

Bodø kommune
Postboks 319
8001 Bodø

postmottak@bodo.kommune.no

Deres ref: 2024/5318

Vår ref: EAW

Dato: 21. oktober 2024

Høringsuttalelse «Klima- og energiplan 2024-2036»

- *Høringsuttalelsen sendes kun elektronisk.*

Det vises til tilsendt høringsutkast «Klima- og energiplan 2024 – 2036» med høringsfrist 21. oktober 2024.

Bodø Havn mener at Bodø kommune har laget et godt utkast til Klima- og energiplan. Vårt primære innspill er knyttet til satsingsområde 1 «*Konkurransedyktig og sirkulært næringsliv*» og satsingsområde 8 «*Sjøfart*».

Satsingsområdet «Konkurransedyktig og sirkulært næringsliv» har et delmål som sier at «Utvikling innen reiseliv, turisme og annen næring skal ikke ha negative konsekvenser for klima og for naturen i Bodø». Her er foreslår vi at følgende legges til i beskrivelsen av reiselivssatsing på side 14:

- En satsning på cruiseturisme i Bodø må gjøres ved at det opparbeides et grunnlag i antall anløp som forsvarer investering i landstrømsanlegg for cruiseskip.

Under satsingsområdet «Sjøfart» foreslår vi at det etableres eget delmål som sier at: «Bodø Havn skal kunne tilby landstrøm til cruiseskip fra 2030». Følgende bør også legges til i beskrivelsen på side 24:

- For at det skal være økonomisk forsvarlig å investere i landstrøm til cruise må antall cruiseanløp økes til ca. 110 anløp per år. En slik økning vil måtte skje gradvis, og man vil kunne få økte utslipp i en periode før landstrømsanlegg er på plass.

Bakgrunn og rasjonale bak disse innspillene er beskrevet i et eget kunnskapsgrunnlag for å kunne avklare ønsket nivå for cruiseturisme i Bodø, utarbeidet av Bodø Havn. Dette grunnlaget legges ved denne høringsuttalelsen i sin helhet. Så ber vi om at kapitlene «Havna som energiknutepunkt» og «Klima og miljø» fra Bodø Havns kunnskapsgrunnlag tas inn i kunnskapsgrunnlaget som Bodø kommune har som vedlegg til «Klima- og energiplan 2024-2036».

Vedlegg 2 – kunnskapsgrunnlag bør oppdateres med følgende kapitler hentet fra Bodø Havns kunnskapsgrunnlag for å kunne avklare ønsket nivå for cruiseturisme i Bodø, utarbeidet av Bodø Havn

Havna som energiknutepunkt (kunnskapsgrunnlag Bodø Havn, s. 10)

I havner knyttes sjø og land sammen, og her kan også næringslivets ulike energibærere og energiløsninger knyttes sammen i et energiknutepunkt. Havna som energiknutepunkt kan muliggjøre vekst, grønne investeringer og signifikante utslippskutt.

I et energiknutepunkt er energikilder, energiforbrukere og energilagringssystemer koordinert med felles plattform og infrastruktur. Slik kan energibærere få tilgang til en miks av ulike løsninger og investeringskostnadene i ulike energiløsninger kan deles og holdes nede, forbruket av energi kan jevnes ut slik at kapasitet utnyttes, ledig kapasitet kan selges, energi kan lagres for å kunne levere ved store behov og kraft kan kjøpes når prisene er lave.

For å kunne etablere et energiknutepunkt i Bodø havn har EY (Ernst Young) utarbeidet en masterplan for selskapet Fjuel Bodø (eid av Bodø Havn og Bodø Energi). De har identifisert 16 caser som kan inngå for å skape energiknutepunktet «BodøEnergiHUB» der cruise land- og ladeinfrastruktur er et av casene. Fordelen med å inkludere land- og ladeinfrastruktur til cruise fartøy er at anløp planlegges lang tid i forkant, det vil være et kjent forbruk og rederi har vilje og evne til å betale for bruk. Den infrastrukturen som etableres til cruiseanløp vil dimensjoneres på 5 – 8 MW. Dette er en kapasitet som i ledige perioder vil kunne brukes aktivt inn i energistyringssystemet og komme mange aktører til gode.

Et slikt anlegg vil ha en investeringskostnad på omkring 60 millioner kr. For å kunne forsvare en slik investering, anslår vi at vi må ha rundt 110 anløp av skip av den størrelsen som kan anløpe Terminalkai Sør.

Vurdering fra Bodø Havn.

Et land- og ladeanlegg for cruise vil kunne være et viktig fundament for å realisere Bodø Havn som energiknutepunkt. Imidlertid må antall anløp ha nådd et volum som kan forsvare investeringen i forkant av en investeringsbeslutning. Det betyr at Bodø må øke fra dagens 32 anløp til ca. 110 anløp av cruiseskip årlig.

Klima og miljø (kunnskapsgrunnlag Bodø Havn, s. 13)

Cruise, på lik linje med andre transportformer, må bidra til å nå de overordnede bærekraftsmålene og et bærekraftig reiseliv. Det er forventet at bruken av alternative drivstoff, for eksempel flytende naturgass (LNG), vil øke. Samtidig er det en betydelig satsing på å utvikle mer miljøvennlige løsninger for både den eksisterende cruiseflåten og for nye skip. Cruiseindustrien er enig i at både globale og lokale utslipp må reduseres. Deres medlemsorganisasjon CLIA, har som ambisjon å være en karbonnøytral cruiseflåte innen 2050, og viser til at 15 prosent av skipene som skal sjøsettes de neste fem årene, får brenselceller eller batteridrift. Videre antas det at 85 prosent av verdensflåten vil ha mulighet til å koble seg til landstrøm innen fem år. Alternativt drivstoff til tungolje er biodiesel, metanol, ammoniakk, hydrogen og elektriske batterier. I Bodø havn vil det i løpet av få år kunne tilbys hydrogen ved siden av dagens tilbud av lavspent landstrøm.

For også å kunne tilby høyspent lade- og landstrøm, må dette sees i sammenheng med energikuntpunktet og investeringen i anlegg må kunne forsvares forretningsmessig med et opparbeidet markedsgrunnlag.

Skipsfart, inkludert cruise, er en global næring som må imøtekomme internasjonale ambisjoner og krav. FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) har ambisjon om:

- Nullutslipp for Internasjonal skipsfart i 2050.
- Redusere totalutslippene med 20 – 30 prosent, sammenlignet med 2008 i 2030. Herav skal mellom fem og ti prosent av energien brukt i skipsfarten være nullutslipp i 2030.
- Innen 2040 skal skipsfarten redusere utslippene med 70 – 80 prosent sammenlignet med 2008.

Videre har EU-kommisjonens «fit for 55» fastsatt at EUs maritime sektor skal styres mot avkarbonisering ved å gjøre rederiene ansvarlig. Dette vil de gjøre ved å:

- Vedta drivstoffstandard for skip
- Vedta bruk av landstrøm => Ten-T havner med flere enn 25 cruiseanløp må tilby landstrøm i 2030 til skip som forurensere (Bodø bystyre har bedt Kystverket om at Bodø Havn blir Ten-T)

Også Norske myndigheter stiller krav og har forventinger som omfatter cruisenæringen:

- Verdensarvfjordene:
 - Stortingets vedtok i 2018 at verdensarvfjordene skal være utslippsfrie fra 2026
 - Det er vedtatt overgangsordninger for å gi mulighet for cruiseanløp i verdensarvfjordene også etter 1. januar 2026.
 - Det forventes av dette utvides til andre områder fremover

Bodø Havn jobber allerede med å være pådriver for at utslippene fra cruisetraffikk reduseres. Gjennom eierskap i selskapet EPI AS og bruk av deres plattform for å beregne miljødifferensierte havnevederlag ut fra hvert enkelt skips utslipp i en aktuell havn. Systemet beregner skipets miljøpåvirkning på bakgrunn av en miljøindeks (drivstofftype, energiforbruk i havn, rensesystemer og utslipp). Skip med en lav skår på indeksen må betale en gradert tilleggsavgift til havneavgiften, mens skip med en høy skår kan oppnå rabatt. Målet med å belønne de skipene som har lavest utslipp og dermed lavest miljøpåvirkning, er å tiltrekke seg nettopp disse skipene og samtidig bidra til økte investeringer i grønne teknologiske løsninger. EPI-indeksen gjelder foreløpig bare for cruiseskip. Bodø Havn gir også rabatt til de fartøyene som benytter landstrømsanlegg.

Rapport fra EPI-plattformen viser følgende tall for klimautslipp ved utgangen av august for 2024 og 2023:

		EPI score	SOx	NOx	CO2	Reduksjon av SOx	Reduksjon av NOx	Anløp rapportert
2024	Aug	37	93 kg	6 689 kg	516 tonn	73 kg	1 537 kg	21
2023	Aug	28	182 kg	10 649 kg	711 tonn	42 kg	1 120 kg	23

Kilde: EPI AS og Bodø Havn

Utslipp av CO₂ per august 2024 er på 516 tonn. Ut fra de resterende 11 anløpene som er meldt inn, er prognosen for utslipp av CO₂ i 2024 870 tonn. Dette er 1,3 % av Bodø Kommunes klimautslipp relatert til sjøfart dersom en sammenligner med 2022-tallene fra Miljødirektoratet (<https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/?area=476§or=-2>).

EPI-scoren sier noe om hvor mye skipet har redusert utslippene sammenlignet med internasjonale krav til utslipp. Skalaen går fra 0 = ingen reduksjon til 100 = ingen luftutslipp. Den gjennomsnittlige EPI-scoren ved utgangen av august i 2024 var på 37. Dette betyr at skipene har redusert en del utslipp gjennom ulike tiltak. De mest typiske tiltakene er bruk av renere drivstoff, kjøring av eksosrensaneanlegg, bruk av katalysator og tilsvarende teknologier samt generell reduksjon av energiforbruk ved kai. En score på 37 er en bedring sammenlignet med 2023 der gjennomsnittet på samme tidspunkt var på 28.

Cruiseindustrien viser seg å være tilpasnings- og omstillingsdyktig når den stilles ovenfor strengere miljøkrav. Det er en erkjennelse i bransjen om at det er stor risiko forbundet med å drive virksomhet som medfører store klimagassutslipp, og at det grønne skiftet vil kreve omstilling innenfor cruise.

I så måte er cruiseindustrien en næring som har inntjening til å gå foran i en utvikling som vil komme hele maritim sektor til gode. Det er de bransjene og virksomhetene med høyest utslippsintensitet må gjøre den største omstillingsjobben, og det betyr at cruiserederiene må tilpasse sitt produkt og sine cruise slik klima- og miljøutfordringene krever.

Vurdering fra Bodø Havn.

Hvis vi forutsetter at Terminalkaia ikke lenger skal brukes til cruise, kan vi ta ut de 5 største cruiseskipene som anløper i 2024, og snittet utslipp av CO₂ per anløp blir 23,8 tonn. For å kunne forsvares investeringen i lade- og landstrømsanlegg i 2030 som er kravet til Ten-T havner, må det opparbeides et markedsgrunnlag på omkring 110 anløp. Med samme utslippsmønster betyr dette at Bodø frem mot 2030 får en økning opp til 110 anløp som ville kunne medføre 2 618 tonn CO₂-utslipp noe som utgjør 3,85 % sammenlignet med totaltallene for utslipp fra sjøfarten i 2022. Imidlertid må Bodø Havn aktivt gi insentiver som rabatt/straff på kaivederlag og begrense anledning til å forhåndsbestille for skip med høye utslipp, for å redusere enkeltskips utslipp. Cruiseindustrien oppleves å være i forkant av utviklingen av en mer klimavennlig sjøfart, og det er en næring som har stor egeninteresse, vilje og ikke minst økonomi til at det kan etableres landstrømsanlegg som også den øvrige sjøfart vil dra nytte av.

Vedlegg: Kunnskapsgrunnlag for å kunne avklare ønsket nivå for cruiseturisme i Bodø.

For Bodø Havn

Erlend Willumsen
Markeds- og utviklingssjef.
eaw@bodohavn.no