



Sikkerhed i Københavns Havn

22. september 2020

Sagsnummer
2020-0221355

Dokumentnummer
2020-0221355-7

Kære Jakob Næsager

Tak for din e-mail den 10. september, hvor du stiller en række spørgsmål omkring sikkerheden i Københavns Havn:

- *Hvem er myndighed til søs for at sikre betryggende regler og for at håndhæve reglerne og dermed opnå den nødvendige sikkerhed for alle i havnen?*
- *Har der været nogen overvejelser og eventuelt drøftelser med Movia om placeringen af vandbussernes stoppesteder, og om de med fordel kan lægges andre steder eller eventuelt længere væk fra kajkanten, så svømmere og kajakker, robåde mv kan passere langs kajkanten og ikke ude i havnebussernes og tur-bådernes sejlruiter?*
- *Hvad vil det betyde for vandbussernes rettidighed, hvis stoppestederne lægges længere ud i havnen, så de ikke skal krydse sejlere på padleboards, kajakker og robåde? Hvorfor er stoppestederne lavet, så havnebusserne skal dreje for at lægge til, og ikke blot kan ligge i sejlretningen og tage passagerne ind langs siden af bådene?*
- *Hvilken dialog har der været mellem kommunen, By & Havn og Københavns Politi for at forbedre sikkerheden i havnen? Er der yderligere tiltag på vejs?*
- *Hvilke overvejelser er der om separering af trafikken i havnen for at øge sikkerheden?*

Økonomiforvaltningen har bedt By & Havn om at svare på de spørgsmål, der vedrører selskabet.

Til din orientering vedlægger jeg By & Havns svar.

Københavns Rådhus,
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009800312

www.kk.dk

Som det fremgår, er By & Havn overvejende havnemyndighed, dog med undtagelse af Holmens Civile vandarealer og Erdkehlgraven, hvor henholdsvis Kystdirektoratet og Forsvaret er myndighed.

By & Havn beskriver herudover det arbejde der foregår omkring sikkerheden i havnen, herunder overvejelser om separering/ensretning af trafik.

Økonomiforvaltningen kan oplyse følgende ift. dine spørgsmål om havnebusserne:

Fritidssejlere sejler i hele inderhavnen. Generelt er havnebusstoppestederne allerede placeret ude i vandet med adgang via landgangsbroer, så der er en smal passage, der kan anvendes af kajakker og lignende på inder siden af stoppestederne. De kommende havnebusstoppesteder ved Islands Brygge Syd og Orientkaj indrettes med lidt større plads på inder siden af havnebusstoppestedet.

Det er ikke undersøgt, om de eksisterende stoppesteder kan flyttes længere ud i havnen, men det vil være omkostningstungt, da det kræver nye pæle, der skal bores ned i kalken samt nye landgangsbroer. Det er ikke undersøgt, om det vil have en effekt på havnebusserne rettidighed at flytte stoppestederne lidt længere ud i havnen.

Havnebusserne er ikke indrettet til at kunne lægge til med siden til, og det vil derfor kræve helt nye både samt ny indretning af de eksisterende stoppesteder, hvis havnebusserne skal lægge til på med siden. Det er ikke undersøgt, hvilken effekt på rettidighed det vil have at lægge til med siden frem for med fronten.

Økonomiforvaltningen bemærker, at for havnebusserne betyder den øgede fritidstrafik og badende udenfor badezonerne øget sejl tid og manøvrer, så havnebusserne ikke påsejler andre fartøjer eller badende udenfor badezonerne. Movia har tidligere oplyst i TV2 Lorry, at Arriva i 2019 registrerede 219 hændelser, hvor havnebusserne var involveret, heraf 117 hændelser, som blev betragtet som chikanering/forsinkelse samt 102 nærved-hændelser, altså situationer, hvor kaptajnen skulle foretage korrigerende handlinger (fx bremse, dreje og/eller advare), for at undgå en ulykke. Blandt de i alt 219 hændelser involverede 111 andre fartøjer, mens de resterende involverede badende (105) eller 'andet' (3). Der findes ikke konsistent statistik over hændelser med havnebusserne fra andre år, og registreringen af hændelser er ikke gentaget for 2020, men Arriva har meddelt Movia, at de er af den opfattelse, at problemet har været stigende i 2020.

Jf. orientering til Økonomiudvalget 3. juni 2020, har den øgede fritidstrafik medført, at havnebusstoppestedet Holmen Nord er lukket, indtil

Overborgmesteren

der findes en sikkerhedsmæssig forsvarlig løsning. Økonomiforvaltningen er i dialog med de relevante parter om en løsning, herunder Arriva, Movia, By & Havn, Stiftelsen Georg Stages minde, Forsvarsministeriet og Kystdirektoratet.

Med venlig hilsen

Frank Jensen

Bilag:

Notat fra By & Havn.

Til Økonomiforvaltningen

Svarbidrag vedr. myndighedsroller, sikkerhed og trafikafviklingsplan i Københavns Havn

Baggrund

Økonomiforvaltningen har 11. september 2020 bedt By & Havn om bidrag til bevarelse af spørgsmål vedr. myndighedsroller, dialog og trafikseparering i Københavns Havn.

16. september 2020
S-20200914-1273
D-20200916-160041

Spørgsmål

Hvem er myndighed til søs for at sikre betryggende regler og for at håndhæve reglerne og dermed opnå den nødvendige sikkerhed for alle i havnen?

Svar

Indenfor Københavns Havns søområde er By & Havn havnemyndighed og har ansvaret for havnedriften.

Københavns Havns søområde er geografisk og administrativt opdelt i en erhvervs-havn, der administreres af selskabet Copenhagen Malmö Port (CPM), og en rekreativ havn, der administreres af By & Havn. Den geografiske afgrænsning af Københavns Havns søområde fastsættes ved bekendtgørelse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Det skal bemærkes, at Holmens Civile vandarealer, herunder omkring Operaen samt Erdkehlgården, ligger uden for Københavns Havns søområde. Holmens Civile vandarealer administreres således af Kystdirektoratet. Vandarealet omkring Nyholm administreres af Forsvaret.

Som havnemyndighed fastsætter By & Havn, som andre havne i Danmark, et havnereglement for Københavns Havn som regulerer praktiske forhold i havnen, regler for sejlads for erhvervsfartøjer, fritidsfartøjer, kajakker mv. (bl.a. fartgrænser, vige-regler og områder hvor sejlads er forbudt) og regler for badning og fiskeri. By & Havns havnefoged kan overfor de sejlen-de og brugerne i Københavns Havn henstille, at de skal optræde hensynsfuldt af hensyn til sikkerheden i havnen, og politiet kan straffe overtrædelser af reglerne i havnereglementet med bøde.

By & Havn har udarbejdet et revideret havnereglement. Havnereglementet skal godkendes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Det reviderede havnereglement forventes at kunne træde i kraft ultimo 2020.

Det gældende havnereglement for Københavns Havn er fra 1. juli 2016 og kan finde på dette link: <https://byoghavn.dk/havnen/wp-content/uploads/sites/5/2019/04/Havnereglement-for-Kbenhavn-havn-1-juli-2016-3.pdf>

Ud over havnereglementet er der flere love og bekendtgørelser, der regulerer danske havne, sikkerhed til søs og tekniske forskrifter til skibssikkerhed, som Søfartsstyrelsen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ansvaret for.

Spørgsmål

Hvilken dialog har der været mellem kommunen, By & Havn og Københavns Politi for at forbedre sikkerheden i havnen? Er der yderligere tiltag på vej?

Dialog og samarbejde er sammen med sikkerheden et fokusområde i By & Havns havnestrategi. I forlængelse af lanceringen af havnestrategien for ca. 1,5 år siden etablerede By & Havn "Partnerskab for sikker havn" med deltagelse af Københavns Politi, Hovedstadens Beredskab, Søfartsstyrelsen og Københavns Kommune (Kultur- og Fritidsforvaltningen).

Parterne mødes 5-6 gange i løbet af året med en særlig tæt koordinering henover sommerhalvåret. Der er herudover løbende dialog med både politi og kommune om særlige udfordringer, fx Marmormolen, fremkommelighed for havnebusserne, badning uden for badezoner etc.

Det kommende reviderede havnereglement, som ventes at træde i kraft ultimo 2020, giver desuden politiet mulighed for i højere grad at udstede bøder for brud på havnereglementets bestemmelser om bl.a. badning. I sommersæsonen er der desuden løbende/daglig kontakt mellem havneværterne og politiet.

Spørgsmål

Hvilke overvejelser er der om separering af trafikken i havnen for at øge sikkerheden?

Svar

By & Havn offentliggjorde i august analysen/idekataloget "Løsningsforslag for en trafiksikker Københavns Havn", hvori der bl.a. indgår forslag til ensretninger af kanaler, forbedret skiltning samt etablering af 'bløde zoner' på særligt udsatte steder til adskillelse af havnens bløde trafikanter fra den motoriserede trafik.

Der bliver arbejdet med tiltag inden for alle tre områder frem mod sæsonen 2021. Idekataloget findes her: <https://byoghavn.dk/nyt-idekatalog-saetter-fokus-paa-trafik-sikkerhed-i-koebenhavns-havn/>

Det er ikke alle ideerne fra kataloget, der umiddelbart vil blive implementeret i Københavns Havn, men inden for de næste år, bliver der igangsat en række nye initiativer, som kan bidrage til udviklingen af en sikker og tryk havn.

Når tiltagene er bearbejdet og klar til at blive søsat, vil der blive kommunikeret om det på By & Havns hjemmeside og til havneseminaret, der afholdes to gange om året.