

## Høringsvar til Bodø kommunes klima- og energiplan 2024 – 2036

Visit Bodø har tidligere bistått med reisefaglige råd til Strategisk Næringsplan (SNP) for perioden 2024 – 2036. Etter å ha lest høringsutkastet til klima- og energiplan (K&EP) for perioden 2024 – 2036 finner vi noen målkonflikter ut fra NSP og egen virksomhetsstrategi som vi ønsker å adressere.

I Strategisk Næringsplan dras transformering av Bodø havn og ny flyplass frem som de viktigste strategiske prosjektene for å styrke Bodøs posisjon fremover. Herunder en styrking av Bodøs fortrinn som logistikknutepunkt.

Kultur og reisemålsutvikling dras frem som et satsingsområde, og da med tiltak som blant annet etablering av flere direkteruter med fly til Bodø, økt fokus på arrangementsbyen Bodø for å utnytte ny hotellkapasitet og å styrke Bodø som et helårlig reisemål med fokus på flere opplevelsestilbud. Dette målet om vekst i antall besøkende kan være utfordrende til klima- og energiplanen som har hovedfokus på reduksjon av klimagasser fra fly og andre transportmidler samt sørge for lavere utslipp samtidig som man ivaretar natur og miljø med tilrettelagt bruk.

### Etablering av flere direkteruter med fly

Det tiltaket som nok er mest i konflikt med klima- og energiplanen er økningen i antall direkteruter med fly. Å satse på flere direkteflyvninger til Bodø har både fordeler og ulemper, spesielt sett opp mot Bodø kommunes mål om å redusere direkte klimagassutslipp med 70 % innen 2030. Her er en oversikt over potensielle pluss og minus ved en slik satsing:

### Pluss ved å etablere flere direkteruter med fly

#### 1. Økt økonomisk vekst og verdiskapning:

Flere direkteflyvninger vil kunne tiltrekke seg flere turister og næringslivsreisende, noe som vil kunne stimulere lokaløkonomien gjennom økt etterspørsel etter hotell, restauranter, transporttjenester og andre tjenester. Dette kan skape flere arbeidsplasser i Bodø og bidra til lokal verdiskapning.

#### 2. Bedre tilgjengelighet:

Flere direkteflyvninger gjør Bodø mer tilgjengelig for både nasjonale og internasjonale reisende, noe som kan tiltrekke seg flere forretningsmuligheter og investeringer til regionen. Dette kan også være gunstig for utvikling av eksisterende næringsliv, inkludert fiskeri, havbruk og teknologi.

#### 3. Redusert reisetid:

Direkteflyvninger reduserer behovet for mellomlandinger, noe som gir kortere reisetid. Dette kan være spesielt attraktivt for forretningsreisende og turister som ønsker å bruke mer tid i regionen, noe som igjen kan øke etterspørselen etter andre tjenester.

#### 4. Utvikling av Bodø som transportknutepunkt:

Økt flytrafikk kan styrke Bodø sin posisjon som et viktig transportknutepunkt i Nord-Norge, både for innlands- og utenlandsreiser. Dette kan også gi regionen et konkurransefortrinn i forhold til andre byer i Nord-Norge.

#### 5. Lengre oppholdstid

Ved bruk av direktefly kan man oppleve at de besøkende ønsker å oppholde seg lengre i regionen, noe som er positivt både for lokal verdiskapning, men også for reduksjon av klimagasser per person.

## Minus ved å etablere flere direkteruter med fly

### 1. Økte klimagassutslipp:

Økt flytrafikk fører direkte til flere utslipp av CO<sub>2</sub> og andre klimagasser, noe som kan motarbeide Bodø kommunes ambisiøse mål om å redusere klimagassutslipp med 70 % innen 2030. Fly er en av de mest forurensende transportformene per passasjerkilometer, og flere flyvninger vil gjøre det vanskeligere å nå dette målet.

### 2. Motstridende med lokale klimamål:

Satsingen på flere flyvninger kan bli sett på som en motstridende handling til kommunens miljømål, og kan skape negativ omtale og motstand fra miljøgrupper og lokalsamfunnet som er opptatt av å redusere klimaavtrykket. Dette kan svekke kommunens troverdighet som en aktør i det grønne skiftet.

### 3. Miljøbelastning lokalt:

Flere flyvninger kan også føre til økt lokal forurensning i form av støy, luftforurensning og økt trafikk til og fra flyplassen, noe som kan påvirke livskvaliteten for beboere i nærheten. Dette kan også ha negativ påvirkning på lokal natur og økosystemer.

### 4. Avhengighet av ikke-fornybare energikilder:

Luftfart er fortsatt i stor grad avhengig av fossile brensler, og selv om det er fremskritt innen grønn teknologi som elektriske fly og bærekraftig flydrivstoff (SAF), er disse teknologiene ennå ikke utbredt nok til å fullt ut kompensere for økt flytrafikk i nær fremtid.

## Sammenfatning

Flere direkteflyvninger til Bodø vil sannsynligvis bidra til økt verdiskapning og økonomisk vekst, men det vil samtidig utfordre kommunens ambisiøse mål om å redusere klimagassutslippene i ønsket tempo. For å balansere vekst og miljøhensyn, vil det være viktig å implementere tiltak som reduserer den negative miljøpåvirkningen av økt flytrafikk, samtidig som man utnytter de økonomiske fordelene.

Slike tiltak kan være at

- Bodø kan bidra til å utvikle og promotere bruk av mer miljøvennlig teknologi, som elektriske fly og bærekraftig flydrivstoff
- Bodø kommune kan stille krav til flyselskapene om å kompensere for utslippene gjennom karbonavgifter eller klimakompensasjonsordninger som bidrar til lokale grønne prosjekter
- Bodø kommune satser på å styrke miljøvennlige transportalternativer som tog eller elektriske busser for å redusere utslipp i andre sektorer.

Eksempler viser at det er mulig å balansere økt flytrafikk og verdiskapning med ambisiøse klimamål. Nøkkelen til suksess ligger i investeringer i grønn teknologi, intermodal transport, og samarbeid mellom myndigheter, flyplasser og flyselskaper. Kommuner som Trondheim, Tromsø, og Oslo har vært i forkant av slike tiltak i Norge.

## Utvikling av antall cruiseanløp

Visit Bodø legger i sin strategi opp til en 20% økning av antall passasjerer til Bodø havn knyttet til cruise pr år i perioden 2024 – 2028. Dette målet er per nå ikke vedtatt i en omforent cruisestrategi, og det anbefales at dette arbeidet gjøres i fellesskap mellom Bodø havn, reiselivsnæringen og Bodø kommune.

Tiltaket om transformasjon i Bodø havn som er nevnt i planen er per nå noe motstridende mellom SNP og K&E. SNP legger opp til å styrke Bodø som helårlig reisemålsdestinasjon med dertil hørende vekst, mens det i K&E legges opp til at Bodø havn skal utvikles til å bli en nullutslipps transportknutepunkt med

bygging av et energiknutepunkt (landstrømsanlegg) som skal delfinansieres av blant annet en relativt stor økning i antall cruiseanløp fra dagens anløpstall på 32 anløp til et nødvendig antall på 110 anløp. Antall anløp må ha nådd et volum som kan forsvare investeringen i forkant av investeringsbeslutningen.

En økning i antall cruiseanløp i Bodø kan utgjøre en utfordring for byens ambisjon om å redusere sine klimagassutslipp med opptil 70 % innen 2030. Cruiseindustrien er kjent for å ha betydelige utslipp av CO<sub>2</sub>, svovel, og andre forurensende stoffer, både mens skipene er til sjøs og når de ligger til kai.

Med dagens volum på 32 anløp utgjør ikke utslippene en stor andel av de totale utslippene for Bodøs del. En relativt stor økning kan få en konsekvens i en periode frem til ny teknologi er på plass i havnen samtidig som cruiseindustrien utvikler skipene tilpasset ny teknologi. Det forventes at de positive ringvirkningene av satsing på økt mengde cruiseanløp vil overskygge de negative effektene dette vil få i perioden frem til transformasjonen i havnen er gjennomført.

## Pluss ved å legge opp til økning i antall cruiseanløp

### 1. Økt økonomisk vekst og verdiskaping:

Flere cruiseanløp vil kunne tiltrekke seg flere turister, noe som vil kunne stimulere lokaløkonomien gjennom økt etterspørsel etter opplevelsesprodukter, restauranter, transporttjenester og handel. Dette kan skape flere arbeidsplasser i Bodø og bidra til lokal verdiskaping.

### 2. Helårlige arbeidsplasser

En økning i antall cruiseanløp vil kunne føre til en mer forutsigbar hverdag for bedrifter og dets ansatte gjennom utvikling av helårlig reiseliv med potensielle anløp fra januar – februar til oktober – desember

### 3. Utvikling av eksisterende og nye tilbud i regionen

Det vil kunne bidra til en avgjørende forutsigbarhet i forhold til utvikling av opplevelsesbedriftene sine tilbud og produkter

### 4. Transformasjon av Bodø havn som transportknutepunkt

En økning i antall cruiseanløp kan føre til nødvendig finansiering til en investering i fremtidens teknologi for å bli et multimodalt transportknutepunkt.

### 5. Redusere utslipp

Ved å investere i landstrømanlegg kan Bodø minimere utslipp fra skipene mens de ligger til kai. Dette vil redusere bruken av fossilt drivstoff når skipene er tilkoblet elektrisitetsnett. Dersom landstrømmen kommer fra fornybare kilder, kan det bidra til å oppnå målene om reduksjon i klimagassutslipp.

## Minus ved å legge opp til en økning i antall cruiseanløp

### 1. Økte klimautslipp fra skip

Hvert anløp vil føre til mer utslipp fra drivstofforbruk, spesielt hvis skipene ikke er elektrifiserte. Det forventes en økning i utslipp i perioden frem til havnen er transformert og et landstrømanlegg er på plass. I tiden etterpå forventes det at utviklingen av skipene er i tråd med havnenes omstilling til landstrøm. Bruken av alternative drivstoff som LNG forventes å øke, og det satses på miljøvennlige løsninger for både eksisterende og nye skip.

### 2. Press på lokale ressurser og infrastruktur

Økt antall turister kan føre til press på lokale ressurser som vann, energi og transport, som i sin tur kan føre til indirekte økning i utslipp, spesielt dersom infrastrukturen ikke er tilpasset en bærekraftig håndtering av slike masser.

### 3. Turisme og strategi for besøksforvaltning

Hvis Bodø tiltrekker seg flere cruiseturister, vil den totale mengden besøkende i byen øke. Selv om det er gunstig for økonomien, vil turistsektoren bidra til økte utslipp gjennom transport, energi og avfall

#### Sammenfatning:

Økt volum på antall cruiseanløp kan føre til økte klimagassutslipp i perioden frem til man har investert i landstrøm, noe som vil gjøre det utfordrende for Bodø å nå sitt mål om en 70 % reduksjon i utslipp innen 2030. For å balansere vekst og bærekraftsmål kan Bodø imidlertid implementere tiltak som krav til bruk av Environmental port index (EPI), bruk av miljøvennlige transportmidler, utarbeide en god besøksstrategi og en cruisestrategi som gir reguleringer på antall cruiseanløp i årene fremover. Dette krever en samordnet innsats mellom kommune, havn og cruiseindustrien.

Det vises forøvrig til kunnskapsgrunnlag for å kunne avklare ønsket nivå for cruiseturisme i Bodø; utarbeidet av Bodø havn.

#### Løsninger:

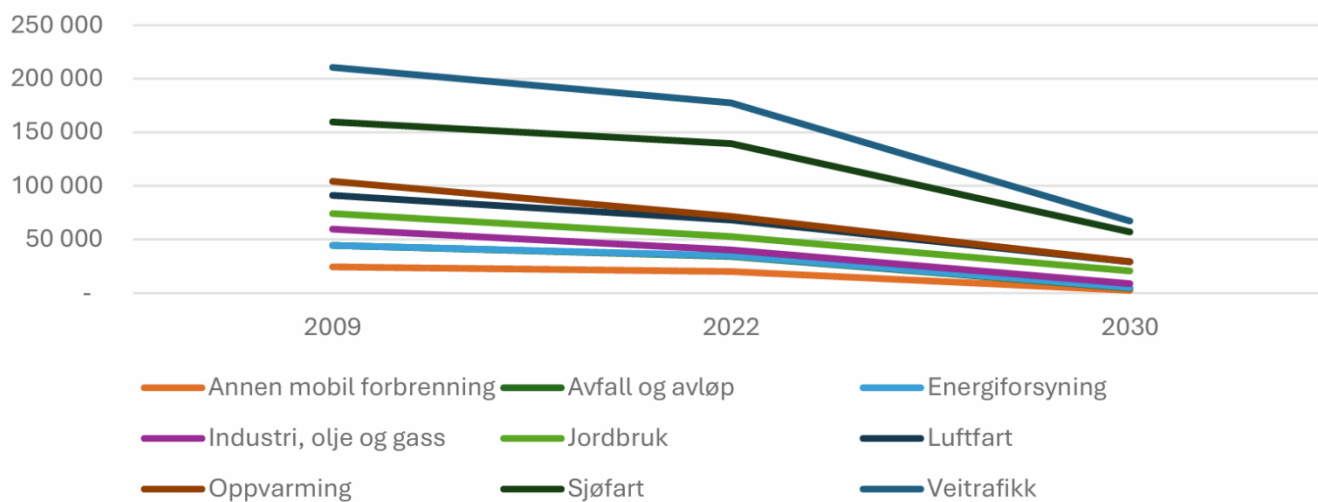
1. For reiselivsbasert transport som fly og cruise bør utslippsreduksjonen regnes per person per døgn (slik som i VB sin strategi og måltabell nedenfor). Dette regner man best gjennom Innovasjon Norges [utslippskalkulator for reiselivet](#). Masterplan for reiseliv i Salten vil også kunne bidra til økt oppholdstid, noe som gir mindre utslipp per person.
2. Direkteflygninger fra utlandet gir er per definisjon lavere utslipp enn flygninger med mellomlandinger.
3. En cruiseutvikling fra 32 til 110 anløp vil kunne gi økte utslipp i perioden frem til byggingen av energiknutepunktet, og tilnærmet 0-utslipp for både cruise og en rekke andre fartøy og kjøretøy etter at energiknutepunktet er ferdigstilt
4. Internasjonale og nasjonale krav, restriksjoner og insentiv for utslippsreduksjon vil sammen med utvikling av ny teknologi for fly og cruiseskip frem mot 2030 – 2032 uansett gi reduserte utslipp som må hensyntas/estimeres i måltallene i klima- og energiplanen – dvs. at utslippene som følge av dette vil bli lavere både per person per døgn og i absolutte tall som følge av dette.

#### Konklusjon:

Reduserte utslipp frem mot 2030 er således ikke bare knyttet til antall flygninger og cruiseskip, men til en kombinasjon av ny teknologi, bruk av nye drivstoff, etablering og bruk av energiknutepunktet, direkteflygninger som erstatning for transitflygninger, og økt oppholdstid i Bodø og Salten gitt at en aksepterer å måle utslippene fra fly og cruise i reiselivssammenheng regnet per person per døgn.

Fra Klima- og energiplanen til Bodø kommune:

## Forslag til sektorbasert utslippsbane direkte utslipp 2009 - 2030



Fra Visit Bodø sin forretningsstrategi:

VERDISKAPING	Mål	Status 2022/2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verdiskaping og ringvirkninger	+5% per år +34% i perioden +663 mill.	NOK 1.960.354.000					
Sysselsetting	+2% per år +10% i perioden +364 å.v.	3.497	3.567	3.638	3.711	3.785	3.861
Kommunale skatteinntekter	+2% per år +10% i perioden +10,4 mill.	NOK 99.500.000					
Antall opplevelsesbedrifter	+1 bedrift per år +5 bedrifter i perioden	26/62	27/63	28/64	29/65	30/66	31/67
Antall internasjonale direkteruter	Minst 4 nye direkteruter innen 2028	1 + 4 charter	1	2	3	4	5
LØNNSOMHET	Mål	Status 2023	2024	2025	2026	2027	2028
Omsetning	6% per år +34% i perioden +86 mill.	NOK 255.149.000					
Antall gjestedøgn*	5,6% per år +28% i perioden 185.000	659.000	696.000	733.000	770.000	807.000	844.000
Andel internasjonale gjestedøgn	30% andel innen 2028 +101.000 gj.d.	23% (152.077)	172.000	192.000	212.000	232.000	253.000
Oppholdstid (hotell/hytte og camping)	2,5/3,5 innen 2028	1,6/2,4	1,78/2,62	1,96/2,84	2,14/3,06	2,32/3,28	2,5/3,5
Pris per rom (hotell)	6% per år +34% i perioden NOK 353	NOK 1.042	1.105	1.171	1.241	1.316	1.395
Kapasitetsutnyttelse (hotell)	3% per år 73% innen 2028	57%	60%	63%	66%	70%	73%
RevPar (hotell)	100% økning inne 2028	586	703	820	937	1.054	1.171
Opplevelses- og attraksjonsbesøk	+6% per år +34% i perioden +xxxx	Krever innhenting av tall	-	-	-	-	-
Antall cruisepassasjerer**	+20% per år +148% i perioden +84.000	56.600	67.800	81.360	97.632	117.158	140.690
MILJØ	Mål	Status 2023	2024	2025	2026	2027	2028
CO2 utslipp per person per døgn	-7% per år -35,5% i perioden 135 kg.	380 kg.	353 kg.	326 kg.	299 kg.	272 kg.	245 kg.
Miljøsertifiserte bedrifter	70% av alle medlemsbedriftene i 2028	37	39	45	53	60	66
Miljøsertifiserte kommuner	Alle 9 kommunene innen 2028	6	1	3	5	7	9
TILFREDSHET	Mål	Status 2023	2024	2025	2026	2027	2028
Besøkende	Minst 3,5% økning per år	Krever innhenting av tall	-	-	-	-	-
Innbyggerne	+3,6% per år 85% positive inne 2028	72% er positive	74,6%	77,2%	79,8%	82,4%	85%
Bedriftene	Minst 3,5% økning per år	Krever innhenting av tall	-	-	-	-	-