

KJAK

Dálka ferðamannaskipini nú so illa?



Bárður Michelsen

Herfyri legði Visit Faroe Island fram nýggjan ferðavinnustrategi “Preservolution”. Ein av grundgevingunum handan strategiina var pástandur um, at “ferðamannaskip dálka so illa”, og millum annað tí mugu vit í Føroyum ikki hava ov nógv ferðamannaskip henda vegin. Nú var eg ikki sjálvur til framløguna í Norðurlandahúsinum, og veit tí ikki júst hvat ið sagt varð, men sum eg havi hoyrt og sæð aftaná, byggir hesin pástandur á ymsar blaðgreinar m.a. úr Politiken og Søfart, tó uttan at víst verður til vísindaligt tilfar handan blaðgreinarnar.

“Ferðamannaskip dálka so illa” er ein víðfevndur og óneyvur pástandur, ið ikki kann standa ósvaraður og harvið gerast vanlig fatan millum manna og politikarar, ið taka avgerðir okkara vegna, tí pástandurin samsvarar ikki við vísindaligt tilfar, sum fyriliggur á hesum øki.

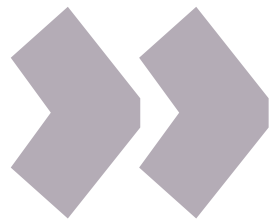
Sum kunnugt eru ymisk sløg av dálking til, men hvat er so viðkomandi í mun til ferðamannaskip, sum koma til Føroya, og hvat er yvirhøvur gjørligt at ávirka hjá okkum? At tosa um dálking við vakstrarhúsevnum CO₂ í mun til um ferðamannaskip koma til Føroya ella ikki, er eftir mínum tykki púra meningsleyst, tí

talán er her um ein globalan trupulleika, sum ikki ávirkast yvirhøvur, um vit forða ferðamannaskipum at leggja at bryggju í Føroyum á veg millum ferðamál í Norðurhøvum ella ikki. Útlát av CO₂ er heldur ikki ein trupulleiki fyri nærumhvørvið, og at sammeta útlát av CO₂ millum ferðamannaskip og flogfør er eisini meningsleyst, tí sammetingin kann ikki gerast á sama grundarlagið.

Hinvegin kann verða viðkomandi at hyggja eftir ávirkanina á luftgóðskuna í nærumhvørvinum frá dálking við NO₂, SO₂ og bitlum í roykinum frá ferðamannaskipum, meðan tey liggja við bryggju. Tí tað er tilík dálking, sum kann hugsast at ávirka nærumhvørvið og fólkið her býr, um konsentratióin av hesum evnum í luftini gerst ov høg.

Hesin spurningur er kannaður væl og virðiliga av Danmarks Miljøundersøgelser DMU (fyri Keypmannahavn). DMU var ein sjálvstøðugur vísindaligur granskingarstovnur, hvørs endamál var at útvega fakligt og vísindaligt grundarlag fyri t.d. lógarsmíði og avgerðum innan náttúru og

“Vurdering af krydstogtskibes mannaskipum er størri enn markvirðið á 40 µg/m³.”



Kunnu ferðamannaskip ávirka tað 19. hægsta tímavirðið fyri NO₂? Svarið er “Ja”, men bert heilt lítið, og einans beint við bryggjuna

bidrag til luftforurening” (Miljøprojekt Nr. 978, 2005, Miljøstyrelsen), er grundað á útrokningar av útláti frá 259 vitjanum av 62 ymiskum ferðamannaskipum í Keypmannahavnar Havn í 2004. Viðmerkjast skal, at í útrokningunum verður roknað sum um, at einki av skipunum hevur roykreinsiskipan, hóast fleiri teirra høvdu roykreinsiskipan í 2004 (og helst uppáftur fleiri í dag).

Frágreiðingin hjá DMU visir, at ískoyti frá ferðamannaskipunum til luftdálkingina í Keypmannahavn er sera lítið og einans beint við bryggjuna, har skipið liggur. Niðurstøðurnar í frágreiðingin eru (mín umseting):

“At NO₂ ískoyti frá ferðamannaskipum ikki í nær ná-

áður mett, tó uttan at vera hættisligt”.

“Ískoyti til dálking við bitlum er sera lítið í mun til markvirðini hjá ES”.

Frágreiðingin svarar eisini nøkrum frammanundan settum spurningum (mín umseting):

Kunnu ferðamannaskip ávirka tað 19. hægsta tímavirðið fyri NO₂? Svarið er “Ja”, men bert heilt lítið, og einans beint við bryggjuna. (19. hægsta tímamiðal varð økt úr 98 upp í 101 µg/m³, markvirðið 200 µg/m³).

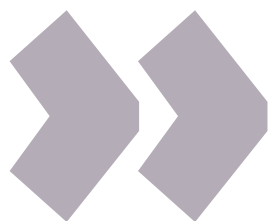
Er hjáveran av ferðamannaskipum før fyri at økja tað 19. hægsta tímavirðið upp um markið á 200 µg/m³? Svarið er avgjørt “Nei”.

Er ískoyti frá ferðamannaskipum til miðal NO₂-dálkingina uppá ársbasis munandi? Svarið er “Nei”. (Ískoyti frá ferðamannaskipum er í mesta lagi 0,8 µg/m³ í mun til bakgrundsvirðið á 23 µg/m³ og

Niðurstøðurnar í hesi frágreiðing staðfesta sostatt greitt, at ískoyti til luftdálking í Keypmannahavn frá ferðamannaskipum er rættiliga avmarkað. Vit vita sjálvsagt ikki við vissu, um sama man vera galdandi her hjá okkum (Tórshavn). Men vit vita, at talið av ferðamannaskipum í Tórshavn vanliga hevur verið um 40-60 í mun til 259 í hesi kanning, umframt at tíðin við bryggju er styttri í Tórshavn (8 tímar), í mun til 14 tímar í Keypmannahavn. Tí er ikki av leið at siga, at um tað vóru ferðamannaskipini í hesi kanning, sum vitjaðu Tórshavn 60 ferðir í 8 tímar í miðal, hevði samlaða útlátið frá hesum skipum uppá ársbasis, roknað við lutfallsrokning, alt annað líka verið umleið 13 % av útlátinum, sum henda frágreiðing byggir á.

Tórshavn, 19/2-2019

G.G. Fyri góðan ordans skyld skal gerast vart við, at undirritaði starvast hjá Tórshavnar Havn, men omanfyri nevnda lesarabræv umboðar míni egnu sjónarmið.



Er hjáveran av ferðamannaskipum før fyri at økja tað 19. hægsta tímavirðið upp um markið á 200 µg/m³? Svarið er avgjørt “Nei”.

umhvørvi. DMU bleiv í 2007 partur av Aarhus Universitet og frá 2011 partur av “DCU – Nationalt Center for Miljø og Energi” við Aarhus Universitet.

Frágreiðingin hjá DMU

mind kann økja konsentratióin upp nærhendis markvirðið fyri NO₂, hvørki beint við ferðamannaskipið ella longri burtur”.

“At SO₂ ískoyti frá ferða-

skipum til miðal NO₂-dálkingina uppá ársbasis munandi? Svarið er “Nei”. (Ískoyti frá ferðamannaskipum er í mesta lagi 0,8 µg/m³ í mun til bakgrundsvirðið á 23 µg/m³ og

DREYMASTARVIÐ
FINNUR TÚ Á .fo