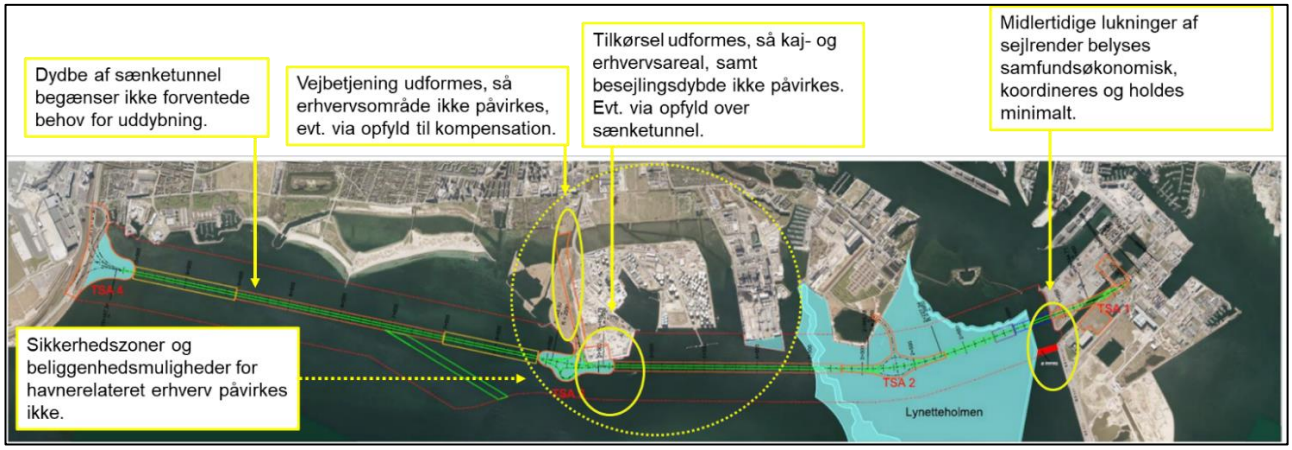


Figur 4: Grafisk oversigt over dele af CMP's anbefalinger til Metro M5

Østlig Ringvej

Såfremt vejanlæg og tilkørsel til Østlig Ringvej placeres på Prøvestenens erhvervsområde, vil det væsentlig reducere det areal, der er tilgængeligt for nuværende og fremtidige samfundskritiske funktioner.

Desuden vil kajareal - og som nævnt ovenfor - vanddybde og fremtidige uddybningsmuligheder reduceres. CMP anbefaler derfor, at Prøvestenen udvides med opfyld over sænketunnel ved tilkørsel.



Figur 5: Grafisk oversigt over dele af CMP's anbefalinger til Østlig Ringvej



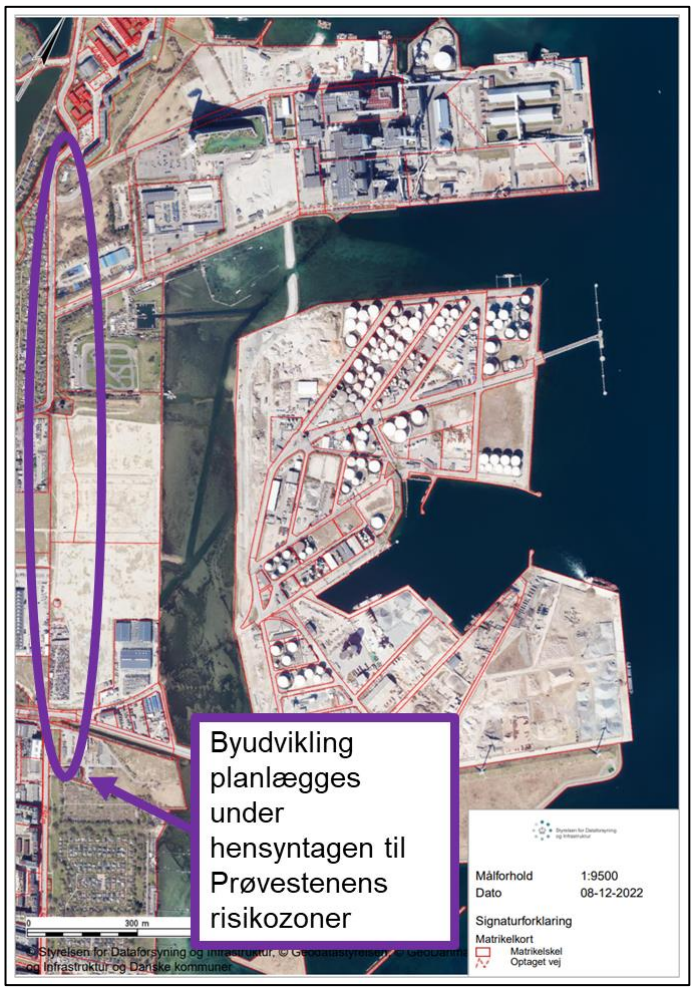
Figur 6: Principmodel for udvidelse af Prøvestenen med udfyld over Østlig Ringvej til sikring af vanddybde, kaj- og erhvervsareal.

Byudvikling

Det er væsentligt, at de planlagte byudviklingsprojekter sker under hensyntagen til områder udlagt til erhverv med særlige beliggenhedskrav, herunder risiko- og konsekvenszoner. Af Fingerplanen 2019 fremgår det, at byudvikling og byomdannelse i Københavns Kommune sker indenfor eksisterende byzone.

Udviklings- og perspektivområder for byudvikling, skal således lokalplanlægges på en måde, der ift. Planloven hverken direkte eller indirekte begrænser erhvervsområder. Specifikt bør byggemulighederne på Kløverparken tilpasses, således at byggeri tilpasses erhvervshavnen på Prøvestenen - ikke omvendt. Dette er også foreslået af bl.a. Dansk Industri.

Zoneringsplanen bør således efter CMPs opfattelse ikke indgå som en forudsætning for den strategiske miljøvurdering (afsnit 4.1), da en ophævelse af lejekontrakter i 2035 og en zonering vil undergrave de unikke samfundskritiske funktioner og potentialer for grøn omstilling, som Prøvestenen repræsenterer.



Figur 7: Grafisk oversigt over dele af CMP's anbefalinger til byudvikling

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

Med venlig hilsen

Malthe Mulvad
Public Affairs Lead
Copenhagen Malmö Port