

Center for Regional Udvikling

Dialogoplæg til styrket natbetjening i Region Hovedstaden

Anbefalinger

April 2024

urban
creators





urban
creators

STYRKET NATBETJENING I REGION HOVEDSTADEN

Dialogoplæg om natbetjeningen i Region Hovedstaden

April 2024

Udarbejdet af:
Urban Creators

Udarbejdet for:
Region Hovedstaden

Sammen med:
MOVIA
DSB
METROSELSKABET
LOKALTOG A/S

Indhold

1. Introduktion	4
2. Hvilken rolle og værdi har natbetjening?	6
3. Kortlægning af nattilbuddet	8
Nattilbuddet på hverdagsnætter	8
Nattilbuddet på weekendnætter	12
Opsamling	16
4. Hvad siger borgene om tilbuddet og tryghed?	18
5. Hvad ved vi om nattilbud fra andre steder?	20
6. anbefalinger til styrket natbetjening	22
Styrket betjening	24
Styrket markedsføring og kommunikation	28
Styrket tryghed	30



Introduktion

Region Hovedstaden ønsker at styrke natbetjeningen i den kollektive trafik og har derfor igangsat en undersøgelse af, hvordan det nuværende nattilbud er. Dette skal danne grundlag for at komme med forslag til at styrke natbetjeningen i regionen og dermed på sigt at kunne tilbyde en bedre mobilitet for regionens borgere og brugere, der kan være med til at fremme brugen af kollektiv trafik på alle tidspunkter af døgnet.

Formål med undersøgelsen

Formålet med undersøgelsen er at udarbejde en række anbefalinger til tiltag, som kan give flere borgere et trygt og enkelt kollektiv trafiktilbud om natte i forbindelse med transport til/fra natarbejde eller efter kulturelle arrangementer og byture. Anbefalingerne kan indgå som et politisk beslutningsgrundlag i Region Hovedstaden.

Region Hovedstaden ønsker med undersøgelsen en kortlægning af den eksisterende natbetjening på tværs af kollektive transportformer og transportudbydere. Med afsæt i kortlægningen ønskes anbefalinger til justeringer i den regionale natbetjening, der optimerer den samlede natbetjening for brugeren. Anbefalingerne skal tage udgangspunkt i de regionalt finansierede busser og lokaltog, men ses i sammenhæng med kommunalt og statsligt finansieret kollektiv trafik.

Et optimeret tilbud om natbetjening skal gøre kollektiv trafik til et attraktivt tilvalg om natten, både til hverdag og i weekenden.

Det har samtidig været et selvstændigt formål med analysen at sikre involvering af relevante parter, herunder trafikudbydere.

Tilgang til undersøgelsen

Undersøgelsen er baseret på en dybdegående kortlægning af nattilbuddet i Region Hovedstaden med bus, lokalbane, S-tog, regionaltoget og metro. Kortlægningen skaber et overblik over det eksisterende nattilbud, og bidrager derigennem til at fastlægge eventuelle uhensigtsmæssigheder og forbedringsmuligheder med henblik på at identificere tiltag til at styrke nattilbuddet.

Kortlægningen er baseret på oplysninger og data fra Metroselskabet, DSB, Lokaltog og Movia. Data fra de forskellige transportudbydere har vist, at den generelle viden om passagererne om natten er væsentligt begrænset sammenlignet med dagtimerne. Antallet af passagertællinger er langt færre, og der er et mere begrænset omfang af rejsekortdata.

I kortlægningen beskrives det nuværende tilbud af kollektiv trafik om natten, samt en analyse af passagerbenyttelse og rejsestrømme i nattetimerne. I undersøgelsen er kortlægningen opdelt i to natkategorier:

- Hverdagsnætter (efter søndag til og med torsdag)
- Weekendnætter (efter fredag og lørdag)

For begge kategorier betragtes nat som tidsrummet imellem kl. 01-05.

Inddragende proces

Undersøgelsen er baseret på en inddragende proces, hvor relevante parter har bidraget til at skabe supplerende viden, samt til at få et mere kvalitativt input til, hvor der er potentialer for at styrke tilbuddet i natte-timerne. I processen er der både inddraget viden fra borgere (brugere og ikke-brugere) samt mobilitetsaktører, for at sikre så mange aspekter omkring det eksisterende nattilbud som muligt.

Der er afholdt flere workshops med inddragelse af repræsentanter fra trafiksselskaberne (DSB, Metroselskabet, Lokalbåner og Movia samt Region Hovedstaden og Region Sjælland). Her har fokus både været på at supplere kortlægningen med flere kvalitative aspekter om nattilbuddet, dets brugere og historik samt kvalificere hvilke tiltag, der kan være med til at styrke tilbuddet.

Der har samtidig været afholdt interview med 10 ansatte fra flere virksomheder i Hovedstadsområdet for at få et indblik i hvilke udfordringer og potentialer de ser ved nattilbuddet.

Endvidere er der afholdt en mindre survey blandt 36 brugere og ikke-brugere om deres brug og opfattelse af nattilbuddet.





Hvilken rolle og værdi har natbetjening? Hvorfor har man overhovedet tilbud om natten?

Værdien i natbetjeningen

Der er foretaget et desk-research af, hvilken værdi og rolle natbetjening har i det samlede mobilitetsbillede. Generelt er det et område med meget begrænset viden og den viden, der findes, er ofte kontekstspecifik og kan være svær at overføre til en dansk kontekst.

Langt de fleste storbyregioner har natbetjening i den kollektive trafik – også Region Hovedstaden. Formålet med natbetjeningen er dog mere uspecificeret på tværs af regionerne. Mange tilbyder natbetjening for at give folk, der er til kulturelle arrangementer eller på byture, et alternativ til taxa eller bil. Det giver også øget fleksibilitet og understøtter bosætning i yderområder. Natbetjening har også et aspekt af trafikssikkerhed i sig i form af et reduceret antal tilfælde af spiriturkørsel. Andre har derudover natbetjening, fordi de anerkender, at der er generelt mobilitetsbehov (ud over det kulturelle) for arbejdstagere med mødetider om natten (eller sen aften/tidlig morgen).

I det centrale København og omegnskommunerne giver A-busserne og metroen et attraktivt mobilitetsstilbud om natten, så man som borger i denne geografi, kan være bruger af den kollektive trafik 24/7 til alle formål.

For at understøtte nat-pendlingen er der udvalgte forbindelser fra København til den øvrige region som betjenes – dog langt fra alle. Og endelig giver S-togsdrift om natten i weekenderne og en række supplerende natbusser et godt tilbud til at dække behovet for rejser i forbindelse med kultur og bytur i den bredere hovedstadsgeografi. Natbetjeningen giver værdi for mange af regionens borgere, specielt i weekenderne. Den giver mobilitet på tværs af regionen og den understøtter den kollektive trafik i dagtimerne, da natbetjeningen muliggør at være kollektiv trafikbruger hele døgnet.

Der er ikke lavet danske studier af samfundsøkonomien ved natbetjening. Natbetjeningen har ikke nogen betydelig effekt på hverken trængsel eller CO2-reduktion, men et robust og godt kollektivt mobilitetsstilbud kan afhjælpe den generelle bilafhængighed, og dermed understøtte disse udfordringer i dagtimer.

Regionens målsætninger og visioner

I Region Hovedstadens "Trafik- og Mobilitetsplan" er målet at sikre en sammenhængende, pålidelig, effektiv og grøn mobilitet, hvor kollektiv trafik i højere grad skal være førstevalget i forbindelse med rejser/ture i Hovedstadsområdet, og hvor der udvikles knude-

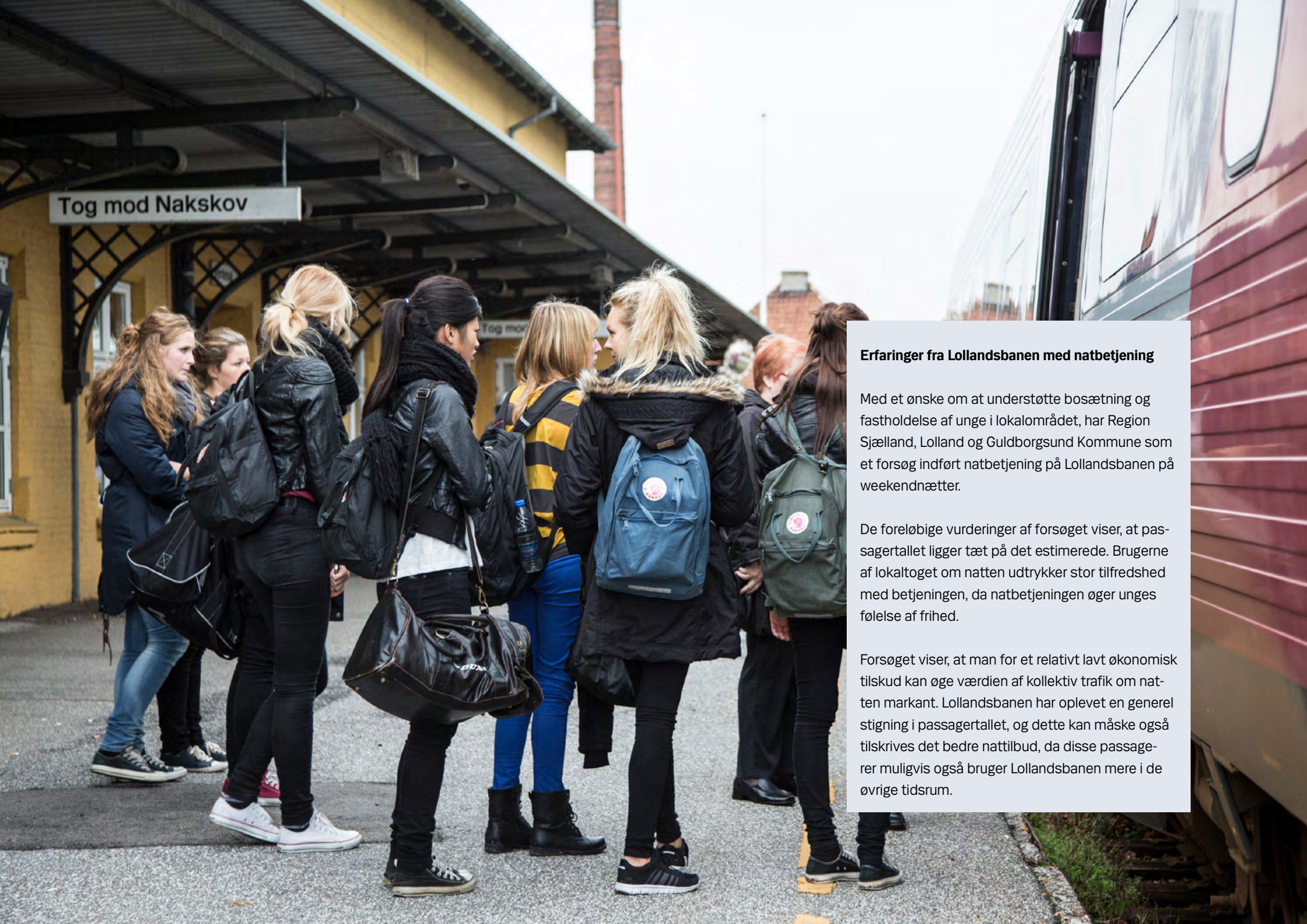
punkter, der skaber sammenhæng mellem transportformerne.

En konkret indsats i Region Hovedstadens vision er, at der skal ske en styrkelse af det kollektive hovednet (det strategiske net). Denne del af tilbuddet af den kollektive trafik spiller også en væsentlig rolle i natbetjeningen, og en styrkelse af det strategiske net, inkluderer derfor også en styrkelse af natbetjeningen.

Målsætninger og visioner fra regionens kommuner

På tværs af kommunerne i Region Hovedstaden er der et ønske om at styrke den kollektive trafik. Dette skyldes primært ønsker om at reducere klimabelastningen fra trafikken samt at reducere trængslen på vejene.

Attraktiv mobilitet og fastholdelsen af særligt unge borgere er sandsynligvis en vigtig grund til at flere kommuner har prioriteret natbetjening. I København er natbetjening på hele A-busnettet prioriteret for at give en samlet stærk ryggrad i den kollektive trafik. Dermed gives borgerne i dette område af Region Hovedstaden et mobilitetsstilbud, der imødekommer de flestes behov på tværs af hele døgnet. Der ses derudover også udvalgte kommuner, som vælger at understøtte natbetjeningen i weekenderne, bl.a. Hillerød, Dragør og Gribskov.



Tog mod Nakskov

Erfaringer fra Lollandsbanen med natbetjening

Med et ønske om at understøtte bosætning og fastholdelse af unge i lokalområdet, har Region Sjælland, Lolland og Guldborgsund Kommune som et forsøg indført natbetjening på Lollandsbanen på weekendnætter.

De foreløbige vurderinger af forsøget viser, at passagertallet ligger tæt på det estimerede. Brugere af lokaltog om natten udtrykker stor tilfredshed med betjeningen, da natbetjeningen øger unges følelse af frihed.

Forsøget viser, at man for et relativt lavt økonomisk tilskud kan øge værdien af kollektiv trafik om natten markant. Lollandsbanen har oplevet en generel stigning i passagertallet, og dette kan måske også tilskrives det bedre nattilbud, da disse passagerer muligvis også bruger Lollandsbanen mere i de øvrige tidsrum.



Kortlægning af nattilbuddet

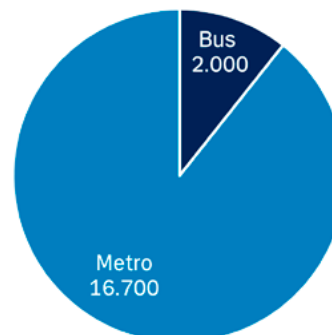
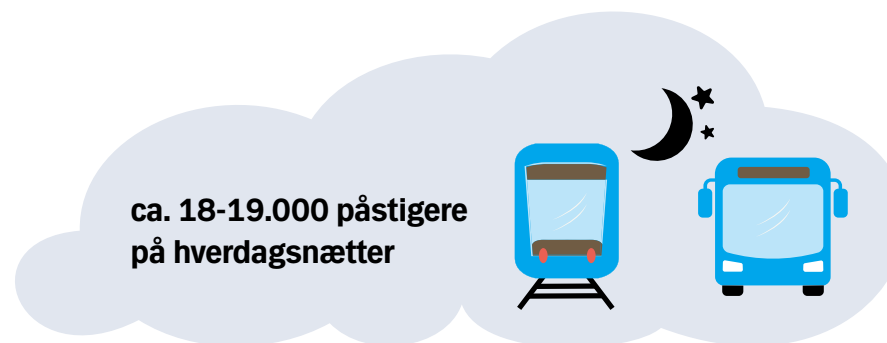
Hvor er betjeningen og passagererne på hverdagsnætter?

Hvilket nattilbud eksisterer på hverdagsnætter?

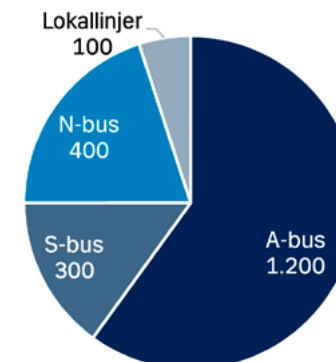
På hverdagsnætter er der følgende tilbud af kollektiv trafik:

- A-busser i Storkøbenhavn (alle - 1A, 2A, 4A, 5C, 6A, 7A og 9A)
- S-busser på linje 150S, 250S og 350S
- N-busser på linje 93N, 94N og 97N
- Lokale busser i Københavns Kommune på linje 11 og 33
- Metro på alle linjer (M1, M2, M3 og M4)
- Udvalgte afgange på regionaltoget mellem lufthavnen, Hovedbanegården og Roskilde

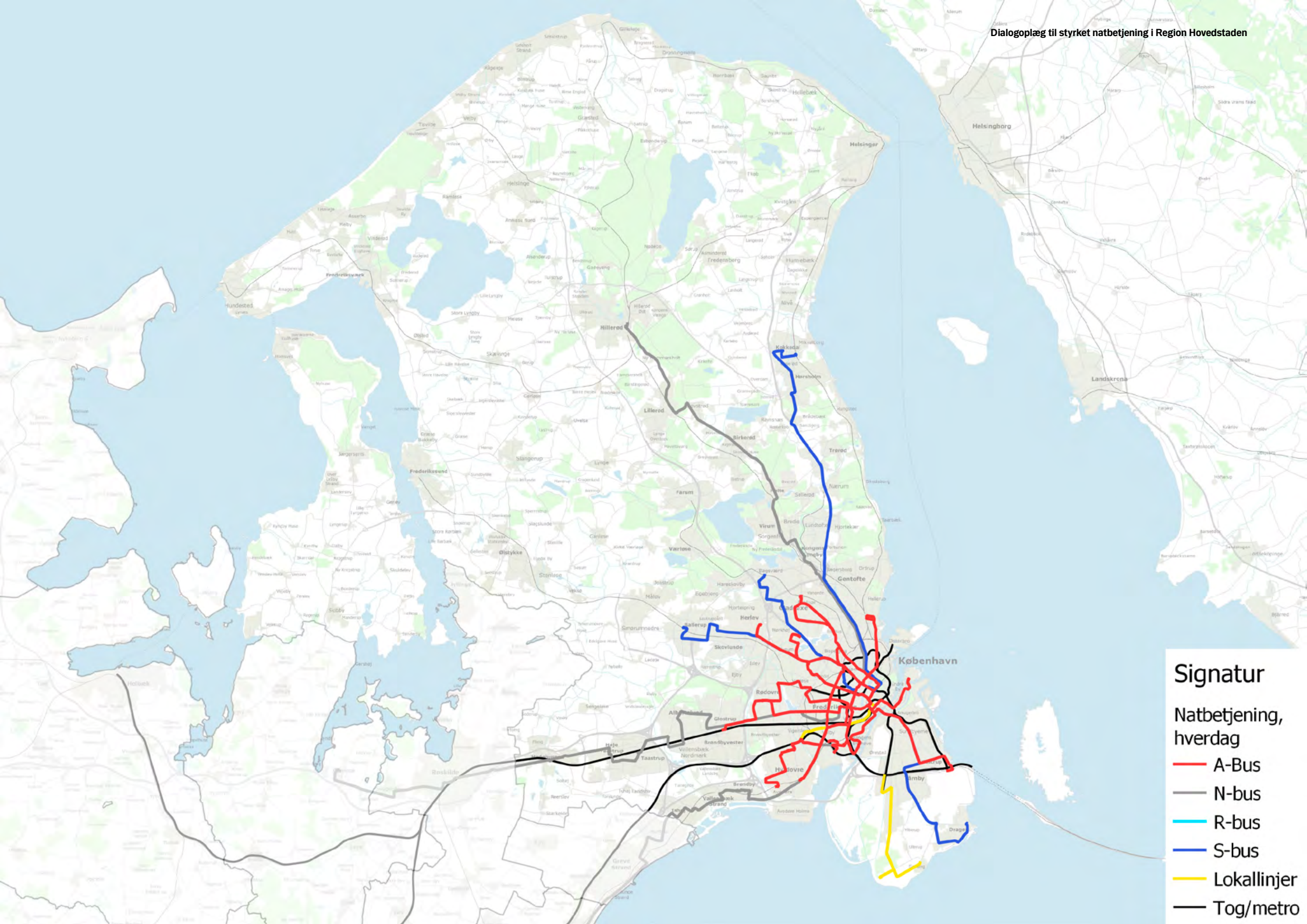
Der er i gennemsnit omkring 18-19.000 påstigere på en hverdagsnat i Region Hovedstaden.



Påstigerfordelt på transportmidler på hverdagsnætter. Tal for DSBs regionaltoget er ikke tilgængelige.



Påstigerfordelt på de forskellige bustilbud i Region Hovedstaden på hverdagsnætter.

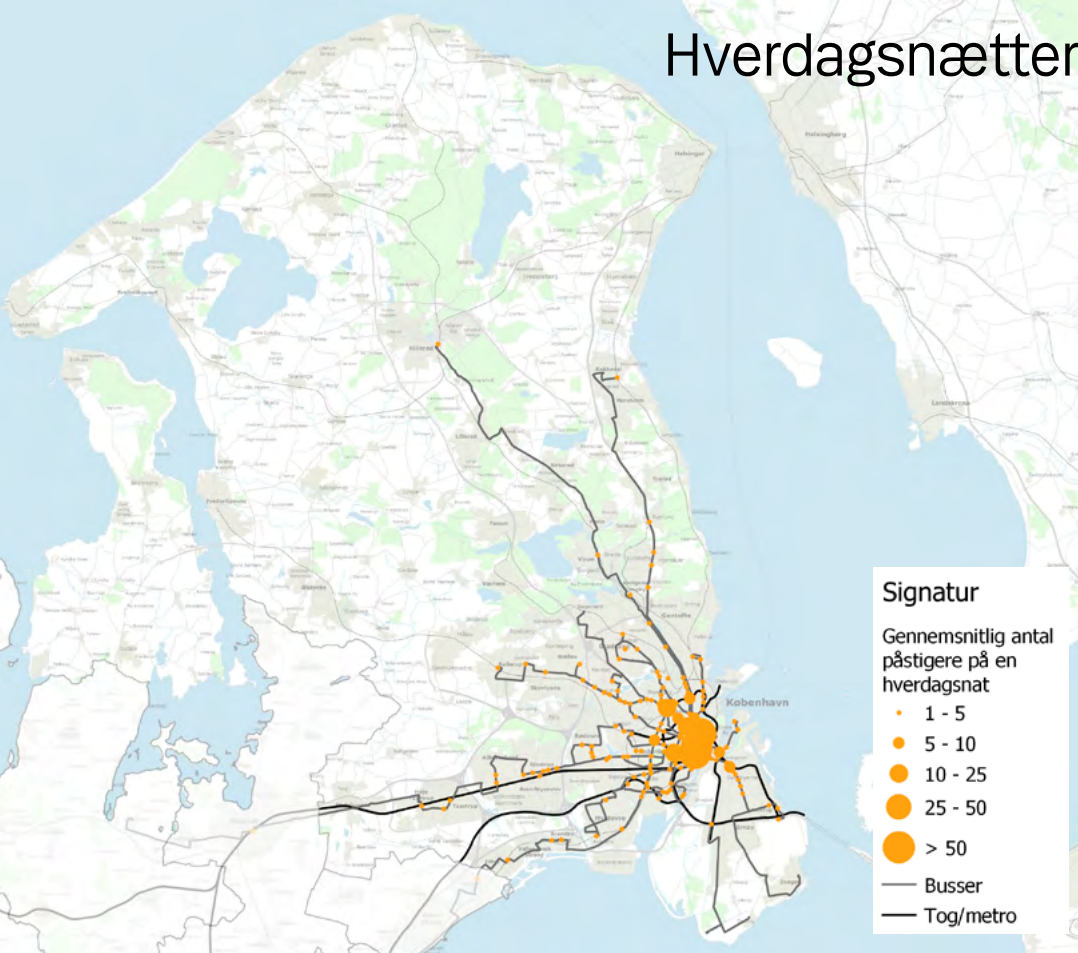


Signatur

Natbetjening,
hverdag

- A-Bus
- N-bus
- R-bus
- S-bus
- Lokallinjer
- Tog/metro

Hverdagsnætter

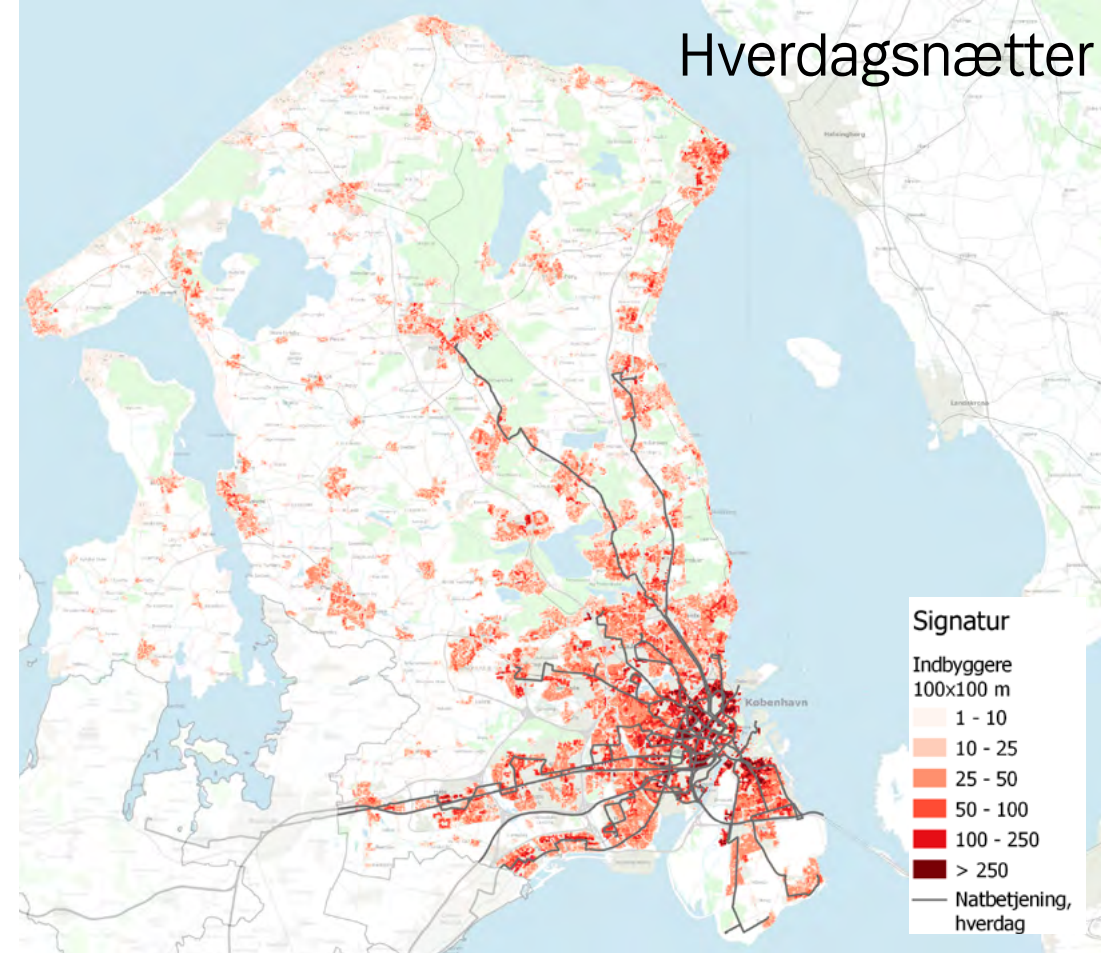


Hvor er passagererne?

Rejsekortdata viser, at ca. 95 % af alle turene startes eller slutes i det område, hvor metroen og A-busserne sikrer betjening (Storkøbenhavn). Passagertal viser endvidere, at ca. 2/3 af buspassagererne om natten kører med A-busnettet. Samtidig har en stor del af passagererne på de øvrige buslinjer om natten også enten påbegyndt og/eller afsluttet turen i Storkøbenhavn. Uden for Storkøbenhavn ses generelt lave passagertal, og de få passagerer er centreret omkring især stationer, som betjenes med busser, da S-togene ikke kører på hverdagsnætter.

S-buslinjerne har også en række stoppesteder med en betydelig benyttelse, og som ikke er stationer.

Hverdagsnætter

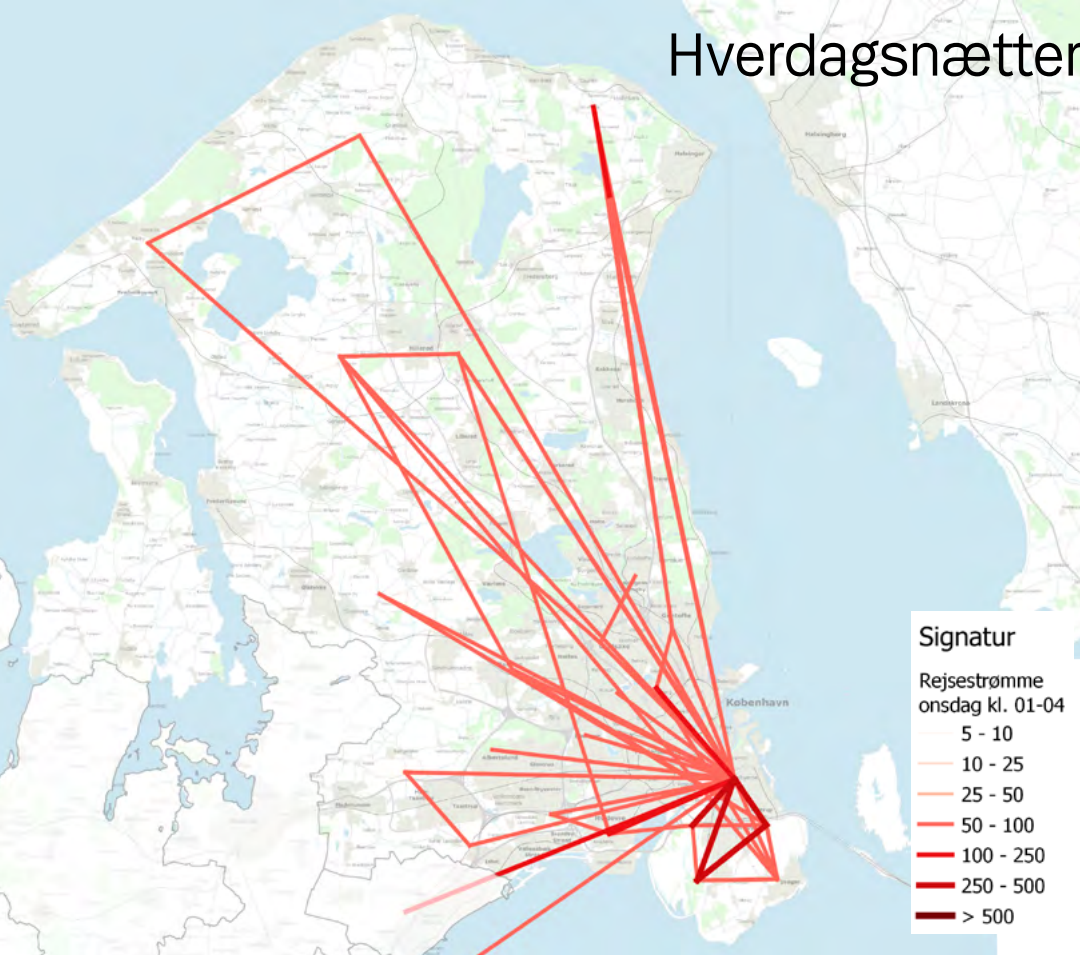


Dækker betjeningen borgerne?

Den nuværende natbetjening på hverdage dækker 60 % af alle indbyggere og 72 % af alle studie- og arbejdspladser i regionen inden for 500m fra et stoppested eller en station.

I forhold til den geografiske dækning er der store forskelle på tilbuddet afhængig af afstanden fra København. I centalkommunerne er omkring 95 % betjent om natten inden for gangafstand (500m) til nærmeste tilbud. I omegnskommunerne mod vest og syd er 70-75 % betjent, mens det i kommunerne lige nord for København kun er hver tredje indbygger og hver anden studie- og arbejdsplads, der er dækket af kollektiv trafik om natten på hverdage. I Nordsjælland har kun 11-13 % af borgerne kollektiv betjening på hverdagsnætter.

Der er 16 større byer med flere end 6.000 indbyggere i Nordsjælland og kommunerne nord for København, som ikke har kollektiv betjening på hverdagsnætter, bl.a. Helsingør, Farum, Frederikssund, Ølstykke og Værløse.



Rejsestrømme om natten

Ser man på rejsestrømme ud fra mulige potentialer (baseret på DSB's teledata og dækker alle transportformer), er der et billede af radiale rejsestrømme mellem centalkommunerne og en række kommuner. Flere af disse strømme er interessante i et natbetjeningsperspektiv, og kan være relevante at understøtte fremadrettet med et nyt eller styrket tilbud.

De største rejsestrømme med kollektiv om natten er internt i centalkommunerne, til/fra lufthavnen og mellem Hovedbanegården og Roskilde St. Disse strømme er især betjent med metro, A-bus og regionaltog (dog i meget begrænset omfang).



Kortlægning af nattilbuddet

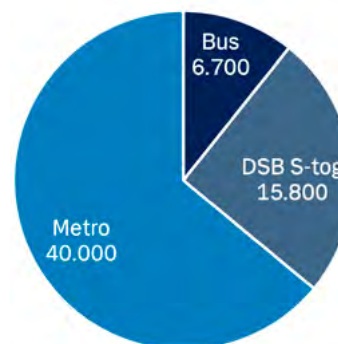
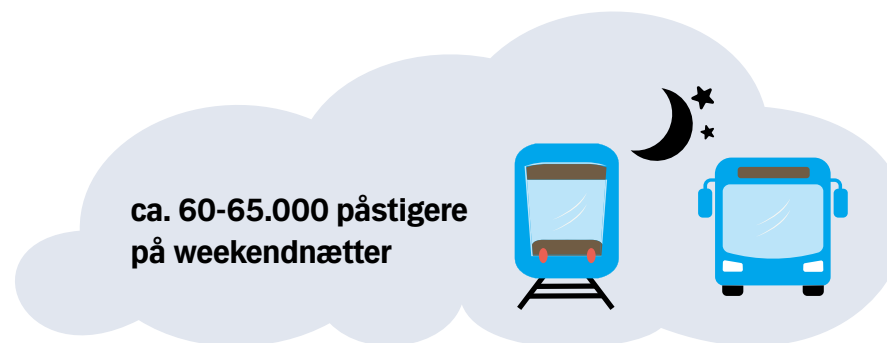
Hvor er betjeningen og passagererne på weekendnætter?

Hvilket nattilbud eksisterer på weekendnætter?

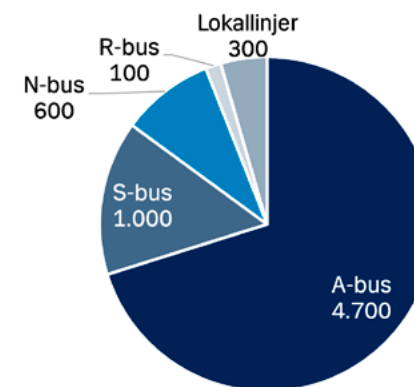
På weekendnætter er der følgende tilbud af kollektiv trafik:

- A-busser i Storkøbenhavn (alle - 1A, 2A, 4A, 5C, 6A, 7A og 9A)
- S-busser på linje 150S, 250S og 350S
- N-buslinjer (90N, 91N, 93N, 97N og 98N)
- R-busser på linje 360R og 380R
- Lokalbus på linje 11, 33, 35 og 326
- S-tog på alle linjer
- Metro på linje M1, M2, M3 og M4
- Regionaltogsdrift til fra Hovedbanegården til Lufthavnen, Roskilde og Helsingør

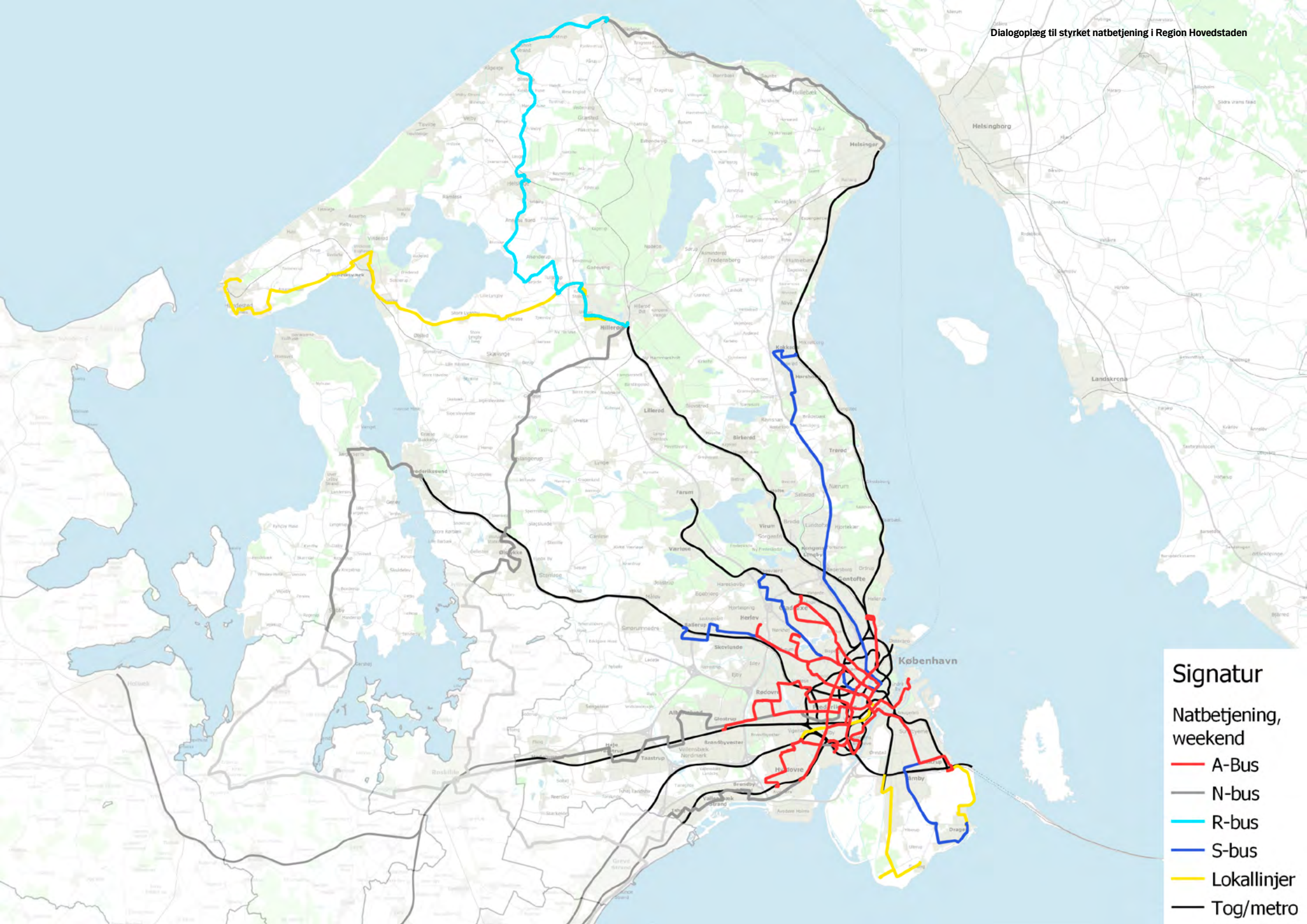
Der er i gennemsnit omkring 60-65.000 påstigere på weekendnat i Region Hovedstaden.



Påstigerfordelt på transportmidler på weekendnætter. Tal for DSBs regionaltog er ikke tilgængelige.



Påstigerfordelt på de forskellige bustilbud i Region Hovedstaden på weekendnætter.

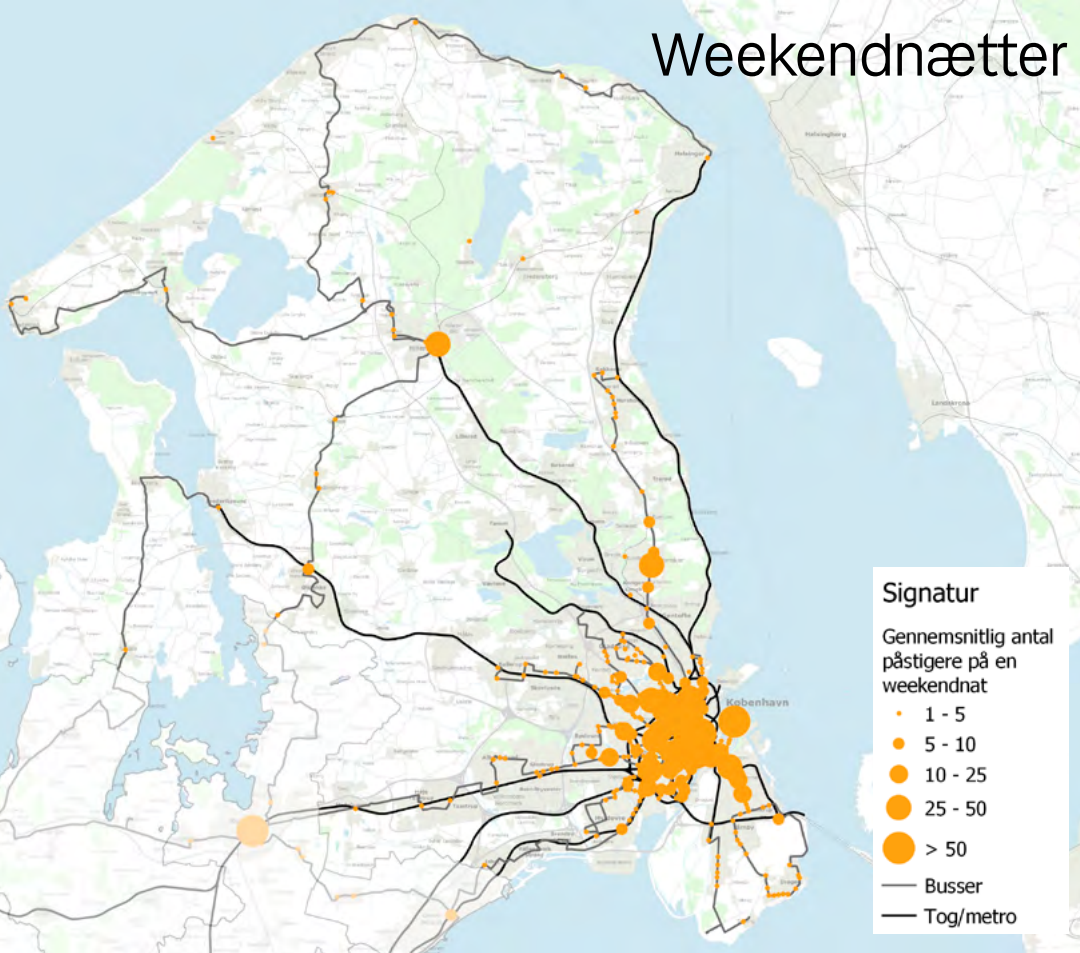


Signatur

Natbetjening,
weekend

- A-Bus
- N-bus
- R-bus
- S-bus
- Lokallinjer
- Tog/metro

Weekendnætter



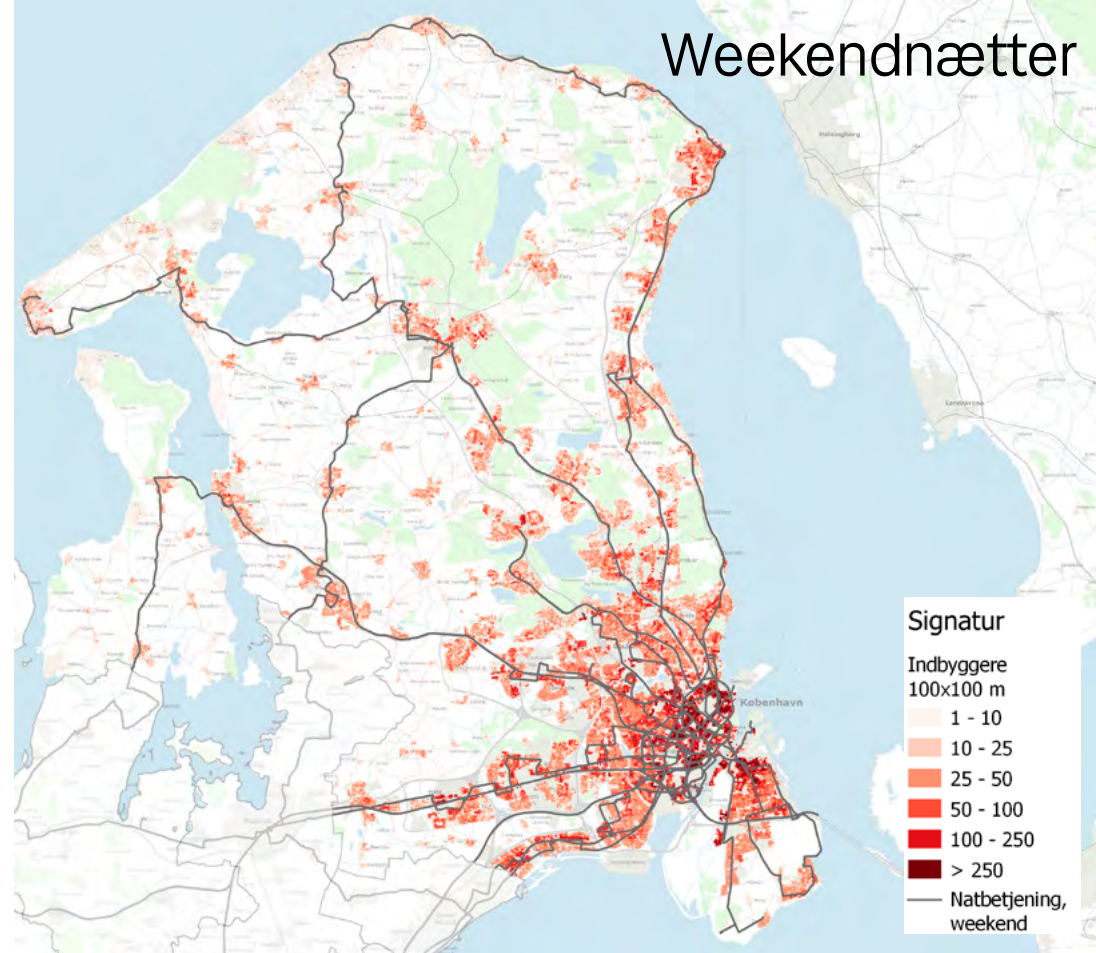
Hvor er passagererne?

Rejsekortdata viser en meget høj benyttelse af nattilbuddet i Storkøbenhavn, hvor metroen og A-busserne suppleret med S-tog giver en rigtig god dækning.

Andelen af de registrerede ture med rejsekort viser, at over 90 % af alle turene sker inden for A-busnettets opland. A-busserne står alene for 70 % af det samlede passagertal med busserne. S- og N-busser giver sammen med A-busserne en mere finmasket betjening i Storkøbenhavn.

Uden for Storkøbenhavn ses lavere passagertal, hvor de større passagertal er koncentreret omkring stationerne. S-busserne har også på weekender mange ikke-stationsnære stop med fornuftig benyttelse, samt enkelte mere benyttede stoppesteder, bl.a. omkring DTU. Dette indikerer, at S-busnettet er et genkendeligt koncept, som gør det mere attraktivt døgnet rundt, ligesom A-busnettet, hvilket overgangen fra N-busser også har vist.

Weekendnætter

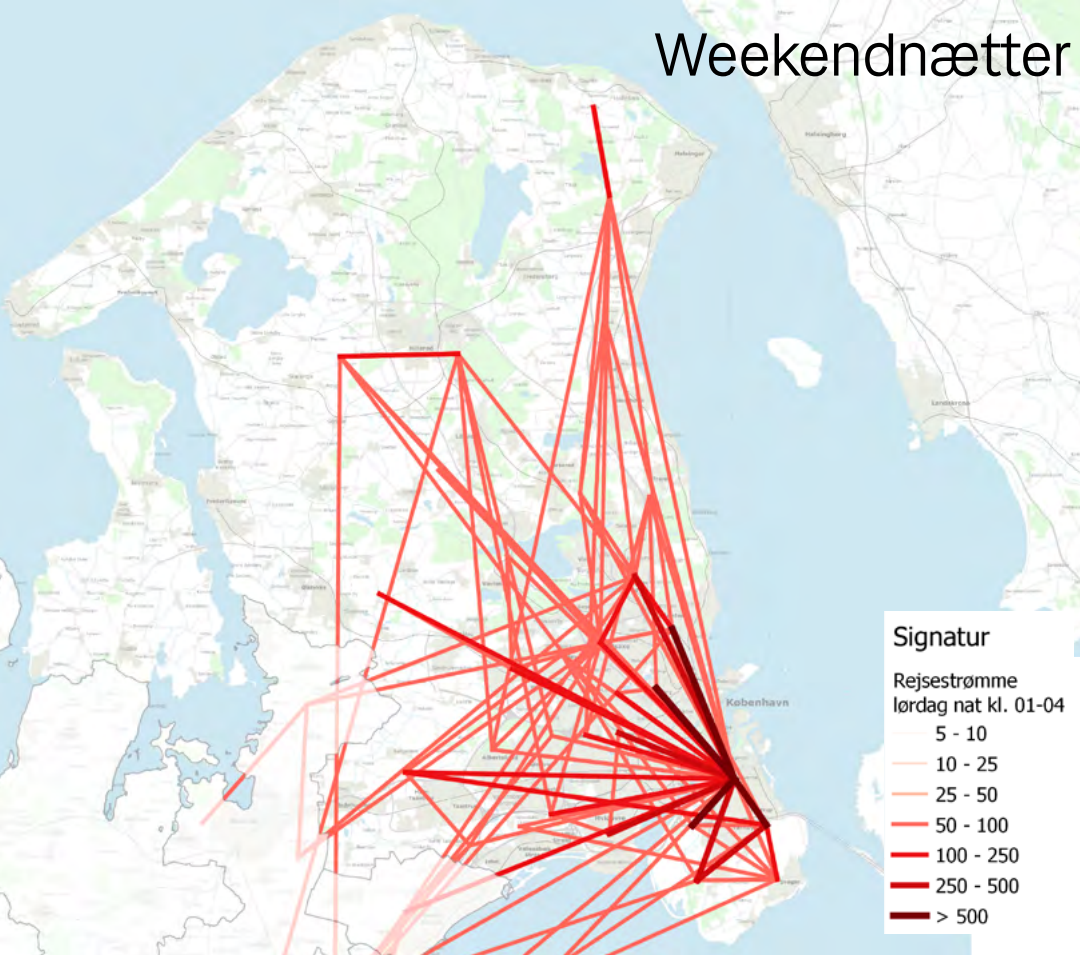


Dækker betjeningen borgerne?

Den nuværende natbetjening dækker 68 % af alle indbyggere og 79 % af alle studie- og arbejdspladser i regionen inden for 500m fra et stoppested eller en station.

Forskellene i den geografiske dækning er mindre på weekendnætter i forhold til hverdagsnætter, da natbetjeningen er langt bedre med flere tilbud. Dog ses stadig forskelle afhængig af afstanden fra København. I centralkommunerne er omkring 95 % betjent om natten inden for gangafstand til nærmeste tilbud. I omegnskommunerne mod vest og syd er fortsat 70-75 % betjent, mens det i kommunerne lige nord for København er hver anden indbygger samt studie- og arbejdsplads, der har kollektiv betjening på weekendnætter. I Nordsjælland er betjeningen en del bedre i weekenden, og dækker her ca. 40 % af indbyggerne og knap 60 % af studie- og arbejdspladser inden for 500m.

Langt de fleste større byer i Region Hovedstaden har kollektiv betjening på weekendnætter. Af byer med flere end 6.000 indbyggere er kun Fredensborg (8.800) ikke natbetjent.



Rejsestrømme om natten

Ser man på rejsestrømme ud fra mulige potentialer (baseret på DSB's teledata og dækker alle transportformer), er der et tydeligt billede af radiale rejsestrømme mellem centralkommunerne og en række kommuner. Der ses yderligere et større behov for at komme på tværs af hovedstadsområdet på weekendnætter. Disse strømme er med S-togsbetjeningen fortsat interessante i et natbetjeningsperspektiv, og kan være relevante at understøtte fremadrettet med et nyt eller styrket tilbud.

De største rejsestrømme med kollektiv om natten er fortsat internt i centralkommunerne og mellem København H og Roskilde St. Der ses dog en meget tydelig stjernestruktur, der følger S-togsfingrene, Kystbanen og metroen på Amager. Disse strømme er godt betjent med metro, S-tog, A-bus og regionaltog.



Kortlægning af nattilbuddet

Opsamling på nuværende natbetjening

Stor geografisk forskel på kvaliteten af den kollektive trafik om natten

I det centrale Storkøbenhavn (området dækket af A-busser) giver den kollektive trafik både natpendlere og nat-fritidsrejsende et godt tilbud alle ugens nætter. Metroen og A- og S-busserne sikrer mange afgange om natten i de centrale korridorer, og betjener store boligområder og arbejdspladser samt byens mange funktioner og oplevelser.

Omvendt er det kollektive trafiktilbud i Nordsjælland på hverdagsnætter meget begrænset, og en del store bysamfund har ingen betjening. Enkelte korridorer (fx til Høje Taastrup og Hillerød) har natbusbetjening på særlige ruter, som ikke kendes fra dagsbetjeningen. Den manglende dækning i Nordsjælland skyldes primært manglende betjening med S-tog og lokaltog samt udvalgte R-busser.

På weekendnætter er servicetilbuddet markant bedre. S-togsdrift, regionalogsdrift og natdrift på udvalgte lokalbusser giver et mere attraktivt tilbud og til flere – end på hverdagsnætter – dog er der stadig væsentlige forbindelser og områder, som er dårligt betjent.

Enkelthed og genkendelighed for brugerne af den kollektive trafik er centrale parametre

Med det nuværende nattilbud er der væsentlige udfordringer med disse parametre. S-toget kører ikke alle ugens nætter, nogle busser kører kun på weekendnætter, og på tværs af produktgrupper (fx S-bus) er der ikke entydighed i, hvilke linjer/produkter der sikrer betjeningen. Over halvdelen af S-buslinjerne kører ikke om natten, og der er kun to R-buslinjer, som har natbetjening i weekenderne. Endelig har udvalgte kommuner valgt at tilbyde natbetjening på enkelte lokale buslinjer, og tre N-buslinjer kører på særlige ruter, som passagererne ikke kender fra dagsbetjeningen.

Erfaringer viser, at det har givet flere passagerer i den kollektive trafik at overgå fra flere af N-busserne til A- og S-buslinjer, hvor der er set store stigninger.

Den manglende enkelthed og genkendelighed kan medføre, at der er passagerer, som ikke benytter tilbuddet, selv om efterspørgslen er til stede. Hvis der skal tilbydes et bedre mobilitetstilbud som erstatning til bilen i hele regionen, vil der være behov for at styrke ryggraden i regionen i form af det strategiske net, hvor især S-tog, lokalbaner og de tværgående S-buslinjer spiller en større rolle.

Mest langs fingrene - men også på tværs

Natbetjeningen på alle ugens dage kendetegnes ved et stort fokus på radial betjening fra Københavns centrum og ud i "fingrene". Ud over betjening med S-togsringbanen i weekenderne og N-busdrift på linje 91N er der ingen tværgående kollektive trafikforbindelser om natten. Den kommende letbane i Ring 3 skaber et styrket tilbud på tværs af S-togsfingrene, og det er her relevant at se på mulighederne for at tilbyde betjening i nattetimerne.

Data for hvordan regionens borgere bevæger sig om natten, indikerer at øget behov for at komme på tværs af fingrene især i weekender, frem for at skulle igennem København. Tværforbindelser vil samtidig gøre den kollektive trafik mere konkurrencedygtig tidsmæssig i nattetimerne, hvor det eneste reelle alternativ i dag er bilen.





Hvad siger borgerne om nattilbuddet og tryghed?

Hvad ved vi fra andre undersøgelser?

Undersøgelser om opfattelsen af natbetjening

Generelt set er viden om borgernes opfattelse af natbetjening og rammerne for denne sparsomt. Dette gælder både i en dansk kontekst, men faktisk også generelt i Europa, hvor mange byer/regioner har natbetjening, men ikke rigtig har fokus på, hvordan denne egentlig opfattes af brugerne.

I en dansk kontekst er der udarbejdet fire undersøgelser med fokus på borgernes opfattelse af nattilbuddet og rammerne omkring disse med særligt fokus på tryghed:

- DOT fleksibel kendskabsmåling (september 2022)
- Passagerpuls: Brug af kollektiv transport om natten (juni 2023)
- Movia, Cowi, Urban Creators: +WAY på linje 150S, analyse, Tryghed ved stoppesteder (juni 2021)
- Niras: Tryghed i byrum omkring letbanestationer, notat 4 (januar 2023)

Derudover har trafikskabet i Stockholm (SL) udarbejdet en undersøgelse med fokus på kvinders tryghed:

- SL: Svensk undersøgelse om tryghed for kvinder

De fem undersøgelser har et forskelligt fokus og formål, men har alle fokus på tryghed, hvilket vurderes at være relevant for de stoppesteder og stationer, der er berørte i forhold til natbetjening i Region Hovedstaden.

Det skal bemærkes, at undersøgelserne baseres på en overrepræsentation af højfrekvente brugere af kollektiv trafik, og derfor ikke har de lejlighedsvis brugere af natbetjening med.

Overordnede konklusioner samlet fra de fem undersøgelser

Følelsen af tryghed er selvsagt en subjektiv opfattelse, og påvirkes af de daglige erfaringer og møder med andre mennesker. Undersøgelserne konkluderer, at fravalg af især busdrift om natten ikke bunder i manglende tryghed, men mere i selve kvaliteten af driften (transporttid og ankomsttidspunkt). Dog udtrykker brugerne, at flere afgang og god rettidighed vil kunne øge trygheden i nattetimerne, da opholdstiden ved stationer/stoppesteder reduceres.

Undersøgelserne peger desuden, at en eventuel

utryghed primært handler om andre brugeres adfærd under selve rejsen, men også om turen fra sidste stoppested/station til bolig. Mørke stisystemer eller dårlig tilgængelighed for fodgængere til stationer/stoppesteder giver en utryk sidste del af rejsen.

Endelig viser undersøgelserne, at brugerne foreslår vagter og mere personale generelt som elementer, der vil kunne øge trygheden. Det gælder både under selve rejsen i transportmidlet, men også ved knudepunkter, hvor mange skifter.

Borgerundersøgelser

For at indhente viden fra brugerne af den kollektive trafik om deres opfattelse af natbetjeningen, er der via Movias "Borgerpanel" og Region Hovedstadens "Passagerråd" gennemført en digital spørgeskemaundersøgelse med 36 respondenter.

Hovedparten af de adspurgte benytter den kollektive trafik om natten i weekenderne. Ganske få benytter den også på hverdagene, men ingen af de adspurgte benytter den alene i hverdagene. Det hyppigste formål er rejser til og fra kulturelle arrangementer (ca. 2/3), mens ca. 14 % svarer, at pendling og forretningsrejser

er turens formål. Dette indikerer, at natbetjeningen tjener flere formål ved både at understøtte mobilitet til/fra arbejdsmarkedet og kulturelle arrangementer og byture.

Der ses samtidig en klar tendens til, at de adspurgte benytter flere typer af kollektiv trafik (bus, S-tog og metro) på deres rejser om natten. Dette kan indikere, at rejserne inkluderer et eller flere skift, eller at rejserne om natten er mere varierede end eksempelvis pendlerture i dagtimerne.

Der ses en overvægt af rejser i tidsrummet kl. 23-03, hvoraf ca. 45 % af disse rejser startes i tidsrummet kl. 00-01. Dette kan indikere, at respondenterne benytter den kollektive trafik om natten, til at komme hjem fra eksempelvis kulturelle arrangementer i de "sene aften-timer"/de tidlige nattetimer.

Tryghed og pris vægtes både positivt og negativt i opfattelsen af natbetjeningen. Der ses en klar spredning i opfattelsen af tryghed i natbetjeningen, hvor nogle er utrygge specielt i forbindelse med skift og ophold ved stationer/stoppesteder, mens andre føler sig generelt trygge. Utrygheden skyldes oftest støjende og/eller fulde mennesker, og respondenterne vurderer, at indsættelse af "tryghedsvagter" vil kunne reducere utrygheden.

Rejsetid vurderes højest i den negative opfattelse af natbetjeningen. Dette kan indikere en utilfredshed med frekvens, direkte forbindelser og sammenhæng i den kollektive trafik på tværs af transportformer.

Interview

Til at supplere borgerundersøgelserne og for i højere grad at få fat i personer, der benytter den kollektive trafik om natten til pendling, er der gennemført en række interviews med borgere med natarbejde eller skæve mødetider. Konkret er der gennemført interviews med 10 medarbejdere fra GLS i Høje Taastrup, Lagkagehusets bageri i Brøndby, Glostrup Hospital og CPH Lufthavnen.

En væsentlig indsigt fra dialogen med medarbejderne er, at transporten til/fra såkaldt natarbejde i vid udstrækning sker uden for tidsrummet kl. 01-04, men i stedet er i de sene aften-timer og tidlige morgentimer. Her fortæller flere medarbejdere, at udbuddet af kollektiv trafik er meget begrænset og/eller ikke-eksisterende. Når enkelte medarbejdere har fri (kl. 4.30) kører der ikke noget kollektiv trafik, og medarbejdere må i stedet gå langt til stationen af utrygge stisystemer. Derudover nævnes ofte, at køreplanerne i aften-timerne ikke er tilpasset mødetiderne og at sårbarheden over for overarbejde og forsinkelser i den kollektive trafik besværliggør brugen af kollektiv trafik om natten.

De kvindelige medarbejdere oplever generelt utryghed i nattetimerne ved brug af den kollektive trafik. Det gælder især ved skift på stationer, hvor især unge, højlydte mennesker skaber utrygheden. De adspurgte foreslår indførelse af tryghedsvagter eller bedre korrespondance mellem transportformerne, så opholdstiden ved stationerne reduceres.

For nogle af medarbejderne ses det også, at den kollektive trafik om natten ikke matcher behovene for

mobilitet. Rejsetiden er ganske enkel for lang eller forbindelserne meget dårlige. Det gælder især medarbejdere, som bor uden for Storkøbenhavn og A-busnettet og metroen. En medarbejder fortalte konkret, at rejsen med den kollektive trafik ville tage op til tre gange så lang tid som i bil.





Hvad ved vi om nattilbud fra andre steder?

Hvordan er den kollektive trafik tilrettelagt om natten i andre byområder?

Erfaringer fra andre storbyer

Der er foretaget et desk-research af, hvordan den kollektive trafik er struktureret om natten i andre regionale storbyområder, for at drage nyttige erfaringer for, hvordan natbetjeningen kan styrkes i Region Hovedstaden. Der er både kigget internt i Danmark samt i flere storbyer i vores nabolande i Norden og mod syd, som ses på figuren.

De danske storbyer

Der er natbusbetjening i de fire største byer (byområder) alle weekender året rundt. I Aarhus-området, på Fyn og i Nordjylland giver de regionale buslinjer en sammenhæng internt i regionerne om natten, hvor buslinjerne hver kører 2-4 afgangene på weekendnætter.

Betjeningen i byerne (Aarhus, Odense og Aalborg) om natten, er ikke tilrettelagt som en fortsættelse af bybusserne. Det er derimod regionalbus- og N-buslinjer, der tilbyder natbetjeningen. I Aarhus, Odense og Aalborg er der natbetjening på weekendnætter, og i Aalborg kører N-busserne også sene og tidlige afgangene i Aalborg by på hverdagsnætter.

Hverken letbanen i Aarhus eller Odense har natbetjening, ligesom Plusbussen i Aalborg heller ikke har natbetjening. De kører dog alle et par afgangene efter midnat på weekendnætter.

Byer som fx Randers har natbusbetjening, der er en "forlængelse" af bybusnettet (A-busser) ind i nattimerne. Her giver A-busserne i weekender et genkendeligt tilbud om natten, hvilket gør det lettere for passagererne at anvende busserne. Dog kører de kun 8 uger om året i forbindelse med festlige uger med julefrokoster og festuge.

Dermed er Storkøbenhavn det eneste storbyområde i Danmark med natbetjening alle ugens dage. Storkøbenhavn er også det eneste sted i Danmark, hvor bybusserne kører hele natten igennem hele året (udover julefrokostkørsel).



Natbetjening i de større nordiske byer

I Oslo er natbetjeningen baseret på natbusser på weekenddage samt bustilbud, der kører i de helt tidlige morgentimer. Metro og letbane kører ikke om natten, hvormed bustilbud erstatter skinneløsningen. Der er to bybuslinjer, der kører hele døgnet alle ugens dage.

I Bergen kører bybanen med kvarterdrift på weekendnætter, mens der ikke er natbetjening på hverdagsnætter. Tilsvarende kører en del af bybuslinjerne natbetjening på weekendnætter og suppleres af enkelte natafange på regionalruter. Dermed er Bergen et eksempel på at have forlænget dagtilbuddet til at dække størstedelen af døgnet på weekendnætter. I den mere regionale geografi har flere områder N-busser med få afgang i weekender. Trafikselskabet (Skyss) har også et tilbud (Trygt Heim) for unge mellem 16 og 24 år, der både består af faste ruter og bestillingstilbud.

I Stockholm er natbetjeningen baseret på natbusser hele ugen. Metro, tog og letbane kører ikke om natten, hvormed bustilbud erstatter skinneløsningen. Natbusserne har en genkendelighed ift. bybusserne i dagtimerne, ved at fx linje 1 bliver til linje 91 i nattetimerne. Alle busser, hvor '90' indgår er natbusser – også ude i omegnskommuner langt fra Stockholms indre by.

I Region Skåne er der regional natbetjening i de mest benyttede korridorer med både tog og busser. Der køres et varieret antal afgang og ikke alle regionallinjer kører nat. Alle hovedlinjer i bybusnettet kører natafange hele ugen til omkring kl. 02.

I Helsinki kører metro og letbane ikke i nattetimerne, N-busserne overtager i stedet driften. Natbetjeningen består af et net, der overtager for både bybusser og skinnetrafikken, og ikke er genkendeligt fra dagtimerne.

Natbetjening i andre nordeuropæiske storbyer

I London kører enkelte metrostrækninger også om natten og giver dermed byen en rygrad i den kollektive trafik. Dog er der langt flere metrostrækninger, der ikke er i drift i nattetimerne. Historisk har metroen ikke kørt om natten grundet støjgener og vedligehold af infrastrukturen. På 'overfladen' kører en lang række buslinjer i nattetimerne, og fordeler sig mellem særlige N-buslinjer samt bybusser, der kører hele døgnet. Mange N-linjer refererer til en tilsvarende bybuslinje i dagtimerne. Som led i at flere metrostrækninger påbegyndte natbetjening i 2016, fik flere bybuslinjer weekendnætter med i deres betjeningsomfang.

I Berlin kører både metro og tog hele døgnet i weekender, hvorimod de stopper efter midnat på hverdagsnætter. Rygraden er metrobusser, der kører hele døgnet alle ugens dage – hvert 10. min. N-busser nummeret N1-N9 erstatter metroen om natten, mens de resterende N-linjer erstatter den øvrige busbetjening fra dagtimerne.

I Hamborg overtager N-busser den samlede natbetjening på hverdagsnætter, da metro og tog stopper efter midnat. I weekender kører metro og tog hele døgnet, hvormed busbetjeningen både udgøres af N-busser, metrobusser og øvrige buslinjer.

I Amsterdam kører der ikke metro og letbane i nattetimerne – og dermed er det N-busser, der er natbetjenin-

gen i Amsterdam i nattetimerne. Der er ikke en genkendelighed i nummeringen, og dermed er natsystemet sit helt eget i Amsterdam.

Nat-erfaringer fra andre storbyer

Både i Bergen og Malmø/Skåne kører dagtilbuddet videre og giver dermed en genkendelighed i nettet hele døgnet. I Stockholm kører metro og tog ikke om natten og erstattes af bus, men de samme buslinjer anvendes om natten, dog med et ændret linjenummer. I Berlin og Hamburg kører der metro og tog på weekendnætter, og dette suppleres af bybusser fra dagtimerne samt nye N-buslinjer på hverdagsnætter.

I London kører nogle metrostrækninger om natten og disse suppleres af bybusser fra dagtimerne samt N-buslinjer, som genkendes fra bybusnettet.

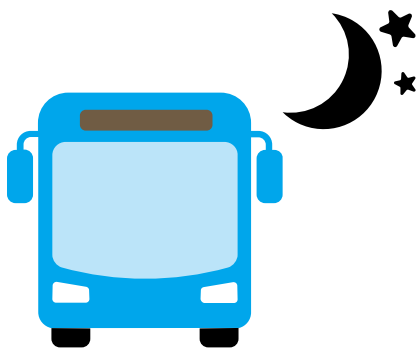
I Oslo, Helsinki og Amsterdam kører der ikke metro og letbane samtidig med at nattilbuddet er nye N-buslinjer. Det samme gælder i Aarhus og Aalborg. Dermed er genkendeligheden mindre på tværs af døgnet.

Generelt er genkendelighed i tilbuddet fra dagstimerne er med til at styrke kvaliteten og rygraden i mobiliteten fordelt over hele døgnet.



Anbefalinger til styrket natbetjening

Tiltag til at skabe et mere attraktivt nattilbud for regionens borgere og brugere



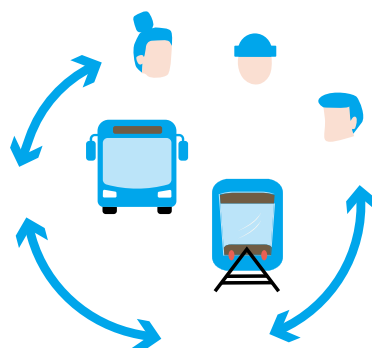
Tiltag for et bedre nattilbud i den kollektive trafik i Region Hovedstaden

Med udgangspunkt i kortlægningen af den nuværende natbetjening i Region Hovedstaden, er der udviklet en række tiltag for natbetjeningen med fokus på at forbedre det samlede tilbud, øge sammenhængen i natbetjeningen på tværs af den kollektive trafik samt at øge dækningen af bolig- og erhvervsområder uden for det centrale København.

Tiltagene har to overordnede temaer, som de dertil beskrevne tiltag retter sig imod. Tiltagene kan implementeres i større eller mindre grad, og tiltagene kan kombineres på tværs af hinanden. Det er muligt at udvælge driftsmæssige tiltag og starte op i mindre grad eller på udvalgte linjer for at løbende styrke natbetjeningen.



De anbefalede tiltag kan implementeres hver især eller kombineres på tværs, men der vil for nogle af dem være et overlap i drift og/eller økonomi.

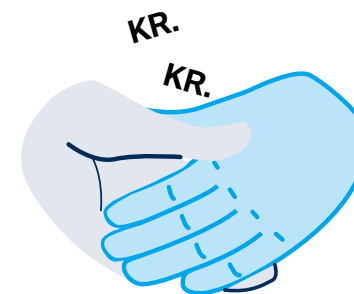


Fokus på øget sammenhæng og bedre mobilitet

I udviklingen af tiltagene har der været fokus på at skabe bedre sammenhæng mellem de kollektive transportformer samt at forbedre nat-mobiliteten generelt gennem et bedre og mere udbredt tilbud.

Brugerne af den kollektive trafik om natten har på samme måde som dagbrugerne et ønske om sammenhæng i den kollektive trafik, så skift mellem transportformerne er nemt og så forskellige rejserelationer kan imødekommes. Øget sammenhæng kan bl.a. sikres ved linjeplanlægning samt flere afgange, så tidsforbruget ved eventuelle skift reduceres.

Hvis nattilbuddet skal være attraktivt kræver det også en geografisk spredt dækning i Region Hovedstaden. Den kollektive trafik skal dække så mange større boligområder og erhvervsområder som muligt inden for de givne økonomiske rammer.



Finansiering og samarbejde

Da regionerne i 2016 via en reform af Lov om Trafik-selskaber overtog det politiske og økonomiske ansvar for en række især tværgående buslinjer, fik regionerne også ansvaret for natbusdriften (i første omgang N-busserne).

Natdrift på metrolinjerne og S- og regionaltog finansieres af hhv. Metroselskabet og DSB, og tiltag for disse transportformer ligger uden for Region Hovedstadens beslutningskompetence. Nærværende dialogoplæg og tiltagene kan bruges i en eventuel politisk dialog med disse parter.

Natbetjening er også et kommunalt anliggende. Udvalgte kommuner har valgt at finansiere et bustilbud om natten ud over de regionalt finansierede linjer, men uden nogen samlet plan for det. På samme måde som med tiltag vedrørende metro og tog, kan nærværende dialogoplæg også benyttes til eventuelle politiske drøftelser om et samarbejde mellem regionen og kommunerne om et bedre samlet nattilbud.



Styrket betjening

Styrkelse af det strategiske net om natten

Det strategiske net udgør ryggraden i den kollektive trafik i Region Hovedstaden. Linjerne (tog, metro og bus) i det strategiske net kører med høj frekvens, direkte linjeføring og betjener større bolig- og erhvervsområder samt uddannelsesinstitutioner. Samtidig betjener og forbinder linjerne oftest de større bysamfund uden for det centrale København, og dermed også de vigtigste rejsestrømme for både fritids- og pendlerrejser.

Dele af det strategiske net har i dag natbetjening i varieret omfang (for nærmere beskrivelse, se notat om Kortlægning). Metroen, A-busser og udvalgte S-busser kører om natten på alle ugens dage; S-tog, Kystbanen, Regionaltog og en række øvrige buslinjer kører på weekendnætter.

En udvidelse af omfanget af natbetjening i det strategiske net vil styrke det samlede tilbud for mange af Region Hovedstadens borgere. Nogle tiltag vil forbedre betjeningen for pendlere på hverdagsnætter, mens andre tiltag vil forbedre servicen for fritidsrejsende i weekenderne.

Styrkelsen af det strategiske net om natten kan ske i flere niveauer. Nogle af tiltagene vil kræve yderligere finansiering, mens andre kræver politiske beslutninger uden for Region Hovedstaden.

Tiltag 1: Natdrift på alle S-buslinjer på weekendnætter
150S, 250S og 350S har idag natbetjening på alle ugens nætter. For at øge kvaliteten gennem et allerede kendt tilbud, anbefales det, at der etableres natdrift i weekenderne på de resterende S-buslinjer, 200S, 300S, 400S, 500S og 600S. For linje 300S skal det bemærkes, at dennes betjening i 2025 overtages af letbanen i Ring 3. For linje 600S gælder det, at denne overtager driften fra linje 91N.

Med natdrift på alle S-buslinjer i weekenderne, vil en markant større geografi i Region Hovedstaden blive natbusbetjent, herunder bl.a. boligområder i Ballerup, Ishøj, Høje Taastrup, Rødovre, Birkerød, Farum og Glostrup. Samtidig vil sammenhængen i den kollektive trafik om natten blive forbedret markant, da koblingen mellem S-busnettet og S-togene styrkes.

De nuværende S-buslinjer kører med timesdrift, hvilket også foreslås indført på de resterende S-buslinjer. En sådan drift forventes at øge passagertallet med ca. 0,2 mio. pr. år, og medføre en årlig meromkostning på ca. 2,4 mio. kr.

Tiltag 2: Natbetjening på udvalgte R-buslinjer på weekendnætter

Kun to R-buslinjer (360R og 380R) har natdrift. For at øge natbetjeningen på tværs af hovedstadsområdets nordlige geografi og dermed sikre betjening af en række større bysamfund, anbefales der etableret natdrift på linje 230R, 320R og 375R i weekenderne.

Ved natdrift på linje 230R (Frederikssund – Roskilde), 320R (Helsingø – Frederikssund) og 375R (Rungsted Kyst – Hillerød) på weekendnætter, vil de rejsende om natten i weekenderne få bedre mulighed for at komme videre fra stationerne på Kystbanen og S-toget til bolig/arbejdsplads. Med stor fokus på sikring af korrespondancerne mellem tog og R-busser vil sammenhængen i den kollektive trafik forbedres markant.

R-busserne kan på weekendnætter med fordel have timedrift, som det kendes fra S-busserne. En indførelse af dette vil øge antallet af passagerer med ca. 0,1 mio. pr. år, og medføre en stigning i driftsomkostningerne på ca. 1,5 mio. kr. pr. år.



Styrket betjening

Sikring af genkendelighed i natbetjeningen

Kundepræferenceanalyser har vist, at passagererne efterspørger enkelthed og genkendelighed i deres brug af den kollektive trafik – hvilket ikke imødekommes i særlig høj grad i dag. Nogle kollektive trafiktilbud tilbydes kun på udvalgte nætter, mens andre tilbud varierer fra det kendte dagsnet med særlige linjeføringer.

Ved at fjerne de særlige tilbud om natten og erstatte dem med kendte dagtilbud, vil genkendeligheden af natbetjeningen øges markant. Det vil også være nemmere for de lejlighedsvis brugere af den kollektive trafik at benytte denne. Det kunne eksempelvis være fritidsrejsende til kulturelle arrangementer og/eller rejser i forbindelse med rejser til udlandet.

Tiltag 5: Forenkling af natbusbetjeningen

Seks såkaldte N-buslinjer sikrer natdrift med særlige linjeføringer, som ikke kører i dagsdriften, hvilket reducerer genkendeligheden og enkeltheden for kunderne. For at sikre et bedre tilbud og gøre det nemmere for kunderne at benytte natbetjeningen, anbefales de seks N-buslinjer nedlagt og i stedet erstattet af linjer/tilbud som kendes fra dagsdriften. Konkret anbefales følgende:

- 90N: erstattes med natdrift på Hornbækbanen mellem Helsingør og Gilleleje
- 91N: erstattes med S-busdrift på linje 600S
- 93N: erstattes delvist med natdrift på linje 123 og ses i sammenhæng med linje 9A
- 94N: erstattes delvist med natdrift på linje 184
- 97N: Erstattes ikke, men ses i sammenhæng med natdrift på linje 1A og S-togsdrift på weekendnætter.
- 98N: erstattes med natdrift på linje 230R

Tiltagene vil medføre negative ændringer for et lavt antal passagerer og betyde, at strækningerne mellem Holte Station og Hillerød Station samt mellem Folehaven og Solrød Strand Station ikke vil være natbetjent. Forenklingen forventes ikke at generere en mærkbar passagereffekt, men vil give en driftsøkonomisk besparelse på ca. 2,8 mio. kr. pr. år.

Tiltag 6: Udvidelse af driftsdøgnet på en række centrale bybuslinjer

Det anbefales at udvide driftsdøgnet på en række kommunale bybus- og lokallinjer, så der startes kl. 03.45 og sluttes kl. 01.30 på hverdagsnætter. Dette vil kunne skabe et bedre sammenhængende mobilitets-tilbud og skabe et styrket first-/last-mile tilbud til S-tog og lokal tog.

På weekendnætter kan det på de samme centrale linjer i byerne overvejes at tilbyde natbetjening hele natten, så tilbuddet matcher S-tog og evt. lokalbanerne og S-bus.

I forhold til de konkrete bybuslinjer, hvor driftsdøgnet med fordel kan udvides er det en dialog mellem Region Hovedstaden og kommunerne, da det er kommunerne, der finansierer disse. Dialogen bør ses i sammenhæng med de tiltag, som regionen igangsætter og dermed understøtte et bedre mobilitetsudbud på tværs.

Dette tiltag vil i vid udstrækning imødekomme de negative konsekvenser ved nedlæggelse af de nuværende N-buslinjer (tiltag 5).

Tiltag 7: Styrket S-togsbetjening i morgen- og aften-timerne

S-toget er rygraden i den kollektive trafik i Region Hovedstaden, og sikrer mobiliteten for en stor del af regionens borgere.

Det anbefales at styrke S-togsbetjeningen gennem natbetjening natten efter torsdag, hvor der er mere gang i nattelivet og dermed et øget mobilitetsbehov for at kunne komme hjem igen.

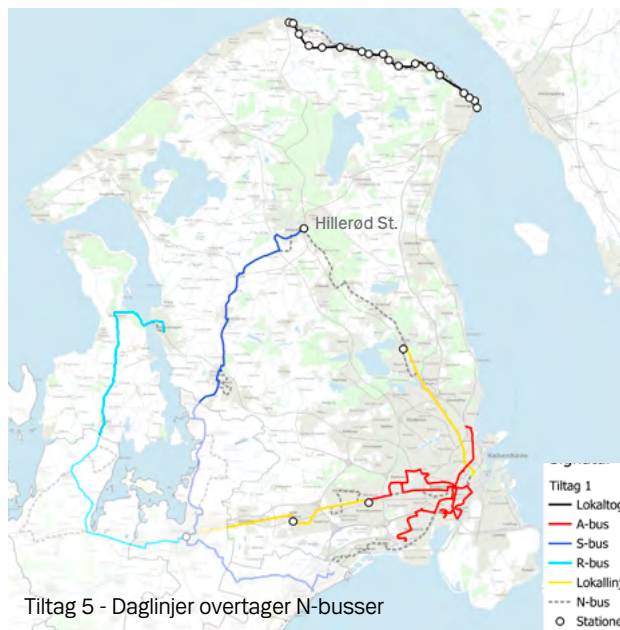
Dette tiltag kan kombineres med at forlænge driftsdøgnet på hverdagsnætter med en time i hver ende, så der køres S-tog en senere afgang og startes en time tidligere end i dag på hverdage.

Det har ikke været muligt at få et økonomiskøn på dette tiltag. Dette vil kræve yderligere dialog og samarbejde med DSB S-tog.

Tiltag 8: Forsøg med nat-plustur

Flere trafikselskaber i nabolandene har eller tester bestillingsløsninger om natten enten til bestemte målgrupper eller i udvalgte tidsrum. Det anbefales at arbejde for opstart af forsøg med nat-plustur i områder med begrænset eller ingen natbetjening, for at undersøge om der er et relevant behov. Dette kan fx være Nordsjælland, hvor tilbuddet i dag er begrænset på hverdagsnætter.

Mange kommuner i Region Hovedstaden har allerede Plustur i tidsrummet 06-23 på alle dage.





Styrket markedsføring og kommunikation

Fokus på at sikre viden om natbetjeningen

På tværs af de konkrete linje- og systemmæssige tiltag til forbedring af natbetjeningen i den kollektive trafik, ligger også kommunikation og markedsføring af nattilbuddet.

Mange af de nuværende kampagner og markedsføring af den kollektive trafik har væsentlig fokus på dagsbetjeningen, og det er kun omkring jul og nytår, at der kommunikeres om natbetjeningens fordele.

Viden om natbetjeningen er svært at finde på nettet og hos trafikselskaberne generelt. På DOT's hjemmeside er det eksempelvis ikke muligt at finde en beskrivelse med kort over, hvordan natbetjeningen egentlig kører. De fleste trafikselskaber i andre storbyer tilbyder en større grad af kundevendt synlighed omkring nattilbud.

På tværs af både mobilitetsselskaberne og på tværs af administrative skel (kommuner og regioner) er der derfor et potentiale i at sikre fokus på både at udbrede viden om nattilbuddet, men samtidig også i at markedsføre og brande natbetjeningen samlet.

Tiltag 1: Tværgående markedsføring af nattilbuddet

Dialogen om natbetjeningen i denne analyse mellem de forskellige trafikselskaber har vist fælles behov og vilje til at samlet markedsføre nattilbuddet, for på den måde at tiltrække flere rejsende. En rejsende i nattimerne er ofte også kunde i dagtimerne, hvormed indtægtpotentialet øges. Den fælles kampagne anbefales at ske i DOT-regi og lade trafikselskaberne bruge kampagnen til at skærpe hver deres tilbud yderligere.

I forbindelse med en eventuel justering i nattilbuddet ud fra de konkrete tiltag i denne analyse, bør der på tværs af trafikselskaberne og med inddragelse af kommuner og regioner gennemføres en tværgående markedsføring af det samlede nattilbud.

Tiltag 2: Generel digital kommunikation om nattilbud

På relevante hjemmesider som DOT, DSB, Movia og Metroselskabet er der ingen mulighed for at finde konkret information om nattilbuddet i form af kort med linjebeskrivelser etc.

På nuværende tidspunkt er der et specielt nattilbud, som ikke modsvarer dagtilbuddet, og derfor er information om linjenettet vigtigt, især for de lejlighedsvis brugere.

Tiltag 3: Styrket dialog med erhvervslivet med natarbejde

For at øge kvaliteten af nattilbuddet til de virksomheder, som har et behov for mobilitet om natten for deres medarbejdere, anbefales det, at styrke dialogen med erhvervslivet om deres mobilitetsbehov. Det vil i høj grad give input til, hvor i regionen der er et behov for natpendling til/fra erhvervsområder, og hvilke behov der er ift. køreplanlægning.

Tiltag 4: Influencere til de unge

Flere trafikselskaber bruger influencere til at promovere hver deres kollektive tilbud. Dette er markedsføring, der når direkte ud til de unge og ses i langt højere grad end klassisk markedsføring. En fælles indsats for at promovere nattilbuddet for de unge ved brug af influencere kan udbrede kendskabet.

Natbus - hvordan kommer du hjem?

Eksempel på markedsføring af nattilbud

I mange større danske byer kører bybusserne på udvalgte weekendnætter, med formålet om at bringe festglade og trætte kunder sikkert hjem. Dermed er det trygheds- og trafiksikkerhedsaspekter, der er formålet med natbetjeningen.

Eksempel på kampagne fra Midttrafik:

”Natbus er et bedre valg end bilen, når turen går hjem efter julens fester. Natbusser kører festglade og trætte kunder sikkert hjem.”



NATBUS

Hvordan kommer du hjem?

Kom sikkert hjem fra julens fester med Midttrafiks natbusser



Styrket tryghed

Hvordan kan trygheden øges i natbetjeningen

Tryghed er et væsentligt parameter i natbetjeningen. Der er stor forskel på opfattelsen af tryghed på tværs af køn og alder. Samtidig er der undervejs i en rejse med den kollektive trafik om natten flere tidspunkter og steder, hvor utrygheden kan være en udfordring. Det gælder til/fra stationer og stoppesteder, undervejs i bus, tog eller metro og ved skift på knudepunkter.

Tiltag 1: Tryghedsvagter og natteravn

Et tiltag som kan forbedre trygheden markant, er tilstedeværelse af tryghedsskabende mennesker, så brugeren af den kollektive trafik ikke føler sig alene ved eventuelle utrygge situationer. Det foreslås derfor indsættelse af tryghedsvagter, som det bl.a. allerede kendes fra DSB og Metro. Dette kan være en indsats der igangsættes på tværs af trafiksselskaberne med støtte fra Region Hovedstaden og kommunerne eller sker ad frivillighedens vej. Indtænkning af natteravn i den kollektive trafik er en måde at inddrage frivillige som ekstra øjne på knudepunkter og i bus og tog.

Tiltag 2: Tryghed ved udvalgte stoppesteder

Passagertællinger fra Movia giver en indikation af, hvor der er øget aktivitet i forbindelse med benyttelse af busdrift om natten. Fokuseres der på geografien uden for det centrale København er følgende stoppesteder interessante:

- Brogårdsvej (v. erhvervsområde - linje 150S)
- Rævehøjvej (v. DTU - linje 150S)
- Nordre Ringvej (v. Glostrup Hospital - linje 93N/123)
- Hedelykke (v. erhvervsområde - linje 93N/123)

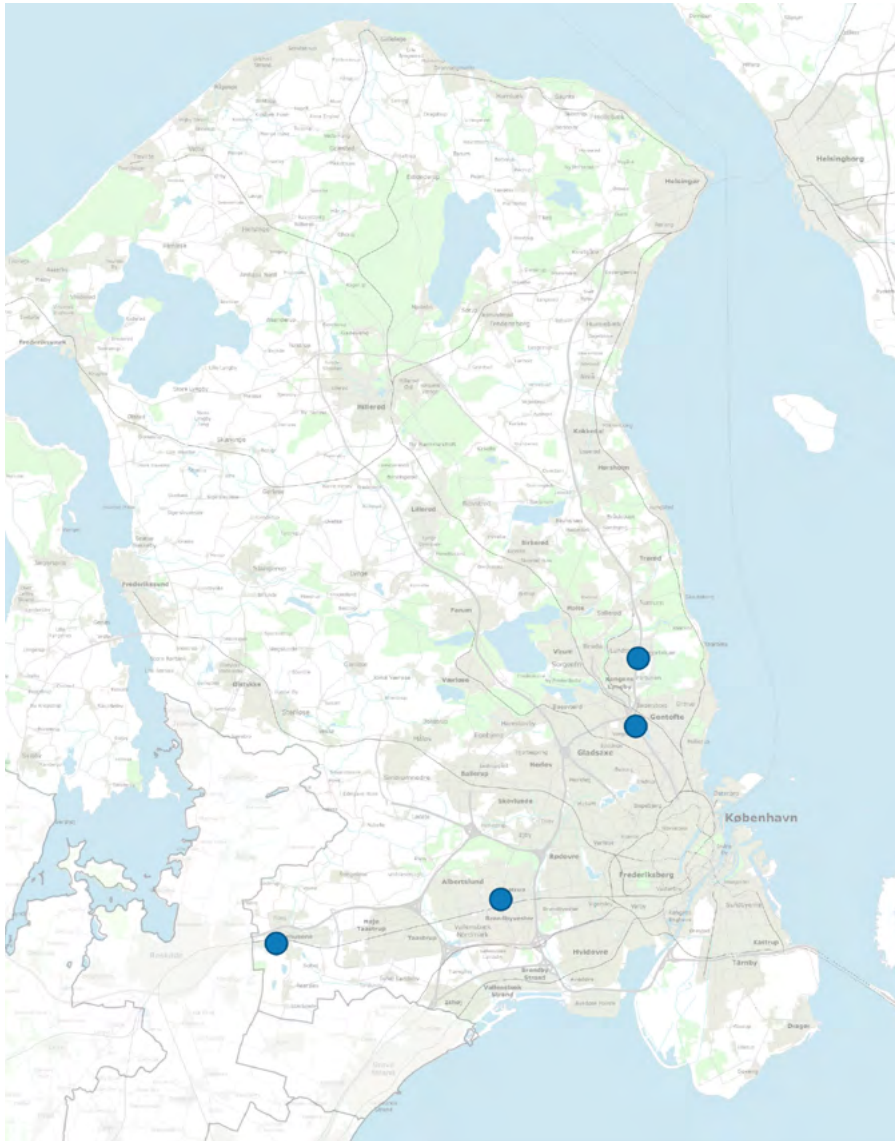
Ved disse stoppesteder kan trygheden forbedres ved eksempelvis at øge belysningen tæt ved stoppestedet, etablering af opkaldsknapper til et centralt kundecenter, anlæg af oplyste stisystemer fra stoppested til boligområde/erhvervsområde samt reduktion af utrygskabende elementer som tunneller og facader der skaber et lukket rum med begrænsede flugtveje.

Det anbefales at undersøge nærmere, hvordan det opfattes af passagererne at anvende de 'større' stoppesteder i aften- og nattetimerne, og derigennem at øge den opfattede tryghed. Dette bør ske i samarbejde med de relevante kommuner.

Tiltag 3: Udvikle trygge lokalbanestationer

I forbindelse med en eventuel opstart af lokaltogsdrift om natten kan der med fordel igangsættes en indsats i forhold til at skabe trygge stationsforpladser og gangforbindelser til udvalgte centrale stationer.

Når kommunerne udvikler områderne omkring lokalbanestationerne, bør der ligeledes være et fokus på at indtænke trygheden i nattetimerne i områderne omkring lokalbanestationerne. Det gælder både i forhold til selve stationen og opholdet her, men også på tilgængeligheden til og fra stationerne i form af stiforbindelser med belysning. "Opkaldspunkter" på ubemandede stationer er en anden måde at skabe en oplevet tryghed, som både kan handle om information og alarm.



Udvalgte stoppesteder for tiltag for styrket tryghed.



Natteravnene rejser gratis med Lollandsbanen om natten og giver tryghed for passagererne.

