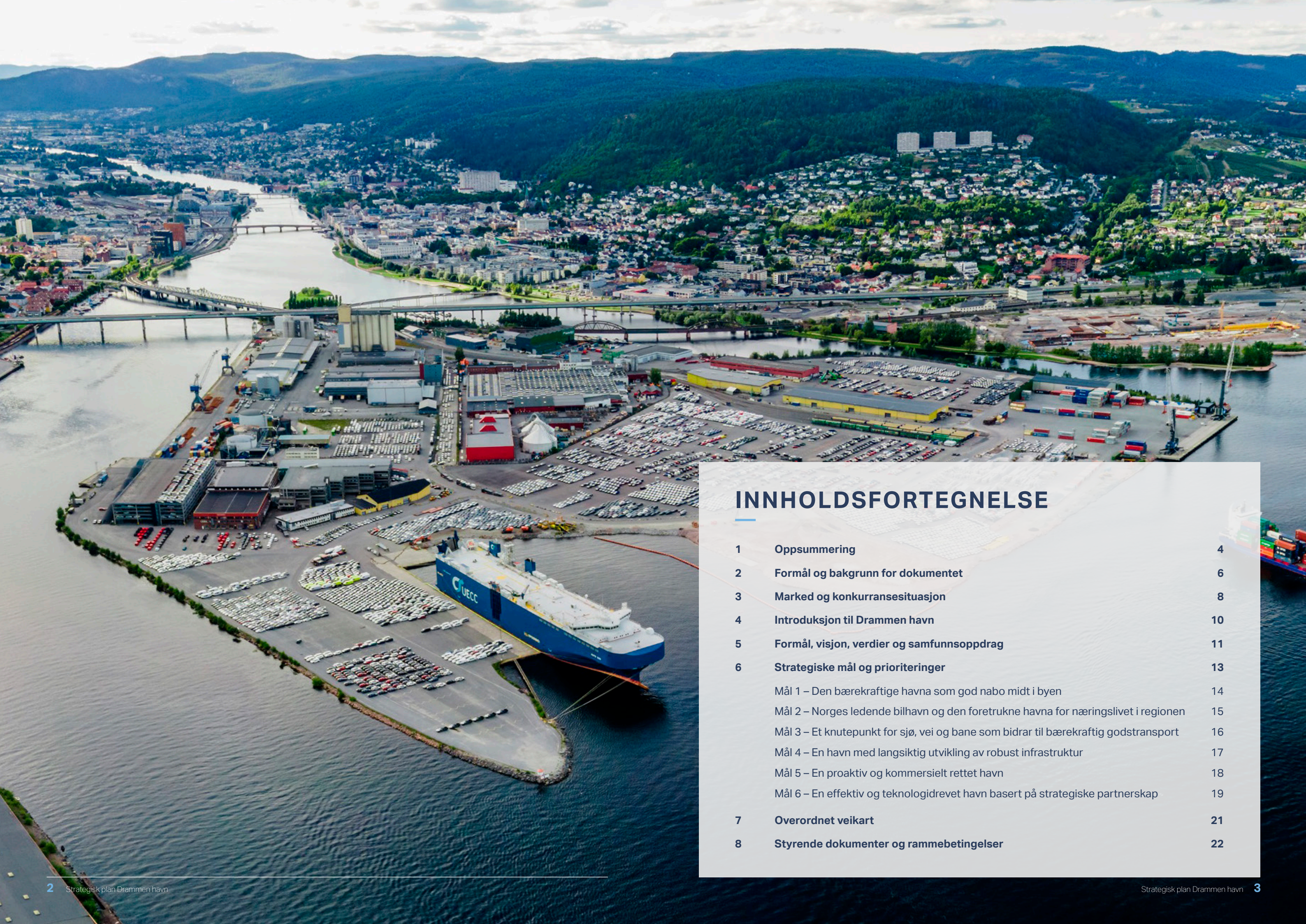




STRATEGISK PLAN

FOR PERIODEN 2021-2040





INNHALDSFORTEGNELSE

1	Oppsummering	4
2	Formål og bakgrunn for dokumentet	6
3	Marked og konkurransesituasjon	8
4	Introduksjon til Drammen havn	10
5	Formål, visjon, verdier og samfunnsoppdrag	11
6	Strategiske mål og prioriteringer	13
	Mål 1 – Den bærekraftige havna som god nabo midt i byen	14
	Mål 2 – Norges ledende bilhavn og den foretrukne havna for næringslivet i regionen	15
	Mål 3 – Et knutepunkt for sjø, vei og bane som bidrar til bærekraftig godstransport	16
	Mål 4 – En havn med langsiktig utvikling av robust infrastruktur	17
	Mål 5 – En proaktiv og kommersielt rettet havn	18
	Mål 6 – En effektiv og teknologidrevet havn basert på strategiske partnerskap	19
7	Overordnet veikart	21
8	Styrende dokumenter og rammebetingelser	22



Drammen havn er et av Norges mest effektive logistikk- og transportknutepunkter for bil, båt og jernbane med et kundegrunnlag på over to millioner mennesker innenfor en radius på ti mil. På havna anløper skip med varer fra hele verden som distribueres miljø- og kostnadseffektivt videre til hele landet. 70 prosent av Norges bilimport møter norsk jord for første gang i Drammen, og i tillegg håndterer havna blant annet containere, offshore installasjoner, stål, betongelementer, sement, korn, tre-pellets og bitumen. Drammen havn opererer i Sør-Øst Norge sammen med seks andre større godshavner i området fra Kristiansand via Grenland og Larvik inn til Oslo, samt Moss og Borg på østsiden av Oslofjorden.

Havna er en viktig aktør for næringslivet i og rundt Drammen. Havneaktivitetene bidrar til økt verdiskaping og arbeidsplasser i størrelsesorden ~2.300 årsverk, noe som tilsvarer mer enn hver tiende sysselsatte innbygger i Drammen kommune (2019). Den totale omsetningen tilknyttet aktiviteter på havna var i 2019 på over fem milliarder kroner.

Drammen havn og eierkommunene står foran en periode med mange spennende muligheter. Drammen havn har på oppdrag fra styret gjennomført en strategiprosess, og styret har vedtatt en ny strategiplan

for Drammen havn frem mot 2040. Havna skal være Norges beste havn for bilimport og samtidig bidra til at mest mulig gods fraktes miljøvennlig via båt og bane. Rederier og vareeiere i vår region som har fokus på bærekraft, skal foretrekke Drammen som sin miljøhavn. Eierkommunene har på bakgrunn av ny kommunelov, ny havne- og farvannslov og endret eierstruktur som følge av kommunesammenslåinger, satt i gang et arbeid med hvordan Drammen havn skal organiseres og en ny eierstrategi. Strategiplanen vil oppdateres jevnlig, og være i tråd med ny eierstrategi.

Drammen havn har utarbeidet seks overordnede strategiske mål som skal styre havnas prioriteringer og aktiviteter fremover. Målene tar utgangspunkt i den fordelaktige posisjonen havna er i som følge av den nylig vedtatte reguleringsplanen for Holmen. Viktige markedstrender innen samfunn, nærmiljø, logistikk, teknologi, digitalisering og miljø er innarbeidet i havnas veivalg. Havna skal utvikles i harmoni med byen og ta høyde for økt urbanisering. Videre skal havna driftes kommersielt i tråd med den nye havneloven. Det skal også jobbes målrettet for å imøtekomme økende krav til gode logistikk-løsninger gjennom blant annet tilrettelegging for bruk av ny smart teknologi. Det vil også stilles krav til bærekraftige og utslippsfrie operasjoner.

DRAMMEN HAVNS STRATEGISKE MÅL

1. Drammen havn skal være den **bærekraftige** havna som er en god nabo midt i byen med **utslippsfrie operasjoner** innen 2030 og over 70 på omdømmemålinger¹
2. Drammen havn skal være Norges ledende **bilhavn** og den foretrukne havna for næringslivet i **regionen**, med mål om å kunne håndtere **over 90% av bilimportvolumene** og forsvare markedsandeler for annet gods
3. Drammen havn skal være et **knutepunkt** for sjø, vei og bane som bidrar til bærekraftig godstransport, med minimum **50% av gods på skinner** innen 2030, på de strekningene det går godstog til
4. Drammen havn skal være en havn med **langsiktig** utvikling av robust infrastruktur, som effektivt skal realisere vedtatte **regulerings- og investeringsplaner** i henhold til tid og budsjett²
5. Drammen havn skal være en **proaktiv** og kommersielt rettet havn, med mål om å omsette for **over 100 MNOK** innen 2030, med en driftsmargin på over 25%
6. Drammen havn skal være en effektiv og **teknologidrevet** havn basert på strategiske partnerskap, med **markedsledende effektivitet, kvalitet og åpenhet** som muliggjør håndtering av over 150 tusen biler, over 60 tusen 20-fots containere, over 300 tusen tonn stykkgoods og over 600 tusen tonn bulklast i 2030

¹ Årlig omdømmemåling som kvantifiserer omverdenens oppfatning av havna, hvor en poengsum på 70 ut av maksimalt 100 er ansett som et sterkt omdømme

² Vedtatt investeringsramme er i størrelsesorden 500-750 MNOK frem for perioden 2021-2024

Det vil kreve samarbeid på tvers av aktører på havna for å realisere de strategiske målene. Havna har utarbeidet et veikart og lagt vesentlige investeringsplaner, og vil fremover ta en proaktiv rolle for å realisere målene. Dette inkluderer blant annet å gjennomføre vedtatte og planlagte miljøinitiativ samt å jobbe for langsiktige avtaler med bilindustrien og kritiske aktører innen infrastruktur. For å oppnå dette vil det også være avgjørende at havna får realisert den nye reguleringsplanen, som vil gi stabile vilkår for havnedrift på Holmen i lang tid fremover.

Drammen havn har stor respekt for lokalmiljøet, byen, næringslivet, eierne og sine ansatte. Havna har et viktig samfunnsansvar i å ta imot de fartøy som ønsker å anløpe havna og å ivareta beredskapsmessige funksjoner. Dette skal skje i harmoni med omgivelsene. Havna ønsker å videreføre den lokale industrihistorien i regionen og med det fortsette å skape positive ringvirkninger. Aktivitetene på Holmen skal komme mange til gode, og havna har utarbeidet et løfte til de viktigste interessentene, for å tydeliggjøre havnas rolle.

DRAMMEN HAVNS LØFTER TIL SINE INTERESSETER

Drammen by og lokalmiljøet

Vi lover å være en god nabo som bidrar med positive ringvirkninger i lokalmiljøet

Kunder og næringslivet i regionen

Vi lover å lytte til våre kunder og alltid jobbe for å tilby bærekraftige og effektive tjenester av høy kvalitet

Eiere

Vi lover å drifte havna miljøvennlig, lønnsomt og langsiktig, slik at det alltid skal være attraktivt å eie havna

Ansatte

Vi lover at havna skal fortsette å være en trygg og spennende arbeidsplass

Flytting av transport fra vei til bane og sjø er et effektivt klimatilak som spiller en viktig rolle i Klimakur 2030, som har blitt lagt frem av Miljødirektoratet. Jernbane og skipsfart har et lavere utslipp per tonnkilometer på henholdsvis ca. 90 prosent og 60 prosent, sammenlignet med vei. Derfor er det et mål i Nasjonal Transport Plan å overføre 30 prosent av godstransport på vei på avstander over 300 kilometer til sjø og bane innen 2030. Drammen havns unike infrastruktur som knytter sjø og bane sammen, er derfor viktig i arbeidet

med å flytte mest mulig «unødvendig» veitransport til mer miljøvennlige transportløsninger. Den nylig vedtatte reguleringsplanen for Holmen muliggjør havnas ambisjoner om effektiv og miljøvennlig havnedrift i lang tid fremover, samtidig som aktivitetene skjermes til det beste for naboene.

Visjonen for Drammen havn er å være **“Pulsåra for norsk bilimport og næringslivet i regionen”**.

2

FORMÅL OG BAKGRUNN FOR DOKUMENTET

Drammen havn spiller en viktig rolle i å realisere målet i Nasjonal transportplan (NTP) om å overføre 30 prosent av gods som fraktes over 300 km fra vei til sjø og bane. For å tydeliggjøre havnas rolle har det vært behov for en oppdatert strategisk plan frem mot 2040.

Som en del av arbeidet med strategiplanen har havnas strategiske situasjon, fremtidsscenarioer for 2040 og strategiske muligheter blitt vurdert. Det er tatt utgangspunkt i markedet og konkurransesituasjonen som havna befinner seg i, samt den nylig godkjente reguleringsplanen for Holmen. Det er på bakgrunn av strategien også utarbeidet et veikart og en finansiell plan for de neste fem årene.

Drift av havna er regulert ved lov, og et av de førende prinsippene er at havna skal finansieres gjennom brukerbetaling. Derfor tar havna seg betalt for alt gods som lastes og losses, for på den måten å kunne tilby gode tjenester og videreutvikle og ytterligere modernisere havneområdene. I 2020 kom det en ny Havne- og farvannslov med formål om å fremme sjøtransport som transportform og å legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann. Videre åpner den nye loven for at havnas eierkommuner også kan bruke deler av overskuddet til andre formål dersom gjenværende egenkapital er forsvarlig. Dette skal bidra til et aktivt eierskap og sikre god kommersielt rettet drift og setter ytterligere krav til strategisk og effektiv planlegging av havnas operasjoner.

Holmen er nå regulert for utvikling av en moderne havn i umiddelbar nærhet til bysentrum. Dette krever ekstra oppmerksomhet overfor samfunnet rundt havna, samtidig som det muliggjør lønnsomme ringvirkninger for næringslivet i regionen. Strategien danner et grunnlag for å ta riktige beslutninger på vegne av Drammen havn, for havnas kunder og for næringslivet rundt havna. Dette sikrer langsiktighet og forutsigbarhet i havnas drift for havnas interessenter og partnere.

"Havna må vise seg som en god nabo for alle de som bor og virker i nærområdene med tanke på både utslipp og støy"

- Ann-Christin Andersen,
Styreleder i Drammen havn

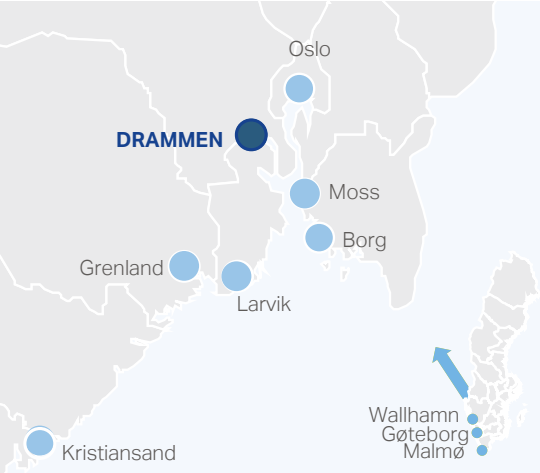
KONTAKTPERSONER

Styreleder Ann-Christin Andersen
tlf. 93443606
acgjerdseth@gmail.com

Havnedirektør Einar Olsen
tlf. 91346007
einar.olsen@drammenhavn.no

3

MARKED OG KONKURRANSESITUASJON



Drammen havn og nærliggende konkurrerende havner

Total norsk godstrafikk var i 2020 på om lag 380 millioner tonn, hvorav 69 prosent gikk på vei etterfulgt av 27 prosent på sjø og resten på bane. Ifølge SSB har det vært en historisk trend med økende volumer på sjø med en gjennomsnittlig årlig vekst i import til og eksport fra Norge på omlag to prosent fra 2016. Sjøtransport er i sterk konkurranse med godstransport på vei, men det er anslått at fem til syv millioner tonn som i dag fraktes på vei kan overføres til tog eller skip.

Drammen havn opererer i en del av markedet i Sør-Øst Norge med seks andre større godshavner i området fra Kristiansand via Larvik og Grenland inn til Oslo, samt Moss og Borg på østsiden av Oslofjorden. Disse havnene håndterer til sammen 150 tusen biler, 560 tusen containere (målt i 20-fots ekvivalenter) og omlag 26 millioner tonn bulk og stykkgoods per år. Mange av havnene opplever et sterkt press på arealene fra omkringliggende byer, men Drammen havn har gjennom utfyllinger på Holmen kunnet utvide og styrke sin posisjon og på den måten bidra til økt verdiskapning lokalt og regionalt.



DRAMMEN HAVN OPERERER INNENFOR FEM HOVEDSEGMENTER FOR LAST

Rullende last (RORO*)

Last som kjøres av og på skip, herunder import av personbiler samt semitrailere og maskiner til jordbruk, bygg og anlegg. Drammen havn er størst i Norge på import av personbiler, med nesten 70 prosent markedsandel. Oslo havn er nummer to med størstedelen av det resterende markedet. Eksempler på bilrelaterte aktører i havna er ATS, Axess, UECC, EML og mange store bilimportører som Bertel O. Steen, BMW, Toyota og Tesla.

*RORO= Roll on, Roll off

Stykkgoods

Prosjektlast som for eksempel offshorekonstruksjoner, betongelementer og sjø-kabler. Drammen er den største havna i Oslofjorden for stykkgoods med 27 prosent markedsandel. Eksempler på stykkgodskunder i havna er industriaktører som Aker Solutions, Celsa og Prysmian group.

Tørrbulk

Tørre lastevarer som fraktes løst i lasterommet som for eksempel korn og sement. Grenland er den største bulkhavna i regionen med over 50 prosent markedsandel – som i stor grad skyldes nærhet til industriområder i tillegg til industribedrifter som benytter seg av egne, private kaier. Drammen er nest størst med 17 prosent markedsandel, med aktører som Unicon, Lindum, Moelven og Felleskjøpet.

Våtbulk

Flytende produkter som fraktes i tank som for eksempel olje og bitumen. Slagentangen er den største havna i Oslofjorden med over 50 prosent markedsandel. Drammen håndterer fire prosent av volumene inkludert AdBlue for Yara og bitumen for Nynas.

Container

20 eller 40-fots containere med et bredt spekter av gods fra blant annet Europa og Asia. Det er stor konkurranse innen containersegmentet, og Oslo er desidert størst med om lag halvparten av volumene. Etter dette er markedet relativt fragmentert, og Drammen håndterer rundt fire prosent av volumene. Containerne i Drammen fraktes inn av Unifeeder, og inneholder varer til blant annet Kid, Toyota, Bohus og Norgips.

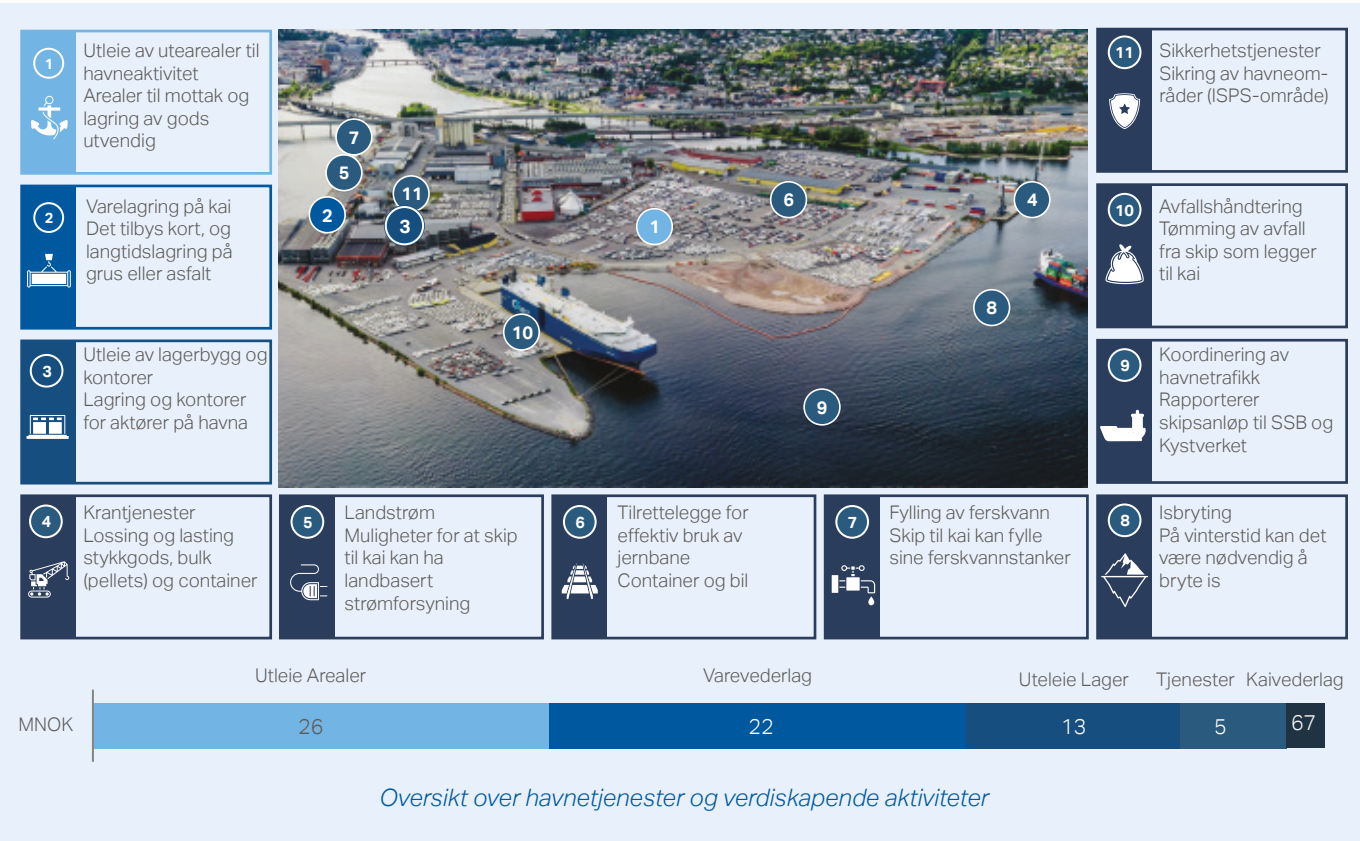
4

INTRODUKSJON TIL DRAMMEN HAVN

Drammen havn er en interkommunal havn som er eid av kommunene Drammen, Lier og Asker. Havna har spilt en sentral rolle for transport av gods i Norge helt siden den første kontrakten for trelasthandel ble signert på 1300-tallet. Utviklingen har vært stor siden den gang, og i dag har Drammen en moderne havn som sømløst knytter sammen godstransport på sjø, jernbane og vei, med over to millioner mennesker innenfor en radius på ti mil.

Siden 2017 har Drammen havn samlet sine aktiviteter på Holmen – en øy ved utløpet av Drammenselva. Tidligere hadde havna også aktiviteter på både nordsida av elva på Lierstranda og på sørsida på Tangen, men per i dag er det kun noen private aktører igjen på disse områdene. Med den nye områdereguleringen vil Lierstranda og Tangen bli omgjort til boliger og sykehus og all havneaktivitet skal samles på Holmen. Holmen har selv vært igjennom en rekke utbygginger, inkludert veiforbindelse med Holmenbrua, jernbanespor og flere utfyllinger for å øke kapasiteten.

Havna spiller en nøkkelrolle for norsk bilimport, og om lag 70 prosent av alle norske personbiler importeres i dag via Drammen havn. I tillegg håndteres containere, bulk og stykkgoods for lokale og regionale aktører innen varehandel og industri. Havneaktiviteten gir positive ringvirkninger for det lokale næringslivet i form av sysselsetting og verdiskaping. Havnas økonomiske ringvirkningsanalyse fra 2019 inkluderte over 60 havnerelaterte selskaper som stod for en sysselsettingseffekt på over to tusen årsverk, som tilsvarer om lag 12 prosent av den totale sysselsettingen i Drammen. Videre var den totale omsetningen tilknyttet aktiviteter på havna over 5 milliarder kroner. Drammen havn har per i dag om lag 20 ansatte og en omsetning på rundt 70 millioner kroner. Havna tilbyr en rekke tjenester til sine kunder, nærmere beskrevet i oversiktsbildet under.



5

FORMÅL, VISJON, VERDIER OG SAMFUNNSOPPDRAK

FORMÅL

Havna skal tilrettelegge for bærekraftig og effektiv havnedrift som knytter sammen godstransport på sjø, bane og vei, og på den måten ivaretar sin rolle som samfunnsbygger lokalt, regionalt og nasjonalt. Drammen havn skal være Norges beste havn for bilimport.

VISJON

Pulsåra for norsk bilimport og næringslivet i regionen

VERDIER

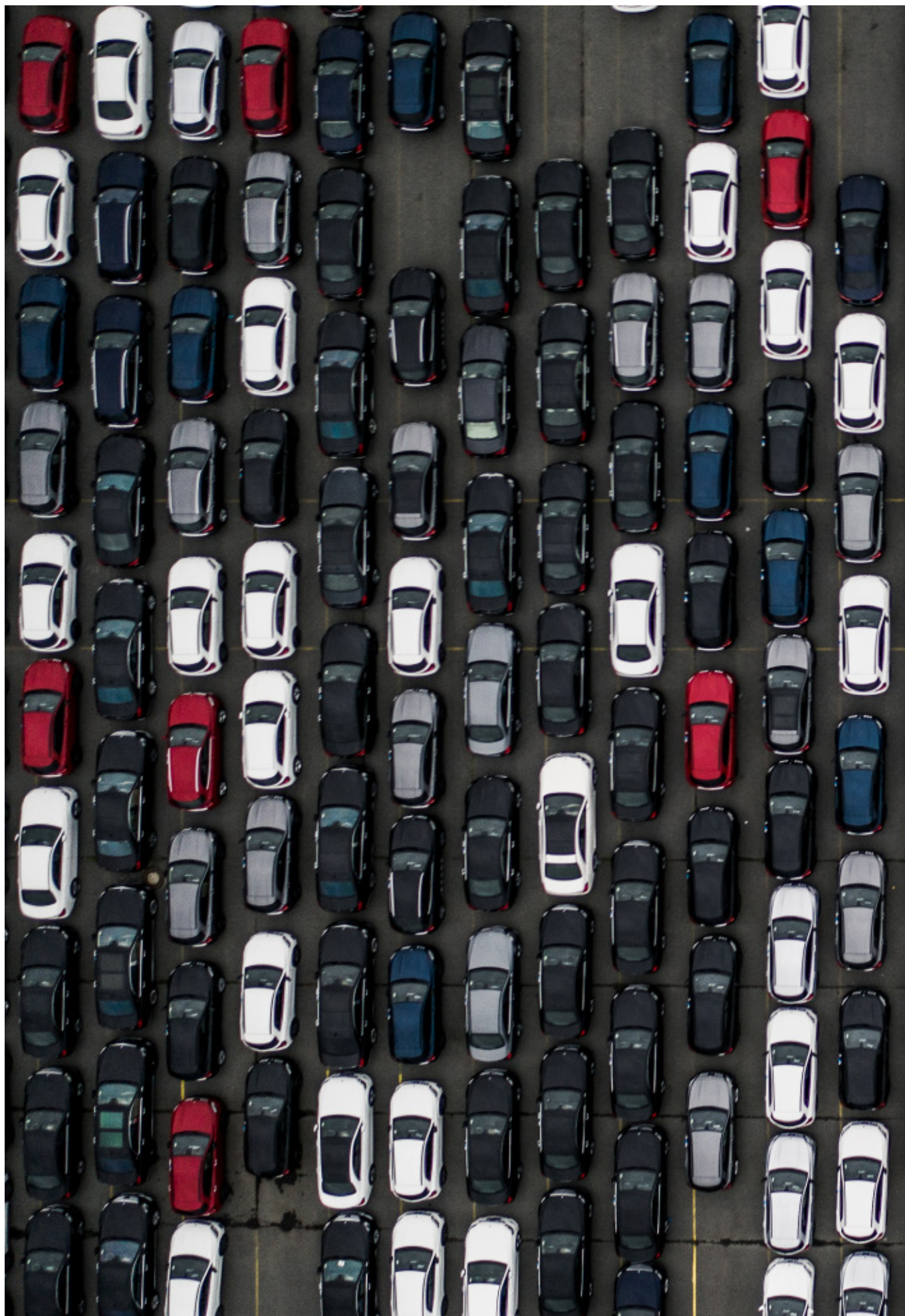
Løsningsorienterte – Engasjerende – Åpne – Langsiktige

SAMFUNNSOPPDRAK

- Havna skal fremme sjøtransportens konkurranseevne, og aktivt arbeide for å få «mer gods på kjøp»
- Havna skal jobbe for bærekraftige transportløsninger
- Havna skal ta imot for de fartøy som ønsker å anløpe havna og tilby disse konkurransedyktige tjenester
- Havna skal ivareta samfunnsmessige og beredskapsmessige funksjoner herunder forsvarlig forvaltning av farvannet
- Havna skal tilrettelegge for styrking av det lokale og regionale næringslivet

LØFTER TIL INTERESSETER AV HAVNA

- Drammen by og lokalmiljøet**
Vi lover å være en god nabo og bidra med positive ringvirkninger i lokalmiljøet
- Kunder og næringslivet i regionen**
Vi lover å lytte til våre kunder og alltid jobbe for å tilby bærekraftige og effektive tjenester av høy kvalitet
- Eiere**
Vi lover å drifte havna miljøvennlig, lønnsomt og langsiktig slik at det alltid skal være attraktivt å eie havna
- Ansatte**
Vi lover at havna skal fortsette å være en trygg og spennende arbeidsplass



6

STRATEGISKE MÅL OG PRIORITERINGER

Drammen havn har utarbeidet seks overordnede strategiske mål som skal styre prioriteringer og utviklingen av havna fremover.

De strategiske målene har tatt utgangspunkt i markedet og konkurransesituasjonen som havna befinner seg i, samt den nylig godkjente reguleringsplanen for Holmen. I tillegg er det tatt høyde for viktige markedstrender innen samfunn, nærmiljø, logistikk, teknologi, digitalisering og miljø. Det er vurdert som svært viktig at havna skal utvikles i harmoni med byen og ta høyde for økt urbanisering gjennom arealeffektive løsninger. Videre skal havna driftes kommersielt i tråd med den nye havneloven, og med et økt fokus på lønnsom drift.

Havna skal også jobbe for å imøtekomme stadig økende krav til gode og effektive logistikk-løsninger. Dette inkluderer for eksempel å legge til rette for bruk av ny teknologi til inspeksjoner og kvalitetskontroll. Dette skal også bidra til å skape åpenhet rundt havnas operasjoner til lokalmiljøet, gjennom å tilgjengeliggjøre informasjon om aktiviteter på havna. Videre er det også avgjørende å ta høyde for trender innenfor klima og miljø, som stiller krav til bærekraftige og utslippsfrie operasjoner.

Gjennom de strategiske målene skal Drammen havn være rustet for å møte fremtiden og trendene som vil prege den. De seks målene er oppsummert i figuren nedenfor.

1	Den bærekraftige havna som en god nabo midt i byen ...	>	... med utslippsfrie operasjoner innen 2030 og over 70 på omdømmemålinger ¹
2	Norges ledende bilhavn og den foretrukne havna for næringslivet i regionen ...	>	... med mål om å kunne håndtere over 90% av bilimport-volumene og forsvare markedsandeler for annet gods
3	Et knutepunkt for sjø, vei og bane som bidrar til bærekraftig godstransport ...	>	... med minimum 50% av gods på skinner innen 2030, på de strekningene det går godstog til
4	En havn med langsiktig utvikling av robust infrastruktur ...	>	... som effektivt skal realisere vedtatte regulerings- og investeringsplaner i henhold til tid og budsjett ²
5	En proaktiv og kommersielt rettet havn ...	>	... med mål om å omsette for over 100 MNOK innen 2030, med en driftsmargin på over 25%
6	En effektiv og teknologidrevet havn basert på strategiske partnerskap ...	>	... med markedsledende effektivitet, kvalitet og åpenhet som muliggjør håndtering av >150K biler, >60K TEUs, >300Kt stykkgoods og >600Kt bulk i 2030

1. Årlig omdømmemåling som kvantifiserer omverdenens oppfatning av havna hvor en poengsum på 70 ut av maksimalt 100 er ansett som et sterkt omdømme
2. Vedtatt investeringsramme i størrelsesorden 500-750 MNOK frem til 2024

Seks overordnede strategiske mål for Drammen havn

I tillegg til de strategiske målene skal havna arbeide for å skape verdi for sine interessenter. Havna er, og skal være av stor betydning for Drammen by og lokalmiljøet gjennom positive ringvirkninger og videreføring av den lokale industrihistorie i harmoni med fremtidig byutvikling. Havna skal være en god og hensynsfull nabo for lokalmiljøet. Videre skal havna alltid jobbe for å videreutvikle havnetjenester og investere i infrastruktur for å videreføre posisjonen som den beste intermodale havna i Sørøst-Norge. Havna vil på den måten være en konkurransefordel for sine kunder og næringslivet i regionen som kan dra nytte av kostnadseffektive og

miljøvennlige logistikk-tjenester. For havnas eiere skal det skapes verdi gjennom lokale arbeidsplasser og verdiskapning knyttet til operasjoner på havna. Havna skal også spille en rolle på nasjonalt nivå gjennom import og landsdekkende, miljøvennlig distribusjon av biler som muliggjøres av havnas unike tilknytning til jernbanenettverket.

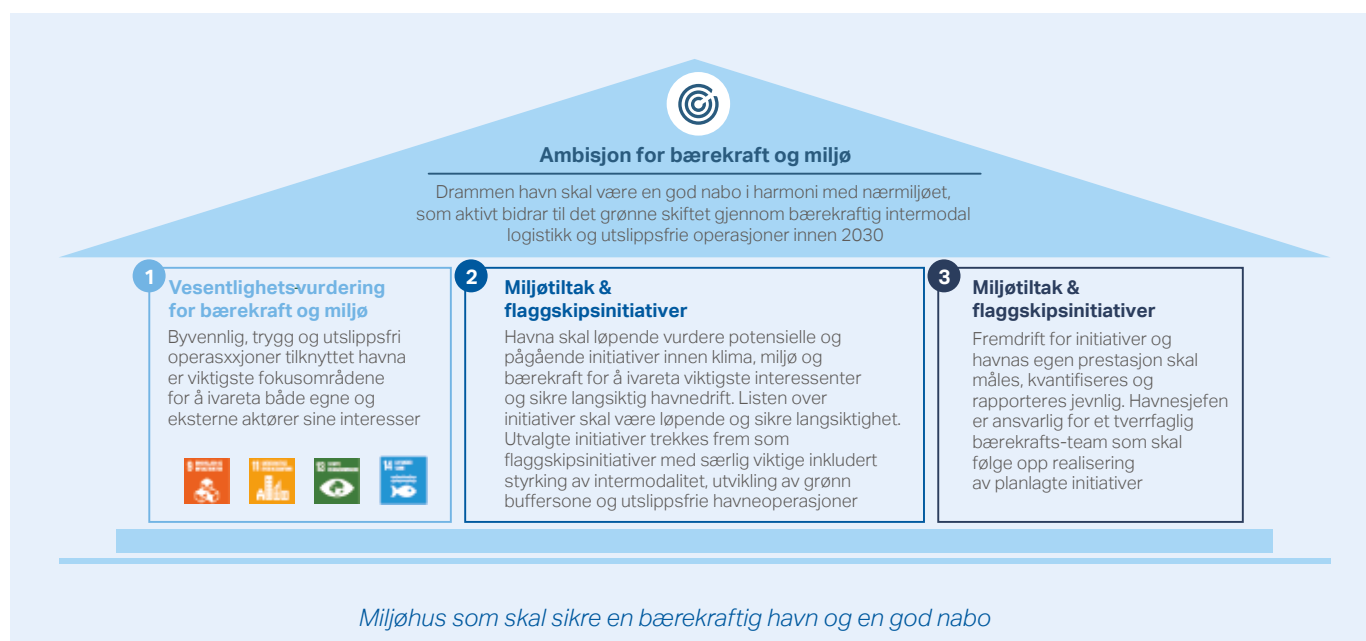
Drammen havn skal være en attraktiv arbeidsplass for våre ansatte i dag og i fremtiden. Arbeidet med å levere våre strategiske mål skal gjøre det spennende og interessant å arbeide for Drammen havn.

MÅL 1

DEN BÆREKRAFTIGE HAVNA SOM EN GOD NABO MIDT I BYEN

Drammen havn skal være en bærekraftig havn som spiller på lag med lokalmiljøet. Gjennom en tydelig ambisjon om å sikre byvennlige og bærekraftige operasjoner skal vi legge til rette for langsiktig og bærekraftig havnedrift. Målet til havna er å være en god nabo for nærmiljøet som skal måles gjennom **ledende omdømmemålinger med over 70 poeng**. Omdømmemålingen skal kvantifisere omverdenens

oppfatning av havna gjennom spørreundersøkelser og intervjuer med interessenter i lokalmiljøet. Det er vanlige for mange norske selskaper å gjennomføre slike omdømmemålinger, og ut av maksimalt 100 poeng er over 70 ansett som et sterkt omdømme. I tillegg inneholder mål 1 en tydelig ambisjon om å oppnå **utslippsfrie havneoperasjoner innen 2030**.



Havna vil jobbe målrettet for å realisere FNs bærekraftsmål, med hovedfokus på fire mål som har betydelig innvirkning på havnas interessenter og virksomhet. Første bærekraftsmål er **#9: Innovasjon & infrastruktur**, hvor havna skal videreutvikle og styrke utnyttelse av intermodalitet for å øke godstransport på sjø og bane. Det andre bærekraftsmålet er **#11: Bærekraftige byer & samfunn** hvor havna skal tilrettelegge for byvennlig havnedrift som naturlig del av nærmiljøet i Drammen. Det tredje bærekraftsmålet er **#13: Stoppe klimaendringene** hvor havna skal redusere utslipp knyttet til havnedrift og øke miljøvennlig godstransport på sjø og jernbane. Det fjerde utvalgte bærekraftsmålet er **#14: Liv i havet** hvor havna skal jobbe for et bærekraftig liv under vann og sikker bruk av farvann rundt havna.

Havna har utarbeidet en rekke miljøtiltak for å imøtekomme ambisjonen for bærekraft og miljø. Dette inkluderer blant annet å styrke intermodale

transportløsninger mellom sjø, bane og vei. Videre har havna satt av store arealer til grønne buffersoner mot byen rundt Holmen, som bidrar til både bedre miljø og skjerming for havnas naboer. Havna tar støy på alvor, og skal jobbe målrettet for å måle og følge opp eventuelle innspill fra lokalmiljøet knyttet til støy. Havna jobber også med konkrete tiltak for å redusere utslipp fra havneoperasjoner, og vil i tillegg være en pådriver for at skip som anløper til Holmen reduserer sine utslipp, gjennom miljørabatter på havneavgiften. Havna utreder også behovet for ytterligere rydding av sjøbunn rundt Holmen.

For å måle fremdriften er det definert flere måltall for bærekraft som blant annet dekker utslipps- og støynivåer, omdømmemålinger, andel grøntområder og utnyttelse av utslippsfri transport på jernbane. Havna vil også sette opp en egen gruppe som skal følge opp realiseringen av planlagte tiltak og løpende vurdere nye tiltak.

MÅL 2

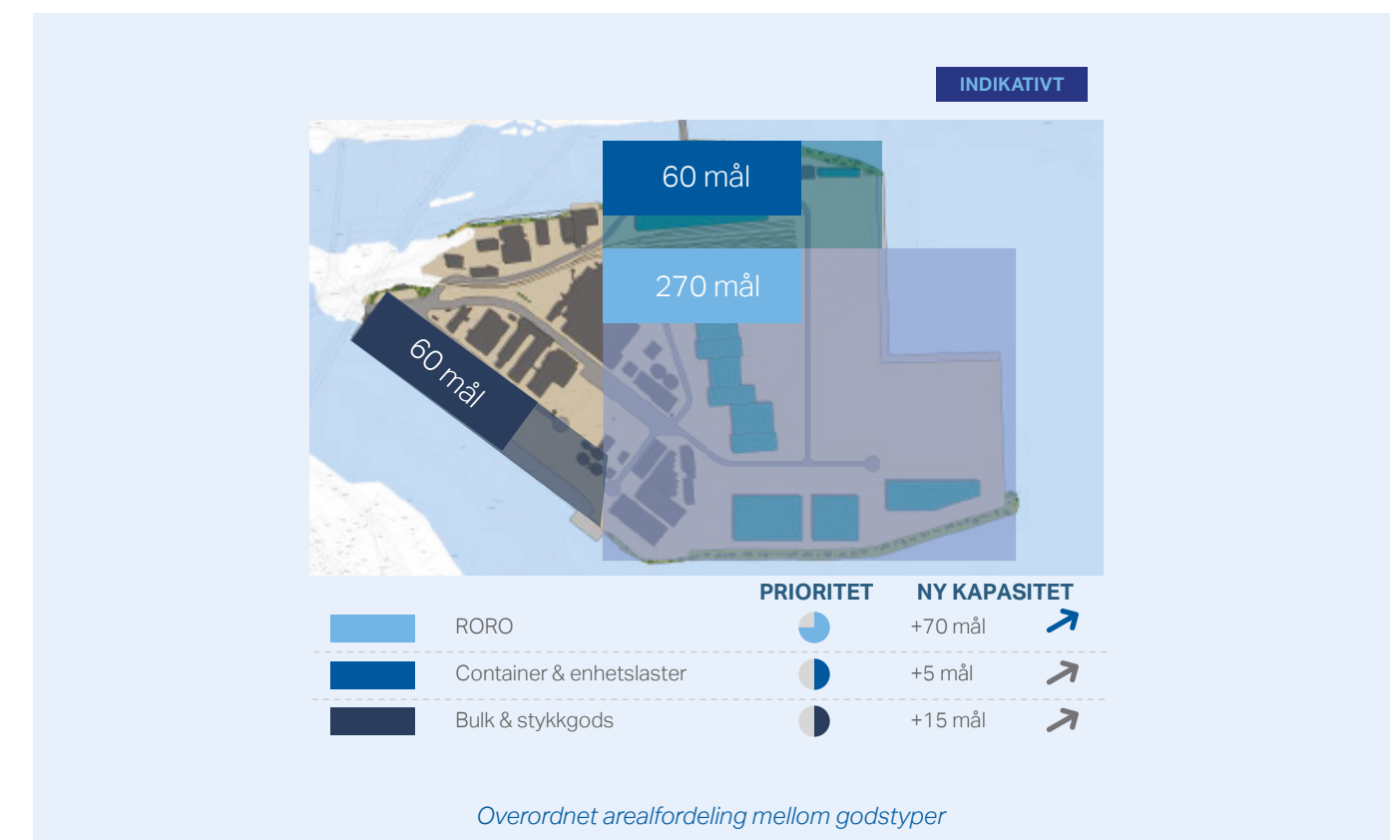
NORGES LEDENDE BILHAVN OG DEN FORETRUKNE HAVNA FOR NÆRINGS-LIVET I REGIONEN

I flere tiår har Drammen havn vært Norges største havn for bilimport, og i 2020 ble det losset nesten 100.000 biler på Holmen som tilsvarer om lag 70 prosent av importmarkedet. Havna har en strategisk målsetning om å utvikle den sterke posisjonen innen bilimport videre, og målet er å være i stand til å håndtere 90 prosent av bilimportmarkedet. Dette skal gjøres på en god måte med høy kvalitet og effektive tjenester og operasjoner. For å muliggjøre dette, vil det være behov for å bygge parkeringshus som lagrer biler i høyden.

Samtidig skal havna legge til rette for næringslivet i regionen, gjennom å ha et foretrukket tilbud for container, bulk og stykkgoods. Det er viktig av hensyn til miljø og lokal verdiskapning at havna har et multifunksjonelt tilbud for regionen, og dette kan gjøres i samspill med målrettet satsning på bil. For containersegmentet vil det være mål om moderat vekst i volumene, uten større investeringer i det korte bildet. På sikt har havna planer om å realisere et terminalbygg

som er forenlig med dagens volumer med skalerbarhet for fremtiden, potensielt med medinvestorer. Dagens satsning på bulksegmenter videreføres, og Drammen havn skal jobbe aktivt for å øke tilbudet for lokale og regionale aktører som kan bidra med høy gjennomstrømning og effektiv arealutnyttelse på Holmen. Dagens satsning på stykkgoods videreføres, inkludert tilrettelegging for varestrømmer tilknyttet sirkulærøkonomien, metallgjenvinning og tømmerindustrien. Det vil da stilles krav til arealeffektiv drift med høy gjennomstrømning, slik at det ikke går ut over bilimporten.

Nye arealer som følge av videre utfylling av Holmen, vil i stor grad prioriteres til aktiviteter knyttet til rullende last (RORO). Havna skal i tillegg heve kvaliteten på eksisterende arealer for å imøtekomme kundenes behov. Dette inkluderer blant annet ny RORO kai, heving av arealer, overvannshåndtering og fast dekke på havna med tydelig oppmerkede veier.

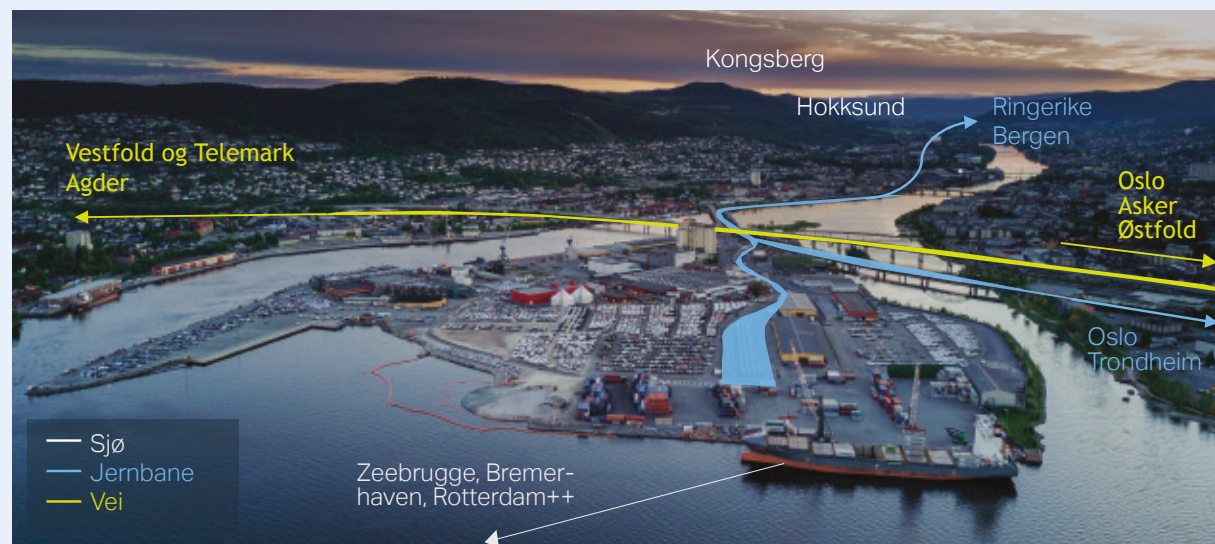


MÅL 3

ET KNUTEPOINT FOR SJØ, VEI OG BANE SOM BIDRAR TIL BÆREKRAFTIG GODSTRANSPORT

Overføring av transport fra vei til bane og sjø er et effektivt klimatiltak. Jernbane og skipsfart har et lavere utslipp per tonnkilometer på henholdsvis ca. 90 prosent og 60 prosent, sammenlignet med vei. Dette er trukket frem som et viktig tiltak i Klimakur³ 2030 som har blitt lagt frem av Miljødirektoratet. Derfor er det et mål i Nasjonal Transport Plan⁴ å overføre 30 prosent av godstransport på vei på avstander over 300 kilometer til sjø og bane innen 2030. Drammen havn er den havna i

landet med best jernbaneinfrastruktur, og spiller derfor en viktig rolle i å redusere klimaavtrykket til Norges godstransport og for flytte mest mulig «unødvendig» veitransport til mer miljøvennlige transportløsninger. Målet til Drammen havn er å bidra til bærekraftig godstransport, med minimum 50 prosent av gods på skinner innen 2030, på de strekningene det går godstog til.



Oversikt over intermodalitet på Holmen

For å styrke havna som knutepunkt for transport mellom sjø, jernbane og vei, har havna utformet flere tiltak som skal bidra til å øke andelen gods på jernbane. Blant annet skal havna jobbe aktivt med jernbaneaktører for å styrke tilbudet og videreutvikle jernbaneinfrastrukturen, da det er en forutsetning for vareeierne og havna at det er tilstrekkelig kapasitet på jernbanen.

Videre skal havna proaktivt oppsøke eksisterende og nye potensielle vareeiere for å diskutere hvordan man kan utvikle gode og miljøvennlige logistikk-løsninger som utnytter jernbanen mer. Et nylig eksempel på et slikt samarbeid var da fem store aktører, med Greencarrier i spissen, utviklet en løsning for å løfte semihengerne direkte over på jernbanevogner på

Holmen før de går på bane videre ut i landet. Denne nye løsningen med bruk av sjø og bane sørger for at aktørene fjerner 1300 årlige trailerturer på norske veier og i tillegg reduserer utslippene fra internasjonal transport med 221 tonn CO₂ i året.



Flere aktører har inngått et samarbeid om et felles løft på Drammen havn som gir en skikkelig miljøgevinst som resultat.

³ Klimakur 2030 - Utredet ulike tiltak og virkemidler som kan gi minst 50 prosent reduksjon i ikke-kvotepliktige utslipp i 2030 sammenlignet med 2005.
⁴ Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP) ble lagt fram 19. mars 2021

MÅL 4

EN HAVN MED LANGSIKTIG UTVIKLING AV ROBUST INFRASTRUKTUR

Forutsigbarhet og langsiktighet er avgjørende for havnas kunder og partnere. Havna skal derfor jobbe målrettet for å legge til rette for langsiktig havnedrift på Holmen, gjennom forutsigbare rammebetingelser og gode investeringer i infrastruktur. Havna jobber målrettet for å sikre langsiktige avtaler med lokale

myndigheter, og med å realisere reguleringsplanen for Holmen og Drammen havn som ble vedtatt i Drammen kommune i februar 2020. De største planlagte infrastrukturinvesteringene er vist i oversikten under, markert med A til F.



Planlagte investeringer i infrastruktur på Holmen

Blant de langsiktige investeringene havna jobber med så skal blant annet kapasiteten på Holmen utvides gjennom utfyllinger som skal gjøre 120 nye mål tilgjengelig for havnedrift (A). Dette utløser også behovet for investeringer i en ny setningsfri kaifront (B). Videre skal havna sette av vesentlig arealer til grønne bufferzoner rundt Holmen som skal bidra til å redusere støy og forbedre visuell fremtoning (C). Havna vil også se på muligheten for å investere i nye kontorbygg til eget bruk slik at havnas ressurser lokaliseres sentralt i forhold til havneaktivitetene (D). Havna utreder investering i nytt terminalbygg for å øke tilbudet for godshåndtering og samlastning innenfor område (E).

Dette vil også fungere som skjerming mot havnas naboer på nordsida, inkludert det nye sykehuset. Som et skritt mot utslippsfrie operasjoner vurderes investering i nye utslippsfrie kraner med lavere støybilde og økt løftekapasitet (F). Investeringene har en kostnadsramme på mellom ~500-750 millioner kroner frem mot 2024

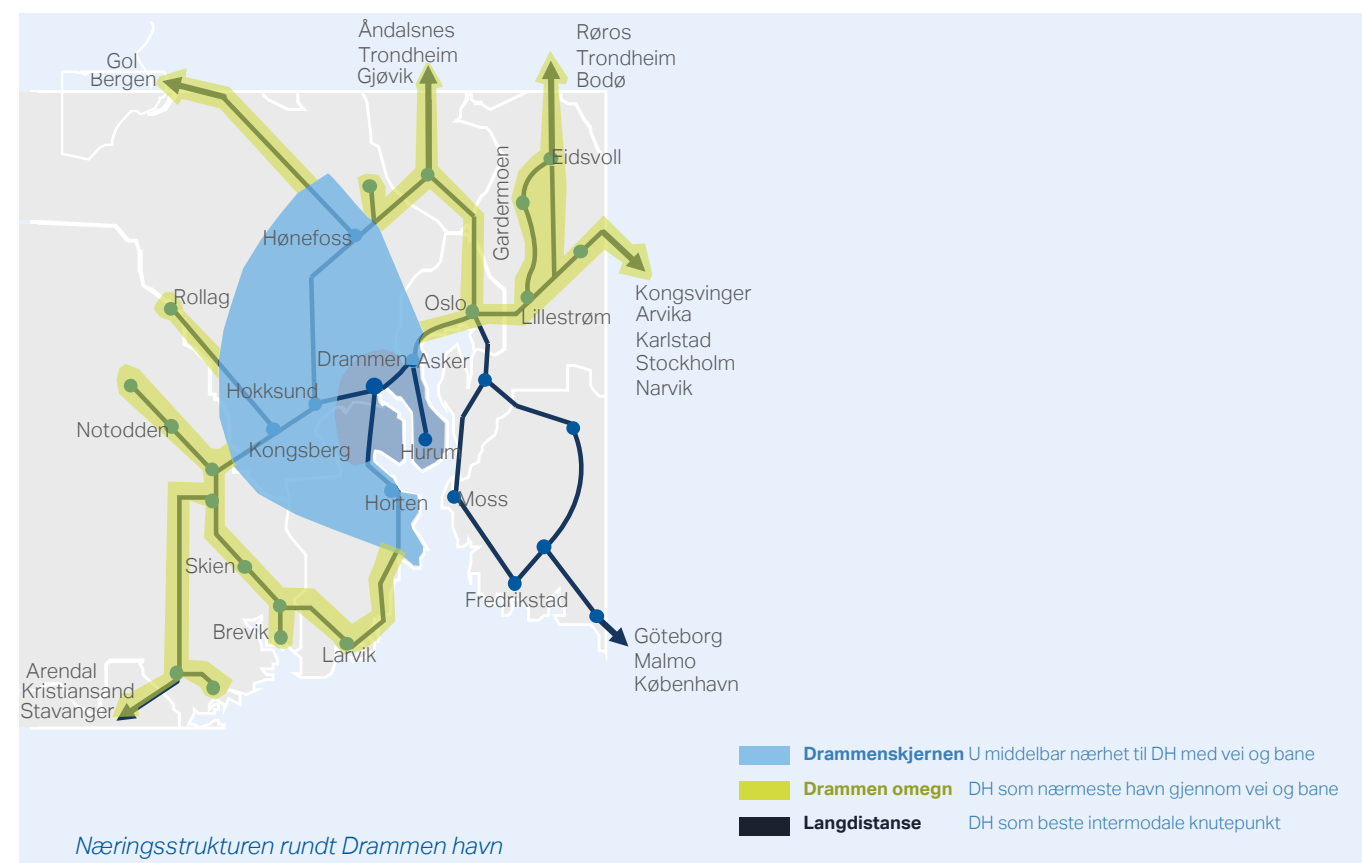
I tillegg ser havna et stort behov for å investere i parkeringshus for å dekke kapasitetsbehovet, som vil kreve langsiktige avtaler og investeringer fra sentrale aktører tilknyttet bilindustrien i Norge. Havna utreder også muligheten for å få med medinvestorer i terminalbygningen for å sikre langsiktighet.

MÅL 5

EN PROAKTIV OG KOMMERSIELT RETTET HAVN

Drammen havn skal proaktivt tiltrekke seg nye kunder ved å tilby tjenester med høy kvalitet og dyp forståelse for varestrømmer og tilhørende verdikjeder. Havna har mål om å øke omsetningen til over 100 MNOK innen 2030, med en driftsmargin på over 25 prosent. Drammen havn skal være en forutsigbar aktør som vil yte god service for sine aktører og økosystemet rundt havna. Målene om omsetning og lønnsomhet vil muliggjøre ytterligere utvikling og utbedring på havna, og videre skape enda bedre vilkår og kvalitet på tjenestene for aktørene på havna.

For å nå disse målene vil det stilles økte krav til havnas kommersielle fokus. Drammen havn skal utvikle eksisterende og nye kundeforhold gjennom en proaktiv kundedialog for å forbedre tjenester og operasjoner kontinuerlig. Dette innebærer å oppsøke og tiltrekke seg aktører innen RORO-segmentet, samt potensielle nye lokale og regionale kunder. Havna skal også sikre tilstrekkelig fleksibilitet i kontrakter for å kunne styre risiko knyttet til markedssvingninger og for å kunne legge til rette for nye attraktive kunder.



Havna har definert tre geografiske avgrensede næringsstrukturer rundt havna, hvor det vil være ulikt fokus for den kommersielle havneaktiviteten. For den indre kjernen rundt Drammen skal havna jobbe med import- og eksportselskaper på Holmen og i Drammen by, og andre nærtliggende områder som Lierstranda, Kobbervikdalen, Hurumlandet og Sande ved å legge til rette for lokale og kostnadseffektive

løsninger. For Drammen og omegn skal havna jobbe med industribedrifter og næringsparker i områder som Hokksund, Kongsberg, Ringerike og Holmestrand for å sikre god utnyttelse av sjø, jernbane og vei for å skape gode og miljøvennlige logistikk-løsninger. For de lengre distansene skal havna ivareta sine eksisterende kunder, men primært jobbe med industri tilknyttet bilimport og distribusjon.

MÅL 6

EN EFFEKTIV OG TEKNOLOGIDREVET HAVN BASERT PÅ STRATEGISKE PARTNERSKAP

Drammen havn skal være en fremtidsrettet havn som utnytter nye teknologier og digitale løsninger for å forbedre både operasjoner og naboskapet til byen. Gjennom partnerskap med nøkkelaktører i havna og utvikling av egen kompetanse skal det tilrettelegges for bruk av nye teknologier. Dette skal resultere i økt effektivitet og gjennomstrømning av gods, slik at havna kan nå et mål om å ha en markedsledende effektivitet og kvalitet som muliggjør håndtering over 150 tusen biler, over 60 tusen 20-fots containere, over 300 tusen tonn stykk gods og over 600 tusen tonn bulklast i 2030. I tillegg skal havna skape åpenhet rundt operasjoner

for naboene i byen gjennom et åpent og brukervennlig grensesnitt på sine nettsider.

Havna skal proaktivt identifisere behovet og potensialet for ny teknologi som kan bidra til å realisere havnas strategiske mål. Havna skal videre fasilitere utvikling og implementering av nye løsninger sammen med aktører i og på Holmen. Gjennom å opprette en møtearena for de viktigste aktørene i havna, skal havna identifisere behov og følge opp utvikling og implementering av digitale prosjekter

EKSEMPLER PÅ DIGITALE LØSNINGER SOM KAN VÆRE AKTUELLE FOR DRAMMEN HAVN

- Aktiv måling av støy og utslipp som er åpent tilgjengelig på havnas nettsider
- Automatisk registrering og kvalitetskontroll av biler for å øke effektivitet og kvalitet
- Smart og forenklet gate og pick-up-prosesser for å minimere flaskehalsen på Holmen
- Økonomiske og smarte p-hus (robotiserte/AutoStore) for å øke kapasitet for bilimport

Strategiske partnerskap er avgjørende for å realisere målene til havna. Blant annet er det viktig med et godt partnerskap med Drammen by og lokalmiljøet for å sikre god dialog rundt byvennlig havnedrift og en god gjennomføring av reguleringsplanen. Videre krever havnas målrettede satsning på bilimport gode partnerskap med de viktigste bilaktørene. Dette for sammen å videreutvikle og forbedre posisjonen som ledende bilhavn gjennom felles utvikling og forbedring av havnas infrastruktur og tjenester. For å legge til rette for det grønne skiftet er det også viktig med et strategiske samarbeid med rederiene som anløper Holmen. Dette for å kunne samarbeide om miljøvennlig skipsfart og havneoperasjoner, inkludert

bruk av landstrøm, for sammen å redusere de totale utslippene knyttet til frakt av varer. Havna ser det som strategisk viktig med et godt partnerskap med jernbaneaktører for å styrke og videreutvikle havnas unike jernbaneforbindelse.

Kompetansestyrking internt i Drammen havn er nødvendig for å nå fremtidige ambisjoner. Dette inkluderer blant annet tydeliggjøring av kompetanse innen bilimport, økt fokus på kvalitet og kommersiell drift i havna, samt kompetanse innen prosjektstyring, digitalisering og bærekraft.



7

OVERORDNET VEIKART

Drammen havn har utviklet et veikart for å gjennomføre de strategiske prioriteringene. Den overordnede tilnærmingen for hvert av de strategiske målene er oppsummert under.

MÅL 1

Den bærekraftige havna som en god nabo midt i byen

Havna skal jobbe for å realisere de planlagte miljøinitiativene – med spesielt fokus på styrking av infrastruktur og utnyttelse av jernbane, etablere grønne buffersoner og arbeide for å redusere utslipp fra aktiviteter i havna. I tillegg vil det være viktig å sikre at havna jobber proaktivt med støyreduserende tiltak for å ivareta det gode naboskapet til byen. Havna ønsker å sette sammen en tverrfaglig gruppe med representanter fra havnas ledelse, kunder og byen som skal følge opp arbeidet, og vurdere nye behov og tiltak.

MÅL 2

Norges ledende bilhavn og den foretrukne havna for næringslivet i regionen

Havna skal sikre posisjonen som Norges ledende bilhavn i samspill med regionalt næringsliv ved å utarbeide detaljerte og langsiktige arealfordelings- og utviklingsplaner. Det skal også tas høyde for nye lastetyper knyttet til for eksempel resirkulering og gjenbruk. Videre skal havna kartlegge nåværende og potensielt nye kunders behov, samt beste praksis fra andre havner nasjonalt og internasjonalt. På bakgrunn av dette skal det utvikles konkrete planer for å indentifisere forbedringspotensial og mulige tiltak i havna.

MÅL 3

Et knutepunkt for sjø, vei, bane som bidrar til bærekraftig godstransport

Havna skal jobbe for å videreutvikle og styrke utnyttelsen av sømløs frakt mellom sjø, jernbane og vei. Infrastruktur skal styrkes i samarbeid med Bane NOR, og økt potensiale for å overføre gods til bane skal utvikles og gjennomføres i samarbeid med eksisterende og potensielt nye kunder.

MÅL 4

En havn med langsiktig utvikling av robust infrastruktur

Havna skal være en langsiktig havn som skal jobbe for å legge til rette for stabile festeavtaler på Holmen. Havna skal også jobbe for å realisere reguleringsplanen gjennom investeringer og ferdigstillelse av robust infrastruktur, inkludert utfylling av Holmen, ny kai og terminalbygg. Havna skal også jobbe for at sentrale aktører i havna skal kunne gjøre langsiktige investeringer på Holmen.

MÅL 5

En proaktiv og kommersielt rettet havn

Havna skal sikre vekst og lønnsomhet gjennom å utvikle eksisterende kundeforhold samt ved å tiltrekke seg nye kunder. Havna skal ta en proaktiv rolle og utarbeide konkrete planer for å se og utvikle muligheter og deretter realisere potensiale.

MÅL 6

En effektiv og teknologidrevet havn basert på strategiske partnerskap

Havna skal sikre en effektiv, teknologidrevet havn med åpenhet for byen rundt, basert på strategiske partnerskap. Havna skal identifisere flaskehalser, utrede mulige løsninger og fasilitere implementeringsprosessen. Dette vil blant annet bli gjort gjennom opprettelsen av et forum hvor kunder og andre aktører tilknyttet havna skal samarbeide for effektive og digitale løsninger.

8

STYRENDE DOKUMENTER OG RAMMEBETINGELSER

Ny **havne- og farvannsllov** setter økt fokus på miljø og sikkerhet og gir mulighet for kommersiell drift. Loven har som formål å fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv. Det er fastsatt en hjemmel for å kunne stille krav til miljøvennlighet og sikkerhet i forbindelse med drift av havn, som for eksempel lavere avgifter for miljøvennlige skip og midlertidig begrensning av opphold i havn for å redusere lokal luftforurensning. Loven tar høyde for bruk av ny teknologi, blant annet er det gitt en ny bestemmelse for å legge til rette for autonome fartøy til sjøs. I tillegg kan eierkommunene på visse vilkår ta ut verdier fra havnevirksomheten, forutsatt at det blant annet er avsatt tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold samt investeringer til tradisjonell havnevirksomhet.

Nasjonal transportplan legger til rette for å styrke godstransport på sjø gjennom konkrete tiltak. Regjeringen har som ambisjon å overføre 30 prosent av gods over 300 km fra vei til sjø og bane innen 2030 ved å:

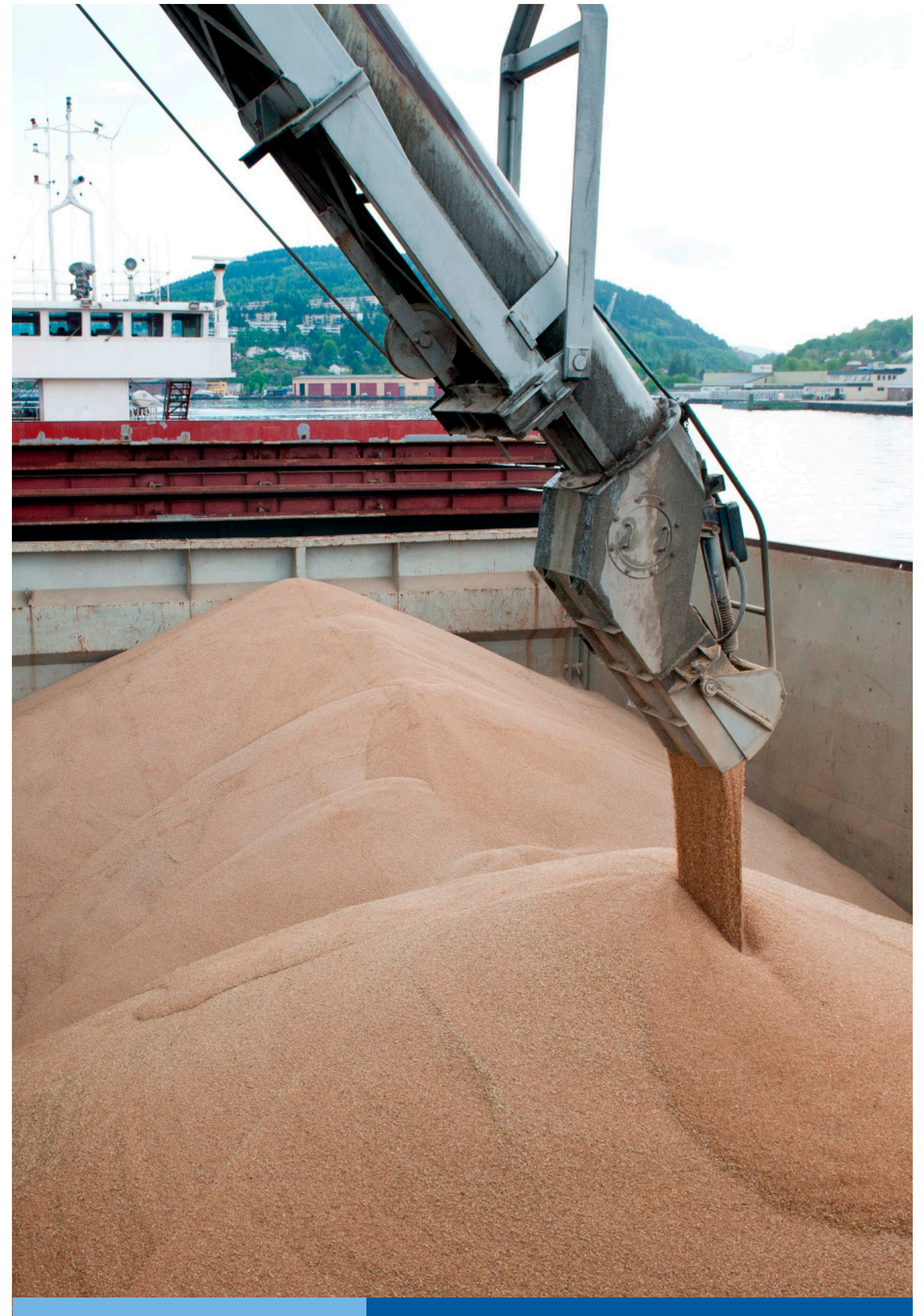
- Avvikle betegnelsene «stamnetthavn» slik at statlige virkemidler og ressurser benyttes der behovene er størst
- Videreføre tilskuddsordning for nærskipfart for å skape sjøtransporttilbud som ellers ikke ville blitt etablert på avsidesliggende havner
- Styrke tilskuddsordningen for investering i effektive og miljøvennlige havner
- Videreføre Short Sea Promotion Centre som arbeider med å overføre gods fra vei til sjø
- Styrke infrastruktur for alternative drivstoff i havner gjennom en videreført satsing på Enova

EUs Green Paper tar for seg forholdet mellom prising av transporttjenester og eksternaliteter. EUs grønnbok fra 1995 tar for seg internaliseringen av negative eksterne kostnader i prisingen av tjenester i transportsektoren. Dokumentet argumenterer for at rettferdig og effektiv prising burde være en sentral komponent i transportpolitikken strategi for å redusere

de negative virkningene fra transport, som blant annet trafikk, kø og slitasje på veiene, forurensing av klima og miljø, og ulykker. Kommisjonen har også fremlagt en dokumentpakke, omtalt som “blåboken”, som er en videre oppfølging av grønnboken med fokus på bærekraftig bruk av hav og sjøområder. Kommisjonens arbeidsdokumenter som blant annet “Towards a European maritime transport space without barriers” og “Motorways of the Sea” kommer med initiativer som skal tilrettelegge for en effektiv og bærekraftig godstransport.

EUs White Paper om fremtidig transportpolitikk og veikart mot 2050 fokuserer på klima og miljø. Hvitboken ble utgitt i 2011, og legger frem styringsmålene for EUs samlede transportpolitikk fram mot 2020, samt et veikart mot 2050. Det overordnede målet er å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren med 60 prosent innen 2050, sammenlignet med 2008 nivå – og med et mellomliggende mål på 20 prosent reduksjon allerede i 2030. I tillegg legges det press på veitransport med et mål om at 30 prosent av det som transporteres på vei over 300 km skal skifte til sjø eller bane innen 2030 – og videre 50 prosent innen 2050. Hvitboken konkretiserer hvilke tiltak som må fattes gjennom 40 initiativer, der multimodale og intermodale fraktkorridorer blir trukket frem gjentatte ganger som et viktig element for et bærekraftig nettverk for fremtidig godstransport.

Fit for 55 ble lagt frem av EU kommisjonen som en ny klimapakke, med et mål om å redusere klimagassutslipp med minst 55% sammenlignet med 1990-nivå innen 2030. Pakken fokuserer blant annet på initiativer tilknyttet utvikling av grønnere teknologi og vil ha viktige konsekvenser for transportsektoren, inkludert skipstrafikken og havnedrift. Tiltakene som foreslås er blant annet å inkludere den maritime sektoren i EU Emission Trading Scheme (ETS) over perioden 2023 til 2025, samt veitransport fra 2026. Dette for å stimulere til innovasjon og insentivere til økt overførsel av godstransport fra vei til sjø og bane. I tillegg vil det bli innført en maksimal grense på klimagassinnhold i maritimt drivstoff for alle skip som anløper havner i EU, som også vil bli strengere over tid.



Drammen havn skal være

**LØSNINGSORIENTERTE
ENGASJERENDE
ÅPNE
LANGSIKTIGE**

VÅRE EIERE