



Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Christiansborg
1240 København K

Den 23. august 2019

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 1 (MOF alm. del), stillet 4.juli 2019 efter ønske fra Peter Skaarup (DF)

Spørgsmål nr. 1

”Kan ministeren oplyse, hvordan det kan være muligt inden for dansk lov at lade krydstogtskibe i Københavns Havn - og andre danske havne - forurene så massivt, at det må betyde alvorlige konsekvenser for borgerne i hovedstaden, og samtidig oplyse, hvad ministeren agter at gøre for hurtigst muligt at få gjort noget signifikant ved den massive dieselurening fra krydstogtskibene i Københavns Havn?”

Svar

Danmark skal igen være en grøn stormagt. De nyeste beregninger viser, at 4.000 danskere hvert år dør for tidligt på grund af luftforurening. Det skal ændres, og visionen er derfor en fremtid med mere ren luft. Den vision skal omsættes til praksis, hvorfor jeg i den kommende tid vil se på, hvordan luftforureningen i Danmark begrænses mest effektivt.

Miljø- og Fødevareministeriet har i 2019 lavet en kortlægning af det beregnede omfang af luftforureningen fra krydstogtskibe i Aarhus og Københavns havne. Kortlægningen viser, at der ved jordoverfladen tæt på skibene kun er en begrænset forringelse af luftkvaliteten. Beregningerne viser imidlertid også, at luftforureningen kan overskride EU's grænseværdier for NO₂ i 25 meters højde og op efter, samt at koncentrationen højere oppe kan ligge fire gange over det tilladte. Forureningen stammer fra skibenes dieselmotorer, der i forbindelse med strømproduktion i havn udleder partikler og kvælstofdioxid, NO₂.

Ovennævnte beregninger er udarbejdet på baggrund af indsamlede detaljerede oplysninger om de enkelte krydstogtskibe i referenceåret 2017, deres emissionsforhold, deres placering i havnene, og hvornår de har ligget i havnene.

Emissioner fra krydstogtskibe reguleres af FN's Søfartsorganisation (IMO). Siden 2007 har skibe, der ligger ved kaj, skulle overholde krav til deres svovlemissioner. Der har siden 2005 været krav til NOx-emissionerne, som blev skærpet i 2011 og skærpes markant igen i 2021. Der er ingen planer i IMO-regi om at regulere partikelemissionerne. EU besluttede i 2014, at centrale europæiske havne (TEN-T), 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. Danmark arbejder for internationale løsninger, der skal sikre grønnere krydstogt.

På den nationale bane vil ministeriet arbejde for, at der findes yderligere løsninger, der sikrer at havnebyerne fortsat kan nyde godt af den økonomiske aktivitet, der følger med krydstogtskibene, men uden at beboerne langs havnene udsættes for sundhedsskadelig forurening. En effektiv indsats kræver,

at krydstogtbranchen, kommunerne og staten går sammen om løsninger, der kan gøre krydstogtindustrien til et mere bæredygtigt og grønt erhverv. En af løsningerne er landstrøm, som muliggør at krydstogtskibene kan slukke for deres dieselmotorer, mens de ligger i havn. Københavns Kommune undersøger i øjeblikket mulighederne for at etablere landstrøm. Det er en proces som Miljø- og Fødevareministeriet følger tæt, og er i løbende dialog med kommunen om.

Herudover er Miljø- og Fødevareministeriet i tæt dialog med de vigtigste danske interessenter på krydstogtsområdet, og har i maj 2019 været medarrangør af en større Østersøkonference om bæredygtig krydstogt. Ministeriet er endvidere i dialog med Nordisk Ministerråds sekretariat om et fælles nordisk projekt under det danske formandskab i 2020 om barrierer for landstrøm og mulig regulering.

Lea Wermelin

/

Mikkel Dam Schwartz