

**DRAMMEN HAVNESTYRE**  
**DRAMMEN. TLF. 32 20 86 50**

Ark.nr. 023.52/21  
post@drammenhavn.no  
/vs

Til Havnestyrets medlemmer  
Det innkalles herved til havnestyremøte

**Mandag 20. september kl 08:00-14:00**

**Sted: Skur 1, Drammen havn (Hans Kiærsgate 1C)**

Saker til behandling:

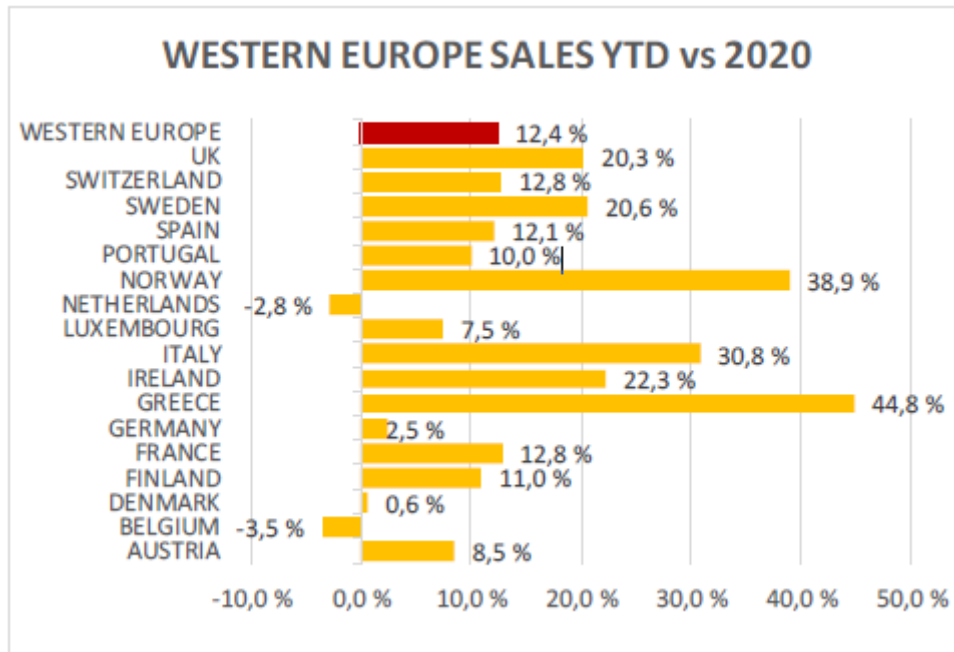
<b>Sak 26/21</b>	<b>Status</b>	(Ivar A. Vannebo)
<b>Sak 27//21</b>	<b>Regnskapsstatus pr. juli 2021</b>	(Vibeke Skavold)
<b>Sak 28/21</b>	<b>Status – utbygging</b>	(Einar)
<b>Sak 29/21</b>	<b>Avtale angående arealer på Holmen</b>	(Einar/Ivar)
<b>Sak 30/21</b>	<b>Strategiprosessen for Drammen</b>	(Ann-Christin G. Andersen)
<b>Sak 31/21</b>	<b>Eventuelt</b>	
	<b>Styrets kvarter</b>	

Drammen, den 06. september 2021

Einar Olsen  
Havnedirektør

## Varestatistikken

Bilimporten har vært rekordhøy på Drammen havn i 1. halvår med 67 132 kjøretøy losset over kai. I juli og august har det derimot vært en markant nedgang i bilimporten sammenliknet med fjoråret og dette skyldes en global mangel på mikrochiper som rammer bilindustrien særdeles hardt. Antall biler losset pr. august måned er 73 548 stk. og dette er en økning på 55,6% sammenliknet med 2020.



Nybilsalget i Norge har en økning på 38,9 % pr. august mnd. sammenliknet med 2020. Av 16 427 førstegangsregistrerte nye personbiler i august måned, var hele 11 810 elektriske. Det utgjør 71,9 prosent av alle nye biler.

Containertrafikken er fortsatt svak. 10 141 TEU's er lastet og losset hittil i år og dette er en reduksjon på 29% sammenliknet med 2020. Mye av dette skyldes at containerratene har nærmere tidoblet seg det siste året fra Kina til Europa. Som et resultat av dette har vareeiere nå redusert sine bestillinger av containertransport og flere benytter muligheten til å frakte last med stykkgodsskip istedenfor med containere. Vi har nå losset to store stykkgodsskip med til sammen 20.000 tonn steinprodukter direkte fra Kina til Drammen. Greencarrier har stått for hele transporten og mottaker er Sigvartsen Steinindustri. Dette er en type last som normalt skipes i containere til Drammen havn.

Togtrafikken startet opp igjen på Holmen den 9. august etter hele 7 uker med sommerstenging grunnet vedlikehold ved Lieråstunnelen, Brakerøya og Drammen stasjon. Både biltogene og containertogene er nå tilbake i normal drift.

I sommer har Bane NOR også bygget tre nye lastespor for Autotransport AS (bilvogner) på Lierstranda. Dette har blitt gjennomført fordi dagens jernbanespor via Brakerøya / Lierterminalen vil bli fjernet i løpet av høsten på grunn av sykehusutbyggingen.



«Liv Auerbach» lossar 10 100 tonn med stein på Kattegatkai 11.09.21

Vedlagt følger varestatistikken pr. juli måned.

### **Bane NOR bekrefter utsettelse av godsterminal på Holmen**

Bane NOR har i sommer kommet med en tilbakemelding vedr. fremtidige jernbane-investeringer på Holmen. Bane NOR har anbefalt overfor Jernbanedirektoratet å utsette oppstart av byggeplan som grunnlag for videre utbygging av Holmen til 2024. Stram budsjettssituasjon og prioritering av pågående prosjekter er oppgitt som årsak for utsettelsen. Ved oppstart av byggeplan vil det bli en ny prosess med utgangspunkt i situasjonen i 2024.

Vedlagt følger brev fra Bane NOR datert 13.08.2021.

### **«Thor III» Femårs-klassing**

«Thor III» har i sommer gjennomgått femårsklassing ved Horten Skipsreparasjoner. Isbryteren er klasset i DNV og foruten de lovpålagte oppgavene ved klassingen har det vært behov for å skifte ut mye stål langs vannlinjen, ballasttanker og i baugen på fartøyet. Arbeidene vil bli slutført i løpet av september måned og kostnadene for dokkingen / reparasjonene i forbindelse med klassingen vil beløpe seg på ca. 4,5 mill. kroner.

«Thor III» leies ut til Buksér og Berging AS som igjen har avtale med Kystverket vedr. isbrytingen i Drammensfjorden. De siste fem årene har utleien av fartøyet generert et overskudd på 4,7 mill. kroner. Vi har i den senere tid også sett på alternative løsninger vedr. hovedmotoren til «Thor III». Dette fordi det er vanskelig å skaffe deler til dagens hovedmotor samt at det er en betydelig utvikling innen elektrifisering av nærskipsflåten, herunder ulike støtteordninger.



*Utskifting av stål langs vannlinjen / ballasttank akterut*



*Bytte av stål i baugen*

### **Møller Eiendom AS**

Møller Eiendom har i sommer kjøpt ytterligere to eiendommer på Holmen. Dette er Svend Haugs gate nr. 11 og 13 på henholdsvis 5 497m<sup>2</sup> og 8 863m<sup>2</sup>. Selger er B.H Ramberg AS som nå flytter all sin virksomhet på Holmen til Hanekleiva i Sande.

Møller Eiendom har tidligere kjøpt Kjerraten 16 (Prysmian) og Svend Haugs gate 9 og med dette eier de totalt 71.837 m<sup>2</sup> næringsareal på Holmen.

### **Nynas, leieavtale kontorer i 3. etasje, Svend Haugs gate 32**

Drammen havn har i sommer inngått leieavtale med Nynas om utleie av kontorene i 3. etasje i Svend Haugs gate 32 (Statoilbygget). Dette er en femårs leieavtale med opsjon på 5 + 5 år og Nynas leier fra før av 1. etasjen i bygget for de ansatte på terminalen. Vi har startet oppussing av lokalene og administrasjonen til Nynas flytter fra Tollbugata til Holmen i løpet av desember måned.

### **Vedlagt følger div. lenker til avisoppslag vedr. Drammen havn i sommer:**

<https://www.dt.no/bilrekord-pa-drammen-havn-denne-elbilen-ble-slageren-i-august/s/5-57-1741898>

<https://www.dt.no/sjekk-havnas-nye-bygg-men-nye-jernbanespor-blir-utsatt/s/5-57-1737504>

<https://www.dt.no/onsker-gamere-til-hoythengende-jobb-det-er-helt-spesielle-utfordringer/s/5-57-1725882>

<https://www.dt.no/skal-bygge-landets-dypeste-kai-vil-koste-217-millioner/s/5-57-1689305>

<https://www.dt.no/na-er-morning-lady-ankommet-drammen-havn/s/5-57-1663331>

<https://www.nrk.no/osloogviken/gigantskipet-morning-lady-er-pa-vei-til-drammen-1.15492809>

<https://e24.no/norsk-oekonomi/i/Eper45/elbil-bonanza-gir-plassmangel-paa-drammen-havn>

**Forslag til vedtak:**

«Havnestyret tar saken til orientering»

Drammen, den 13. september 2021

Einar Olsen  
Havnedirektør

Driftsresultatet pr. 31.07.2021 viser et positivt resultat på 8,35 MNOK som er 2,27 bedre enn tilsvarende periode i fjor og høyere enn budsjettet.

Driftsinntektene pr. juli ble på 44,5 MNOK som er 6,6 MNOK høyere enn tilsvarende periode i fjor. Økningen skyldes blant annet at *Varevederlag* var 3,1 MNOK lavere i fjor da bilimporten fikk en kraftig nedgang grunnet Covid-19. Bilimporten for 1. halvår 2021 har vært god. *Utleie areal* er 1,85 MNOK høyere nå i år enn i fjor da vi har kunnet leie ut mer av det ny oppfylte arealet. Vår landstrømcontainer leies fortsatt ut til Kristiansand Havn KF. Driftsinntektene ligger 3 MNOK høyere enn det som er budsjettet for perioden.

Driftskostnadene pr. juli ble på 36,1 MNOK. Regnskapet pr. juli viser et høyere forbruk på 4,5 MNOK sammenlignet med tilsvarende periode i fjor. Dette skyldes hovedsakelig økte konsulentutgifter, da det pågår et strategiplanarbeid for Drammen havn. Forbruket ligger 1,9 MNOK lavere enn det som er budsjettet for perioden.

*EDB-utstyr* viser et merforbruk da vi i 2021 har valgt å oppgradere Edb-utstyret både på kontoret i Hans Kiærsgate 1A i Drammen og på våre hjemmekontor.

*EDB-installasjon* viser også et merforbruk da vi i løpet av sommeren har fått oppgradert vårt post- og arkivsystem «360» slik at det fungerer slik det skal. Det vil komme på noe mer kostnader på denne kontoen da oppgraderingen av «360» nå gjør det mulig for vår dataleverandør å fortsette arbeidet med å gjøre vår e-post og Utforskeren «Sky-basert».

Finanskostnadene inkl. påløpte rentekostnader for våre tre lån i Kommunalbanken er pr. 31. juli på 0,45 MNOK som er 0,49 MNOK lavere enn tilsvarende periode i fjor. Nedgangen i rentekostnadene skyldes Covid-19 situasjonen der renten ble justert ned. Renten er pr. juli 2021 nede på 0,902% på to av lånene våre. Det tredje lånet har en rente på 0,843 %. Totalt har Drammen havn 48,2 MNOK i lån.

Renteinntektene fra Sparebanken Øst på de 50 MNOK som står på Bedriftsinnskudd+ konto har pr. 17.04.2020 en avkastning på 1,40%. Innskuddet på ytterligere 200 MNOK (Overf. Spaerbanken Øst 16.04.2020) hadde en fastrente på 1,50% frem til 30.04.2021, men fra og med 01.05.2021 er renten på 0,8 % med en binding på 31 dager.

Drammen havn har 50 MNOK stående inne på et Landkreditt høyrentefond. Renterapporten pr. juli 2021 viser at fondet har steget 1,99% hittil i år. Rapporten viser også at fondet har hatt en prosentstigning på 3,21 % det siste året.

Vedlagt Beholdningsoversikt – Renterapport fra Landkreditt pr. 31.07.2021.

Vedlagt er regnskapsoversikten pr. 31.07.2021.

**Forslag til vedtak:**

«Havnestyret tar saken til orientering»

Drammen, den 10. september 2021

Einar Olsen  
Havnedirektør

### **Utfylling**

Etter en rolig periode i fellesferien er det nå full fart på utfylling med stein fra jernbanetunellen i Strømsøåsen. Vi har vært oppe i 400 lastebiler/dag. Vi er i gang med å fylle ut etter den siste godkjente reguleringsplanen. Vi fyller også ut i fjorden, ikke bare inne i vika ved Risgarden. Det betyr at tunelldrivingen i jernbanetunellen ligger foran planlagt tidslinje. Vi har kjøpt flere lenser for å ha kontroll på massene og at det ikke flyter rester av sprengtråd/plast ut i fjorden. De gamle lensene morkner etter hvert.

I løpet av oktober vil vi få en nedtrapping av steinen fra Bane NOR fordi de begynner å bli ferdig med deler av tunellen.

I løpet av noen dager vil vi også begynne å knuse stein med mobilt knuseverk, slik at vi kan benytte granitten fra Drammen til toppmasser på de oppfylte arealene.

Steinmasser fra Oslo VAV begynner å nærme seg. Entreprenøren til Oslo VAV (Skanska) vil legge ut sand og finmasser på bunnen av det området som skal fylles ut som motfylling. Deretter begynner de å legge ut stein med lekter. Trolig via lekter-kai i Gilhusbukta.

### **Kai**

Entreprisen på kaia er en gjennomføringsentreprise som følger kontraktsstandard NS 8405. Det er byggherren med rådgivere som har beskrevet hvordan entreprisen skal gjennomføres og er ansvarlig for beskrivelsen (altså ikke en totalentreprise hvor entreprenøren er ansvarlig for beskrivelsen). I denne NS 8405 er det beskrevet hvordan endringer (både tillegg og fradrag) skal håndteres og konsekvensene av disse. Både byggherre og entreprenør har rett til å fremsette krav om endringer. Fra byggherrens side vil det være rådgiver eller byggherrens representanter som kan foreslå endringer. Dette kan vi langt på vei kontrollere selv. Hvilke krav entreprenøren ønsker å framsette kan vi ikke kontrollere, men disse kravene vil bli behandlet av Norconsult v/ BL Kai Egil Heggstad, Rambøll/NGI som har utarbeidet mengdebeskrivelsen, oss selv og til slutt havnedirektøren. Således er det flere som vil ta stilling til om et krav fra entreprenøren er berettiget. Innenfor mengdebeskrivelsen er det en del poster med regulerbare mengder der rådgiver har anslått mengdene. Her må entreprenøren dokumentere medgåtte mengder og rådgiver godkjenne mengdeendringen. Dette kan føre til at entreprisekosten øker. Så er det noe som heter uforutsette forhold. Dette dreier seg om nettopp slike saker som det ikke har vært mulig å forutse, for eksempel at det skulle dokumenteres andre grunnforhold enn de som byggherren har lagt til grunn. Det er ikke lett å se at dette skal oppstå. Vi har brukt seniorrådgivere i NGI og de kjenner grunnforholdene i Drammen havn gjennom mange år

Mekanismen i NS 8405 vedrørende endringer og tilleggskrav er slik at vi kan pålegge entreprenøren å gjennomføre endringer selv om det er uenighet om han har krav på tilleggshonorar eller ei. Vi kan også pålegge entreprenøren å gjennomføre arbeid som han har framsatt krav om tilleggshonorar for selv om vi har avslått dette. Imidlertid er det slik at avslåtte krav om tilleggshonorar kan bestrides av entreprenøren. Disse vil da bli gjort gjeldende ifm. sluttoppgjøret. Ved fortsatt uenighet om kravene i sluttoppgjøret har entreprenøren mulighet for å gå til sak for å få prøvet dette rettslig.

Hvis vi gjennom byggesaken synes at mengdebeskrivelsen som rådgiveren har utarbeidet har ført til uforholdsmessig mange endringskrav med store økonomiske konsekvenser for oss har vi også mulighet for å rette krav mot de hvis vi mener at mengdebeskrivelsen er feilaktig eller er for dårlig.

For å ha best mulig kontroll på dette har vi engasjert en uavhengig prosjektleder som følger med på hva våre rådgivere har prosjektert og hva entreprenøren utfører eller foreslår.

Vi mener å ha en god kontroll på prosjektet. Det er godt beskrevet (det mest detaljerte kaiprojektet så langt sier entreprenør) og vi vil holde oss innenfor budsjetttrammen under forutsetning av at det ikke oppstår noe helt uforutsett.

Pelearbeidene på kaia vil starte opp i desember måned. Det vil være ønskelig å se på muligheten til å få pelet en ro-ro rampe til kaia (30 meter lengde) når peleriggen er på plass på Holmen.

Risiko har hatt høy fokus under beskrivelsesperioden. Vi kjørte først en prekvalifisering av tilbydere, før et utvalg fikk lov til å gi pris på jobben. I tillegg til godt spesifiserte arbeidsoppgaver, tegninger og beskrivelser har vi hatt fokus på kapasitet og kunnskap til de som skal gjøre jobben. Vi har økt den normale bankgarantien fra 10% til 20%.

### **Infrastruktur**

Her har vi foreløpig gjort to ting. Vi har ventet på svar fra Bane NOR og hva de gjør med godsterminalen for bane. Årsaken til det er at de har i sin utbyggingsavtale å bidra med 15 MNOK til vei og infrastruktur. Her har vi ikke klart å få svar fra Bane NOR eller Jernbanedirektoratet, så vi fikk arbeiderpartiet til å stille spørsmål i spørretimen siste onsdag før sommeren. Svaret var at de ikke vil bygge terminal før etter 2024. Så her må vi fortsette å jobbe for å få Bane NOR til å investere. Samtidig må vi vurdere om vi bør heve våre nåværende spor opp i rett høyde og forlenge dem med ca 30 m (det som er mulig). Dette kommer vi tilbake til i budsjettprosessen,

Det andre vi har gjort i sommer er å vurdere kostnaden til å gjennomføre bygging av vei med infrastruktur med våre leverandører. Her kom vi frem til at det er lite å spare og det vil påføre oss enda ett byggeprosjekt i vår regi. Mens den opprinnelige avtalen sier at det er Drammen kommune som skal bygge vei og infrastruktur, med et anleggsbidrag på 6 MNOK fra Drammen havn.

Her må vi vurdere om vi vil forskuttere et større beløp. Fordi Jernbaneverket ikke vil investere i samme hastighet som oss. Det er rekkefølgebestemmelser som sier at hovedinnkjøring med infrastruktur og GATE må være på plass før parkeringshus kan tas i bruk. Det må vi også diskutere i budsjettprosessen

**Grøntområder** skal utvikles i nord og i sør på Holmen for å gjøre havna pen og for å skjerme mot innsyn og støy. Derfor planlegges det støyvoller, beplantning og estetiske tiltak. I forhandlingene om arealer på Holmen har vi tatt inn grøntområdene som en del av dette. Her skal vi ikke betale leie og området i nord (mot sykehuset) skal vedlikeholdes av Drammen kommune. Slik de gjør det med Fjordparken og Holmennokken. Mens området i sør som er innenfor ISPS-området skal vedlikeholdes av oss (noe enklere standard).



### **Alternativ til terminalbygg med kontorer**

Når Bane NOR svarer at investeringen i jernbaneterminalen utsettes til etter 2024 så må vi vurdere hva vi gjør som følge av det. Dette vil berøre saker som riving av Skur A, Skur B og bygget i Kjerraten 21. Vi må ta stilling til om vi skal bygge kontorer/terminalbygg.

Her tror vi det kan være riktig å la byggene stå, fordi det er avhengigheter mellom jernbaneterminal og terminalbygg/lager både i forhold til varestrømmer og i forhold til penger.

Vi forventer en erstatning på samme nivå som sist vi rev bygg og jernbanen «skulle frem»

Det betyr at bygging av nytt terminalbygg skyves ut i tid, kanskje 3 år.

Mens kontorene foreslår vi løsrives fra terminalbygget og bygges på grunnmuren/plata til Statnett-lageret vi kjøpte for et par år siden. Da sparer vi kostnader til grunnarbeid. Vi får plass til ny GATE, lager/verksted for egen virksomhet i første etasje og kontorer i annen etasje.

Grunnflata er på 1800 m<sup>2</sup>. Det vil redusere bruken av investeringsmidler de første årene og det fører kanskje til at vi finner andre investeringsmåter på terminalbygget.

Jernbaneterminalen kan forbedres, mens vi venter, med å løfte terminalen ca en halv meter og forlenge med ca 30 m.

### **Forslag til vedtak:**

Sakene tas til orientering bortsett fra tre saker:

1. Det utredes om vi selv forbedrer dagens jernbaneterminal og kommer tilbake med forslag
2. Det utredes om muligheten til å bygge RORO-rampe til den nye kaia
3. Det utredes et konkret forslag til utnyttelse av Statnettbygget (grunnmuren) som kan bli GATE, lager, verksted, garasje i 1.etasje og kontorer til Drammen havn i 2.etasje

Drammen, den 10. september 2021

Einar Olsen  
Havnedirektør

**Sak 29/21      Avtale angående arealer på Holmen      (Einar Olsen og Ivar Vannebo)**

Den 07.05.2021 i møte med eierstyring i Drammen kommune, fikk Drammen eiendom og Drammen havn i oppdrag å komme frem til felles grunnlag for en avtale for leie av arealer eller feste. Selskapene er enige om felles saksfremlegg i begge styrer 20.09.2021 og saken skal fremmes politisk høsten 2021.

**Bakgrunnen for saken:**

Drammen havn og Drammen Eiendom KF har en lengre periode jobbet med avtaler for utfyllingsarealene på Holmen og i den forbindelse også sett på mulighet for en harmonisering av utløpsdatoer for alle festeavtalene på Holmen.

Dette for blant annet å stadfeste hjemmelsforholdet til utfyllingsarealene. Det er Drammen kommune som har hjemmelen til alle arealene på Holmen som disponeres av Drammen havn. Nye festeavtaler inngås av Drammen Eiendom KF som Drammen kommunes eiendomsforvalter. Eksisterende festeavtaler på Holmen er også inngått av Drammen Eiendom KF på vegne av Drammen kommune.

Drammen havn står fremfor betydelig investeringer og har i den forbindelse behov for en bedre forutsigbarhet på avtalevilkårene.

**Saksutredning:**

**Historikk**

Utviklingen av Holmen som offentlig havn økte betydelig da Holmenbrua åpnet i 1963.

Kabelfabrikken hadde da allerede startet opp sin nye fabrikk året før.

Strømsøbrua ble bygget tre år seinere og derved fikk Holmen veiforbindelse både nordover og sørover. Drammen Bilhavn AS ble etablert i 1964 og bilimporten skulle snart vise seg å bli den mest betydningsfulle varestrømmen over Drammen havn.

I 1968 ble Holmen-Syd kaianlegget bygget ut mot Strømsøløpet. Holmen-Syd ble etablert ved at elvesand ble pumpet opp fra elva i bakkant av kai-spunten slik at det samtidig ble innvunnet nytt land. Her utviklet blant annet fruktimporten seg med etablering av kjølelager, Felleskjøpet med utskipning av korn, Norsk Brændselolje AS og siden Statoil og Nynas med oljeprodukter. I nyere tid Unicon med sementimport, Yara (adBlue), Prysmian med utskiping av kabel og Moelven med eksport av trepellets.

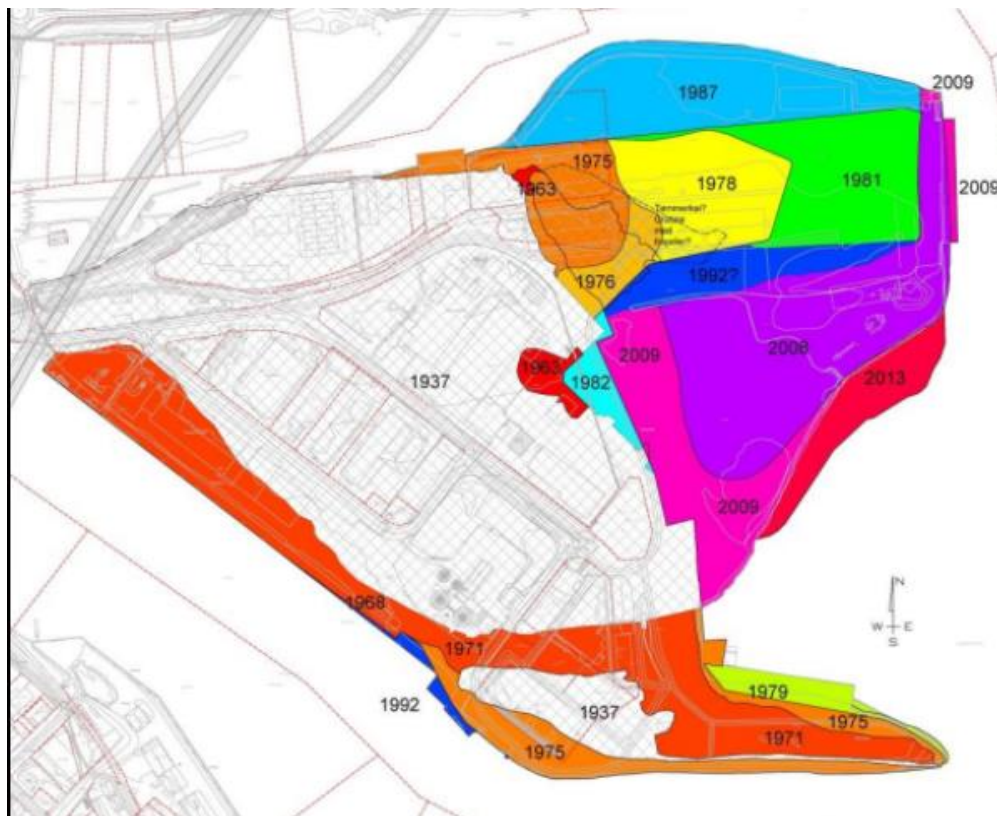
På 1970-tallet begynte Drammen havnevesen å etablere nytt land på Risgarden og de sydøstlige delene av Holmen for å tilrettelegge for den økende bilimporten. Dette ble også gjort ved mudring/ sandsuging av elveløpet. Risgarden-kai (bilskip) ble åpnet i 1974 og stod ferdig med hel kaifront i 1978. Drammen havn har finansiert kaier og etableringen av arealer på både Holmen-Syd og Risgarden. Dette utgjør henholdsvis omtrent 34 mål og 53 mål. Det har ikke vært betalt noen festeavgift for disse havne-arealene (areal 6 og 7 på vedlagte kart).

Drammen kommune etablerte nytt land på Holmens nordlige side mot Bragernesløpet i 1960 og 1970-årene (den vestlige del av areal 9 og 10). Dette for blant annet å kunne tilby C.A Thoresen tomt og kaianlegg grunnet bygging av Motorveibrua (1975) samt arealer til importen på bilhavna, herunder Renault Norge sitt bygg i Kjerraten 21. Drammen kommune finansierte disse utfyllingene, og Drammen havn fester/ leier i dag disse arealene. Arealene utgjør til sammen 46.491 kvadratmeter, og avtalene løper fram til 2041.

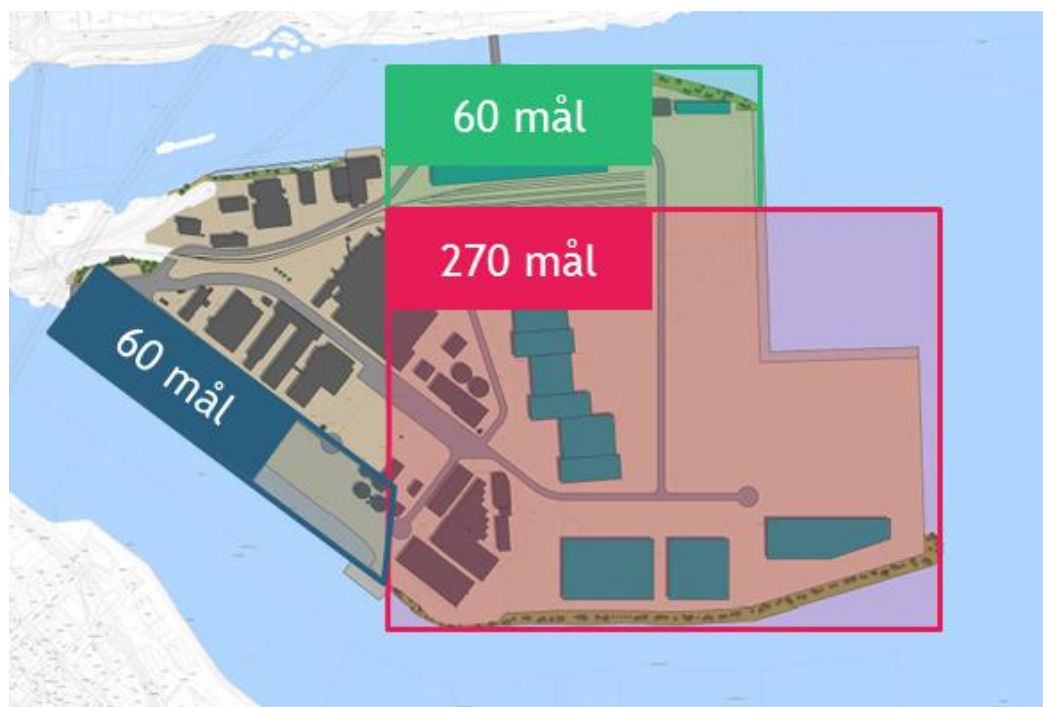
Fra 1981 til 1995 gjennomførte Drammen havn flere utfyllinger på Holmens nordøstlige side (areal 8, 9 og 10). Til sammen ble det etablert 59.737 kvadratmeter med nytt havneareal som ble finansiert i sin helhet av Drammen havn. Dette ble gjort i all hovedsak ved mudring av

masser i Strømsløpet. Det ble inngått langsiktige festeavtaler på disse arealene (60 år). Siden det var relativt grunt ved utløpet av Bragernesløpet, gikk det raskt å etablere nytt land her. I 2001 fikk Drammen havn tillatelse til å kunne fylle igjen området mellom Furuholmen og Risgarden (areal 1). Arbeidet startet opp i 2002 og fram til i dag er omtrent 125 mål med nytt havneareal etablert. Vanddybden her er på 22 meter i gjennomsnitt, og utfyllingen har blitt gjennomført ved mottak av overskuddsmasser fra store tunell-prosjekter i regionen. (Asker-Sandvika og Sandvika-Skøyen dobbeltspor, Holmestrand Stasjon, Kleivenetunellen og Drammenstunellen). Drammen havn har bekostet all utfylling i disse prosjektene. I 2020 ble områderegeringsplan for Holmen vedtatt (areal 2). Denne muliggjør etablering av ytterligere 90 mål med nytt areal utover i Drammensfjorden. Det er behov for omtrent 3,5 millioner kubikkmeter med steinmasser for kunne etablere denne utfyllingen ettersom dybdene her er på 30-35 meter. Tilgang på overskuddsmasser i årene fremover vil avgjøre hvor raskt dette arealet blir etablert. Drammen havn vil finansiere denne utfyllingen.

**Kart over Holmen som viser de ulike arealene og når de har blitt etablert (kun deler av utfyllingareal 1 vises her)**



## Overordnet arealfordeling mellom godstyper:

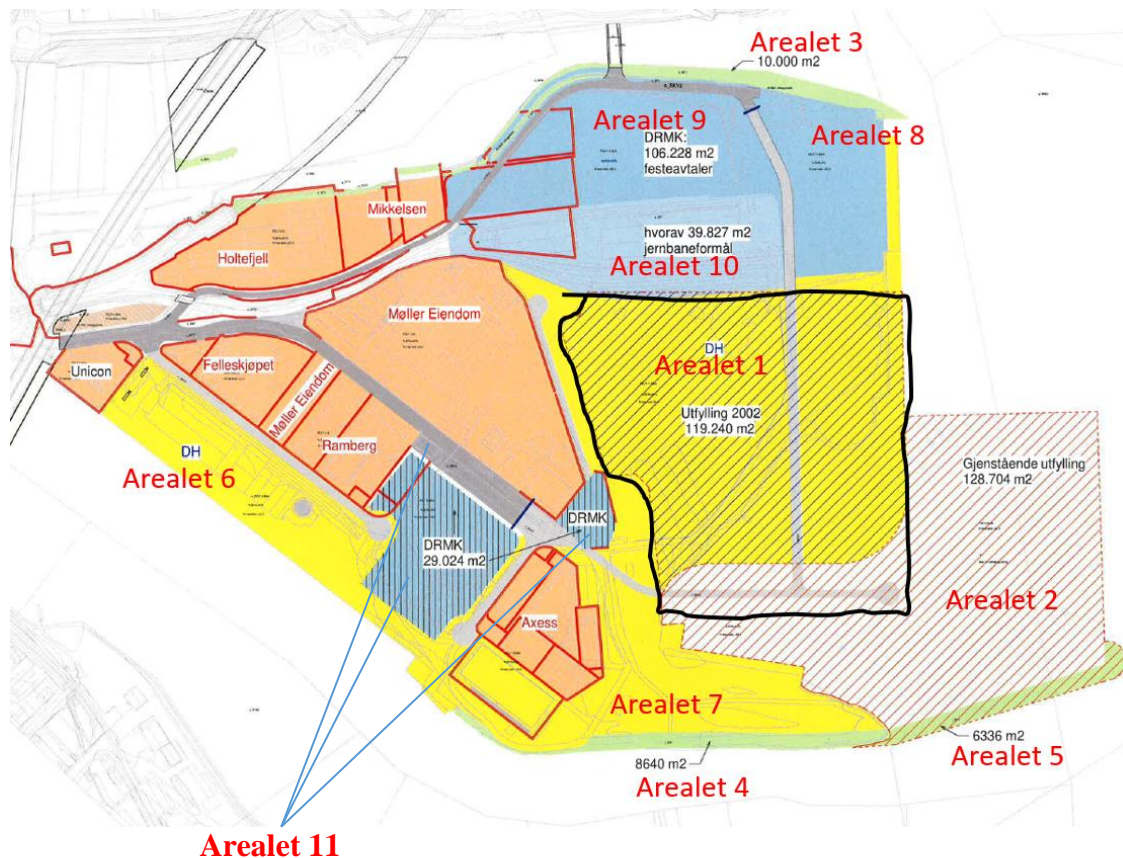


I dagens og den fremtidige utviklingen av Holmen er det planlagt at billogistikken vil disponere arealene syd for jernbanesporene (omtrent 270 mål ved ferdig utfylling). Stykkgoods og bulktrafikken er lokalisert til Holmen-Syd (omtrent 60 mål) og containere/ prosjektlaste/ jernbane-gods blir fortsatt værende på Furuholmen (omtrent 60 mål). Det er også regulert inn 25 mål med grøntareal på nord- og sørsiden av Holmen. Dette skal fungere som en støymessig og visuell skjerming av havneaktiviteten (areal 3, 4 og 5).

### **Beskrivelser av arealene. Festeavgift per område før og etter 2041**

Det foreligger i dag avtaleregulering med festeavgift for enkelte av områdene på Holmen, mens andre områder ikke er avtaleregulert og har blitt disponert vederlagsfritt av Drammen havn. Ved fastsettelse av fremtidig festeavgift blir arealene behandlet i to hovedkategorier; arealer som er fylt ut og opparbeidet av Drammen havn (arealene 1, 2, 6 og 7) og andre grunnarealer/ utfyllingsarealer (8, 9, 10 og 11). Arealene 3, 4 og 5 er regulert til grøntområder som det ikke betales leie for.

Kart over Holmen som viser de ulike arealene:



Arealet 1: Her har det vært vederlagsfri bruk frem til i dag. Ved beregning av festeavgift er det tatt utgangspunkt i prinsippet om at det skal betales en festeavgift som gir en rimelig markedsavkastning av arealenes verdi. Dette er vanlig i næringsforhold. Ved verdifastsettelsen er det lagt til grunn at fester ikke skal betale for investeringer han selv har gjort. Typisk er dette utfylling og planering. Festeavgiften er basert på innhentet takst og rente, hvor verdien av investeringene som er gjort er prissatt. Det foreslås at det fra 01.01.2022 og så lenge avtalen løper skal betales en festeavgift tilsvarende tomteverdi med tillegg av 5 % festerente. I henhold til innhentet takst vil dette utgjøre kroner 1.255.000 per år. Festeavgiften reguleres deretter årlig i samsvar med konsumprisindeksen (KPI). Drammen kommune har rett til å justere leien hvert 10. år dersom bruken av arealene er endret i forhold til tidspunktet for leiefastsetting. Partene kan avtale endret leie i forkant av bruksendringen.

Arealet 2: Dette arealet er bare så vidt påbegynt utfyllt, og følgelig betales det ingen festeavgift. Det legges opp til at det i 2040 skal foretas en vurdering av arealets markedsverdi med fradrag for investeringer Drammen havn har gjort, tilsvarende beregningen for areal 1, slik at det fra 01.01.2041 betales festeavgift dersom markedsverdien overstiger investeringene på det tidspunktet. Denne festeavgiften kan reguleres på tilsvarende måte som for areal 1.

Arealet 3: Arealene 3, 4 og 5 er i reguleringsplanen avsatt til grøntområder. Areal 3 skal opparbeides av Drammen Havn og deretter driftes av Drammen kommune ved parkavdelingen. Dette vil være en del av Fjordparken med gangvei som allmenheten har tilgang til.

Det er i dag ingen egen avtale for dette arealet. Deler av det inngår i de blå arealene som utgjør Furuholmen (areal 8 og 9) og er dermed regulert gjennom disse. Se omtale nedenfor. Verken før eller etter 2041 vil det betales noen festeavgift, da dette skal være grøntområde tilgjengelig for allmennheten i Drammen og det er Drammen kommune som skal drifte arealet.

Areal 4 og 5: Arealene 4 og 5 ligger innenfor det avspærrede sikkerhetsområdet til Drammen havn. Dette arealet vil både opparbeides og driftes av Drammen havn som grøntområde. Det betales ingen leie på disse arealene i dag. Areal 5 er ennå ikke utfylt. Det vil heller ikke kreves inn festeavgift for disse etter 2041, da de bare skal beplantes med grønt. Det vil inngås enkle avtaler for arealene 3, 4 og 5 som regulerer partenes plikt til opparbeidelse og drift/vedlikehold.

Areal 6 og 7: Disse arealene foreligger det ingen avtale på i dag, og det betales heller ingen festeavgift. Fra 01.01.2022 skal betales en festeavgift for disse arealene tilsvarende den kvadratmeterprisen som er foreslått for areal 1. Dette vil gi en årlig festeavgift på omtrent kroner 873.000. Denne festeavgiften kan reguleres tilsvarende areal 1.

Areal 8, 9, 10 og 11: En stor del av areal 10 er grunnen under jernbanesporene og leies ut av Drammen Eiendom til Bane Nor i egen avtale. Dette arealet blir ikke nærmere beskrevet i denne saken. Dersom Bane Nor avviker jernbanevirksomheten på Holmen, skal Drammen havn ha en opsjon på leie av dette arealet på samme vilkår som for arealene 8 og 9. For arealene 8 og 9 og deler av 10 foreligger det festekontrakter mellom Drammen Eiendom og Drammen havn som ble inngått på 1980-tallet. Det ble betalt festeavgift for disse arealene frem til 31.12.2016. I 2016 ble det inngått en avtale mellom Drammen Eiendom og Drammen havn om overføring av en rekke eiendommer på Tangenkaia fra Drammen havn til Drammen Eiendom. Som følge av at Drammen havn da mistet en del leieinntekter på Tangen, ble de blant annet kompensert med at festeavgiften for arealene 9 og 10 ble satt ned til kr. 0 frem til 2041. Drammen havn har også overtatt areal 11 som kompensasjon for tapte leieinntekter på Tangen og under sporviften som Bane Nor etablerte på areal 10. Disse arealene disponeres vederlagsfritt frem til 2041. For alle disse arealene skal det fra 01.01.2041 betales en festeavgift basert på markedsverdi. Festeavgiften reguleres årlig etter konsumprisindeksen. Drammen Eiendom har rett til å justere leien hvert 10. år dersom bruken av arealene er endret i forhold til tidspunktet for leiefastsetting. Partene kan avtale endret leie i forkant av bruksendringen.

### **Festetid**

De avtalene som i dag foreligger mellom Drammen Eiendom og Drammen havn for arealene på Holmen har litt ulike utløpsdatoer, men de fleste løper ut 01.01.2041. De nye avtalene som inngås vil få samme utløpsdato, uavhengig av om de skal gjelde fra 2021 eller fra 2041. Det har blitt drøftet hvor lang festeperiode det skal legges opp til.

Partene har vurdert om det skal legges til grunn 60 eller 80 år fra avtaleinngåelse.

De opprinnelige festeavtalene på Holmen ble inngått med 60 års varighet. Dette bør være en minimumslengde for å sikre investeringene som både Drammen havn og andre aktører på Holmen planlegger å gjøre fremover. Normal nedskrivningstid på næringsbygg er minimum 40 år; i mange tilfeller også 60 år. Ettersom mange av prosjektene ennå ikke er iverksatt, vil en festeperiode på 40 år bli for kort.

Legges det til grunn en nedskrivningstid på bygg på 60 år, kan også en varighet på festekontraktene på 60 år fra 2021 bli for kort. Det har derfor også blitt vurdert å etablere festekontrakter på 80 års varighet. Et moment i denne sammenheng er at Drammen havn

anslår at utfyllingsareal 2 sannsynligvis ikke vil være ferdig utfylt og klart til bruk før om 30 år. For å kunne nyttiggjøre seg dette arealet fullt ut, bør det være muligheter for investeringer i dette i ytterligere 50 år etter ferdigstillelse.

For å ivareta Drammen kommunes eventuelle behov for å benytte arealene til andre formål før utløpet av festekontraktene, er det i alle avtalene lagt opp til at Drammen Eiendom kan si opp festekontrakten med 5 års varsel dersom arealene skal benyttes til annet enn havn og havnevirksomhet. Varsel om oppsigelse kan tidligst fremsettes 01.01.2056. Det typiske er her at Drammen kommune skal benytte arealene til byutvikling som ikke har noe med havn å gjøre. Dersom det ikke tas inn en slik passus, vil områdene bli båndlagt til havn helt frem til utløpet av festekontraktene. En eventuell oppsigelse vil medføre at Drammen Eiendom plikter å kompensere Drammen havn for restverdien av de investeringene som er gjort i arealene etter prinsippene i tomtefesteloven.

Avtalene er basert på og partene anbefaler at løpetiden for festeavtalene settes til 80 år fra avtaleinngåelse. Dette innebærer utløp for nye avtaler i 2101.

### **Festeformål**

Festeformålet er i alle avtalene spesifisert til å være virksomhet i tilknytning til havnevirksomheten med tilhørende logistikk- og terminalvirksomhet. Hovedpoenget er at festeformålet ikke skal åpne for at arealene kan utnyttes til generell utbygging og bruk. Det foreslås å pålegge Drammen havn en plikt til å informere Drammen Eiendom i forkant av planlagte byggeprosjekter slik at det kan vurderes om den planlagte bruken ligger innenfor festeformålet. Dersom bruken endres etter at bygget er satt opp, vil Drammen Eiendom ha en rett til å justere opp festeavgiften i tråd med økt markedsverdi på tomte som følge av endret bruk.

### **Overdragelse og fremfeste**

Overdragelse av festeretten til andre er ikke tillatt. Fremfeste tillates på samme vilkår som fremgår av festeavtalene mellom Drammen havn og Drammen Eiendom. Fremfeste krever samtykke fra Drammen Eiendom og kan kun nektes etter saklig grunn.

### **Oppmåling, matrikulering og tinglysning**

Det aller meste av Drammen kommunes grunneiendom på Holmen ligger på samme gårds- og bruksnummer; 113/602. Alle avtalene åpner for muligheten til å måle opp arealene og etablere egne, mindre gårds- og bruksnumre. Dette er ingen plikt for partene, og avtalene er like bindende om det måles opp eller ikke. Det kan være behov både for Drammen havn og eksterne aktører å tinglyse sine feste-/ leieavtaler som sikkerhet for sine investeringer, og det forutsetter blant annet at det aktuelle arealet det tinglyses sikkerhet i har et eget gårds- og bruksnummer, eventuelt festenummer. Hvilke avgrensninger som eventuelt velges for de ulike gårds- og bruksnumrene må partene vurdere konkret

### **Opphør og avvikling**

I kontraktene er det understreket at utfyllingsarealene blir Drammen kommunes eiendom og at det ikke skal betales vederlag for dette etter utløp av avtalene. Eksempel på formulering i kontrakten er slik:

Ved opphør og enhver avvikling av denne avtalen, har fester plikt til å rydde opp på arealet og plikt til for egen regning å fjerne hus og andre faste installasjoner festeren har på tomten.

Dette gjelder også opprydding eller tiltak knyttet til forurensing.

Drammen kommune er eier av arealet/ utfyllingsrettighetene. Drammen kommune er og blir eier av de utfyllingene som er foretatt og foretas av Drammen havn uten vederlag. Drammen

kommune har rett til at utfylt areal blir værende, slik at Drammen havn ikke har rett til å fjerne hele eller deler av slikt areal. Derimot har Drammen kommune rett til å kreve fjerning av masser om det er nødvendig i forhold til opprydding av/tiltak mot forurensing, og Drammen havn har tilsvarende rett til det samme om opprydding av/tiltak mot forurensing krever det.

Det er i alle kontraktene angitt at tomtefesteloven gjelder der annet ikke er avtalt. Det følger av tomtefesteloven at bortfester ved opphør plikter å overta festers innretninger til takst dersom fjerning medfører at verdier går tapt.

### **Forurensning**

Drammen havn har ethvert ansvar for forurensing på festearealene og på utenforliggende areal der forurensingen kan knyttes til festearealene eller virksomhet/ aktivitet knyttet til disse. Forurensningsansvaret Drammen havn har gjelder både i forhold til Drammen kommune som grunneier, tredjemenn og offentlig lovgivning og myndigheter. Ansvaret er ubegrenset og gjelder alle forhold, eksempelvis opprydding, tiltak, erstatning mv.

### **Forslag til vedtak:**

- Styret innstiller overfor kommunestyret at det inngås:
  1. Festekontrakter for utfyllingsarealer på Holmen etablert av Drammen havn
  2. Festekontrakter for grunnarealer og utfyllingsarealer på Holmen etablert av Drammen kommune
  3. Felles utløpstidspunkt for alle avtalene 31.12.2101 med mulighet for oppsigelse fra 2061
- Saken oversendes Rådmann for videre politisk behandling

Drammen, den 10. september 2021

Einar Olsen  
Havnedirektør



**Sak 30/21**

**Strategiprosessen for Drammen** (Ann-Christin Andersen)

Sammen med Boston Consulting Group (BCG) har Drammen havn nå utviklet forslag til en ny strategi. Den er utviklet gjennom et arbeid der BCG har samlet mye dokumentasjon rundt Drammen havn sin drift, forhold til kunder, samarbeidspartnere, hvordan Drammen havn har utviklet sitt kundegrunnlag og posisjonen i markedet i forhold til konkurrerende havner. De har sett på styrker og svakheter. Underveis ble det diskutert scenarier for veien videre. Slik at vi kunne se på fordeler og ulemper ved ulike retninger. Det ble valgt en retning der nybilimport er og blir en dominerende faktor for Drammen havn.

Det er med et «veikart» med en del aktiviteter for veien videre. Det er satt opp en finansplan og forslag til styrking av kompetanse og kapasitet i organisasjonen

Strategien er utarbeidet i en lang og detaljert versjon, en kortversjon og en kommunikasjons-utgave som vi kan bruke i det videre arbeidet

Etter vedtak av strategiplanen vil ledergruppen se på hva dette betyr for organisasjonen vår og bygge inn dette i forslaget til budsjett for 2022. Både når det gjelder stillinger og innleie av kompetanse. Det samme vil gjelde prosjekter og tiltak som er foreslått.

Forslaget til strategi har det vært orientert om i et møte nylig med den gruppen fra de tre eierne som ser på fremtidig organisering for Drammen havn

Strategien vil legges frem til orientering for de 3 formannskapene Drammen, Lier og Asker 11.10.2021 og for Havnerådet 15.12.2021

Dersom det blir behov for endring etter gjennom med eiere eller andre hensyn, så vil det bli justert senere.

Det blir en gjennomgang av strategien i styremøtet og den er vedlagt styrepapirene

**Forslag til vedtak:**

«Havnestyret vedtar strategien for Drammen havn  
Konsekvenser for bemanning, innleie og tiltak hensyntas i budsjettforslaget for 2022  
Strategien vil bli forankret hos eierne i et felles formannskapsmøte 11.10.2021»

Drammen, den 10. september 2021

Einar Olsen  
Havnedirektør