

Udviklings- og driftsoptimeringsplan for havnebusserne

Marts 2025

DOT movia

Vi sejler
på el

P 987

PAS 80

urban
creators



Udviklings- og driftsoptimeringsplan for havnebusserne

Marts 2025

Udarbejdet af:
Urban Creators

urban
creators

På vegne af:
Københavns Kommune



Indhold

1 Baggrund	5
1.1 Input til udbudsprocessen for den fremtidige havnebusdrift fra 2030	6
1.2 Forudsætningerne for havnebusdriften ændrer sig løbende	6
1.3 Udviklings- og driftsoptimeringsplanen giver bud på fremtidige scenarier for havnebusdriften	7
2 Centrale rammevilkår for den fremtidige havnebusdrift	8
2.1 Udviklingen af Københavns Havn	8
2.2 Mulige nye tværgående forbindelser i havnen	10
2.3 De fysiske rammer omkring havnebusdriften	10
2.4 Fortsat flere turister i København	11
3 Havnebusdriftens eksisterende udfordringer	12
3.1 Kapacitetsudfordringer i sommerperioden mellem Nyhavn og Refshaleøen	13
3.2 Flere rejsende i weekenderne end på hverdage – og flest rejsende uden for myldretiderne	14
3.3 Stor forskel i benyttelsen af havnebusserne fra vinter til sommer	15
4 Input fra vidensopsamlingen	16
4.1 Kundernes ønsker og behov - resultater fra kundenanalysen	16
4.2 Havnens interessenters vurdering af de fremtidige behov for havnebusdrift	20
4.3 Københavns Kommunes politiske ønsker til den fremtidige havnebusdrift	21
4.4 Konkretisering af de politiske temaer	21
5 Forudsætninger i scenarieopbygningen	22
5.1 Basis 2030 - scenarie 0	24
5.2 Øvrige forudsætninger for scenarierne	25
6 Scenarier for den fremtidige havnebusdrift	26
Scenarie 1: Optimering af driften mellem Nyhavn og Refshaleøen	27
Scenarie 2: Styrkelse af forbindelserne mellem de tre mest benyttede stoppesteder	28
Scenarie 3: Betjening af nyt stoppested ved Langeliniekaaj	29
Scenarie 4: Fra 30 til 20-minutters drift i hele havnen	30
Scenarie 5: Styrkelse af betjeningen mellem Orientkaj St. og Knippelsbro	31
Scenarie 6: Etablering af ekspresbåd som supplement til den eksisterende betjening	32
Scenarie 7: Pendulbåd mellem Refshaleøen og Nyhavn	33
7 Betjening af Ungdomsøen	34
8 Opsummering	38
Bilag 1: Stedsanalyse	42
Stedsanalyse: Nyhavn	44
Stedsanalyse: Refshaleøen	46
Stedsanalyse: Teglholmen	48



1 Baggrund

Københavns Havn spiller en stor rolle i branding og identitetsskabelsen af byen. Udviklingen af havnen siden starten af 1990'erne har givet en havn fyldt med aktiviteter, boliger, seværdigheder og kulturinstitutioner - og i det hele taget en havn, der indbyder til liv og ophold langs kajkanter og i vandet.

Københavns Havn har samtidig de sidste 10-15 år oplevet en rivende udvikling med boligudbygning i både Nordhavn, Enghave Brygge og Islands Brygge Syd, men også Papirøen og området omkring Operaen er udviklet. Samtidig ses der generelt mange flere aktiviteter langs havnen med bl.a. havnebade og arrangementer på Refshaleøen.

Havnebusserne har været en del af udviklingen af Københavns Havn. Fra år 2000 begyndte de at sejle og sikre forbindelser på tværs af havnen. I første omgang i en rute fra Knippelsbro via Nyhavn til Nordre Toldbod. Siden hen er betjeningen udvidet med flere stoppesteder herunder Orientkaj St., Refshaleøen, Operaen, Det Kongelige Bibliotek, Bryggebroen, Islands Brygge Syd, Enghave Brygge og Teglholmen.

Fra 2020 er havnebusserne betjent af eldrevne både, hvilket sikrer en grøn transport i og på tværs af havnen. Havnebusserne spiller i dag en rolle for københavnere og turisterne i det stigende behov for at komme på langs og på tværs af havneløbet.

1.1 Input til udbudsprocessen for den fremtidige havnebusdrift fra 2030

Havnebusserne drives af den private operatør "Go Collective" på en kontrakt, som er udbudt af Trafikselskabet Movia.

Den eksisterende kontrakt på havnebusdriften udløber pr. 31. december 2029, og en ny kontraktperiode skal opstartes pr. 1. januar 2030. For at kunne træffe kvalificerede og langsigtede politiske beslutninger om havnebusdriften, har Københavns Kommune derfor igangsat et arbejde med udarbejdelse af en udviklings- og driftsoptimeringsplan for havnebusserne.

Planen skal indeholde forslag til, hvordan havnebusdriften bedst muligt udformes i den nye kontraktperiode, som forventeligt vil gælde for perioden 2030-2042. Beslutningerne på baggrund af planen danner grundlag for Københavns Kommunes trafikbestilling til Movia i forbindelse med den nye kontrakt.

Hvis beslutningerne medfører et behov for produktion og levering af supplerende havnebusser, skal udbudsprocessen i forbindelse med den fremtidige havnebusdrift igangsættes hos Trafikselskabet Movia allerede medio 2025 med tilhørende trafikbestilling i oktober 2025.

Nøgletal for nuværende drift

Antal både:
6 + 1 reservebåd

Årligt driftstilskud (budget 2025):
31,7 mio. kr.

Passagertal (budget 2025):
900.000

Tilskud pr. påstiger (budget 2025):
Ca. 35 kr. pr. passager

1.2 Forudsætningerne for havnebusdriften ændrer sig løbende

I 2024 udarbejdede Movia en havnebusanalyse for Københavns Kommune. Denne analyse kortlagde den eksisterende drift, herunder passagertal og rejsestrømme, og identificerede en række scenarier til forbedringer af den eksisterende drift inden for de gældende kontraktuelle rammer og nuværende antal både.

Derudover kortlagde havnebusanalysen en række udfordringer og potentialer ved den eksisterende drift, som en konsekvens

af udviklingen af Københavns Havn i form af yderligere aktiviteter og byudvikling. En udvikling som den fremtidige havnebusdrift bedst muligt skal indgå i og understøtte, og som den nuværende betjening ikke håndterer optimalt i dag. Scenarierne fra havnebusanalysen til forbedringer af driften indgår - sammen med en række nyudviklede scenarier - som en del af de fremtidige forslag til havnebusdriften.

1.3 Udviklings- og driftsoptimeringsplanen giver bud på fremtidige scenarier for havnebusdriften

Formålet med udviklings- og driftsoptimeringsplanen er at give forskellige bud på, hvordan den fremtidige havnebusdrift kan udformes, så den bedst muligt understøtter de fremtidige mobilitetsbehov i havneområdet.

Planen har fokus på både scenarier, som udvikler og udvider havnebusdriften, og scenarier med fokus på at optimere den eksisterende drift og styrke betjeningen inden for de nuværende rammer (antal både og driftsøkonomi).

Herudover giver udviklings- og driftsoptimeringsplanen et bud på, hvordan en betjening af Ungdomsøen kan udformes, og hvilke effekter for driftsøkonomi og betjening en sådan betjening vil have.

For alle scenarierne for den fremtidige havnebusdrift vil nærværende plan indeholde vurderinger af effekterne for hhv. passagertal, bådantal og årlig driftsøkonomi.

Scenarierne bygger på følgende viden om havnebusdriften:

1. Movias Havnebusanalyse fra 2024
2. Gennemførte kudeanalyser for både brugere og ikke-brugere af havnebusserne
3. Interviews med centrale aktører i havnen
4. De politiske ønsker i forbindelse med igangsætningen af udviklings- og driftsoptimeringsplanen
5. Projektets styregruppes pejlemærker for den fremtidige havnebusdrift
6. Københavns Kommunes "Kommuneplan 2024"

2 Centrale rammevilkår for den fremtidige havnebusdrift

2.1 Udviklingen af Københavns Havn

Frem mod den kommende kontraktperiode for havnebusdriften vil udviklingen af havnen fortsætte. Nordhavn vil udvikles yderligere med boliger på bl.a. Levantkaj, mens boligudviklingen på Enghave Brygge og Islands Brygge Syd vil blive færdiggjort. På Teglholmen kan der efter MAN B&W's flytning skabes yderligere udvikling.

I Københavns Kommunes "Kommuneplan 2024" blev forudsætningerne for udviklingen af Refshaleøen ikke ændret. Refshaleøen er fortsat et perspektivområde, hvilket betyder, at den planlagte udvikling af Refshaleøen med boliger og erhverv foreløbigt (i skriven- de stund februar 2025) er udsat.

Baggrunden for dette er, at der ikke er indgået en aftale mellem staten og Københavns Kommune vedr. finansiering af en metroforbindelse M5 til Lynetteholm via Refshaleøen samt en Østlig Ringvej, hvilket er en forudsætning for at kunne gennemføre den store byudvikling. Udskydelsen af udviklingen af Refshaleøen til efter 2036 betyder, at der i udviklings- og driftsoptimeringsplanen arbejdes med en forudsætning om, at brugen af Refshaleøen er den samme som i dag, hvor særligt arrangementer, events og rekreative formål, giver mange passagerer.

Refshaleøen havde i 2024 årligt ca. 2 mio. besøgende – et antal som år efter år forventes at stige grundet flere arrangementer og events i området.

Det bør i det kommende arbejde med udbud af den fremtidige drift være opmærksomhed på at sikre en tilstrækkelig fleksibilitet i kontrakten til, at udviklingen af Refshaleøen, ved en eventuel indgåelse af en aftale mellem Københavns Kommune og staten om M5 og Østlig Ringvej, kan håndteres i form af en mulig tilpasning i betjeningen.

Lynetteholm får også væsentlig betydning for den samlede havn. Ud fra dialog med By & Havn og Københavns Kommune er det dog vurderingen, at der i den kommende kontraktperiode for havnebusserne ikke vil være gennemført byudvikling i en så tilstrækkelig grad, at der vil være passagergrundlag til havnebusbetjening. Derudover forventes de fysiske forhold, der tillader etablering af havnebusponton ved Lynetteholm, heller ikke at være til stede. Havnebusbetjening af Lynetteholm medtages derfor ikke som forudsætning i udviklings- og driftsoptimeringsplanen.

Udvikling i antal havnebuspassagerer 2000-2024



Datakilde: Trafikselskabet Movias regnskaber/ Foto: Urban Creators

2.2 Mulige nye tværgående forbindelser i havnen

I Københavns Kommunes "Kommuneplan 2024" indgår der planer om at arbejde for flere tværgående faste forbindelser i havnen, hvilket kan få væsentlig betydning for den fremtidige havnebusdrift. Den planlagte broforbindelse fra Enghave Brygge til Islands Brygge Syd vil reducere behovet for havnebusdrift i den sydlige del af havnen, specielt fra de to stoppesteder ved Enghave Brygge og Islands Brygge Syd, der blev åbnet i februar 2022. Der kan dog fortsat være behov for et stoppested ved enten Enghave Brygge eller Islands Brygge Syd for at sikre forbindelsen langs havnen.

Derudover vil en mulig forbindelse mellem Langeliniekaj og Refshaleøen aflaste havnebusserne væsentligt, primært mellem Nyhavn/Nordre Toldbod og Refshaleøen,

men muligvis også mellem Orientkaj St. og Refshaleøen, da det kan forventes, at nogle borgere vælger at gå eller cykle over i stedet for at tage havnebussen for hurtig adgang på tværs af den nordlige del af Københavns Havn.

Det skal bemærkes, at der mellem Langeliniekaj og Refshaleøen undersøges forbindelser, som både kan være en pendulfærge eller en broforbindelse. I det videre arbejde med udviklings- og driftsoptimeringsplanen indgår de to potentielle forbindelser dog ikke, da de i skrivende stund ikke er besluttet og finansieret. I det kommende udbud af havnebusdrift bør der derfor være opmærksomhed på en større mulighed for fleksibilitet i driftsomfanget, i så fald de to forbindelser skulle blive etableret i kontraktperioden.

2.3 De fysiske rammer omkring havnebusdriften

Det stigende passagertal i havnebusserne stiller også nye og større krav til de fysiske rammer omkring havnebusdriften ift. udformningen af pontonerne, tilgængeligheden til og fra stoppestederne samt de specifikke forhold ved stoppestederne i form af fx læforhold, cykelparkering og trafikinformation.

Det eksisterende depotanlæg på Refshaleøen for havnebusserne giver udfordringer med bl.a. vedligehold og generel kapacitet. Der er således pt. ikke mulighed for udvidelse i antallet af både, hvis ikke disse forhold udvikles.

De relativt smalle pontoner udfordrer afviklingen af passagerer ved de mest benyttede stoppesteder i sommerperioden. Samtidig er alle pontoner, undtagen den ved Operaen, udformet til kun at kunne håndtere én havnebus ad gangen, hvilket i sommerperioderne giver situationer, hvor den ene havnebus

må afvente den andens passagerudveksling. Dette øger sejltiden og bidrager til forsinkelser, dårligere service samt en ringere effektivitet i driften.

Movias Havnebusanalyse fra 2024 afdækkede også de nuværende faciliteter ved stoppestederne. Ved Teglholmen og Refshaleøen er der ikke læforhold og overdækning, mens der kun ved tre stoppesteder, Teglholmen, Bryggebroen og Nyhavn, er cykelparkering. I bilag 1 findes stedsanalyser fra Refshaleøen, Nyhavn og Teglholmen, hvor der kan læses mere om forholdene ved disse tre udvalgte stoppesteder.

Forbedringen og udviklingen af forholdene ved havnebusstoppestederne kræver anlægsinvesteringer. Dette bør være et opmærksomhedspunkt i overvejelserne om den fremtidige havnebusdrift. Et nyt stoppested/ponton vurderes at koste 9-11 mio. kr.

2.4 Fortsat flere turister i København

Siden den seneste justering af havnebusdriften i 2020, er antallet af overnattende gæster i København fra 2021 til 2024 steget med ca. 140 %, så der i 2024 var ca. 11,5 mio. overnatninger (Kilde: Wonderful Copenhagen). En væsentlig andel af passagererne på havnebusserne formodes at være turister, både internationale og in-

denlandske samt dagtursbesøgende. Med en forventet fortsat stigning i omfanget af turister, er det også centralt at tage denne passagergruppe med i de samlede forudsætninger for den fremtidige havnebusdrift.



Foto: Urban Creators

3

Havnebusdriftens eksisterende udfordringer

– Konklusioner fra Movias Havnebusanalyse fra 2024

Antallet af passagerer i havnebusserne er steget år for år siden covid19, og satte i 2024 rekord med ca. 1 mio. årlige passagerer, hvilket var en stigning på ca. 13 % alene fra 2023 til 2024. Stigningen skyldes i vid udstrækning mange flere fritids- og turistrejser til de mange aktiviteter langs havnen. Specielt i forårs- og efterårsmånederne ses store stigninger i passagertallet fra 2023 til 2024 på op til 22 %.

De mange nye boliger og arbejdspladser langs havnen giver et større passagerpotentiale for flere daglige og faste brugere, som kan benytte havnebusserne til og fra arbejde og uddannelse. Denne gruppe vurderes dog at udgøre en begrænset del af det samlede antal passagerer, da havnebustilbuddet ikke opfylder denne gruppes ønsker om høj frekvens og lav rejsetid. Men de mange boliger og arbejdspladser forventes også at have øget antallet af fritidsrejsende for folk med bopæl eller arbejdsplads i Københavns Kommune. Dette bekræftes også af den gennemførte kudeanalyse på havnebusserne. Her svarer en stor del, at de benytter havnebusserne lejlighedsvist til bl.a. sightseeing og ved arrangementer i havnen.

3.1 Kapacitetsudfordringer i sommerperioden mellem Nyhavn og Refshaleøen

Den stigende mængde passagerer udfordrer havnebusdriften på kapacitet i sommerperioden. Det er specielt i den nordlige del af havnebusruten mellem Nyhavn og Refshaleøen, at kapaciteten i udvalgte perioder/dage i sommerperioden ikke er tilstrækkelig. Mængden af passagerer i den nordlige del er markant højere end i den sydlige del. Således ses der på tværs af året, at ca. 65 % af alle passagererne benytter stoppestederne ved Nyhavn, Operaen, Nordre Toldbod,

Refshaleøen og Orientkaj St. (2024-tal). Havnebussernes sikkerhedsbestemte maksimalt tilladte antal passagerer på 80 personer samt den begrænsede frekvens med to afgang pr. time medfører, at der i udvalgte perioder i sommermånederne ses en del efterladte passagerer ved disse stoppesteder. Der ses også i mindre omfang efterladte passagerer ved bl.a. Det Kongelige Bibliotek.



3.2 Flere rejsende i weekenderne end på hverdage – og flest rejsende uden for myldretiderne

Passagerbenyttelsen pr. afgang er markant højere på lørdage og søndage sammenholdt med hverdage. Der ses således i sommerperioden ca. 60 % flere passagerer i weekenden end på hverdage, hvilket er et noget anderledes mønster end i den øvrige kollektive trafik. Dette understøtter antagelsen om, at det primært er fritidssegmentet, der benytter havnebusserne. I vinterperioden er forskellen næsten 100 % fra hverdage til weekenddage.

Derudover ses en højere benyttelse pr. afgang i tidsbåndene uden for myldretiden (myldretiden defineres som tidsrummene mellem kl. 7-9 og 15-18), hvor der på hver-

dage er ca. 30 % flere passagerer uden for myldretiden, mens tallet i weekenderne er ca. 75 %. Dette er også markant anderledes ift. den øvrige kollektive trafik. De tal der refereres til er fra 2024.

I dag sejles der med samme antal afgange på hverdage og weekender i sommerperioden, mens antallet af afgange i vinterperioden i weekenderne er lavere end på hverdage. På hverdage reduceres antallet af afgange fra to pr. time til én pr. time allere-de kl. 18.00, hvor passagergrundlaget ellers vurderes at være potentielt højere end i myldretiderne.



Foto: Københavns Kommune

3.3 Stor forskel i benyttelsen af havnebusserne fra vinter til sommer

Benyttelsen af havnebusserne er markant forskellig fra vinterperioden til sommerperioden. Omfanget af sejlads i de to perioder er næsten ens, hvor eneste forskel er, at der i de nuværende sejlplaner indgår en sommersejlads med 30-minutters drift i weekenderne, modsat 45-minutters drift i vinterperioden.

Den samme frekvens hele året med undtagelse af lidt flere afgange i weekenderne i sommerperioden modsvarer ikke det stigende behov i perioden fra marts (påske) til oktober (efterårsferien).

Passagertallet i marts, april og oktober er således næsten dobbelt så højt, som i månederne januar, februar, november og december, men trods alt stadig ca. halvdelen af månederne juni, juli, august og september. Vejret vurderes at spille en væsentlig rolle i passagertallet i forårs- og efterårsmånederne.

I 2024 benyttede 77 % af det samlede antal passagerer for hele året havnebusserne i perioden fra april til september.



Foto: Københavns Kommune

4 Input fra vidensopsamlingen

Udover viden om Københavns Havns forventede udvikling samt konklusionerne fra Movias Havnebusanalyse fra 2024, er der gennemført en kundeanalyse med både brugere og ikke-brugere af havnebusserne, og afholdt samtaler med relevante aktører i havnen. På baggrund af de politiske ønsker til den fremtidige havnebusdrift er der derudover udviklet en række pejlemærker i projektets styregruppe. Det samlede materiale har ligget til grund for arbejdet med at opstille en række scenarier for den fremtidige havnebusdrift.

4.1 Kundernes ønsker og behov - resultater fra kundeanalysen

Ved igangsætningen af udviklings- og driftsoptimeringsplanen eksisterede der meget begrænset viden om havnebuspassagerernes præferencer, opfattelser og brug af havnebusserne. Eneste viden var passagertal og rejsemønstre ud fra rejsekortdata. Trafikelskabet Movia har, med havnebussernes stadigt stigende passagertal, planer om at igangsætte løbende passagertilfredshedsmålinger på havnebusserne, som det også kendes fra de øvrige busser.

Viden om kundetyper og deres opfattelse af driften spiller en væsentlig rolle i arbejdet med udvikling af scenarier til den fremtidige havnebusdrift. En væsentlig del af arbejdet i analysens vidensindsamlingsfase har derfor været gennemførelse af en kundeanalyse, som havde fokus på både brugere

og ikke-brugere af havnebusserne. Der er foretaget interviews om bord på havnebusserne i forskellige tidsrum og på forskellige ugedage, mens der ligeledes er gennemført interviews på tre centrale destinationer i havnen i umiddelbar nærhed til et havnebusstoppested (Teglhølm, Christianshavns Torv og Det Kongelige Bibliotek). I alt er der gennemført 470 interviews.

Det er dog vigtigt at understrege, at gennemførelsen i januar måned betyder, at konklusionerne skal tages med et vist forbehold, da andelen af fritidsrejsende vurderes at være markant højere i sommerperioden. Dog vurderes andelen af respondenter som er københavnere at være højere end ved en gennemførelse i sommerperioden.

Overordnet set kan der drages følgende konklusioner ud fra kundeanalysen:

1

Havnebusserne bruges i vid udstrækning til fritidsrejser og i mindre grad til pendling

Gældende for både de adspurgte om bord på havnebusserne samt de adspurgte på de tre lokationer er, at benyttelsen af havnebusserne i høj grad (ca. 66 %) sker i forbindelse med fritidsrejser (kulturelle formål, sightseeing etc.), men også at der på hverdage er en del passagerer (ca. 25 % af de interviewede), som benytter havnebusserne til og fra arbejde. Antallet af fritidsrejsende i weekenden er 97 %.

Ca. halvdelen af de adspurgte om bord på havnebusserne var enten uenige i eller neutrale ift. havnebussernes konkurrencedygtighed på tid ift. andre transportformer, hvilket indikerer, at havnebusproduktet ikke er attraktivt ift. pendlerrejser. Det er vurderingen, at havnebussen kun i få tilfælde er konkurrencedygtig ift. den øvrige kollektive trafik ift. rejsetid, og at havnebusserne derfor ikke er et attraktivt produkt for pendlerrejsende.

2

Der efterspørges flere afgang

For begge interviewgrupper gælder det, at de efterspørger flere afgang på havnebusserne. Ca. 50 % af de interviewede om bord på havnebussen var enten neutrale eller uenige i, at havnebusserne sejlede med et tilfredsstillende antal afgang. For ikke-brugerne gælder, at ca. 33 % svarede, at de ville bruge havnebussen oftere, hvis den sejlede med flere afgang. Frekvensen på havnebusserne er lavere end på størstedelen af den øvrige kollektive trafik i København, og passagererne er derfor vant til et højt serviceniveau i den kollektive trafik.

3

Efterspørgslen efter havnebusdrift er størst i den nordlige del af havnen

Som også passagertallene og rejsestrømsanalyserne fra Movias Havnebusanalyse fra 2024 indikerer, benytter flest passagerer havnebusserne fra stoppestederne på strækningen mellem Orientkaj St. og Nyhavn, og at stoppestederne i den sydlige del med undtagelse af Teglhølm er de mindst benyttede. Derudover ses den klart største rejserelation mellem Orientkaj St. og Refshølm, men også relationen mellem Teglhølm og Nyhavn er væsentlig.

4

Havnebusserne bruges af københavnere og turisterne

72 % af de adspurgte om bord på havnebusserne er bosat i Københavns Kommune, hvilket indikerer, at københavnere udgør en stor del af de rejsende. Sammenholdt med passagertallene og rejsestrømmene fra havnebusanalysen fra 2024 er det vurderingen, at havnebusdriften derfor i høj grad benyttes af både københavnere og af turister. Som beskrevet i afsnit 4.1 skal det understreges, at gennemførelsen af kundeanalysen i januar måned skal tages med et forbehold, da andelen af fritidsrejsende vurderes at være højere i sommerperioden.

Highlights fra kundeanalysen:



Andelen af fritidsrejsende
i weekenden er

97 %

Stoppestederne i den
nordlige del af havnen er
mest brugt:

55 %

af de adspurgte benyttede de fem stop-
pesteder i den nordlige del af havnen



Ønsker flere afgang:

Ca. 33 %

af de adspurgte ikke-brugere ville bruge
havnebussen, hvis den sejlede oftere

Flest københavnere og turister:

72 %

af de adspurgte er bosat i Københavns
Kommune. Om sommeren er der ligeledes
en høj andel af turister ombord.



Tallene er fra den gennemførte kundeanalyse fra januar 2025

4.2 Havnens interessenters vurdering af de fremtidige behov for havnebusdrift

For at få et overblik over, hvad havnens centrale aktører har af viden om og input til havnebussernes fremtidige rolle, er der gennemført interviews med en række af dem: By&Havn, Refshaleøens Ejendomsselskab, Go Collective (operatøren af havnebusserne) og Ungdomsøens sekretariat. Derudover er der indhentet inspiration fra Göteborg og Stockholm, som også har havnebusdrift – om end i en større skala end København og med et system, hvor havnebusserne i langt højere grad er et tilbud for pendlere og ofte den eneste kollektive trafik i udvalgte rejserelationer.

Ud fra interviewene er følgende konklusioner taget med i det videre arbejde med udvikling af scenarierne:

1. Havnebusdriften bør intensiveres i den nordlige del af havnen og målrettes aktiviteterne

På tværs af de gennemførte interviews med havnens interessenter ses en tydelig opfattelse af, at der i den fremtidige drift bør sikres en hyppigere drift på strækningen mellem Nyhavn og Refshaleøen, og at dette gælder specielt i sommerperioden. Derudover er der en opfattelse af, at flere sene afgang om aftenen i weekenderne vil være en fordel – specielt i perioder med aktiviteter på Refshaleøen.

2. De planlagte nye forbindelser kan få væsentlig betydning for havnebusdriften

Interessenterne pointerer, at de to planlagte forbindelser på tværs af havnen (Enghave Brygge – Islands Brygge Syd og Refshaleøen – Langelinie kaj) vil få væsentlig betydning for havnebusdriften, hvis de etableres.

3. En eventuel udvidelse af driften kræver fokus på de fysiske rammer for havnebusdriften

Aktiviteten i havnen stiger år for år med en øget trafik på langs og tværs. Dette ændrer de forudsætninger som havnebusserne opererer inden for, og påvirker især i sommermånederne fremkommeligheden og dermed rejsetiden. Sejlplanerne bliver derfor vanskelige at overholde, og operatøren opfordrede til mere flydende sejlplaner i sommerperioden.

Kapaciteten på operatørens eksisterende havnebusdepot giver udfordringer i forhold til vedligeholdelsesaktiviteter, og ved en eventuel udvidelse af omfanget af driften og antallet af både, bør der være fokus på at sikre et havnebusdepot, der kan håndtere den fremtidige drift med et større antal både end i dag.

Alle de eksisterende havnebuspontoner med undtagelse af Operaen kan kun håndtere én båd ad gangen, hvilket kan give ekstra sejltid, hvis havnebusserne skal anløbe på samme tid fra hhv. nord og syd. Ved en eventuel udvidelse af driften, kan der være behov for at udvide antallet af pontoner, som kan håndtere to både ad gangen.

4. Stoppestedet på Refshaleøen bør fastholde sin placering

Der var i forbindelse med Movias havnebusanalyse fra 2024 overvejelser om en flytning af stoppestedet på Refshaleøen til en mere nordlig placering. I dialogen med Refshaleøens Ejendomsselskab var der dog tilfredshed med den nuværende placering, idet besøgende værdsætter gåturen fra stoppestedet ind i området som en del af oplevelsen.

4.3 Københavns Kommunes politiske ønsker til den fremtidige havnebusdrift

Fra politisk side er der i forbindelse med godkendelsen af udarbejdelsen af udviklings- og driftsoptimeringsplanen besluttet fire temaer, som bør indgå i udviklingen af løsninger/scenarier for den fremtidige havnebusdrift. Disse fremgår af boksen til højre.

Samtidig er det et politisk ønske, at der både fokuseres på en udvikling af havnebusdriften, så den i højere grad matcher den fremtidige efterspørgsel, men også at der er fokus på driftsoptimering, så der i højere grad sejles på strækninger med en høj efterspørgsel og i tidspunkter, hvor der er det største passagergrundlag. Dermed opnås en mere effektiv drift.

1. Øget frekvens
2. Etablering af pendler- og ekspresruter
3. Udvidet betjening af havnen (flere stoppesteder)
4. Betjening af Ungdomsøen

4.4 Konkretisering af de politiske temaer

I arbejdet med planen er der i de faglige drøftelser på administrativt niveau i projekt- og styregrupperne, sket en konkretisering af de politiske temaer i en række pejlemærker, som den fremtidige havnebusdrift bør stille efter at imødekomme. Disse fremgår i boksen til højre:

1. Der bør sejles der, hvor der er det største passagergrundlag
2. Den eksisterende havnebusflåde bør udnyttes bedst muligt
3. Havnebusdriften skal primært målrettes københavnernes behov – og i mindre grad turisternes
4. Der bør være fokus på at sikre den mest optimale drift i forhold til de forskellige tider på året (sommer og vinter)

5

Forudsætninger i scenarie-opbygningen

Med udgangspunkt i den forventede udvikling af Københavns Havn samt inputs fra vidensopsamlingen (kundeanalyser, interessentinterviews, de politiske temaer, de administrative pejlemærker og Movias havnebusanalyse fra 2024) er der opstillet en række scenarier for, hvordan den fremtidige havnebusdrift kan udformes.

I forbindelse med effektivvurderingen af de forskellige scenarier er der anvendt en række forudsætninger inden for bl.a. beregning af driftsøkonomien, havnebussernes batterikapacitet (rækkevidde) samt sejlplaner.

Med udgangspunkt i, at den nye kontraktperiode for havnebusserne igangsættes pr. 1. januar 2030 er der samtidig udarbejdet et såkaldt "Basis 2030", som angiver den forventede havnebussejls i forhold til driftsomfang, driftsøkonomi etc. Dette "Basis 2030"-scenarie bruges til at kunne sammenholde de nyudviklede scenarier op imod en basis-situation.



5.1 Basis 2030 - scenarie 0

Den nye havnebuskontraktperiode påbegyndes i 2030. Med henblik på at kunne sammenligne de nye scenarier for havnebusdrift med en gældende basissituation for 2030, er der opstillet et "Basis 2030 - scenarie 0".

Basis 2030 indeholder en række driftsmæssige tiltag udpeget i Havnebusanalysen fra 2024. Disse tiltag kan implementeres inden for de gældende kontraktuelle rammer, og er vurderet til at være en række tiltag, der bør implementeres frem mod 2030 med henblik på at kunne reducere udviklingen i de eksisterende udfordringer frem mod 2030. Det skal bemærkes, at disse driftsmæssige tiltag har betydning for driftsomfanget og driftsøkonomien sammenholdt med dagens situation, og at disse ikke er politisk vedtaget.

Følgende tiltag indgår som en forudsætning i basis 2030-scenariet:

- Sommerperioden med 30-minutters drift i weekenden udvides** til at gælde for perioden fra påske til og med efterårsferien. I beregningerne af de nye scenarier opereres med syv sommermåneder og fem vintermåneder (modsvarende den eksisterende opdeling i fire sommermåneder og otte vintermåneder).
- Hverdagsperioden med sidste afgang kl. 20.00 reduceres** til at gælde for dagene mandag – torsdag, mens weekendperioden udvides til at gælde fredag – søndag. I beregningerne af de nye scenarier opereres med fire hverdage

- og tre weekenddage (modsvarende de eksisterende fem hverdage og to weekenddage).
- Stoppestedet ved Holmen Nord** nedlægges permanent. Sejltiden til betjening af dette stoppested udgår. Det skal bemærkes, at Holmen Nord af sikkerhedsmæssige årsager ikke er blevet betjent siden 2021. Der tages dog et forbehold for, at den sejltid der udgår, blot kan overføres til rejsetidsreduktioner, da sejltiderne grundet det stigende antal passagerer og trafikken i havnen i sommerperioderne er udfordret iflg. den nuværende operatør Go Collective.
 - Driftsdøgnet på hverdage** i sommerperioden udvides fra kl. 20.00 til kl. 22.00, mens det for weekendperioden udvides fra kl. 9.00-10.00 og fra kl. 22.00-0.00. Det skal her bemærkes, at udvidelsen af driftsdøgnet kan have betydning for ekstrasejladsen ifm. forestillinger på Store Scene i Operaen med linje 993, da det eventuelt vil være nødvendigt at tage reservebåden i brug på udvalgte dage.
- Disse tiltag vurderes at kunne implementeres inden for den nuværende økonomiske ramme, da ophøret af betjeningen af Holmen Nord medfører reduktioner i antallet af årlige driftstimer.
- I nedenstående skema ses forskellene fra den eksisterende havnebusdrift til basis 2030 ud fra en række nøgletal:

Scenarie	Antal årlige sejplantimer	Antal årlige passagerer	Årligt driftsøkonomisk tilskud	Tilskud pr. påstiger
Basis 2025	22.200	920.000	Ca. 32 mio. kr.	Ca. 35 kr.
Basis 2030	22.500	980.000	Ca. 32 mio. kr.	Ca. 33 kr.

I beskrivelserne af effekterne af scenarierne for den fremtidige havnebusdrift angives effekten både som det faktiske tal, men også som differencen til basis 2030.

5.2 Øvrige forudsætninger for scenarierne

Med udgangspunkt i et behov for en række transparente beregningsforudsætninger, indgår følgende øvrige forudsætninger for de fremtidige scenarier:

- Sejltider** er beregnet via en anerkendt model (udviklet af en international transportsammenslutning, UITP) med en række standard-faktorer. Disse er kalibreret ift. den nuværende sejlsplan. Modellen bruges primært til at estimere sejltider på scenarier, hvor udvalgte stoppesteder ikke betjenes, og hvor der spares tid ift. ind- og udsejling fra stoppestedet. Der kan være usikkerheder forbundet med brug af en model, og der tages derfor forbehold for sejltiderne inden Movia på et senere tidspunkt beregner de udvalgte scenarier på et mere detaljeret niveau.
- Driftsøkonomien** er beregnet af Movia på grundlag af de eksisterende kontraktbetingelser ift. omkostninger samt den gældende indtægt pr. påstiger. I forhold til kontraktbetingelser skal det bemærkes, at disse kan være væsentligt forskellige i en fremtidig kontrakt, og de driftsøkonomiske vurderinger er derfor behæftet med usikkerhed.
- Passagerestimerne** er udregnet via en række normale elasticiteter i forhold til ændringer i frekvens og sejltid samt med de eksisterende passagertal pr. stoppested som basis. Det skal bemærkes, at disse elasticiteter er baseret på traditionel kollektiv trafik (bus og baner), og at der kan være en usikkerhed hermed, da havnebusserne har et andet brugsmønster.

- I forhold til **de eksisterende havnebus-sers mulige rækkevidde** (batterikapacitet) er der gjort en række antagelser ud fra de nuværende sejlsplaner og en overordnet beregning, da det af forretningsmæssige hensyn ikke har været muligt at få oplysninger om dette fra den nuværende operatør, Go Collective.
- Vurderingerne af **antallet af både samt de årlige sejltimer** er behæftet med en usikkerhed, da der ikke er lavet endelige sejlsplaner. Derfor kan der fra effektberegningerne i denne udviklings- og driftsoptimeringsplan til de reelle effekter fra 2030 og frem være en forskel, som kan betyde justeringer i både driftsøkonomi og behovet for antallet af både.
- Scenarierne kan i udvalgte tilfælde kombineres** (fx kan betjening af Langelinie kaj indføres i mange af de andre scenarier), men der er ikke regnet på sådanne kombinationer. Dette kræver yderligere vurderinger, bl.a. i samarbejde med Movia.
- I angivelserne af behovet for antal både for de enkelte scenarier indgår der også **én reservebåd**. Dermed kan antallet af både sammenlignes med dagens situation og basis 2030, som begge er angivet med den eksisterende reservebåd.

6 Scenarier for den fremtidige havnebusdrift

Der er udviklet syv scenarier, som kan opdeles i hhv. driftsoptimerings- og udviklingsscenarier, jf. nedenstående skemaer. Driftsoptimerings-scenarierne kan implementeres inden for rammerne af de eksisterende antal havnebusser, men med ændringer i det økonomiske tilskudsbehov. Udviklingsscenarierne kræver investering i flere både samt et øget tilskudsbehov. De enkelte scenarier kan samtidig henføres til ét af de fire temaer, som der fra politisk side er et ønske om at have fokus på.

Driftsoptimeringsscenarier	
Scenarie 0: Basis 2030	
Scenarie 1: Optimering af driften mellem Refshaleøen og Nyhavn	Øget frekvens
Scenarie 2: Styrkelse af forbindelserne mellem de tre mest benyttede stoppesteder	Etablering af ekspres- og pendlerruter
Scenarie 3: Etablering af nyt stoppested ved Langelinie kaj	Udvidet betjening af havnen

Udviklingsscenarier	
Scenarie 4: Fra 30 til 20-minutters drift i hele havnen	Øget frekvens
Scenarie 5: Styrkelse af betjeningen mellem Orientkaj St. og Knippelsbro	Øget frekvens
Scenarie 6: Supplerende ekspresbåd til den eksisterende betjening	Etablering af ekspres- og pendlerruter
Scenarie 7: Pendulbåd mellem Refshaleøen og Nyhavn	Øget frekvens

Betjening af Ungdomsøen	
Scenarie: Betjening af Ungdomsøen	Betjening af Ungdomsøen

Scenarie 1: Optimering af driften mellem Nyhavn og Refshaleøen

Kort beskrivelse af scenariet

Linje 991 sejler mellem Orientkaj St. og Nyhavn med stop ved Refshaleøen, Nordre Toldbod og Operaen. Linjen sejler med 30-minutters drift alle ugens dage i sommerperioden og i weekenderne i vinterperioden. På hverdage i vinterperioden sejles med 45-minutters drift.

Linje 992 sejler mellem Teglholmen og Refshaleøen med stop ved Enghave Brygge, Islands Brygge Syd, Bryggebroen, Det Kongelige Bibliotek, Knippelsbro, Nyhavn, Operaen og Nordre Toldbod. Linjen sejler med 45-minutters drift alle dage hele året.

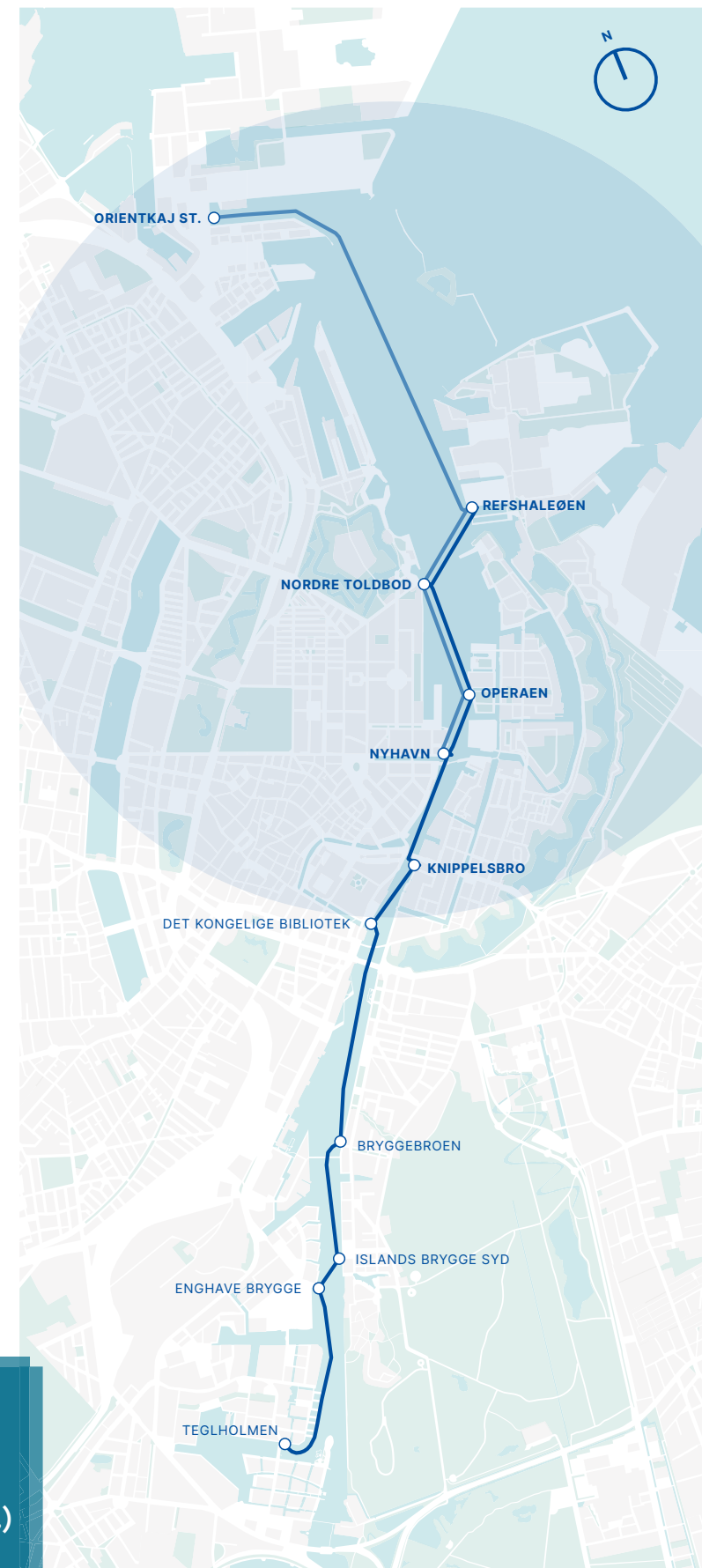
Fordele

- + Styrkelse af betjeningen mellem Refshaleøen og Nyhavn i sommerperioden - fra 30 til ca. 18-minutters drift
- + Reduktion i kapacitetsudfordringerne mellem Nyhavn og Refshaleøen i sommerperioden
- + Kræver ikke produktion af flere både

Ulemper

- Reduktion i antallet af afgang på strækningen mellem Teglholmen og Nyhavn på hverdage hele året (fra 30 til 45-minutters drift)
- Ingen forbedring af betjeningen mellem Orientkaj St. og Refshaleøen
- Mulige kapacitetsudfordringer på pontonen ved Nyhavn-stoppestedet
- Fortsat behov for ekstrasejladsen til/fra Operaen med linje 993
- Nyt behov for skift ved udvalgte rejser til og fra Orientkaj St.

Behov for antal både: 7 (+0)
 Årlige sejltimer: Ca. 23.800 (+1.300)
 Passagereffekt pr. år: +190.000
 Årlig driftsøkonomi: 31 mio. kr. (-1 mio. kr.)
 Tilskud pr. passager: 26,1 kr. (-6,1 kr.)
 Passagerer pr. sejltimer: 49 (+5)



Scenarie 2: Styrkelse af forbindelserne mellem de tre mest benyttede stoppesteder

Kort beskrivelse af scenariet

Linje 991 sejler mellem Orientkaj St. og Nyhavn kun med stop ved Refshaleøen. 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 sejler mellem Teglholmen og Refshaleøen med stop ved alle stoppesteder undervejs. Linjen sejler med 45-minutters drift hele året.

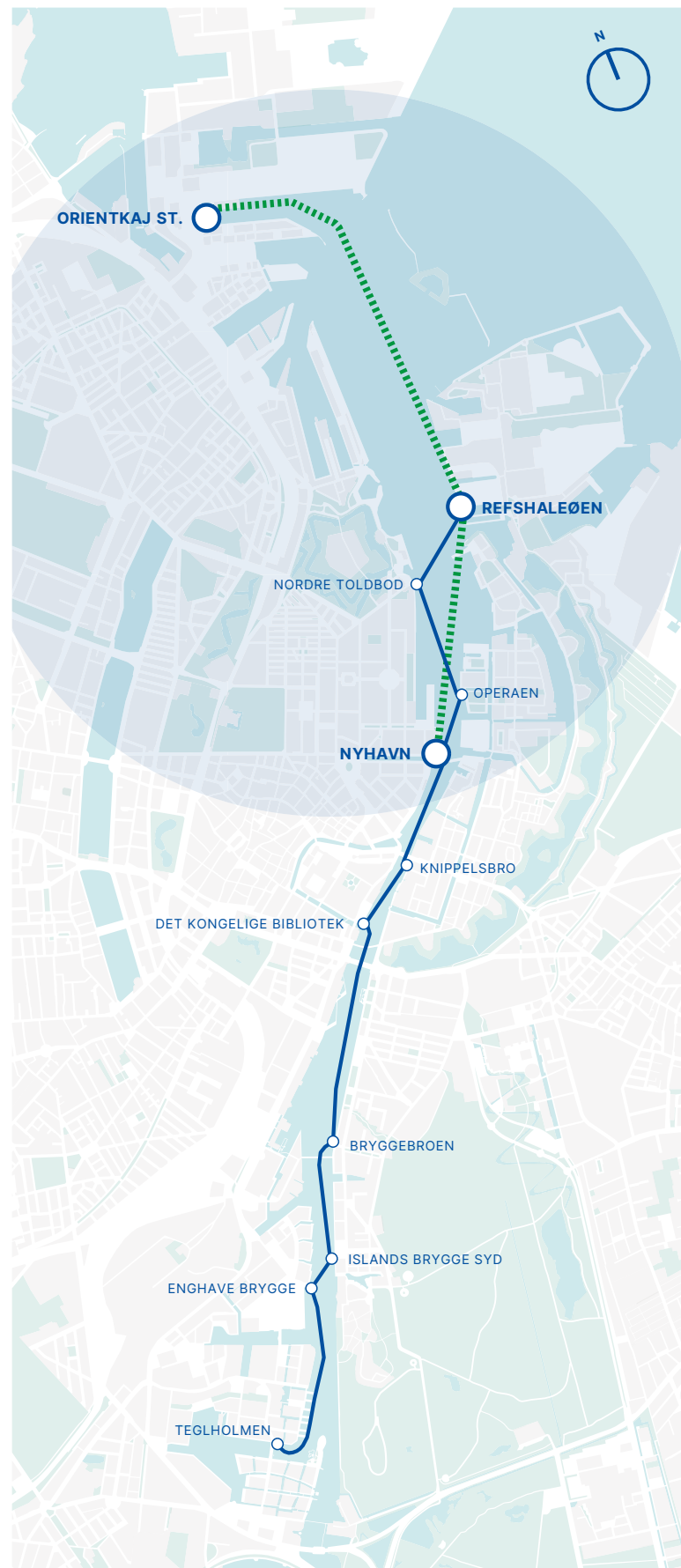
Fordele

- + Styrkelse af betjeningen mellem Orientkaj St., Refshaleøen og Nyhavn med flere afgang og kortere sejltime
- + Direkte linje mellem Nyhavn og Refshaleøen vil aflaste kapacitetsudfordringerne i sommerperioden

Ulemper

- Reduktion i antallet af afgang på strækningen mellem Teglholmen og Nyhavn på hverdage hele året (fra 30 til 45-minutters drift)
- Reduktion i antallet af afgang fra Operaen og Nordre Toldbod hele året (fra 30 til 45-minutters drift)
- Mulige kapacitetsudfordringer ved pontonen ved Nyhavn-stoppestedet
- Fortsat behov for ekstrasejls til/fra Operaen med linje 993
- Kun direkte forbindelse til Orientkaj St. fra Nyhavn og Refshaleøen

Behov for antal både: 7 (+0)
Årlige sejltimer: Ca. 22.800 (+300)
Passagereffekt pr. år: +150.000
Årlig driftsøkonomi: 30 mio. kr. (- 2 mio. kr.)
Tilskud pr. passager: 26,7 kr. (-5,6 kr.)
Passagerer pr. sejltime: 50 (+6)



Scenarie 3: Betjening af nyt stoppested ved Langelinie kaj

Kort beskrivelse af scenariet

På den eksisterende betjening mellem Orientkaj St. og Teglholmen etableres et nyt stoppested ved Langelinie kaj ud for Indiakaj. Stoppestedet placeres mellem Orientkaj St. og Refshaleøen, og havnebusdriften betjener fremover dette stoppested.

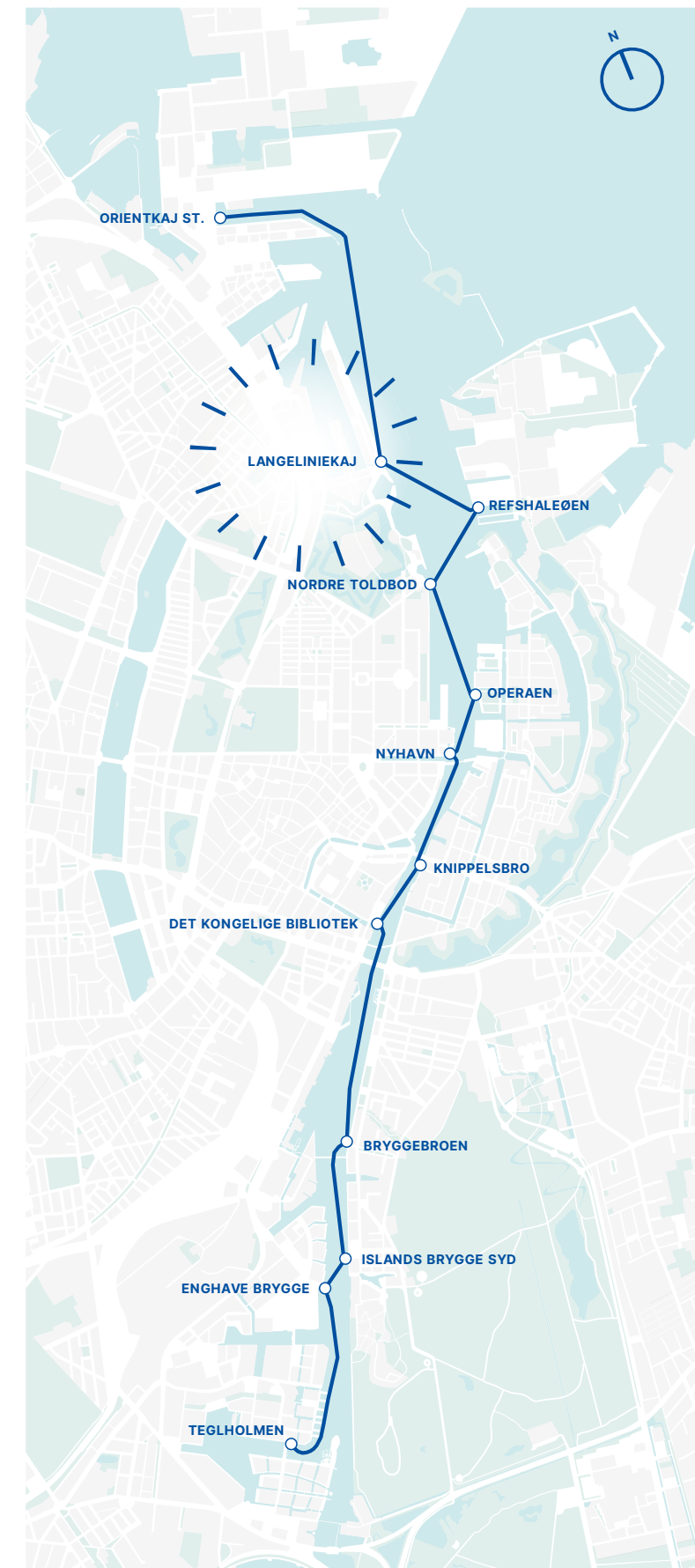
Fordele

- + Kortere afstand til nærmeste havnebus-stoppested til boligerne og arbejdspladserne ved Langelinie
- + Hurtigere forbindelse mellem Langelinie og Refshaleøen - forløber til den mulige kommende forbindelse

Ulemper

- Forlænget rejsetid på ca. 4 min. (ca. 20 %) for de mange passagerer mellem Orientkaj St. og Refshaleøen
- Stoppestedet dækker mange af de samme rejsende som fra stoppestedet ved Nordre Toldbod
- Behov for anlæg af nyt stoppested med tilhørende ponton (kan eventuelt flyttes fra det eksisterende stoppested ved Holmen Nord, som forudsættes permanent nedlagt)

Behov for antal både: 7 (+0)
Årlige sejltimer: Ca. 23.400 (+900)
Passagereffekt pr. år: +50.000
Årlig driftsøkonomi: 32 mio. kr. (+ 0 mio. kr.)
Tilskud pr. passager: 31,2 kr. (-1,0 kr.)
Passagerer pr. sejltime: 44 (+0)



Scenarie 4: Fra 30 til 20-minutters drift i hele havnen

Kort beskrivelse af scenariet

Frekvensen øges i sommerperioden fra 30 til 20-minutters drift på hele den eksisterende havnebusroute, gældende for både hverdage og weekender. I vinterperioden øges frekvensen fra 45 til 30-minutters drift i weekenderne, mens der på hverdage i vinterperioden sejles med 45-minutters drift.

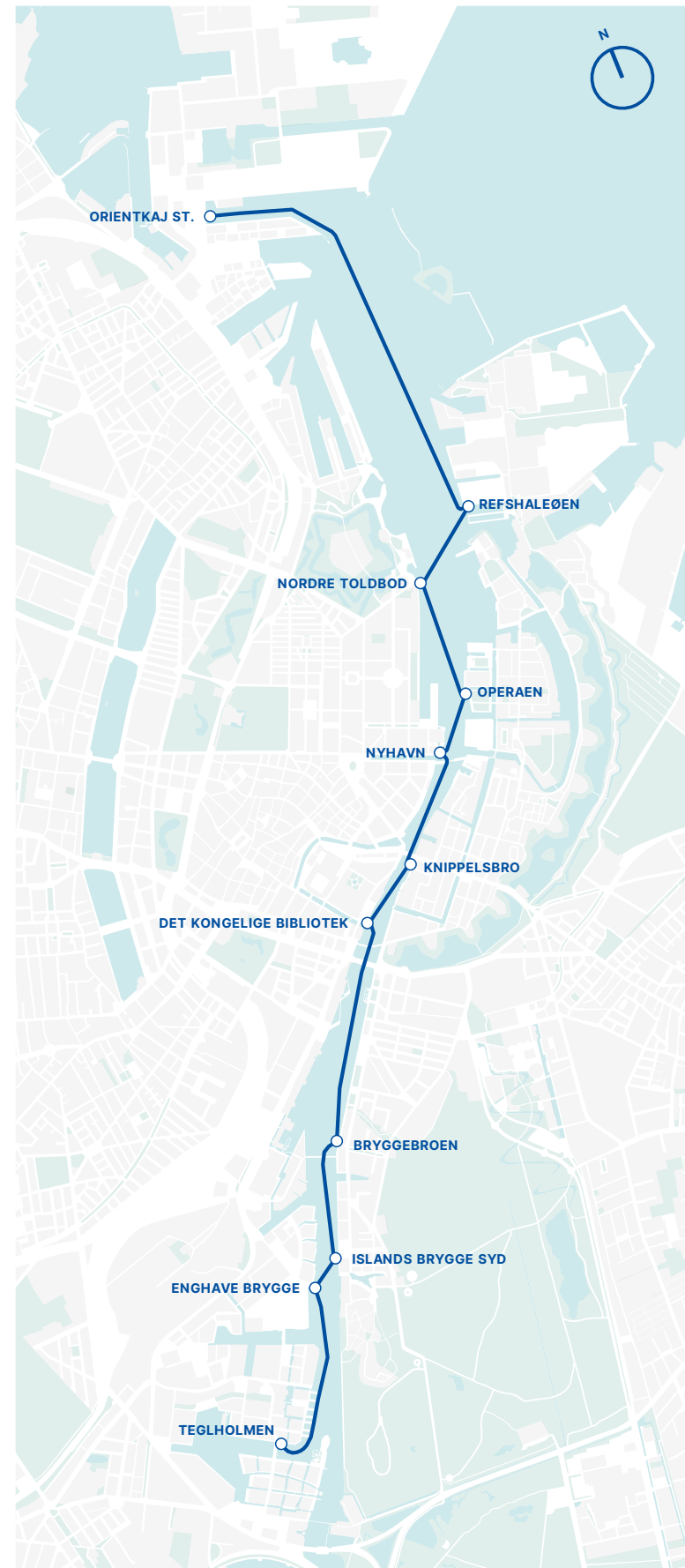
Fordele

- + 50 %'s stigning i antallet af afgang i sommerperioden samt i weekenden i vinterperioden
- + Mindre reduktion i kapacitetsudfordringerne i sommerperioden mellem Nyhavn og Refshaleøen grundet flere afgang fra disse stoppesteder
- + Opretholdelse af enkel og kendt betjening

Ulemper

- Øget betjening af stoppesteder med lav benyttelse (Bryggebroen, Islands Brygge Syd og Enghave Brygge)
- Utilstrækkelig frekvensøgning mellem Nyhavn og Refshaleøen til at imødekomme de eksisterende kapacitetsudfordringer
- Behov for yderligere to både, flere årlige driftstimer og et stigende tilskudsbehov
- Fortsat behov for ekstrasejls til/fra Operaen med linje 993

Behov for antal både: **9 (+2)**
Årlige sejltimer: **Ca. 31.600 (+9.100)**
Passagereffekt pr. år: **+120.000**
Årlig driftsøkonomi: **ca. 48 mio. kr. (+ 16 mio. kr.)**
Tilskud pr. passager: **43,4 kr. (+11,1 kr.)**
Passagerer pr. sejltimer: **35 (-9)**



Scenarie 5: Styrkelse af betjeningen mellem Orientkaj St. og Knippelsbro

Kort beskrivelse af scenariet

Linje 991 sejler mellem Orientkaj St. og Knippelsbro med stop ved Refshaleøen, Nordre Toldbod, Operaen og Nyhavn. Linjen sejler med 15-minutters drift i sommerperioden på både hverdage og weekender. I vinterperioden sejles med 30-minutters drift i weekenderne og 45-minutters drift på hverdage.

Linje 992 sejler mellem Teglholmen og Operaen med stop ved Enghave Brygge, Islands Brygge Syd, Bryggebroen, Det Kongelige Bibliotek, Knippelsbro og Nyhavn. Linjen sejler med 45-minutters drift hele året på hverdage og i weekender.

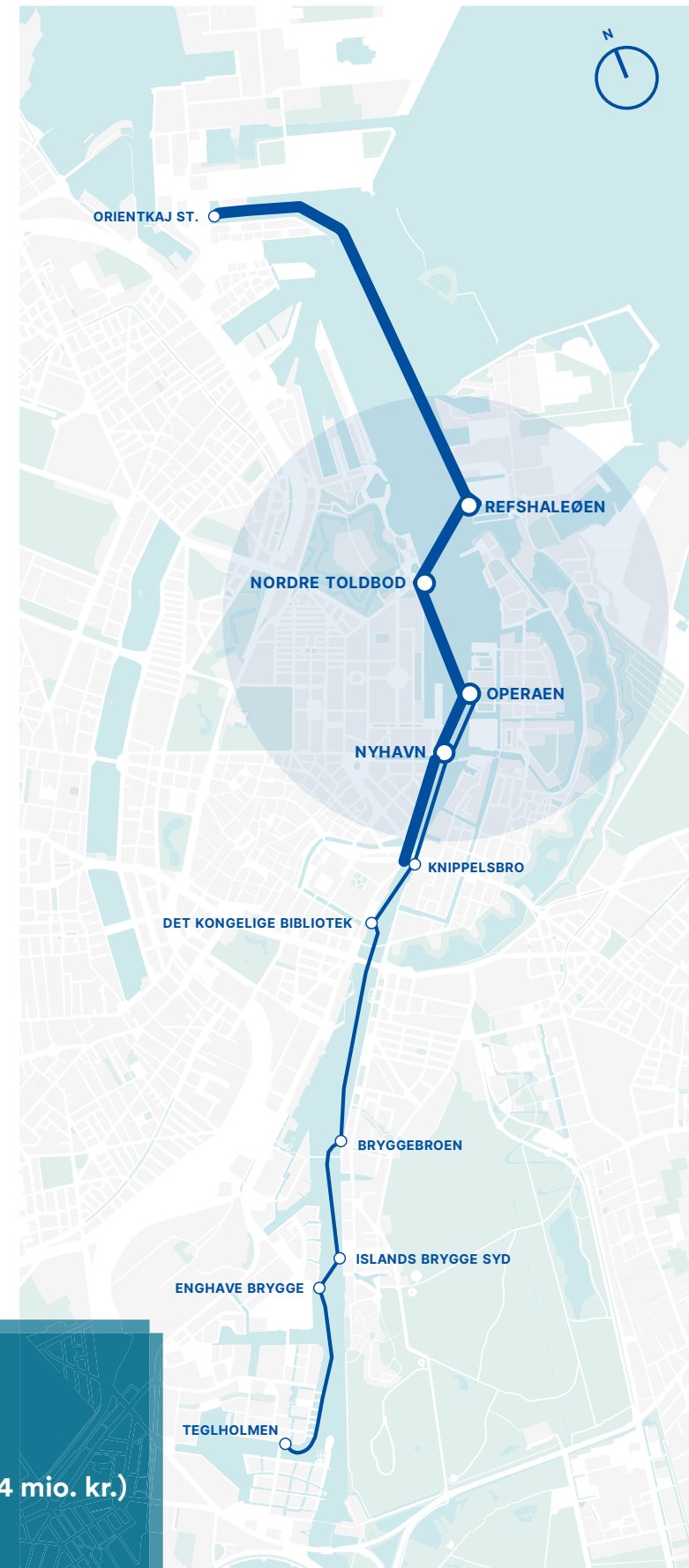
Fordele

- + Markant flere afgang mellem Orientkaj St. og Nyhavn - afgang hvert kvarter
- + 5 afg./time mellem Nyhavn og Operaen
- + Væsentlig reduktion i kapacitetsudfordringerne i sommerperioden mellem Nyhavn og Refshaleøen

Ulemper

- Reduktion i antallet af afgang på strækningen mellem Teglholmen og Knippelsbro på hverdage (fra 30 til 45-minutters drift)
- Behov for skift ved rejser med start syd for Knippelsbro til stoppesteder nord for Operaen
- Mulige kapacitetsudfordringer ved pontonen ved Knippelsbro
- Fortsat muligt mindre behov for ekstrasejls til/fra Operaen med linje 993

Behov for antal både: **10 (+3)**
Årlige sejltimer: **Ca. 31.200 (+8.700)**
Passagereffekt pr. år: **+260.000**
Årlig driftsøkonomi: **ca. 46 mio. kr. (+ 14 mio. kr.)**
Tilskud pr. passager: **37,4 kr. (+ 5,1kr.)**
Passagerer pr. sejltimer: **40 (-4)**



Scenarie 6: Etablering af ekspresbåd som supplement til den eksisterende betjening

Kort beskrivelse af scenariet

Linje 991 sejler mellem Teglholmen og Ori-
entkaj St. med stop ved alle de eksisterende
stoppesteder. Linjen sejler på hverdage i
sommerperioden og i weekenderne hele året
med 30-minutters drift, mens den på hver-
dage i vinterperioden sejler med 45-minut-
ters drift.

Linje 992E sejler mellem Orientkaj St. og
Teglholmen med stop ved Refshaleøen og
Nyhavn. Linjen sejler med 60-minutters
drift udelukkende i sommerperioden på alle
ugens dage.

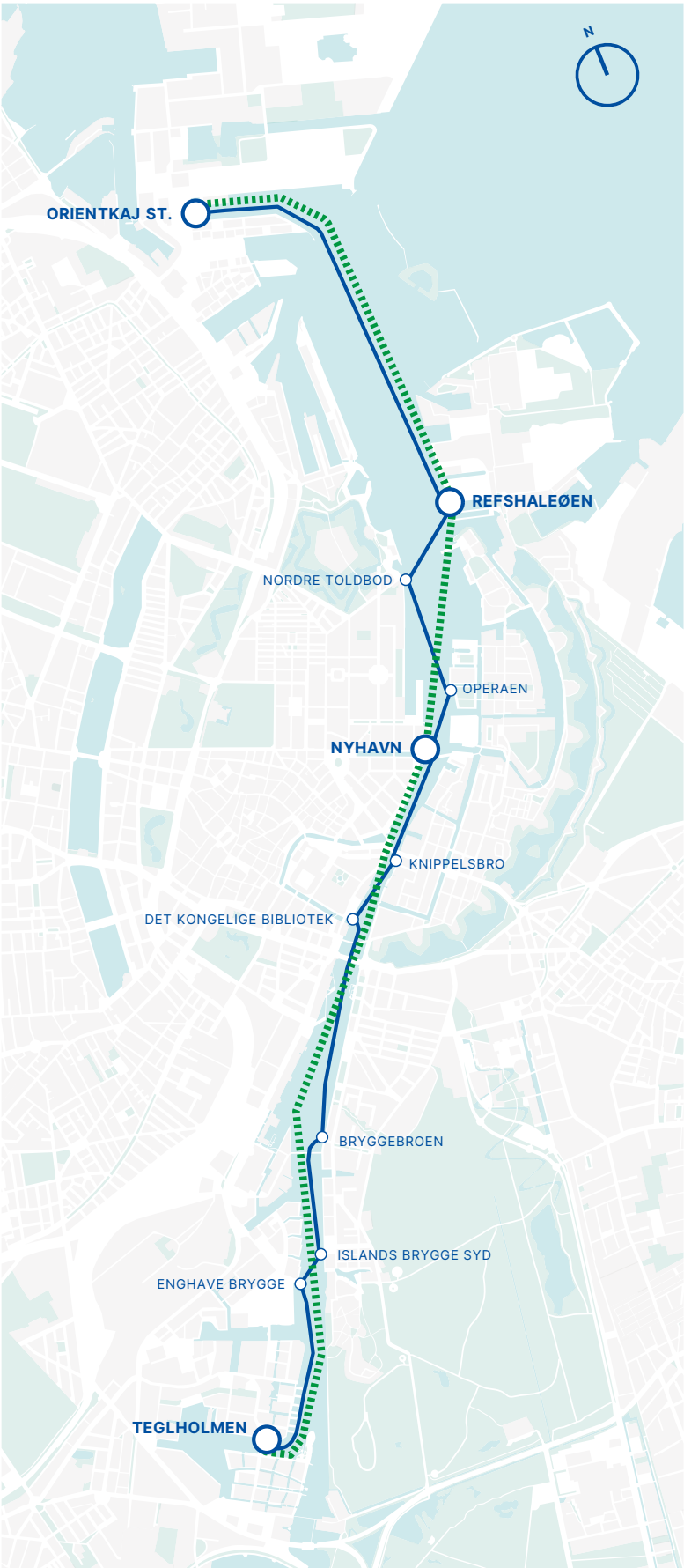
Fordele

- + Fastholdelse af eksisterende betjening mellem Orientkaj St. og Teglholmen
- + Reduktion i rejsetiden grundet sparet tid til betjening af stoppessteder mellem Teglholmen og Nyhavn med ca. 10 min. (ca. 25 %) og mellem Refshaleøen og Nyhavn med ca. 9 min. (ca. 40 %)
- + Flere afgangse mellem Teglholmen-Nyhavn, Nyhavn-Refshaleøen og Refsha-
leøen-Orientkaj St.
- + Mindre aflastning af kapacitetsudfordrin-
gerne mellem Nyhavn og Refshaleøen

Ulemper

- Øget kompleksitet for kunderne med etablering af ekspreslinje, som ikke stop-
per ved alle stoppesteder
- Øget betjening mellem Nyhavn og Tegl-
holmen koster mange driftstimer
- Fortsat behov for ekstrasejlads til/fra
Operaen med linje 993

Behov for antal både: 9 (+2)
Årlige sejltimer: Ca. 28.000 (+5.500)
Passagereffekt pr. år: +150.000
Årlig driftsøkonomi: 41 mio. kr. (+ 9 mio.
kr.)
Tilskud pr. passager: 36,6 kr. (+ 4,3 kr.)
Passagerer pr. sejltime: 40 (-4)



Scenarie 7: Pendulbåd mellem Refshaleøen og Nyhavn

Kort beskrivelse af scenariet

Linje 991 sejler mellem Teglholmen og Ori-
entkaj St. med stop ved alle de eksisterende
stoppesteder. Linjen sejler på hverdage i
sommerperioden og i weekenderne hele året
med 30-minutters drift, mens den på hver-
dage i vinterperioden sejler med 45-minut-
ters drift.

Linje 992 sejler pendulfart mellem Nyhavn
og Refshaleøen med betjening af Operaen
og Nordre Toldbod undervejs. Linje 992 sej-
ler med 15-minutters drift i sommerperioden
alle ugens dage, mens der i vinterperioden
sejles med 30-minutters drift på hverdage
og 20-minutters drift i weekenderne.

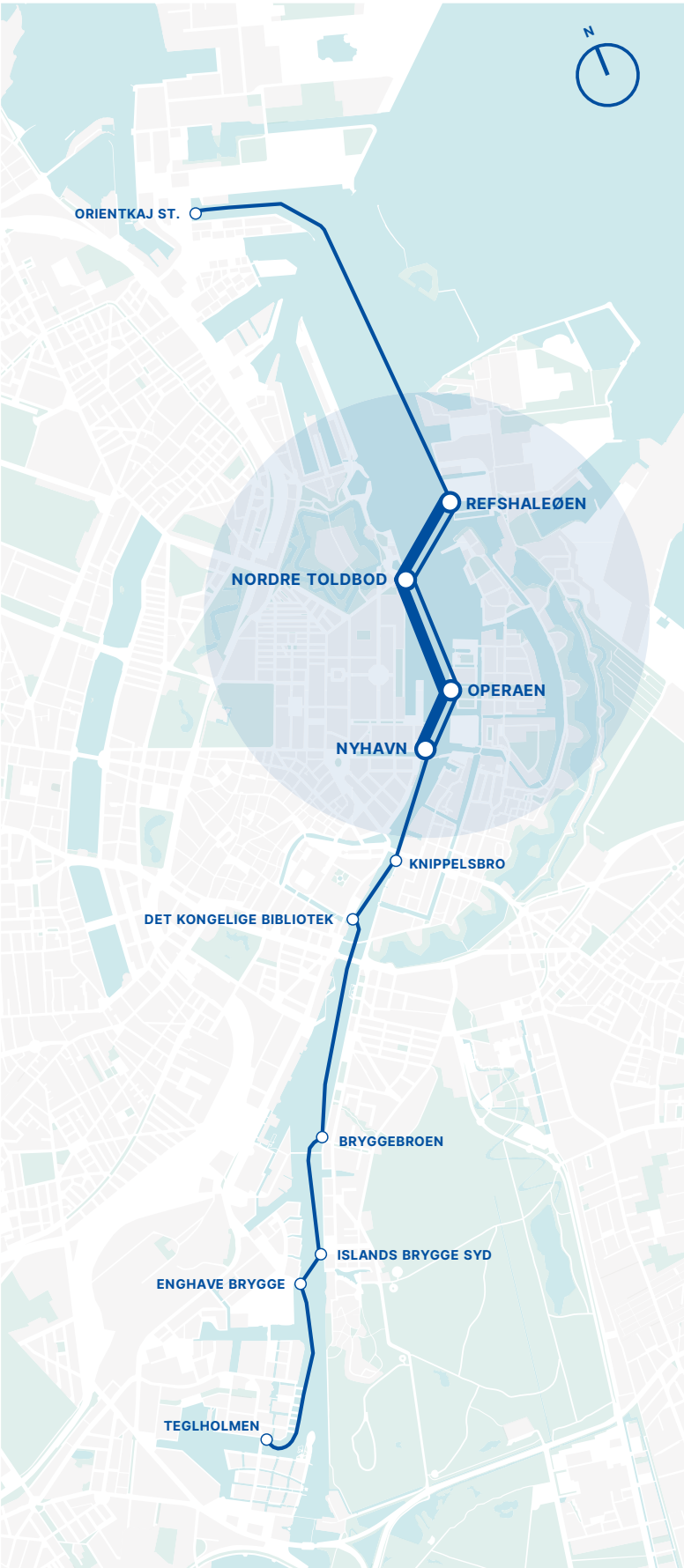
Fordele

- + Den eksisterende sejlads mellem Ori-
entkaj St. og Teglholmen fastholdes
- + Markant aflastning af kapacitetsudfor-
dringerne i sommerperioden mellem
Nyhavn og Refshaleøen
- + Kun marginalt behov for ekstrasejlads til/
fra Operaen med linje 993

Ulemper

- Ingen forbedringer af betjeningen mellem
Orientkaj St. og Refshaleøen
- Mulige kapacitetsudfordringer ved pon-
tonerne ved Refshaleøen og Nyhavn
grundet mulig opladning og endestop for
pendulbåden

Behov for antal både: 9 (+2)
Årlige sejltimer: Ca. 29.000 (+6.500)
Passagereffekt pr. år: +260.000
Årlig driftsøkonomi: 41 mio. kr.
(+ 9 mio. kr.)
Tilskud pr. passager: 33,1 kr. (+1,0 kr.)
Passagerer pr. sejltime: 43 (-1)



7 Betjening af Ungdomsøen

Ungdomsøen, som er placeret på det tidligere Middelgrundsfort, havde i 2024 ca. 30.000 besøgende og har en målsætning om, at der i 2029 vil være ca. 60.000 besøgende pr. år. Der er over hele året aktiviteter på Ungdomsøen – dog er omfanget markant større i sommerperioden end i vinterperioden. Aktiviteterne på øen er målrettet unge under 30. Transporten til og fra øen varetages i dag af en privat udbyder (Spar Shipping), som i sommerperioden tilbyder ca. 5 afgangene til og fra øen hver dag, mens det i vinterperioden kræver bestilling af afgangene, og dermed en større usikkerhed i forhold til prisen pr. person. Prisen for en rejse til/fra Ungdomsøen koster i dag mellem 70-225 kr. afhængig af alder og tidspunkt.

Dette kapitel indeholder en vurdering af perspektiverne ved en mulig drift i form af et mobilitetstilbud til og fra Ungdomsøen, som en del af den kollektive trafik. I vurderingerne indgår, udover et forslag til linjeføring og driftsomfang, også en overordnet vurdering af særlige forhold fx drivmiddel, personale, indretning af båd mv., der er forbundet med en sådan betjening.

Vurderingerne af konsekvenserne i forhold til driftsøkonomi og bådtyper er behæftet med en væsentlig usikkerhed, da det inden for rammerne af nærværende udviklings- og driftsoptimeringsplan ikke har været muligt at foretage tilbundsående analyser af mulige fremtidige bådtyper, herunder indkøbspris, driftsrelaterede omkostninger, batterikapacitet (rækkevidde) etc., og der er tale om meget grove estimater.



Foto: Ungdomsøen

Betjening af Ungdomsøen

Ungdomsøens sekretariat ønsker en stabil og permanent drift hele året med faste afgangene på både/færger med bl.a. god tilgængelighed for unge med funktionsnedsættelse. Ungdomsøen efterspørger 1-2 afgangene morgen og eftermiddag samt afgangene om aftenen i forbindelse med arrangementer på øen i sommerperioden.

Ungdomsøens sekretariat vurderer, at der på de mest benyttede afgangene er ca. 150 passagerer pr. afgang, hvilket definerer den kapacitet, som en eventuel sejlads skal kunne håndtere. De nuværende havnebusser kan ikke betjene Ungdomsøen, da disse bådtyper ikke må sejle i åbent farvand.

Ungdomsøens gæster og faste medarbejdere benytter i dag den private udbyder Spar Shipping til at sikre transporten til og fra Ungdomsøen med udgangspunkt i en anløbsplads ved Nyhavn.

Krav til bådtyper ved sejlads til Ungdomsøen

Sejlads til Ungdomsøen medfører sejlads uden for Københavns Havn i åbent farvand, hvilket stiller andre krav til bådens indretning og mandskabets uddannelsesniveau i forhold til de eksisterende havnebusser.

Hvis passagerkapaciteten skal være på 150 passagerer pr. båd, vil båden have en størrelse på over 24 m., hvilket medfører, at sejladsen skal ske under rammerne af "Bekendtgørelse om skibes bygning og udstyr

m.v., passagerskibe i national fart" (BEK 1821). Dette stiller store krav til sikkerhedsforanstaltninger samt til en anden type uddannelse af kaptajnerne om bord end på de øvrige havnebusser, hvilket samlet vil øge omkostningerne forbundet med både anskaffelse og drift. En grov vurdering indikerer udgiftsstigninger på anskaffelse på ca. 40-50 % ift. de nuværende havnebusser.

Hvis der vælges en båd på under 24 m og med en passagerkapacitet på 90-100 gælder en anden bekendtgørelse ("Bekendtgørelse om skibes bygning og udstyr m.v., mindre passagerskibe mv. i national fart"). Her er kravene til indretning og mandskab mindre end ved både på over 24 m, men på grund af sejlads i åbent farvand, er der skrappe krav end til de eksisterende havnebusser. En sådan båd forventes at koste ca. 30 % mere end de eksisterende havnebusser.

Vælges en båd på under 24 m., som de eksisterende havnebusser, vil det være muligt at benytte disse til sejlads i den øvrige del af havnen – i hvert fald på strækningen mellem Nyhavn og Orientkaj St., da der pt. ikke skal passeres broer på denne strækning. Dette vil dog samtidig kræve, at båden der benyttes til sejlads til Ungdomsøen kan anløbe ved de eksisterende pontoner og benytte samme opladningssystem ved Orientkaj St., som de eksisterende både. En foreløbig vurdering indikerer, at dette godt kan lade sig gøre, og der er derfor ikke behov for etablering af opladningsmuligheder på Ungdomsøen.

Forslag til eventuel betjening

En eventuel betjening af Ungdomsøen foreslås etableret fra Orientkaj St. med direkte forbindelse til Ungdomsøen, og det er vurderingen, at sejliden vil være ca. 20 min. Fordelen ved en strækning med udgangspunkt i Orientkaj St. er dels, at sejldistancen er kortest muligt, dels at der ved Orientkaj St. er god forbindelse til den øvrige kollektive trafik med metro ved Orientkaj og S-tog ved Nordhavn St.

Betjeningen af Ungdomsøen foreslås at indeholde to afgang om morgenen i tidsrummet mellem kl. 8.00 og 9.00 samt to om eftermiddagen i tidsrummet mellem kl. 15.30 og 16.30. Derudover foreslås det, at der ligesom ved arrangementer på Store Scene i Operaen laves aftaler om, at Ungdomsøen ved helt store arrangementer kan få gennemført særlige afgang i aftentimerne.

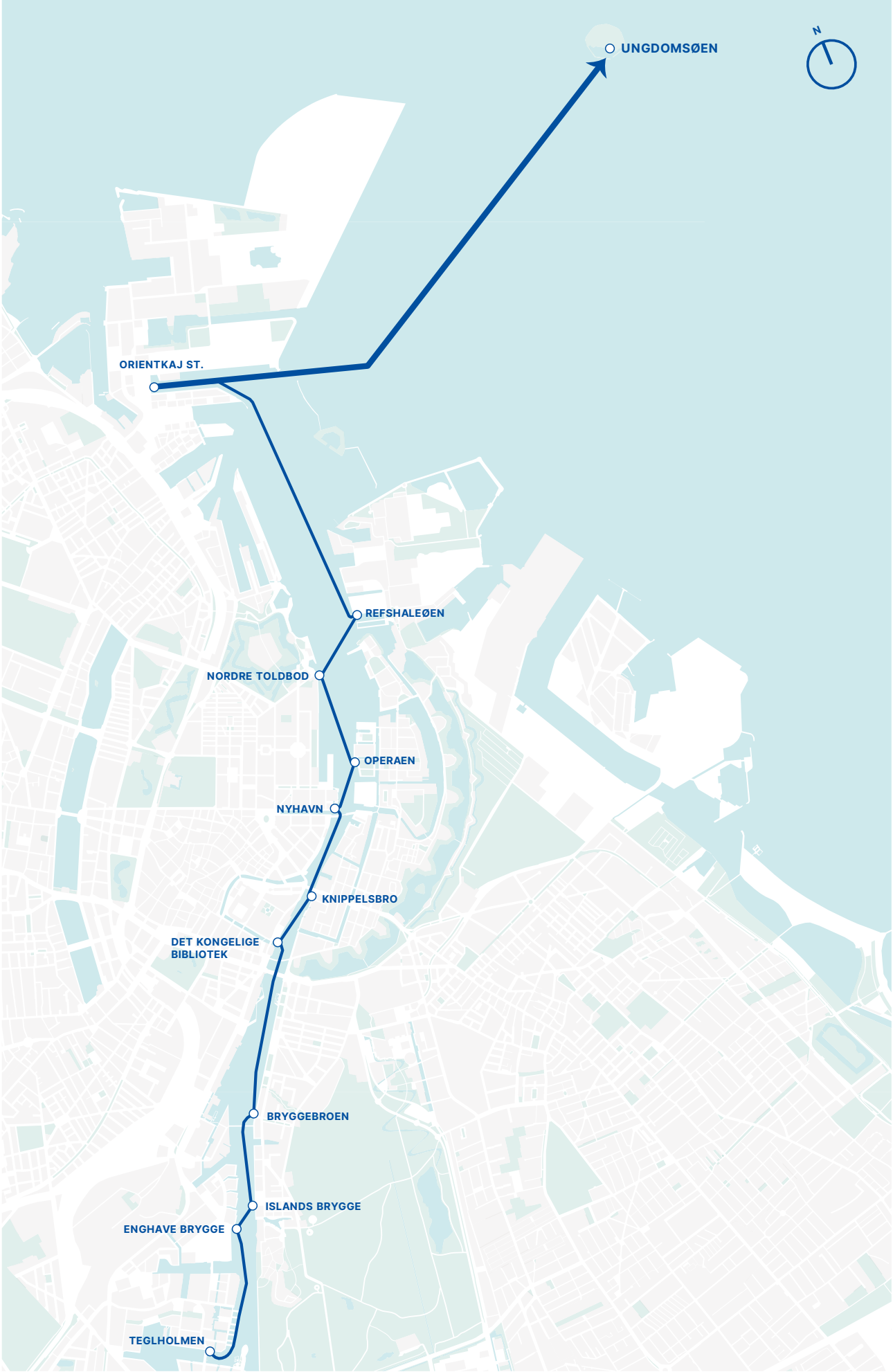
For at have mulighed for at udnytte bådene til drift på noget af den øvrige havnebussejlad, foreslås det, at der anvendes en 23,9 m lang båd med plads til 90-100 passagerer. Dette kan dog give udfordringer med efterladte passagerer i sommerperioden ved Orientkaj St., hvis passagemængden modsvare Ungdomsøens sekretariats vurdering af, at der vil være ca. 150 passagerer med ønske om sejlads til Ungdomsøen. Udfordringen kan løses ved indsættelse af flere afgang, som dog samtidig vil øge driftsomkostningerne. Vælges en større båd med højere passagerkapacitet, vil udnyttelsen af bådene være meget lav og omkostningerne meget høje, da disse typer af både ikke kan indgå i den øvrige havnebussejlad.

Betjening af Ungdomsøen er mulig, men omkostningstung
En betjening af de ca. 60.000 forventede årlige besøgende på Ungdomsøen med havnebusdrift, kræver indkøb af én ny type båd, som kan sejle i åbent farvand. Denne båd vil kunne tilbyde to afgang om morgenen og eftermiddagen med 45-minutters interval hele året på alle ugens dage.

De større krav til båden grundet sejlads i åbent farvand øger omkostningerne til driften med op til 30 % ift. den eksisterende havnebusdrift. Samtidig kan der afhængigt af valg af konkret bådtype være større eller mindre mulighed for at integrere sejladsen til Ungdomsøen i den øvrige havnebusdrift.

Vurderingen er, at en betjening vil koste ca. 5-7 mio. kr. pr. år, hvilket svarer til et tilskudsbehov pr. passager på 75-85 kr. Der er i den økonomiske vurdering taget udgangspunkt i, at billetprisen vil modsvare en 2-zoners billet, som vei den øvrige havnebus-rute.

To muligheder for videre proces
Etablering af betjening af Ungdomsøen kan enten ske gennem et udbud af denne specifikke drift eller som en del af det samlede genudbud af driften af hele havnebussejladsen. Den første løsning vil eventuelt kunne sikre opstart inden 2030, mens den anden løsning kan give en samlet bedre pris grundet et større udbudsomfang.



8 Opsummering

Det stigende antal passagerer i havnebusserne rummer både udfordringer og potentialer, som anbefales håndteret i videst muligt omfang i den fremtidige havnebusdrift efter 2030. Udfordringerne ligger især i passagerkapaciteten på strækningen mellem Nyhavn og Refshaleøen i sommerperioden, hvor antallet af afgang ikke længere modsvare den stigende efterspørgsel for at komme på tværs af havnen på denne strækning. Derudover imødekommer sejlplanerne ikke de mange fritidsrejsendes behov i aften- og weekendtimerne.

Potentialerne handler derfor om at udvikle og/eller optimere havnebusdriften, så den i højere grad imødekommer passagerens behov.

Udviklingen kan ske gennem en udvidelse af driften med flere afgang og evt. betjening af nye lokationer som Ungdomsøen og Langelinie kaj, mens en optimering af driften kan ske gennem målretning af driften, altså antallet af afgang til de strækninger, hvor antallet af passagerer er størst.

Med udgangspunkt i udfordringerne og potentialerne samt de fire temaer for fremtidig havnebusdrift, som indgik i den politiske beslutning om igangsætning af udviklings- og driftsoptimeringsplanen, er der udarbejdet syv scenarier. I nedenstående skema ses en oversigt over scenariernes effekter i forhold til sejltimeomfanget, antallet af passagerer samt det årlige driftstilskud fra Københavns Kommune.

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

Ungdomsøen

Betjening af Ungdomsøen	1	900	60.000	ca. 5-7 mio. kr.
-------------------------	---	-----	--------	------------------

Tiltagene i basis 2030 - scenarie 0 kan med fordel implementeres i eksisterende kontraktperiode

De mindre driftsmæssige justeringer i basis 2030 - scenarie 0 med en længere sommerperiode, fredag som weekenddag og længere driftsdøgn i sommerperioden, kan med fordel indarbejdes i driften allerede i den eksisterende kontraktperiode. Dette kan ske inden for den eksisterende økonomiske og kontraktuelle ramme, og kan muligvis bidrage til at undgå, at de nuværende kapacitetsudfordringer bliver større.

Optimeringsscenarierne medfører reduktion i den sydlige del af havnen

For alle optimeringsscenarierne gælder det, at der på hverdage flyttes på antallet af afgang fra den sydlige strækning mellem Teglholmen og Knippelsbro til strækningen mellem Knippelsbro og Orientkaj st. Dette medfører en serviceforringelse for passagererne, som i dag benytter stoppestederne ved Teglholmen, Enghave Brygge, Islands Brygge Syd og Bryggebroen. Omvendt får stoppestederne med flest passagerer flere afgang, og driften målrettes i højere grad de strækninger, hvor passagergrundlaget er størst. Det skal bemærkes, at optimeringsscenarierne i forskellig grad løser de eksisterende kapacitetsproblemer.

Udviklingsscenarierne giver muligheder for samlet bedre drift i hele havnen

For udviklingsscenarierne gælder det, at der er behov for drift med flere både. De ekstra både muliggør i forskelligt omfang en fastholdelse af den eksisterende betjening af de nuværende havnebusstoppesteder samtidig med, at der på den mest passagertunge strækning mellem Nyhavn og Refshaleøen

kan indsættes flere afgang. Dette kan i høj grad imødekomme de eksisterende udfordringer med kapaciteten i sommerperioden.

De fleste scenarier bryder med enkeltheden i den nuværende betjening

Alle scenarier med undtagelse af scenarie 3 og 4 bryder med den nuværende enkle betjening, hvor alle stoppesteder har samme antal afgang med en ensartet betjening. I disse scenarier vil der enten være flere linjer med forskellig linjeføring og/eller linjer, der ikke betjener alle stoppesteder. Dette stiller større krav til trafikinformation over for kunderne.

Scenariernes opfyldelse af de politiske temaer og de deraf udledte pejlemærker

Sammenholdes de syv scenarier med både de politiske temaer og de deraf konkretiserede pejlemærker fås en indikation af, hvilke scenarier, der i højere eller lavere grad imødekommer de politiske ønsker, der er. Skemaerne på de kommende sider viser en overordnet vurdering af de enkelte scenarier.

Scenarie	Optimering eller udvikling	POLITISK TEMA			
		Øget frekvens	Etablering af ekspres- og pendlerruter	Udvidet betjening af havnen	Betjening af Ungdomsøen
1: Optimering af driften mellem Refshaleøen og Nyhavn	Optimering	X			
2: Styrkelse af forbindelserne mellem de tre mest benyttede stoppesteder	Optimering	X	X		
3: Betjening af nyt stoppested ved Langeliniekej	Optimering			X	
4: Fra 30 til 20-minutters drift i hele havnen	Udvikling	X			
5: Styrkelse af betjeningen mellem Orientkaj St. og Knippelsbro	Udvikling	X			
6: Supplerende ekspresbåd til den eksisterende betjening	Udvikling	X	X		
7: Pendulbåd mellem Refshaleøen og Nyhavn	Udvikling		X		

Ungdomsøen

Betjening af Ungdomsøen	Udvikling				X
-------------------------	-----------	--	--	--	---

Scenarie	Optimering eller udvikling	PEJLEMÆRKER			
		Der bør sejles der, hvor der er størst passagergrundlag	Den eksisterende havnebusflåde skal udnyttes bedst muligt	Havnebusdrif-ten skal primært målrettes køben-havnernes behov - og i mindre grad turisternes	Der bør være fokus på at sikre den mest optimale drift i forhold til de forskellige tider på året (sommer og vinter)
1: Optimering af driften mellem Refshaleøen og Nyhavn	Optimering	Flytter afgang fra den sydlige del til den nordlige del, og øger sejladsen til strækningen med størst passagergrundlag	Havnebusflåden udnyttes optimalt	Imødekommer i nogen grad københavnernes ønsker om mere drift i den nordlige del af havnen	Øger omfanget af sejlads i sommerperioden
2: Styrkelse af forbindelserne mellem de tre mest benyttede stoppesteder	Optimering	Øger antallet af afgang mellem de største rejserelationer i den nordlige del	Havnebusflåden udnyttes optimalt	Imødekommer københavnernes behov i væsentlig grad	Ekspresbåden øger sejladsen i sommerperioden i nogen grad.
3: Betjening af nyt stoppested ved Langeliniekej	Optimering	Øger ikke antallet af afgang på strækninger med mange passagerer	Havnebusflåden udnyttes optimalt	Imødekommer ikke københavnernes behov om flere afgang	Giver ikke mere drift i sommerperioden
4: Fra 30 til 20-minutters drift i hele havnen	Udvikling	Øget antallet af afgang på strækninger uden stort passagergrundlag	Kræver indkøb af ekstra både	Imødekommer i begrænset omfang københavnernes behov om mere drift i den nordlige del af havnen	Øger ikke antallet af afgang tilstrækkeligt i sommerperioden i den nordlige del
5: Styrkelse af betjeningen mellem Orientkaj St. og Knippelsbro	Udvikling	Forbedrer betjeningen på den mest passagertunge strækning markant	Kræver indkøb af ekstra både	Imødekommer passagerernes ønsker om mere drift i den nordlige del af havnen i vid udstrækning	Markant mere sejlads i sommerperioden, hvor passagertallet er højest
6: Supplerende ekspresbåd til den eksisterende betjening	Udvikling	Sikrer mere betjening mellem de største rejserelationer. Dog begrænset vækst i antallet af afgang i nord	Kræver indkøb af ekstra både	Ekspressejlads henvender sig ikke til københavnernes behov, men er mere pendlerrettet	Ekspresbåden øger sejladsen i sommerperioden i nogen grad
7: Pendulbåd mellem Refshaleøen og Nyhavn	Udvikling	Øger betjeningen markant på strækningen med flest passagerer	Kræver indkøb af ekstra både	Imødekommer i høj grad københavnernes og de øvrige passagerers behov	Giver markant mere sejlads i sommerperioden

Betjening af Ungdomsøen	Udvikling	Sikrer betjening på en strækning med relativt lavt passagergrundlag.	Kan give en meget dårlig udnyttelse af den ekstra båd til betjening af Ungdomsøen - afhængigt af valg af bådtype	Imødekommer i meget begrænset omfang københavnernes behov.	Giver ikke mere betjening i sommerperioden
-------------------------	-----------	--	--	--	--

Bilag 1 Stedsanalyse

Nyhavn, Refshaleøen og Teglholmen



Stedsanalyse: Nyhavn



Wayfinding i området understøtter ikke optimalt en intuitiv navigation mod stoppestedet. Særligt for fodgængere fra Kongens Nytorv kan ruten være udfordrende, og hvis man vælger den forkerte side af Nyhavn, er man nødt til at gå en omvej på 300-400 meter for at krydse broen.

Havnebusserne er fraværende i havnerummet
Når man bevæger sig gennem Nyhavn, er det bemærkelsesværdigt, hvor lidt havnebusserne fylder i det visuelle bybillede. Det tager lang tid, før en havnebus overhovedet bliver synlig i havnerummet, og fra Nyhavnsbroen er stoppestedet ikke umiddelbart til at få øje på. Broerne over havneløbet – særligt Inderhavnsbroen – skaber yderligere visuelle barrierer, der gør det vanskeligt at se de ankomende busser, før de allere-de er ved at lægge til. Det kan skabe tvivl hos ventende passagerer om, hvornår næste afgang finder sted.

Passagererne venter på kajen – eller vælger helt at gå videre

Havnebussernes frekvens påvirker i høj grad passagerernes brug af stoppestedet. Ventetiden på op til 30 minutter kan opleves som lang, og ofte ses potentielle passagerer tjekke afgangstavlen, tøve og til sidst opgive at tage havnebussen. Spørgsmålet er, hvor lang ventetid der psykologisk er acceptabel, før folk vælger et alternativt transportmiddel.

Mens de ventende passagerer opholder sig på kajen, ligger pontonen ubrugt. Infostanderen er placeret på kajkanten, og det er her, folk står og tjekker information. Ganske få vælger at gå ned på pontonen for at vente. Stoppestedet kunne

integreres bedre med kajen og derved skabe mere komfortable venteforhold. Det ville ikke kun forbedre oplevelsen for havnebuspassagerer, men også for besøgende i området.

Funktionelle elementer med oplevelsesmæssigt potentiale

Tilgængelighed for alle bør adresseres. Nogle passagerer har behov for ekstra tid og komfort til at bevæge sig mellem pontonen og kajen. En mulig løsning kunne være at udvide anløbsbroen for at gøre adgangen lettere. Samtidig kunne et bevidst materialevalg, der harmoniserer med Nyhavns æstetik, skabe en bedre visuel sammenhæng og en større oplevelsesmæssig kvalitet.

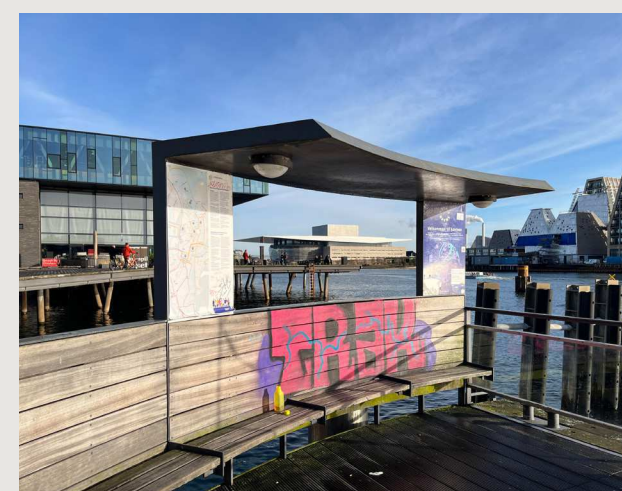
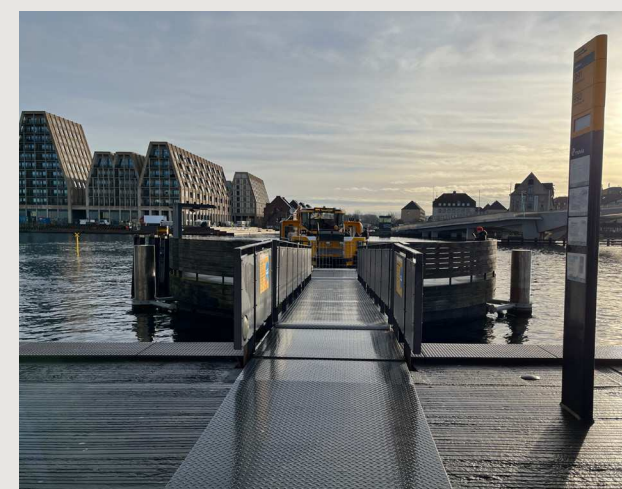
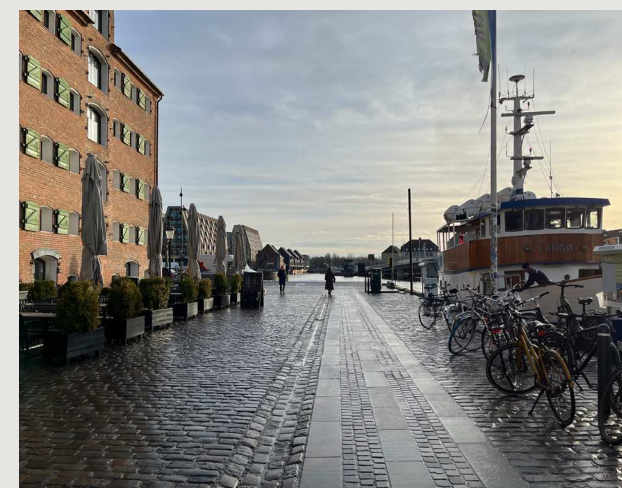
Læskærmen på pontonen indrammer udsigten til Operaen, men de tilhørende informationspaneler er ikke optimalt placeret og overses let – især af afstigere, der primært har fokus på at forlade pontonen. Wayfinding for Havneringen bidrager yderligere til forvirring, da dens design minder om information for havnebusserne, og derfor kunne denne placeres et andet sted. I stedet kunne skærmen anvendes til at formidle information om Operaen og oplevelser langs havnen.

Aktivisering af stedet og bedre byrumsintegration

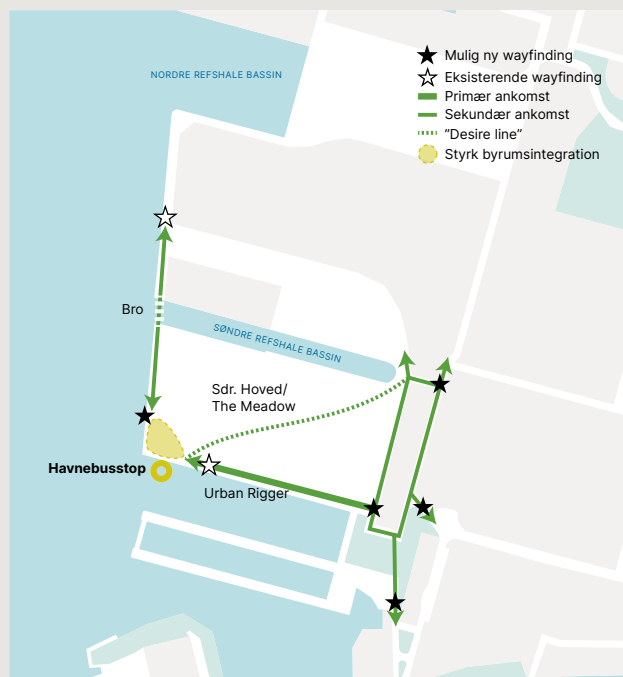
Området omkring stoppestedet er præget af klassisk københavnsk arkitektur med farverige facader og tæt bebyggelse, hvor caféer og restauranter skaber liv i stueetagerne. Alligevel kan stoppestedet opleves som en "død ende", fordi det primært fungerer som en transitzone. Med de mange turister og besøgende i området kunne stoppestedet integreres bedre i Nyhavns byrum.

Opsamlende overvejelser

- Wayfindingen kunne forbedres ved de primære ankomstpunkter herunder Nyhavnsbroen.
- Stoppestedet kan integreres med kajen i form af komfortable venteforhold både til lands og til vands.
- Oversigtskortet fra læskærmen kunne erstattes med mere formidlende paneler om relevante rejsemål.
- Anløbsbroen kan gøres mere tilgængelig og materialevalget kan understøtte den lokale kontekst.



Stedsanalyse: Refshaleøen



↑
I sin nuværende placering understøtter stoppestedet en stærk forbindelse til endestationen for Bus 2A, der fungerer som et naturligt alternativ til havnebussen. Dette giver fleksibilitet for passagererne, hvis der er lang tid til næste havnebus. Eller hvis kapaciteten ikke rækker i sommerperioden.

Et stoppested i samspil med den rå kontekst

Havnebusstoppet ved Refshaleøen er designet i Corten-stål, hvilket skaber en materialemæssig sammenhæng med områdets industrielle karakter. Samtidig passer det æstetisk ind i det eksisterende wayfinding-koncept, hvor oversigtskort over Refshaleøen understøtter orienteringen.

Området omkring stoppestedet er dog præget af en midlertidig karakter. Refshaleøen har mange aktiviteter og er udpeget som et perspektivområde, og mange steder er der stadig byggepladspræg. Det betyder, at den nuværende oplevelse af stedet sandsynligvis vil ændre sig, når byudviklingen skrider frem, og nye funktioner etableres.

Passagerflow påvirkes af sæsonudsving og events

Refshaleøen er i dag hjemsted for mange større events, og dette afspejler sig tydeligt i passagerflowet. Om sommeren og under arrangementer kan stoppestedet opleve store udsving i antallet af rejsende, især da havnebusserne sejler med lav frekvens. Mange passagerer ankommer på én gang, og kapaciteten kan derfor blive udfordret.

Den belagte sti, der fører fra stoppestedet mod ungdomsboligerne Urban Rigger, fungerer som en naturlig ledelinje for passagererne, men kunne med fordel gøres bredere for at håndtere større menneskemængder i spidsbelastningsperioder.

Store åbne flader giver gode sigtelinjer – men også udfordringer

Fra stoppestedet er der gode sigtelinjer over Sdr. Hoved/The Meadow, et ubebygget område, der skaber en visuel åbenhed og forstærker følelsen af at ankomme til en anderledes, rå del af byen. Denne åbne struktur betyder dog også, at orienteringen kan være udfordrende for passagerer, der ikke kender området. Afhængig af deres endelige destination kan den umiddelbare retning føles uklar, da der ikke er naturlige ledelinjer eller tæt bebyggelse, der guider passagerstrømmen.

En løsning kunne være at understøtte en diagonal krydsning af The Meadow, så ankomsten fra havnebusstoppet bliver mere intuitiv. Hvis området bebygges i fremtiden, bør denne kobling tænkes ind for at sikre en naturlig og velfungerende forbindelse.

Placeringens fordele og ulemper – og muligheden for en fremtidig flytning

Den nuværende placering af stoppestedet på havnekanten har både fordele og ulemper. En fordel er, at passagererne ankommer syd for de fleste destinationsmål, hvilket mentalt fungerer bedre end en længere sejlads nordpå, hvor man i så fald skulle gå tilbage mod målet. Stoppestedet sikrer dermed en logisk bevægelse i området.

Samtidig er det værd at overveje, hvad der sker, hvis stoppestedet i fremtiden flyttes længere nordpå, for eksempel til Nordre Refshale Bassin. Denne del af Refshaleøen har i dag karakter af en bagside med en mere rå havnestemning, men hvis området udvikles yderligere, kunne en mere nordlig placering blive en central brik i den samlede mobilitetsstruktur. Dog vil en flytning kræve, at man arbejder aktivt med nye forbindelser, da området i dag er mere isoleret.

Opsamlende overvejelser

- Ankomsten, især i relation til Sdr. Hoved/The Meadow, kunne forbedres med en ledelinje eller en diagonal krydsning.
- Der kunne laves en bredere sti ved Urban Rigger, som kunne imødekomme de store passagerflows ved events.
- Bedre synlighed omkring den nye bro med wayfinding, som kan gøre forbindelsen til en naturlig del af gangruterne i området.
- Strategisk overvejelse af en evt. fremtidig flytning af stoppestedet. En nordlig placering kræver stærke forbindelser for at undgå isolation.



Stedsanalyse: Teglholmen



↑
Selvom det nære opland til stoppestedet ved Teglholmen primært består af boliger, er det værd at overveje, hvordan de omkringliggende destinationer kan indtænkes, fx studielivet ved Aalborg Universitet, havnebadet og Spiseriet Teglholmen. Derudover ligger der butikker og spisesteder spredt i nabolaget, som potentielt kunne få merværdi af stoppestedsforbedringer og wayfinding.

Mangelfulde ankomstforhold skaber forvirring
"Hvor er stoppestedet?", hvilket er den umiddelbare tanke, når man orienterer sig i havnerummet og skal finde ud af, hvor havnebussen lægger til. Der mangler en synlig markering af stoppestedet. Først efter at have passeret Teglværksbroen, dukker standeren op i synsfeltet for dem, der kommer fra syd, og for passagerer fra nord er det endnu sværere at finde stoppestedet. Og er man havnet på den modsatte side af Støberivej skal man krydse en bred, trafikeret tosporet vej med tung trafik.

Et stoppested, der ikke gør meget væsen af sig
Stoppestedet rummer de funktioner, der rent praktisk skal være der: en bænk, cykelparkering, en skraldespand og en infostander. Anløbsbroen og pontonen er enkle og funktionelle, og de er designet med fokus på effektiv påstigning snarere end ophold. Det signalerer, at stoppestedet primært henvender sig til pendlere og ikke er tænkt som en del af byrummet.

Dette efterlader en oplevelse af et uforløst potentiale for at integrere stoppestedet som en del af byens rum.

Samtidig er stoppestedet placeret tæt på boliger i stueetagen uden sokkel, hvilket adskiller det fra stoppestederne i Nyhavn og Refshaleøen. En øget indpasning af stoppestedet i byrummet kan risikere at skabe gener for beboerne med uønsket ophold, men omvendt kan det gøre havnebussen mere synlig.

Stoppested som identitetsskabende funktion
Selvom stoppestedet ligger i et relativt roligt område uden store turiststrømme, er der stadig potentiale for at udvikle det til mere end blot et funktionelt transportknudepunkt. Havnerummet har rigelig med plads, og det vil kunne være oplagt at tænke nyt i forhold til pontonens udformning og anvendelse. Man kunne derfor lave en mere identitetsskabende funktion i samspil med stoppestedet, som udnytter stedets placering i havnen og den lokale, afslappede stemning.

- Opsamlende overvejelser**
- Stoppestedet skal kunne ses på afstand, og derfor kan wayfinding og synligheden øges.
 - Til at forbedre tilgængeligheden, kunne man etablere en sikker krydsning ved Støberivej.
 - Pontonens udformning kunne gentænkes, så den er mere end blot en funktionel bro. Dog med respekt for naboer.



Udviklings- og driftsoptimeringsplan for havnebusserne

Marts 2025

Udarbejdet af:
Urban Creators

urban
creators

På vegne af:
Københavns Kommune

