



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

15. marts 2024
2024-1140

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 19. februar 2024 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kenneth Fredslund Petersen (DD).

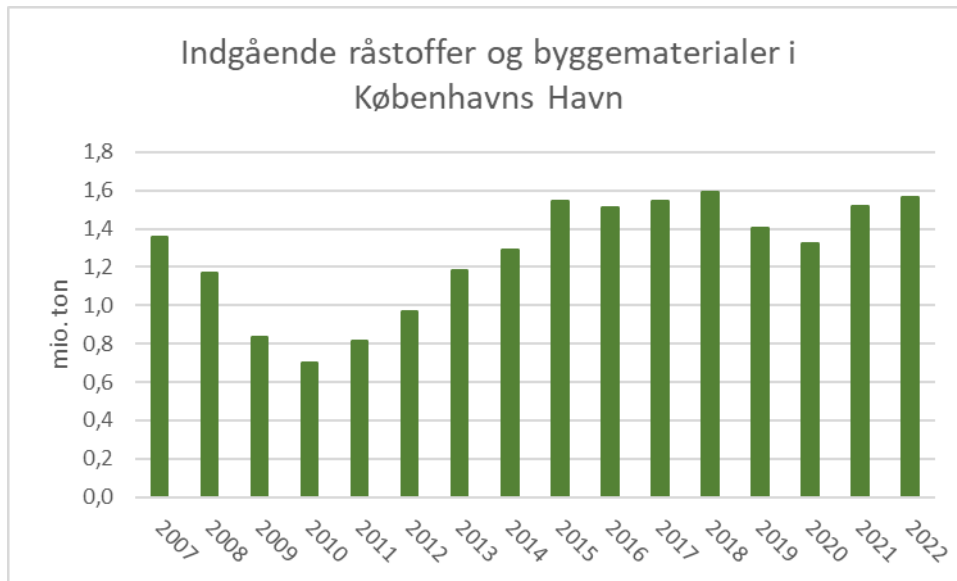
Spørgsmål nr. 232:

Vil ministeren redegøre for mulighederne for at forsyne hovedstadsområdet med helt nødvendige råstoffer til bygge- og anlægssektoren, herunder til statens egne infrastrukturprojekter i Infrastrukturplan 2035, såsom Østlig Ringvej og Metro M5, når der samtidig i en periode på 8-10 år forsvinder 150.000 m2 havneareal til råstofhåndtering på Prøvestenen som følge af planerne for netop Østlig Ringvej og Metro M5? Ministeren bedes i sit svar tage højde for svar på spørgsmål 139 og 348 (MOF alm. del. 2023-24), hvor ministeren har oplyst, at der i 2022 blev losset hhv. 269.283 m3 råstoffer på Prøvestenen og 791.706 m3 råstoffer på Avedøre Råstofhavn. Dette dækker de materialer, der er indvundet på søterritoriet, men rummer ikke import af råstoffer. Ifølge Danmarks Statistik (SKIB431) var importen af råstoffer til Prøvestenen på 714.000 tons i 2022. Avedøre Råstofhavn optræder ikke i Danmarks Statistiks opgørelser over importhavne, men med en vanddybde på 3,5 meter må man antage, at havnen er uegnet til international søtransport, og at importen hertil er nul.

Svar:

Jeg har indhentet nedenstående udtalelse fra Trafikstyrelsen, som jeg kan henholde mig til:

”I perioden fra 2015 til 2022 er der årligt modtaget ca. 1,5 mio. ton råstoffer og byggematerialer på Prøvestenen, og niveauet har været relativt stabilt. Det har svinget mere i perioden fra 2007-2014, som det fremgår af figuren nedenfor:



Tallene er udtrukket fra Danmarks Statistik og dækker fx råstoffer fra søterritoriet, stenmaterialer fra Danmark og udlandet og cement fra Aalborg Portland. I denne periode har der både været metrobyggeri af Metro Cityringen, med afgræninger til Nordhavn og Sydhavn, ligesom der har været omfattende byggeprojekter rundt om i hovedstadsområdet.

Areal til råstoffer i Københavns Havn i perioden 2007-2022

Arealet til håndtering af råstoffer og byggematerialer i Københavns Havn har ikke været konstant gennem de sidste 15 år. Baseret på ortofotos¹ kan det konstateres, at arealet er forøget markant i perioden fra 2007 til 2022. Der er bl.a. gennemført en udvidelse af Prøvestenen ved opfyld, som har forøget tørbulkområdet med ca. 175.000 m². Udvidelsen er gradvis taget i brug fra ca. 2011 og har tilsyneladende først været fuldt udnyttet fra ca. 2022. Samtidig blev ca. 75.000 m² arealer i Nordhavn tidligere anvendt til tørbulk frem til ca. 2015, men de er nu inddraget til andre formål.

Hvis arealet til tørbulk på Prøvestenen reduceres med 150.000 m², hvilket svarede til ca. 30-40 pct., af det nuværende areal, er det dermed ikke entydigt, at de indgående mængder tørbulk nødvendigvis må reduceres i samme forhold (med 30-40 pct.).

¹ Luftfotos der er korrigeret så størrelsesforhold overalt er de samme, så billedet kan bruges som et "kortlag" til fx opmåling af afstande og arealer (kort.plandata.dk)



Kapaciteten til håndtering af indgående tørbulk på Prøvestenen og andre havne afhænger, ud over størrelsen på havnearealet, også af en række andre faktorer, fx hvor lang tid materialerne skal oplagres, hvilke specifikke godstyper der skal håndteres, hvilke andre aktiviteter der er på havnearealet mv.

Alternative havne

Hvis nogle af de råstoffer og byggematerialer som pt. modtages på Prøvestenen overflyttes til andre havne, vurderer Trafikstyrelsen, at det primært vil blive overflyttet til andre havne på Sjælland, som i forvejen håndterer råstoffer. Havneatlasset, som kortlægger de danske erhvervshavne, omfatter bl.a. et kort over havne, der håndterer indgående råstoffer. På Sjælland er det Avedøre Råstofhavn, Hundested Havn, Kalundborg Havn, Korsør Havn, Københavns Havn (Prøvestenen), Køge Havn, Næstved Havn og Vordingborg Havn.

Det er usikkert, hvilke havne der vil have ledige arealer til at modtage yderligere råstoffer i betydelige mængder i den periode, hvor det planlægges, at arealet på Prøvestenen skal anvendes til anlægsprojekter. I den sammenhæng vil det være råstofvirksomhederne som afgør, hvor det vil være mest hensigtsmæssigt for dem at lokalisere sig, hvis der bliver behov for at flytte aktiviteterne fra Prøvestenen.

De råstoffer og byggematerialer til hovedstadsområdet, der modtages på Prøvestenen, bliver i vid udstrækning omlastet til lastbil, inden de bliver kørt videre til slutmodtageren. En del materialer anvendes dog af andre virksomheder på Prøvestenen uden omlastning, fx materialer til asfalt- og betonproduktion. Hvis råstoffer og byggematerialer indskibes via andre havne, vil de blive omlastet der i stedet. Afstanden fra havnen til det sted, hvor råstofferne skal bruges vil i mange tilfælde være større, og det vil medføre, at antallet af kørte lastbilkilometer forøges.”

Jeg kan i tillæg til Trafikstyrelsens svar tilføje, at det fremgår i kommissoriet for miljøkonsekvensvurderingen (MKV'en) for Østlig Ringvej, at der i anlægsfasen vil skulle sikres adgang for erhvervsvirksomhederne både for lastning og losning over den sydøstlige kaj og adgang fra den sydøstlige kaj hen over byggegraven.

Det vil derfor i forbindelse med MKV'en blive undersøgt, hvordan der kan ske en fasevis inddragelse og frigivelse af arbejdsarealer i anlægsperioden med henblik på at muliggøre adgangen for erhvervsvirksomhederne til kajen og over byggegraven. Der skal



endvidere belyses tekniske løsninger, fx transportbånd, der kan sikre opretholdelse af forsyningskæderne mellem kaj og bagland.

Herudover ses der på eventuelle muligheder for alternative placeringer af bulk i forbindelse med byggeriet.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Thomas Danielsen".

Thomas Danielsen