



**UTVIKLINGSAVDELINGEN**

Vår dato 09.08.2019  
Vår referanse 2018/9424  
Vår saksbehandler Anette Olshausen, 47853290  
Til Styringsgruppen  
Kopi [Navn Navnesen]

## **Regional plan for lokalisering av tømmerhavn i Drammens - /Oslofjorden**

### **Finansiering av både infrastruktur til havn og selve havnen**

#### **1. Innledning**

Det er nå etablert to grupper, en knyttet til infrastruktur og en knyttet til lokalkunnskap

##### **Infrastruktur**

- BaneNOR
- Jernbanedirektoratet
- Drammen Havn
- Drammen virkesterminal
- Statens vegvesen

##### **Lokalkunnskap**

- ~~Drammen kommune~~
- Hurum kommune
- Svelvik kommune
- Eidos as
- Storsand båthavn
- Fylkesmannen i Oslo og Viken
- ~~Fylkesmannen i Vestfold og Telemark~~
- Telemark fylkeskommune
- ~~Vestfold fylkeskommune~~
- Kystverket sørøst
- ~~Direktoratet for mineralforvaltning~~
- Nortømmer as
- Viken skog sa
- Ringerike kommune

Disse ivaretar at vi får fram kunnskapen som trengs for å kunne ta en best mulig beslutning knyttet til løsning for en tømmerhavn og lokalisering.



Det som ikke er ivare tatt er selve finansieringen. Dette er i utgangspunktet ikke noe som skal behandles i den regionale planen men det bør allikevel fremkomme hvilken retning og mulige aktører som kan være med i denne prosessen.

Å etablere en tømmerhavn har klare samfunnsmessige konsekvenser, og er en del av samfunnsbyggingen i Drammensregionen. Det må sees på:

- Samferdsel
- Næringsstruktur
- Organisering
- Eierstruktur
- Samarbeidsformer

Finansiering må derfor ses på ut fra hva spørsmålene om hvem som skal betjenes, og på hvilken måte skal brukerne betjenes. Om en slik regional tømmerhavn i Drammens- /Oslofjorden etableres, er det mer enn et mellomlager og utskipningssted, det vil være en viktig del av en overordnet infrastruktur.

En tømmerhavn trenger god tilgjengelighet og arealressurser nok. Offentlige myndigheter kan gjennom sin forvaltning bidra til at begge deler oppfylles. Om en slik tømmerhavn skal lykkes bør den etableres på en måte som gjør den til en del av samfunnsbyggingen i regionen. Da vil sårbarheten i forholdet til enkeltaktører bli mindre og strukturen mer hardfør.

I selve den politiske saken som legges fram når den regionale planen skal sendes på høring bør det også omtales mulige retninger det kan jobbes i og hvem som er de aktuelle aktørene. Det foreslås derfor at det opprettes en gruppe som gir innspill til finansieringen av tømmerhavn.

## **2. Jernbane**

Etter gjennomgangen med Jernbanedirektoratet og BaneNor ser det foreløpig ikke ut som om det er aktuelt med jernbanetilknypning på noen av lokalitetene.

## **3. Vei**

Kommunestyret i Nedre Eiker behandlet 22. mai «Konsekvenser av å skrinlegge Buskerudbypakke 2, uten at mulige alternativer er utredet». Kommunestyret vedtok:

- *«Kommunestyret skrinlegger planene om Buskerudbypakke 2 og bompenger tilhørende pakken.*
- *Det legges fram sak om hvordan kommunen skal gå i dialog med staten for å sikre statlige bevillinger til nødvendige veiltak. Staten må bære byrden av disse, som følge av Drammensregionens posisjon som samferdselsknutepunkt.»*

Dette betyr at Buskerudbypakke 2 ikke behandles av regjeringen. Det må startes en prosess slik som siste pkt. i vedtaket legger opp til. Prosessen starter opp etter valget i høst.



### **Holmen i Drammen kommune**

Ny Holmenbru var estimert til en kostnad på 780 millioner kroner. I saksdokumentene til møte i fagrådet for Buskerudbyen 16. mai 2019 ble det gitt en status i arbeidet med Buskerudbypakke2 og handlingsprogram 2020-2023. (Sak 20/19) for ny Holmen bru i Drammen kommer det fram:

*«I NTP 2018-2029 er det satt av 390 mill til Holmenbrua og 820 mill til Strømsåstunnelen. Disse midlene er betinget av at man lokalt blir enige om en buskerudbypakke som er delfinansiert av bompenger (NTP s. 299 og s. 283): «Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet gjennom den planlagte bompengeordningen for Buskerudbyen.» Byggingen av ny Holmenbru er planlagt startet sommeren 2020. Dagens bru er i dårlig teknisk stand, og har en midlertidig godkjenning fram til juli 2021. Nytt løp i Strømsåstunnelen ligger i Nasjonal transportplan inne med oppstart i planens siste periode (2024-2029). Det er så langt ikke klarlagt fra staten sin side om de vil fortsette å planlegge og bygge ny Holmenbru og nytt løp i Strømsåstunnelen, dersom Buskerudbypakke 2 skrinlegges. Formuleringene i gjeldende Nasjonal transportplan kan forstås slik at også de statlige midlene til riksvegtiltakene bortfaller, da prioriteringen der er betinget av delvis bompengefinansiering gjennom bompengeordning for Buskerudbyen.»*

### **Juve i Svelvik kommune**

Ny Svelvikvei i ny trasee var estimert til en kostnad på 620 millioner kroner. I saksdokumentene til møte i fagrådet for Buskerudbyen 16. mai 2019 ble det gitt en status i arbeidet med Buskerudbypakke2 og handlingsprogram 2020-2023. (Sak 20/19) for ny Svelvikvei kommer det bl.a. fram at:

*«Grove vurderinger viser at det ikke vil være mulig å fullfinansiere Svelvikveien (620 mill) med bom på kun ny veg. Dette skyldes lavt trafikkgrunnlag som vil kreve høy bomtakst. Høy bomtakst vil avvise trafikk som innebærer at mange vil velge å kjøre dagens Svelvikvei i stedet. Dette lave trafikkgrunnlaget gjør at man vil velge å kjøre dagens Svelvikvei i stedet. Dette lave trafikkgrunnlaget gjør at man vil mangle flere hundre millioner kroner som må dekkes av fylkeskommunale budsjetter.*

*I kombinasjon med bom på eksisterende Svelvikvei blir det samlede trafikkgrunnlaget større og dermed regnestykket et annet. Da vil det trolig være finansieringsgrunnlag for ny Svelvikvei.*

*En slik løsning vil imidlertid kunne bryte med nytteprinsippet og vil også kunne være utfordrende av en rekke årsaker omtalt over.*

*For å få et finansieringsopplegg som går opp, villa man sannsynligvis måtte se på de to prosjektene ny fv. 319 Tørkopp – Eik og oppgradering av eksisterende fv. 319 Solumstrand – Rundtom samlet. Man kunne da tenke seg et finansieringsopplegg for de to prosjektene der bilister som kommer fra Svelvik, Nesbygda, Knive, Åskollen og Tangen alle er med og betaler. Dette forutsetter et lukket bomsnitt i denne delen av Drammen. Det er ikke sett nærmere på plassering av bomstasjoner eller beregning av bomtakster for en slik finansieringsordning. Plassering av bomstasjoner må vurderes opp mot nytteprinsippet. «*

### **Storsand på Hurum**

Storsand er i mindre grad avhengig av prosjekter som er planlagt finansiert av Buskerudbypakke 2. Her er det behov for finansiering knyttet til tiltak på fylkesveg 281 som er vegen som går fra



Oslofjordforbindelsen og ut til Storsand. Det er for tiden ingen kjente prosjekter/tiltak av betydning som er planlagt.

Når det gjelder E134 Oslofjordforbindelsen vil den også være viktig å få på plass for å sikre at tømmertransporten ikke blir stående i kø her. Ny tunnel er ferdig regulert (Februar 2015). Stortingsproposisjonen for byggetrinn 2 antas vedtatt i løpet av 2020.

Koblingen mellom Oslofjordforbindelsen og E18 vil også være viktig å få på plass for å sikre effektiv transport på denne strekningen. Dette krever at E134 Dagslett E18 kommer på plass. Planprogram for kommunedelplan er oversendt Lier kommune. Samferdselsdepartementet støtter Lier i at Vikeralternativet også skal være med. Planprogrammet er derfor under revidering p.t. Finansiering?  
(Usikker på om E134 Strømsåstunellen, løp 2. skal være med i denne beskrivelsen)

**Foreløpig vurdering:**

*Det startes ikke noen prosess nå men det vil være viktig å påpeke utfordringen og plassere ansvaret hos kommunene, fylkeskommunen og staten. Det er planlagt å gjøre et grovt kostnadsoverslag i forbindelse med «Regional plan for lokalisering av tømmerhavn...»*

**4. Finansiering av havn/kai**

For å legge til rette for at en havn/kai blir realisert kan det være fornuftig å peke på mulige aktører og finansieringskilder. I oppramsingen under er finansieringskilder og aktører som kan bidra inn i prosessen for å komme fram til en finansiering og mulige organisasjoner som kan være aktuelle som leietakere, eiere eller drivere. Det er gjort en kort vurdering knyttet til den enkelte aktør som er grunnlag for å diskutere samsensetningen av gruppen som skal jobbe med finansieringen av havn/kai.

Denne gruppen skal arbeide for finansiere havn/kai. Hvordan dette skal gjøres og hva som skal være fokus blir den første oppgaven til denne gruppen. De kan sannsynligvis best definere mandatet til gruppen selv.

Mulige oppgaver kan være;

- Finne aktører som kan gå inn på investeringssiden
- Finne aktører som kan være leietakere som kan forplikte seg om å bruke kaien i en litt lengre periode
- Kontakt med offentlige aktører som kan bidra
- Utvikle forretningsmodell

**Mulige aktører som kan bidra på forskjellige måter:**

**Landbruks og mat departementet** har delegert virkemiddelbruken ut til direktorat.

Landbruksdirektoratet disponerer kap 1149 post 71 og tilskudd til verdiskapningstiltak i skogbruket, som er med å finansiere tømmerhavner. For budsjettåret 2019 er den på 92,3 millioner kroner.

**Vurdering:** Bør kontaktes for å sikre tidlig dialog. Antar at de ikke kan stille i arbeidsgruppe.



**Samferdselsdepartementet** har midler til å finansiere forsterkningstiltak over kap. 1320 post 64 «Utbedring på fylkesveier for tømmertransport». Rekkefølgen på tiltakene for å redusere flaskehalsen prioriteres sammen med næringen. For budsjettåret 2019 er den på 25 millioner kroner.

**Vurdering:** Bør kontaktes for å sikre tidlig dialog. Antar at de ikke kan stille i arbeidsgruppe.

**Drammen Havn** (Drammensregionens interkommunale Havnevesen) eies av Hurum:Røyken: Svelvik: NedreEiker:Drammen med følgende eierbrøk (9:9:9:18:55) .

Selskapet eier 100 % av Drammen havn – Lierterminalen A/S. Selskapets formål er å drive havnevirksomhet og ivareta eierkommunenes oppgaver og plikter i henhold til Havelovens bestemmelser.

**Vurdering:** Sitter med kompetanse når det gjelder drift av havn, kjenner også mulige leietakere. Ville vært verdifulle å ha med i en gruppe som jobber med finansiering av ny havn.

**Eidos Eiendomsutvikling** er eid av Lier kommune (55 %), Drammen havn (30 %) og Bane Nor Eiendom (15 %). De er opprettet for å utvikle Fjordbyen og er den største grunneieren på Lierstranda og eier ca. 400 dekar.

**Vurdering:** Har noe kontakt med mulige leietakere i ny havn og er initiativtaker knyttet til reguleringsplan for Juve i Svelvik. Kan være verdifulle å ha med i en gruppe som jobber med finansiering av ny havn.

**Drammensregionens virkesterminaler AS** er eid av Glommen skog sa, Nortømmer as, SB skog as og Viken skog sa med 25% hver. Deres formål er å legge til rette for sjøtransport for sine eiere. De drifter Lierstranda tømmerterminal i dag.

**Vurdering:** Sitter med kompetanse når det gjelder drift av tømmerterminal/havn. Eies av skognæringen som kan være med å sikre finansiering gjennom langsiktige leieavtaler eller ved å gå inn på eiersiden. Ville vært verdifulle å ha med i en gruppe som jobber med finansiering av ny havn.

Mulige andre aktører kan være virksomheter som bruker Lierstranda i dag som f.eks.

- Hermod Teigen as som gjenvinner jernskrap og metaller og som eier et område på Lierstranda
- Hellik Teigen as som gjenvinner jernskrap og metaller og som eier et område på Lierstranda med kaifront

**Vurdering:** Kan være av interesse, men er usikker på om de trenger å være med i finansieringsgruppen.

Ellers er det offentlige aktører som

Buskerud fylkeskommune som regional utviklingsaktør og ansvarlig for fylkesveger og kollektivtrafikk

**Vurdering:** Kan være med å organisere arbeidet.

Drammen kommune som mulig vertskommune og eier av Drammen Havn.

**Vurdering:** Vil også i framtiden være eier av Drammen Havn. I tillegg vil det være naturlig at det vil skje en arbeidsfordeling mellom en eventuell ny havn og Holmen.

Nedre Eiker kommune som eier av Drammen Havn.

**Vurdering:** Vil også i framtiden være eier av Drammen Havn. Usikker på om de trenger å være med i finansieringsgruppen

Svelvik kommune som mulig vertskommune og eier av Drammen Havn.



**Vurdering:** Vil gå sammen med Drammen kommune ved årsskifte og vil være eier av Drammen Havn. Kan sitte med nettverk og kompetanse lokalt og regionalt.

Hurum kommune som mulig vertskommune og eier av Drammen Havn

**Vurdering:** Vil i framtiden ikke være eier av Drammen Havn. Kan sitte med nettverk og kompetanse lokalt og regionalt.

**Foreløpig samlet vurdering:**

Det bør komme fram i handlingsprogrammet hvordan arbeidet skal organiseres for å få realisert havneprosjektet. Mulig sammensetning kan være:

Drammen Havn

Drammens virkesterminaler eller en av eierene

EIDOS

Drammen kommune ved person som har ansvar for tilretting for næringslivet

Svelvik kommune ved person som har lokalt og regionalt nettverk

Hurum kommune ved person som har lokalt og regionalt nettverk

Buskerud fylkeskommune ved person som har ansvar for tilrettelegging for næringslivet