



Til Teknik- og miljøborgmester Ninna Hedeager Olsen (Ø)

2. oktober 2018

Svar på uddybende spørgsmål vedr. landstrøm og PowerCons EU-tilskud

Sagsnr.
2018-0230610

Dokumentnr.
2018-0230610-14

Økonomiforvaltningen har 18. september 2018 modtaget nedenstående spørgsmål i forlængelse af Redegørelse om landstrømanlæg i Nordhavn og EU-tilskud til PowerCon som Økonomiudvalget modtog 10. september 2018:

Sagsbehandler
Mikkel Krogsgaard Niss

Af notatet fremgår det ikke, hvem der har truffet beslutningen om ikke at medvirke til etableringen af et landstrømanlæg i København. Det ønskes der fortsat kastet lys over.

Samtidig ønskes det fortsat oplyst, hvorfor Økonomiforvaltningen ikke mere aktivt har informeret Borgerrepræsentationen eller Økonomiudvalget om tilsagnet om et EU-tilskud på 18 mio. kr., når et Landstrømanlæg indgår i Københavns Kommunes planer for ren luft og CO₂-neutralitet, ligesom der ved andre afstemninger har vist sig at være bredt politisk ønske om et landstrømanlæg i København. Hvorfor vælger Økonomiforvaltningen eksempelvis ikke at orientere Økonomiudvalget samtidig med orienteringen af overborgmesteren den 17. januar.

Samtidig ønsker jeg at genfremsætte spørgsmålet om, hvorfor man ikke har lagt det op til en politisk beslutning om København skulle indgå i et samarbejde, hvor kommunen kunne reducere udgiften til et landstrømanlæg med de 18 mio. kr., det var muligt at få i EU-tilskud.

I forlængelse heraf rejser redegørelsen en række nye spørgsmål, som jeg ønsker at modtage svar på. I notatet oplyses det, at der findes en ISO-standard for landstrøm, men at stikkene på krydstogtskibene kan sidde forskellige steder, hvorfor tilslutningsanlæggene skal være mobile. Derfor ønsker jeg oplyst, hvad der ligger i redegørelsens konstatering af, at det ikke har været muligt at få bekræftet min oplysning om, at et landstrømanlæg kan etableres med op til 5 km. lange kabler.

Samtidig ønsker jeg også at få uddybet, hvorfor det er nødvendigt at tilslutte et landstrømanlæg med kabling helt fra Svanemølleværket?

I forlængelse heraf ønsker jeg at få uddybet økonomien i det seneste budgetnotat om et landstrømanlæg fra august 2018. Her oplyses det, at et landstrømanlæg inklusiv etablering kan anlægges for 51,6 mio. Kr. Hvordan hænger det sammen med, at man i redegørelsen oplyser, at anlægget, der endte med at blive etableret i Kristiansand er

Team Mobilitet

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen
|
1550 København V

Mobil
5137 2764

E-mail
B47R@kk.dk

EAN nummer
5798009800176

finansieret med et EU-tilskud på 18 mio. kr., hvortil så skal lægges mellem 29 og 44,2 mio. kr. i øvrige etableringsomkostninger.

Det ønskes også uddybet, hvorfor Økonomiforvaltningen vurderer, at det ikke var muligt at få truffet de fornødne beslutninger og fundet finansiering, så anlægget kunne etableres senest med udgangen af 2018. Og i forlængelse heraf ønskes oplyst, om man har rettet henvendelse til EU for at få oplyst, om denne tidsfrist kan skubbes.

Endelig ønskes det uddybet, hvad det præcist er for bestemmelser hos EU og IMO (International Maritime Organisation), der blokerer for, at KK kan stille krav om, at krydstogtskibe i København skal anvende landstrøm, eller at vi kan tilskynde hertil ved hjælp af eks. takster.

Økonomiforvaltningens svar

Spørgsmål 1:

Af notatet fremgår det ikke, hvem der har truffet beslutningen om ikke at medvirke til etableringen af et landstrømanlæg i København. Det ønskes der fortsat kastet lys over.

Økonomiforvaltningen har redegjort for forløbet i redegørelse til Økonomiudvalget af 10. september 2018. Heraf fremgår bl.a. at:

- Medlem af Borgerrepræsentationen Mette Annelie Rasmussen (RV) blev den 4. maj 2017, i et svar fra Økonomiforvaltningen, orienteret om EU-tilskuddet til PowerCon, at prisen for et anlæg dermed kunne reduceres til ca. 32 mio. kr. samt at CMP vurderer, at 10-20% af krydstogtskibene i Nordhavn vil kunne tage landstrøm. Svaret blev offentliggjort på kommunens hjemmeside under ”Spørgsmål til Økonomiudvalget”.
- Der blev til forhandlingerne om budget 2018 udarbejdet et budgetnotat om landstrøm til SF, hvori EU-tilskuddet til PowerCon samt de juridiske forbehold for mulighederne for kommunal medfinansiering af et anlæg fremgår. Det nævnes endvidere i budgetnotatet, at det er tvivlsomt, om EU-tilskuddet kan nå at blive brugt inden udgangen af 2018, som var PowerCons deadline overfor EU. Derfor er beløbet til et landstrømanlæg i budgetnotatet sat til 50 mio. kr., det vil sige eksklusive EU-tilskuddet til PowerCon.
- Efter at budgetforhandlingerne ikke resulterede i en beslutning om at gå videre med et landstrømanlæg i Nordhavn, orienterer PowerCon Økonomiforvaltningen om, at PowerCon vil forsøge at få ændret deres EU-tilskud, så det kan anvendes til et anlæg i Norge.

Økonomiforvaltningen har ikke direkte overfor Økonomiudvalget orienteret om mulighederne for, at PowerCon kunne opnå EU-tilskud til et landstrømprojekt. Med udgangspunkt i den store interesse, Økonomiudvalget har vist for sagen, beklages det, at Økonomiudvalget ikke blev orienteret om EU-tilskuddet til PowerCon. Det bemærkes dog, at oplysninger om EU-tilskuddet til PowerCon er fremgået af Københavns Kommunes hjemmeside under "Spørgsmål til Økonomiudvalget" siden maj 2017.

Økonomiforvaltningen har i hele perioden 2016-2018 arbejdet aktivt for, at der etableres et landstrømanlæg i Nordhavn. Det var og er Økonomiforvaltningens udgangspunkt, at et anlæg skal etableres af CMP og/eller By & Havn, da det er et havneanlæg, som skal anvendes af CMP i deres daglige drift og da Københavns Kommune ikke har hjemmel til at forestå etablering eller finansiering af et anlæg. Økonomiforvaltningen arbejdede derfor på at skabe en business case for CMP, der var tilpas god til, at selskabet ville etablere anlægget under hensyntagen til, at CMP skal drives på et forretningsmæssigt grundlag. Dette lykkedes ikke.

Det er på baggrund af ovenstående Økonomiforvaltningens opfattelse, at ingen i Københavns Kommune har truffet beslutning om *ikke* at etablere et landstrømanlæg til krydstogtskibe i København.

Spørgsmål 2:

Samtidig ønskes det fortsat oplyst, hvorfor Økonomiforvaltningen ikke mere aktivt har informeret Borgerrepræsentationen eller Økonomiudvalget om tilsagnet om et EU-tilskud på 18 mio. kr., når et Landstrømanlæg indgår i Københavns Kommunes planer for ren luft og CO2-neutralitet, ligesom der ved andre afstemninger har vist sig at være bredt politisk ønske om et landstrømanlæg i København. Hvorfor vælger Økonomiforvaltningen eksempelvis ikke at orientere Økonomiudvalget samtidig med orienteringen af overborgmesteren den 17. januar.

Økonomiforvaltningen orienterede overborgmesteren om EU-tilskuddet til PowerCon i januar 2017. Af orienteringen fremgik, at Økonomiforvaltningen ville orientere Økonomiudvalget om EU-tilskuddet til PowerCon i løbet af februar. Dette er ikke sket, hvilket Økonomiforvaltningen som nævnt beklager, men Økonomiforvaltningen arbejdede fortsat på at skabe en business case for CMP, der var tilpas god til, at selskabet ville etablere anlægget under hensyntagen til, at CMP skal drives på et forretningsmæssigt grundlag. Som nævnt under spørgsmål 1, indgik oplysningerne om EU-tilskuddet til PowerCon i svaret af 4. maj 2017 til medlem af Borgerrepræsentationen Mette Annelie Rasmussen (RV), og svaret blev publiceret på kommunens hjemmeside under "Spørgsmål til Økonomiudvalget".

Spørgsmål 3:

Samtidig ønsker jeg at genfremsætte spørgsmålet om, hvorfor man ikke har lagt det op til en politisk beslutning om København skulle indgå i et samarbejde, hvor kommunen kunne reducere udgiften til et landstrømanlæg med de 18 mio. kr., det var muligt at få i EU-tilskud.

Selv med anvendelse af EU-tilskuddet til PowerCon ville etablering af landstrøm til krydstogtskibe medføre følgeomkostninger til etablering på 29-42 mio. kr. Samtidig er business case og det juridiske grundlag for muligheden for kommunal medfinansiering usikker. Derfor fandt Økonomiforvaltningen ikke grundlag for at fremsætte forslag om kommunal finansiering af landstrøm, men arbejdede derimod på at finde løsninger, hvor finansiering blev varetaget af CMP og/eller By & Havn.

Der blev, som nævnt under svar på spørgsmål 1, udarbejdet et budgetnotat om landstrøm til SF til forhandlingerne om budget 2018, hvori EU-tilskuddet til PowerCon samt de juridiske forbehold for mulighederne for kommunal medfinansiering af et landstrømanlæg fremgår.

Spørgsmål 4: I forlængelse heraf rejser redegørelsen en række nye spørgsmål, som jeg ønsker at modtage svar på. I notatet oplyses det, at der findes en ISO-standard for landstrøm, men at stikkene på krydstogtskibene kan sidde forskellige steder, hvorfor tilslutningsanlæggene skal være mobile. Derfor ønsker jeg oplyst, hvad der ligger i redegørelsens konstatering af, at det ikke har været muligt at få bekræftet min oplysning om, at et landstrømanlæg kan etableres med op til 5 km. lange kabler.

ISO-standard og de mobile kraner har ikke noget at gøre med oplysninger om 5 km lange kabler.

Tilslutning af et skib til et landstrømanlæg gøres med meget store kabler, som det kræver maskiner at håndtere. Hvis et landstrømanlæg etableres til ét konkret skib, kan det klares med en stationær kran, mens det kræver mobile kraner, eller andet tilsvarende udstyr, såfremt et anlæg, som i København, skal kunne betjene forskellige skibe. Derfor skal tilslutningsanlæggene i København være mobile.

I forbindelse med udarbejdelsen af redegørelsen til Økonomiudvalget, forsøgte Økonomiforvaltningen at finde oplysninger om de nævnte 5 km lange kabler. Dette skete ved kontakt til borgmester Ninna Hedegaard Olsens sekretariat, der henviste til et medlem af Østerbro Lokaludvalg, der viste sig at have oplysningerne fra tredjemand, og at oplysningerne i sidste ende stammede fra PowerCon. Det var ikke muligt for Økonomiforvaltningen at få bekræftet og uddybet oplysningerne fra PowerCon inden redegørelsen til Økonomiudvalget blev færdiggjort.

Efter udarbejdelsen af redegørelsen, har Økonomiforvaltningen modtaget svar fra PowerCon. PowerCon oplyser følgende:

”Det er korrekt at jeg har snakket med [xx]. Han henvendte sig før sommerferien for at høre om hvilke muligheder der var med et anlæg, hvor meget det fylder osv.

De ”lange” kabler var et svar fra min side til [xx] som gik på at Langelinie kaj har problemer med at have et anlæg placeret grundet begrænset med plads. Dertil svarede jeg at man sagtens kan have en god afstand imellem skibet og anlægget, måske helt op til 5km. Det vil så betyde at anlægget måske kunne placeres et sted med bedre plads og måske som et større anlæg med mulighed for tilkobling af flere skibe.”

De måske helt op til 5 km lange kabler muliggør således etablering af converteranlægget op til 5 km fra havnen, hvis der er et sted med bedre plads. Dette reducerer ikke omkostningerne, da kabler stadig skal trækkes fra Radius’ tilslutningspunkt via converteranlægget til kajen, men muliggør mere plads på kajanlægget, hvilket er relevant ved Langelinie, hvor pladsen er meget begrænset. At converteranlægget kan placeres væk fra kajen er der taget højde for i rapporten fra 2015, hvor det beskrives, at der ikke er plads til etablering af et anlæg ved Langelinie. Det skyldes, at de mobile kraner vil tage meget plads på kajen, som også benyttes til mange andre formål.

Det vil indgå i undersøgelsen, som er bestilt med budget 2019, om der alligevel skulle være muligheder for etablering af landstrøm eller andre muligheder for reduktion af luftforurening fra krydstogtskibene ved Langelinie.

Spørgsmål 5:

Samtidig ønsker jeg også at få uddybet, hvorfor det er nødvendigt at tilslutte et landstrømanlæg med kabling helt fra Svanemølleværket?

Det er undersøgt hos Radius, hvor det er muligt at tilslutte et anlæg af en størrelse, der kan betjene krydstogtskibe. Radius angiver Svane-mølleværkets transformerstation som nærmeste tilslutningspunkt, hvilket bekræftes af PowerCon. Det skal bemærkes, at der er tale om eltilslutning til et skib, der bruger strøm som ca. 10.000 husstande.

Spørgsmål 6:

I forlængelse heraf ønsker jeg at få uddybet økonomien i det seneste budgetnotat om et landstrømanlæg fra august 2018. Her oplyses det, at et landstrømanlæg inklusiv etablering kan anlægges for 51,6 mio. Kr. Hvordan hænger det sammen med, at man i redegørelsen oplyser, at anlægget, der endte med at blive etableret i Kristiansand er

finansieret med et EU-tilskud på 18 mio. kr., hvortil så skal lægges mellem 29 og 44,2 mio. kr. i øvrige etableringsomkostninger.

De 51,6 mio. kr. i budgetnotatet tager udgangspunkt i den lave pris på 29 mio. kr. til etableringsomkostninger inkl. 15% i uforudsete omkostninger. Hertil lægges de 18 mio. kr. for PowerCons anlæg samt 15% tillæg for uforudsete omkostninger svarende til 3 mio. kr. (afrundet). Projektledelse og juridisk vurdering udgør i alt 1,6 mio. kr. Specifikation af omkostningerne fremgår herunder:

Budget	Mio kr.
Landstrømanlæg jf. pris fra PowerCon	18
Uforudsete omkostninger	3
Tilslutning og kajanlæg inkl. uforudsete omkostninger	29
Juridisk vurdering	0,3
Projektledelse	1,3
I alt	51,6

Jf. redegørelsen er mulighederne for eltilslutning, faktisk krydstogts-handling m.v. forskellig i Kristiansand i forhold til København, hvilket reducerer omkostningerne i Kristiansand i forhold til København. Etableringsomkostningerne i København er indhentet i tæt samarbejde med bl.a. PowerCon, og tager så vidt muligt højde for de lokale forhold i Nordhavn.

Økonomiforvaltningen er ikke bekendt med de præcise rammebetingelser, tilslutningsmuligheder m.v. i Kristiansand, men det indgår som en del af undersøgelsen, der er besluttet i budget 2019, at indhente erfaringer fra sammenlignelige havnebyer, eksempelvis Kristiansand.

Spørgsmål 7:

Det ønskes også uddybet, hvorfor Økonomiforvaltningen vurderer, at det ikke var muligt at få truffet de fornødne beslutninger og fundet finansiering, så anlægget kunne etableres senest med udgangen af 2018. Og i forlængelse heraf ønskes oplyst, om man har rettet henvendelse til EU for at få oplyst, om denne tidsfrist kan skubbes.

PowerCon havde brug for sikkerhed for etablering fra Københavns Kommune i løbet af 2017 for at kunne etablere anlægget inden udgangen af 2018. De juridiske udfordringer ift. mulighederne for kommunal medfinansiering og problematikken ift. elforsyningsloven jf. redegørelsens bilag 2, kombineret med forventelig sagsbehandlingstid omkring tilladelser i Teknik- og Miljøforvaltningen, gjorde, at det var tvivlsomt, om EU-tilskuddet kunne nå at blive anvendt inden udgangen af 2018, som var PowerCons deadline overfor EU, såfremt Borgerrepræsentationen havde bevilliget midler i budget 2018.

Støttemidlerne fra EU var givet til PowerCon og ikke til Københavns Kommune. Økonomiforvaltningen kunne derfor ikke kontakte EU herom, men derimod opfordre PowerCon hertil, hvilket skete i februar 2017. PowerCon forsøgte at få udsat tidsfristen, men uden held.

Spørgsmål 8:

Endelig ønskes det uddybet, hvad det præcist er for bestemmelser hos EU og IMO (International Maritime Organisation), der blokerer for, at KK kan stille krav om, at krydstogtskibe i København skal anvende landstrøm, eller at vi kan tilskynde hertil ved hjælp af eks. takster.

Det er CMP, der beslutter størrelsen på havneafgifter m.v.

CMP har oplyst, at:

- af Lov om Havne, §5 fremgår, at: *"Havne har modtagepligt for skibe, i det omfang pladsforholdene og sikringshensyn tillader det, medmindre andet er bestemt af transportministeren i tilladelser meddelt i henhold til tidligere lovgivning. Det fremgår af forarbejderne til havneloven, at havnelovens § 5 er en lovfæstelse af et "almindeligt princip for alle havne, hvortil der er offentlig adgang" hvorefter der gælder "modtagepligt for skibe i det omfang, pladsforholdene tillader det". Der ses således ikke umiddelbart at være mulighed for at afvise krydstogtskibe alene fordi de ikke kan eller vil tilslutte sig et landstrømanlæg, da Københavns Havn har modtagepligt.*
- Efter flere internationale sø-regler – fx article 2 i "Convention and statute of the international regime of maritime ports", som Danmark har tiltrådt, og article 131 i United Nations Convention on the law of the Sea of 10 December 1982, så gælder der en pligt til at modtage udenlandske skibe på lige fod med nationale skibe (forbud mod forskelsbehandling).
- Hvad angår EU "krav" om etablering af landstrømsfaciliteter, bemærkes det, at det i Direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, artikel 4, stk. 5 fremgår at: *"Medlemsstaterne sørger for, at behovet for strømforsyning fra land til fartøjer til transport ad indre vandveje og søgående skibe i sø- og indlandshavne vurderes i deres nationale politikrammer. En sådan strømforsyning fra land til fartøjer installeres som en prioritet i TEN-T-hovednettets havne, og i andre havne, senest den 31. december 2025, medmindre der ikke er efterspørgsel, og omkostningerne ikke står i et rimeligt forhold til fordelene, herunder de miljømæssige fordele."*

I undersøgelsen, der er besluttet med budget 2019, indgår disse elementer, der forventes belyst af en ekstern advokat:

- Det juridiske grundlag for evt. kommunal støtte til alternative energikilder, herunder også bestemmelser i elforsyningsloven, som jf. bilag 2 til redegørelsen af 10. september, eventuelt kan medføre skat på fremtidige udbytter fra By & Havn, såfremt de eller CMP, etablerer et landstrømanlæg.
- Mulighederne for, at Copenhagen Malmø Port giver økonomiske incitamentter til forbedrede miljøegenskaber samt stiller miljøkrav til krydstogtskibe, der anløber Københavns Havn



Jeppe Grønholt-Pedersen

Kontorchef

Økonomiforvaltningen