



Drammen
havn

Årsrapport

2010



Innhold

Havnedirektørens side	3
Styrets beretning	4
Resutatregnskap	6
Balanseregnskap	7
Havnekassens økonomiske forhold	8
<hr/>	
Tømmerterminalen:	10
Sjøtransport av tømmer gir betydelig miljøgevinst	
Containerlinja – Oso Hotwater:	12
Varmt vann til verden	
Korn:	14
Gunstig for mottak og transport av korn	
Spesialutstyr – OceanSaver:	16
OceanSaver kaster loss	
Biler:	18
Effektiv kobling av sjø, vei og bane	
Prosjektlaster – Midgardsormen:	20
Losser stort og tungt	
<hr/>	
Kart over havna	22
Adresser og telefonnummer	24

UTGIVER
Drammen havn

Produsert av: Godt Sagt

Grafisk design: Form Farm

Foto: Torbjørn Tandberg,
Erik M. Sundt, Nils Maudal,
Morten Delbæk, Odd Borgstrand
og Ingar Holm.

Trykk: Zoom Grafiske

Varer til deg og meg



EN HAVN ER ikke til for sin egen del. En havn er til for andre. For dem som skal sende varer ut, for dem som skal ta varer inn. En havn skaper arbeidsplasser og er svært viktig for store deler av næringslivet. En havn skaffer deg de varene du trenger: Bil, mat, oppvaskmaskin, aviser. Og mere til.

Det er ikke så lett å se alle varene som kommer og går over Drammen havn. Nye sikkerhetsregler gjør at vi må gjerde inn havnevirksomheten. Tiden da du kunne rusle langs kaiene og følge med på lasting og lossing er forbi.

Hva skipet er lastet med, er heller ikke så lett å se. Nå kommer varene som oftest i lukkede containere. Effektive laste- og lossesystemer gjør at skipene bare ligger noen få timer ved kai.

Det kommer store mengder varer til Drammen i løpet av et år. Biler er kanskje det vi er mest kjent for. 70 prosent av alle biler som ble importert til Norge i fjor, kom over vår havn. Tømmer, korn og stål er andre varetyper som skipes ut og inn av Drammen.

Men er du klar over at også vaske-maskiner, bæreposer, vin og tomme ølbokser til Aass bryggeri kommer seilende inn Drammensfjorden? Både Ypsilon, deler til den nye brua i Øvre Sund, betongvegger til E-18-tunnelen og bygningsdelene til både kjempebygget til Bauhaus på Lierskogen og Kongsberg Gruppens nye komposittfabrikk har kommet med båt til Drammen havn.

Varmtvannsberedere fra Oso Hotwater på Hokksund, gassturbiner fra Dresser Rand, korn fra Lier og tømmer fra store deler av Østlandet er blant varene som går ut fra Drammen.

Sjøtransport er livsnerven i vår globale verden. Når det kommer til energiforbruk og CO₂-utslipp per tonn er sjøtransport en klar miljøvinner.

Drammen havn er viktig for mange. For store og små bedrifter, ikke bare i Drammen, men i hele Drammensregionen. En moderne og effektiv havn er viktig for enhver region som er i kraftig vekst. Ta deg en tur ut i verden, så vil du fort se mange eksempler på dette.

Det er ikke annerledes her i lille Norge.



Einar Olsen
Havnedirektør

Styrets årsberetning for 2010

SELSKAPET

Selskapet er et interkommunalt selskap, og eies av kommunene Drammen, Lier, Røyken, Hurum og Svelvik. Bedriften har sin administrasjon i Drammen. Selskapet eier 100 % av Drammen havn – Lierterminalen AS. Regnskapene for Drammensregionens Interkommunale Havnevesen og Drammen havn – Lierterminalen AS er konsolidert i vedlegg.

Selskapets formål er å drive havnevirksomhet og ivareta eierkommunenes oppgaver og plikter i henhold til Havnelovens bestemmelser.

VIRKSOMHETEN

Eierkommunenes sjøområde hadde 1 549 skipsanløp som fordeler seg på 432 ved offentlig kai, 756 på private og 361 i Ytre distrikt som også er private kaier. Godsmengden over samtlige kaier var totalt 2 619 482 tonn. Her er fordelingen 563 631 tonn på offentlig kai, 1 114 271 tonn på private og 941 580 tonn i Ytre distrikt.

Dette tilsvarer en økning fra 2009 til 2010 på 14,5 %, målt i tonn.

Antall importerte biler over kai i

år 2010 var 61 629 stk. som gir en oppgang på 65,1 % eller 24 310 biler. Antall containere (TEU) ble i 2010 på 13 429 stk som er 2 930 stk mer enn i 2009, dvs. en økning på 27,9 %.

Vinteren bød på mye kulde og mye is i fjorden. Dermed ble det mye isbryting i fjorden og høye kostnader til det. Kystverket tar ansvar for hovedled og viktige biled jf. ny havne- og farvannsløp og vil dekke kostnadene Drammen havn har hatt ifm isbryting og reparasjoner på Thor III vinteren 2010.

Drammen havn mottok også prisen som Årets logistikkbedrift. Denne utgis av BI og Drammen næringslivsforening.

INVESTERINGER/PROSJEKTER

Maritim storstue:

Ombyggingen av lagerskur 1 til maritim storstue utføres av entreprenøren OBAS ØST. Prosjektet ble påbegynt i oktober og er planlagt å stå ferdig 7. mars 2011. Maritim storstue vil være en gave fra Drammen havn til Drammen by sitt 200 års jubileum som avholdes 19. juni 2011. Maritim storstue skal ivareta

Drammens historie som sjøfarts- og havneby og være et møtested i havnen. Drammen Sjømannsforening skal også ha kontor og tilholdssted i bygget. Til dette prosjektet ble det satt av 7,5 MNOK i budsjettet 2010 og 1,5 MNOK i budsjettet 2011. I år er det brukt 7 123 723,- av en total ramme på 9,0 MNOK.

Avløpsrør til Draka:

Kjølevannsinntaket til Draka ble lagt i rør i 2008 pga. havnas utfyllinger. Avløpet har fra gjenfylling og til nå gått i fyllingen. Norges Geotekniske Institutt mener en slik løsning er fullt ut adekvat, men da Draka ønsker å ha kontroll over avløpet i tilfelle av utslipp, ble utløpet lagt i rør i 2010. Kostnaden knyttet til dette arbeidet ble på 3,8 MNOK. Deler av samleposten på 5,5 MNOK i budsjettet ble benyttet i denne forbindelse.

ORGANISASJON

Selskapet hadde ved utgangen av regnskapsåret 17 ansatte hvorav 6 kvinner.

Den daglige drift er underlagt havnedirektør Einar Olsen.




Johan Baumann
 Leder


Heidi Grundvig


Hege Gunnerud


Einar Olsen
 havnedirektør


Ragnhild Røed


Søren Falch Zapffe


Berit Narverud

Det har ikke inntruffet alvorlige ulykker som har medført lengre sykefravær blant de ansatte i Drammen havn.

Styret består av 4 kvinner og 2 menn.

Styret har i 2010 holdt 7 styremøter.

Ingen av styremedlemmene har eierinteresser i selskapet.

I henhold til gjeldende lover og forskrifter fører selskapet oversikt over totalt sykefravær blant selskapets ansatte. I 2010 var det totale sykefraværet på 8,67 % som fordelte seg på 6,85 % langtidsfravær og 1,82 % korttidsfravær. Totalt sett er dette en økning på 2,86 % fra 2009.

FREMTIDEN

Styret utarbeidet sammen med administrasjonen en ny strategisk plan for Drammen havn i 2006. Denne er vedtatt av eierne og danner grunnlag for det videre arbeidet. Denne planen vil rulleres i 2011. Visjonen er:

Drammen havn skal bli den beste intermodale havnen i sørøst Norge samtidig som den ivaretar sin rolle som samfunnsbygger i eierkommunene. Drammen havn skal ikke være størst, men best.

Det blir derfor viktig å flytte godsterminalen for bane fra Nybyen til Holmen og sikre direkte adkomst til overordnet vei- og banenett via ny broforbindelse, samt å utvikle terminalfasilitetene videre. Det er også et ønske å utvikle buffersoner mellom havnevirksomhet og boligbebyggelse.

ØKONOMI

Etter styrets oppfatning gir det fremlagte resultatregnskapet og balansen en fyllestgjørende informasjon om driften og stillingen ved årsskiftet. Det har heller ikke inntrådt forhold etter årsskiftet som har betydning for bedømmelsen av årsregnskapet for 2010. Forutsetning om fortsatt drift er lagt til grunn ved utarbeidelsen av årsregnskapet.

Etter styrets vurdering har Drammen havn en god finansiell posisjon.

Regnskapet for Drammen havn er for 2010 utarbeidet i henhold til regnskapslovens bestemmelser.

Egenkapitalen utgjør nå 75 % av totalkapitalen. I 2009 utgjorde den 73 %.

Driftsresultatet viser et overskudd på 2 377 637,- NOK, mens årets resultat viser et overskudd på 2 365 504,- NOK som overføres kapitalkonto.

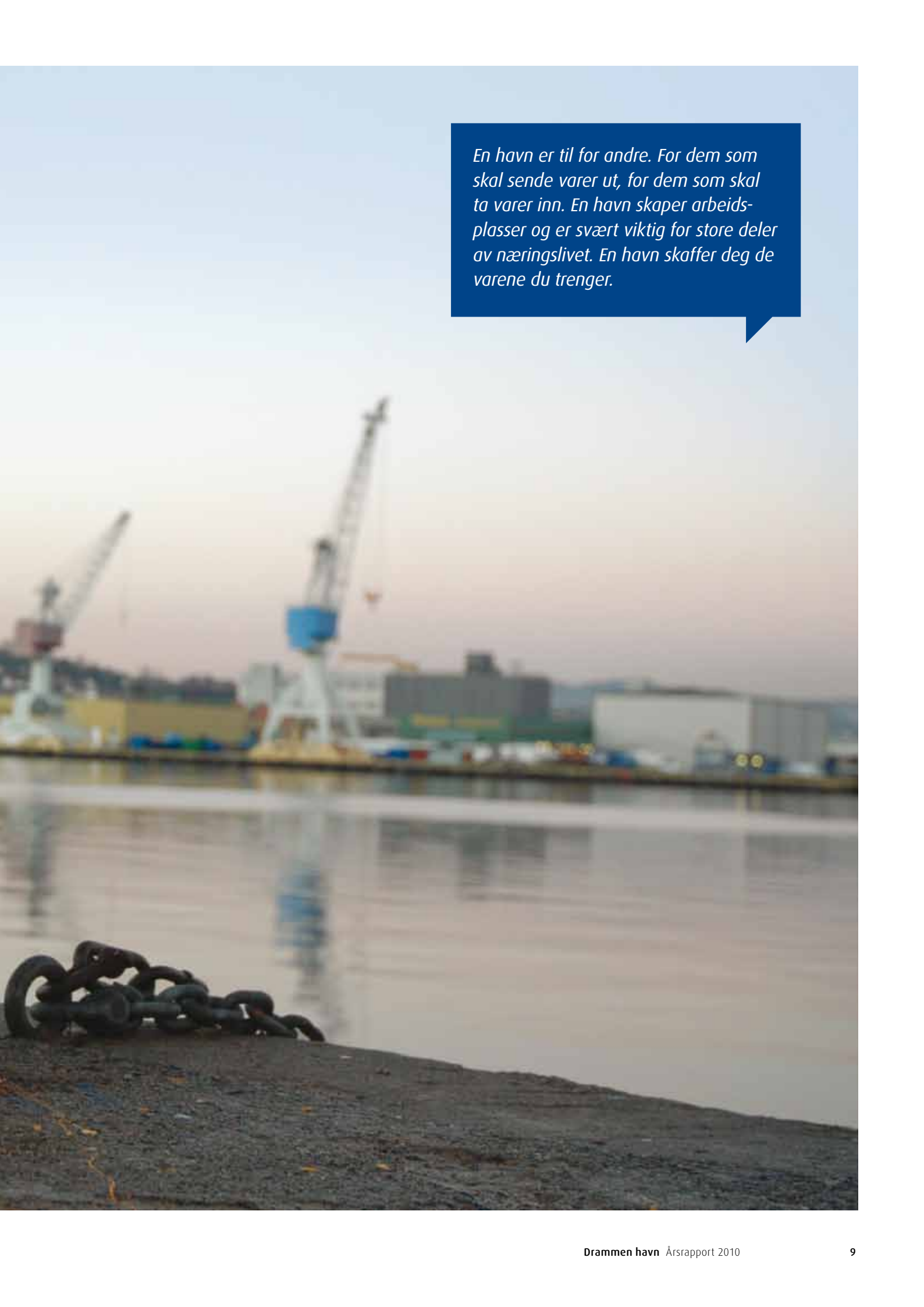
Drammen, den	31.12.10
	14.03.11

Resultat- og balanseregnskap 2010

RESULTATREGNSKAP 2010		NOK
DRIFTSINNTEKTER		
	2010	2009
Kranleier	-2 861 315	-2 174 350
Andre salgsinntekter	-4 424 936	-3 260 459
Administrasjonsinntekter	-600 000	-439 996
Leieinntekter areal	-10 236 221	-10 391 961
Leieinntekter lager	-11 304 748	-11 175 872
Avgifter fartøy	-2 734 669	-2 560 448
Avgifter varer	-13 514 826	-10 060 037
Sum driftsinntekter	-45 676 715	-40 063 122
DRIFTSKOSTNADER		
Lønn, feriel.,hon.	11 483 450	11 590 870
Endring pensjonsforpliktelser	356 325	-834 803
Andre driftskostn.	21 088 955	19 309 722
Tap på fordringer	756 875	155 925
Avskrivninger	9 613 474	7 866 223
Sum driftsutgifter	43 299 078	38 087 937
Driftsresultat	-2 377 637	-1 975 186
FINANSINNTEKTER		
Aksjeutbytte	-300 000	-300 000
Renteinntekter	-3 393 447	-3 970 590
Sum	-3 693 447	-4 270 590
FINANSKOSTNADER		
Finanskostnader	3 705 580	2 934 475
Sum	3 705 580	2 934 475
EKSTRAORD. KOSTNAD/INNTEKTER		
Ekstraordinære avskr. Fyr	0	0
Ekstraordinære inntekter	0	0
Sum	0	0
Netto finansinntekter	12 133	-1 336 115
Årets resultat	-2 365 504	-3 311 301
Disponering		
Avsatt til kapitalkonto	-2 365 504	

BALANSEREGNSKAP 2010		NOK
EIENDELER	2010	2009
Anleggsmidler		
Varige driftsmidler		
Transportmidler	24 491 403	27 830 368
Mask., verkt., inv. o.l.	2 252 416	2 450 110
Bygn. og bygn.m.anl.	37 920 950	35 966 202
Batteriøya	3 000 000	3 000 000
Tomter/kaier/jernbanespor	199 668 168	196 196 961
Aktiverte utfyllinger	18 255 290	18 778 290
Sum varige driftsmidler	285 588 227	284 221 931
FINANSIELLE ANLEGGSMIDLER		
Lån Lierterminalen AS	37 500 000	37 500 000
Aksjer	20 905 000	20 905 000
Sum finansielle anleggsmidler	58 405 000	58 405 000
Sum anleggsmidler	343 993 227	342 626 931
OMLØPSMIDLER		
Fordringer		
Kundefordringer	9 338 740	7 845 736
Andre fordringer	109 982	5 210 379
Sum fordringer	9 448 722	13 056 115
Kasse	8 557	9 153
Bankinnskudd	21 141 652	27 415 279
Sum omløpsmidler	21 150 209	27 424 432
Sum eiendeler	374 592 158	383 107 478
GJELD OG EGENKAPITAL		
Egenkapital og gjeld		
Opptjent egenkapital		
Kapitalkonto	223 170 704	219 859 402
Årets overskudd	2 365 504	3 311 302
Frie fond	57 500 148	57 500 148
Sum egenkapital	283 036 356	280 670 852
LANGSIKTIG GJELD		
Lån Kommunalbanken	76 499 980	79 333 320
Underdekning pensjonsforpliktelser	4 838 829	4 482 504
Sum langsiktig gjeld	81 338 809	83 815 824
KORTSIKTIG GJELD		
Leverandørgjeld	5 680 645	15 551 605
Offentlige avgifter	370 127	-992 771
Neste års avdrag på lån komm.banken	2 833 340	2 833 328
Annen kortsiktig gjeld	1 332 880	1 228 640
Sum kortsiktig gjeld	10 216 993	18 620 802
Sum gjeld	91 555 802	102 436 626
Sum gjeld og egenkapital	374 592 158	383 107 478





En havn er til for andre. For dem som skal sende varer ut, for dem som skal ta varer inn. En havn skaper arbeidsplasser og er svært viktig for store deler av næringslivet. En havn skaffer deg de varene du trenger.

Sjøtransport av tømmer gir betydelig miljøgevinst

Hver uke går åtte lektere med tømmer fra godsterminalen på Lierstranda til Tofte i Hurum. – Lierterminalen er hovednerven i vår råvaretilgang, fastslår Per Floberg i Södra Cell.

SOM DEN STØRSTE flis- og tømmerterminalen i landet, håndterer terminalen 800 000 kubikkmeter tømmer årlig.

– Vi ønsker å kjøpe så mye norsk tømmer som mulig, og logistikken rundt leveransen er naturligvis viktig både for oss og leverandørene, sier Floberg. Hvert år tar Södra Cell imot ca 150 000 kubikkmeter flis og 650 000 kubikkmeter tømmer over terminalen på Lierstranda.

– Nærhet til E18 og jernbanen med gode omlastingsmuligheter er avgjørende for oss. Samtidig er miljøgevinsten betydelig, understreker han. Lekterlasten sparer veien fra Lier til Tofte for 120 lastebiler hvert døgn. For mens en lekter tar 2200 kubikkmeter tømmer, tar en lastebil bare 40.

I snitt går åtte lektere hver uke ut til Tofte.

– Regner vi normal drift i 50 uker i året betyr det at sjøtransporten sparer miljøet for 22 000 lastebiler i løpet av ett år, anslår han.

Det tar 8 – 10 timer å laste en lekter. Turen til sør-enden av Hurumlandet tar normalt to og en halv

time, men kan ta opp til fem timer på *vinterføre* når det er vanskelige isforhold.

– Når vi av og til må bruke landeveien i stedet for sjøveien, øker slitasjen både på veiene og omgivelsene våre merkbart, mener Floberg.

Stort råvarebehov

Anlegget på Tofte produserer 400 000 tonn papirmasse hver år – til bruk i husholdningspapir, emballasje og kartong. Det betyr at råvarebehovet er stort, og omløpshastigheten i produksjonen på det moderne anlegget er høy.

Gedigne flisshauger rundt anlegget på Tofte har i mange år vært kjente *landemerker*.

– Vi kan ta imot 25 prosent av tømmeravvirkningen i Norge. Det sier mye om dimensjonene på driften og hvor viktig Södra Cell Tofte er for skogbruket i landet vårt, sier produksjonslederen.

På Lierterminalen har Södra Cell leieavtale frem til 2029.

– Det er ikke noen hemmelighet at Lierterminalen er svært viktig for Tofte, sier Floberg.





Lierterminalen på Lierstranda håndterer årlig 800 000 kubikkmeter med tømmer og er den største flis- og tømmerterminalen i landet.





Varmt vann til verden

– Vi prøver å få flere kunder med på å få varene levert sjøveien. Det er rimeligere og definitivt mer miljøvennlig, sier Nils Anders Lien.

LIEN ER LOGISTIKKSJEF ved Oso Hotwater på Hokksund, og sender ukentlig én til to containere ut fra Drammen havn.

- Vi må bare forsikre kundene som tviler om at det går minst like greit som med bil, smiler logistikkjefen.
- At fleksibiliteten blir noe mindre og at det kan ta litt lengre tid er ikke noe problem når det er avklart på forhånd.

Toll på bil
Hokksundbedriften produserer 120 000 varmtvannsberedere i året, og har kunder over hele verden.

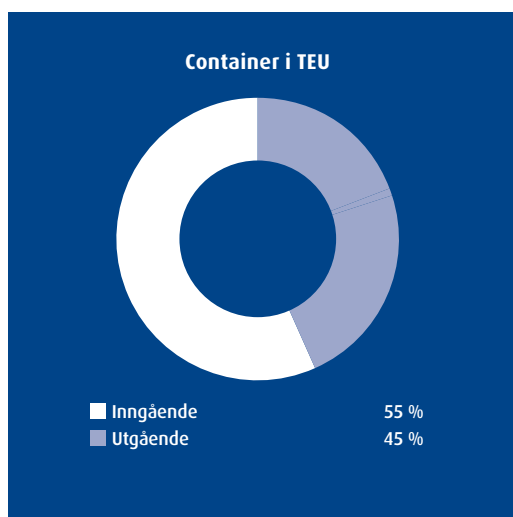
- Vår eier er veldig opptatt av miljø, og båt er jo en super transportmåte da. Det gir mulighet til mer samlast, dessuten slipper vi harde tollbelastninger for eksempel i Tyskland der det virkelig koster å benytte vegnettet. Flere europeiske land har også forbud mot å kjøre vogntog på autobahn i helgene, så bil-løsningen har helt klart også etter hvert klare begrensninger!

Mer på kjøll
Til båttransport utenom Europa benytter Oso Hotwater havnene i Larvik eller Oslo.

CONTAINERTRAFIKK TEU

Utenriks 2010

Inngående	7349	55 %
Utgående	6080	45 %
Totalt	13429	100 %





– Vi må til Oslo for å få linjer til USA og Asia. Veien mellom Oslo og Drammen er vel en av landets mest trafikkerte strekninger, og der går det mange ganger veldig tregt. Så hvis det dukker opp et tilbud om transatlantisk transport fra Drammen, kan vi gjerne snakkes, smiler Lien.

Han forteller at Oso også jobber med å få eksporten til det russiske markedet over på kjøll.

– Den ville spart norske veier for mange slitne russiske vogntog som vil frakte varer selv, heller enn at vi sender til dem. Men siden det er

Oso Hotwater er én av flere bedrifter i regionen som benytter seg av containerlinja på Drammen havn. De fyller én til to containere med varmtvannsberedere i uken.

kjøperen som bestemmer hvilken transport som skal benyttes, er vi foreløpig bare i begynnelsen på denne prosessen.

– Til noen destinasjoner har jo vi ikke noe annet valg enn bil, men ønsker helt klart å bruke mer containere i Europa på sikt, oppsummerer han.







Felleskjøpet Agri sørger for at 30 lasteskip med korn i året går ut fra kaia på Holmen.

Gunstig for mottak og transport av korn

– Korn tar mye plass, smiler Leif Gunnar Trosterud i Felleskjøpet Agri (FKA) og peker på kornsiloen i havna. Landemerket på Holmen tar imot 53 000 tonn korn i løpet av et normalår.

FRA KORNDYRER I nedre Buskerud kommer anslagsvis 33 000 tonn korn, mens resten blir tatt imot på FKAs innlandsanlegg og kjørt til Drammen havn for utskipning.

– Korn er en robust vare, likevel er det viktig at transporten blir enkel og effektiv, sier Trosterud som er regionleder i Felleskjøpet Agri. – Vi håndterer store volum, og for å utnytte kapasiteten best mulig planlegger vi logistikken svært nøye.

– Det går ca 30 lasteskip med korn til Felleskjøpet Agris varemottakere ut fra kaia på Holmen i løpet av ett år. Siden ca 85 prosent av korndyrkingen i Norge foregår i østlands-

området, er Drammen et naturlig valg når vi ser etter hensiktsmessige utskipningssteder, forklarer han.

Lagring

Til siloen på Holmen kommer mye av kornet direkte fra åkeren. Tørring og riktig lagringstemperatur er dermed viktig for kvalitet og holdbarhet.

– I siloen blir det tørket slik at fuktigheten er 14,5 - 15 prosent, og temperaturen må være under 20 varmegrader, forklarer Trosterud.

Denne sommeren oppgraderer FKA siloens styresystem, som del av en treårig oppussingsplan. Det er også planer om å utvide tippesjaker

og oppgraderer mottaket, slik at lastebiler og vogntog som leverer kornet får bedre plass.

Utfordringer

Fra Drammen havn skiper Felleskjøpet Agri ut både matkorn og førkorn. Matkornet går til matkornmøller og førkornet til kraftfôrfabrikker langs hele kysten opp til Trøndelag.

– I den grad vi har utfordringer er de knyttet til å ta unna store volum på kort tid i høysesongen, og å få tak i tilstrekkelig antall båter når vi trenger det. Og været er jo alltid et spenningsmoment i vår bransje!

OceanSaver kaster loss

Harry Skramstad (t.v.) og Jan Vidar Guttormsen trives godt i det maritime miljøet på Tollbukaia. – Det er veldig gøy å være med helt fra begynnelsen og se at det tar av, sier Guttormsen som har vært med på å utvikle elektrocellen som utgjør kjernen i OceanSavers teknologi for rensing av ballastvann.



Innen få år skal OceanSaver vokse til 150 medarbeidere. – Da er det bra vi har lokaler det går an å vokse i, sier HR-sjef Nina Fjeldhaug Green.

OCEANSAVER UTVIKLER TEKNOLOGI som renser ballastvannet på store skip. I disse dager leverer bedriften de første anleggene til tankskip som bygges ved verftene Hyundai og Daewoo i Korea.

Trives i et maritimt miljø

OceanSaver holder til i lokalene til gamle Velferden på Tollbukaia. Det maritime miljøet var én av grunnene til at bedriften valgte å flytte akkurat dit.

– Men vel så viktig er det at Drammen havn er åpne for å tilrettelegge både lokaler og området rundt etter de behovene vi har nå, og de behovene vi ser for oss at vi får i fremtiden, understreker HR-sjefen.

Konkurransen om arbeidskraften

For en teknologibedrift som OceanSaver er kunnskapsrike medarbeidere en viktig suksessfaktor. Green sier at konkurransen om arbeidskraften er tøff, men at lokaliseringen i Drammen gir visse fordeler.

– Ved å være lokalisert i Drammen kan vi rekruttere medarbeidere både fra Oslo-området, Drammens- og Kongsbergregionen og Vestfoldbyene.

Ballastvann – trussel mot miljøet

Fremmede arter som fraktes med ballastvannet i skip er regnet som en av de største truslene mot det biologiske mangfoldet i havet. Siden FN-organisasjonen IMO vedtok den såkalte



BWM-konvensjonen for kontroll og rensing av ballastvann i 2004, har OceanSaver vært et hett navn i norske innovasjonsmiljøer.

Må rens

180 millioner investerte kroner senere har OceanSaver fått nye eiere, og om ikke lenge vil mange nok land ha skrevet under på BWM-konvensjonen til at den blir bindende. Da vil det bli dyrt for rederne å ikke ha systemer på plass.

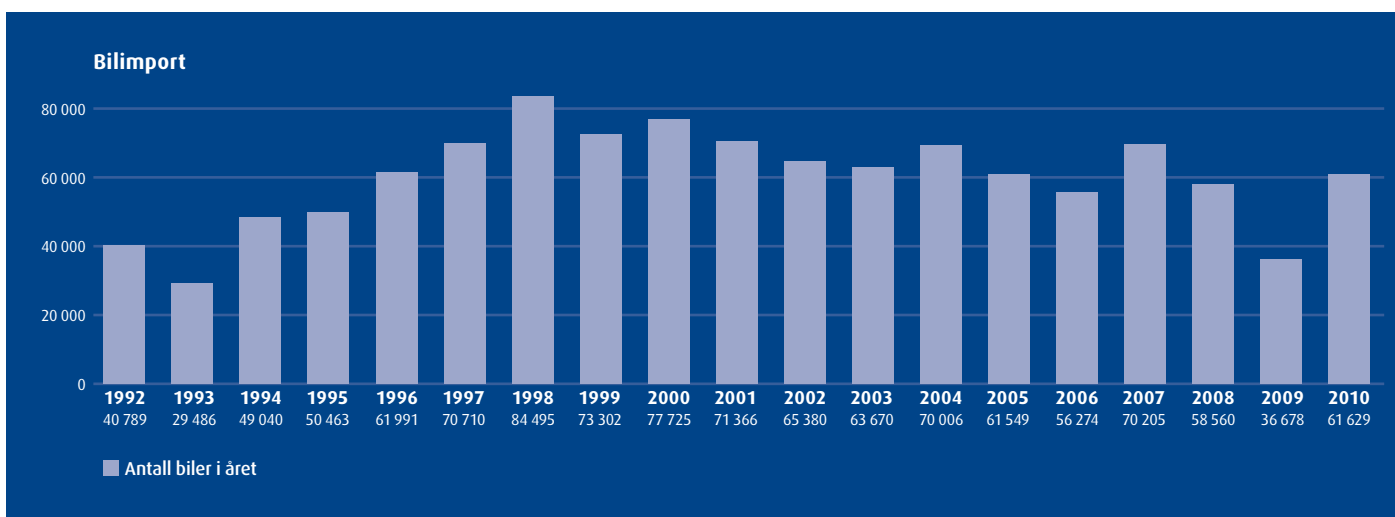
– Innen 2020 må alle skip – både eksisterende og nye – rens ballastvannet, forteller gründer og administrerende direktør i OceanSaver, Stein Foss.

Stort marked

OceanSavers teknologi passer best for store og mellomstore skip slik som oljetankere, kjemikalietankere og skip som frakter gass.

– Totalt sett består markedet vårt av 400 nye skip hvert år framover. Vi har som mål å levere vår teknologi til 80 av dem. I tillegg kommer et enormt behov for leveranser til eksisterende skip frem til 2020, avslutter Foss.







For et par år siden ble det gjort en beregning som viste at aktiviteten som finner sted på Holmen-delen av Drammen havn og hos tilleggende bedrifter i regionen, gir arbeid til mer enn 2000 personer.

Effektiv kobling av sjø, vei og bane

– På Drammen havn har vi alle forutsetninger for å drive logistikk av biler, sier produksjonssjef i Autolink Øystein Skavlem. – Tid er viktigste faktor når det gjelder distribusjon av biler, og effektiv kobling av sjø, vei og bane gjør oss konkurransedyktige på dette området, sier han.

– **VI HAR ET** godt samarbeid med Drammen havn. Det er positivt at de legger til rette for økt aktivitet på havna – det smitter over på vår aktivitet, sier Skavlem.

Svinger med bilsalget

Autolink mottar og distribuerer mellom 120 000 og 130 000 personbiler hvert år. Antall varebiler kommer i tillegg. De aller fleste bilmerker kommer til Drammen havn, bortsett fra Audi, Volkswagen og Skoda. 50 prosent kommer med båt, resten er fordelt på trailer og jernbane. Ut fra Drammen havn fraktes bilene videre med jernbane eller på trailer.

– Det må registreres 145 000 biler i året for å fornye bilparken i Norge. Så langt i 2011 er det registrert 11 000 nye biler i måneden, slik at totalen ligger an til å bli omtrent dette. Bilsalget styrer mye av vår virksomhet, men akkurat nå er det gode tider, sier Skavlem.

– Bilene distribueres til forhandlere i hele Norge. Effektiv omlasting og muligheten for miljøvennlig trans-

port er viktige aspekter for oss. Vi både eier og leier jernbanevogner, og har til og med etablert vårt eget jernbaneselskap, sier Skavlem. Han forklarer at én jernbanevogn tilsvarende omtrent én trailer, og at det går ca 18 jernbanevogner per tog.

Vesentlig antall arbeidsplasser

Bilimporten over Drammen havn bidrar til å sysselsette et vesentlig antall mennesker i drammensregionen. Autolink har selv omtrent 150 medarbeidere, i tillegg til et betydelig antall transportører. Bilforhandlerne som tar imot bilene er også en viktig arbeidsgiver.

Det er på mange måter bilimporten som har drevet Drammen havn frem, og selv om bilsalget svinger ser Autolink positivt på fremtiden.

– Vi er fornøyde med de markedsandelene vi har oppnådd de senere årene og fokus fremover blir på å bedre effektiviteten i alle ledd. Drammen havn som knutepunkt for all vår aktivitet er en viktig del av dette, avslutter Skavlem.

Produksjonssjef i Autolink, Øystein Skavlem, mottar og distribuerer person- og varebiler til hele Norge fra Drammen havn.



Losser stort og tungt

Gigantiske rørelementer i jern og betong fraktes med båt fra Wismar i Tyskland og losses i land på Drammen havn. De største rørene har en diameter på tre meter, en lengde på tre og en halv meter og veier ca 25 tonn. Sjøtransporten sparer veiene mellom Tyskland og Norge for hundrevis av vogntog og miljøet for store klimautslipp.

ELEMENTENE BLIR BRUKT i en ny avløpstunnel som bygges under Oslo by, fra Grünerløkka til Bekkelaget, og som har fått navnet Midgardsormen. Bedriften Norsteve i Drammen har kontrakt med rederiet Wilson, som står for fraktingen av rørelementene fra produsenten i Tyskland.

Totalt skal 25 000 tonn med rør losses på Drammen havn før avløpstunnelen står ferdig i 2014. Det går omtrent 100 rør per skipning. En trailer kan ta kun ett rør av gangen. Sjøtransporten sparer dermed veiene mellom Tyskland og Norge for nærmere tusen vogntog.

Flere fordeler

Enkelte beregninger viser at klimautslippene ved sjøtransport kun er en tiendedel av utslippene fra samme mengde gods fraktet på veien. Mindre trafikkbelastning, veislitasje og spart tid er andre fordeler.

– Riktig flyt av materialene er

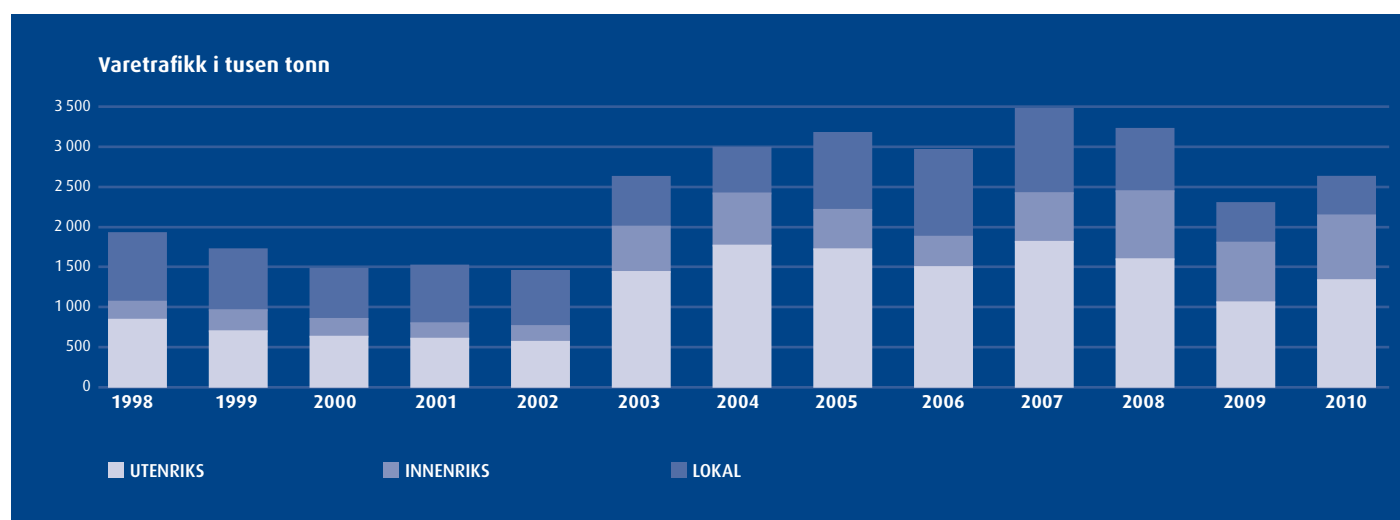
viktig i dette prosjektet. Vi sørger for at entreprenøren får varene levert som de ønsker og når de ønsker det, sier Nils-Erik Tandberg Nilsen. – Her på Drammen havn har vi god tilgang til båt- og bilanløp, samt til det nødvendige utstyret og en kran som tåler nødvendig vekt for å losse rørelementene i land.

Lagringsplass

Han forteller at det nylig gikk et ras på anleggsiten, slik at rørelementene måtte bli liggende på Drammen havn lengre enn planlagt.

– Noe av grunnen til at rørene losses i Drammen og ikke i Oslo er at vi har større mulighet for mellomlagring, forklarer Tandberg Nilsen. – Større lagringsarealer er en fordel i denne type prosjekter hvor fremgangen styrer materialbehovet.

Norsteve har god erfaring med prosjektlaster. I tillegg losses, håndterer og transporterer de jern og stål, samt avisapapir for Edda Media.





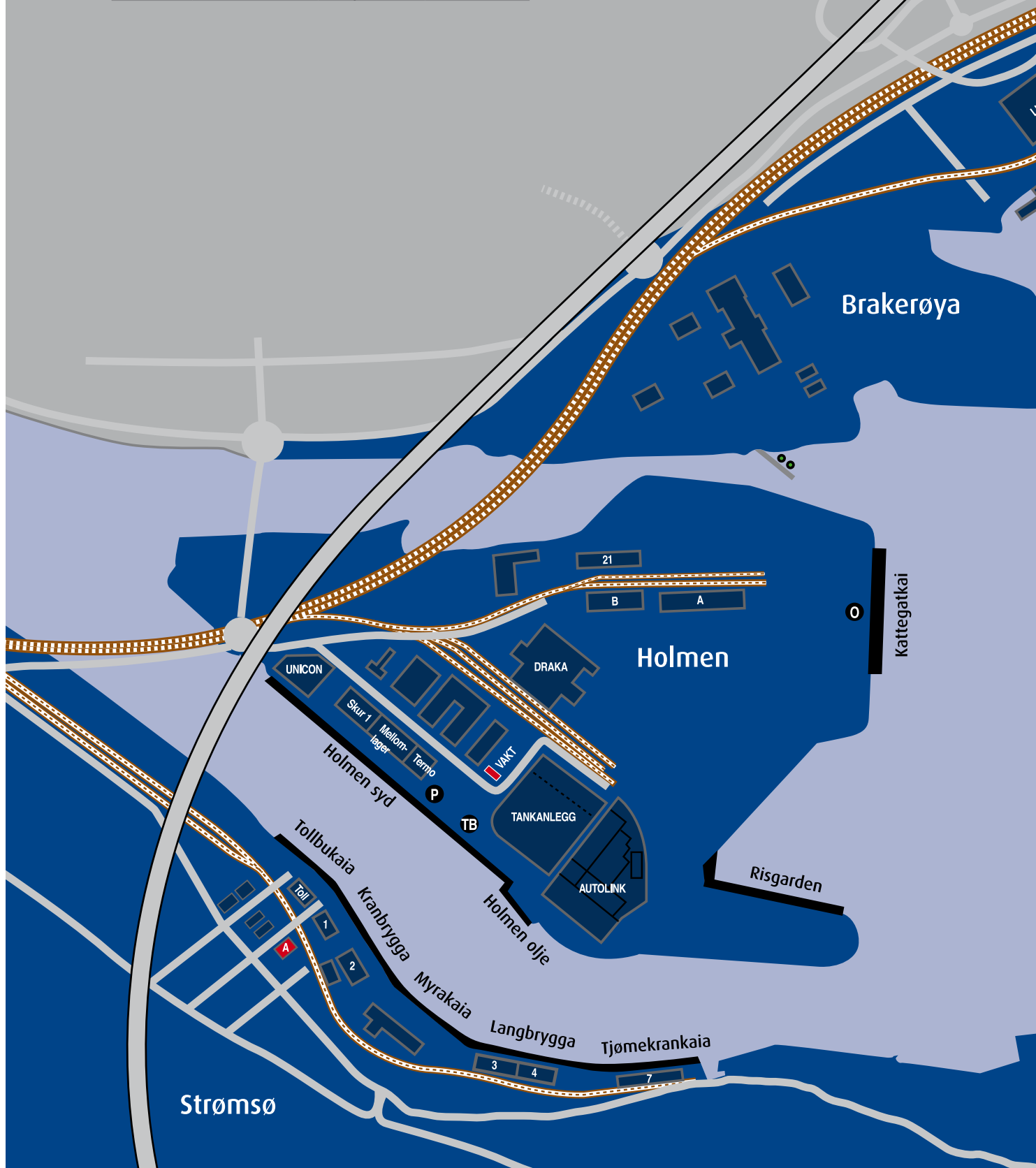
Drammen havn har de senere årene tatt imot flere store prosjektlaster. Eksempler på dette er:

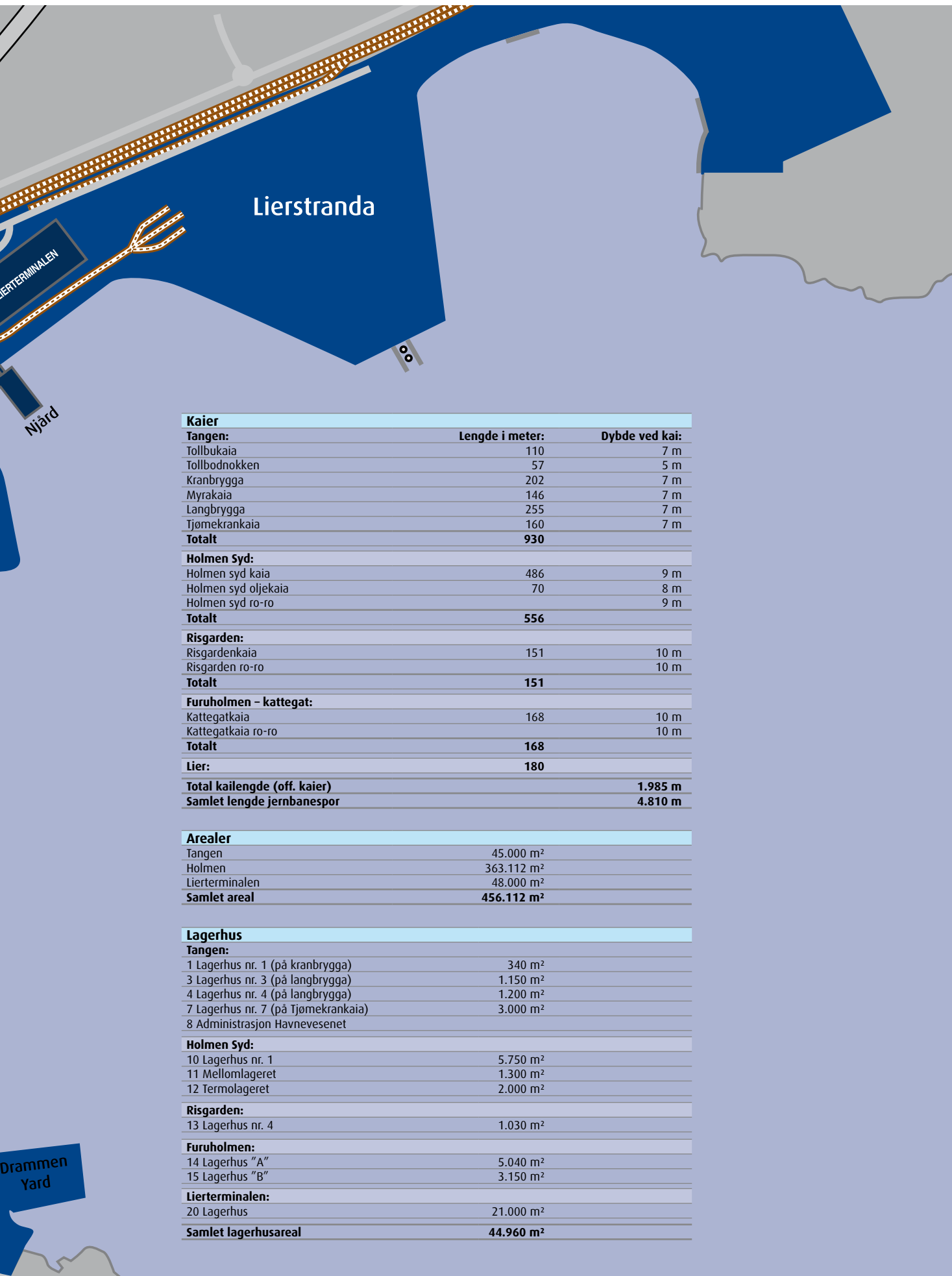
- Betongelementer til Kleivenetunnelen på E-18
- Bruelementer til Ypsilon gangbru i Drammen
- Bruelementer til Øvre Sund bru på Fv. 283
- Byggelementene til Kongsberg Gruppens komposittfabrikk i Kongsberg
- Byggelementene til Bauhaus på Lierskogen

De store rørelementene som losses på Drammen havn brukes i den nye avløpstunnelen under Oslo by – ett av Oslos viktigste miljøtiltak.

Kraner

Kran:	Løfteevne:	Kaiplassering:	Havneavsnitt:
Pernille	23 tonn	Holmen Syd	Holmen
Torbjørn	50 tonn	Holmen Syd	Holmen
Odin	100 tonn	Kattegatkaia	Holmen





Kaier		
Tangen:	Lengde i meter:	Dybde ved kai:
Tollbukaia	110	7 m
Tollbodnokken	57	5 m
Kranbrygga	202	7 m
Myrakaia	146	7 m
Langbrygga	255	7 m
Tjømekrankaia	160	7 m
Totalt	930	
Holmen Syd:		
Holmen syd kaia	486	9 m
Holmen syd oljekaia	70	8 m
Holmen syd ro-ro		9 m
Totalt	556	
Risgarden:		
Risgardenkaia	151	10 m
Risgarden ro-ro		10 m
Totalt	151	
Furuholmen – kattegat:		
Kattegatkaia	168	10 m
Kattegatkaia ro-ro		10 m
Totalt	168	
Lier:	180	
Total kailengde (off. kaier)		1.985 m
Samlet lengde jernbanespor		4.810 m

Arealer	
Tangen	45.000 m ²
Holmen	363.112 m ²
Lierterminalen	48.000 m ²
Samlet areal	456.112 m²

Lagerhus	
Tangen:	
1 Lagerhus nr. 1 (på kranbrygga)	340 m ²
3 Lagerhus nr. 3 (på langbrygga)	1.150 m ²
4 Lagerhus nr. 4 (på langbrygga)	1.200 m ²
7 Lagerhus nr. 7 (på Tjømekrankaia)	3.000 m ²
8 Administrasjon Havnevesenet	
Holmen Syd:	
10 Lagerhus nr. 1	5.750 m ²
11 Mellomlageret	1.300 m ²
12 Termolageret	2.000 m ²
Risgarden:	
13 Lagerhus nr. 4	1.030 m ²
Furuholmen:	
14 Lagerhus "A"	5.040 m ²
15 Lagerhus "B"	3.150 m ²
Lierterminalen:	
20 Lagerhus	21.000 m ²
Samlet lagerhusareal	44.960 m²



**Drammen
havn**

KONTAKTINFORMASJON

Drammen havn

Hans Kiærsgt. 1A
Postboks 636, Strømsø
3003 Drammen, Norge

Tlf: +47 32 20 86 50
Fax: +47 32 20 86 51
E-post: post@drammenhavn.no

www.drammenhavn.no

ADMINISTRASJON

Einar Olsen

Havnedirektør
Telefon direkte: +47 32 20 86 60
Mobil: +47 97 34 60 07
E-post: einar.olsen@drammenhavn.no

Ivar A. Vannebo

Ass. havnedirektør
Telefon direkte: +47 32 20 86 70
Mobil: +47 91 56 21 85
E-post: ivar.vannebo@drammenhavn.no

Eirin Reinskou

Teknisk sjef
Telefon direkte: +47 32 20 86 62
Mobil: +47 48 10 09 63
E-post: eirin.reinskou@drammenhavn.no

Vibeke.Skavold

Adm. sjef
Telefon direkte: +47 32 20 86 61
Mobil: +47 92 40 82 94
E-post: vibeke.skavold@drammenhavn.no

