

## Til styret i Drammen Havn AS



Hans Kiærs gate 1 a  
Postboks 636 Strømsø  
N – 3003 Drammen  
Norway

Tlf. +47 32 20 86 50

E-post: [post@drammenhavn.no](mailto:post@drammenhavn.no)  
[www.drammenhavn.no](http://www.drammenhavn.no)

Org.nr 931 717 235

## Møte 4 2023 – mandag 18.september 2023

Det innkalles til styremøte i Drammen Havn AS, mandag 18/9-23 kl. 08.30 – 10.30. Møte avholdes i Havnestyresalen.

Styremøtene avrundes med befaring og lunsj på Kattegatkai 2.

### Agenda / saker til behandling:

Sak	19/23	Godkjenning av innkalling og dagsorden
Sak	20/23	Driftsorientering
Sak	21/23	Økonomisk status august 2023
Sak	22/23	Nytt prosjekt - planering bak Kattegat kai
Sak	23/23	Status Strategisk utvikling
Sak	24/23	Budsjettforutsetninger 2024
Sak	25/23	Finansiering av Drammen Havn AS. Leverandør av bank og finansieringstjenester.
Sak	26/23	Tildele prokura
Sak	27/23	Eventuelt
Sak	28/23	Styrets kvarter

Med vennlig hilsen  
Drammen Havn AS

Arne Fosen (Sign)  
Havnedirektør

<b>Til:</b>	Styret i Drammen Havn AS
<b>Fra:</b>	Havnedirektør
<b>Dato:</b>	18. september 2023
<b>Saksnummer:</b>	20/23
<b>Notat:</b>	Driftsrapport



**Drammen  
havn**

Hans Kiærs gate 1 a  
Postboks 636 Strømsø  
N – 3003 Drammen  
Norway

Tlf. +47 32 20 86 50

E-post: [post@drammenhavn.no](mailto:post@drammenhavn.no)  
[www.drammenhavn.no](http://www.drammenhavn.no)

Org.nr 931 717 235

## Driftsrapport

### Hensikt

I denne saken gis en orientering om saker som ikke dekkes av den faste månedsrapporteringen

### Trafikk

Importen av nye biler er redusert i løpet av sommeren sammenliknet med første halvår og siste kvartal i 2022. Reduserte ankomstvolumer har bidratt til at vi har fått en bedre flyt på FPR-områdene samt at lagervolumene gradvis har gått ned. Dette har også medført at vi har klart å gjennomføre våre planlagte infrastrukturiltak på Holmen i sommer uten forsinkelser. Bulkvolumene samlet er stabile i år med en betydelig økning i sementimporten og noe tilbakegang for eksport av trepellets.

På grunn av reduserte bilvolumer på jernbane har Cargonet besluttet å innstille sitt daglige direkte-tog fra Drammen til Bergen fra uke 36 og inntil videre. Dette er uheldig for den fine veksten vi har hatt på jernbane og det blir derfor viktig å finne annen last (samlastere) som kan kompensere for reduserte bilvolumer. Det vil også være redusert godskapasitet på bane nordover i lang tid fremover på grunn av en stengt Dovrebane i forbindelse med uværet «Hans».

Prysmian hadde sin siste utlasting av subsea-kabel på Holmen-Syd i august måned. Produksjonsutstyret har de siste ukene blitt demontert og skal i løpet av høsten skipes til Brasil.

### Prosjekt Kattegatkai 2

Kattegat kai 2 er nå ferdig bygget og overtakelse av kai fant sted den 11. september. Drammen Kommune har gitt oss en midlertid brukstillatelse for kai og en midlertidig dispensasjon fra rekkefølgekravet som fastsetter at offentlig friområde (o\_GF7, grøntområdet mot Bragernesløpet) skal være opparbeidet i henhold til godkjent utomhusplan. Den midlertidige dispensasjonen varer frem til 01.09.2024.

Det planlegges for mottak av første skipsanløp på Kattegatkai 2 i uke 39.

### **Møllers parkerings og klargjøringsanlegg**

Møller Eiendom har engasjert Alento AS til å bygge sitt nye billogistikkanlegg på Holmen. Rivning av gammel bygningsmasse vil pågå fra september til desember måned og anlegget skal stå ferdig i første kvartal 2025. Kontraktverdien er på 360 millioner kroner. Drammen havn har tidligere inngått en avtale med Møller Eiendom om å etablere en internvei fra ISPS-havneområdet og fram til Møller sitt nye anlegg. Drammen havn har også inngått en intensjonsavtale med Harald A. Møller om å leie biloppstillingsareal inne på ISPS-området.

### **Riving av Kjerraten 21**

Styret besluttet i november 2022 at Kjerraten 21 skulle rives for å klargjøre tomten for videre utvikling av terminalområdet. Prognose for riveprosjektet ble estimert til kr 6,0 mill, +/- 20 %. Nedskrivning av eiendelens balanseverdi ble bokført i 2022. Kostnader knyttet til riveprosjektet gir resultat effekt i 2023, i Holmen Terminal Drammen AS.

Prosjektet ble startet i januar og avsluttet i juni/juli. Framdrift, samarbeid og gjennomføring har vært i henhold til planen. Det ble tatt jevnlig prøver underveis i prosjektet for å avdekke eventuelle forurensninger. Forventede funn av spesialavfall i bygningen ble levert til godkjent mottak. Det ble ikke funnet forurensninger under bygningskonstruksjonen. Arealet har vært utleid til Jas til lagring delvis i august og fullt utleid fra september. Prosjektet ble avsluttet med en total kostnad på kr 5,5 mill.

<b>Riving av Kjerraten 21</b>	<b>Kostnad</b>
Riveentreprenør	4 294 386
POB rammeavtale byggentreprenør	647 700
Strøm nett	234 269
Rådgiver	81 375
Diverse	71 672
Verktøy	57 632
Rørlegger	41 777
Retur av avfall	39 680
Elektro	18 350
<b>Totalsum</b>	<b>5 486 841</b>

### **Åpenhetsloven**

Åpenhetsloven skal fremme virksomheters respekt for menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, samt sikre allmenheten tilgang på informasjon. Loven pålegger større virksomheter å utføre aktsomhetsvurderinger, samt ivareta et informasjonskrav.

Med referanse til styrets årsberetning for 2022 er Drammen havn sin redegjørelse publisert på [www.drammenhavn.no](http://www.drammenhavn.no), se vedlegg.

### **Vedtak fra Miljødirektoratet angående utfyllingstillatelse på Drammen havn**

Miljødirektoratet har i brev av 04.09.2023 gitt oss medhold i vår klage og endrer Statsforvalteren i Oslo og Viken sitt vedtak om avslag om endring av tillatelser etter forurensningsloven til utfylling på Holmen.

Dette betyr at Miljødirektoratet gir Drammen Havn tillatelse til å benytte overskuddsmasser fra Oslo til utfylling i sjø.

Steinmassene i Oslofjord-feltet, som Drammen Havn ønsker å benytte, har naturlige forhøyede verdier av blant annet nikkel og sink. I fjor søkte derfor Drammen Havn om endring av tillatelse etter forurensningsloven til utfylling i sjø hos Statsforvalteren. Statsforvalteren ga avslag på søknaden. Avslaget ble klaget inn til Miljødirektoratet som denne uka godkjente bruken av steinmasser med et høyere innhold av metallene nikkel og sink.

Den samme steintypen som Drammen Havn har søkt tillatelse om, er allerede benyttet i Gilhusbukta som ligger i nærheten av havna. I prosessen med tillatelsen er steinen også undersøkt av Rambøll. Undersøkelsen og testene viser at det er trygt å benytte massene, da de ikke vil frigi noen vesentlige lekkasjer av tungmetaller som forringer vann og naturmiljøet i fjorden.

I sitt vedtak vektlegger Miljødirektoratet at utlekkingstestene som er gjennomført sannsynliggjør at utlekking av metaller fra de planlagte utfyllingsmassene ikke vil kunne forventes å forringe den kjemiske tilstanden i fjorden. Dette er ny kunnskap som foreligger etter at det er mottatt oppdaterte undersøkelser i saken.

Når Drammen Havn kommer i gang med utfyllingen, vil utfyllingsprosjektet følges opp med resipientundersøkelse både i anleggsperioden og ett år etter ferdigstillelse. Undersøkelsen vil bli analysert med tanke på blant annet metaller. Drammen Havn vil rapportere inn resultatene i en årlig rapport.

### **Forslag til vedtak**

Styret tar saken til orientering.

### **Vedlegg;**

Varestatistikken for august måned

Drammen havns redegjørelse etter åpenhetsloven

<b>Til:</b>	Styret i Drammen Havn AS
<b>Fra:</b>	Havnedirektør
<b>Dato:</b>	18.september 2023
<b>Saksnummer:</b>	21/23
<b>Notat:</b>	Økonomisk status august 2023



**Drammen  
havn**

Hans Kiærs gate 1 a  
Postboks 636 Strømsø  
N – 3003 Drammen  
Norway

Tlf. +47 32 20 86 50

E-post: [post@drammenhavn.no](mailto:post@drammenhavn.no)  
[www.drammenhavn.no](http://www.drammenhavn.no)

Org.nr 931 717 235

## Økonomisk status

### Hensikt

Administrasjonen gir i denne saken informasjon om økonomisk status.

### Bakgrunn

Økonomisk status baseres på inntekter og kostnader pr. 31. august. EBITDA er kr 4,8 mill bedre enn budsjettet. Omsetning er pr. august i henhold til budsjettet. Det har vært noen ekstraordinære inntekter med høy margin, samt et mindreforbruk på lønn og andre driftskostnader som er årsaken til resultatet. Vinterens merforbruk er hentet inn, og prioritering av drift og vedlikehold fortsetter. Interne ressurser ble i tillegg benyttet ved riving av Kjerraten 21.

Det er stor usikkerhet knyttet til bilvolum resten av året, det er budsjettet med ca. 9.000 biler pr. måned, i august var volumet 6.756. Det forventes at bilvolumet blir lavere enn planlagt resten av året med bakgrunn i den generelle økonomiske situasjonen. Planering og utbedring bak Kattegat kaiene gjør at utleid areal med tilhørende inntekter blir lavere i ca. 2 måneder. Basert på elementene beskrevet over, legges det til grunn at prognosen for året forventes å bli kr 2,0 mill bedre enn budsjett, EBITDA kr 23,8 mill.

### Anbefaling

Vedlagt er driftsrapport pr. 31.08.23. I tillegg rapporteres påløpte kostnader i pågående investeringsprosjekter. Status for prosjektet Kattegatkai 2 rapporteres nærmere i Driftsrapporten.

### Forslag til vedtak

Styret tar saken til orientering.

The background is a dark blue, textured surface that resembles water ripples or a similar organic pattern. A white rectangular box is centered horizontally and contains the text.

# Økonomisk rapportering pr. august 2023

# Driftsrapportering Drammen Havn

Dato for rapportering: 31.08.23

## OVERORDNET DRIFTSSTATUS

EBITDA pr. august er kr 4,8 mill bedre enn budsjett. Trenden fra foregående måneder om at bilvolumet kompensere andre varegrupper er avtagende. Andre driftskostnader er nå kr 2,3 mill lavere enn budsjettet, og vinterens merforbruk er hentet inn. Prognose for året er kr 2,0 mill bedre Budsjett 2023. Forbedret resultat er hovedsakelig knyttet til lavere bruk av eksterne rådgivere resten av 2023, det er tillegg usikkerhet knyttet til volum på varevederlag med tilhørende omsetning.

Faktiske tall: Pr. august

Prognose 2023



## INNETEKTER

- Det er fakturert kr 6,5 mill i august, dette er kr 0,4 mill høyere enn budsjett.
- Mottak av biler fra Tesla på Tangenkaia, er hovedårsaken til høyere omsetning.
- Negativt avvik på leieinntekter skyldes frigjøring av areal for pågående utbedring. Antall biler i august 6.756, tilsvarende var antallet i juli 5.990.

## INNETEKTER

- Akkumulert omsetning pr. august er kr 53,8 mill og tilsvarer akkumulert budsjett kr 53,5 mill. Det er usikkerhet knyttet til volum for biler og containere resten av året.

## KOSTNADER

- ADK er akkumulert kr 2,4 mill lavere enn budsjettet, og vinterens merforbruk et hentet inn.
- Drifts- og vedlikeholdsbehov vurderes løpende

## KOSTNADER

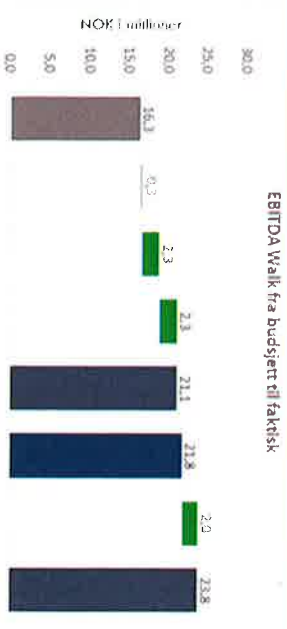
- Det styres etter budsjetterte rammer for årets siste 4 måneder.

## RESULTAT

- EBITDA er kr 4,8 mill bedre enn planlagt, og skyldes i hovedsak ekstraordinære inntekter med høy margin, samt mindreforbruk innen personal og andre driftskostnader.
- Resultatet etter finans er kr 6,0 mill bedre enn budsjettet, og skyldes høyere renteinntekter enn forutsatt.

## RESULTAT

- Det styres mot en forbedret EBITDA på kr 23,8 mill.



### Utvalgte KPI'er pr. august:

Varetype (tonn)	2023 YTD	2022 YTD	Avvik
Biler (antall)	74 664	64 386	10 279
Biler	143 609	124 957	18 652
Container (TEU)	3 469	5 622	-2 153
Container	31 795	34 388	-2 573
Våt Bulik	108 623	97 277	11 346
Tørr Bulik	15 468	99 783	22 885
Annelt sykkogods	57 633	79 933	-22 300
Totalt Tonnasje	458 128	430 318	27 810
Skjefraver 1%	7,1	9,2	

# Resultat august 2023 mot Budsjett 2023, underlagsdata

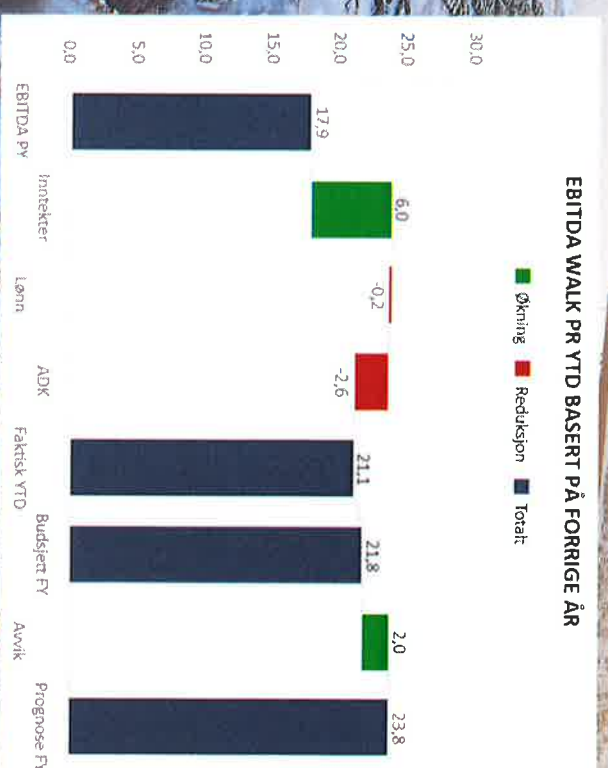
Resultat mot budsjett 2023	August	Budsjett	Avvik	August YTD	Budsjett YTD	Avvik	Budsjett 2023 FY
Kranleier	-232 553	-326 272	-93 919	-1 867 906	-4 175 053	-2 307 147	-6 100 000
Andre salgsinntekter	-925 823	-87 310	838 513	-4 390 316	-1 156 901	3 233 415	-1 900 001
Adm.inntekter	-33 333	-12 660	20 673	-241 664	-229 461	12 203	-470 000
Leieinntekter - areal	-2 100 543	-2 370 146	-269 603	-18 417 705	-18 961 168	-543 463	-28 441 751
Leieinntekter - lager	-1 129 275	-1 095 780	33 495	-9 313 586	-8 766 240	547 346	-13 149 358
Leieinntekter - kontorlokaler	-91 591	-96 917	-5 326	-732 724	-775 336	-42 612	-1 163 003
Kalvederlag	-252 196	-273 604	-21 408	-2 376 640	-2 205 941	170 699	-3 370 000
ISPS gebyr (Vare og Fartøy)	-169 862	-155 642	14 220	-1 572 671	-1 500 814	71 857	-2 280 000
Varevederlag	-1 568 631	-1 642 500	-73 869	-14 888 982	-15 739 158	-850 176	-23 932 500
Gevinst ved salg av anl. midler	0	0	0	0	0	0	0
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>-6 503 607</b>	<b>-6 060 831</b>	<b>442 776</b>	<b>-53 802 195</b>	<b>-53 510 072</b>	<b>292 123</b>	<b>-80 806 613</b>
Lønn, feriepenger, honorar	1 512 651	1 632 912	-120 261	10 146 622	12 413 009	-2 266 387	20 880 000
Arbeidsiveravgift	245 102	216 661	-28 441	1 551 294	1 482 203	-69 091	2 720 000
Endring pensjonsforpl.	0	0	0	0	0	0	0
Andre personalkostnader	44 319	19 340	-24 979	299 958	367 019	67 061	640 000
Andre driftskostnader	2 507 289	2 336 576	-170 713	20 707 067	22 969 151	2 262 084	34 750 549
Tap på fordringer	0	0	0	0	0	0	0
Avskrivninger	910 535	898 135	-12 400	7 284 271	7 185 080	-99 191	10 772 000
Nedskrivning	0	0	0	0	0	0	0
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>5 219 896</b>	<b>5 103 624</b>	<b>-116 272</b>	<b>39 989 212</b>	<b>44 416 462</b>	<b>4 427 250</b>	<b>69 762 549</b>
<b>DRIFTSRESULTAT</b>	<b>-1 283 711</b>	<b>-957 207</b>	<b>-326 504</b>	<b>-13 812 983</b>	<b>-9 093 610</b>	<b>4 719 373</b>	<b>-11 044 064</b>
DG	19,7 %	15,8 %		25,7 %	17,0 %		
Finanskostnader	162 836	0	-162 836	1 886 407	1 255 045	-631 362	1 350 000
Utbytte aksjer	0	0	0	0	0	0	0
Renteinntekter	-420 283	-194 262	-226 021	-3 626 622	-1 348 928	2 277 694	-2 606 000
Gevinst ved realisasjon av aksjer	0	0	0	0	0	0	0
<b>SUM FINANS</b>	<b>-257 447</b>	<b>-194 262</b>	<b>-63 185</b>	<b>-1 740 215</b>	<b>-93 883</b>	<b>1 646 332</b>	<b>-1 256 000</b>
<b>RESULTAT</b>	<b>-1 541 158</b>	<b>-1 151 469</b>	<b>-389 689</b>	<b>-15 553 198</b>	<b>-9 187 493</b>	<b>6 365 705</b>	<b>-12 300 064</b>
<b>EBITDA</b>	<b>-2 194 246</b>	<b>-1 855 342</b>	<b>-338 904</b>	<b>-21 097 254</b>	<b>-16 278 690</b>	<b>4 818 564</b>	<b>-21 816 064</b>
EBITDA margin %	33,7 %	30,6 %		39,2 %	30,4 %		27,0 %
Driftsmargin %	19,7 %	15,8 %		25,7 %	17,0 %		13,7 %





# Balance august 2023, EBITDA pr. august YTD/PY, underlagsdata

(NOK i mill)	IB 01 2023	Endring	UB 08 2023
Innmaterielle Eiendeler	28 500 000	-1 000 000	27 500 000
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	267 301 527	-9 064 935	258 236 593
Kaler	72 212 922	-942 984	71 269 938
Transpormidler, inventar og maskiner o.l.	8 641 672	-2 479 087	6 162 585
Investeringer (aktive)	221 512 319	104 681 302	326 193 621
Sum varige driftsmidler	598 168 441	91 194 296	689 362 737
Finansielle anleggsmidler	83 825 947	2 648 832	86 474 778
Sum anleggsmidler	681 994 388	93 843 128	775 837 516
Varelagre	0	0	0
Kundefordringer	7 625 102	-3 746 998	3 878 104
Andre fordringer	5 699 163	-4 812 969	886 195
Bankinnskudd, kontanter og lignende	84 890 602	-73 914 855	10 975 747
Sum omløpsmidler	98 214 868	-82 474 822	15 740 045
Sum eiendeler	780 209 255	11 368 305	791 577 561
Egenkapital	-719 588 602	0	-719 588 602
Utdisponert resultat	0	-15 553 198	-15 553 198
Lønsklig gjeld	-45 333 240	2 833 340	-42 499 900
Leverandørgjeld	-11 362 244	-593 659	-11 955 904
Skatetrekk og andre trekk	0	0	0
Skyldige offentlige avgifter	-1 624 650	1 898 048	273 398
Annen kortsiktig gjeld	-2 300 518	47 167	-2 253 352
Sum kortsiktig gjeld	-15 287 413	1 351 555	-13 935 858
Sum gjeld og egenkapital	-780 209 255	-11 368 305	-791 577 561



<b>Til:</b>	Styret i Drammen Havn AS
<b>Fra:</b>	Havnedirektør
<b>Dato:</b>	18.september 2023
<b>Saksnummer:</b>	22/23
<b>Notat:</b>	Nytt prosjekt planering bak Kattegat kai



**Drammen  
havn**

Hans Kiærs gate 1 a  
Postboks 636 Strømsø  
N – 3003 Drammen  
Norway

Tlf. +47 32 20 86 50

E-post: [post@drammenhavn.no](mailto:post@drammenhavn.no)  
[www.drammenhavn.no](http://www.drammenhavn.no)

Org.nr 931 717 235

## Nytt prosjekt planering bak Kattegat kai

### Hensikt

Prosjektet Kattegat 2 er nå ferdigstilt. 200 meter kai er koblet sammen med Kattegat 1 på 140 meter, og vi får en lang og sammenhengende kaifront på østsiden av Holmen. For å få full effekt av denne investeringen er det nødvendig å heve, asfaltere og lyssette området bak kaien. Hensikten med denne saken er å dokumentere investeringen som er nødvendig for å gjennomføre denne utbyggingen. Dette vil gi full funksjonalitet på hele Kattegat kaiområdet og muliggjør den planlagte gjenfyllingen av Risgardenbassenget og videre utfylling. Tiltaket kan ikke sies å være dekket av sekkeposten «Rekkefølgetiltak» i investeringsplanen.

### Bakgrunn

Kattegat 2 ble besluttet gjennomført av styret 22.03.2021. Prosjektet har brukt lenger tid og har kostet mer enn det opprinnelige budsjettet. Den ferdige kaien er overtatt av Drammen Havn 11.09, og forventes å ha en samlet prosjektkostnad på 325 MNOK. Dette omfatter den ferdig pelede kaien og et område på 45 meter bak denne (15 meter kai og 30 meter asfaltert grunn).

Planen har hele veien vært å benytte kaiområdet til bilskip, og et nytt 48-timersområde (FPR) skulle etableres mellom dagens internvei og kaien. Reetableringen av området er ikke en del av rekkefølgebestemmelsene knyttet til infrastruktur eller Kattegat 2 bygging, og administrasjonen kan ikke se at det i vedtatte investeringsplan er tatt med kostnader spesifikt for dette tiltaket.

For å få en jevn parkeringsflate og effektiv avrenning av overflatevann må området heves før det asfalteres på nytt. Dette innebærer påfylling av masse fallende mot kai for å få et jevnt fall fra internvei til kaikant.

Sammen med dette arbeidet vil det også være viktig å få justert overgangen mellom Kattegat 1 og baklandet som har seget omtrent en meter (i sør østre hjørne) siden det ble etablert i 2008. Området bak Kattegat 1 vil deretter bli hevet og asfaltert slik at hele området bak Kattegat kai vil bli en stor flate på ca. 60 mål. Se skisse under:



Figur 1. Samlet opparbeidet areal bak Kattegat kai

### Beskrivelse av tiltaket

Tiltaket kan beskrives i 2 deler. Første del kommer direkte av at Kattegat 2 er ferdigstilt. Planen er at det skal tilrettelegges for mottak av bilskip ved kaien, med tilleggende FPR-område. Her skal da mottaksinspeksjonen av bilene foregå, noe som krever belysning. 4 lysmaster vil bli montert for å sikre godt arbeidslys på området. Et jevnt fall fra internveien ned mot kaien vil gjøre et asfaltert område funksjonelt. Asfalt er også forventet standard på et FPR-område.

Tiltaket er nødvendig for å fortsette den videre utviklingen med å rive Risgarden kai og fylle ut bukten. Utfylling av Risgarden vil gi oss 30 nye mål med grunn som i første omgang vil gi plass til parkeringsareal. Når arealene bak Kattegat 2 åpner vil vi anlegge et større område for FPR slik at vi er rigget for en større bilimport etter at Møllers klargjøringsanlegg er bygget. Det nye FPR vil ha en kapasitet på 2000 biler som tilsvarer de største bilskipene.

Uten en planering av området bak Kattegat 2 vil man ikke få full funksjonalitet ut av kai investeringen ved en lite effektiv lossing og lasthåndtering av både container- og bilskip.

Den andre delen av tiltaket er en heving av overgangsplatene mellom kai og fast grunn (for å kompensere for setninger på inntil 1 meter de siste 15 år) og tilsvarende heving av arealet (inkludert lysmaster) bak Kattegat 1. Vi vil da få et sammenhengende asfaltert og opplyst område bak hele Kattegat kai og vil kunne drive både containertrafikk og lossing av bilskip her.

Arbeidet vil bli gjennomført med en midlertidig flytting av containervirksomheten til Kattegat 2 mens heving av Kattegat 1 pågår.

Alternativt å ikke gjennomføre denne delen av tiltaket vil gi en kant mellom Kattegat 2 og baklandet til Kattegat 1 og store ujevnheter like bak kaiområder ved overgangen mellom gammel og ny del av Kattegat. Heving av overgangsplatene må gjøres etter betydelige setninger. Både gammel og ny del av Kattegat kai er konstruert for å kunne gjøre slik heving.

Tiltaket er nå iverksatt for å få en ferdigstilling før vinteren setter inn og raskest mulig få full effekt av Kattegat 2 kaienlegget. Styret vil bli tatt med på en omvisning på området kombinert med lunch i styremøtet.

## Kostnader

Under vises kostnadsestimatet for prosjektet. Estimaten gir en oversikt, basert på mottatte tilbud og erfaringstall, over de forventede kostnadene som er knyttet til de ulike aktivitetene. Kostnader knyttet til asfaltering er basert på kvm pris fra underentreprenør skalert opp til totalt antall kvadratmeter.

Det vil bli foretatt en vurdering om elementer eksempelvis elforsyning tilhører opprinnelig planlagt infrastruktur i Rekkefølgegrav-prosjektet. Kostnadsestimatet vil ligge til grunn for videre planlegging, og forhandling med underleverandører.

Aktivitet	Estimert kostnad
Grunnarbeid og asfaltering	17 000 000
Grunnarbeid overgangsplater	5 000 000
Lysmaster, 4 stk.	1 800 000
El.arbeid til lysmaster	1 000 000
Diverse	200 000
<b>Sluttprognose</b>	<b>25 000 000</b>

Estimatet er gjort med en usikkerhet på +/-10%.

## Vurdering

Administrasjonen vurderer at hele tiden har vært planen å gjennomføre tiltaket som innebærer å heve og klargjøre baklandet bak hele Kattegat kai som beskrevet. Drammen havn vil få et ferdigstilt kaiareal som vil skape grunnlag for næringsvirksomhet i mange år fremover.

Alternativet med å ikke gjennomføre tiltaket vil redusere verdien av allerede gjennomførte tiltak.

Imidlertid er det en tydelig svakhet at tiltaket ikke er tatt med i tidligere investeringsoversikter eller planer. Tiltaket dekkes ikke av investeringsrammen til Kattegat 2, og inngår heller ikke i rammen for «Rekkefølgebestemmelser». Det er likevel utfra en helhetsvurdering igangsatt som beskrevet. Revisjonsutvalget er informert om situasjonen, styret behandler med dette saken.

## Anbefaling

Administrasjonen anbefaler styret å godkjenne tiltaket som beskrevet i saken.

## Forslag til vedtak

Styret godkjenner gjennomføringen av tiltaket med heving av baklandet bak Kattegat kai og istandsetting av arealet som et fullt funksjonelt område for container og bilhavn.

<b>Til:</b>	Styret i Drammen Havn AS
<b>Fra:</b>	Havnedirektør
<b>Dato:</b>	18. september 2023
<b>Saksnummer:</b>	23/23
<b>Notat:</b>	Status Strategisk utvikling



**Drammen  
havn**

Hans Kiærs gate 1 a  
Postboks 636 Strømsø  
N – 3003 Drammen  
Norway

Tlf. +47 32 20 86 50

E-post: [post@drammenhavn.no](mailto:post@drammenhavn.no)  
[www.drammenhavn.no](http://www.drammenhavn.no)

Org.nr 931 717 235

## Status Strategisk utvikling

### Hensikt

Gjeldende strategiplan for Drammen havn ble vedtatt i styret 20.9.2021 og er godt forankret i organisasjonen og i eierkommunene. Sammen med en avklart reguleringsplan for arealene på Holmen og en 80-årig festeavtale for Drammen kommunes arealer utgjør strategien grunnlaget for utvikling av virksomheten fremover. I ettertid er selskapet omdannet til aksjeselskap, ny daglig leder er rekruttert og videre gjennomføring av strategien pågår. Denne saken gir en status fra strategigjennomføringen og drøfter spesielt endringer i våre omgivelser som vesentlig påvirker Drammen Havn.

### Eksterne rammevilkår

Strategien er utviklet i løpet av en kort periode og skal gi retning i en rekke år. Den vedtatte strategien vil således være basert på de rammevilkår Drammen Havn hadde i den perioden strategien ble utviklet. Verden utvikler seg naturligvis ikke alltid som forventet, og det kan derfor være nyttig å trekke frem de største endringene vi nå ser både lokalt, nasjonalt og internasjonalt.

#### *Makroøkonomiske forhold*

Krig i Europa, høyere inflasjon og kraftig økning i rentenivå har ført til en rekke endringer som utfordrer den historisk sterke økonomiske veksten Norge har opplevd de siste 10-15 årene. Inflasjonen nådde i 2022 5,8% som er det høyeste nivået siden 1988, mens den norske interbank renten (Nibor) ikke har vært høyere siden høsten 2008 under finanskrisen. Usikkerhet har bredt seg blant forbrukere, og vi ser nå en nedgang i bl.a bilsalg og boligbygging i tillegg til usikkerhet knyttet til offentlige byggeprosjekter. Dette påvirker trafikken i havna på kort og mellomlang sikt, men forventes å utjevnes over noe tid.

#### *Konkurranse*

Konkurransen med andre havner er stabil. Vi har sett små bevegelser mellom havnene mhp hvor skipstrafikken velger å anløpe. Vår markedsandel av bilimporten er stabil og forsiktig stigende, der Møllers byggeplaner i Drammen representerer en markert vekst fra 2025. Det viser seg krevende å erstatte short-sea ruten som ble lagt ned vinteren 2022, og containervolumene er historisk svake. Administrasjonen arbeider med å tiltrekke seg nye aktører for å øke containertrafikken. Dette er en krevende oppgave i en tid der containervolumene går ned i hele landet. Bulk volumene er samlet sett stabile, med noe ulik utvikling for de ulike vareslagene. Biltransporten til Drammen har vært svært høy de siste 12 månedene, men bilsalget har avtatt markert etter nyttår der bilavgiftene ble endret. Redusert salg i 2023 og fortsatt høy import de

første 5 månedene har gitt en tydelig økning i lagerbeholdning av nye biler på Holmen og Lierstranda. På det høyeste talte vi 15.000 biler på lager. Dette er nå noe lavere. Etter konkursen i ATS har Axess nærmest vært enerådende på håndtering av biler i Drammensområdet. Flere av bilimportørene har uttrykt ønske om konkurranse i markedet, og gjennom det siste halvåret har spesielt Norsk Biltransport fått en viss størrelse. Samtidig skal etableringen av Møller Bil på Holmen og tilsvarende prosjekt for Bertel O. Steen sees i dette lys. Markedet går derfor fra en aktør til 4 aktører i løpet av de nærmeste årene. Vi forventer at dette skaper behov for en tydeligere koordinering fra vår side, der spesielt styring av tilgangen på 48-timers ankomstområdet vil være sentralt.

### **Status for utvikling av Holmen**

De siste årene har administrasjonen fokusert på å gjennomføre tiltak som skaper grunnlag for videre vekst og utvikling for Drammen Havn. Reguleringsplanen for Holmen danner grunnlag for dette. Hovedsakelig omfatter dette følgende hovedgrep:

1. Utvidelse av Kattegat kai (Kattegat2) med 200 meter ny dypvannskai
2. Etablering av grøntbelte mot Bragernesløpet
3. Omlegging av hovedinnkjøring til ISPS-området
4. Omlegging av internveier på ISPS-området
5. Oppgradering av vann/avløp infrastruktur på Holmen
6. Øke kapasitet på strømforsyning til området
7. Rive Kjerraten 21 og klargjøre for nytt terminalbygg på Holmen nord
8. Riving av Risgarden kai og utfylling av bukt (30 mål)
9. Utfylling av nye arealer utenfor Risgarden (90 mål)

Fokus de siste to årene har naturlig vært på utbyggingen av Kattegat 2 som gir 200 meter ny kai i forlengelse av den eksisterende Kattegat 1. Kaien er nå ferdigstilt. Deler av kaien på Kattegat 1 skal heves for å kompensere for setninger gjennom de siste 15 årene, og planering og asfaltering av baklandet til både Kattegat 1 og 2 er påbegynt (se egen sak). Samlet gir dette et stort kaiområde som vil deles mellom billogistikk og containertrafikk.

Etablering av grøntbeltet mot Bragernesløpet er nå til godkjenning i kommunen, og forventes etablert i høst.

Drammen kommune står for omlegging av den kommunale veien inn til havna. Dette arbeidet har tatt lenger tid enn forventet, og planlagt byggestart er nå i starten av 2024. I tilknytning til dette arbeidet vil også V/A infrastrukturen bli bygget. Vi vil se til at ny vakt og tilknyttet internvei etableres med ferdigstillelse samtidig med den nye hovedinnkjøringen.

Ny strømforsyning legges i bakken samtidig med øvrige byggearbeider, og vil bli spenningsatt i 2025 når det nye sykehuset settes i drift.

Kjerraten 21 ble revet før sommeren, og etter hvert som den store steinhaugen like ved blir brukt til heving av Kattegat kai vil tilliggende tomt bli tilgjengelig for en ny terminal. Som tidligere rapportert til styret avventer vi fortsatt Miljødirektoratets tilbakemelding på bruk av stein fra Oslo-feltet til utfylling i sjø. Gjenfylling av Risgarden og videre utvikling av dette området vil avvende denne beslutningen.

### **Vurdering av strategiske hovedmål**

På bakgrunn av utvikling internt og eksternt i årene etter at strategien ble vedtatt er vurderingene rundt Drammen Havns hovedmål i dag slik:

1. Den bærekraftige havna som en god nabo midt i byen, med utslippsfrie operasjoner innen 2030 og over 70 på omdømmemålinger

Målet er fortsatt viktig og relevant for oss. Reguleringsplanen og makeskiftene som har konsentrert havnas virksomhet til Holmen har også ført til at videre debatt om hvor vår virksomhet skal plasseres har stilnet. Debatten om tømmerterminalen på Lierstranda fortsetter, men her er vi faglig bidragsyter og ikke eier av utfordringen.

Utslippsfrie operasjoner vil for Drammen Havns del innebære en del ombygging eller utskifting av utstyr, men er fullt mulig teknisk. Omleggingen vil kreve noe kapital, men tas fortløpende i årene fremover.

Like viktig vil være vårt bidrag til at også aktørene i havna kan gjøre det samme. Tilgang til elektrisk kraft og andre energibærere vil bli sentralt i denne sammenheng. Utbygging av kraftforsyning forventes å dekke dette, supplert med fremtidig solcellekraft fra egne tak. Tettere dialog og avklaring av behov og forventninger med våre leietakere vil en sentral aktivitet høsten 23.

2. 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

Målet er fortsatt viktig og relevant for oss. Gjennom Møllers etablering på Holmen forventes vår andel av bilimporten å stige opp mot 90% frem mot deres ferdigstilte flytting fra Oslo. Andre importører gjør eller planlegger å gjøre tilsvarende investeringer i eller rundt Drammen.

Vi vil fortsette å arbeide med lokalt næringsliv for at de skal få et mer bevisst forhold til bruk av Drammen Havn som sitt logistikknutepunkt. Både næringsforeninger og enkeltbedrifter er målgruppe for dette arbeidet. Eierkommunene er vårt primære hjemmemarked, men også Kongsbergregionen, nordre Vestfold og beltet inn mot Oslo vil dekkes.

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

Målet er fortsatt viktig og relevant for oss. Drammen har en tydelig fordel gjennom den tette koblingen mellom kai og jernbane. Vi har lyktes med å få direktetog fra havna til Bergen (fem dager i uken) og Trondheim (3 dager i uken). Gjennom dette kan vareeiere få en raskere forbindelse til disse byene enn tidligere da alle tog gikk innom Alnabru for videre distribusjon. Cargonet arbeider med å øke frekvensen til Trondheim så snart Dovrebanen åpner igjen en gang i 2024. Det er behov for å få bedre kontroll på tallgrunnlaget for å få kvalitet på tall for markedsandeler.

4. En havn med langsiktig utvikling av robust infrastruktur som effektivt skal realisere vedtatte regulerings- og investeringsplaner i henhold til tid og budsjett

Målet er fortsatt viktig og svært relevant for oss. Kjerneoppgaven for virksomheten er å utvikle robust infrastruktur som kan danne grunnlag for virksomhet i lang tid fremover. Det er en læring det siste året at investeringsplanen som ligger til grunn for strategien har en svak underbygging i form av dokumenter som beskriver innhold, kostnader og fremdriftsplaner. Arbeidet knyttet til arealene bak Kattegat kai er et tydelig eksempel på dette. Vi vil i tiden frem mot budsjettering

for 2024 arbeide med å etablere rutiner for beslutning, gjennomføring og oppfølging av investeringsprosjekter.

5. En proaktiv og kommersielt rettet havn med mål om å omsette for over 100 MNOK innen 2030, med en driftsmargin på over 25%

Målet er fortsatt relevant for oss. Basert på dagens budsjetterte omsetning på 80 MNOK og forventning til økt trafikk fra Møller og økt utleie av nye arealer i Risgarden ansees målet oppnåelig. Viktigste risiko vil være tilgang til steinmasser.

6. En effektiv og teknologidrevet havn basert på strategiske partnerskap med markedsledende effektivitet, kvalitet og åpenhet om muliggjør håndtering av >150K biler, 60K TEUs, >300Kt stykkgoods og >600Kt bulk i 2030

Målet er formulert som en tydelig ambisjon om retning og utvikling av havna. Vår operasjon av vedlikehold og kranløft og utvikling av nye arealer påvirkes tydeligst av disse formuleringene, i tillegg at Drammen deltar aktivt i utvikling og innføring av ny digital teknologi for havnedrift. Varevolumene vi målsetter oss å legge til rette for er ambisiøse og krevende å oppnå i samtidighet. Det vil også være tett knyttet til den generelle økonomiske utvikling i Norge. Med Møllers etablering av anlegg på Holmen vil målsetningen om bilvolum være innenfor rekkevidde. Koordinering av båttrafikk mot kai og styring av 48-timers området vil bli sentralt innenfor bilsegmentet. En vekst innen containervirksomhet mot målnivået vil betinge flere faste containerruter til Drammen. Dersom vi lykkes i å få et stort rederi etablert med egen terminal kan dette nivået oppnås. Målsatt volum tilsvarer situasjonen i 2016. Bakgrunnen til måltallet for stykkgoods har vist seg vanskelig å spore. Begrepet er ikke i daglig bruk i organisasjonen, men samlet volum over kai utover biler og containere utgjør i dag 440Kt i 2022. Målt mot dette utgjør et samlet mål for stykkgoods og bulk på 900 Kt i 2030 en radikal økning. Vi forventer at Hellik Teigen vil bidra med 130 Kt etter 2025, og en økning vil være mulig ved økt gjennomstrømming i dagens bulklagre, men tilgjengelige nye arealer for ytterligere nye bulkformer er begrenset.

### **Finansiell kapasitet og evne fremover**

Drammen Havn har hovedsakelig finansiert utvikling av Holmen gjennom fri egenkapital. Med dagens investeringstakt vil det være behov for å låne penger rundt årsskiftet 23/24.

Etter omdanningen til AS arbeider vi med ny finansiering av Drammen Havn AS. Nye lån skal erstatte dagens lån i Kommunalbanken (ca 42 mNOK) og finansiere investeringsprosjektene de nærmeste 4-5 år. Samlet søker vi å låne 200 mNOK. Låneprosessen behandles i egen sak.

Utfylling av Risgarden inngår i investeringsplanen og vil bidra til økte inntekter. Vesentlige deler av det øvrige lånet skal bidra til å finansiere store infrastrukturprosjekter på Holmen, som vann/avløp, ny hovedvakt, grøntbelte mot Bragernesløpet i nord, forsterket strømforsyning og etablering av fjernvarme.

Nytt terminalbygg er ikke tatt inn i denne omgang. Et slikt bygg vil bli prosjektfinansiert.

### **Forslag til vedtak**

Styret tar saken til orientering



<b>Til:</b>	Styret i Drammen Havn AS
<b>Fra:</b>	Havnedirektøren
<b>Dato:</b>	18.september 2023
<b>Saksnummer:</b>	24/23
<b>Notat:</b>	Budsjettforutsetninger 2024



**Drammen  
havn**

Hans Kiærs gate 1 a  
Postboks 636 Strømsø  
N – 3003 Drammen  
Norway

Tlf. +47 32 20 86 50

E-post: [post@drammenhavn.no](mailto:post@drammenhavn.no)  
[www.drammenhavn.no](http://www.drammenhavn.no)

Org.nr 931 717 235

## Budsjettforutsetninger 2024

### Hensikt

Administrasjonen vil med denne saken foreslå hvilke forutsetninger som legges til grunn for utarbeidelse av Budsjett 2024.

### Bakgrunn

Drammen havn har et strategisk mål om omsetning på over 100 MNOK, og tilhørende driftsmargin på 25 % innen 2030.

Prosess for utarbeidelse av forslag til budsjett 2024 startes i administrasjonen etter styremøtet 18/9-23. Budsjett 2024 behandles og vedtas av styret 20/11-23.

Administrasjonen foreslår å legge følgende punkter til grunn for videre arbeid med budsjett 2024;

### Inntekter

#### Indeksregulering;

- Leiekontrakter for lagerhus og utvendige areal justeres i henhold til indeks i avtalene. Konsumprisindeks, pr. juli 2022/2023 er på 5,4%.
- Regulering av vederlagene justeres noe over KPI med 6-7%. Dette med bakgrunn i
  - Området «first point of rest» for bilimporten er økt, tilsvarende vurdering som forrige år
  - Økte investering i kaianlegg og teknisk infrastrukturflytting, kvaliteten på områdene er hevet
- For 2023 ble det innført et tillegg i kaivederlaget for skip som ikke benytter seg av landstrømanleggene. Miljørabatt på 30% (kaivederlag) gis til skip som er registrert i Environmental Ship Index og har over 25 poeng på sin ESI score. Incentiv for å benytte landstrøm foreslås å øke ytterligere i 2024 ved at tilkoblingsgebyr ikke økes. Administrasjonen vil jobbe videre med prismodellen for landstrøm og våre innkjøpsbetingelser på strøm.

#### Volum;

- Nybilsalget forventes å gå ned i 2024 og effekt på importnivået er usikkert. Økt rentenivå og generell usikkerhet knyttet til økonomisk utvikling er årsaken til dette. For året 2024 legges 100.000 biler til grunn for varevederlag bil.
- Container volumet har hatt nedgang de siste årene. Pr. i dag antas årsvolumet å bli i underkant av 6000 TEU. (Pr. august 3469 / 5622 i 2022, 8017 i hele 2022)

Nivået avhenger av internasjonale svingninger, og det er ikke tegn til økt volum og frekvens. Pr. nå legges 6000 TEU til grunn for volum i 2024. Container volumet vurderes fortsatt å ha et potensial for vekst.

- Bulk, spesielt sement og bitumen, har i 2023 hatt en jevn økning fra 2022. For 2024 legges sum volum bulk på tilsvarende nivå som forventet årsvolum 2023. Teigen og Møller vil ikke gi volum i 2024.

## **Kostnader**

### **Personalkostnader**

- Lønnsposter budsjetteres med en vekst på nivå med statsbudsjettets forutsetning
- Det legges opp til en periode med overlapp når havnebetjent går av med pensjon

### **Andre driftskostnader**

- Oppvarming og strøm justeres med forventede strømpriser for kommende høst/vinter
- For kjøpte varer og tjenester legges KPI til grunn

### **Avskrivninger**

- I tidligere års budsjetter og faktiske regnskaper har utfyllinger blitt balanseført, men ikke avkrevet. Basert på dialog med revisor vurderes avskrivninger av avsluttete utfyllingsprosjekter i budsjettet for 2024.

### **Finanskostnader**

- Betingelser fra ny/eksisterende bankforbindelse legges til grunn for finanskostnader og finansinntekter

## **Forslag til vedtak:**

Styret tar saken til orientering.

<b>Til:</b>	Styret i Drammen Havn AS
<b>Fra:</b>	Havnedirektør
<b>Dato:</b>	18.september 2023
<b>Saksnummer:</b>	25/23
<b>Notat:</b>	Finansiering av Drammen Havn AS. Vurdere/velge leverandør av bank- og finansieringstjenester.



**Drammen  
havn**

Hans Kiærs gate 1 a  
Postboks 636 Strømsø  
N – 3003 Drammen  
Norway

Tlf. +47 32 20 86 50

E-post: [post@drammenhavn.no](mailto:post@drammenhavn.no)  
[www.drammenhavn.no](http://www.drammenhavn.no)

Org.nr 931 717 235

## Finansiering av Drammen Havn AS. Vurdere/velge leverandør av bank- og finansieringstjenester.

### Hensikt

Hensikten med denne saken er orientere styret om status for prosessen knyttet til finansiering av Drammen Havn AS og vurdering av fremtidig leverandør av bank- og finansieringstjenester.

### Bakgrunn

Drammen havn har historisk hovedsakelig egenfinansiert investeringer. Selskapets langsiktige gjeld er pr. nå på 42 MNOK ved et lån i Kommunalbanken, opprinnelig lånebeløp var på 85 MNOK i 2008.

Ved omdanning av Drammen havn til Drammen Havn AS ønsker kommunene ikke lenger å stille garantier for havnas lån, og selskapet må derfor finansieres via det allment tilgjengelige finansmarkedet. Kommunalbanken krever kommunal garanti for alle sine utlån, derfor må eksisterende lån refinansieres.

Drammen Havn AS vil ha et lånebehov på 150-200 MNOK de kommende fem år. Denne rammen vil benyttes til å refinansiere dagens lån i Kommunalbanken, samt finansiere påbegynte og planlagte prosjekter.

Lån planlegges etablert delvis som et langsiktig lån og delvis ved etablering av en trekkramme, etter nærmere dialog med banken. Lån forventes etablert oktober/november 2023.

### Vurdering

Utkast til presentasjon og informasjon om prosessen ble sendt og drøftet med Revisjonsutvalget i et Teamsmøte 9/8.

Fra 17/8 til 4/9 er det avholdt 6 møter med utvalgte banker. Vedlagte presentasjon, samt tallgrunnlag er sendt til møtedeltakerne. Presentasjonen og de finansielle nøkkeltall tar utgangspunkt i dagens markedssituasjon for Drammen Havn AS og den godkjente reguleringsplanen som gjør at havna kan utvikle seg videre. Presentasjonen er utarbeidet med sikte på å gi interesserte banker tilstrekkelig grunnlag til å gi selskapet tilbud på det etterspurte finansieringsbehovet. Spørsmål og henvendelser etter gjennomførte møte har blitt besvart til alle for å sikre en god prosess.

Presentasjonen av Drammen Havn AS har fått positive tilbakemeldinger etter gjennomførte møter.

### **Anbefaling**

I henhold til skisserte framdriftsplan ønskes tilbud fra bankene i midten av september, deretter vurdering og forhandling med relevante tilbydere. Den tilbyderen med de beste betingelsene for Drammen Havn AS anbefales valgt.

### **Forslag til vedtak**

Styret gir havnedirektøren fullmakt til å inngå avtale på vegne av Drammen Havn AS med leverandør av banktjenester med opptak av inntil kr 200 MNOK i lån til det tilbudet som vurderes best.

<b>Til:</b>	Styret i Drammen Havn AS
<b>Fra:</b>	Havnedirektør
<b>Dato:</b>	18.september 2023
<b>Saksnummer:</b>	26/23
<b>Notat:</b>	Tildele prokura til daglig leder



**Drammen  
havn**

Hans Kiærs gate 1 a  
Postboks 636 Strømsø  
N – 3003 Drammen  
Norway

Tlf. +47 32 20 86 50

E-post: [post@drammenhavn.no](mailto:post@drammenhavn.no)  
[www.drammenhavn.no](http://www.drammenhavn.no)

Org.nr 931 717 235

## Tildele prokura

### Hensikt

Hensikten med saken er å tildele daglig leder prokura.

### Bakgrunn

I vedtektene til Drammen Havn AS er signatur tildelt styrets leder og ett styremedlem i fellesskap. Ved å tildele prokura til Havnedirektøren gis han en begrenset fullmakt til å opptre og underskrive på vegne av selskapet i den daglige driften. Prokura registreres i Brønnøysund, og blir synlig på firmaattesten.

### Forslag til vedtak

Styret godkjenner at Havnedirektør Arne Fosen tildeles prokura.