

# 15. Afrapportering af analyse af alternative drivmidler til krydstogtskibe (2019-0048105)

Bilag

[Bilag 1 - Alternative energikilder til krydstogtskibe](#)

[Bilag 2 - Juridisk notat om alternative energikilder til krydstogtskibe](#)

[Bilag 3 - Ankestyrelsens brev vedrørende kommunal støtte til landstrømanlæg mv.](#)

[Bilag 4 - Budgetnotat krydstogtskibe](#)

Borgerrepræsentationen afsatte med Budget 2019 1 mio. kr. til analyse af alternative drivmidler til krydstogtskibe. Analysen foreligger nu. Analysen viser, at emissionerne fra krydstogtskibe kan mindskes, hvis der etableres et landstrømanlæg i Nordhavn. Dog er der på flere parametre usikkerhed forbundet med, om der kan opnås en positiv businesscase. Dette er en vigtig problemstilling, da Copenhagen Malmø Port AB (CMP) skal drives på forretningsmæssige vilkår, og da det er usikkert, om Københavns Kommune har hjemmel til at støtte et landstrømanlæg mv. under de nugældende regler.

Landstrøm til krydstogtskibe indgår i roadmap for Klimaplanen samt i ren luft planen, der begge er godkendt af Borgerrepræsentationen. Økonomiudvalget skal tage analysens resultater til efterretning og beslutte, om budgetnotat vedr. landstrøm til krydstogtskibe skal indgå i forhandlingerne om overførelsessagen 2018/2019. Hvis sagen prioriteres i overførelsessagen, igangsættes udarbejdelsen af et projektforslag i samarbejde med CMP, By & Havn og eventuelt staten, med henblik på etablering af et landstrømanlæg i Nordhavn.

DFDS's færger til Oslo og kanalrundfartsbådene bidrager til luftforurening i København. Økonomiudvalget skal derfor tage stilling til, om Økonomiforvaltningen, i samarbejde med relevante parter, skal intensivere arbejdet for at reducere emissionerne fra kanalrundfartsbådene og Oslofærgerne samt havnens øvrige brugere.

## Sagsfremstilling

### Indstilling

Økonomiforvaltningen indstiller over for Økonomiudvalget,

1. at teknisk og juridisk analyse af alternative drivmidler til krydstogtskibe (bilag 1-3) tages til efterretning,
2. at det godkendes, at budgetnotat vedrørende landstrøm til krydstogtskibe (bilag 4) indgår i forhandlingerne om overførelsessagen 2018/2019,
3. at Økonomiforvaltningen pålægges at gå i dialog med By & Havn, staten og havnens øvrige interessenter om at intensivere indsatsen for, at emissionerne fra havnens brugere reduceres jf. løsningsafsnittet.

### Problemstilling

Krydstogtskibe bidrager til luftforureningen i København, særligt med hensyn til NOx og partikler. I forhold til andre forureningskilder, udgør krydstogtskibe på årsbasis en mindre andel af den samlede forurening i København. Krydstogtskibe har dog en særlig lokal påvirkning i dele af København. Desuden er emissionerne koncentreret på ca. 5 måneder om året. De lovgivningsfastsatte grænseværdier for NOx og partikler overskrides dog ikke i områderne omkring krydstogtskibene.

Emissioner fra krydstogtskibe reguleres af den internationale maritime organisation (IMO) under FN. Siden 2011 har skibe, der anløber i København, skulle overholde krav til deres svovlemissioner. Alle nye skibe skal fra 2021 overholde krav til NOx-emissionerne. Der er ingen planer i IMO-regi om at regulere partikelemissionerne. EU har i 2014 besluttet, at TEN-T-

havnene, herunder København, fra 31. december 2025 skal tilbyde landstrøm, medmindre der ikke er efterspørgsel, og omkostningerne ikke står i et rimeligt forhold til fordelene, herunder de miljømæssige fordele.

Horten har undersøgt, om CMP må stille miljøkrav til krydstogtskibe eller give økonomiske incitament til krydstogtrederier, der reducerer luftforurening og/eller CO<sub>2</sub>-udledning (bilag 2). Konklusionen er, at CMP, grundet princippet om modtagepligt, ikke har mulighed for at stille miljøkrav til krydstogtskibe, og at CMP ikke har hjemmel til at give økonomiske incitament til krydstogtrederier, medmindre CMP og By & Havn samlet set kan opnå en forretningsmæssig fordel herved.

COWI har undersøgt de tekniske muligheder for at reducere emissionerne fra krydstogtskibe. Flydende naturgas (LNG) reducerer de sundhedsskadelige emissioner, men er ikke en teknologi som Københavns Kommune eller CMP kan påvirke indfasningen af. Ligeledes er LNG ikke en teknologi, der kræver investeringer af havnen eller kommunen, da LNG vil blive leveret til krydstogtskibene på samme måde som olie leveres i dag (fra tankvogne på kajen eller fra en pram, der lægger til på siden af krydstogtskibet). Ifølge COWI's analyse forventes 20% af krydstogtskibene i København at anvende LNG i 2030.

Landstrøm er ifølge COWI den bedste løsning til at reducere luftforureningen fra krydstogtskibene. Landstrøm kan anvendes af alle skibe, der har udstyr ombord til at kunne modtage landstrøm. Landstrøm er således ikke i konkurrence med implementeringen af LNG-teknologi. Med landstrøm vil emissionerne af NO<sub>x</sub>, partikler og CO<sub>2</sub> kunne mindskes med 30-70% alt efter, hvor hurtigt teknologien indføres på skibene, antallet af tilslutningspunkter i København samt i hvor stort omfang andre havne i Norden etablerer landstrøm. Landstrøm kan dog ikke etableres ved Langelinie, da der pt. ikke er plads til tilslutningsudstyr på kajen. Derfor kan et landstrømanlæg kun etableres ved krydstogtterminalen i Nordhavn, hvilket reducerer den lokale effekt.

Økonomiforvaltningen har tidligere vurderet, at det er tvivlsomt, om Københavns Kommune har hjemmel til at medfinansiere et landstrømanlæg. Økonomiforvaltningen har derfor forespurgt Ankestyrelsen, som er kommunal tilsynsmyndighed, om Københavns Kommune, med hjemmel i kommunalfuldmagten, kan yde støtte til miljørigtige energikilder, herunder et eventuelt landstrømanlæg, til krydstogtskibe. Ankestyrelsen har i svar på Københavns Kommunes anmodning (bilag 3) angivet, at styrelsen ikke på det foreliggende grundlag kan afgive en forhåndsudtalelse som ønsket. Der er således behov for en konkret, påtænkt beslutning, før Ankestyrelsen kan afgive en udtalelse om lovligheden heraf. Såfremt der skal etableres et landstrømanlæg, vil det derfor være en fordel, hvis det kan etableres på forretningsmæssige vilkår af CMP og/eller By & Havn uden medfinansiering fra Københavns Kommune.

Kanalrundfartsbåde og DFDS-færgerne udleder luftforurenende stoffer hele året, men på et lavere niveau end krydstogtskibene. Kanalrundfartsbådene har uopsigelige besejlingsaftaler med By & Havn frem til 2037, der stiller krav om at overholde den til enhver tid gældende lovgivning, men ikke indeholder yderligere miljøkrav. De to DFDS-færger udstyres i 2019 og 2020 til at kunne tage landstrøm, som dækker skibenes elforbrug i havn, men færgerne opvarmes fortsat med en forbrændingsmotor. Der er ikke etableret et landstrømanlæg til DFDS-færgerne i København, og prisen for etablering er ikke vurderet i COWI-rapporten, men i Oslo har prisen været i størrelsesordenen 15 mio. DKK. Der kan ikke stilles krav til DFDS-færgernes emissioner, da de er omfattet af en VVM-tilladelse fra 2001 (Vurdering af Virkninger på Miljøet udarbejdet til Hovedstadens Udviklingsråd - HUR). Men der pågår dialog mellem CMP, By & Havn samt DFDS om mulighederne for at etablere et landstrømanlæg på forretningsmæssige vilkår.

## Løsning

Analysen fra COWI viser, at en positiv business case for CMP er mulig ved etablering af et landstrømanlæg i Nordhavn, men at beregningerne er forbundet med usikkerhed på flere parametre, herunder etableringsomkostninger, indtægter fra elsalg

m.v. Økonomiforvaltningen vurderer derfor, at CMP og/eller By & Havn vil kunne etablere et landstrømanlæg på forretningsmæssige vilkår, hvis usikkerhederne reduceres og økonomien bekræftes i et konkret projektforslag.

Ifølge COWI-rapporten øges indtægterne fra et landstrømanlæg over tid, da flere og flere krydstogtskibe udstyres til at kunne anvende landstrøm. Hermed forbedres businesscasen ligeledes, jo længere tid der går, før anlægget etableres. For at fremme etablering af et landstrømanlæg, er der udarbejdet et budgetnotat til overførselssagen 2018/2019 (bilag 4), om at igangsætte et projektforslag i samarbejde med CMP, By & Havn og eventuelt staten med henblik på etablering af et landstrømanlæg ved krydstogtterminalen i Nordhavn.

Som en del af budgetnotatet foreslås derudover igangsat et internationalt samarbejde med nordiske og danske byer om landstrøm til krydstogtskibe. Formålet hermed er at forbedre miljøeffekten samt at understøtte en positiv businesscase for CMP ved etablering af et landstrømanlæg, da etableringen hermed kan foretages hurtigere af CMP.

Rapporten fra COWI angiver, at et landstrømanlæg ikke kan placeres ved Langelinie, da der ikke er plads på kajen. Dog fremhæves det i rapporten, at Langelinie indenfor en årrække formentlig skal renoveres. For at skabe mulighed for etablering af landstrømanlæg på Langelinie, vil Økonomiforvaltningen gå i dialog med By & Havn om mulighederne for at skabe plads til landstrøm, når kajen renoveres. CMP har oplyst, at de fra december 2018, så vidt muligt, har placeret krydstogtskibene på Langelinie så nordligt som muligt på kajen og hermed længst fra beboelse.

Økonomiforvaltningen vil, i samarbejde med CMP, By & Havn samt Teknik- og Miljøforvaltningen, uanset om budgetnotatet prioriteres i overførselssagen 2018/2019, arbejde på at reducere emissioner fra krydstogtskibe samt havnens øvrige kommercielle aktører, herunder også at mindske generne fra havnens luftforurening for flest mulige borgere.

Økonomiforvaltningen vil bl.a. søge at påvirke staten

- til at skabe konkret lovhjemmel, så der kan stilles skærpede krav til de erhvervsfartøjer, som anvender havnen, herunder særligt krydstogtskibene, kanalrundfartsbådene og færgerne,
- til at skabe konkret lovhjemmel, så offentlige parter kan medfinansiere et landstrømanlæg, såfremt det viser sig nødvendigt

Herudover vil Økonomiforvaltningen, i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen, hvis det er relevant, søge at indgå partnerskaber med havnens brugere om mulighederne for at reducere emissionerne. Økonomiforvaltningen vil rette fornyet henvendelse til Ankestyrelsen om kommunal støtte til et landstrømanlæg mv., hvis grundlaget herfor vurderes til stede.

## Økonomi

Indstillingen har ikke i sig selv økonomiske konsekvenser.

## Videre proces

Budgetnotatet vedr. landstrøm til krydstogtskibe indgår i overførselssagen 2018/2019. Såfremt budgetnotatet prioriteres i overførselssagen, vil udarbejdelse af projektforslag blive igangsat i samarbejde med CMP, By & Havn, samt eventuelt staten. Desuden vil et samarbejde om landstrøm, med øvrige relevante havne i Norden og Danmark, blive igangsat.

Økonomiforvaltningen vil fortsætte dialogen med alle relevante parter med henblik på, at emissionerne fra havnens brugere reduceres.

Peter Stensgaard Mørch

/Søren Tegen Pedersen

## Beslutning

Dagsordenspunkt 15: Afrapportering af analyse af alternative drivmidler til krydstogtskibe (2019-0048105)

### Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 19. marts 2019

Økonomiudvalget besluttede i enighed at tilføje følgende 4. at-punkt til indstillingen:

”At Økonomiforvaltningen pålægges at udarbejde et forslag til, hvordan der kan etableres landstrømsanlæg på Langelinie.”

Et samlet Økonomiudvalg afgav følgende protokolbemærkning:

”Udvalget ser frem til, at der, når der er landstrømsanlæg til DFDS-færgerne i Oslo, også bliver enighed mellem parterne om etablering af landstrømsanlæg i København.”

Alternativet afgav følgende protokolbemærkning:

”Alternativet ønsker landstrømsanlæg til krydstogtskibe etableret hurtigst muligt for at reducere udledningen af skadelige partikler. Vi ønsker, at der etableres mulighed for landstrøm i både Nordhavn og på Langelinie, og at det – såfremt lovgivningen tillader det – på sigt skal være et krav til krydstogtskibe at benytte sig af landstrøm.”

Indstillingens 1. at-punkt blev herefter taget til efterretning uden afstemning.

Indstillingens 2. og 3. at-punkt blev godkendt uden afstemning.