



**Det innkalles med dette til havnestyremøte nr. 8/2019:**

**Dato:** Torsdag 07. november 2019

**Tidspunkt:** 09:00-12:00.

**Sted:** Bodø Havn sine lokaler.

**Saksliste:**

---

**Sak 34/2019** Godkjenning av innkalling til dette møte samt protokoll fra møte 17.10.2019

**Sak 35/2019** Bodø Havn - Budsjett 2020 og økonomiplan 2021-2023

**Sak 36/2019** Environmental Port Index - EPI

**Sak 37/2019** Havnedirektørens orientering

- NTP 2022-2033
- EPI
- Mulig samarbeid med Bodø Energi
- Havne- og farvannsloven

**Eventuelt:**

---

**Sak 34/2019** Godkjenning av innkalling til dette møte samt protokoll fra møte 17.10.2019

**Forslag til vedtak:**

**Havnestyret gjorde følgende enstemmige vedtak:**

*"Innkalling til dette møtet og protokoll fra havnestyremøtet 17.10.2019 godkjennes".*

Vedlegg 1 – Protokoll havnestyremøte 17.10.2019

---



## PROTOKOLL HAVNESTYREMØTE 17.10.2019

---

Etter forutgående innkalling og utsendelse av sakskart med saksframlegg ble det avholdt havnestyremøte 17.10.2019 fra kl. 09:00 –11:00 i Bodø Havns lokaler.

**TILSTEDE:**

Inger-Hilde Tobiassen, styrets leder  
Inge Henning Andersen  
Cato Henriksen  
Erlend A. Willumsen  
Arild Nohr  
Stian Hiis Bergh

Kjersti Stormo, havnedirektør  
Morten Nydal, driftssjef  
Truls Mortensen, eiendomssjef  
Mads-Olav Rønning, controller  
Jon-Arne Nymo, økonomi- og administrasjonssjef, referent

**FORFALL:** Arve Kntusen, hvor vara Stian Hiis Bergh var innkalt og møtte  
Marit Sivertsen, hvor vara Jeanette S. Tangstad var innkalt men kunne ikke møte.

Av havnestyrets 7 faste representanter var 5 til stede. Totalt var det 6 representanter med stemmerett. Møtet ble ledet av havnestyrets leder Inger-Hilde Tobiassen.

### **Saksliste:**

---

**Sak 30/2019** Godkjenning av innkalling til dette møte samt protokoll fra møte 19.09.2019

**Havnestyret gjorde følgende enstemmige vedtak:**

*"Innkalling til dette møtet og protokoll fra havnestyremøtet 19.09.2019 ble godkjent".*

**Sak 31/2019** Regnskap 2. tertial med budsjettregulering

**Havnestyret gjorde følgende enstemmige vedtak:**

«Styret i Bodø Havn KF innstiller på at bystyret fatter følgende vedtak:

1. Bystyret godkjenner styrets forslag til driftsregnskap pr. 2. tertial 2019 som viser et resultat på kr 4.254.882 mot et budsjett på kr 2.919.185.
2. Bystyret godkjenner styrets forslag til investeringsregnskap pr. 2. tertial 2019.
3. Bystyret godkjenner styrets forslag til budsjettregulering for driftsregnskapet 2019; Sum driftsinntekter reduseres fra kr 45.700.000 med kr 500.000 til kr 45.200.000. Sum driftskostnader inklusivt avskrivninger reduseres fra kr 50.100.000 med kr 500.000 til kr 49.600.000. Finansinntekter økes fra kr 100.000 med kr 200.000 til kr 300.000. Budsjettert resultat for 2019 økes fra kr 744.000 med kr 200.000 til kr 944.000.
4. Bystyret godkjenner styrets forslag til budsjettregulering for investeringsregnskapet 2019 fra kr 53.865.000 med kr 6.098.866 til kr 59.963.866.
5. Bystyret godkjenner omdisponering av bundet fond Molo Vest på kr 170.000 til økning av budsjett i prosjekt på dykdalb (liggepunkt) Bliksvær til 570.000.



PROTOKOLL HAVNESTYREMØTE 17.10.2019

---

**Sak 32/2019** Styringsmål 2019

**Havnestyret gjorde følgende enstemmige vedtak:**

*"Styret tok redegjørelsen til orientering."*

**Sak 33/2019** Havnedirektørens orientering

- Evaluering av dykkertjenesten
- Statsbudsjettet
- Overføring av fiskerihavner fra Kystverket til fylkeskommunene
- Bystyresak om distriktshavnene
- Prosjekter
- Havna som energihub
- Tanker etter styreturen til Larvik, Moss og Borg havn.

**Havnestyret gjorde følgende enstemmige vedtak:**

*«Styret tok redegjørelsen til orientering.»*

**Eventuelt:**

Bodø, den 17.10.2019

\_\_\_\_\_  
Inger-Hilde Tobiassen  
Styrets leder

\_\_\_\_\_  
Inge Henning Andersen  
Styrets nestleder

\_\_\_\_\_  
Arild Nohr

\_\_\_\_\_  
Cato Henriksen

\_\_\_\_\_  
Sett: Arve Knutsen

\_\_\_\_\_  
Sett: Marit Sivertsen

\_\_\_\_\_  
Erlend A. Willumsen

\_\_\_\_\_  
Kjersti Stormo  
Havnedirektør



## Sak 35/2019 Bodø Havn - budsjett 2020 og økonomiplan 2021 - 2023

I tråd med «Eierstrategier og retningslinjer for samhandling mellom basisorganisasjonen og kommunale foretak pkt. 4,1» Budsjett og økonomiplan, skal rammebudsjett behandles og godkjennes av bystyret. Etter bystyrets behandling skal styrene for foretakene utarbeide spesifisert budsjett for foretaket innenfor de rammer bystyret har vedtatt. Spesifisert budsjett for 2020 vil bli behandlet i Bodø havnestyre i møtet 17.12. 2019.

I forbindelse med havnestyrets og bystyrets behandling av rammebudsjett for Bodø Havn, har administrasjonen lagt opp til følgende driftsrammer for 2020;

Sum inntekter	kr	42.615.000
Sum lønns- og driftskostnader	kr	-33.390.500
Avskrivinger	kr	-14.537.019
Brutto driftsresultat	kr	- 5.312.500
Avskrivinger	kr	14.537.019
Netto finanskostnader	kr	- 9.155.810
Resultat	kr	68.690

Bodø Havns visjon er «Attraktiv havn i nord». Budsjett for 2020 skal bidra til å oppfylle bystyrets bestillinger gitt i de foretaksspesifikke eierstrategiene, og for å kunne sikre en god havnedrift i Bodø, vil selskapet fremover fokusere på hvordan inntektssiden skal styrkes i årene som kommer.

Vi legger i budsjettet opp til budsjett i balanse, men ved innføring av ny havne- og farvannslov fra 01.01.2020 er det i loven lagt opp til at havnen skal føre regnskap etter regnskapsloven og ikke kommuneloven. Forskrifter er ute til høring, og veileder skal komme i løpet av 2020. Vi har derfor ikke oversikten over alle eventuelle konsekvenser ennå, men disse vil bli tatt inn i tertialrapportering i 2020. I tillegg innfører vi måling av miljøutslipp fra cruiseskipene et samarbeid med noen av cruisehavnene i Norge. Her vil cruiseskipene bli belastet med kostnader ut fra miljøutslippene de har i havnen.

Budsjett for 2020 legger opp til et noe høyere aktivitetsnivå på leie og arealsiden i Stamnettsterminalområdet, da det er etterspørsel fra våre logistikkt partnere i havnen. Det arbeides nå med en masterplan for hele Stamnettsterminalområdet som forventes ferdigstilt til sommeren. Vi ser dessverre at aktivitet på sjøsiden reduseres noe, på grunn av reduksjon i aktivitet på byggesiden (bypakke/utbygging). Dette er årsak til at primærinntektene noe redusert i 2020. Andre driftsinntekter er vesentlig redusert, da DA-prosjektet Byen og Havna II er ferdigstilt. På kostnadssiden er det budsjettert med tilsvarende nedtrekk på kostnader i Byen og Havna II. Samtidig har vi økte kostander på vedlikehold av brygger og bygg for å ta igjen etterslep på vedlikeholdssiden.

### Budsjett 2020.



	Regnskap pr 31.12.2018	Regnskap pr 30.08.2019	Opp. Budsjett pr 31.12.2019	Korrigert Budsjett 2019	Budsjett 2020
<b>Driftsregnskap Bodø Havn</b>					
Primærinntekter	12 293 655	8 061 248	12 800 000	12 000 000	11 000 000
Andre salgs- og leieinntekter	29 339 942	18 100 857	29 100 000	28 000 000	30 015 000
Andre driftsinntekter	1 518 122	2 786 613	2 400 000	4 400 000	800 000
Overføring distriktshavner	800 000	-	800 000	800 000	800 000
<b>SUM DRIFTSINTEKTER</b>	<b>43 951 719</b>	<b>28 948 718</b>	<b>45 100 000</b>	<b>45 200 000</b>	<b>42 615 000</b>
Lønns- og sosiale kostnader	14 131 201	7 911 366	15 300 000	14 800 000	15 267 000
Andre driftskostnader	14 595 030	13 277 666	19 000 000	20 400 000	18 123 500
Avskrivinger	14 418 056	9 587 995	14 457 000	14 457 000	14 537 019
<b>SUM DRIFTSKOSTNADER</b>	<b>43 144 287</b>	<b>30 777 027</b>	<b>48 757 000</b>	<b>49 657 000</b>	<b>47 927 519</b>
<b>Brutto driftsresultat</b>	<b>807 432 -</b>	<b>1 828 309 -</b>	<b>3 657 000 -</b>	<b>4 457 000 -</b>	<b>5 312 519</b>
Finansinntekter	198 311	214 933	100 000	300 000	300 000
Finansutgifter	5 433 154	3 719 737	9 356 000	9 356 000	9 455 810
<b>SUM FINANSTRANSAKSJONER</b>	<b>- 5 234 843 -</b>	<b>- 3 504 804 -</b>	<b>- 9 256 000 -</b>	<b>- 9 056 000 -</b>	<b>- 9 155 810</b>
Motpost Avskrivinger	14 418 056	9 587 995	14 457 000	14 457 000	14 537 019
<b>Netto Driftsresultat</b>	<b>9 990 645</b>	<b>4 254 882</b>	<b>1 544 000</b>	<b>944 000</b>	<b>68 690</b>

Følgende endringer er lagt inn i budsjett 2020:

- Primærinntektene våre (farvannsavgift (tidligere anløpsavgift), kaivederlag og varevederlag) reduseres grunnet forventet mindre aktivitet av grus og husmoduler over kai. Når skip går til private kaier, får ikke havnen hverken kaivederlag eller varevederlag. Vi har budsjettert noe forsiktig på cruiseaktivitet, da vi hadde 25 % kansellering av vintertrafikken i 2019. I ny havne- og farvannsslov fra 01.01.2020 endres også ansvarsforholdet mellom kommune og stat i kommunens sjøområde. Effekt av miljørabatt/påslag vil bli tatt i tertialregulering.
- Andre salgs- og leieinntekter er økt grunnet
  - Merutleie på dagens ledige arealer
  - Mer salg av strøm (dette gir også noe økte innkjøpskostnader)
  - Prisjustering på 5 % på noen av våre tjenester som ikke reguleres av KPI.
- Andre inntekter har i hovedsak hatt tre poster;
  - Refusjoner fra Kystverket på vertskommuneavtalen i forbindelse med depotstyrke for akutt forurensing
  - Refusjoner for drift og normalt vedlikehold av distriktshavner på kr 800.000 i henhold til langtidsplan vedlikehold.
  - Refusjoner for prosjekt ligger i den tredje posten, men her har Bodø Havn ingen prosjekter med ekstern finansiering planlagt i 2020.
  - Planlagt landstrømsanlegg skal ut på anbud før jul og vil stå klart i løpet av høsten 2020. Størrelsen på inntekter og kostnader denne etableringen medfører vil etter hvert som disse blir kartlagt, legges inn i tertialrapporter i 2020.

Sum inntekter er budsjettert med kr 42.615.000 mot kr 45.200.000 i budsjett 2019.

- På driftskostnadssiden har vi lagt inn følgende forutsetninger i forhold til 2019;
  - Opprettholder litt økning på lønns- og sosiale kostnader i forhold til budsjett 2019. Det er da lagt inn en økning på ca 3%. Konsekvenser ved overgang til ny regnskapsstandard kan medføre endringer på pensjonsberegning, men dette må eventuelt tas inn i tertialrapporter for 2020.
  - Ytterligere kostnadsreduksjoner på grunn av ferdigstilling av Byen og Havna II men samtidig er det lagt inn økt vedlikehold for å dekke inn etterslepen fra tidligere år.

Sum kostnader er budsjettert med kr 47.927.519 mot kr 49.657.000 i budsjett 2019



- På finanssiden har vi lagt inn følgende forutsetninger i forhold til 2019;
  - Økt rentekostnad på 0,5 % for 2020 på våre lån.

Totalt har Bodø Havn en resultatforventning på kr 68.690 for 2020.

### **Investeringsbudsjett 2020 - 2023.**

I henhold til formålsparagrafen i vedtekter for Bodø Havn er det Bodø Havns ansvar, som Bodø kommunes havnefaglige organ, å legge til rette for effektiv og konkurransedyktig transport av gods på sjø og for sjøtransport i kombinasjon med andre transportformer. Dette reflekteres i investeringsbudsjettet, hvor det i hovedsak foreslås videreføres investeringer fra 2019 som legger til rette for økt og mer effektiv logistikkaktivitet i havnen eller oppdrag gitt av Bodø kommune.

Det arbeides med masterplan for Stamnettsterminalområdet, som skal være ferdigstilt til sommeren, og eventuelle budsjettmessige konsekvenser vil da bli tatt inn i tertialer i 2020.

### **Investeringsbudsjett 2020**

I hovedsak ønsker Bodø havn å videreføre 3 eksisterende prosjekter i 2020.

1. Det er Vestbrekken/Dampskipskai Sør hvor vi har startet arbeidet med klargjøring for rivning og ny oppbygging. Arbeidet skal være ferdig før sommeren 2020. Her har vi fått bevilgning fra Bodø kommune på investeringen.
2. Landstrømanlegg, hvor vi har fått bevilgning fra Enova til etablering av 4 landstrømanlegg, samt bevilgning fra Bodø bystyre til opptak av lån på vår egenandel. Prosjektet er beregnet ferdigstilt i 2020.
3. Molo Givær, hvor vi har fått bevilgning fra Bodø kommune for gjennomføring av prosjektet. Vi venter på tilbakemelding fra Fylkesmannen på miljøavklaringen, og vil deretter ferdigstille endelig sak med endelig kostnadsoversikt.
4. Vi tar inn igjen utskifting av uteriggere og bommer på anlegget i brygge 1 slik at disse får redningsstiger, bredere gangveier etc. Dette er beregnet finansiert med økt innskudd fra kundene som leier.
5. Skifting av tak på Rødbrygga på Nyholmen. Det er lekkasje i tak på Rødbrygga, og vi vil skifte dette i 2020. Resterende bygg er blitt satt flott i stand av Kystlaget Salta, og vi vil prioritere å få bygget helt tett. Dette er kommunens tusenårssted og vi vil få dette på plass snarest slik at ikke bygget forringes. Vi foreslår at dette finansieres av vårt investeringsfond.

### **Investeringer 2021 – 2023**

I 2020 er det kun videreføring av Vestbrekken/Dampskipskai sør som vi ha kapasitet til å gjennomføre, Resterende fra tidligere økonomiplaner ønskes forskjøvet med ett år.

Derfor er Dampskipskai Nord, Lillebrekken og rest Østbrekken foreslått forskjøvet til 2021.

Investering i kai i 2022 omfatter Ro-Rorampe i tilknytning til Terminalkai Nord. Det er i dag en flytende og mobil Ro-Rorampe som tilhører Forsvaret og som er koblet opp på vår kai «Klossen» inne på terminalområdet. Denne brukes av skip for lasting og lossing av rullende materiell, i hovedsak Nor Lines sine skip og godstrafikk for Forsvaret i forbindelse med øvelser. Denne rampen leier Bodø Havn av Forsvaret, og det er Kystverket som bestemmer hvor denne skal ligge. Ved behov kan denne flyttes hvis Kystverket beslutter denne plassert annen



plass. I så tilfelle blir Bodø Havn sårbar for håndtering av Ro-Rolast, og da spesielt sett i forhold til en Nord-Norgelinje. Etter at regjeringen har lagt inn tilskuddsordning til rederier for overføring av godt fra vei til sjø, kan en Nord-Norgelinje være oppe å gå i løpet av 2021. Det er laget en egen utredning av Ro-Ro-rampe som presenteres til bystyret i prosjekt Byen og Havna II i 2020. Vi ønsker å prioritere inn en permanent Ro-Rorampe slik at vi kan håndtere rullende materiell i årene fremover. Det er ikke Bodø Havn som har råderett over denne, og vi har de siste årene fått forespørsel fra Kystverket om konsekvenser for Bodø havn hvis denne blir flyttet. Bodø Havn vil lage en egen sak hvor vi ser på etablering av en permanent Ro-Rorampe tilpasset fremtidig godsoverføring.

**Bodø Havn KF**  
**INVESTERINGSBUDSJETT 2020-2023**

<b>Investeringsregnskap 2020</b>	<b>Budsjett 2019</b>	<b>Forslag 2020</b>	<b>Økonomiplan 2021</b>	<b>Økonomiplan 2022</b>	<b>Økonomiplan 2023</b>	<b>Kommentar</b>
Arealoppbygging	500 000					
Nye uteriggere Brygge 1 - sentrum	-	1 300 000				
Kairenovering Dampskipskai Sør og Vestbrekken (101)	5 000 000					
Kairenovering Vestbrekken	18 000 000	18 000 000				
Kairenovering Dampskipskai Nord, Østbrekken og Lillebrekken			23 000 000			Forslag ØP
Kaiinvestering Terminalkai Nord, Ro-Ro				30 000 000		Forslag ØP
Kairenovering Jernbanekaia					30 000 000	Forslag ØP
Ferdigstillelse av bakarealer på kai Skjerstad (102)	273 666					
Ny dyktdalb/liggepunkt Bliksvær (302)	550 000					
Kjøp av landganger til skip (401)	75 200					
Investering i landstrømanlegg (403)	500 000					
Landstrømanlegg	22 365 000	22 365 000				
Bygging av ny molo Givær (301)	450 000					
Kjøp av flyhandlingsutstyr cruise/fisk (402)	2 700 000					
Udisponert molo Givær	9 550 000	9 550 000				
Nytt tak på bryggene Nyholmen	-	150 000				
<b>Sum investeringer</b>	<b>59 963 866</b>	<b>51 365 000</b>	<b>23 000 000</b>	<b>30 000 000</b>	<b>30 000 000</b>	

<b>Finansiering</b>	<b>Budsjett 2019</b>	<b>Forslag 2020</b>	<b>Økonomiplan 2021</b>	<b>Økonomiplan 2022</b>	<b>Økonomiplan 2023</b>	<b>Kommentar</b>
Overført ubrukt låneramme 2018	575 200					
Økt innskudd båtplasser Brygge 1	-	1 300 000				
Investeringstilskudd Bodø kommune Vestbrekken	5 000 000					
Overført til bundet fond Vestbrekken	18 000 000	18 000 000				
Bruk av fond kai Skjerstad til ferdigstillelse Skjerstad	273 666					
Bruk av fond kai Skjerstad til ferdigstillelse dyktalb	150 000					
Investeringstilskudd Bodø Kommune Bliksvær	400 000					
Nytt lån vedr. utvidelse av bygg ASKO	-					
Nytt lån vedr. investering i landstrømanlegg	5 715 250	5 215 250				
Investeringstilskudd landstrømanlegg Enova	17 149 750	17 149 750				
Investeringstilskudd Molo Givær	10 000 000	9 550 000				
Investeringstilskudd Bodø Kommune/Da-midler	2 700 000		23 000 000	30 000 000	30 000 000	
Bruk av tidligere års investeringsfond		150 000				
<b>Sum finansiering</b>	<b>59 963 866</b>	<b>51 365 000</b>	<b>23 000 000</b>	<b>30 000 000</b>	<b>30 000 000</b>	

### Økonomiplan drift 2021 - 2023

Med ovennevnte investeringer i langtidsbudsjettet er det laget ikke automatisk effekt i et langtidsbudsjett på driften.

Men potensiale vi ser for oss fremover vil kunne bedres ut fra følgende forventet aktivitet:

- Primæraktivitetene, økt cruiseaktivitet (inkl. EPI), Økt aktivitet på mottak av fisk for foredling i Bodø, tilpasset prisstrukturen for økt transport av gods på sjø.
- Andre salgs- og leieinntekter, merutleie arealer, tilpasset prisstruktur tjenester, fokus på merutleie, økte etableringer av aktører i Bodø.
- Andre inntekter som er kostnadsdekning ved refusjoner fra andre

På kostnadssiden er det hensyntatt:

- Generelle lønnsjusteringer, Generelt kostnadsreduksjoner, men økte vedlikeholdskostnader på bygg, anlegg og avsetning til vedlikeholdsfond.
- Avskrivninger økt med investeringer i langtidsplanen



Driftsregnskap Bodø Havn	Regnskap pr					
	31.12.2018	Budsjett 2019	Budsjett 2020	Budsjett 2021	Budsjett 2022	Budsjett 2023
Primærinntekter	12 293 655	12 000 000	11 000 000	11 297 000	11 602 019	11 915 274
Andre salgs- og leieinntekter	29 339 942	28 000 000	30 015 000	30 825 405	31 657 691	32 512 449
Andre driftsinntekter	1 518 122	4 400 000	800 000	821 600	843 783	866 565
Overføring distriktshavner	800 000	800 000	800 000	800 000	800 001	800 002
<b>SUM DRIFTSINTEKTER</b>	<b>43 951 719</b>	<b>45 200 000</b>	<b>42 615 000</b>	<b>43 744 005</b>	<b>44 903 494</b>	<b>46 094 289</b>
Lønns- og sosiale kostnader	14 131 201	14 800 000	15 267 000	15 679 209	16 102 548	16 537 316
Andre driftskostnader	14 595 030	20 400 000	18 123 500	18 612 835	19 115 381	19 631 496
Avskrivinger	14 418 056	14 457 000	14 537 019	15 253 000	15 573 000	15 746 000
<b>SUM DRIFTSKOSTNADER</b>	<b>43 144 287</b>	<b>49 657 000</b>	<b>47 927 519</b>	<b>49 545 044</b>	<b>50 790 929</b>	<b>51 914 813</b>
<b>Brutto driftsresultat</b>	<b>807 432 -</b>	<b>4 457 000 -</b>	<b>5 312 519 -</b>	<b>5 801 039 -</b>	<b>5 887 435 -</b>	<b>5 820 523</b>
Finansinntekter	198 311	300 000	300 000	308 100	316 419	324 962
Finansutgifter	5 433 154	9 356 000	9 455 810	9 711 117	9 973 317	10 242 597
<b>SUM FINANSTRANSAKSJONER -</b>	<b>5 234 843 -</b>	<b>9 056 000 -</b>	<b>9 155 810 -</b>	<b>9 403 017 -</b>	<b>9 656 898 -</b>	<b>9 917 635</b>
Motpost Avskrivinger	14 418 056	14 457 000	14 537 019	15 253 000	15 573 000	15 746 000
<b>Netto Driftsresultat</b>	<b>9 990 645</b>	<b>944 000</b>	<b>68 690</b>	<b>48 945</b>	<b>28 667</b>	<b>7 842</b>

## Forslag til vedtak:

### Havnestyret gjorde følgende enstemmige vedtak:

«Styret i Bodø Havn KF innstiller på at bystyret fatter følgende vedtak:

”1. Bodø bystyre godkjenner driftsbudsjett for 2020 med et resultat på kr 68.690.

2. Bodø bystyre godkjenner økonomiplan drift for 2021 til 2023.

3. Bodø bystyre godkjenner investeringsbudsjett for 2020 på kr 51.365.000. hvorav kr 49.915.000 er overføring av bevilgning fra 2019.

4. Bodø bystyre godkjenner økonomiplan investering for 2021 til 2023.”

Kjersti Stormo  
Havnedirektør

Jon-Arne Nymo  
Økonomi- og administrasjonssjef





## Sak 36 /2019 Environmental Port Index (EPI).

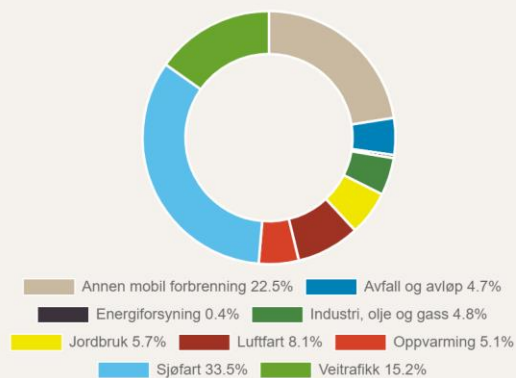
### Hensikt

Gi styret underretning om selskapets deltakelse i EPI-prosjektet.

### Bakgrunn

Kommunefordelt utslippsstatistikk hos Miljødirektoratet med tall fra 2017 viser at 33,5 % av klimagassutslipp i Bodø kommer fra sjøfart.

#### KLIMAGASSUTSLIPP I BODØ



#### FORDELING AV KLIMAGASSUTSLIPP: HVOR TRYKKER SKOEN?

Dagens klimagassutslipp i en kommune gir en indikator på hvor utslippskuttene kan skje. Grafen viser direkte klimagassutslipp i Bodø, 2017, fordelt på utslippskilder. Tallene i begge grafene er hentet fra [kommunefordelt utslippsstatistikk](#) hos Miljødirektoratet.



#### HISTORISKE UTSLIPP OG UTSLIPPSMÅL (TONN CO2)

Klimagassutslipp i Bodø de siste årene, samt utslippsmål for 2030 og 2050 forutsatt at kommunen skal oppfylle sin del av nasjonale mål. Grafene er ikke justert for opptak av CO<sub>2</sub> i skog, dyrket mark og annen arealbruk. Miljødirektoratet har en [egen statistikk](#) for arealbruk.

For å oppnå nasjonale mål må det iverksettes tiltak. Selv om klimagassutslippene fra cruiseskip utgjorde kun 2,2 % av klimagassutslippene fra sjøfart i Bodø i 2017, så er cruisetrafikken i til byen økende og vi må se på mulige tiltak.

### Saken

Det har vært avholdt møte angående deltakelse i prosjektet – Environmental Port Index (EPI). På initiativ fra 12 havner med Bergen Havn i spissen, har DNV-GL laget et web-basert rapporteringssystem der Cruiseskipene rapportere inn energibruken ved havn. Samtidig er det utarbeidet en metode som måler og setter poeng basert på de rapporterte data. Dette poengsystemet implementeres i avgiftssystemet der de skipene som slipper ut lite klimagasser får lavere avgifter/vederlag i havn, samtidig som de skipene med store utslipp straffes økonomisk.



Systemet er integrert mot PortWin som er det havnedatasystemet for fakturering som Bodø Havn nå skal ta i bruk.

Bodø Havn og 2 havner til, har meldt inn ønske om deltakelse. Vi ønsker å ta i bruk rapporteringsystemet fom 2020, men avventer implementeringen i avgiftssystemet til 2021. Bruken av systemet har en oppstartskostnad på kr 50.000 og årlig beløp som avhenger av antall anløp etter følgende skala:

< 10 anløp	kr 15 000
11-100 anløp	kr 50 000
101-250 anløp	kr 100 000
>250 anløp	kr 150 000

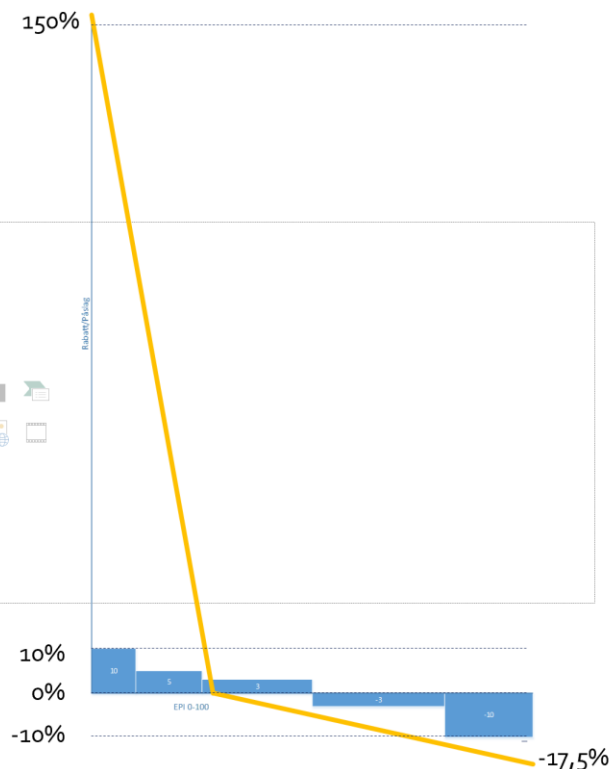
Dette er en rabatt i forhold til de 12 opprinnelige havnene som hadde en oppstartskostnad på kr 100 000.

Det er etablert to modeller for betaling der 30 poeng gir uendret betaling. Lavere score gir påslag, høyere score gir rabatt:

## Strukturdiskusjon – Kobling mellom EPI score og avgift

### Trappetrinn versus linje

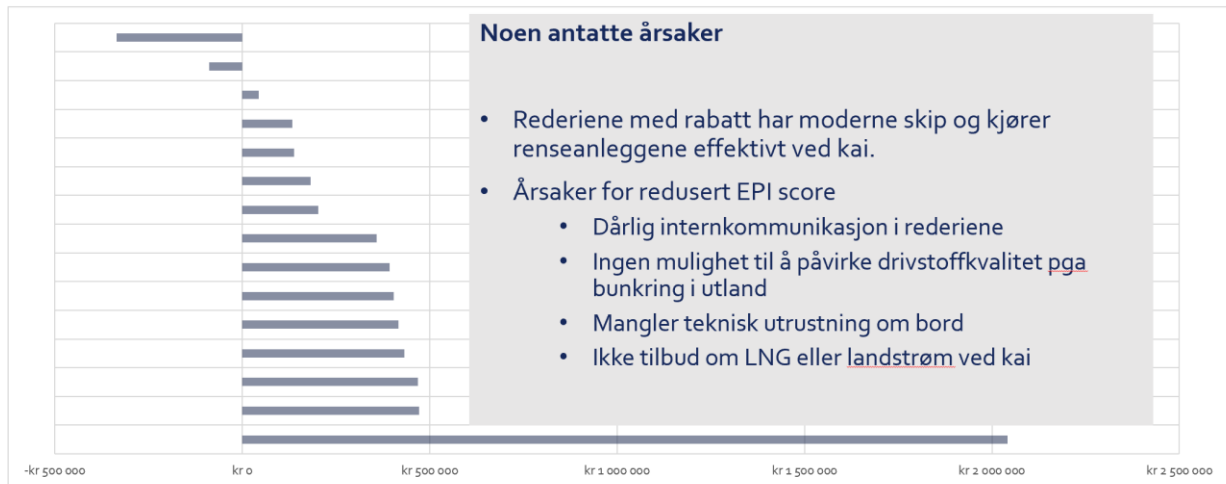
- [Klikk for å legge til tekst](#)





Bergen Havn har implementert systemet fullt ut og gjort følgende erfaringer:

## Rabatt og påslag fordelt på rederigrupper



De har hatt økte inntekter i 2019, systemet fremstår som balansert og objektivt, det er akseptert av rederiene og nå er det blitt enkelt å delta fordi systemet er tett integrert mot interne systemer.

Imidlertid har Bergen Havn brukt 2 mill kr på å utvikle systemet. Samtidig ser alle deltakere i prosjektet at det er mulighet for å kunne bruke systemet på alle typer skip, og selge systemet til mange Norske og utenlandske havner fremover. 15/10-2019 ble det avholdt et brukermøte for deltakere i EPI-prosjektet der organisering videre ble diskutert. Alle havnene som deltar i prosjektet, vil starte opp med EPI rapportering fra 1/1-2020. Med unntak av Bodø og Arendal har havnene besluttet å koble EPI med en betalingsordning. Når det gjelder fremtidig organisering av EPI blant havnene foreslår arbeidsgruppen at EPI organiseres som et aksjeselskap, der Bergen Havn får tilbake sine investeringskostnader. Utkast til stiftelsesdokument er vedlagt. Videre ble modell for fordeling av aksjer presentert (basert på antall anløp i 2018).

Selskap	Havn	Anløp	Andel %
Bergen og omland havn AS	Port of Bergen	336	19,1 %
Stranda Hamnevesen	Stranda Port Authority	196	11,1 %
Stavangerregionen Havn IKS	Port of Stavanger	186	10,6 %
Ålesundregionens Havnvesen	Port of Ålesund	157	8,9 %
Aurland Hamnevesen KF	Flåm Port	166	9,4 %
Molde og Romsdal havn	Port of Molde	113	6,4 %
Eidfjord Kommune	Port of Eidfjord	88	5,0 %
Tromsø Havn KF	Port of Tromsø	109	6,2 %
Nordfjord Havn IKS	Port of Nordfjord	102	5,8 %



## HAVNESTYREMØTE 07.11.2019

Oslo Havn KS	Port of Oslo	98	5,6 %
Trondheim Havn	Port of Trondheim	83	4,7 %
Kristiansand Havn KF	Port of Kristiansand	58	3,3 %
Karmsund	Karmsund Port Authority	46	2,6 %
Bodø Havn KF	Port of Bodø	17	1,0 %
Arendal Havn KF	Port of Arendal	8	0,5 %
		1 763	100,0 %

Modellen tilsier et aksjeinnskudd på kr 20 000 for Bodø Havn.

Planen fremover er at EPI selskapet skal ha avtalen med DNV-GL og at årlig betaling skal være per anløp (estimert til kr 1 500). Arbeidet videre har fokus på etablering av EPI selskapet. I dette inngår en rekke aktiviteter inklusiv

- Ferdigstille budsjett
- Ferdigstille stiftelsesdokument og relaterte dokumenter
- Bygge web sider for selskapet
- Følge opp markedsføringsaktiviteter
- Gjennomgå og forhandle avtaler med DNVL i lys av ny selskapsstruktur

Dette arbeidet vil pågå i høst. Det er vanskelig å sette noen spesifikke milepæler, men arbeidsgruppen har en ambisjon om å ha selskapet på plass innen nyttår.

### Forslag til vedtak:

*"Styret godkjenner inngang i EPI-prosjektet og 1% deltagelse i et EPI-selskap."*

Kjersti Stormo  
Havnedirektør



**Sak 37/2019** Havnedirektørens orientering.

---

**Hensikt**

Gi styret underretning om selskapets virksomhet, stilling og resultatutvikling.

**Bakgrunn**

Havnedirektørens orientering sammen med Regnskapsrapporten utgjør den periodiske rapportering.

**Saken**

**NTP 2022-2033**

Bodø Havn fikk en henvendelse fra Salten Regionråd om innspill til NTP 2022-2033. Vårt svar til Salten Regionråd baserer seg på havna som godsknutepunkt og overføring fra vei til jernbane og sjø. Vi har sett på Jernbanedirektoratet og Bane Nors godsstrategier, da disse har samme tidsperspektiv som NTP. Svaret følger vedlagt.

**Mulig samarbeid med Bodø Energi**

Det grønne skifte i maritim sektor vil medføre at havner i større grad fremstår som en energihub for flere typer energibruk. Skal Bodø Havn kunne følge med i denne utviklingen, så må vi samarbeide med aktører som har kompetanse innenfor dette området. Samtidig ser vi at BKK og Bergen Havn har etablert et felles landstrømsselskap PLUG AS, som nå frir til de største cruisehavnene langs kysten. Det er avholdt et møte mellom Bodø Havn og Bodø Energi for å se på mulighetene for samarbeid fremover.

**Havne og farvannsloven**

Vi vil i styremøte gi en kort presentasjon av den nye havne- og farvannsloven.

**Forslag til vedtak:**

*"Styret tar redegjørelsen til orientering."*

Kjersti Stormo  
Havnedirektør

## **Innspill fra Bodø Havn til NTP 2022-2033**

Det har i mange år vært stort fokus nasjonalt på å overføre gods fra vei til sjø og bane. I riksrevisjonens rapport fra februar 2018 slås det fast at målet om overføring av godstransport fra vei til sjø og bane på transport av stykk gods på strekninger over 300 kilometer ikke er nådd. Videre pekes det på at myndighetene ikke har klart å styrke konkurranseevnen til sjø- og jernbanetransport sammenliknet med veitransport.

Havnene er i den nasjonale havnestrategien gitt en sentral rolle i arbeidet med å få til økt overføring av gods til sjø. I Bodø er jernbaneterminalen og havneterminalen plassert helt inntil hverandre og gir store muligheter for overføring av gods og etablering av en effektiv intermodal godskorridor som binder sammen Nord-Norge med Oslo og kontinentet. En godskorridor mellom Tromsø og Oslo, som kombinerer båt Tromsø – Bodø og jernbane Bodø – Oslo, bør etableres med utgangspunkt markedets krav til effektiv transport av gods. Dette kan man oppnå med en samordnet og felles satsing på tvers av transportformene hvor man understøtter næringslivets behov for rask framføringstid for godset. Undersøkelser gjennomført av Transportutvikling (2015) og Rambøll (2018) viser at en denne godskorridoren årlig vil kunne flytte mer enn 25 000 vogntog fra veien, noe som ifølge beregninger fra Transportøkonomisk Institutt (2015) vil gi en samfunnsøkonomisk gevinst på 200 millioner kroner årlig.

Kjøreveien mellom Oslo og Tromsø er på 1643 km. Jernbanestrekningen mellom Oslo og Bodø er landets lengste jernbanestrekning på 1282 km og består av Nordlandsbanen (729 km) og Dovrebanen (553 km). En forutsetning for at godset på denne strekningen skal flyttes fra vei til sjø og bane er at godset fraktes effektivt (raskt) på jernbanen, samt at koblingen mellom jernbane og båt i Bodø skjer sømløst. Godstoget mellom Oslo og Bodø bruker i 2019 22 timer og 47 minutter. I 2002 ble den samme strekningen tilbakelagt på 20 timer og 37 minutter, mens den motsatt vei (Bodø – Oslo) gikk unna på 19 timer og 20 minutter. På strekningen mellom Oslo og Bodø bruker altså godstoget 2 timer og 10 minutter lengre i 2019 enn det gjorde i 2002! I denne perioden er det i tillegg gjennomført flere veiprojekter som har gitt ytterligere økt konkurransekraft for veitransport til fordel for jernbane (og båt).

Dersom det skal være realisme i målet om å overføre gods fra vei til sjø og bane må det synliggjøres en klar og tydelig satsing for mer gods på jernbanen.

Det er et krav å få ned framføringstiden på jernbane mellom Oslo og Bodø, på sikt til under 18 timer.  
For å få ned framføringstiden må følgende prioriteres:

- Nytt signalsystem (ERTMS) må innføres på Nordlandsbanen som planlagt.
- Nordlandsbanen nord for Mo i Rana må kunne betjene 600 meter lange godstog helt til Bodø. Det må prioriteres å bygge nye kryssingsspor for 600 meter lange godstog. Ifølge Jernbanedirektoratets godsstrategi NTP 2022-2033 må dette prioriteres på Saltfjellet (Sukkertoppen) og på Vudu (mellom Stjørdal og Skogn). Begge disse kryssingssporene må bygges ut tidlig i perioden slik at ikke framføringstiden på Nordlandsbanen økes som følge av den planlagte innføringen av halvtimesintervall for persontrafikken mellom Trondheim og Steinkjer.
- Stasjonene på Fauske og i Bodø må bygges ut til å kunne ta imot lange godstog.
- Arbeidet med å øke kapasiteten på Dovrebanen må fortsette slik at det kan kjøre flere 600 meter lange godstog mellom Oslo og Trondheim. En økt kapasitet på Dovrebanen vil være positiv for Nordlandsbanen.
- Prioriteringsreglene mellom gods- og persontog må endres. Vi foreslår at det innføres katalogruter for godstog, hvor godstog mellom Oslo og Bodø gis høy prioritert og at dette defineres for en lengre periode enn det nåværende årsintervallet, hvor årlig ruteplan fastsettes etter jernbaneforskriften. En slik innføring av katalogruter er beskrevet i punkt 3.3 i Jernbanedirektoratets hovedrapport Godsstrategi NTP 2022-2033



Det er et krav at det etableres en planskilt krysning mellom jernbane og havn i Bodø.

I luftlinje er det ca. 350 meter mellom jernbaneterminalen og terminalkaien i Bodø havn. Disse to områdene deles av en sterkt trafikkert vei, Jernbaneveien, som i 2014 hadde en trafikk på 11 500 ÅDT. Trafikken i området er forventet å vokse på grunn av omlegging i trafikkmønsteret i omkringliggende veier.

For at containere skal fraktes effektivt og uten store omlastingskostnader mellom jernbane og båt må godset kunne kjøres direkte mellom terminalene på et område som tillater kjøring av kjøretøy med svarte skilter med gul skrift. Godset må kunne fraktes mellom jernbaneterminal og kai uten opphold for å vente på passerende trafikk.

Dette kan i praksis løses ved at en liten strekning på Jernbaneveien løftes slik at biltrafikk, syklende og gående passerer over terminalområdet via en bru, mens godstransporten kan foregå uhindret på bakkeplan mellom jernbaneterminal og havneterminal. Dette vil gi sikker ferdsel for bilister, kollektivtrafikk og myke trafikanter, samtidig som det vil gi en effektiv logistikk på terminalområdet og øke grunnlaget for at gods overføres fra vei til bane og sjø.

Det er et krav at Nordlandsbanen reduserer sine utslipp og tar i bruk ny teknologi på lokomotiv.

Utviklingen innen transportsektoren er en målsetning om nullutslipp for alle transportformer. Vi kan ikke akseptere at Nordlandsbanen skal fortsette å trafikeres av tog som bruker diesel som drivstoff. Vi ber derfor om at Nordlandsbanen vurderes som teststrekning for følgende:

- Bi-modale lokomotiver, dvs. lokomotiver som har fullverdig el. og dieseldrift i samme lok.
- Nordlandsbanen må derfor etableres som prøvestrekning for etablering av hydrogentog.