



## Orientering

Til ØU

### Havnebusanalyse fra Movia

#### Resumé

Havnebusserne har betjent Københavns Havn siden 2000 og er løbende blevet udviklet med nye stoppesteder og både. På baggrund af udviklingen af havnen, med byudvikling og nye broforbindelser, og henvendelser om efterladte passagerer ved flere stoppesteder i sommerperioden, har Movia udarbejdet en analyse af havnebusserne. Analysen har både fokus på den nuværende drift og forslag til justeringer af havnebusdriften. Justeringerne kan gennemføres, hvis der afsættes budget hertil. Der udarbejdes budgetnotat herom til forhandlingerne om budget 25.

#### Sagsfremstilling

På grund af den kontinuerlige udvikling af havnen med broer, byudvikling mv., og henvendelser om efterladte passagerer ved flere stoppesteder i sommerperioden, har Movia lavet en havnebusanalyse. Analysen har både fokus på den nuværende drift og Movias forslag til justeringer af driften. Herunder fremhæves en række pointer fra analysen, der er vedlagt som bilag 1.

#### Betjening

Havnebusserne har betjent Inderhavnen siden 2000, og ruten er løbende blevet udvidet med flere stoppesteder. Den nuværende havnebusrute går mellem Orientkaj St. i Nordhavn og Teglholmen i Sydhavnen med stop ved Refshaleøen, Nordre Toldbod, Operaen, Nyhavn, Knippelsbro, Det Kongelige Bibliotek, Bryggebroen, Islands Brygge Syd og Enghave Brygge. Stoppestedet ved Holmen Nord er ikke betjent siden maj 2020 pga. udfordringer med sikkerheden for øvrige både, kajaker etc. i det smalle indløb til stoppestedet. Havnebusserne drives af Go Collective (tidligere Arriva) med en flåde af 7 elhavnebusser, hvoraf 1 er en reservebåd. Go Collectives kontrakt med Movia udløber ved udgangen af 2029.

Havnebusserne betjener linje 991 og 992, der sejler mellem Orientkaj St. og Teglholmen. Før og efter forestillinger i Operaen er der derudover ekstra afgang med pendulsejlad mellem Nyhavn og Operaen (linje 993).

14-08-2024

Sagsnummer i F2  
2024 - 14261

Dokumentnummer i F2  
5877163

Sagsnummer eDoc  
2024-0244930

Sagsbehandler  
Pelle Erik Bjerg Mortensen

Der sejles på linje 991 og 992 efter hhv. en sommersejlplan og en vintersejlplan, hvor antallet af afgang er højere i sommersejlplanen med flere afgang i aftentimerne på lørdage og søn- og helligdage.

Afgang pr. time	7.00-10.00		10.00-18.00		18.00-20.00		20.00-22.00	
Sejlperiode	Hverdag	Weekend	Hverdag	Weekend	Hverdag	Weekend	Hverdag	Weekend
Sommer (juni – september)	2/time	0	2/time	2/time	1/time	2/time	0	2/time
Vinter (oktober – maj)	2/time	0	2/time	1,5/time	1/time	1,5/time	0	0

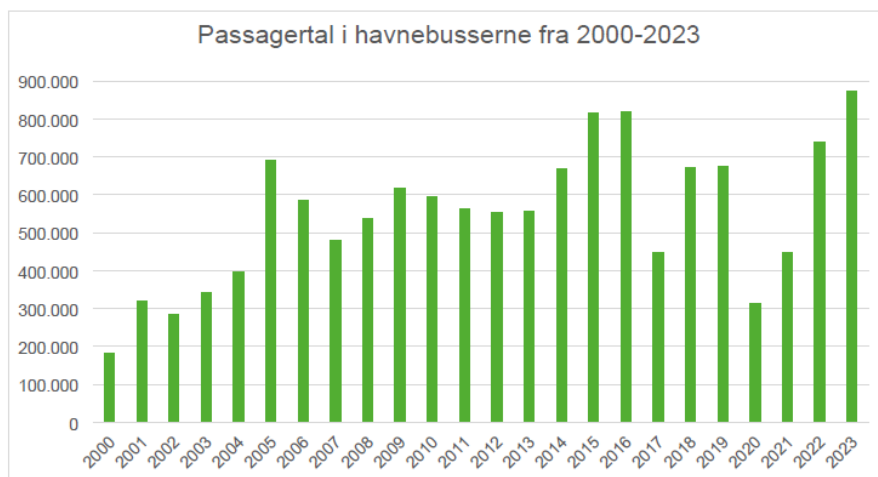
Kilde: Movia juli 2024: Havnebusanalyse

### Økonomi

Københavns Kommune finansierer havnebusdriften, som en del af det samlede budget til busdrift, og havde i 2023 en nettoudgift hertil på 33,2 mio. kr. Udgiften til den ordinære drift (linje 991 og 922) var på ca. 32 mio. kr. (tilskud pr. passager på 37-38 kr.), mens udgiften til linje 993 var ca. 1,2 mio. kr. (tilskud pr. passager på 91 kr.).

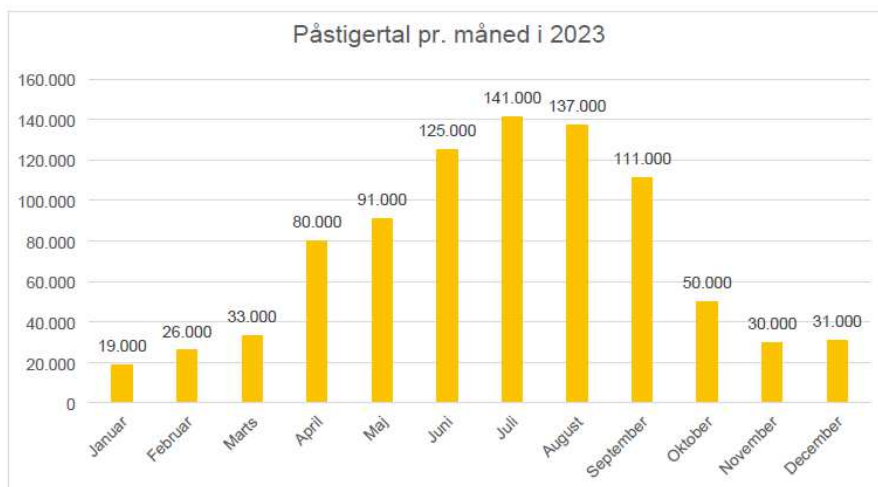
### Passagertal

Passagertallet har generelt været stigende siden åbningen i 2020 (inkl. udvidelse af ruten med flere stoppesteder). I 2023 havde havnebusserne ca. 873.000 passagerer. Faldet i 2007 tilskrives åbningen af Bryggebroen, mens faldet i 2017 primært tilskrives åbningen af Inderhavnsbroen, og faldet i 2020-21 skyldes Covid19.



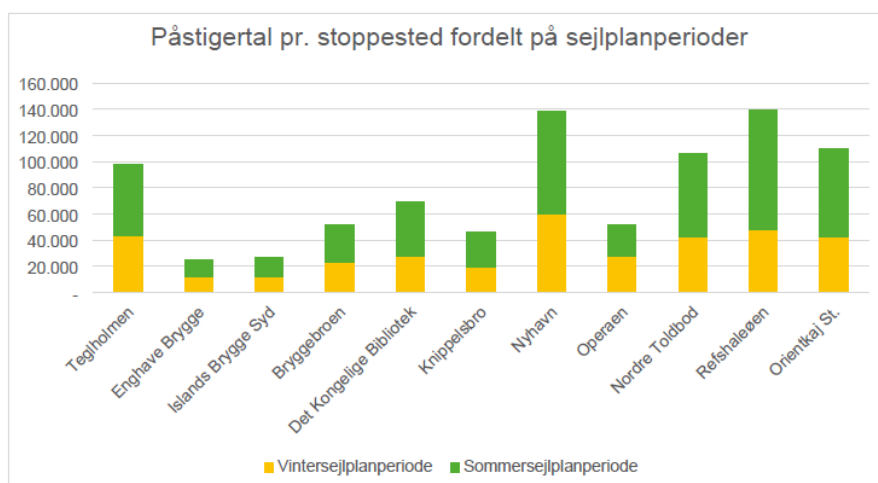
Kilde: Movia juli 2024: Havnebusanalyse

Havnebusserne har markant flere passagerer om sommeren end om vinteren og væsentligt flere passagerer i weekenderne end i hverdage. I juli 2023 var der ca. 141.000 passagerer, mens der i januar 2023 var ca. 19.000.



Kilde: Movia juli 2024: Havnebusanalyse

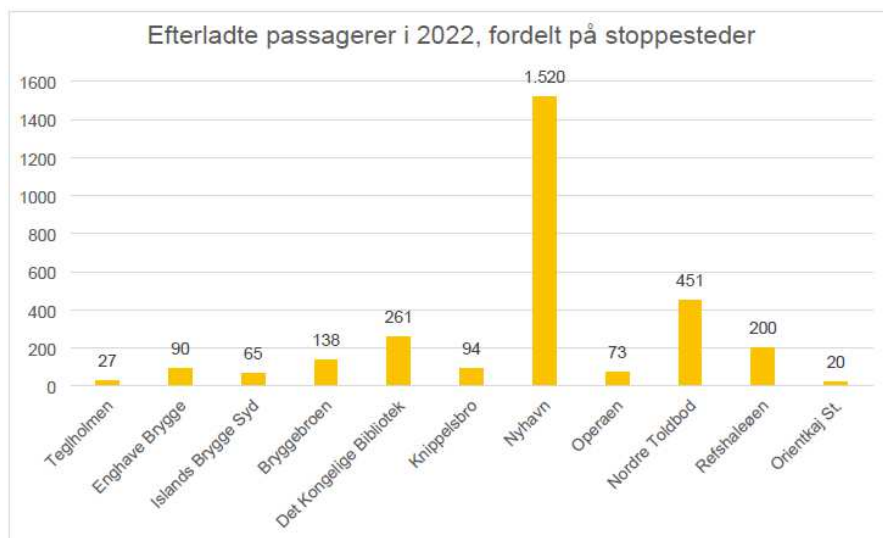
De mest benyttede stoppesteder er Refshaleøen og Nyhavn, herefter følger Orientkaj St., Nordre Tolbod og Teglholmen, mens de mindst benyttede stoppesteder er Enghave Brygge, Islands Brygge Syd og Knippelsbro. Figuren herunder viser påstigertallene i 2023.



Kilde: Movia juli 2024: Havnebusanalyse

### Passagerkapacitet og efterladte passagerer

Havnebusserne har en tilladt maksimal passagerkapacitet på 80 personer, der ikke må overskrides af sikkerhedsmæssige årsager. På baggrund af henvendelser til Movia blev der i sommeren 2022 indgået aftale mellem Go Collective og Movia om at registrere antallet af efterladte passagerer. I figuren nedenfor ses opgørelsen af antallet af efterladte passagerer på stoppestedsniveau i 2022. Der er kun efterladte passagerer fra maj til september. Go Collective har overfor Movia vurderet, at der sås samme billede af efterladte passagerer i 2023, og at antallet af efterladte passagerer påvirkes af vejret og om der er arrangementer på Refshaleøen.



Kilde: Movia juli 2024: Havnebusanalyse. Registreringen af efterladte passagerer baseres på et skøn fra havnebuspersonalet, og er derfor behæftet med en vis usikkerhed i forhold til det faktiske antal.

#### *Movias forslag til justeringer og tiltag pba. analysen*

På baggrund af analysen har Movia ni forslag til justeringer og tiltag. Herunder nævnes forslagene i overskriftform og Movias indledende vurdering af prisen for at gennemføre dem (forslagene er uddybet i selve analysen i bilag 1):

1. Styrkelse af havnebusdrift mellem Islands Brygge Syd og Enghave Brygge ifm. åbning af Sydhavnsmetroen (0,15 mio. kr. årligt).
2. Indførelse af halvtimes drift i weekenderne hele året (2,8 mio. kr. årligt).
3. Indførelse af weekenddrift i sommerperioden på fredage (0,3 mio. kr. årligt).
4. Indførelse af længere driftsdøgn i sommerperioden (1,7 mio. kr. årligt).
5. Benyttelse af sommersejlplan i længere perioder af forårs månederne (0,8 mio. kr. årligt).
6. Øget drift mellem Nyhavn og Refshaleøen i sommersejlplanperioden (2 mio. kr. årligt).
7. Styrket kommunikations- og informationsindsats om havnebussernes begrænsede passagerkapacitet (ingen pris angivet).

#### Tiltag med længere tidsperspektiv

8. Revurderinger af placeringer og antallet af stoppesteder, herunder permanent nedlæggelse af stoppested ved Holmen Nord (ingen pris angivet, men nedlæggelse af stoppested vil medføre udgifter).
9. Udarbejdelse af udviklingsplan for havnebusdriften i et længere tidsperspektiv (ny kontraktperiode fra 2030), herunder evt. højere frekvens, evt. betjening af Ungdomsøen og Lynetteholm og eventuelle placeringer af stoppesteder ved Langelinjekaj og Refshaleøen

Nord (ingen pris angivet, men Movia har oplyst, at opgaven kræver inddragelse af ekstern rådgiver, hvorfor den medfører udgifter).

### **Interessenter og opmærksomhedspunkter**

I forhold til forslag 9 om en udviklingsplan, anfører Movia i analysen, at udviklingsplanen bør udarbejdes, så den kan indgå i det kommende udbud af havnebusdriften. Hvis der ønskes indsat flere både til driftsstart 1. januar 2030 (for at kunne få højere frekvens og/eller udvide havnebussernes rute yderligere) igangsættes processen med et udbudsgrundlag allerede i april 2025, hvor Københavns Kommune skal fremsende trafikbestilling i oktober 2025. Denne tidsplan bygger på en vurdering af, at det tager ca. 2½ år at bygge og levere eventuelle yderligere både. Movia anbefaler derfor, at der igangsættes et arbejde med en langsigtet udviklingsplan for havnebusdriften allerede i efteråret 2024.

### **Økonomi**

Der er ingen økonomiske konsekvenser af havnebusanalysen i sig selv. På baggrund af analysen udarbejder Økonomiforvaltningen et budgetnotat med analysens forslag, der kan indgå i forhandlingerne om budget 25.

### **Videre proces**

Budgetnotatet kan indgå i forhandlingerne om budget 25.

### **Bilag**

Bilag 1: Movia juli 2024: Havnebusanalyse