



NÆRINGSFORENINGEN
I DRAMMENSREGIONEN
CHAMBER OF COMMERCE



Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

vannveien



Buskerudbyen
Raskere reiser – bedre miljø

CANDELA

Drammen
Helsepark



EIDOS
EIENDOMSUTVIKLING

BANE NOR
EIENDOM



DRAMMEN
KOMMUNE
– et godt sted å leve



Drammen
Havn

TANGEN
KAIA



BYEN VÅR
DRAMMEN



Lier kommune

Los & Co



Forskningspilotprosjekt 2025

Fergepotensiale i Drammensregionen:
Forskningspilot for analyse av
brukerpreferanser og
handlingsmønster.

1. Innledning

I samarbeid mellom regionale parter beskrevet i punkt 6 og forskningspartner Transportøkonomisk Institutt (TØI) skal det gjennomføres et pilot- og forskningsprosjekt. Prosjektet er fullfinansiert av partene selv og støtte fra Buskerudbyen jfr. Buskerudbyen Handlingsplan 2023-2025:

«Pilotprosjekt med Vannveien: Drammenselva og -fjorden representerer en transportåre som kan ha potensial for økt persontransport. Det settes av belønningsmidler i 2024 og 2025 for å teste ut potensialet i en slik kollektivløsning, som en engangsstøtte. Forutsetningen er at søknad om forskningsmidler innvilges og/eller at andre midler fremskaffes slik at forsøksprosjektet er fullfinansiert.»

2. Bakgrunn

For at vekstpressede byer i fortetningsstrategien skal være attraktive og konkurransedyktige for innbyggere og næringsliv blir det stadig viktigere å tilby et helhetlig bærekraftig mobilitetstilbud. Tradisjonelle transportøkonomiske beregninger som viser at drift av kollektivtilbud med buss er det mest kostnadseffektive kollektivtilbudet har fått stor betydning for byenes utvikling av kollektivtilbud. Disse beregningen kalkulerer imidlertid ikke inn kostnader ved utbygging av ytterligere veinett om dette er en forutsetning for tilbudet. I byområder er imidlertid også veinettet som regel fullt unyttet og ny veiutbygging er forbundet med betydelige arealkonflikter.

Byutvikling i kystnære områder har et stor uforløst potensial i å benytte vannveier til persontransport som del av et helhetlig kollektivtilbud. Den blå veien ligger der allerede og infrastrukturinvesteringene er lave og reversible. Drammensregionen er en svært velegnet arena for uttesting av slike modeller grunnet flere store bytransformasjoner med tilknytning til elva og det tilstøtende fjordbassenget. Drammen kommune er etter kommunesammenslåingen geografisk sammenknyttet til Svelvik, store institusjoner som Drammen sykehus flyttes og det utvikles nye bydeler med både bolig og næring både i Drammen og Lier.

I Drammen har man i privat-offentlig samarbeid utviklet en bærekraftig og subsidiefri forretningsmodell for utnyttelse av vannveien med utslippsfrie ferger. Modellen muliggjøres av teknologisk utvikling og nye serieproduserte båter av betydelig lavere kostnad enn tidligere ferger. Forretningsmodellens bærekraftighet bygger på visse brukertall. Brukertallene bygger på antakelser om brukerpreferanser og brukermønster i befolkningen.

For parter på både offentlig og privat side er det viktig å verifisere disse brukerpreferansene og mønstrene konkret i Drammen. Det er ønske om å verifisere at generelle antakelser fra tidligere nasjonale studier stemmer og det er ønske om å forstå bestemte innbyggergrupper i Drammensregionens faktiske handlingsmønstre ved introduksjon av ferge som del av kollektivtilbudet.

Prosjektet vil derfor gjennomføre pilotdrift av byferge på visse aktuelle distanser og forskning mens dette gjennomføres. TØI vurderer dette i sin oppgavebeskrivelse dette som et spennende forskningsprosjekt. De viser til at det er avgjørende å samle inn og analysere data som kan gi innsikt i både dagens bruk og det fremtidige potensialet.

3. Forskningsprosjektets formål og problemstillinger

TØI skal evaluere introduksjon av ferjetilbudet i Drammensregionen med vekt på både bruk, opplevelser og fremtidig potensial. Det skal herunder

- undersøkes hvem som faktisk benytter ferjen i løpet av prøveperioden, og hvilke kjennetegn disse brukerne har.
- analyseres hvor brukerne kommer fra for å forstå hvem tilbudet er attraktivt for. Det samme gjelder informasjon om alder, kjønn og inntekt. I sum gir dette et viktig grunnlag for å vurdere markedspotensialet dersom ferjetilbudet skal etableres permanent.
- kartlegges hvor mange reiser som gjennomføres daglig, hvordan etterspørselen fordeler seg gjennom døgnet og mellom ulike ukedager.
- analyseres alder og gruppe differanser. I tilfeller der skoleklasser eller andre grupper inviteres til å teste tilbudet, og det er nyttig å se hvordan slike bruksmønstre skiller seg fra den mer ordinære pendlertrafikk.
- undersøkes hvordan passasjerene opplever komfort, tilgjengelighet og reisetid, og hva de selv mener om mulighetene for å benytte ferjen i fremtiden. Tilbakemeldinger om forbedringsbehov vil være sentrale for en eventuell videreutvikling.
- analyseres de fremtidige generasjoners preferanser sammenliknet med eksisterende arbeidstakere og pensjonister.
- vurderes fergens konkurranseevne sammenliknes med andre transportalternativer.

Ved hjelp av eksisterende bosteds- og arbeidsstedsmatriser kan det også beregnes reisetider med ulike transportmidler og analysere sannsynlige reisevalg i forskjellige geografiske kontekster. Dette gir et robust grunnlag for å vurdere hvordan fergen står seg mot bil, buss, tog eller sykkel – og hvilke reisende den realistisk sett kan tiltrekke seg. Regionale data fra blant annet Vestre Viken Helseforetak vil bli benyttet.

4. Fremgangsmåte

Forskningsprosjektet er belyst i ytterligere detalj i vedlegg 1.

For å belyse de aktuelle problemstillingene vil TØI kombinere ulike forskningsbaserte metoder. Hoveddelen av datainnsamlingen vil bestå av en kort, digital reisevaneundersøkelse blant passasjerene. Undersøkelsen gjennomføres om bord på ferjen, der forskningsassistenter aktivt rekrutterer brukere til å delta.

Undersøkelsen kan suppleres med systematiske observasjoner og tellinger, slik at det kan dokumenteres antall passasjerer per avgang og variasjoner i trafikken. Disse tallene danner grunnlag for å beregne den totale etterspørselen. Videre kan det analyseres reisealternativer gjennom eksisterende matriser over bosted og arbeidssted, noe som gjør det mulig å sammenligne faktiske og forventede reisemønstre. Det skal også hentes inn kvalitative tilbakemeldinger gjennom åpne spørsmål i spørreundersøkelsen, samt gjennomgå den mest relevante forskningslitteraturen på området.

5. Faktisk gjennomføring

Piloten skal gjennomføres i perioden 25. oktober til 6. november 2025.

Piloten knyttes inn i et tidsrom der større regionale endringsprosjekter er nylig gjennomført og det samtidig er flere arrangement som trekker aktivitet til Drammen. Tidspunktet har unike forutsetninger for analysene ettersom nye reisemønstre i dette tidsrommet uansett legges. Viktige faktorer i denne forbindelse er at Drammen Sykehus nylig har gjennomført flytting av operativ drift til det nye sykehuset, Bybroa i Drammen er åpnet og tillater normal trafikk mellom Strømsø og Bragernes inkl. bruk av den nye busslinjen i Nedre Strandgata på alminnelig vis. I tillegg er det et stort arrangement på Tangenkaia som gir et bilde av hvordan fergeforbindelse til denne kommende bydelen vil oppleves fra pendlere mellom Strømsø og Tangenkaia.

Piloten er designet slik at den skal gi oss brukere på flere typer distanser. Gjennomføringen settes derfor med følgende kjøreplan:

Tidsrom	Distanse*	Målgruppe
25.-26. oktober	Drammen stasjon t/r	Generelle besøkende i bybildet
27.-30. oktober	Drammen stasjon – Drammen Sykehus	Sykehusansatte og besøkende
31. oktober	Engersand - Drammen stasjon	Beboere på Engersand
3.-4. november	Svelvik – Drammen sykehus – Drammen stasjon	Pendlere inkl. sykehusansatte
5. november	Papirbredden – Drammen sykehus	Videregående elever, studenter
6. november	Tangenkaia t/r	Tilreisende Eiendomsdagen

*Kjøreplanen vil eventuelt måtte tilpasses hvis uforutsette forhold gjør dette nødvendig.

6. Prosjektets deltakere

Pilotprosjektets eier er Næringsforeningen i Drammensregionen ved Grønn Vekst Drammen på vegne av prosjektsamarbeidet Vannveien. Forskningspartner for prosjektet er Transportøkonomisk Institutt.

Prosjektets andre deltakere er Vannveien AS, båtleverandør Candela Technology AB, Buskerudbyen og andre eksisterende samarbeidspartene i det pågående fergeprosjektet i Drammensregionen, se vedlagt samarbeidsavtale vedlegg 2. Partene bidrar både direkte økonomisk og indirekte ved egeninnsats eller tilrettelegging for gjennomføring av piloten. Detaljer rundt bedragene fremgår nedenfor i punkt 7.

Deltakerne er

Deltaker	Involvert	Rolle
Buskerudbyen	Ingunn Larsen	Økonomisk støttespiller og deltakerrekruttering
Transportøkonomisk Institutt	Petter Christiansen Christin Khron	Forskningsdesign, -aktiviteter og -analyser
Næringsforeningen i Drammensregionen inkl. Grønn Vekst Drammen	Eirill Eckbo Herborg Rasmussen Inger Grimm	Overordnet prosjektledelse Gjennomføring forskningsprosjekt og pilotprogram
Vannveien AS	Jan Erik Hansen Trond Aasheim Hans-Arne Odde	Prosjektgjennomføring
Candela Technology AB	Alexander Sifvert Maria Rohman	Gjennomføring tekniske forutsetninger for pilotprogram
Tangenkaia Eiendom AS	Connie Nyhaven Bjørn Holm	Arbeid for gjennomføring av pilot og forskningsaktiviteter

Drammen Helsepark AS	Gøril Bergh Ida E. Gustavsén	Arbeid for gjennomføring av pilot inkl. deltakerrekruttering
BaneNOR Eiendom AS	Tanja Kleive Guettler Helle Stine Høvås	Arbeid for gjennomføring av pilot og forskningsaktiviteter
Eidos Eiendomsutvikling AS	Anders Edbo	Finansielt bidrag til forskningsaktivitet
Byen Vår Drammen AS	Tom Søgård Merete Dokken	Deltakerrekruttering forskningsprosjekt og pilotprogram
Los & Co AS	Mette Adamsen	Grafiske bidrag til kommunikasjon
Drammen Havn AS	Ivar Vannebo	Teknisk assistanse for pilotgjennomføring
Drammen Kommune	Lene Basma	Utlån kaianlegg og kommunikasjon innbyggere, deltakerrekruttering
Lier Kommune	Kjersti Wilhelmsen	Kommunikasjon innbyggere, deltakerrekruttering Engersand

7. Budsjett og finansiering

Totalbudsjett og finansiering for gjennomføring av pilot og forskning er fremstilt nedenfor. Prosjektet er finansiert av prosjektets parter og NOK 1.000.000 i støtte fra Buskerudbyen i overensstemmelse med foreliggende Handlingsplan for Buskerudbyen 2023-2025.

Budsjett	Kostnad	Partnerbidrag	Støtte
Leie båt	kr 350 000,00	kr 350 000,00	
Transport båt til Drammen	kr 520 000,00	kr 270 000,00	kr 250 000,00
Forsikringer	kr 150 000,00	kr 60 000,00	kr 100 000,00
Bryggeanlegg inkl. transport	kr 100 000,00	kr 100 000,00	
Leie mobil ladestasjon inkl transport og installering	kr 110 000,00	kr 60 000,00	kr 50 000,00
Drift	kr 150 000,00		kr 150 000,00
Prosjektledelse og gjennomføring	kr 395 000,00	kr 395 000,00	
Støtte forskningsaktiviteter	kr 40 000,00	kr 40 000,00	
Forskningsdesign, gjennomføring og analyser	kr 480 000,00	kr 30 000,00	kr 450 000,00
Grafisk kommunikasjon	kr 30 000,00	kr 30 000,00	
Total	kr 2 325 000,00	kr 1 335 000,00	kr 1 000 000,00
Prosent		57,4 %	43,0 %

Finansiering	Kapital	Arbeidsinnsats
Grønn Vekst Drammen	kr 130 000,00	kr 180 000,00
Næringsforeningen Drammensregionen		kr 60 000,00
BaneNOR Eiendom AS		kr 80 000,00
Tangenkaia Eiendom AS	kr 40 000,00	kr 20 000,00
Drammen Helsepark AS	kr 30 000,00	kr 5 000,00
Candela Technology AB	kr 680 000,00	
Vannveien AS		kr 30 000,00
Los&Co AS		kr 30 000,00
Buskerudbyen	kr 1 000 000,00	
Eidos Eiendomsutvikling AS	kr 30 000,00	
Drammen Havn AS		kr 10 000,00
Sum	kr 1 910 000,00	kr 415 000,00
Total		kr 2 325 000,00

8. Kommunikasjon resultater

Prosjektets resultater vil bli delt med alle deltakende offentlige og private parter. Resultatene vil bli benyttet for optimering av Fergeprosjektet i etterkant.

