



Borger
Erhverv
Brug byen
Politik
Om kommunen

... / Møde d. 08.04.2025, 15:30 / **Referat**

MØDEDATO: 08.04.2025, KL. 15:30

MØDESTED: RÅDHUSET, UDVALGSVÆRELSE F PÅ 2. SAL

Udviklings- og driftsoptimeringsplan for havnebusserne

Se alle bilag

Med indstillingen afrapporteres den udviklings- og driftsoptimeringsplan for havnebusserne, der blev igangsat af Økonomiudvalget i november 2024 på baggrund af en anbefaling i Movias havnebusanalyse. Udviklings- og driftsoptimeringsplanen indeholder forskellige scenarier for, hvordan havnebusdriften i den nye kontraktperiode fra 2030-2042 kan udvikles og/eller optimeres samt muligheden for betjening af Ungdomsøen.

Økonomiudvalget skal tage stilling til, om der skal igangsættes et eller flere af planens scenarier. Ved ønske om udvikling af havnebusdriften med et scenarie, der kræver et øget antal både fra kontraktperiodens start i 2030, skal Økonomiudvalget træffe beslutning på dette møde for at Movia kan nå at gennemføre udbudsproces

Indstilling

Økonomiforvaltningen indstiller over for Økonomiudvalget,

1. at det godkendes, at alle elementerne i planens scenarie 0, herunder permanent nedlæggelse af stoppestedet Holmen Nord, gennemføres snarest muligt i 2025, jf. løsningsafsnittet,

2. at Økonomiudvalget beslutter en af mulighederne nedenfor, jf. løsningsafsnittet:

a. at der ønskes et af optimeringsscenarie 1-2, der kan gennemføres med nuværende antal både og inden for den nuværende økonomi,



Borger
Erhverv
Brug byen
Politik

Om kommunen

a. optimeringsscenarie 3 med et nyt stoppested ved Langeliniekaj, der kan gennemføres med nuværende antal både men kræver prioritering af anlægsmidler i budget 2026 eller senere,

b. udviklingsscenarie 4-7 fra kontraktstart i 2030, som kræver prioritering af midler i budget 2026,

c. betjening af Ungdomsøen fra kontraktstart i 2030, som kræver prioritering af midler i budget 2026,

4. at det godkendes, at Økonomiforvaltningen arbejder videre med mulighederne for optimering af havnebusstoppestederne, jf. løsningsafsnittet.

Problemstilling

Havnebusserne har betjent Københavns Havn siden 2000 og er løbende blevet udviklet med nye stoppesteder og både. Havnebusserne drives af GoCollective (tidligere Arriva), hvis kontrakt med Movia udløber ved udgangen af 2029. Tabel 1 viser nøgletal for havnebussens nuværende drift.

Tabel 1: Nøgletal for havnebussens nuværende drift (budget 2025)

Antal både	Årligt driftstilskud	Passagertal	Tilskud pr. påstiger
6 + 1 reservebåd (max 80 passagerer pr. båd)	Ca. 32 mio. kr.	900.000	Ca. 35 kr.

På grund af den kontinuerlige udvikling af havnen med broer, byudvikling mv. samt henvendelser om efterladte passagerer ved flere stoppesteder i sommerperioden, gennemførte Movia i 2024 en havnebusanalyse, der indeholdt en række anbefalinger, herunder udarbejdelse af en langsigtet udviklingsplan.

I november 2024 igangsatte Økonomiudvalget en udviklings- og driftsoptimeringsplan for havnebusserne på baggrund af Movias havnebusanalyse. Udviklings- og driftsoptimeringsplanen (bilag 1) belyser forskellige muligheder for havnebusdriften i den nye kontraktperiode fra 2030, og afdækker bl.a. mulighederne for højere frekvens, direkte ruter mellem store stoppesteder samt evt. betjening af nyt stoppested på Langeliniekaj og Ungdomsøen.



Borger

Erhverv

Brug byen

Politik

Om kommunen

manglende betjening af stoppestedet har givet havnebusserne ek

Operatøren GoCollective oplever, at udvekslingen af passagerer på stoppestederne i sommerperioden kan være så langvarig, at havnebussen får udfordringer med at overholde sejlplanen. Samtidigt kan alle stoppesteder, med undtagelse af det ved Operaen, kun håndtere én havnebus ad gangen, hvilket kan give situationer, hvor den ene havnebus må afvente den andens passagerudveksling, hvilket forsinker sejlplanen.

Løsning

Udviklings- og driftsoptimeringsplanen viser, at mange passagerer på havnebussens rute i den centrale og nordlige del af havnen giver kapacitetsproblemer særligt i sommerperioden og i weekender med godt vejr. Planen viser også, at havnebussen benyttes mere af fritidsrejsende end pendlere, hvorfor den nuværende sejlplan er uhensigtsmæssig ift. driftsdøgn og årstidsfordeling, da de fritidsrejsende ikke tilgodeses med den nuværende sejlplan. Selvom havnebusserne i dag også henvender sig til pendlere, så er produktet ikke attraktivt for dem pga. havnebussernes lave frekvens og hastighed, hvilket også understreges i planen.

Udviklings- og driftsoptimeringsplanen er udarbejdet, så den kan udgøre beslutningsgrundlag for det kommende udbud af havnebusdriften fra 2030-2042. Ved ønske om gennemførelse af scenarier, der kræver flere både, skal processen med et udbudsgrundlag igangsættes af Movia i april 2025, og Københavns Kommune skal i oktober 2025 specificere ønskerne i sin trafikbestilling til havnebusdrift fra 2030. Denne tidsplan bygger på Movias vurdering af, at det tager ca. 2½ år at bygge og levere eventuelle yderligere både ekskl. udbudsproces.

Da hverken Refshaleøen eller Lynetteholm pt. vurderes udviklet i særlig grad inden for havnebussens nye kontraktperiode, vurderes det i planen, at de to områder ikke vil have yderligere kundegrundlag for havnebusserne, hvorfor etableringen af nye stoppesteder her ikke indgår.

I planen fremlægges et scenarie 0 og 7 mulige scenarier for den fremtidige drift af havnebusserne samt et forslag til betjening af Ungdomsøen. Scenarie 0-3 har fokus på optimering og kan gennemføres uden ekstra både. Scenarie 1-3 indebærer en omprioritering af betjeningen i havnen, så den nordlige og centrale del med flest passagerer styrkes på bekostning af den mindre benyttede sydlige del af ruten. Scenarie 4-7 har fokus på udvikling og kræver nye, ekstra både.

Scenarie 0 indeholder anbefalingerne fra Movias havnebusanalyse og optimerer driften inden for rammerne af den gældende kontrakt og budgetramme via indførelse af en



Borger
Erhverv
Brug byen
Politik

Scenarierne er beskrevet med kort, fordele/ulemper mv. i bilag 1: Om kommunen

- Scenarie 1 optimerer betjeningen i den nordlige ende af havnen, hvor linje 991 betjener Refshaleøen, Nordre Toldbod, Operaen og Nyhavn med 30-minutters drift alle ugens dage i sommerperioden samt weekender i vinterperioden, hvor den på hverdage i vinterperioden vil sejle med 45-minutters drift. Linje 992 vil betjene alle stop mellem Refshaleøen og Teglholmen, men med 45-minutters drift alle dage hele året.
- Scenarie 2 optimerer betjeningen i den nordlige ende af havnen ved omdannelse af linje 991 til en ekspresrute med stop på Orientkaj, Refshaleøen og Nyhavn. I sommerperioden sejles der alle dage med 20-minutters drift, mens der i vinterperioden sejles med 45-minutters drift på hverdage og 30-minutters drift i weekenderne. Linje 992 vil sejle mellem Refshaleøen og Teglholmen, men med 45-minutters drift hele året.
- Scenarie 3 optimerer den eksisterende rute med oprettelse af et nyt stop ved Langelinie kaj. Driften vil have samme udgangspunkt som den eksisterende drift men vil forlængelse rejsetiden med ca. 4 minutter mellem Orientkaj og Refshaleøen pga. det ekstra stop. Scenariet kræver anlægsmidler til etablering af nyt stoppested.
- Scenarie 4 udvikler driften ved at forøge den nuværende frekvens fra 30 til 20-minutters drift alle dage i sommerperioden og fra 45 til 30-minutters drift i weekenderne og 45-minutters drift på hverdage i vinterperioden med betjening af alle nuværende stoppesteder.
- Scenarie 5 udvikler driften ved at styrke betjeningen mellem Orientkaj og Knippelsbro med linje 991 med 15-minutters drift alle ugens dage i sommerperioden. I vinterperioden sejles med 30-minutters drift i weekenderne og 45-minutters drift på hverdage. Frekvensen på linje 992, som sejler mellem Teglholmen og Operaen, nedsættes til 45-minutters drift alle dage hele året.
- Scenarie 6 udvikler driften ved oprettelse af en ekspresbåd med stop på Orientkaj, Refshaleøen, Nyhavn og Teglholmen. Denne rute vil sejle med 60-minutters drift udelukkende i sommerperioden på alle ugens dage. Den eksisterende rute mellem Orientkaj og Teglholmen fastholdes ved linje 991, som alle dage i sommerperioden og i weekenderne hele året vil sejle med 30-minutters drift, men med 45-minutters drift på hverdage i vinterperioden.
- Scenarie 7 udvikler driften med omlæggelse af linje 992 til en pendulbåd med stop på Refshaleøen, Nordre Toldbod, Operaen og Nyhavn. Denne linje vil sejle med 15-minutters drift alle ugens dage i sommerperioden, men med 30-minutters drift i vinterperioden på hverdage og 20-minutters drift i weekenderne. Linje 991 vil forsat betjene alle stop mellem Orientkaj og Teglholmen, og sejler på hverdage i sommerperioden og i weekenderne hele året med 30-minutters drift, men med 45-minutters drift på hverdage i vinterperioden.



Borger

Erhverv

Brug byen

Politik

Om kommunen

størrelse med den nuværende, mens udviklingsscenarierne medfører en øget driftsudgifter på 9-16 mio. kr. om året.

Tabel 2: Nøgletal for scenarie 0-7

Scenarie	Udvikling/ Optimering	Antal både	Årligt antal sejltimer	Årligt antal passagerer	Årligt driftstilskud
0: Basis 2030	Optimering	7	22.500	980.000	Ca. 32 mio. kr. (0 mio. kr.)
1: Optimering af driften mellem Refshaleøen og Nyhavn	Optimering	7	23.800	1.170.000	Ca. 31 mio. kr. (-1 mio. kr.)
2: Styrkelse af forbindelserne mellem de tre mest benyttede stoppesteder	Optimering	7	22.800	1.130.000	Ca. 30 mio. kr. (-2 mio. kr.)
3: Etablering af nyt stoppested ved Langelinie kaj	Optimering	7	23.400	1.030.000	Ca. 32 mio. kr. (0 mio. kr.)
4: Fra 30- til 20-minutters drift i hele havnen	Udvikling	9	31.600	1.100.000	Ca. 48 mio. kr. (+16 mio. kr.)
5: Styrkelse af betjeningen mellem Orientkaj St. og Knippelsbro	Udvikling	10	31.200	1.240.000	Ca. 46 mio. kr. (+14 mio. kr.)
6: Supplerende ekspresbåd til den eksisterende betjening	Udvikling	9	28.000	1.130.000	Ca. 41 mio. kr. (+9 mio. kr.)
7: Pendulbåd mellem Refshaleøen og Nyhavn	Udvikling	9	29.000	1.240.000	Ca. 41 mio. kr. (+9 mio. kr.)

Økonomiforvaltningens vurdering af scenarierne

Ved implementering af tiltagene i scenarie 0 vurderes det, at noget af problematikken med efterladte passagerer kan løses samtidig med, at havnebusflåden udnyttes bedre inden for den eksisterende sejlplan og rute. Det bemærkes dog, at udvidelsen af driftsdøgnet kan have betydning for den eksisterende ekstrasejls mellem Nyhavn og Operaen med linje 993 ifm. forestillinger på Store Scene i Operaen, da det eventuelt vil være nødvendigt at tage reservebåden i brug på udvalgte dage. Dette vil skulle undersøges nærmere af Movia, hvis det besluttes at implementere scenarie 0.

Hvis betjeningen af den centrale del af havnen ønskes forbedret uden køb af ekstra både, er gevinsten størst ved optimeringsscenarierne 1 og 2, da disse fokuserer driften, hvor behovet er størst, og hvor der i den nuværende drift findes kapacitetsudfordringer. Implementering af scenarie 3 vil give bedre betjening for de lokale beboere og arbejdspladser ved Langelinie, men den vil til gengæld medføre en længere samlet sejltid, som vil gøre havnebussen mindre attraktiv. Derudover kræver det anlæg af et nyt stoppested, hvilket estimeres at koste 9-11 mio. kr.

Optimeringsscenarierne har til fælles, at de ved implementering vil forringe servicen i den sydlige del af havnen med lavere frekvens end i dag, når der fokuseres på at forbedre driften i den nordlige del. Stoppestederne i den sydlige del af havnen er i mindre grad benyttet end i den nordlige del af havnen, på nær stoppestedet Teglholmen.



Borger

Erhverv

Brug byen

Politik
Om kommunen

i højere grad henvender sig til tiritidsrejsende, og trekvensen bør opbygges der, hvor passagergrundlaget er til det.

Hvis den nordlige og centrale del af havnen ønskes forbedret via en mere fast forbindelse, er gevinsten størst ved udviklingsscenarie 7 med en pendulbåd mellem Refshaleøen og Nyhavn, da tiltaget fokuserer på, hvor kapacitetsbehovet er størst.

Det er muligt at kombinere nogle af scenarierne, f.eks. kan betjeningen af Langelinie kaj (scenarie 3) indføres i nogle af de andre scenarier. Dog er der ikke regnet på disse kombinationer, og det kræver yderligere vurderinger i samarbejde med Movia.

På tværs af alle scenarierne er der behov for, at der i den kommende kontraktperiode indarbejdes en vis fleksibilitet, så evt. etablering af broforbindelse mellem Østerbro og Refshaleøen samt eventuel byudvikling på Refshaleøen kan håndteres.

Både Movias havnebusanalyse og udviklings- og driftsoptimeringsplanen viser, at det er relevant at undersøge mulighederne for at optimere havnebusstoppestederne for bedre at passe til den ændrede passagermængde. En mere hensigtsmæssig passagerudveksling kan opnås via mulighed for anløb af to både samtidig, hvor det er nødvendigt, samt opdeling af passagererne i af- og påstigere.

Det bemærkes, at Teknik- og Miljøudvalget den 10. marts 2025 har godkendt videre behandling af en cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge Syd. Etablering af broen vil påvirke driften af havnebussen, idet det ikke længere vil være muligt at betjene stoppestedet Islands Brygge Syd, der blev taget i brug i februar 2022. Derudover bemærkes det, at det i Budget 2024 indgår en foranalyse af en cykelforbindelse mellem Østerbro og Refshaleøen. Analysen forventes afleveret til Teknik- og Miljøudvalget i maj 2025. Etableringen af broen forventes at påvirke havnebusdriften og passagertallene, da forbindelsen vil være parallel med havnebusruten.

Ungdomsøen

Udviklings- og driftsoptimeringsplanen afdækker også muligheden for betjening af Ungdomsøen. Ungdomsøen har behov for 1-2 afgang om morgenen og eftermiddagen samt ved ekstraordinære arrangementer. Øen vil kunne betjenes af en båd med anløb og opladning ved Orientkaj. Da Ungdomsøen ligger i åbent farvand kan den ikke betjenes af de nuværende havnebusser, og der er behov for indkøb af en ny type båd.

Ungdomsøen forventer i 2029 ca. 60.000 besøgende om året. Med en forudsat billetindtægt svarende til en 2-zoners billet til Ungdomsøen, som ved den eksisterende havnebusrute, vurderes det årlige driftstilskud at være 5-7 mio. kr. Det svarer til et tilskudsbehov pr. passager på 75-85 kr., hvor det for de eksisterende havnebusser er ca. kr. 35 kr.



Borger

Erhverv

Brug byen

Politik

Betjening af Ungdomsøen	1	900	60.000	Ca. 5-7 mOm kommunen
-------------------------	---	-----	--------	----------------------

Det fremgår i planen, at båden til Ungdomsøen evt. kan integreres i den øvrige havnebusdrift på den nordlige del af den eksisterende rute, hvilket dog vil skulle undersøges nærmere. Som alternativ til at indsætte havnebus til Ungdomsøen vil det være muligt for Københavns Kommune at øge tilskud til Ungdomsøen med midler målrettet tilskud til transportudgifter til Ungdomsøens besøgende.

Økonomi

Scenarie 0 kan implementeres i 2025 eller senere inden for den gældende kontrakt og nuværende bevilling til havnebusserne.

Hvis der med denne indstilling besluttet et af scenarierne 4-7 eller betjening af Ungdomsøen, som kræver ekstra både fra 2030, skal der indarbejdes en reservation af midler i budget 2030. Hvis et af disse scenarier besluttet, indarbejdes den forventede udgift hertil i budgetforslaget 2026.

Videre proces

Økonomiforvaltningen meddeler Movia, hvad Økonomiudvalget beslutter ift. eventuel implementering af scenarie 0 og et af de øvrige scenarier.

Hvis scenarie 0 besluttet alene, vil Økonomiforvaltningen bede Movia om at implementere det hurtigst muligt i 2025 og forinden vurdere de mulige konsekvenser for ekstrabetjeningen af Operaen. Økonomiudvalget vil blive orienteret herom.

Hvis der besluttet et af udviklingsscenarierne 4-7 eller betjening af Ungdomsøen, vil Økonomiforvaltningen bede Movia om at igangsætte arbejdet med et udbudsgrundlag herfor, og den præcise trafikbestilling af havnebusdrift fra 2030 vil ske i oktober 2025 på baggrund af bevilling af de nødvendige midler i budget 2026.

Økonomiforvaltningen undersøger mulighederne for optimering af stoppestederne og vender tilbage til Økonomiudvalget herom, når der foreligger et resultat.

Søren Hartmann Hede /Nanna Westerby Jensen

Beslutning



Borger

Erhverv

Brug byen

Politik

Om kommunen

Indstillingens 1. at-punkt blev godkendt med stemmerne 12 mod 1. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, Ø, C, B, F og V.

Imod stemte: I.

Ifbm. indstillingens 2. at-punkt besluttede Økonomiudvalget optimeringsscenarie 1 med stemmerne 12 imod 1. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, Ø, C, B, F og V.

Imod stemte: I.

Ifbm. indstillingens 3. at-punkt besluttede Økonomiudvalget ikke at arbejde videre med de nævnte scenarier uden afstemning.

Indstillingens 4. at-punkt blev godkendt med 12 stemmer mod 1. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, Ø, C, B, F og V.

Imod stemte: I.

Venstre afgav følgende protokolbemærkning:

“Venstre ønsker at det nuværende tilbud om havnebusser udvikles i retning af et kommercielt tilbud uden offentligt tilskud, her kan man med fordel se mod Stockholms Havn, hvor der er kommerciel linjefart mellem Kungsholmen-Södermalm.”

Bilag

Bilag 1 - Udviklings og driftsoptimeringsplan for Havnebusserne



[Borger](#)
[Erhverv](#)
[Brug byen](#)
[Politik](#)
[Om kommunen](#)

Kontakt Københavns Kommune

 33 66 33 66

[Find andre kontakter her](#)

CVR-nummer 64942212

GENVEJE

[Hvis du vil klage](#)

[Digital Post](#)

[Databeskyttelse](#)

[Job](#)

[Tilgængelighedserklæring](#)

[Om hjemmesiden](#)

[English](#)

[Cookiepolitik](#)

[Cookieindstillinger](#)

