



## Notat

Til teknik- og miljøborgmester Line Barfod

### Svar på spørgsmål om landstrøm til krydstogtskibe

På baggrund af notatet til Økonomiudvalget "Orientering om fornyet udbud og tilpasning af landstrømsanlæg til krydstogtskibe" af 21. april 2023 har du den 25. april stillet Økonomiforvaltningen følgende spørgsmål:

1. Hvorfor afklares dette først nu, når problemet med at få tilstrækkelig elforsyning har været kendt længe?
2. Hvornår blev By & Havn bekendt med, at løsningen med at trække et nyt el-kabel fra Svanemøllen/Østerbro ikke ville være tilstrækkeligt?
3. Hvorfor spørges Ankestyrelsen først nu om lovligheden, når modellen for projektet er besluttet i 2020 i forbindelse med budget 2021?
4. Kan Københavns Kommune og/eller CMP og/eller By & Havn kræve at krydstogtskibene er tilsluttet landstrøm, hvis de vil ligge til kaj i København?

Du har derudover bedt om Økonomiforvaltningens kommentarer til henvendelse til Økonomiudvalget om landstrøm fra Allan Marouf/Østerbro Lokaludvalg af 23. april.

#### Økonomiforvaltningens svar

*Hvorfor afklares dette først nu, når problemet med at få tilstrækkelig elforsyning har været kendt længe?*

By & Havn modtog i februar 2023 de endelige tilbud på et landstrømsanlæg til krydstogtskibe. By & Havn modtog to tilbud, som begge havde en højere pris end, der var budget til, og derfor var det nødvendigt at annullere udbuddet. Efterfølgende har By & Havn og deres rådgiver (COWI), Økonomiforvaltningen og CMP undersøgt mulighederne for at gennemføre et nyt udbud, som kan holde sig indenfor budgettet. Et af elementerne, der kan gøre anlægget billigere, er, hvis landstrømsanlægget elforsynes fra Nordhavn i stedet for fra Svanemøllen koblingsstation. Elforsyning fra Svanemøllen koblingsstation ville muliggøre fem tilslutninger fra sæsonen 2025, men tilslutningen til Svanemøllen koblingsstation ville være med afbrydelighed, hvor forbindelsen kan afbrydes i perioder med stort pres på elsystemet.

04-05-2023

Sagsnummer i F2  
2023 - 7283

Dokumentnummer i F2  
3119360

Sagsnummer eDoc  
2023-0161563

Sagsbehandler  
Pelle Erik Bjerg Mortensen

Den nu valgte løsning betyder, at anlægget først kobles på en midlertidig hovedstation i Nordhavn med en tilslutning på Oceankaj og en på Langelinie, som er klar til sæsonen 2025. I 2028 kobles landstrømsanlægget til en permanent hovedstation i Nordhavn, og der etableres yderligere tre tilslutninger. Tilslutningen til den permanente hovedstation i Nordhavn vil ikke være med afbrydelighed. Dermed er der større sikkerhed for, at landstrømsanlægget kan anvendes, også i perioder med stort pres på elsystemet.

*Hvornår blev By & Havn bekendt med, at løsningen med at trække et nyt el-kabel fra Svanemøllen/Østerbro ikke ville være tilstrækkeligt?*

Løsningen med en tilslutning til Svanemøllen koblingsstation vil kunne levere tilstrækkeligt med strøm til landstrømsanlægget, men vil være med afbrydelighed, som betyder, at i perioder med stort pres på elnettet, vil den kunne blive afbrudt. Løsningen med tilslutning til Svanemøllen koblingsstation er forbundet med højere omkostninger end en løsning med eltilslutning fra Nordhavn og større projektrisici, da der skal trækkes et kabel fra Svanemøllen koblingsstation under dele af Østerbro og jernbanen via Nordhavn til Oceankaj. Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmålet ovenfor.

*Hvorfor spørges Ankestyrelsen først nu om lovligheden, når modellen for projektet er besluttet i 2020 i forbindelse med budget 2021?*

Københavns Kommune anmodede i 2018 Ankestyrelsen om en forhåndsudtalelse om kommunal hjemmel til medfinansiering af landstrøm. Ankestyrelsen meddelte i 2019, at de ikke kunne lave en udtalelse, da der ikke forelå et tilstrækkeligt konkret projekt at vurdere det op imod. På den baggrund blev det aftalt med Transportministeriet, at de ville sikre lovhjemmel via et lovforslag. Transportministeriet sendte i juni 2021 et lovforslag i høring, der skulle sikre lovhjemmel. Behandlingen af lovforslaget blev efterfølgende udskudt, og i april 2022 oplyste Transportministeriet Københavns Kommune, at kommunen i stedet burde anmode Ankestyrelsen om en forhåndsudtalelse, da der nu forelå et konkret projekt. Københavns Kommune anmodede Ankestyrelsen om en forhåndsudtalelse om det konkrete projekt i juni 2022. Den 27. april 2023 modtog Økonomiforvaltningen svar fra Ankestyrelsen, hvor det fremgår, at Ankestyrelsen vurderer, at det er lovligt for Københavns Kommune at medfinansiere By & Havns landstrømsanlæg.

*Kan Københavns Kommune og/eller CMP og/eller By & Havn kræve at krydstogtskibene er tilsluttet landstrøm, hvis de vil ligge til kaj i København?*

Den 4. marts 2021 vedtog Borgerrepræsentationen at pålægge Økonomiforvaltningen, i samarbejde med øvrige forvaltninger, at undersøge,

hvilke skærpede miljøkrav, der kan stilles til de krydstogtskibe, der anløber Københavns havn. På denne baggrund udarbejdede Økonomiforvaltningen et notat, der omhandler mulighederne for skærpede miljøkrav til krydstogtskibe. Notatet blev forelagt Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen i juni 2021 og kan hentes her:

<https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/b4fc538d-e2e8-41c3-ab1e-79923afe69e9/2e13a058-0999-4ad4-8993-961ed9d73866-bilag-2.pdf>

Følgende fremgår af notatet:

”Teknik- og Miljøforvaltningen har tidligere oplyst, at skibstrafik, herunder skibe, som ligger ved kaj, ikke er omfattet af godkendelsespligt efter miljøbeskyttelseslovens § 33, idet skibstrafik ikke er optaget i godkendelsesbekendtgørelsens bilag 1 eller 2 om godkendelsespligtige aktiviteter. Det er derfor den umiddelbare vurdering, at Københavns Kommune for nuværende ikke har hjemmel til at regulere emissioner fra krydstogtskibe, herunder stille krav til anvendelse af landstrøm.

CMP driver Københavns Havn, herunder krydstogtterminalerne på Ocean kaj og Langelinie. Horten vurderer, at CMP er omfattet af et generelt princip om modtagepligt, som indebærer en pligt til at modtage skibe i det omfang pladsforholdene tillader det. Det følger heraf, at det ikke er muligt at afvise krydstogtskibe fra havnen, hvis de ikke lever op til bestemte miljøkrav.”

### **Økonomiforvaltningens bemærkninger til punkterne i henvendelse til Økonomiudvalget om landstrøm fra Allan Marouf/Østerbro Lokaludvalg af 23. april.**

Punkterne i henvendelsen er vist med *kursiv*. Efter hvert punkt fremgår Økonomiforvaltningens bemærkninger.

*At det påstås at ændringerne sker inden for mandatet i budget 2021. Flere elementer skæres væk og tidsmæssigt udskydes store dele af projektet. For os fordrer det en fornyet politisk debat og stillingtagen.*

Københavns Kommune afsatte i budget 2021 77 mio. kr. som et lån til CMP/By & Havn til etablering af et landstrømsanlæg. I budgetnotatet fremgik det at:

”Der reserveres midler til, at Københavns Kommune kan understøtte, at der kan etableres et landstrømanlæg til krydstogtskibe, som fysisk etableres ved Ocean kaj i Nordhavn. Der etableres et anlæg med effekt på mindst 32 MVA, der kan levere landstrøm til mindst et skib på både Langelinie og i Nordhavn samtidig med mulighed for etablering af tilslutning til flere skibe.”

Beslutningen om at dele projektet i to faser lever således op til mandatet i budget 2021 om, at der etableres en tilkobling på Océankaj og en på Langelinie med mulighed for tilslutning til flere skibe, som kommer når den permanente hovedstation etableres i 2028.

*At man endnu ikke har sikret lovhjemmel til kommunal medfinansiering. Det har man haft flere år til at gennemføre, og det er afgørende for projektets igangsætning.*

Som nævnt i svaret ovenfor har der været en længere dialog med Transportministeriet og Ankestyrelsen om hjemmel til kommunal medfinansiering. Ankestyrelsen meddelte Københavns Kommune den 27. april 2023, at det er lovligt for Københavns Kommune at medfinansiere By & Havns landstrømsanlæg.

*At man har anmodet Ankestyrelsen om forhåndsudtalelse af finansieringsmodellen. Hvad er der at anke over?*

Ankestyrelsen er den korrekte myndighed at kontakte vedrørende spørgsmål om kommunalfuldmagten.

*At man så sent i processen pludselig anser en 10% spidsbelastning af elforbruget som så afgørende, at elkablingen må ændres, har man ikke kendt til, at et enkelt krydstogtskib med i gennemsnit 5000 passagerer vil kræve sin strøm?*

Projektet er blevet ændret, fordi de to tilbud på et landstrømsanlæg, som By & Havn modtog, var højere, end det budget der var. Derfor har parterne undersøgt, hvordan omkostningerne kan reduceres. En af mulighederne er, at anlægget kobles til først en midlertidig hovedstation og derefter en permanent hovedstation i Nordhavn i stedet for tilslutningen til Svanemøllen koblingsstation.

*At man endnu ikke har fået "regler" for EU-støtte" på plads.*

By & Havn er i gang med at undersøge, hvordan annulleringen af udbuddet vil påvirke EU-støtten.

*At der ikke er redegjort for status på ansøgningen til EU om forlængelse af afgiftsfritagelse for landstrøm.*

Afgiftsfritagelsen er forlænget til juni 2027.

*At man ikke i redegørelsen i marts 2023 redegjorde for de nævnte udestående vedr. lovhjemmel og EU-tilskud. I redegørelsen fra juni 2021 lovede man at fremlægge en ny tidsplan, når de væsentligste risici er afklaret.*

Notatet fra marts 2023 omhandlede udelukkende annulleringen af udbuddet og den videre proces for et nyt udbud. I notatet fra 2021 fremgik det, at landstrømsanlægget forventedes at stå klar i løbet af 2024, og at By & Havn ville oplyse en ny og revideret tidsplan. ØU har ikke været orienteret siden, da der ikke var ændringer i projekt eller tidsplan frem til annulleringen af udbuddet, som ØU blev orienteret om i marts 2023.

Venlig hilsen

Jeppe Grønholt-Pedersen  
Kontorchef