

Miljøplan Bodø Havn

2021-2025



Innhold

Miljøplan Bodø Havn	0
2021-2025	0
Innledning	2
Overordnet forankring	2
Grønn, smart havn	4
FN's Bærekraftsmål	5
Miljøfyrtårnsertifisering i Bodø Havn	6
Klimagassutslipp i Bodø og Bodø Havn	6
Luftkvalitet	8
Landstrøm gir renere byluft	8
Hydrogen til fergene og andre transportformer	9
Scrubber hos fartøy	9
Incentivordninger for å redusere klimautslipp fra fartøy	10
Redusert utslipp fra kjøretøy	10
Bodø Havns hovedmål om luftkvalitet	11
Støykvalitet	12
Bodø Havns hovedmål om støy	12
Energiforbruk	13
Havna som Energihub	13
Bodø Havns hovedmål om energiforbruk	14
Avfallshåndtering	14
Plast i havet	15
Bodø Havns hovedmål om avfall	15
Vannkvalitet og -forbruk	16
Tungmetaller, olje og kjemikalier	16
Bodø Havns hovedmål om vannkvalitet og vannforbruk	16
Miljøgifter i produkter	17
Bodø Havns hovedmål om miljøvennlige produkter	17
Havneutvikling – havna som miljøpådriver	18

Innledning

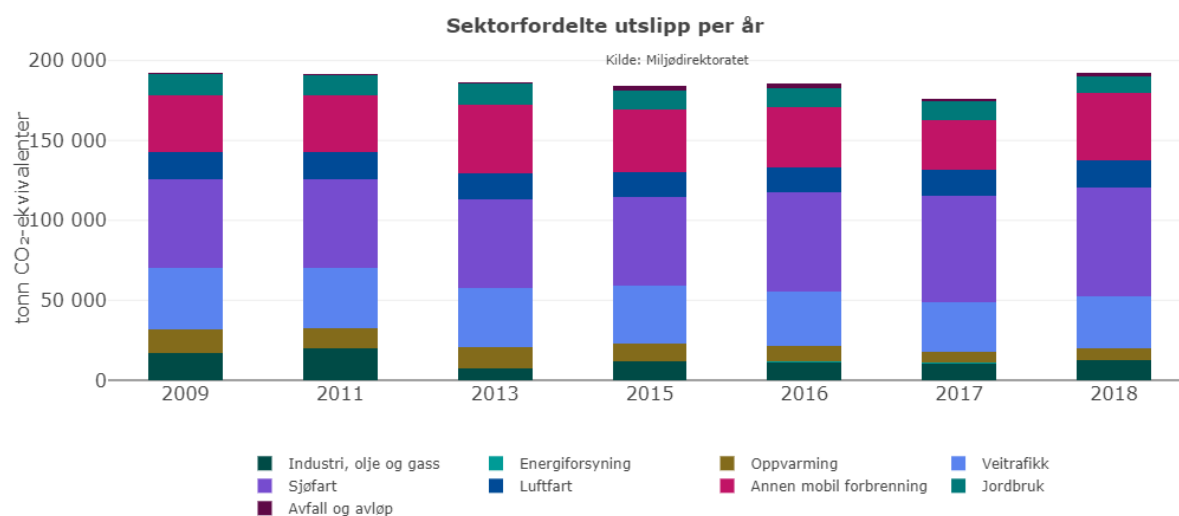
Klimaendringer er en av vår tids store utfordringer, og vil ha stor påvirkning på samfunnet og måten vi lever på fremover. Det stilles forventninger til at gode, mer effektive og bærekraftige løsninger skal komme fra lokalt nivå. Sjøveien betegnes ofte som en mer miljøvennlig transportform, og blir stadig trukket frem som en transportform som bør få økt fokus. Det er likevel flere tiltak som kan styrke havnevirksomhetens posisjon miljømessig. I det globale sjøtransportnettet er flere overbevist om at havner kan gi et betydelig bidrag for å redusere utslipp¹. Sjøfarten er i stadig utvikling og nye virkemidler for å redusere utslipp, håndtering av avfall, støy etc. som er forbundet med sjøfartstransport er stadig under utvikling. I 2019 kom regjeringens handlingsplan for grønn skipsfart. Denne har som mål å ha utslippsfrie havner innen 2030. Det faller således naturlig inn for Bodø Havn å være en pådriver for grønn skipsfart.

Som offentlig eid havnevirksomhet skal vi være fremtidsrettet og representere en standard som tar bærekraftig utvikling på alvor. Ambisjonen er å legge til rette for smarte løsninger og praksis for havn og terminal, og således bidra til å redusere de miljøutfordringene som verden står overfor.

Miljøplanen skal være et styrende dokument for Bodø Havn og de offentlige kaiavsnittene i Bodø kommune. Denne skal hensyntas og integreres i all virksomhet. Gjennom satsningen vil Bodø Havn ta en sentral posisjon for havne- og byutvikling som knytter seg sterkt til klima- og miljøvennlige løsninger. I miljøplanen for Bodø Havn presenteres utfordringene havna står ovenfor, samt målsettinger og tiltak for å forsterke Bodø Havns innsats for klima og miljø. Miljøplanen er ment som en overordnet plan for de tiltak havna anvender for å redusere miljøbelastningen som følger av havneaktivitet. Således bidrar planen til å definere strategier og ambisjonsnivåer knyttet til å realisere det grønne, smarte skiftet. Som et tillegg til miljøplanen er det utarbeidet en separat handlingsplan som viser til hvilke av FNs bærekraftsmål tiltakene kan bidra til å oppfylle innenfor et gitt tidsrom.

Overordnet forankring

Bodø Kommune publiserte i 2019 «Klima- og energiplan 2019-2031» som tar for seg de klimautfordringene Bodø står ovenfor i dag og fremover. I rapporten kommer det frem at veitrafikken og sjøfarten er de to største utslippskildene i Bodø. Utslipp fra veitrafikk er i all hovedsak knyttet til lette kjøretøy som personbiler, disse utslippene er redusert med 7% i perioden mellom 2009 og 2016. Utslippene fra sjøfart derimot, har økt med 15% i perioden 2013-2016. Mye av denne økningen er i kategorien passasjerer (ferger, hurtigbåter og cruiseskip). For å styrke havnens konkurransekraft må Bodø havn bli mer effektiv og miljøvennlig.



Figur 1: Sektorfordelte utslipp per år (miljødirektoratet.no)

¹ <https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/nyheter/2020/januar-2020/klimakur-2030-slik-kan-utslippene-kuttes/>

Nordland Fylkeskommune presenterte i «Regional Plan – Klimautfordringene i Nordland 2011-2020» fire regionale klimamål.

- De samlede utslippene i Nordland skal reduseres med 20% i forhold til 1991 (30% reduksjon i forhold til 2008).
- Nordland fylkeskommune skal jobbe for å utnytte det potensialet som ligger i produksjon av ny fornybar energi og energieffektivisering
- Nordland fylkeskommune skal bidra til å redusere kommunenes sårbarhet for klimaendringer og styrke deres tilpasningskapasitet/evne

Disse er godt forankret i Bodø Kommunes Klima- og energiplan.

- 2030: Reduksjon av direkte utslipp av klimagasser med 60 prosent sammenlignet med 2009-nivå.
- 2030: Bodø kommune skal ha 70 prosent materialgjenvinningsgrad på husholdningsavfall og næringsavfall (Eksklusive overskuddsmasser (jord- og steinmasser)).
- 2050: Bodø skal være et lavutslippssamfunn.

Det er derfor naturlig at Bodø Havn KF, som del av Bodø Kommune, også forankrer disse regionale klimamålene internt og setter egne klimamål på dagsordenen. I lys av de regionale klimamålene har Bodø Havn valgt å jobbe mot følgende mål i perioden 2021-2025:

- Innen 2025: 2 000 000 kWh årlig salg av landstrøm til skip
- Innen 2030: CO2 utslipp fra fartøy ved kai reduseres med 50 % sett i forhold til 2019
- Innen 2035: Kunne tilby alle brukere av havna energialternativ som ikke er fossilt
- Innen 2050: Bodø Havn skal være en nullutslippshavn

Grønn, smart havn

Bodø Havn tar sikte på å bli en grønn havn med lavere klimautslipp og grønn teknologi. Det innebærer en bærekraftig utvikling som tilfredsstiller dagens behov uten å gå på bekostning av fremtidige generasjoners mulighet til å tilfredsstille sine behov. FNs bærekraftsmål ble vedtatt i 2015 og definerer 17 innsatsområder som skal bidra til å stoppe klimaendringene gjennom de tre dimensjonene: økonomi, sosiale forhold og miljø. FNs bærekraftsmål brukes som rammeverk i Bodø Havns planer om å bli en grønn havn, og i tråd med Bodø Kommunes klima og energiplan benytter Bodø Havn seg av Brundtlandkommisjonens velkjente definisjon av bærekraftig utvikling fra 1987; «Utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov»².

Bodø Havns miljøvisjon:
En renere Bodø havn

De viktigste miljømålene er:

1. Kutte klimagassutslipp
2. Miljøvennlig havnedrift
3. Bodø Havn skal bidra til redusert avfall og utslipp til sjø
4. Bodø Havn skal bidra til bærekraftig utvikling der sjø møter land

For å nå disse skal følgende delmål og strategier fokuseres på:

- Utadrettet fokus Bodø – sjøveiens veikro
- Energihub
- Mer sjøtransport
- Økt godsvolum over bane og sjø
- Bidra til å gjøre Bodøregionen attraktiv

De største miljøutfordringene Bodø Havn står overfor:

- Utslipp av klimagasser fra sjøfarten
- Forurensning i hav
- Avfall
- Støy

² <https://www.fn.no/Tema/Fattigdom/Baerekraftig-utvikling>

FN's Bærekraftsmål

I et miljøperspektiv er det viktig å tenke globalt, men handle lokalt. Som havn spiller Bodø Havn en nøkkelrolle i bærekraftig samfunnsutvikling i Bodø. Ved å samarbeide og dele erfaringer med relevante aktører i havnemiljøet og næringslivet i Bodø forsøker Bodø Havn å skape et godt lokalsamfunn. Samtidig er det viktig for Bodø Havn å være en aktiv bidragsyter i å nå FNs bærekraftsmål.



Bilde 1: FNs Bærekraftsmål (FN.no)

For å bidra til FNs bærekraftsmål er det viktig at Bodø Havn har en strukturert tilnærming til miljøledelse. Miljø skal være godt forankret hos ledelsen, som skal involvere alle ansatte for å kontinuerlig kunne identifisere miljøutfordringer og håndtering av disse. Det skal settes tydelige mål og tiltak skal iverksettes for å kontinuerlig forbedre virksomhetens miljøprestasjoner. Å bli en grønn havn er en varig utviklingsprosess, hvor man kontinuerlig må etterstrebe å forbedre miljøstandarder og redusere miljøbelastningen. Bodø Havn har i strategiplanen 2019-2023 valgt å fokusere ekstra på et utvalg av FNs bærekraftsmål;

- Mål nr. 9 Innovasjon og infrastruktur med overordnet målsetting om bærekraftige investeringer
- Mål nr. 11 Bærekraftige byer og samfunn med overordnet målsetting om bærekraftig utvikling
- Mål nr. 14 Livet i havet med overordnet målsetting om redusert avfall og utslipp i sjø.

De tre bærekraftsmålene er valgt på bakgrunn av prosjekter som blir gjennomført i denne perioden. Det overordnede fundamentet i alt arbeidet til Bodø Havn er FNs bærekraftsmål nr. 17; Samarbeid for å nå målene.

Miljøfyrtårnsertifisering i Bodø Havn

Bodø Havn er miljøfyrtårnsertifisert og har vært det siden 2008. I den daglige driften skal Miljøfyrtårn fungere som en veileder for å drive aktiv miljøledelse og et verktøy for å gjennomføre konkrete miljøtiltak og dokumentere egen miljøprofil.

Internt benyttes sertifiseringen som et nyttig og strategisk verktøy for å øke bevisstheten rundt eget utslipp. Videre bidrar sertifiseringen til at den daglige driftens belastning på det ytre miljø holdes til et minimum. Alle funksjoner involveres på alle nivå i virksomheten for å kartlegge hvilke sider av egen aktivitet som påvirker miljøet. Det jobbes kontinuerlig for forbedring, og egne presentasjoner vurderes fortløpende opp mot miljømål.

Bodø Havn oppfordrer leietakere, samarbeidspartnere og andre interessenter om å jobbe aktivt for å minimere eget miljøavtrykk og miljøsertifisere seg som Miljøfyrtårn eller andre sertifisering som ISO 14001 eller EMAS. Fremover vil dette inkluderes i forpliktende avtaler.

Klimagassutslipp i Bodø og Bodø Havn

I Norge er lokal luftforurensning primært knyttet til svevestøv og nitrogendioksider (NO₂)³. Det settes nasjonale grenseverdier for konsentrasjoner av de ulike forurensende stoffene i luften.

Forurensningskonsentrasjonen i utendørs luft skal ikke overstige følgende grenseverdier mer enn tillatt antall overskridelser:

Komponent	Midlingstid	Grenseverdi	Antall tillatte overskridelser av grenseverdien
Nitrogendioksid og nitrogenoksider			
1. Timegrenseverdi for beskyttelse av menneskets helse	1 time	200 µg/m ³ NO ₂	Grenseverdien må ikke overskrides mer enn 18 ganger pr. kalenderår
2. Årsgrenseverdi for beskyttelse av menneskets helse	Kalenderår	40 µg/m ³ NO ₂	
3. Grenseverdi for beskyttelse av vegetasjonen	Kalenderår	30 µg/m ³ Nox	
Svevestøv PM₁₀			
1. Døgn grenseverdi for beskyttelse av menneskets helse	1 døgn (fast)	50 µg/m ³	Grenseverdien må ikke overskrides mer enn 30 ganger pr. kalenderår
2. Årsgrenseverdi for beskyttelse av menneskets helse	Kalenderår	25 µg/m ³	
Svevestøv PM_{2,5}			
Årsgrenseverdi for beskyttelse av menneskets helse	Kalenderår	15 µg/m ³	

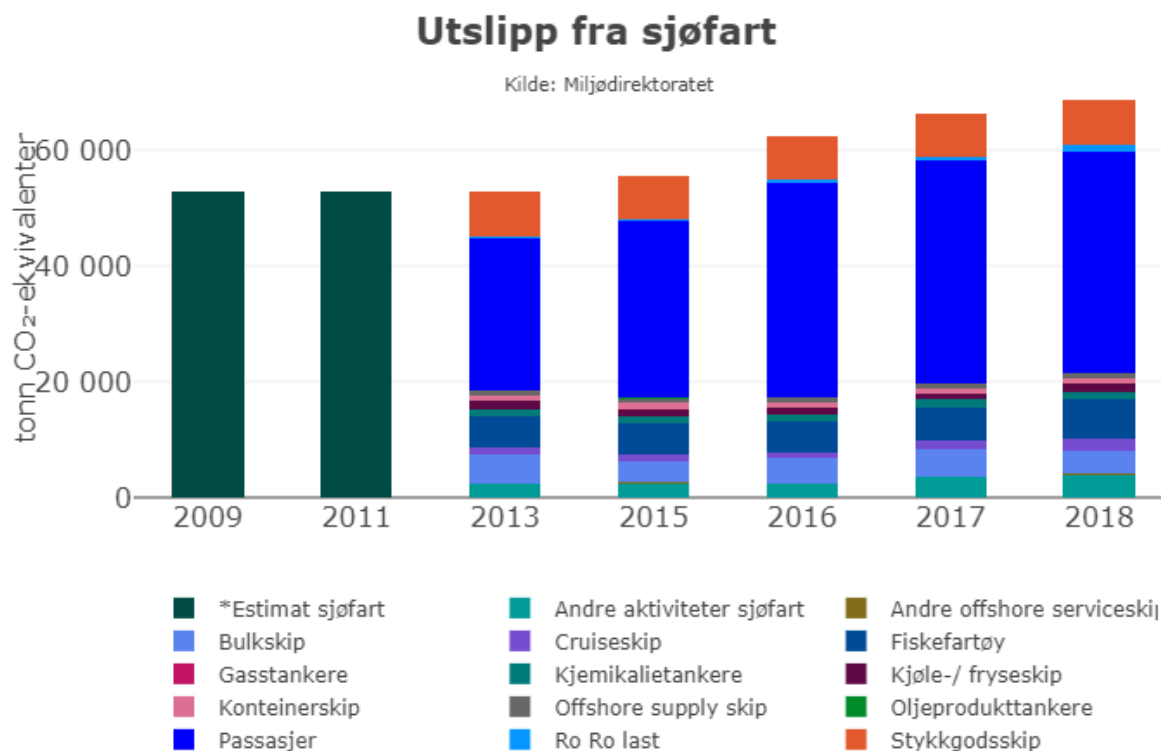
Figur 2: Grenseverdier for tiltak⁴

³ <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/forurensning/lokal-luftforurensning/>

⁴ <https://lovdata.no/forskrift/2004-06-01-931/§7-6>

Store mengder støv kan være helsefarlig og inneholde miljøgifter som i verste fall fører til luftveisproblemer, og det må således jobbes for å holde svevestøv til et minimum. Det er per dags dato få målinger som dokumenterer luftkvaliteten i Bodø, men på generelt grunnlag kan luftkvaliteten i Bodø Kommune sies å være god. I Bodø er det registrert utslipp av partikler/svevestøv (PM10 og PM2.5) og Nitrogen dioksid, men statistisk er disse målingene langt under grenseverdiene som er definert av Forurensningsforskriftens kapittel 7 om Lokal luftkvalitet⁵.

Av Bodø kommunes klimarapport kommer det frem at sjøfart er en av den største lokale utslippskilden i Bodø kommune og at utslippene har økt med 15 prosent fra 2013-2016⁶. Disse målingene inkluderer hele kommunens sjøområde, det betyr også all skipsfart som passerer Bodø i hovedleden uten å faktisk gå innom, og vil således gi et noe misvisende bilde av det faktiske utslippet i Bodø havn. Dette vil påvirke våre muligheter for tiltak. Uavhengig av dette kan en si at utslipp fra skip og havn er en viktig kilde til luftforurensning lokalt. Selv om skip kan ha store totale utslipp av luftforurensning er det hovedsakelig det som slippes ut når skip ligger ved land med motorene i gang som påvirker lokal luftkvalitet i byer. Økningen i utslipp fra skip kan sies å være knyttet opp mot økt sjøtransport og dårlig kvalitet på drivstoff, i kombinasjon med lav moderniseringsgrad av fartøy.



Figur 3: Utslipp fra sjøfart fordelt på type sjøfart (KILDE)

Skipsfarten bidrar til betydelig luftforurensning og klimagassutslipp, både lokalt, nasjonalt og internasjonalt. Utslipp av blant annet SOX, NOX og partikler bidrar til helse- og miljøskader. CO₂ utgjør en vesentlig del av skipstrafikkens utslipp til luft, og er den viktigste klimagassen som bidrar til global oppvarming⁷. I 2018 sto skipsfart for 68 621,8 tonn CO₂-ekvivalenter. Dette utgjør 35,7% av de samlede utslippene på 192 357,8 tonn CO₂-ekvivalenter i Bodø Kommune. De største utslippskildene i havna er passasjertrafikken ekskl. cruise med 37975,3 CO₂-ekvivalenter som tilsvarer 19,7% av klimagassutslippene, etterfulgt av stykkogodsskip på 7748 CO₂-ekvivalenter som utgjør 4% av utslippene og fiskefartøy på 6629,3 CO₂-ekvivalenter som utgjør 3,4% av utslippene. Til

⁵ <https://luftkvalitet.miljostatus.no/varsling/Nordland/Bod%C3%B8/Sentrum>

⁶ <https://bodo.kommune.no/getfile.php/1313122-1562053022/Natur%2C%20milj%C3%B8%20og%20landbruk/Bod%C3%B8%20kommunes%20klima-%20og%20energiplan%202019-2031%281%29.pdf>

⁷ <https://klimastiftelsen.no/publikasjoner/gronn-skipsfart-utslippene-ma-i-null-i-2050/>

sammenligning står cruisetrafikken som ofte omtales som værstingen for 1,1% av de totale utslippene med en CO₂-ekvivalent på 2110,9 i 2018.

Det er et poeng å merke seg at modellene som benyttes for å beregne CO₂-ekvivalenter bygger på utslipp fra gjennomsnittsfartøy, basert på skipets type og størrelse. Modellen hensyntar ikke tiltak på enkelte skip og vil dermed kunne gi potensielle feilmarginer med tanke på utslipp.

Luftkvalitet

Nasjonaltransportplan 2018-2029 har satt tydelige mål for å redusere klimagassutslipp fra transport, ved hjelp av kjøretøyt teknologi, miljøvennlig drivstoff, effektivisering av godstransport og overføring av gods fra vei til bane og sjø.

Sjøtrafikken er, og vil forbli, en viktig transportnæring i Bodø kommune. Som stamnetthavn og knutepunkt for sjøtrafikk, med anløp av Kystruten (Hurtigruten og Havila fra 2021), cruisetrafikk og annen passasjertrafikk, i tillegg til gods fartøy, fiskefartøy, orlogsfartøy og fritidsflåten, er det viktig at Bodø Havn tilrettelegger for best mulig grønn skipsfart. Som den største utslippskilden for klimagasser i Bodø vil derfor tiltak innen denne sektoren være essensielt for å nå de lokale klimamålene. Samtidig er det viktig at klimatiltak i havn og krav til utslippsreduksjoner fra sjøfart lokalt gjenspeiles i liknende streng klimapolitikk nasjonalt for å blant annet påvirke skipsleverandører og rederier til å utvikle og levere fartøy som oppfyller strenge miljø- og klimakrav. Det er derfor nødvendig med felles nasjonale klima- og miljøambisjoner i Norge, og et behov for felles standarder og infrastrukturløsninger.

I havna er det lagt til rette for bunkring av diesel og bensin, levert av ekstern aktør. Det er også mulig å bestille LNG via Barents Naturgass. Fergene til Torghatten Nord som går inn og ut av Bodø har de siste årene blitt skiftet ut til biogassdrevne ferger. Nexene (Hurtigbåtrutene Sandnessjøen-Svolvær) som er regulert av Fylkeskommunen er mer drivstoffeffektiv og forbruker 40% mindre drivstoff enn de eldre hurtigbåtene. Hos Hurtigruten jobbes det med det grønne skiftet hvor Hurtigruta satser på å gradvis gå over til LNG og biogass. Havila som også går inn i Kystruteavtalen fra 2021 går primært på LNG. Målet er at de to sistnevnte skal kobles til landstrøm når de ligger til kai i Bodø. Ved at skipene kobles til landstrøm er det forventet at den lokale luftforurensningen vil reduseres.

Landstrøm gir renere byluft

En svært effektiv måte å redusere klima- og andre helseskadelige utslipp på, er bruk av elektrisk energi. Landstrøm er et effektivt tiltak for å redusere unødvendige utslipp fra skip som ligger til kai. Likeledes er det et effektivt tiltak for å redusere støy fra skip som ligger i havn. Det bidrar til økt energieffektivisering og reduserte klimagassutslipp, da skip som ligger på landstrøm slipper å ha hjelpemotor gående når det ligger til kai. Landstrøm vil også bidra til at skip på batteridrift kan lade batteriene mens de ligger ved havn.

Landstrøm handler om å tilby skip energi fra land, fortrinnsvis fra fornybare kilder. Hensikten er at utslippene skal reduseres sammenlignet med at skipene må produsere egen energi mens de ligger ved kai.

Ved å etablere landstrømanlegg i Bodø havn er man med på en langsiktig utvikling der landstrøm blir et reelt alternativ i flest mulig havner, slik at skip bygges- eller ombygges til å kunne benytte seg av landstrøm. Hensikten er at utslippene skal reduseres ved bruk av landstrøm og det fordrer at energien som brukes er et renere alternativ enn det som skipene selv produserer.

Bodø Havn har fått tilsagn om støtte fra Enova for å etablere landstrøm på fire kaiavsnitt, der det ene anlegget vil være tilpasset kystruten. Anleggene blir som følger:

- Valen, 200 kW
- Terminalkaia/Ro-Ro, Klossen, 1x200 kW + 1x2,5 MW
- Terminalkai Sør, 1x200 kW + 1x1,6 MW
- Torvkaia/Østbrekken, 1x350 kW + 1x250 kW

Forventet oppstart er høsten 2021.

Bodø Havn må jobbe aktivt for at rederi skal ta i bruk landstrømsanlegg etablert i Bodø. Videre må utvidet bruk av landstrømsanleggene til lading av batteri, kjøretøy og utstyr knyttet til virksomhetene på terminalområdet, lading av kjøretøy i fergekø og etter hvert lading av vogntog på døgnhvileplassen utredes og iverksettes. I tillegg bør Bodø Havn utrede muligheten for landstrøm for skip med behov for høyspent, og hvordan man skal gå frem for at det skal bli en realitet.

For å få kunnskap om utslippene fra skipstrafikken inn og ut av Bodø havn og effekten av ulike tiltak bør det etableres et overvåkningssystem for luftmålinger.

Hydrogen til fergene og andre transportformer

Statens Vegvesen har lyst ut anbudet for fergestrekningen Bodø-Røst-Værøy-Moskenes (RV 80). Utlyst kontrakt er på 15 år med oppstart fra 01.01.2024 med krav om hydrogen fra 01.01.2025 for 2 stk. hovedfartøy i helårsdrift. Disse fartøyene skal ha plass til 120 personbiler, 12 vogntog og 399 passasjerer. 85% av drivstoffet skal komme fra hydrogen og de øvrige 15% skal komme fra biodrivstoff/strøm. I tillegg inneholder kontrakten krav om 2 stk. sommersuppleringsfartøy (totalt 24 uker) der ett av sommersuppleringsfartøyene fungerer som reservefartøy. Disse to fergene skal ha plass til 120 personbiler, 12 vogntog og 599 passasjerer. Drivstoff for disse 2 fergene skal være biodrivstoff/strøm.

Bodø Havn må utrede hvilke muligheter vi har for å kunne legge til rette for fylling og lagring av hydrogen. Videre må utvidet bruk for andre transportformer kartlegges. Plassmangel i havna gjør det lite trolig at det kan produseres hydrogen på dagens terminalområde.

Scrubber hos fartøy

Scrubber er et rensesystem for fartøy og kan deles inn i tre ulike systemer– åpne, lukkede og hybride systemer. Scrubbere anvendes for å fjerne farlige utslipp som SO_x og NO_x fra eksos og således kontrollere utslipp.

Åpne scrubberer rens eksosen og overfører den fra luft til hav. Rensesystemet har vært mye omdiskutert. Noen påstår at eksosgassen overfører forurensningen fra luften til havet, mens andre påstår at vaskevannet som slippes ut etter eksosrensingen hovedsakelig inneholder ufarlige sulfater som finnes i havet fra før av⁸. Effekten av utslipp av scrubbevann over tid er ikke kjent, men ut fra innholdet i scrubbevann, er det grunn til å tro at det har en negativ miljøpåvirkning⁹. Uavhengig av om utslippene er ufarlige eller ikke, kan det diskuteres om det er ønskelig med utslipp til verdenshavene. Dette gjelder spesielt for områder med begrenset vannutskiftning hvor tungmetaller har en tendens til å hope seg opp.

Lukkede scrubberer har ikke utslipp til hav, men produserer mye damp som igjen kan bli liggende som skyer/røyk over byen. Dette er noe som trolig vil kunne påvirke besøkendes opplevelse av byen, men også byens befolkning og andre i nærområdet. For å eventuelt unngå vandamp kan skip gå over til drivstoff med lavere svovelinnhold eller investere i systemer som fjerner vandamp fra scrubberanlegget.

⁸ <https://finansavisen.no/nyheter/boers-finans/2019/06/noedvendig-med-scrubber>

⁹ <https://www.sdir.no/sjofart/regelverk/rundskriv/endring-av-forskrift-om-miljomessig-sikkerhet-for-skip-og-flyttbare-innretninger2/>

Bodø Havn har begrenset kunnskap om bruk av scrubber og har derfor ikke tatt en tydelig stilling rundt bruken av rensesystemet i Bodø og omegn. Fremover må Bodø Havn gå i dialog med de miljøfaglige ressursene i kommunen for å kunne gjøre en vurdering av rensesystemet og således ta en tydelig stilling til bruken av slike løsninger i Bodø havn.

Incentivordninger for å redusere klimautslipp fra fartøy

I Bodø Havn opereres det med incentivordningene ESI (Environmental Ship Index) og EPI (Environmental Port Index). Begge indekser gir incentiver til de rederiene som minimerer sine utslipp. ESI gir næringsfartøy en score ut ifra utslipp mellom havnene av NO_x, SO_x og CO₂, og det blir gitt incentiver på bakgrunn av oppnådd score. EPI er en incentivordning beregnet på cruiseskip, og som vurderer skipenes miljøpåvirkning mens de ligger til kai. Skip med lav miljøpåvirkning belønnes med økonomiske fordeler, mens de som har negativ miljøpåvirkning får påslag i sine havnekostnader. EPI planlegges utviklet til å omfatte flere grupper skip. Målet med ordningene er å gi rederiene incentiver til å investere i grønne teknologiske løsninger.

ESI gjelder pr dags dato for alle næringsfartøy. EPI innføres på alle cruiseskip fra januar 2021 og erstatter ESI for disse skipene.

Redusert utslipp fra kjøretøy

Veitrafikk er den største kilden til luftforurensning, både gjennom eksosutslipp og slitasjepartikler på vei¹⁰. Eksosutslipp fra vegtrafikk kan påvirkes ut fra hvilke drivstoff som brukes i kjøretøyene og hvilke motorteknologier som finnes i kjøretøyparken.

Jernbaneveien har en ÅDT (årsdøgntrafikk) på over 11.900 kjøretøy pr. år (2009-tall). Dette er estimert økt til 17.300 ADT for 2035. Noe av denne trafikken er knyttet opp mot fergeleie i Bodøterminalen, mens noe er knyttet til trafikk til og fra leietakere for godsdistribusjon. Selv om dette er utslipp fra landbasert aktivitet er dette i stor grad trafikk som kan knyttes direkte til skipsanløp. Godsoverføring mellom jernbane og havn er sentralt i Bodø Havn, og volumene innenfor dette forventes å være sterkt økende. I en utredning gjort av Rambøll (2019) på oppdrag fra Bodø Havn foreslås det en heving av Jernbaneveien i en bru slik at gods kan transporteres fritt mellom jernbane og havn uten å krysse over Jernbaneveien. Dette vil sikre en mer effektiv, miljøvennlig og sikker godshåndtering og vil bidra til både redusert luftforurensning og forbedret trafiksikkerhet.

Internt har Bodø Havn en utskiftingsplan for alle tjenestebiler. Denne planen sier at alle nye tjenestebiler, inkludert varebiler, som anskaffes skal være nullutslippsbiler, og det skal dokumenteres i de tilfeller dette ikke er mulig. Bodø Havn har totalt fem biler og to hjullastere hvorav alle går på diesel og to fartøy hvor den ene er dieseldrevet og den andre bensindrevet. Disse kjøretøyene benyttes i den daglige driften, og utgjør derfor en forurensningskilde for Bodø Havn. Et suksessfullt tiltak som er innført for å holde luftforurensingen fra kjøretøy til et minimum er å praktisere samkjøring til møter og oppdrag. Videre skal antall biler vurderes opp mot reelt behov. Havna har også gått til anskaffelse av elektrisk sykkel som skal brukes til og fra møter i de tilfeller dette lar seg gjøre. Det bør også legges til rette slik at elektriske sykler kan brukes av driftsavdelingen på mindre oppdrag på havneområdet. Ved å fokusere på en mer utbredt bruk av elektrisk sykler vil Bodø Havn være en bidragsyter til å nå Bodø Kommunes mål om 25% sykkelandel i 2025 og vil likeledes bidra til redusert utslipp til luft.

¹⁰ <https://luftkvalitet.miljostatus.no/artikkel/170>

Bodø Havns hovedmål om luftkvalitet

Bodø Havn har satt som mål at utslippene i havna skal reduseres med 30% innen 2030 fra 2019-nivå for fartøy som ligger til kai. Siden Bodø Havns største andel av utslipp kommer fra sjøfarten tar Bodø Havn sikte på å tilrettelegge slik at det blir mer attraktivt for sjøtrafikken å innføre egne tiltak som minimerer utslipp til luft. Dette innebærer en tett dialog med rederier som trafikkerer Bodø regelmessig. Store deler av utslippet i Bodø havn kommer fra eksternt hold, men likevel tar Bodø Havn sikte på å redusere eget utslipp internt og således gå foran som et godt eksempel.

De største klimautfordringene med transport i Bodø havn kommer fra både skips- og veitrafikk og gjelder utslipp av klimagasser og svevestøv.

Delmål for bedring av luftkvalitet:

1. Luftforurensning i Bodø havn skal ikke overstige de nasjonale grenseverdiene
2. Klimagasser fra skip reduseres ved anløp i Bodø
3. Bodø Havn skal kartlegge hvilke klimatiltak rederi som anløper Bodø havn har planer om å iverksette.
4. Bodø Havn har fokus på luftkvalitet og legger til rette og gjør det attraktivt for rederier å være miljøbevisst
5. Bodø Havn skal minimere bruken av kjøretøy i den daglige driften
6. Bodø Havns bilpark skal etterstrebes å være utslippsfri innen 2030
7. Havnedriften skal være fossilfri innen 2035

Tiltak for bedring av luftkvalitet:

- Luftmåler som måler støv og annen luftforurensning skal etableres og status luftkvalitet skal kartlegges for havna før, under og etter skipsbesøk.
- Innarbeide prosedyrer for håndtering av fartøy dersom luftforurensningen i Bodø blir for høy, ref. Have- og farvannsloven.
- Bodø Havn skal kartlegge hvilke klimatiltak rederi som anløper Bodø havn har planer om å iverksette og stimulere til at rederiene iverksetter tiltak.
- Miljøvennlige fartøy skal prioriteres. Det skal beregnes EPI-score av alle cruiseskip som legger til kai, og ESI-score for alle andre næringsfartøy.
- Bodø Havn skal bidra inn i arbeidet med å tilrettelegge for at EPI-score kan benyttes for alle typer næringsfartøy
- Samkjøring til møter og oppdrag skal praktiseres, og om mulig er elektrisk sykkel å foretrekke.
- Ved innkjøp av nye dekk til kjøretøy skal piggfrie dekk prioriteres, da det minimerer svevestøv og reduserer støv.
- Utskiftingsplan på kjøretøy
- Renhold; feiing, veivask, hjulvask og vanning skal gjennomføres regelmessig for å redusere konsentrasjonen av veistøv og smuss, og unngå at dette virvles opp når det er tørt.
- Alle flater skal feies grundig før vinteren og sommeren.
- Skitne operasjoner skal holdes adskilt fra rene operasjoner for å unngå spredning av støv.

Indikatorer for å måle utviklingen:

- Status luftkvalitet
- Statistikk for utslipp av klimagasser i Bodø for sjøtrafikken
- Antall anløp med miljørabatt
- Utvikling i bilparken og dens sammensetning
- Antall el-sykler
- Antall piggdekk i bilparken

Støykvalitet

Støy er et miljøproblem som rammer mange. Bodø Havn jobber aktivt for å begrense støybelastningen fra havna, da effektiv havnedrift skal være forenelig med de til enhver tid gjeldende lover og forskrifter om støy. Som en offentlig havn har Bodø havn mottaksplikt og således plikt til å ta imot ethvert skip som ønsker å legge til kai. Dette betyr også når som helst på døgnet, da havna er åpen døgnet rundt alle dager i året. Skipsanløp og aktivitet i havna er ofte forbundet med støy. Eksempler på aktiviteter som ofte kan medføre støy er lasting og lossing, hjelpemotorer, hydraulikk og ventilasjonsvifter om bord på båter, vedlikeholdsarbeid og rengjøring av fartøy, truck- og krankjøring.

Havnen tar imot om lag 140 skip ukentlig. Det er viktig at havna har et bevisst forhold til omgivelsene sine og hvordan de påvirkes av den daglige driften. Således bør det være fokus på implementering av infrastrukturelle tilpasninger, støyskjerminger og støy- og sikringssoner. Organisering av trafikk i tilknytning til havneaktiviteter, samt kjøremønster vil også kunne bidra til støyreduksjoner.

For å begrense støy fra havneaktiviteter bør det utarbeides en forvaltningsplan for støy som kartlegger og avklarer omfanget av havnestøy, samt forslag til utbedringstiltak. Støy kan overvåkes ved hjelp av en støymåler for å avklare omfanget, identifisere støykilder og opprinnelse samt forslag til eventuelle forbedringstiltak.

Bodø Havns hovedmål om støy

Støy er et miljøproblem som rammer svært mange mennesker i Norge. Nesten 2,1 millioner er utsatt for støy over 55 dB utendørs støynivå¹¹. Bodø Havn har som fokus å drive effektiv havnedrift som er forenlig med de til enhver tid gjeldende lover og forskrifter om støy. Det innebærer at havna skal ha en tett dialog med ansatte, leietakere og andre aktører som holder til på havneområdet, for å opprettholde et godt samarbeid, men også for å sikre at ambisjonene blir nådd. Bodø Havn har på ingen måte mulighet til å flytte på seg, men det kan tilrettelegges slik at alle får en optimal hverdag.

Delmål for støyhåndtering:

1. Støy fra Bodø Havn skal tilfredsstillende enhver tid gjeldene lover og forskrifter
2. Bodø Havn skal opprettholde en god dialog med aktører og interessenter i havna, samt påse at nære naboer blir ivaretatt på best mulig måte når det kommer til støy
3. Bodø Havn har fokus på støy og ved investeringer skal støysvakt utstyr vurderes

Tiltak for støyhåndtering

- Støykartlegging og kontinuerlig måling og overvåking. Dette innebærer utforming av støysonekart.
- Leietakere og andre aktører skal bevisstgjøres om støy, og oppfordres til å gjøre egne støyvurderinger og innføre tiltak

Indikatorer for å måle utviklingen:

- Gjennomsnittlig støynivå i havna

¹¹ <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/miljomal/forurensning/miljomal-4.5/>

Energiforbruk

Bodø Havn eier og drifter 12445 m2 bruttoareal fordelt på:

- Bodøterminalen (Skur 1, Adm. bygg nr. 1-4, Bilbane 1 og 2), BRA 11217 m2
- Vakt- og servicebygg, BRA 490 m2
- Venterom Vestfjordfergeleie, BRA 348 m2
- Molostua, BRA 390 m2

Lokasjon	2018	2019
Burøyveien 35	17408	17972,49
Jernbanekaiaen, Skur C	22504,85	20618,85
Jernbaneveien, Skur C	18086	16556,07
Jernbaneveien 96, Skur C	7179,71	8378,23
Klinkerveien, Marina Klinkerveien	240438	242611,48
Moloveien 9, Lager/kontor	185493	137704,26
Moloveien 9, 650, 3. etg.	5697	3126,37
Moloveien 9, kafe	42962	48264,72
Rønvikbrygga	1417	923,50
Sjøgata 1, Pir 1, Røde Bryggehus	109287	108384,64
Sjøgata 1, Dampskipskaia	7178,65	157,10
Sjøgata 15, Fartøy-uttak på kaia	37013,28	105647,26
Sjøgata 1, utvendig på kai	36161	89879,12
Storgata, 652	206974	187385,39
Terminalveien, landstrøm roro kai 1	93502,56	93088,91
Terminalveien, containerkai roro kai 2	0	1287,48
Terminalveien, roro kai	145853	145637
Terminalveien, parkeringsplass	1712	2042,94
Terminalveien, 110	252639	236906,66
Terminalveien, 600	393153	411008,81
Tollbugata 13, 318	37024	114381,31
Tollbugata 13, utvendig på vegg	109885,44	168767,16
Vei 1458 150 Bliksvær Sjøhus	8238	6110,41
Vei 1460 41, Givær Kaikran		5685,92 (nov. 19-nov. 20)
Vokkøy, Helligvær	2060	1889,39

Tabell 1: Energiforbruk 2018 og 2019

Bygningsmassene til Bodø Havn har et høyt energiforbruk og ansees som lite energieffektive. Samtlige bygg har en energimerket score mellom D og F. De fleste byggene sto ferdigstilt i perioden 1980-1990 og er bygget og dimensjonert for andre behov enn det som er i dag, så vel som andre forskrifter og krav enn det som stilles i dag. Fremover skal det jobbes med hvorvidt Bodø Havn skal vedlikeholde dagens bygninger eller rive og bygge nytt, slik at man får bygninger som tilfredsstiller dagens krav.

Bodø Havns forbruk av energi loggføres årlig i henhold til Miljøfyrtårn, og det overordnede målet er en reduksjon i forbruk ved driftsbyggene. Derimot er det viktig å være oppmerksom på at enkelte tiltak kan medføre økt energiforbruk, eksempelvis el-ladere. Det er i Bodø Havns interesse å redusere eget energiforbruket og samtidig tilrettelegge for utslippsfrie løsninger i havna. Havnedriften skal være effektiv, men det skal på ingen måte gå på bekostning av god infrastruktur. På sikt skal det utvikles sentrale og digitale løsninger som bidrar til effektiv drift i havna, som også er energieffektiv.

Havna som Energihub

Bodø Havn jobber for å tilrettelegge havna som energihub. Bakgrunnen for dette er at havna er et møtepunkt for flere transportformer og det er derfor naturlig å opprette en infrastruktur for flere typer energiformer. Det skal etableres fyll- og tankestasjoner for ulike energibærere og ulike transportformer i Bodø havn.

Det foreligger en intensjonsavtale med Bodø Energi AS om etableringen av et felles selskap som kan eie og drifte energirelatert infrastruktur i havna (landstrøm, ladestasjoner, osv). Bodø Havn har ikke kunnskap som sikrer optimal drift av ulike energianlegg og trenger en profesjonell samarbeidspartner i tråd med FNs bærekraftsmål nr. 17; Samarbeid for å nå målene. Bodø Energi AS er 100 % eid av vår eier Bodø kommune.

Ved å legge til rette for havna som energihub tar Bodø Havn et aktivt grep for å bidra til det grønne skiftet.

Bodø Havns hovedmål om energiforbruk

Bodø Havn skal jobbe systematisk for å redusere energiforbruket i havnas egne bygg. Forbruket av fossilt drivstoff skal fases ut og tilgjengeligheten av utslippsfrie løsninger skal økes noe som medfører økt energiforbruk fra elektrisk kraft til fartøy, transportmidler og utstyr.

Delmål for å redusere energiforbruk:

1. Nybygg som etableres skal være klimavennlige og energismarte bygg.
2. Bodø Havn skal ha et effektivt energiforbruk ved sine arealer.
3. Energiforbruk i egne bygg skal reduseres
4. Det skal føres kontroll over eget energiforbruk

Tiltak for å redusere energiforbruk:

- Det skal være energieffektive og bærekraftige løsninger for riving og gjenvinning av materialer.
- Det skal utarbeides en handlingsplan for utskiftning av gatelys til LED.
- På termostyrte lagerterminaler skal portene holdes lukket.
- Det skal jobbes for å energieffektivisere eksisterende bygg.
- Eget energiforbruk skal følges opp regelmessig.
- Det skal stilles krav ved innkjøp om energieffektive løsninger.
- Havna skal fremme bruk av landstrøm overfor rederiene.

Indikatorer for å måle utviklingen:

- Dokumentasjon om gjenbruk og gjenvinning av materialer
- Antall gatelys som har LED-pærer
- Antall energikilder som benytter fossilt brensel
- Energiforbruk i egne bygg
- Antall bygg knyttet til energiovervåkning
- Dokumentasjon på antall energieffektive løsninger ved innkjøp
- Solgt kWh til landstrøm

Avfallshåndtering

Bodø Havn jobber aktivt for økt gjenvinnings- og sorteringsgrad av avfall. Avfallet i havna kan deles inn i fire kategorier: kontoravfall, driftsavfall, skipsavfall og maritimt avfall. Internt har Bodø Havn et stort fokus på sortering av avfall. Eksternt er det derimot behov for utbedringer. Ved Bodø Havns uteområder er det satt opp avfallsdunker (restavfall) og miljøstasjoner ved de områdene hvor det er større trafikk av skipsfart, men det er ikke tilrettelagt for ytterligere sortering.

Sorteringsgraden i Bodø Havn er noe lav med en rapportert kildesorteringsgrad på 46% i 2019. Avfallet fordeler seg ca. 50-50 mellom kontor-, drifts- og maritimt avfall og skipsavfall. Bodø Havn skal jobbe målrettet for et bedre sorteringssystem ved å:

- legge til rette for etablering av mottaksordninger for ulike typer avfall
- tilrettelegge slik at brukere av havna kan sortere og levere avfall på en effektiv måte
- etablere et enkelt system for varsling av mengder og typer avfall som fartøy ønsker å levere
- optimalisere mottak av avfall ved ankomst.

Bodø Havn skal jobbe for en god og oversiktlig avfallsplan som skal bevisstgjøre og motivere ansatte til å systematisk bidra til implementering av rutiner og prosesser. På denne måten skal Bodø Havn bidra til sirkulær økonomi.

Plast i havet

Langs havneområdet i Bodø er det en god del plastforurensning. Avfall som havner i havet kan bli brutt ned til mikroplast som kan inneholde miljøgifter. Det meste av plastavfallet kommer fra maritim næring og utgjør en trussel for dyrelivet på land og i vann. I samarbeid med Iris Salten AS henter Bodø Havn avfall fra øygruppene i Væran. Dette er primært marint avfall som strandryddere har samlet sammen. Bodø Havn anser dette som en viktig ordning og et tiltak som er med på å verne om miljøet.

Fremover skal Bodø Havn jobbe for å få på plass et returordningssystem i havna for å minimere at avfall kommer på avveie. Returordning er spesielt tiltenk fiskenæringen i byen. Det vil være naturlig å involvere Iris Salten AS og Nofir AS i en slik type ordning, spesielt sistnevnte som er et firma som allerede har et landsdekkende retursystem for kasserte fiskeri- og oppdrettsredskaper.

Det er ønskelig å fortsette samarbeidet om strandrydding med Iris Salten AS, da dette er et samarbeid som gir ringvirkninger både for Bodø Havn så vel som samfunnet.

Bodø Havns hovedmål om avfall

Bodø Havn skal tilby skipsfarten gode avfalls løsninger og tilrettelegge for at løsningene tas i bruk. Dette skal sikre at andelen blandet avfall fra skip reduseres. Internt skal Bodø Havn påse at avfall blir håndtert på en miljøeffektiv og trygg måte, og andelen blandet avfall skal reduseres til 20% innen 2025.

Delmål for å minimere avfall og øke grad av resirkulering:

1. Økt sorteringsgrad, både internt og eksternt
2. Håndtere farlig avfall på en miljømessig forsvarlig måte
3. Investere i fremtidsrettede avfalls løsninger som effektiviserer tømningen
4. Forbruke så lite materialer som mulig
5. Bruke ting så lenge som mulig, reparere og gjenvinne mest mulig
6. Minst mulig plast skal havne i naturen rundt Bodø havn

Tiltak for å minimere avfall og øke grad av resirkulering:

- Utforme avfallsplan i samråd med renovasjonsselskap
- Følge opp intern avfallshåndtering systematisk
- Stille krav til leietakere om avfallshåndtering
- Investere i utstyr for optimal håndtering av avfall
- Informasjon til brukere av havna om avfall og avfallshåndtering
- Forenkle avfallshåndteringen ved Bodø Havns utearealer ved å tilby gode avfalls løsninger og legge til rette for kildesortering
- Legge til rette for og støtte opp om tiltak for reparasjon og gjenbruk
- Gjennomføre regelmessige ryddeaksjoner langs havneområdet

Indikatorer for å måle utviklingen:

- Sorteringsgrad
- Antall sorteringsbeholdere
- Antall reparert og gjenbrukt utstyr vs. nyanskaffet utstyr
- Antall ryddeaksjoner og mengde oppsamlet avfall

Vannkvalitet og -forbruk

Sjøfartsdirektoratet er overordnet myndighet for blant annet utslipp av avløpsvann og kloakk fra fritidsbåter og skip. Det er forbudt å tømme avløpsvann og kloakk i norske sjøområder nærmere enn 300 meter fra fastland og øyer. Dette regulativet gjelder også for Bodø Havn og alle næringsfartøy med leieavtale hos Bodø Havn og som er lokalisert i havna. Utover dette har kommunen mulighet til å fastsette lokale forskrifter til utslipp av avløpsvann og gråvann fra småbåter.

Det skal legges vekt på god vannbehandling for å opprettholde god vannkvalitet. Havna har ansvar for å overvåke, kontrollere, korrigere uønskede hendelser, iverksette forebyggende tiltak og innarbeide gode rutiner for høy vannkvalitet ved havneområdet. Status for havområdet rundt Bodø er at havet er lite forurenset, og avløpsvann fra Bodø blir renset gjennom godkjente renseanlegg.

Bodø Havn har ansvar for vedlikehold av store arealer langs havneområdet på sommeren, så vel som vinteren. På vinterhalvåret brøytes det tidvis mye. Det fører til at det bygges opp relativt store snødeponi. Snø som ligger langs veiene kan være forurenset av miljøgifter fra trafikken, og vil kunne bidra til forurensning av omkringliggende grunn og vann. For å minimere forurensning er det således viktig at nysnø blir håndtert raskt etter snøfall, og så lokalt som mulig for optimal miljøeffektivitet.

Kaiområdet skal ryddes, kostes og rengjøres med kostemaskin før rengjøring med spylevann. Havnen skal utrede muligheten for etablering av systemer for mottak av svartvann i samråd med rederiene.

Bodø Havn oppfordrer alle leietakere til å ha gode rutiner som sikrer at utslipp til sjø ikke inneholder miljøgifter.

Tungmetaller, olje og kjemikalier

Bodø Havn har styreplass i Salten IUA, som har til hensikt å ivareta forurensning fra olje og andre kjemikalier i kommunens sjøområder. Tidligere har ikke Bodø Havn tatt stilling til hvordan havna kan bidra til å begrense forurensning i sjøen. Det er nødvendig at Bodø Havn tar en tydelig stilling til nettopp dette og derfor må Bodø Havn gå i dialog med Salten IUA om hvordan havna kan bidra til å forebygge forurensning i Bodøs sjøområder.

Det er behov for økt kunnskap rundt forurensning i forbindelse med bruk av kjemikalier til eksempelvis vask av fartøy, både næringsfartøy og privatbåter. For å kunne utforme et konkret regelverk rundt bruken av denne type stoffer er det behov for bistand fra de miljøfaglige ressursene i kommunen.

Bodø Havns hovedmål om vannkvalitet og vannforbruk

Bodø Havn tilbyr vannlevering til fartøy som ankommer Bodø. Omfanget av dette vil trolig øke i årene som kommer da Bodø har en høy vannkvalitet som oppleves attraktiv.

Bodø Havn skal bidra til å hindre forurensning av vann og grunn i Bodø havn, og bidra til bedre vannkvalitet langs kaiene i Bodø og omegn.

Delmål for å minimere utslipp og forbedre vannkvalitet

1. Eget vannforbruk skal reduseres med 20 %
2. Gjennomføre målinger for å avdekke potensielle kilder til forurensning og således redusere forurensning fra havneaktiviteter.
3. Ved prosjekter skal det gjennomføres målinger før, under og etter prosjekt. Det skal gjennomføres kontinuerlige målinger gjennom prosjektets varighet.
4. Det skal investeres i infrastruktur og teknologi som enkelt lar oss identifisere lekkasjer, dyser, sensorer.
5. Avdekke lekkasjer

Tiltak for å minimere utslipp og forbedre vannkvalitet

- Bodø Havn skal utforme en vannforvaltningsplan som tar sikte på å redusere vannforbruket.
- Det skal settes mål for å redusere direkte og indirekte vannforbruk.

- Overvåkning av egen aktivitet som er forbundet med risiko for forurensning.
- Havna skal ha en beredskapsplan for akutt forurensning, ref. Landax.
- Det skal etableres et system for overvåkning og identifisering av lekkasjer.
- Oljeholdig vann skal passere en sandfang eller lignende rensinnretning før utslipp.
- Det skal tas regelmessige prøver for å dokumentere at oljeholdig avløpsvann ikke overstiger gjeldende grenseverdier
- Fiskebåter har ikke tillatelse til å spyle båt eller tanker inne i havna, skal benytte skylleplass ved Hjertøya
- Havna skal tilrettelegge for at båter velger å tømme gråvann, svartvann og septikk med tankbil.
- Det skal stilles krav om oljeutskiller for å hindre at ting går ut i grunnvannet.
- Alle uhell som medfører utilsiktede utslipp til vann skal loggføres og varsles i henhold til gjeldende rutiner.
- Havnen skal ha rutiner for å sikre at alle tillatelser knyttet til mudring og annen påvirkning på forurensete bunnsedimenter er i orden.
- Snø på kai skal måkes innen 48 timer for å kunne skuffes på sjøen.
- Vannkvalitetsmålinger rundt næringsaktører som er lokalisert i havna.
- Utforme konkrete tiltak for å forbedre vannkvalitet knyttet til fritidsbåter, husbåter og gjestende fartøy.

Indikatorer for å måle utviklingen:

- Mengde forbrukt vann
- Antall forurensningssaker
- Mengder lekkasjer
- Mengde gråvann, svartvann og septikk som er mottatt

Miljøgifter i produkter

Miljøgifter er kjemiske forbindelser som er lite nedbrytbar og som kan hope seg opp i levende organismer og i næringskjede. Det finnes en rekke produkter som er miljømerket og et større utvalg av disse produktene er blant annet listet opp på svanemerket.no. Bodø Havn skal så langt det er mulig benytte seg av miljøvennlige kjemikalier i den daglige driften og skal ha et bevisst forhold til materialvalg.

Bodø Havns hovedmål om miljøvennlige produkter

Bodø Havn skal etterleve et stoffkartotek som består av lett biologisk nedbrytbare produkter, så fremst mulig.

Delmål for å minimere bruken av miljøgiftige produkter

1. Bodø Havn skal etterspørre miljøvennlige produkter og skal erstatte miljø og helseskadelige kjemikalier med mer miljøvennlige produkter der det finnes gode alternativer.

Tiltak for å minimere bruken av miljøgiftige produkter:

- Registrere alle kjemikalier brukt i den daglige driften i digitalt stoffkartotek og undersøke om virksomheten benytter unødvendig mange kjemikalier.
- Bodø Havn skal unngå å bruke produkter som inneholder prioriterte miljøgifter, ref Miljødirektoratet¹².
- Digitale verktøy skal benyttes for å finne miljøvennlige alternativer, eks. EcoOnline – Substitusjon av farlige kjemikalier.

Indikator for å måle utviklingen:

- Antall miljøvennlige produkter i stoffkartoteket

¹² <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/miljogifter/prioriterte-miljogifter/>

Havneutvikling – havna som miljøpådriver

Bodø Havns mål for en god havneutvikling er å imøtekomme den tredelte bunnlinjen og innretter seg etter de tre faktorene miljø, økonomi og samfunn i jobben mot en bærekraftig og smart havn.

Havneutvikling sees ofte på i et langsiktig og strategisk perspektiv, og det er viktig at Bodø Havn innretter seg etter dette ved anskaffelser, innkjøp og prosjektinngåelse. Miljø skal prioriteres høyt, men må sees i sammenheng med økonomi og effektivitet, så vel som innvirkningen på samfunnet og omgivelsene. Som et ledd i god og bærekraftig havneutvikling skal følgende etterstrebes:

- Bodø Havn skal praktisere miljøledelse, dvs. ta inn klima og miljø i HMS-arbeidet og ha med bærekraftperspektivet i alle avgjørelser
- Det skal etterstrebes å investere i miljøvennlig teknologi og infrastruktur
- Anskaffelser av kjøretøy, flåter og terminalutstyr skal følge en utskiftingsplan.
- Ved investering i egne kjøretøy, flåter og terminalutstyr skal lavutslipp- og energieffektive maskiner og kjøretøy prioriteres, og det skal dokumenteres i de tilfeller dette alternativet ikke velges.
- Landstrøm og andre miljøtiltak skal redusere utslippene for havneaktiviteten
- Større bevissthet om miljø ved anskaffelse og det skal stilles konkrete klimakrav til tjenesten som blir levert og til leverandør
- Bodø Havn skal være en samarbeidspartner om miljøtiltak og dele våre erfaringer.

Bodø Havn skal også etterstrebe og følge Bodø Kommunes anskaffelses- og innkjøpsstrategi. Herunder loven om offentlige anskaffelser.