



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

TÅLEGRENSEVURDERING

Kjersti Stormo, Havnedirektør

September 2024

Innholdsfortegnelse

Innledning	1
Juridiske forhold	3
Reisemålet Bodø.....	4
Bodø havn	8
Havna som energiknutepunkt	10
Opplevelse av turisme	11
Klima og miljø	13
Økonomi	15
Oppsummering	16
Kilder	17

Innledning

Cruisesatsingen i Bodø fra 2014 – 2024 har vært en styrt og koordinert utvikling. I 2014 tok Bodø Havn et initiativ ovenfor Visit Bodø om å gjennomføre en forstudie for å kartlegge grunnlaget for en cruisesatsning i Bodø, og etablering av nettverk for aktører som henvender seg til cruisemarkedet. Med støtte fra Innovasjon Norges nettverksprogram ble det i perioden gjennomført en forstudie, forprosjekt og hovedprosjekt for en styrt og koordinert satsing på cruiseturisme i Bodø og Salten. En sentral del av denne satsingen gikk på organisering av arbeidet, og her landet man på en modell hvor det ble etablert et formelt cruisenettverk med medlemmer som enten var eller ønsket å være leverandører av tjenester og produkter til cruiseindustrien. Sekretariatsfunksjonen for cruisenettverket ble lagt til Visit Bodø.

Cruisenettverket i Bodø har hatt en medlemsmasse på opp til 20 medlemmer, og de største økonomiske bidragsytere har vært Avinor og Bodø Havn. Cruisenettverket utarbeidet en strategi i 2015 som ble revidert i 2019 og som er gjeldende til 2025. I denne strategien er det en målsetting å øke cruisetrafikken til Bodø til 40 årlige anløp innen 2025 og til 50 årlige anløp innen 2030. I 2024 er det meldt inn 35 cruiseanløp.

På grunn av covidepidemien i 2020-22, hvor all cruiseturisme stanset opp, ble arbeidet i cruisenettverket satt tilbake og det har medført at cruisenettverket i etterkant er blitt fragmentert og mangler finansiering. Samtidig har et negativt fokus på cruise i nasjonal media og politisk, gitt et behov for at arbeidet med cruise fremover må være kunnskapsbasert, bærekraftig og ha legitimitet og forankring både hos reiselivsaktører, lokal befolkning og politisk.

I NOU 2023:10, «Leve og oppleve» (2023), omtales viktigheten av lokal styringsdialog mellom næringsliv, kommune og innbyggere. Videre legges det vekt på at reisemålsledelsen (kommunen/destinasjonsselskap), havn og andre relevante aktører lager strategiske planer for en bærekraftig utvikling av sitt cruisereisemål der cruisetrafikken tilpasses lokale behov og utfordringer. Her må det planlegges for en besøksforvaltning som styrer og dimensjonerer antall besøkende ut fra reisemålets kapasitet og der besøksstrategien inngår i kommunens

samfunnsplanlegging. Nytten av cruisetrafikk med hensyn til verdiskaping og samfunnsnytte må vurderes opp mot utfordringene cruisetrafikken fører med seg, slik som klimagassutslipp og mange besøkende. Kommunen må vurdere hvordan cruisetrafikken bidrar til lokal samfunnsutvikling, hvilke tilretteleggingstiltak som er nødvendige, og hvilke konsekvenser tilretteleggingen vil få.

Kommuneplanens samfunnsdel (er på høring) og strategisk næringsplan for Bodø kommune (2024-2036) legger føringer for en bærekraftig reisemålsutvikling, som ivaretar miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft. Imidlertid mangler en tydeliggjøring av kommunens målsetting for utviklingen av cruisetrafikken, noe som er nødvendig for å skape forutsigbarhet for rederiene, for turoperatører, for havna og for de lokale opplevelsesaktørene som leverer varer og tjenester ved cruiseanløp. Samtidig er det viktig at cruiseturisme sees i naturlig sammenheng med øvrig turisme, da man henvender seg til de samme reiselivsaktørene og forbruker de samme fellesgodene.

Bodø som reisemål har oppnådd «Merket for bærekraftig reisemål» i regi av Innovasjon Norge. Det innebærer at Bodø som cruisedestinasjon må ha en reisemålsstrategi for utvikling av cruise- og landbasert turisme, at strategien skal utformes gjennom en åpen prosess og gjelde for flere år om gangen. Videre skal reisemålsledelsen aktivt kartlegge miljøutfordringer knyttet til cruiseanløp og finne et omforent nivå på antall cruiseanløp og cruisegjester gjennom året. Reisemålsledelsen skal også sikre nødvendig infrastruktur for å minimere belastning fra store grupper og i størst mulig grad fremme lokal verdiskaping.

Bodø Havn ønsker nå å lage en egen strategisk plan for sitt arbeid med cruise og en plan for hvordan arbeidet med cruise skal organiseres fremover. Dette fordi infrastruktur til lade- og landstrøm til cruiseskip er en viktig del av utviklingen av havna som energiknutepunkt. Videre utgjør cruisesegmentet et stort og viktig inntektspotensial for havneselskapet, og det er gjort investeringer i infrastruktur i havnen som er tilrettelagt for skip av denne størrelsen. Dette inkluderer bygging av kai (Terminalkai Sør), utdyping av innseiling og utvidelse av Terminalkaien og investering i utstyr til større fly for å kunne ha snuhavnoperasjonen for cruiseskip. Det er i tillegg investert i å bygge opp en markedsmessig kjennskap og kunnskap om Bodø som cruisedestinasjon hos cruiserederier. Samtidig må en slik strategisk plan legge til rette for at Bodø skal kunne være et bærekraftig cruisereisemål i fremtiden der målsetningene i kommuneplanens samfunnsdel ivaretas.

Dette kunnskapsgrunnlag er utarbeidet for å gi nødvendig bakgrunnskunnskap til å kunne gjøre en god vurdering som utgangspunktet for en ny og oppdatert strategi for en cruisesatsing i Bodø der Bodø Havn ønsker følgende:

- *Fokus på at vi ikke får overturisme, men en ansvarlig satsing som kommer byens næringsliv til gode*
- *Overgang til mer klimavennlig reiseliv, også innen cruise, som bidrar til nasjonal dekarbonisering av maritim sektor*
- *Kritisk masse (antall anløp) som kan finansiere en satsing på energiknutepunkt der ulike energibærere og løsninger integreres*

Med dette kunnskapsgrunnlaget ønsker Bodø Havn å fremme en diskusjonen om nivået for cruiseturisme i Bodø og at denne diskusjonen kan være basert på den kunnskapen som

foreligger og resulterer i en tydelig og omforent avklaring om ønsket nivå for cruiseturisme i Bodø.

Det kan være utfordrende å sette en konkret grense for hvor mye cruiseturisme et reisemål kan tåle. I dette kunnskapsgrunnlaget er det fokusert på hvilket nivå, hvilken situasjon, tilstand og forhold som er ønskelig for Bodø Havn basert på den kunnskap vi har, og om vi anser at Bodø som reisemål kan håndtere dette nivået.

Juridiske forhold

Bodø Havn er underlagt Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven) gjeldende fra 1. januar 2020. § 27 omhandler mottaksplikt og lyder: «Eiere og operatører av havner og havneterminaler har plikt til å motta fartøy. Plikten gjelder så langt kapasiteten i havnen tilsier det, og så lenge fartøyet ikke er til urimelig fortrengsel for eierens egen bruk av havnen eller andre som er sikret rett til å bruke havnen. Plikten gjelder ikke dersom mottak av fartøyet kan innebære en risiko for miljøet eller for sikkerheten.

Plikten til å motta fartøy etter første ledd gjelder ikke for private havner som ikke tilbyr anløp og tjenester til andre enn eierne av havnen.

Departementet kan fatte enkeltvedtak og gi forskrift med nærmere regler om mottak av fartøy i havn etter første ledd.»

Utgangspunktet er at havneiere kan regulere anløp til havn, innenfor generelle rammer for saklig og ikke-diskriminerende adferd. Bestemmelsen om mottaksplikt i § 27 begrenser denne retten til en viss grad. Hovedregelen er at havner har plikt til å motta fartøy som ønsker å anløpe havnen. Men det er noen unntak.

Et første unntak er "så langt kapasiteten i havnen tilsier det". Det er ikke bare fysiske plassforhold og infrastrukturforhold som kan være grunnlag for avvisning. Dersom havnen innretter sin havnevirksomhet gjennom bemanning, åpningstider eller lignende, vil det også kunne være grunnlag for å begrense mottaksplikten og på denne måten for eksempel sette et tak på antall passasjerer som får anløpe havnen. Dette krever at havnen faktisk innretter sin havnevirksomhet slik at den tilpasses ønsket virksomhet.

Et annet unntak fra hovedregelen om mottaksplikt er at plikten ikke gjelder "dersom mottak av fartøyet kan innebære en risiko for sikkerheten". Dette innebærer at havnen kan nekte anløp av skip som kan medføre fare for skade på havnens infrastruktur eller personer som arbeider eller oppholder seg i havnen. Det er således fare for sikkerheten i selve havnen som kan begrunne avvisning.

Et tredje unntak er at mottaksplikten ikke gjelder dersom mottak av fartøy "kan innebære en risiko for miljøet". Dette vil typisk være forhold ved fartøyet som gjør at det er sannsynlig med utslipp som vil utgjøre en fare for havnen.

Havnene har ikke anledning å sette generelle krav om for eksempel bruk av landstrøm for å kunne anløpe havn. Havnene vil imidlertid kunne stimulere til bruk av landstrøm gjennom å benytte miljødifferensiering av vederlag og farvannsavgift som virkemiddel.

I henhold til loven er det kun Departementet som kan fatte enkeltvedtak og gi forskrift som begrenser mottaksplikten slik det ble gjort overfor Russiske fiskefartøy etter invasjonen i Ukraina.

Vurdering.

Bodø Havn skal ivareta mottaksplikten, men Bodø Havn kan samtidig innrette sin organisering og drift av havna slik at man aktivt søker å styre antallet cruiseanløp opp mot det nivået som er ønskelig for Bodø.

Reisemålet Bodø

Bodø kommune ligger i regionen Salten sammen med 9 kommuner som både kan by på kulturopplevelser og storslåtte naturperler. Salten er også inngangen til Arktis med Polarsirkelen, Svartisen og Saltstraumen. Bodø ligger nært hovedleia og både kaier, jernbane og flyplass i Bodø er sentrumsnær. I dette avsnittet tar vi for oss områder som alle er relevante både for cruiseturisme og annen turisme i Bodø.

Avfallsinnsamling i Bodø sentrum ivaretas av Bodø kommune med unntak av havnepromenaden, sentrumskaiene, småbåthavna og moloen. Her er det Bodø Havn som ivaretar avfallsinnsamlingen av herreløst søppel og søppel fra skip. Bodø Havn har ikke mottatt tilbakemeldinger om behov for ekstratømminger i forbindelse med cruiseanløp.

Det Turistinformasjonen får tilbakemelding om er at det er for få offentlige toaletter i Bodø sentrum. Behovet dekkes i stor grad av at butikker, hoteller og restauranter stiller sine toalett til rådighet. For turister som ferdes i Bodø sentrum merkes mangelen mest i indre havn og ut mot moloen samt i randsonen av sentrum. Spesielt i Saltstraumen har det vært gjentakende tilbakemeldinger om mangelfulle sanitære forhold når det kommer større grupper samlet.

Turistinformasjonen er etablert i Dronningens gate, som ligger litt utenfor turistenes normale «gåløype» inn til sentrum fra fergekai, jernbane, hurtigbåtkai, flyplass og cruisekaier. Imidlertid finner turistene frem og på dager med cruiseanløp er det trengsel i lokalene. Derfor har turistinformasjonen ved anløp av de største skipene valgt å være til stede på kaia for å gi råd og for å styre gjestene mot ulike aktiviteter, restauranter og shopping. Dette oppleves positivt både hos gjestene og hos næringslivet, men er krevende med kun en fast ansatt i turistinformasjonen.

Informasjon og skiltingen i Bodø burde vært gjennomgått og tilrettelagt for å ta imot turister. En informasjons og skiltplan må bygge på en mobilitetsplan slik at turister ledes til områder som er tilrettelagt for å ta imot besøkende og som ivaretar områder ut fra deres egenart slik at de ikke blir overbelastet når mengden turister øker og mange kommer på en gang.



Bodø kommunes tekniske avdeling gjør en svært god jobb med å holde grøntarealene i byen. Sommeren 2024 overtok avdelingen ansvaret for bedet langs Moloveien, og her er det blitt gjort en flott jobb i et område som mange turister besøker.

Bodø sentrum har fått mange nye bygg og restaurerte arealer de siste årene og sentrum er blitt mer innbydende å besøke. Imidlertid er det stort spenn i hvor opptatt gårdeiere i Bodø sentrum er i å vedlikeholde eiendommene og arealene rundt. En rask tur gjennom Bodø sentrum viser at mange mindre tiltak ville kunne gjort en stor forskjell på inntrykket byen gir.

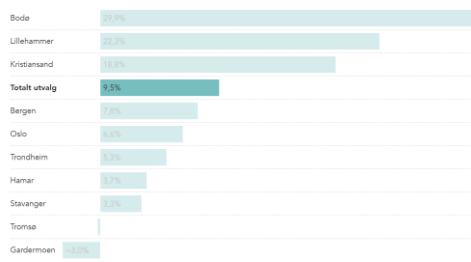


Nordland fylkeskommune har de siste par årene økt fokuset på reiseliv. I Bodø merkes dette blant annet med et økt bussrutetilbud til Kjerringøy og Saltstraumen i sommersesong samt tilrettelagt hurtigbåttilbud til Værran og Gildeskål.

De siste fire årene er hotellkapasiteten i Bodø økt med 80 %, samtidig har et godt arbeid fra reiselivet kombinert med at Bodø er kulturhovedstad i 2024, medført en stor økning i antallet gjester til byen. Fra 2019 (siste normalår før covid) til 2023 økte antall solgte hotellrom med 30 % som var den største økning i landet. Dette har fortsatt i 2024 der økningen fra juli 2023 til juli 2024 var på 21,6 %. Bodø er den byen i Norge som etter covid har hatt størst økning i antall solgte hotellrom.

Solgte hotellrom i utvalgte norske byer

2023 sammenlignet med 2019

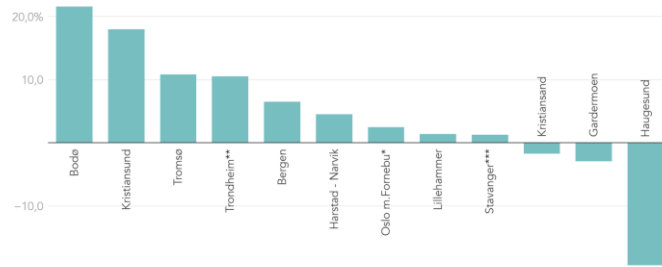


* Oslo inkluderer Fornebu

** Trondheim inkluderer flyplasshoteller i Stjørdal

*** Stavanger inkluderer Sola og Sandnes

Grafikk: NHO Reiseliv • Kilde: Benchmarking Alliance, bearbejdet av Wiederström Hotel Consulting • Last ned bilder



* Oslo inkluderer Fornebu ** Trondheim inkluderer flyplasshoteller i Stjørdal *** Stavanger inkluderer Sola og Sandnes

Grafikk: NHO Reiseliv • Kilde: Tall fra Benchmarking Alliance som Wiederström Hotel Consulting har analysert for NHO Reiseliv • Last ned data • Embed

På grunn av kapasitetsøkningen med 4 nye hotell siden 2019, er det fortsatt ledig kapasitet på hotellene i Bodø. I 2023 hadde hotellene omtrent 65 % belegg, men i høysesongen juli 2024 var belegget 75,5%.

Bodø har de siste årene blitt en destinasjon for kvalitetsrike matopplevelser og restauranttilbudet er i dag større en det som kan forventes i en by på Bodø størrelse. Dette skyldes blant annet at reiselivet har jobbet målrettet for å tiltrekke seg kurs og konferansemarkedet samt at det ble satset mot nasjonalt ferie- og fritidsmarked under covid.

Bodø har opparbeidet seg et knippe med gode aktivitetsleverandører som tilbyr kanopaddling, badeland, klatresenter, naturpark, gårdsbesøk, RIB-tur i verdens sterkeste malstrøm, brevandring på Svartisen, utendørs klatreruter, guidede vandreturer, fantastiske fiskemuligheter, et av Europas største klatresenter, bowling, golf, elvepaddling, lasertag, velvære, svømmehall og badeland, kunst og musikk, museer og flotte turmål i vakker natur. Et modent cruisereisemål må kunne tilby 25 – 30 aktiviteter. Til tross for bredden i dagens tilbud, må det fortsatt utvikles aktiviteter, disse må stadig fornyes og de må kunne settes sammen i pakker.

I reiselivsbransjen er det vanlig å ha Destination Management Company (DMC) som aktivitetsleverandørene er knyttet til, spesielt gjelder dette for å kunne ta imot større grupper som f.eks cruiseturister. DMCen forestår pakketering av aktiviteter og har kontakten med rederiene og deres agenter for å selge inn aktivitetene. De sørger for at rederiene gjøre et godt salgsarbeid om bord og organiserer aktivitetene når gjestene kommer i land. En DMC er ideelt sett et nøytralt og samlende ledd for leverandørene av aktiviteter. Før covid var det ingen som helt ut ivaretok en DMC-rolle i Bodø. Etter covid har Boreal Adventure etablert seg her, og de har inngått avtaler med flere reiselivsaktører i Bodø om å fungere som DMC ovenfor blant annet cruiserederi.

Destinasjonsselskapet Visit Bodø er en medlemsorganisasjon eid av næringsaktørene i reiselivet i Bodø der Bodø Havn også er medlem. Selskapet jobber med markedsføring av destinasjonen Bodø og utvikling av reisemålet Bodø. I tillegg jobber Visit Bodø med reisemålsmarkedsføring for de fleste kommunene i regionen Salten. Salg av destinasjonen Bodø mot cruiserederier skiller seg fra øvrige turistsegmenter med egne arenaer der destinasjon, havn og rederier møtes. Tilgang til rederiene er gjerne organisert gjennom medlemsorganisasjonene Cruise Norway og Cruise Europe, og enkeltaktører slipper ikke til alene, men må være representert gjennom sitt destinasjonsselskap eller en havn. Til og med

2024 har Visit Bodø organisert cruisenettverket og har sammen med Bodø Havn markedsført destinasjonen Bodø ut til rederiene. Men utviklingen for cruisenettverket etter 2022 viser at denne måten å organisere cruisesatsingen på i Bodø ikke lenger fremmer en felles tilnærming til arbeidet, og cruisenettverket i sin nåværende form, vil derfor legges ned fra 1. januar 2025. Det er derfor nødvendig med en ny og godt forankret strategi og arbeidsmetodikk for å kunne ivareta arbeidet med cruiseturisme i Bodø fra 2025.

I januar 2024 avholdt Visit Bodø og Bodø Havn en workshop med aktørene fra reiselivsnæringen for å diskutere det videre arbeidet med cruise. For reiselivsbransjen er fordelene med cruise at anløpet er kjent 1 til 2 år før det anløper. Antallet turister som kommer, deres nasjonalitet, aldersgruppe og preferanser er også kjent, så det kan planlegges for suksess. Inntektene fra cruise kan utgjøre en god grunnmur for en reiselivsaktør som leverer til alle turistsegmenter. Alle aktørene som deltok på workshopen, ga uttrykk for at de ønsker videre og forsterket satsing på cruise. Oppsummeringen fra workshopen er:

Innspill:

- Antall cruiseanløp og passasjerer bør (minst) tredobles fra 2024-nivået
- Ambisjonen bør være cruise hele året med minst tre anløp i uken og ingen anløp samtidig
- Satsing på mindre skip og ekspedisjonsskip på vinteren når det er vær-utfordringer for større skip
- Mindre skip på vinteren og mindre grupper kan medføre at man får etablert bookbare opplevelser også for ferie/fritids-markedet

Fotutsetninger:

- Cruisesatsingen må løftes og utvikles slik at det blir mer attraktivt for aktørene å jobbe med cruise
- Samlet satsing på produktutvikling, betingelser og rammebetingelser som man enes om lokalt
- Videreutvikling av kai-fasilitetene – bl.a. tilrettelegging for salg på kaien, turistinformasjon, underholdning mm.
- Avklaring av profesjonelle betingelser for leverandørene/aktørene ved kanselleringer
- Få med flere aktører i satsingen – handel, restauranter, kommunen og gårdeiere (inkl. Bodø Næringsforum og Bodø sentrumsforening)
- Kommunen, handelsnæringen og gårdeierne må ta et større ansvar for tilrettelegging i sentrum og i infrastrukturen

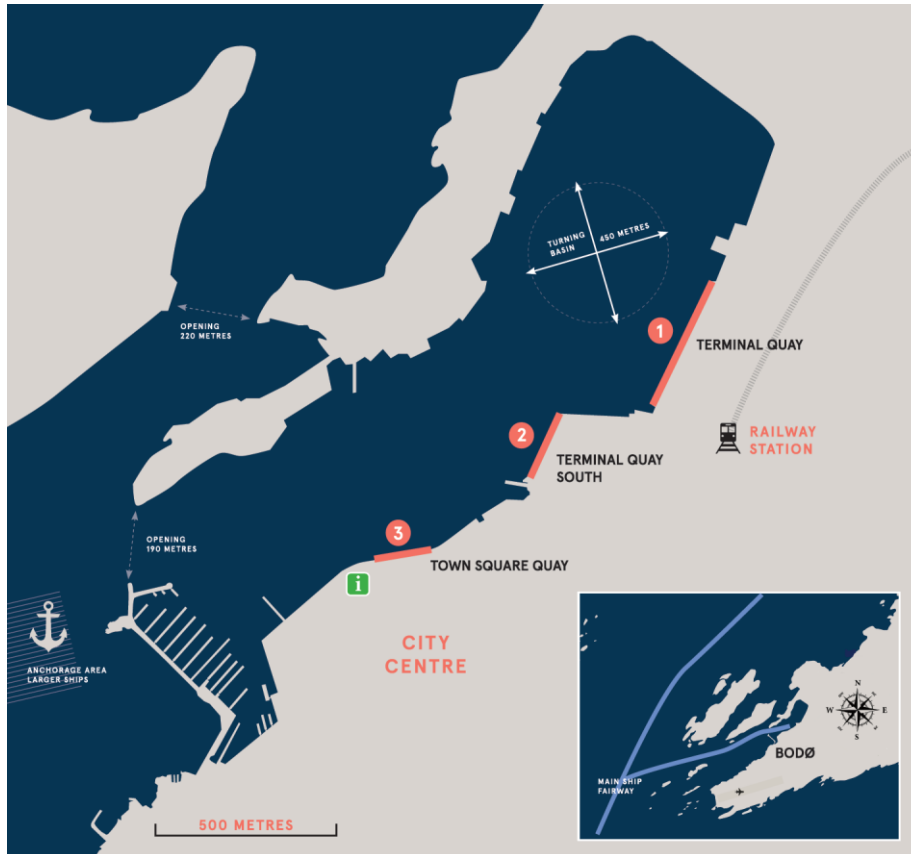
Vurdering.

Turismen i Bodø er i sterk vekst og det er behov for en reisemålsledelse som kan ivareta en besøksforvaltning for bærekraftig turisme og som samtidig sikrer at elementære forhold som søppelhåndtering, toalettilbud og informasjon er dekket.

Reiselivet ønsker helårs reiseliv og mener mellom tre-dobling fra 2024-nivå eller tre anløp i uken er et nivå som reiselivsaktørene vil håndtere godt. Dette betyr mellom 105 - 150 anløp i året.

Bodø havn

Bodø havn er en værutsatt havn og mye vind kombinert med en smal moloåpning har medført flere kanselleringer av de større cruiseskipene i vintersesong. Imidlertid er det daglige anløp av kyststruten både på nord og sørgående med få kanselleringer selv på vinteren. Kystverket har gjennomført en utdypning slik at dybde for innseiling er minst 10,5 meter og det er etablert en snusirkel i indre havn.

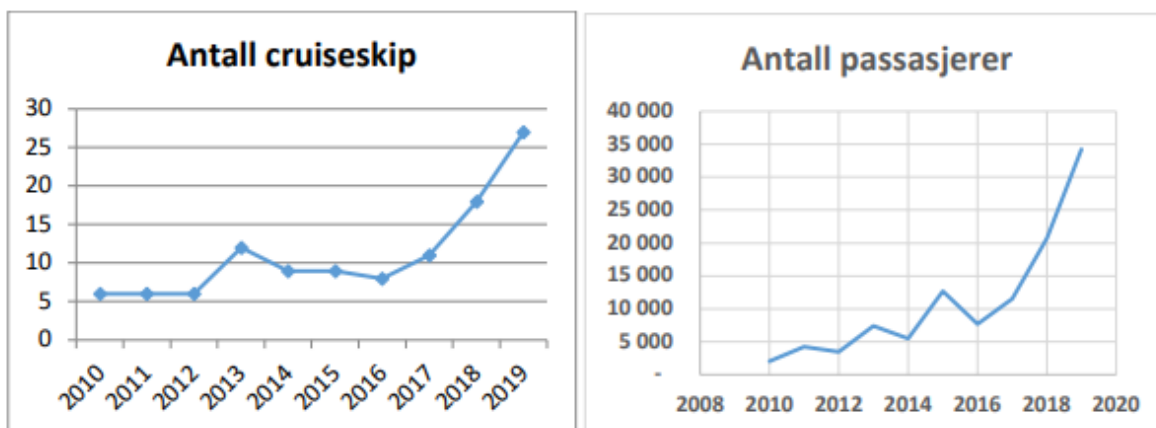


Bodø Havn har tre kaier som er egnet for cruise fartøy og dette er:

1. Terminalkaia er 350 meter lang og har minst 8,9 meters dybde. Herav har 290 meter av kaia 11 meters dybde. Normalt anslås maks lengde på skip til kai 300 meter, men det vil avhenge av skipets dybde. I 2025 er det meldt inn et skip på 340 meter som skal ligge på denne kaia. Kyststruten (regnes som passasjerfartøy og ikke cruiseskip) har sitt faste anløpssted på denne kaia, og det er planlagt for containerbåt med daglig avgang mellom Bodø, Harstad og Tromsø fra denne kai. Dersom Bodø Havns planer for godsåtrute realiseres, vil ikke denne kaia brukes til cruiseanløp. Av cruiseanløpene i 2024, er det kun 4 fartøy som pga lengde/dybde måtte ligge ved denne kaia. Kaia har 2 landstrømsanlegg, der det største kan levere 2,5 MW og det minste 200 kW.
2. Terminalkai Sør er 200 meter lang og har minst 7,9 meters dybde. Lengste lengde for skip er 250 meter (50 meter overheng). Her er etablert 2 landstrømsanlegg, der det største kan levere 1,6 MW og det minste 350kW.
3. Torgkaia er 120 meter lang og har minst 7 meters dybde. Lengden på skip kan være inntil 150 meter. Her er det etablert 2 landstrømsanlegg der begge kan levere 250kW.

I 2024 er 27 av 32 anløp planlagt på Terminalkai Sør. Denne kaia har fått oppgraderte gjerder og kaia har gode bakarealer som kan tilrettelegges for mottak av passasjerer og crew. kaia.

I 2010 hadde Bodø Havn 6 cruiseanløp. Etter etableringen av cruisenettverket økte antall anløp til rett under 30 i 2019. I 2024 ligger det an til å motta 32 skip med noe over 50 000 passasjerer ombord.



Per 15. august 2024 er 21 anløp gjennomført. I tillegg ble 3 kansellert på grunn av vind i vinter. For resten av året er det planlagt ytterligere 11 anløp. Av disse anløpene er det kun 5 anløp av explorerskip. De øvrige er konvensjonelle cruise. Konvensjonelle cruise er typisk forbundet med store skip med flere tusen passasjerer og skipene har gjerne en lang rekke fasiliteter om bord. Ekspedisjonscruise kjennetegnes ved mindre skip, vanligvis fra et par hundre opptil tusen passasjerer, som søker naturbaserte aktiviteter og opplevelser gjerne utenfor allfarvei. Aktivitetsbaserte cruisereiser blir stadig mer populært, og Norge er et aktuelt reisemål for slike reiser. En generell trend globalt er at cruiseskipene blir større på grunn av skalafordeler, og det gjelder også ekspedisjonscruise.

Av cruise fartøyene som anløper Bodø i 2024 har skipet med flest passasjerer en kapasitet på 3780. Skipet med lavest kapasitet har plass til 192 passasjerer. I snitt har skipene en kapasitet på rundt 2000 passasjerer og erfaringsmessig er belegget i snitt 79 %, det vil si 1600 passasjerer ombord.

I 2024 har det ikke være flere anløp på samme dag. I august 2019 besøkte 3 cruiseskip Bodø samtidig og 1 skip til kom da 1 skip forlot. Disse 4 skipene hadde til sammen over 8000 passasjerer ombord. Selv om vi fremover ikke ønsker en slik samtidighet, mente både reiselivet og rederiene at dette ble godt håndtert.

Snuhavnoperasjoner er betegnelsen på logistikken der et cruise har sin start og/eller endestasjon. Dvs. at avtroppende cruisegjester går av skipet, og påtroppende går ombord. Dette er gjester som ankommer og forlater Bodø med andre transportmidler, og snuhavnoperasjoner er attraktive for en cruisedestinasjon da de gir mer omsetning til lokalt næringsliv både ved ankomst og avreise, samt knyttet til transport, aktiviteter og overnatting, da slike cruisegjester ofte tilbringer noen dager på destinasjonen før/etter cruiset. Bodø regnes som en potensielt attraktiv snuhavn for ekspedisjonsskip som seiler i farvann nord for polarsirkelen, og Bodø Havn har sammen med Avinor sett på muligheten for å kunne etablere

Bodø som snuhavn for denne typen cruiseskip. Det er planlagt for dette på flyplassen som har utstyr og areal til dette formålet. Videre er det hotellkapasitet tilgjengelig, noe som er en forutsetning for aktører som vurderer snuhavn

Vurdering.

Bodø Havn vil kunne bruke Terminalkai Sør som hovedkai til cruiseanløp. Denne kaien er egnet for konvensjonelle skip opptil 250 meter. Torgkaia kan brukes til mindre konvensjonelle skip og explorerskip, dvs skip opptil 150 meter. Det betyr at maks antall passasjerer på Terminalkai Sør vil kunne ligge rundt 2700. Imidlertid har gjennomsnittsfartøyet en kapasitet på 2000 passasjerer og med et belegg på 79 % utgjør dette 1600 passasjerer ombord.

Siden havna har to kaier tilgjengelig, vil et skip med kapasitet til 2000 passasjerer kunne erstattes av 2 skip med samlet kapasitet på 2000 passasjerer når det er nødvendig.

Havna som energiknutepunkt

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 cruiseanløp 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 mill 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.

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 110 anløp.

Opplevelse av turisme

Det er to effekter av cruisetrafikk som er særlig utfordrende. Den ene er at transportformen medfører store klimagassutslipp, og den andre er at mange personer går i land på samme reisemål samtidig.

Dette har påvirkning på hvordan både gjestene og innbyggers opplever et reisemål. Når et reisemål er blitt utnyttet slik at miljøet eller besøksopplevelsen er forringet har reisemålet oversteget sin tålegrense.

For lokalbefolkningen må målet med turisme være lokal verdiskaping, arbeidsplasser, gode samferdsel- og kulturtilbud som skaper bolyst, og at gevinstene med turisme er større enn ulempene. Overturisme er når lokalbefolkningen opplever at for mange besøkende reduserer livskvaliteten i området.

Når store skip med kort liggetid fører til at svært mange passasjerer besøker et lokalsamfunn på kort tid vil stedsopplevelsen, både som innbygger og besøkende, kunne forringes, og medføre stress som følge av trengsel, overbelastning, mobilitetsproblemer og forurensning.

I Epinions undersøkelse for Innovasjon Norge «Cruiseturisme i Norge – 2019» svarer kun 15 % av passasjerene at de ikke har vært i land på steder de anløp. Av disse svarer 27 % at årsaken var for liten tid i havnen. I Bodø er snittliggetiden til fartøyene 10 timer. Skipet som lå kortest til kai, lå i 7 timer og 51 minutter. Dette gir god tid for passasjerene til å gå i land i Bodø og skipene ligger sentrumsnært. Samtidig svarte 31 % av respondentene i undersøkelsen at årsaken var dårlig vær, noe vi kan oppleve i Bodø.

Våre cruisekaier er nært sentrum og det stimulerer gjestene til å ta byen i bruk. Handelsstanden opplever økt omsetning de dagene det er cruise. I Bodø har vi en oppfatning om at 2/3-deler av passasjerene går i land. I 2024 vil et gjennomsnittsfartøy ha 1605 passasjerer ombord hvor 1060 passasjerer går i land. Av disse vil i snitt 484 delta på forhåndsbestilte aktiviteter og 576 vil gå ut i byen på egen hånd.

I 2024 ser vi at det største skipet hadde det dårligste forhåndssalget av aktiviteter med 781 passasjerer på utflukt. Derfor var det trolig rundt 1500 passasjerer ute og gikk i Bodø sentrum den dagen dette skipet anløp.

Det har ikke vært flere cruiseanløp samtidig i 2024. Reiselivsnæringen ønsker ikke samtidige anløp, men ønsker å kunne tilby aktiviteter av god kvalitet og unngå overturisme. Det er et mål at anløpene spres utover året, både for å kunne ha helårs arbeidsplasser og for å unngå overturisme over en presset periode.

Med 32 cruiseanløp er det estimert at 33 900 cruisepassasjerer vil gå i land i Bodø i 2024. Dersom antallet anløp økes til 110 vil antallet øke til 116 600 cruisepassasjerer på land.

I Bodø sentrum er det 1655 hotellrom. I juli 2024 har hotellene i Bodø hatt i snitt over 75,5 % belegg. (Wiederstrøm hotel consulting). Tilbakemeldingen i media på antall turister i denne høysesongen, har vært positiv.

En høy andel av byens innbyggere har en formening om reiselivssatsingen i Bodø. I 2021 gjennomførte Visit Bodø en innbyggerundersøkelse i Bodø som omfattet hele reiselivet og cruise spesielt. Her svarte 78,6 % at de er positive til reiselivssatsingen i Bodø, mens 4,3 % er negative. Kun 1,5 % svarte ”vet ikke”.

Innbyggerundersøkelsen fokuserte på all turisme i Bodø, og ikke cruise spesielt. Av de spurte mener 90,8 % at reiselivet er viktig for Bodø med tanke på arbeidsplasser og næringsutvikling. 73,2 % mener reiselivet bidrar til å opprettholde transporttilbudet. Dette er noe lavere sammenlignet med de andre påstandene om reiselivets betydning for Bodø. 86,9 % er enige i at det å jobbe etter bærekraftprinsippene er riktig måte å utvikle reiselivet på. Imidlertid er det bare 14 % som er enig i at Bodø fremstår som et bærekraftig reisemål og en bærekraftig region og 15,8 % som er enige i at Bodø har en god og troverdig miljøprofil. 79 % er enige i at det hadde vært bra for Bodø med mer helårsreiseliv. 80 % mener det ikke er noen pressområder i Bodø kommune med for mange besøkende i løpet av året og 71 % har hatt positive opplevelser knyttet til besøkende i sitt nærområde. Her trekkes frem positive og hyggelige menneskemøter. 58 % har hatt positive opplevelser knyttet til reiselivsbedrifter i Bodø. Ribtur i Saltstraumen, hotellopplevelser i egen by, matopplevelser, god service og andre aktivitetstilbud er blant opplevelsene som trekkes frem hyppigst.

Imidlertid har 14 % har hatt negative opplevelser med besøkende i sitt nærområde, og forsøpling er det som i størst grad beskrives som negativt i den sammenheng. 8 % oppgir å ha hatt negative opplevelser knyttet til reiselivsbedrifter i Bodø som dårlig service, overprising, støy og forurensing. 63 % er enige i at besøkende som regel er flinke til å ta hensyn til lokalbefolkningen, men bare 47 % er enige i at besøkende som regel er flinke til å ta hensyn til naturen og landskapet. 12,9 % er uenige.

Av de mest positive sidene ved reiselivet i Bodø nevnes blant annet kulturlivet, liv i sentrum, mangfold i opplevelser og tilbud, næringsutvikling, verdiskaping og arbeidsplasser. Av de mest negative sidene ved reiselivet nevnes avfallshåndtering / forsøpling, sentrumsutvikling / arealplanlegging, tilrettelegging av naturområder, forurensing og informasjon inkludert skilting.

Cruisetrafikken påvirker et lokalsamfunn også visuelt. Når det gjelder siktlinje vil cruise fartøy som ligger ved Terminalkai Sør i mindre grad forstyrre omgivelsene visuelt da kaia ligger i randsonen av sentrum. Fartøy som ligger ved Torgkaia vil ligge rett i siktlinjen og vil også kunne påvirke lysforholdene til bygget rett bak. Imidlertid er det Terminalkai Sør som er planlagt som hovedkai for cruiseanløp. Færre skip vil ligge ved Torgkaia og disse vil være mindre, men torget som fører in til Torgkaia gjør at skip som anløper her er godt synlige for byen.

Vurdering.

Strategisk næringsplan 2024-2026 har kultur og reisemålsutvikling som satsningsområde. Det foreligger ingen kjente planer om nye hotell i Bodø. I sommer har det vært 75,5 % belegg på hotellene og legger vi til grunn at belegget øker på eksisterende hotell til 85 %, samtidig som vi øker antall cruiseanløp fra 31 til 110 anløp, vil dette gi en økt turismen i Bodø på 29 % i høysesong. En slik økning i antall gjester bør gi grunnlag for å kunne finansiere en reisemålsledelse og en god besøksforvaltning.

Klima og miljø

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 forurensner (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

Bystyret i Bodø kommune skal i september vedta å legge ut forslag til Klima- og energiplan 2024-2036 med tiltaksplan til høring og offentlig ettersyn. I planforslaget foreslås det 5 klimamål, som skal sette retning for bodøsamfunnets utvikling til et sirkulært, arealnøytralt lavutslippssamfunn. I tillegg presenteres 9 satsingsområder med delmål som viser hvor Bodø kommune, sammen med resten av bodøsamfunnet skal fokusere klimaarbeidet for nå klimamålene. Et av disse satsingsområdene er sjøfart der cruise er omtalt som følger:

Bodø Havn skal tilrettelegge og være pådriver for at utslippene fra cruisetraffikk reduseres fram mot 2030, med mål om null utslipp fra cruise i havn fra 2030. Dette kan gjøres gjennom redusert antall anløp, og/eller ved å etablere infrastruktur for landstrøm og lading, som skal

inngå som en del av et større energistyringssystem i havna, og kunne nyttiggjøres av andre typer fartøy. Infrastruktur skal dimensjoneres for små og mellomstore cruiseskip, og benytte fleksibilitet for å unngå uforholdsmessig høye effekttopper. Det skal utarbeides utslippsanalyser som beslutningsgrunnlag ved investeringer, i tillegg til tålegrenseanalyser for bodøsamfunnet. Kaivederlaget skal benyttes som insentiv for utslippsfrie anløp.

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

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 eksosrenseanlegg, 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.

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.

Økonomi

I dette kunnskapsgrunnlaget er det ønskelig å få en oversikt over det totale direkte forbruket passasjerer og rederier har i forbindelse med cruiseanløp i Bodø. Det hadde vært ønskelig med en ringvirkningsanalyse i tillegg da den store effekten av et cruiseanløp ikke ligger hos havnen, men hos leverandører og tilbydere av produkter og tjenester til de besøkende, men dette er ikke prioritert.

Kunnskapsgrunnlaget tar utgangspunkt i cruiseanløp i perioden 1. januar – 15. august i Bodø. I denne tidsperioden er det gjennomført totalt 21 anløp og i tillegg er 3 anløp kansellert. For resten av året er det meldt inn ytterligere 11 anløp, som gir totalt 32 anløp i Bodø i 2024. I snitt har skipene hatt 10 timers liggetid noe som gir et godt grunnlag for høyt passasjerforbruk på land. Etter 21 anløp i 2024 er følgende bokført hos Bodø Havn:

	Bokført per 15/8	Snitt per anløp	Prognose 2024
Farvannsavgift	78 510	3 739	119 634
ISPS-tjenester	318 402	15 162	485 184
Vare-og tjenester	2 986 131	142 197	4 550 295
Nto kaivederlag	1 569 878	74 756	2 392 195
SUM	4 952 921	235 853	7 547 308

Når et fartøy anløper Bodø Havn må de betale kaivederlag. For cruiseskip justeres dette vederlaget i forhold til hvilke klimautslipp fartøyet har rapportert inn (EPI). Videre faktureres det for farvannsavgift som er en selvkostavgift for å ivareta sikkerhet. I tillegg betaler rederiene for vare- og tjenestekjøp som vann, strøm, avfallshåndtering, ISPS-tjenester, leie av utstyr osv. Prognosen for Bodø Havn er 7,5 mill kr fra cruiseanløp.

Det er viktig å legge til rette for økonomisk bærekraft gjennom økt verdiskaping i lokalsamfunnene der cruiseskipene legger til, og forbruket til cruisepassasjerene utover overnatting og transport, er på omtrent samme nivå som forbruket til de øvrige besøkende i sommersesongen (Cruiseundersøkelsen til Innovasjon Norge, utført av Epinion i 2019).

Hvor mye en cruisepassasjer forbruker per landbesøk vil avhenge av mange faktorer som fartøyets liggetid, reisemålets tilbud av aktiviteter og shoppingmuligheter, om aktivitetene er pakketert slik at turisten rekker både aktivitet og shopping samt turistens alder, nasjonalitet og interesser. Det er stor usikkerhet knyttet til hva vi kan anslå er snitt forbruket til en cruisepassasjerer per landbesøk. I 2019 utga TØI en studie som analyserte ti tidligere forbruksanslag og estimerer at gjennomsnittlig forbruk per landbesøk for en cruisepassasjer ligger på rundt 650 kroner. Menon publiserte i 2018 en studie som viste at cruisepassasjerer i Bergen hadde et forbruk på rundt 1 060 kroner per landbesøk. Innovasjon Norges gjorde en cruiseundersøkelse i 2019. Her ble det estimert at hver cruisepassasjer i gjennomsnitt brukte 510 kroner hvor 23 % gikk til utflukter og kultur.

Dersom vi benytter det konservative anslaget fra Innovasjon Norge sin undersøkelse fra Oslo vil passasjerers forbruk i land på kroner 510 i snitt 2019-kroner utgjøre kroner 619 i juli 2024-kroner der 23 % av dette anslås å gå til utflukter og kultur.

Estimat for 2024		32 anløp	Snitt per fartøy
Pax om bord*0,66		33 905	1 060
Estimert forbruk på kr 619 kroner		20 987 108	655 847
her 23 % til utflukter		4 827 035	150 845

Det betyr at i 2024 har cruise gitt inntekter på 28,5 mill kr i Bodø (passasjerer=21 mill kr og rederiene=7,5 mill kr).

Vurdering.

Dersom antallet anløp øker til 110 per år er et konservativt estimat av inntektene beregnet til nesten 100 mill kr basert på bokførte tall i Bodø Havn i 2024 og Innovasjon Norges undersøkelse fra 2019.

110 anløp		mill kr
Inntekter fra rederiene		26
Inntekter fra cruisepassasjerer		72
SUM		98

Oppsummering

Reiselivsnæringen og Bodø Havn mangler en tydeliggjøring av kommunens målsetting for utviklingen av cruisetrafikken.

Fra næringen og havna foreslås det at vi jobber mot 110 anløp frem mot 2030 for å kunne forsvare infrastruktur i lade- og landstrøm. Denne infrastrukturen skal fungere i et energistyringssystem som bidrar til å finansiere energiknutepunktet i Bodø Havn. Dette vil gi en midlertidig økning i CO2 utslippene frem mot etablering av lade- og landstrømsetableringen. Utslippene går fra å utgjøre 1,3 % til 3,85 % av sjøfartens totale

utslipp i Bodø målt i 2022. Samtidig vil det jobbes mot enkeltfartøy for å redusere utslipp ved kai.

Det foreslåtte nivået på antall anløp sammen med en økning i overnattinger hos hotellnæringen vil i høysesong kunne medføre 30 % økning i turister. Dette må følges opp av en god reisemålsledelse og besøksstrategi. Et konservativt anslag er at 110 anløp vil kunne gi nesten 100 mill kr i direkte inntekter fra rederier og cruisepassasjerer. Disse inntektene bør gi rom for bidrag til at Bodø kan få en god besøksforvaltning som vil gagne både gjester og lokalbefolkning.

Kilder

- NOU 2022:1, «Cruisetraffikk i norske farvann og tilgrensende områder»
- NOU 2023:10, «Leve og oppleve – Reisemål for en bærekraftig fremtid» (2023)
- VF-notat 3-2024 Utgitt av Vestlandsforskning. Prosjekttittel Kunnskapsgrunnlag for vurderingar av tolegrenser for cruiseturisme i Longyearbyen. Oppdragsgivar Visit Svalbard
- M E N O N - P U B L I K A S J O N N R . 1 4 4 / 2 0 2 1, CRUISENÆRINGENS ØKONOMISKE BETYDNING FOR OSLO
- Publikasjon CRUISETURISMEN I NORGE 2019 utført av Epinion på oppdrag fra Innovasjon Norge
- Samferdselsdepartements iverksettingsrundskriv N-2/2020 - Ny havne- og farvannsløp og oppheving av Iverksettingsrundskriv: Ny havne- og farvannsløp av 9.12.2009.
- Visit Bodø sin innbyggerundersøkelse fra 2021