

Center for Regional Udvikling

Styrket natbetjening i Region Hovedstaden Kortlægning

Januar 2024

REGION

urban
creators



STYRKET NATBETJENING I REGION HOVEDSTADEN

Kortlægning og analyse af natbetjeningen i Region Hovedstaden

JANUAR 2024

Udarbejdet af:

URBAN CREATORS

Udarbejdet for:

REGION HOVEDSTADEN

Sammen med:

MOVIA

DSB

METROSELSKABET

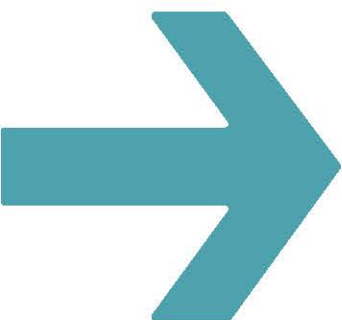
LOKALTOG A/S

Indhold

1. Introduktion	4
2. Kortlægning af nuværende natbetjening - hverdagsnætter	6
3. Kortlægning af nuværende natbetjening - weekendnætter	20
4. Tryghed i den kollektive trafik om natten	38
5. Erfaringer med natbetjening	40
6. Hvilken rolle og værdi har natbetjening	42
7. Interview med brugere	44
8. Borgerundersøgelse	46
9. Vurdering af brugen af natbetjening	48

Læsevejledning

Region Hovedstaden har igangsat en opgave med at undersøge den kollektive trafik om natten med henblik på at styrke nattilbuddet på tværs af trafikselskaber. Denne analyse og kortlægning er en del af det samlede arbejde med identificere tiltag til at styrke natbetjeningen i Region Hovedstaden. Kortlægningen skaber et godt overblik over det eksisterende nattilbud, og danner grundlag for det videre arbejde med tiltag, som opsamles i et dialogoplæg. Dialogoplægget bliver det politiske beslutningsgrundlag for at sætte en retning for at styrke natbetjeningen i Region Hovedstaden.



1. Introduktion

- hvad ved vi om natbetjeningen i dag?

Hver uge benytter ca. 230.000 passagerer i Region Hovedstaden den kollektive trafik om natten (kl. 01-05). Mange skal til og fra aktiviteter i nattelivet, kulturelle arrangementer i weekenden samt til og fra natarbejde. Det nuværende nattilbud bærer præg af mange års løbende justeringer og et manglende samlet blik på, hvordan natbetjeningen hænger sammen, og hvorvidt den imødekommer flest muliges behov.

I denne kortlægning beskrives det nuværende servicetilbud og passagerernes brug af det nuværende kollektive trafiktilbud samt input til passagerpotentialer ud fra teledata, bosætning, dækningsgrader etc.

DSB, Metroselskabet og Movia tilbyder på tværs af ugens nætter og i et varieret omfang, natbetjening i store dele af Region Hovedstaden. Introduktionen af metro i København (2002) og A-busdrift om natten (2013) i det centrale København har ændret forudsætningen for natbetjening i dette område, mens DSB's implementering af natdrift i weekenden på S-tog (2009) ændrede transportmønstrene om natten markant og forbedrede det samlede tilbud markant på weekendnætter. I 2016 blev det besluttet, at en række N-busser overgik til natbetjening på dagslinjer (S- og R-linjer). Overgangen fra N-linjer til A-buslinjer har (2014) i København vist at have positive resultater med stor passagerfremgang (ca. 60 % flere i nattimerne). Passagervæksten hænger sammen med et mere genkendeligt og attraktivt tilbud, da A-busserne nu kører hele døgnet alle ugens dage.

Tilbuddet af kollektiv trafik varierer væsentligt på tværs af ugens nætter. På weekendnætter (efter fredag og lørdag) er tilbuddet markant mere udbredt end på hverdagsnætter (efter søndag-tors-

dag). Fælles for de to nattyper er, at relativt store bysamfund uden for København ikke er betjent, og at manglende blik for den samlede betjening og tidligere politiske prioriteringer er udslagsgivende for, hvor der er natbetjening. Dette indikerer, at der ikke er et fast defineret formål med natbetjeningen, og en begrænset viden om efterspørgslen i forbindelse med mobilitet om natten.

For at skabe et bedre overblik over det eksisterende tilbud og derigennem fastlægge eventuelle uhensigtsmæssigheder og forbedringsmuligheder, er der udarbejdet en analyse og kortlægning af nattilbuddet med bus, lokalbane, S-tog, regionaltog og metro i Region Hovedstaden. Kortlægningen er foretaget på baggrund af oplysninger fra Metroselskabet, DSB, Lokaltog og Movia.

Arbejdet med 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 dermed er rejsekortdata også mere usikkert. Dertil har arbejdet i kortlægningen givet klarhed over, at der både i Danmark og i Europa eksisterer meget få undersøgelser af natbetjeningens rolle og værdi, og at de undersøgelser der findes, ikke giver klare retninger.



I de kommende afsnit kortlægges den nuværende kollektive trafik om natten. Kortlægningen er opdelt i to natkategorier (nætter defineres som tidsrummet mellem kl. 01-05):

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

Den kollektive trafik om natten gennemgås opdelt i transporttype, og beskrives dels i forhold til linjeføring (betjeningsgeografi) og omfanget af natdriften (frekvens og tidsrum). Endelig inddrages passagertal i det omfang det er muligt.

Region Hovedstaden er en stor og forskelligartet geografi. I kortlægningen er regionen opdelt i følgende fire kommunegrupper med inspiration fra Movias opdeling:

- Centralkommunerne (København og Frederiksberg)
- Omegnskommuner (syd og vest)
- København Nord
- Nordsjælland

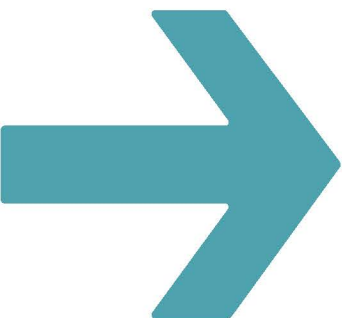
Opdelingen benyttes udelukkende under kvadratnetsdata, hvor det nuværende passageropland kortlægges.

Undersøgelsen er herudover suppleret med viden fra inddragelse af borgere og mobilitetsaktører, for at få et mere kvalitativt input til hvor der er potentialer for at styrke tilbuddet i nattetimerne.

Der er afholdt flere workshops med inddragelse af repræsentanter fra trafikselskaberne (DSB, Metroselskabet, Lokaltog og Movia samt Region Hovedstaden og Region Sjælland), hvor fokus har været på at uddybe hvad vi ved om nattilbuddet, dets brugere og historik samt hvilke tiltag, der kan være med til at styrke tilbuddet. Sidstnævnte afreporteres i det samlede dialogoplæg.

Der har 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 brugere og ikke-brugere om deres brug og opfattelse af nattilbuddet. Survey er baseret på borgerpaneler, hvor 36 borgere har svaret.



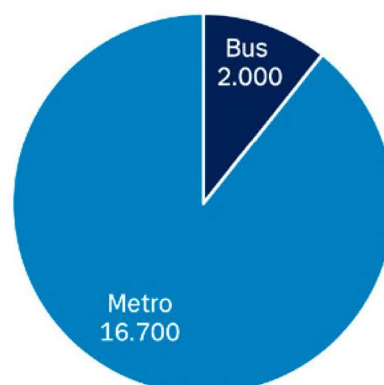
2. Nuværende natbetjening på hverdagsnætter

På hverdagsnætter sikres natbetjening med både busser, metro og enkelte togafgange. Der er i gennemsnit omkring 18.000-19.000 passagerer på en hverdagsnat i Region Hovedstaden.

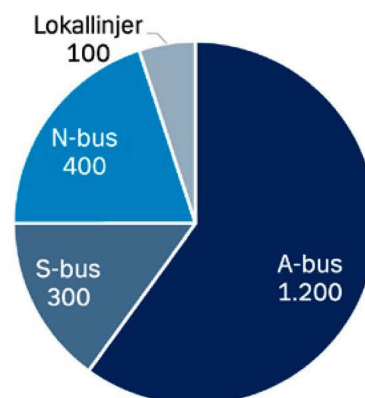
På hverdagsnætter er der følgende tilbud af kollektiv trafik:

- A-busser i Storkøbenhavn (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.

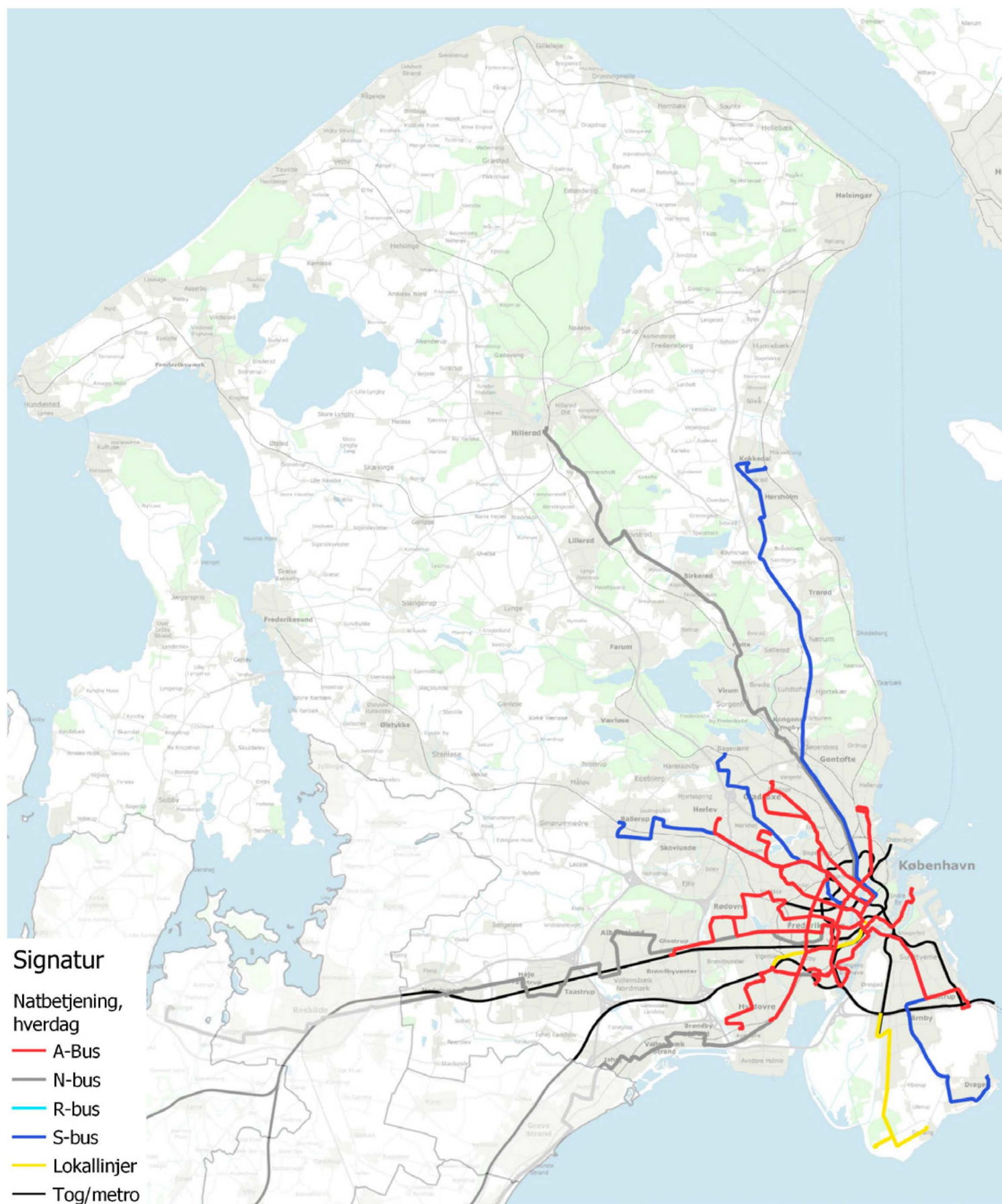
I de følgende afsnit gennemgås passagerpotentialet, rejsestrømme, passagertal samt tilbuddet af kollektiv trafik for de forskellige kollektive transporttyper.



Figur 1: Passagertal fordelt på transportmidler på hverdagsnætter. Tal for DSBs regionaltoget er ikke tilgængelige.



Figur 2: Passagertal fordelt på de forskellige bustilbud i Region Hovedstaden på hverdagsnætter.



Figur 3: Den samlede natbetjening på hverdagsnætter i Region Hovedstaden.

2.1 Dækker betjeningen borgerne?

Tætheder af kundepotentiale

På baggrund af kvadratnetsdata for lokalisering af tætheder af hhv. indbyggere, studie- og arbejdspladser for Region Hovedstaden er den nuværende dækning for busbetjening om natten vurderet på baggrund af oplandsanalyser med en buffer på 500 m omkring betjente stoppesteder og stationer. Den nuværende natbetjening dækker 60 % af alle indbyggere og 72 % af alle studie- og arbejdspladser i regionen.

Inddeles regionen i fire kommunegrupper (centralkommuner, omegnskommuner (syd og vest), København nord og Nordsjælland) fremgår det, at den nuværende natbetjening dækker det meste af centralkommunerne - både for indbyggere og studie- og arbejdspladser. I takt med at afstanden til København øges, falder koncentrationerne af indbyggere, studie- og arbejdspladser, og disse ligger samtidig mere spredt. I denne geografi er tilbuddet af kollektiv trafik også mere begrænset.

På figur 4 og 5 fremgår den nuværende betjening sammen med kvadratnetsdata med tætheder af henholdsvis indbyggere, studie- og arbejdspladser. I højre hjørne fremgår de fire kommunegrupper som nævnt ovenfor, hvor der i de respektive zoner er angivet, hvor stor en andel det nuværende net dækker af regionens indbyggere, studie- og arbejdspladser.

Centralkommunerne

I centralkommunerne giver både metroen og A-busnettet en rigtig god dækning for de fleste. Sammen med S- og N-buslinjerne er den samlede dækning med kollektiv natbetjening i centralkommunerne på over 90 % af alle indbyggere, studie- og arbejdspladser inden for 500 m.

Omegnskommuner (syd og vest)

I de syd- og vestlige omegnskommuner er der også en høj andel (ca. 70-75 %) af indbyggere, studie- og arbejdspladser, der er dækket med kollektiv natbetjening inden for 500 m. Dette hænger sammen med, at både A-busnettet giver en god dækning tættest mod København og samtidig giver N-buslinjerne en god dækning

i S-togsfingrene, og det sydlige Amager er godt betjent med både S-bus og en lokallinje.

København nord

I kommunerne lige nord for København er andelen af indbyggere, studie- og arbejdspladser betjent med nattilbud lavere - ca. 35 % af indbyggere og knap 50 % af studie- og arbejdspladserne. Dette skyldes, at kommunerne tættest på København er godt betjent med A- og S-buslinjer samt to N-buslinjer. Den nordvestlige del samt Øresundskysten har ingen natbetjening på hverdage, hvormed der ikke er dækning her.

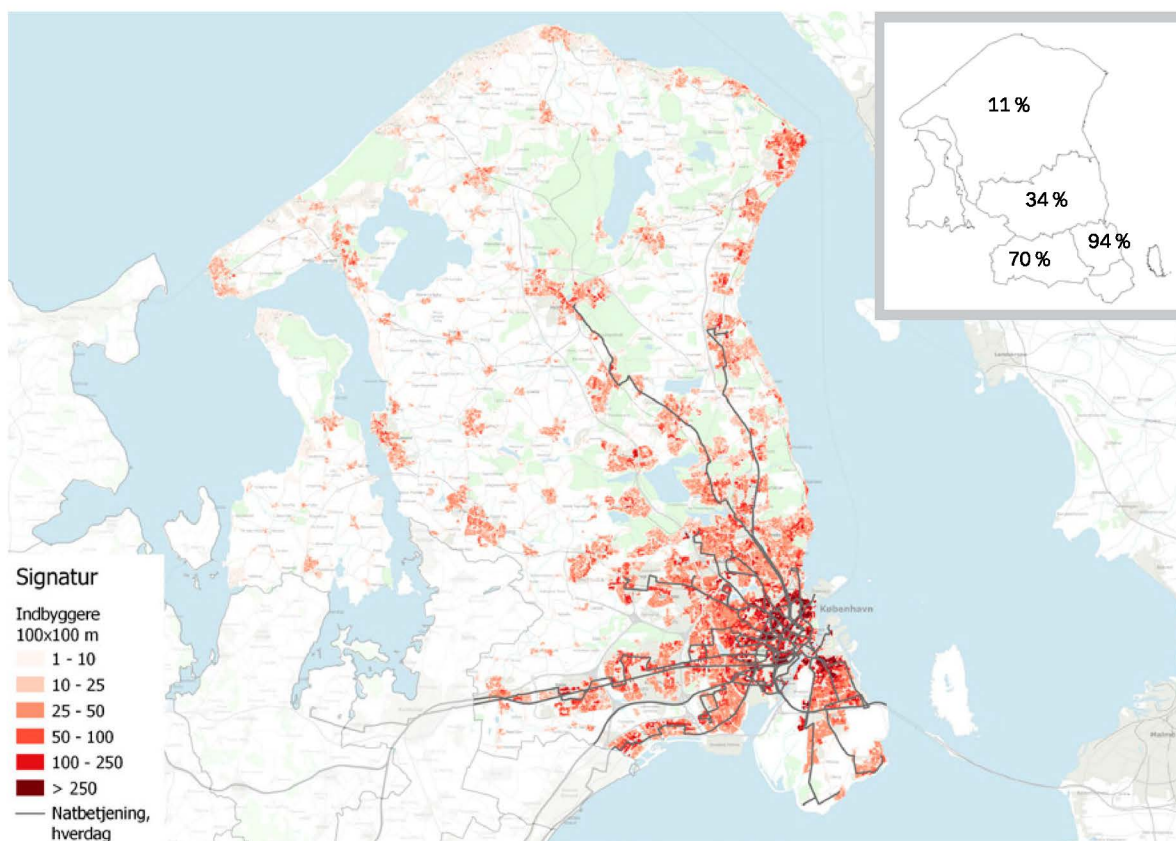
Nordsjælland

I Nordsjælland er der en lav dækning (kun 10-15 %) af indbyggere, studie- og arbejdspladser er betjent med natbetjening. I Nordsjælland er der kun natbetjening frem til henholdsvis Hillerød og Kokkedal Station.

Større byer der er ikke betjent

Der er flere større byer i Nordsjælland og kommunerne nord for København, der ikke er har kollektiv betjening på hverdagsnætter. Af byer med flere end 6.000 indbyggere ses:

- Helsingør (47.500)
- Farum (20.200)
- Frederikssund (16.600)
- Ølstykke (14.700)
- Værløse (13.000)
- Frederiksværk (12.700)
- Smørumnedre (10.100)
- Humlebæk (9.700)
- Måløv (8.800)
- Fredensborg (8.800)
- Hundested (8.700)
- Helsingør (8.300)
- Nivå (8.000)
- Stenløse (7.000)
- Slangerup (6.800)
- Gilleleje (6.700)



Figur 4: Kvadratsdata med tætheder af indbyggere vist med den nuværende betjening på hverdagsnætter. Højre hjørne angiver, hvor stor en andel indbyggere, der er betjent inden for 500 m af stop/stationer.



Figur 5: Kvadratsdata med tætheder af studie- og arbejdspladser vist med den nuværende betjening på hverdagsnætter. Højre hjørne angiver, hvor stor en andel af studie- og arbejdspladser, der er betjent inden for 500 m af stop/stationer.

2.2 Hvor er passagererne?

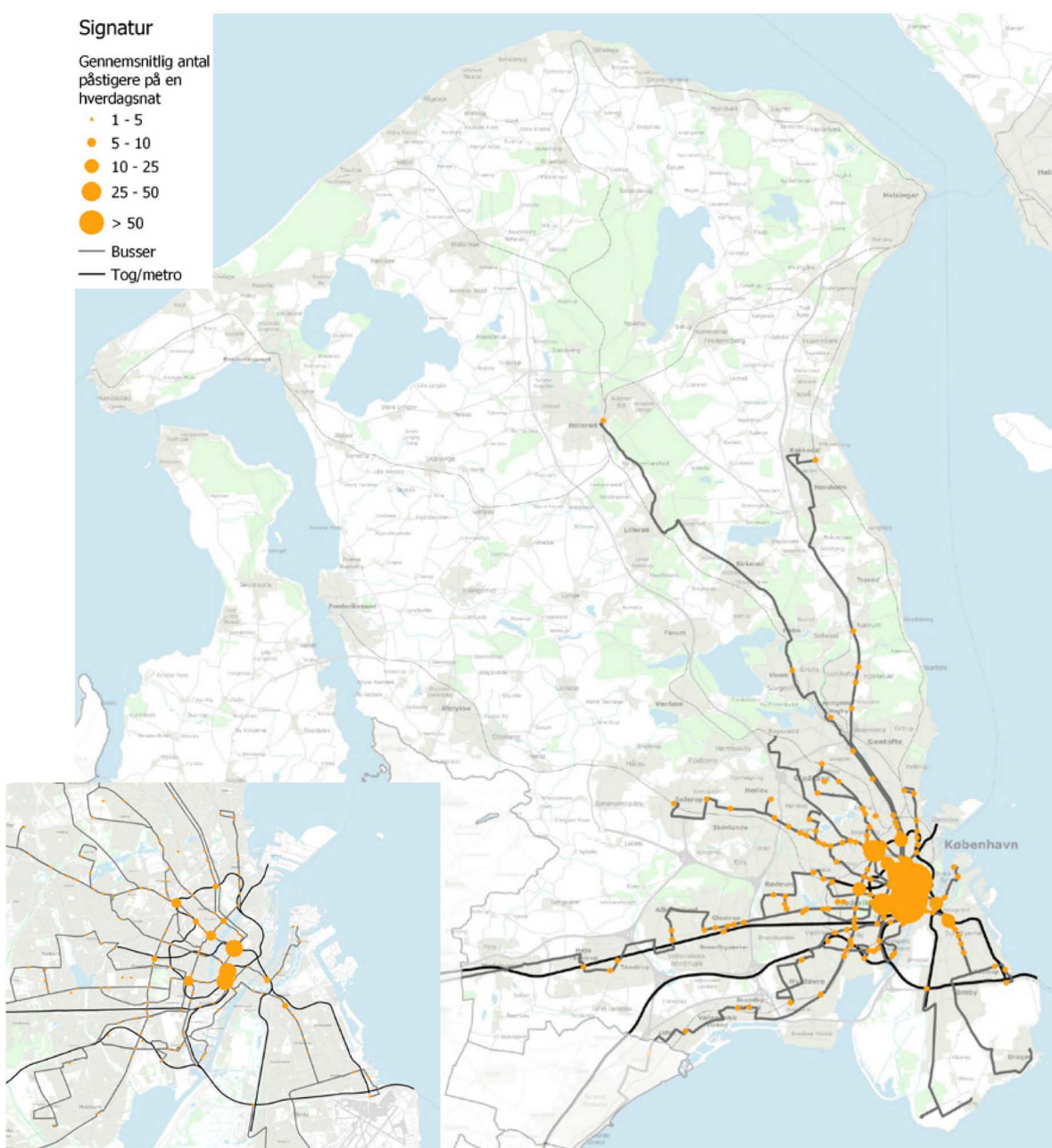
Påstigertal

Data for antal buspåstigere på en gennemsnitlig hverdagsnat baseres på rejsekortdata, som udgør ca. 40 % af alle rejserne om natten. Tallene er ikke et udtryk for den samlede passagermængde, da nogle rejser foretages med anden rejsehjemmel end rejsekort, ex. ungdomskort.

Stoppestederne med flest buspåstigere på en gennemsnitlig hverdagsnat er Hovedbane-

gården, Nørreport St. og Rådhuspladsen, hvor der er mellem 80 og 105 påstigere, jf. figur 6.

I geografien uden for København ligger det gennemsnitlige påstigertal per hverdagsnat under 5 påstigere. Stoppestederne Lyngby St., Rævehøjvej ved DTU, Hillerød St. og Høje Taastrup St. er de stoppesteder med flest påstigere. Disse stoppesteder er enten knudepunkter eller ligger i nærheden af studieboliger (DTU).



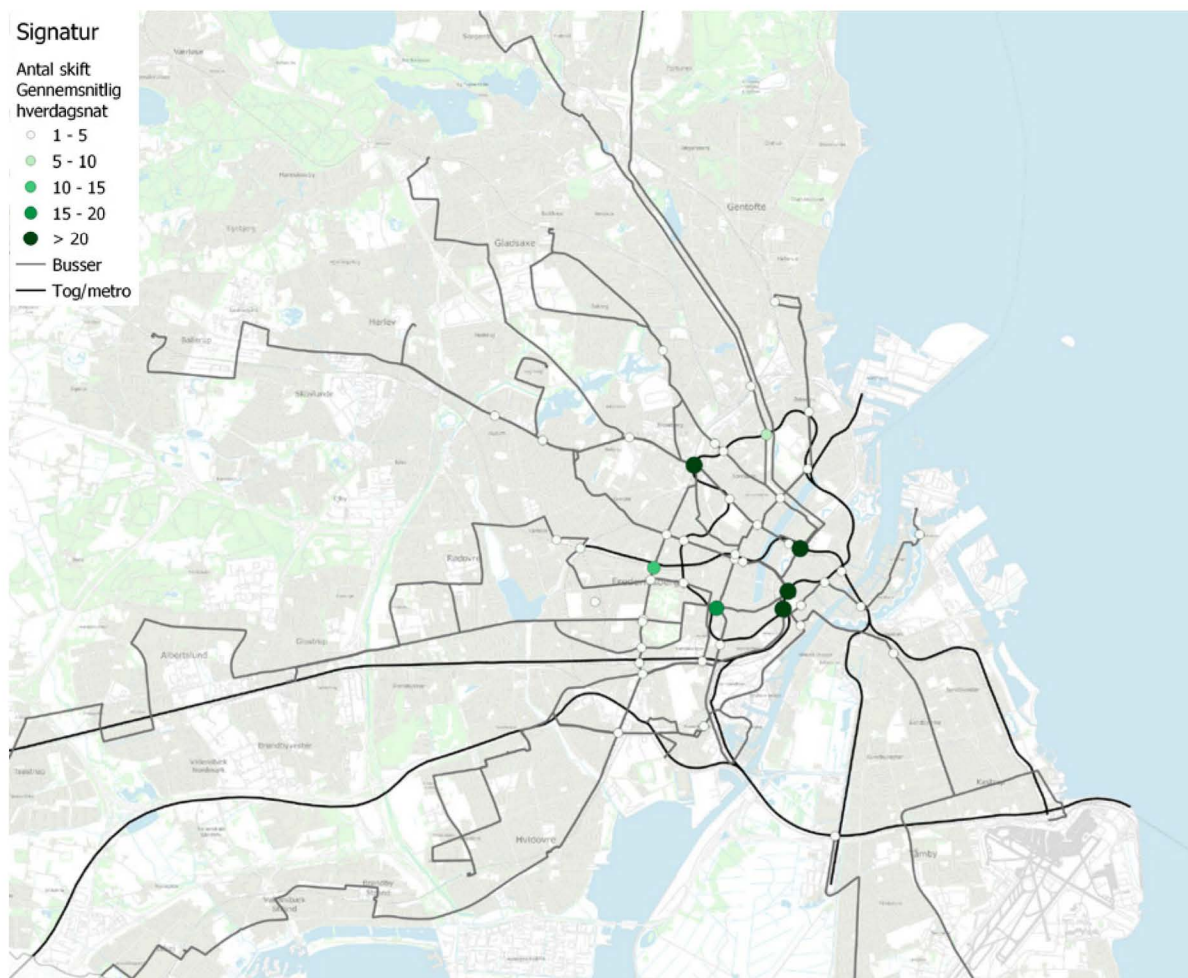
Figur 6: Påstigertal baseret på Rejsekortdata vist for Region Hovedstaden sammen med den nuværende betjening på hverdagsnætter samt et zoom ind på Storkøbenhavn.

Omstigninger

Antallet af omstigninger er baseret på rejsekort-data i perioden januar - september 2023 svarende til datasættet for antal påstigere.

Omstigninger foretages primært i København - nærmere bestemt på Hovedbanegården, Nørreport St., Nørrebro St. og Rådhuspladsen, hvor omkring 25-65 passagerer skifter transportmiddel på hverdagsnætter.

Alle omstigningspunkterne, som fremgår på kortet, er enten beliggende i forbindelse med metrolinjerne og/eller A-busnettet på nær ét, som er Høje Taastrup St., jf. figur 7.



Figur 7: Antal omstigninger baseret på Rejsekortdata vist for Storkøbenhavn sammen med den nuværende betjening på hverdagsnætter.

2.3 Hvordan er rejsestrømmene om natten?

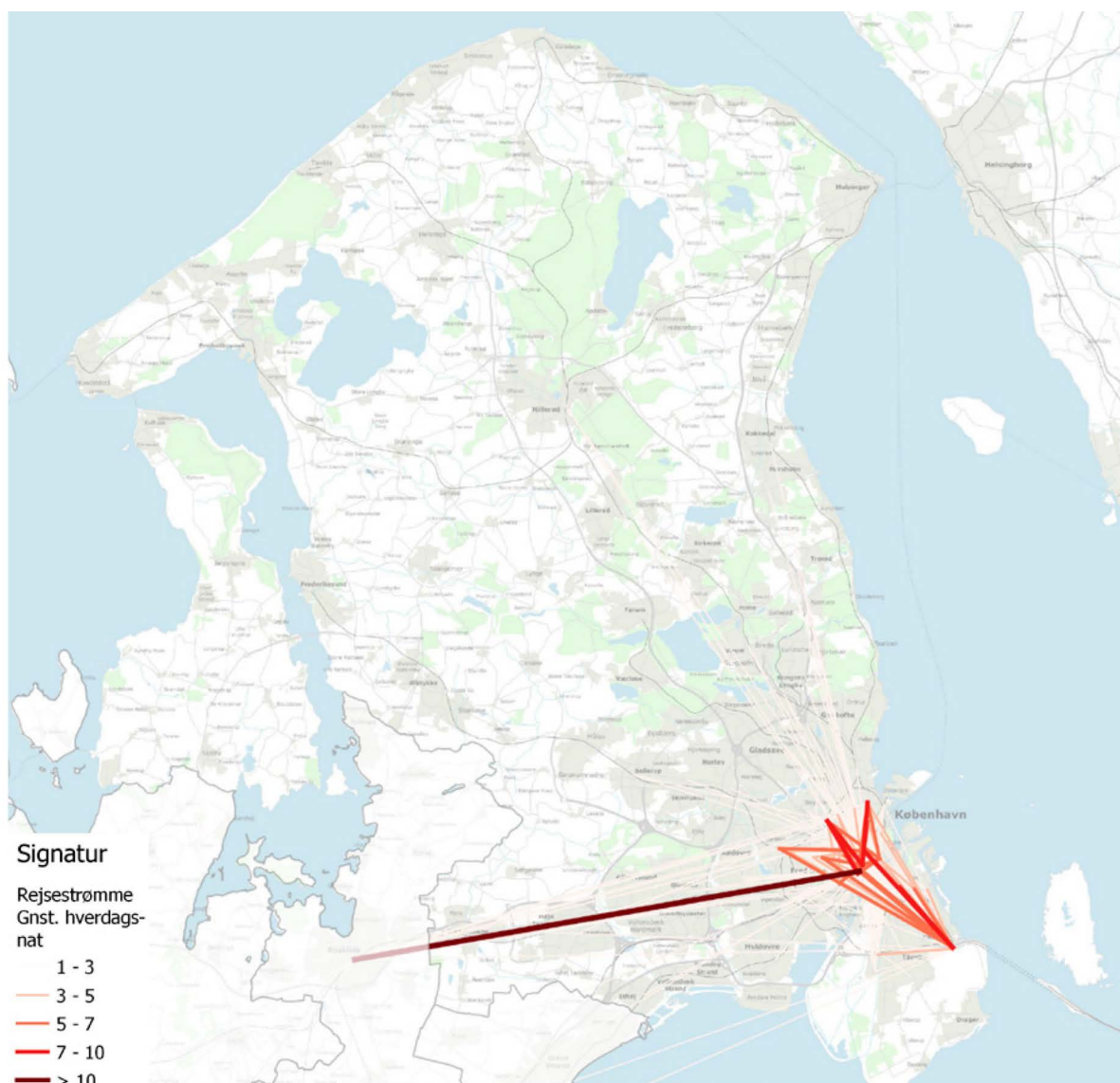
Rejsestrømme (Rejsekortdata)

Den største rejsestrøm på en gennemsnitlig hverdagsnat er mellem Roskilde St. og Københavns Hovedbanegård med 15 rejsende. Denne relation foretages med tog. Derudover er der tre rejsestrømme mellem Rådhuspladsen-Nørrebro St., København H-Nørrebro St. samt Københavns Lufthavn-Nørreport St. med gennemsnitligt ni rejser per hverdagsnat.

Baseret på alle rejsestrømme er det tydeligt at se, at der er nogle knudepunkter, hvor mange af relationerne enten starter eller slutter. Det er de store knudepunkter, som nævnt ovenfor supple-

ret med Kongens Nytorv St., Vanløse St., Frederiksberg St. og Poul Henningsens Plads St. Fælles for alle de nævnte knudepunkter er, at det alle er stationer, og hovedparten ligger i København, og understøttes af metroen, A-busnettet og S-busnettet.

Derudover viser Rejsekortdata, at der er mange forskellige rejserelationer, der samlet understøtter de regionale N- og S-buslinjer. Her ses dog ikke de store og entydige rejserelationer, men et generelt mindre behov for forskellige rejser i regionen.



Figur 8: Rejsestrømme baseret på Rejsekortdata. Data er givet for en gennemsnitlig hverdagsnat.

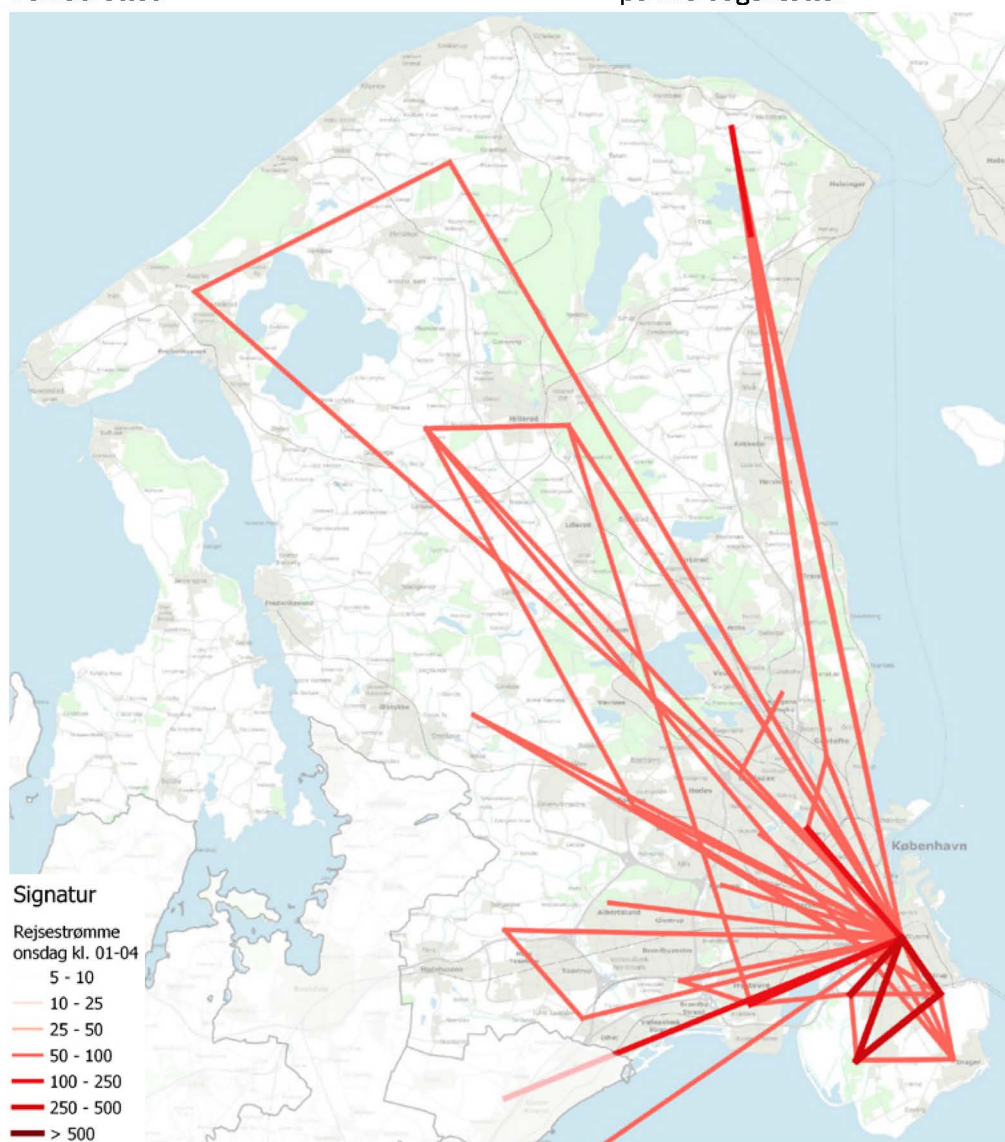
Rejsestrømme (teledata)

Med udgangspunkt i data fra rejsekort samt teledata fra DSB er det muligt at give et overordnet billede af, hvordan borgerne om natten konkret rejser mellem kommunerne. I de følgende afsnit beskrives henholdsvis rejsemønstre fra den kollektive trafik og den generelle mobilitet.

DSB har leveret teledata, der gør det muligt at kortlægge trafikanternes adfærd i Region Hovedstaden. Teledata dækker over alle trafikantgrupper, så for en given rejsestrøm vides det ikke, om den er foretaget med bil, kollektiv trafik eller med cykel. Disse data kan ikke sige noget om efterspørgslen på den kollektive trafik, men det kan give en indikation af, hvor de større rejsestrømme er, og om der er nogle - i et natbetjeningsperspektiv, som er relevante at understøtte fremadrettet.

På figur 9 fremgår rejsestrømmene for en gennemsnitlig onsdag nat i tidsrummet kl. 01-04 (tidsrum matcher øvrig data). På figuren er de rejsestrømme sorteret fra, som er mindre end 50 rejser. Dette er udelukkende gjort for at visualisere de større rejsestrømme, da strømmene fra 50 og nedad blot danner et fintmasket net, som gør det sværere at se, hvilke destinationer, der rejses mellem. Rejsestrømmene angivet på zoneniveau, hvor de eksakte destinationer ikke fremgår indikerer, hvilke områder der rejses imellem.

Teledata indikerer, at de største relationer er mellem København/Frederiksberg og henholdsvis Ørestad, Tårnby og Københavns Lufthavn samt Tårnby og Københavns Lufthavn. Derudover er der generelt en meget tydelig struktur med radiale rejsestrømme til/fra centrankommunerne på hverdagsnætter.



Figur 9: Rejsestrømme mellem kommunerne baseret på teledata leveret af DSB. Dataene er givet for natten til torsdag i tidsrummet kl. 01-04. Rejsestrømme under 50 er sorteret fra på figuren.

2.4 Hvor kører den kollektive trafik på hverdagsnætter?

Linjestructur

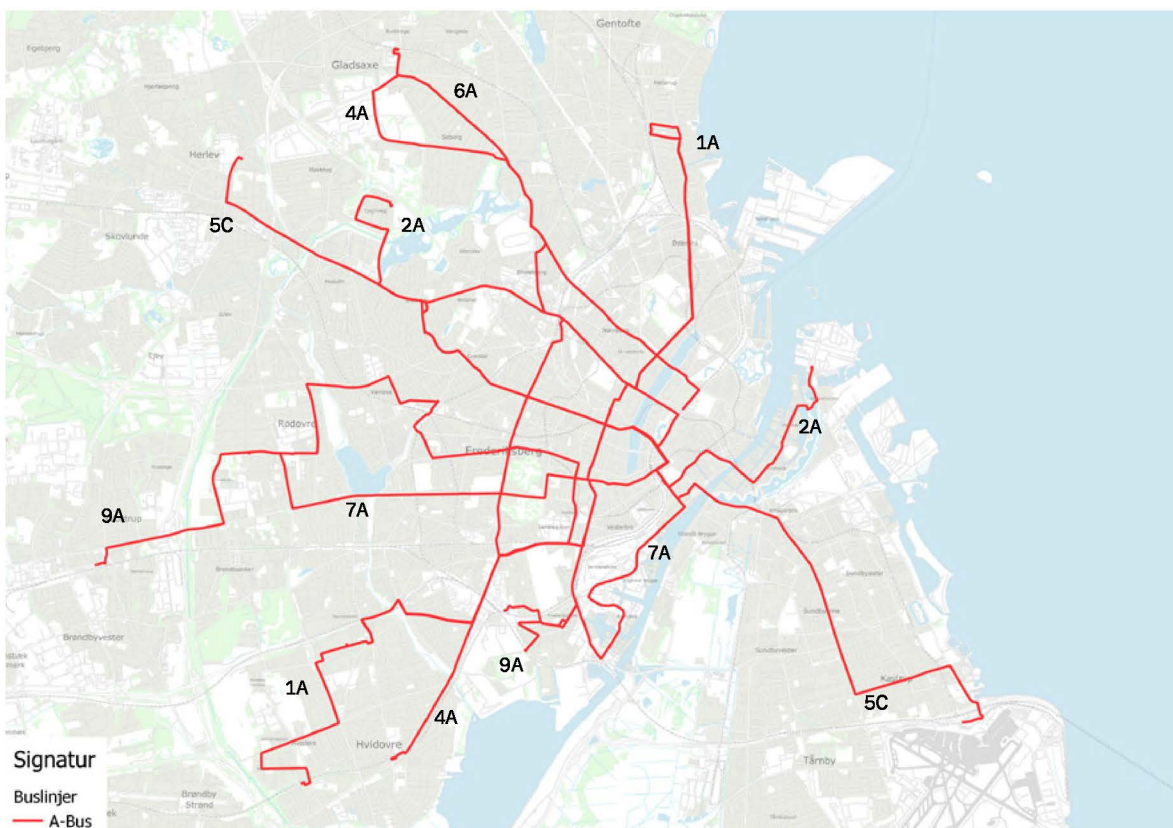
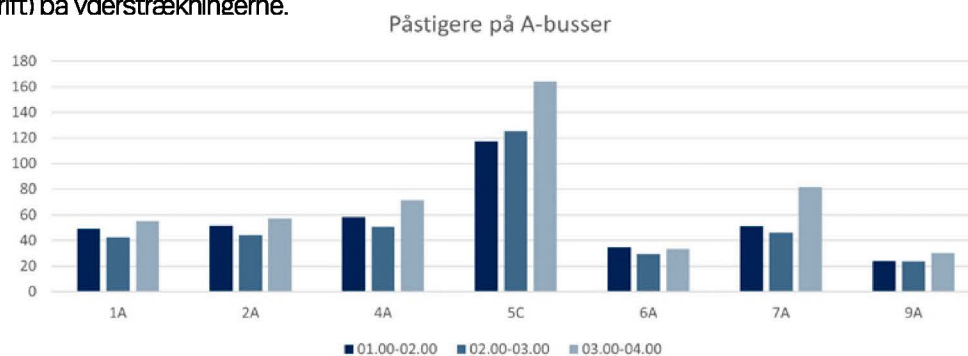
I det kommende afsnit beskrives linjestructuren for busser og baner på hverdagsnætter.

Natbetjening på A-busserne i Storkøbenhavn

Driften om natten på disse buslinjer finansieres af de kommuner, hvor A-busserne kører. A-busnettet er sammen med metro og S-tog rygraden i den kollektive trafik i København. A-busserne kører både dag og nat og giver dermed en god betjening døgnet rundt og er et attraktivt og genkendeligt tilbud i København. Linjeføringerne er de samme hele døgnet (se figur 10), og A-busserne kører som udgangspunkt med to afgang pr. time på hverdagsnætter med enkelte variationer (mindre drift) på vderstrækningerne.

På en gennemsnitlig hverdagsnat har A-busserne ca. 1.200 passagerer, og udgør samlet ca. 10 % af det samlede passagertal i den kollektive trafik på hverdagsnætter. Linje 5C er den mest benyttede natbuslinje med ca. 400 passagerer, mens linje 9A er den mindst benyttede natbuslinje med ca. 80 passagerer.

Ca. 40 % af passagererne i A-busserne rejser i tidsbåndet kl. 03-04 og med en ligelig fordeling af de resterende 60 % i tidsbåndene kl. 01-02 og kl. 02-03. I tidsbåndet kl. 04-05 er der normal drift, hvormed passagertal afspejler et anden driftsomfang.

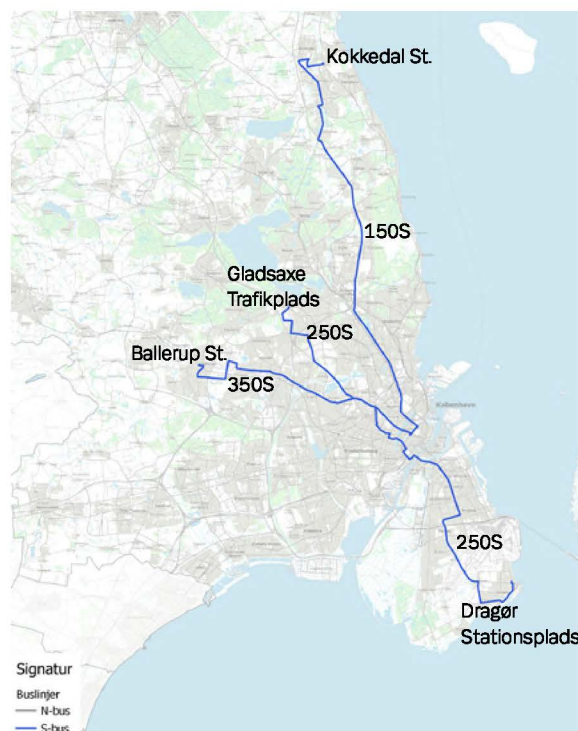


Figur 10: Nuværende A-busnet i København med drift på hverdagsnætter.

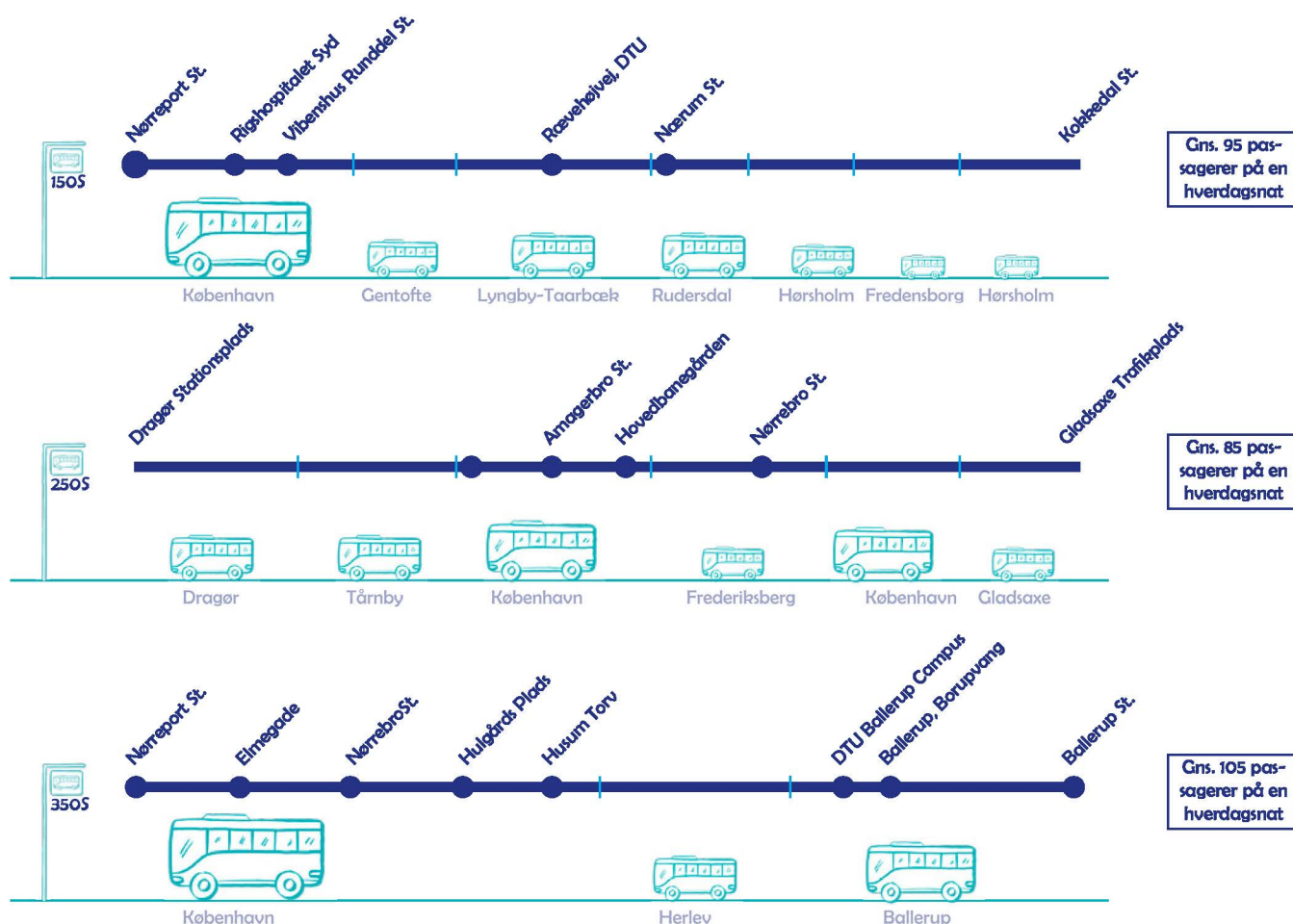
Natbetjening på linje 150S, 250S og 350S

Region Hovedstaden finansierer driften om natten på de tre S-buslinjer. Linjerne kører med samme linjeføring som i dagtimerne (se figur 11), og sikrer dermed en nem genkendelig betjening på centrale strækninger i en større hovedstadsgeografi til bl.a. Ballerup, Hørsholm, Herlev, Tårnby, Dragør og Gladsaxe. S-busserne kører på hverdagsnætter med én afgang pr. time.

På en gennemsnitlig hverdagsnat har S-busserne samlet ca. 285 passagerer og udgør ca. 1,5 % af de samlede passagerer i den kollektive trafik. Fordelingen af passagerer viser størst aktivitet i tidsbåndet kl. 03-04, hvilket kan indikere, at S-busserne ligesom A-busserne på hverdagsnætter benyttes til arbejdspendling med mødetid inden kl. 5.00.



Figur 11: Nuværende S-busnet med drift på hverdagsnætter.



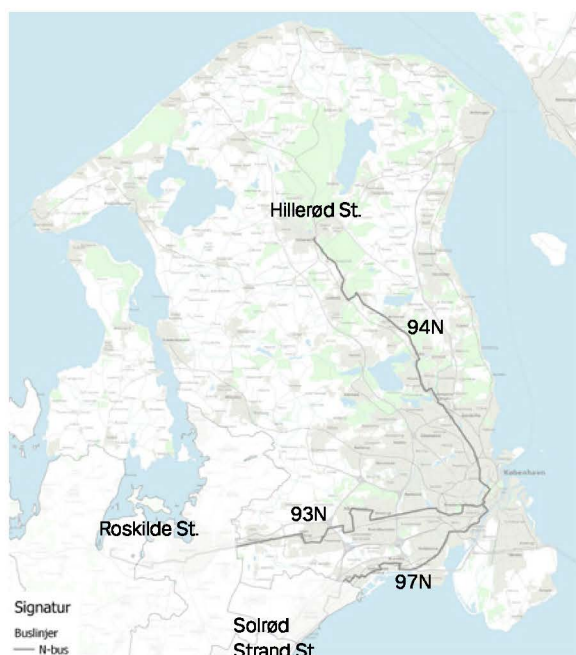
Figur 12: Passagertal (gns. af på- og afstigere) for de tre S-buslinjer, hvor stoppesteder med flest passagerer er vist suppleret med antal passagerer i de respektive kommuner, som linjerne kører igennem.

Natbetjening på linje 93N, 94N og 97N

N-busdriften finansieres af Region Hovedstaden i samarbejde med Region Sjælland (93N og 97N). De tre N-buslinjer (se figur 13) sikrer betjening på hverdagsnætter i udvalgte S-togskorridorer til Høje Taastrup, Hillerød (Lyngby) og Solrød Strand. N-busserne har timedrift med mindre variationer.

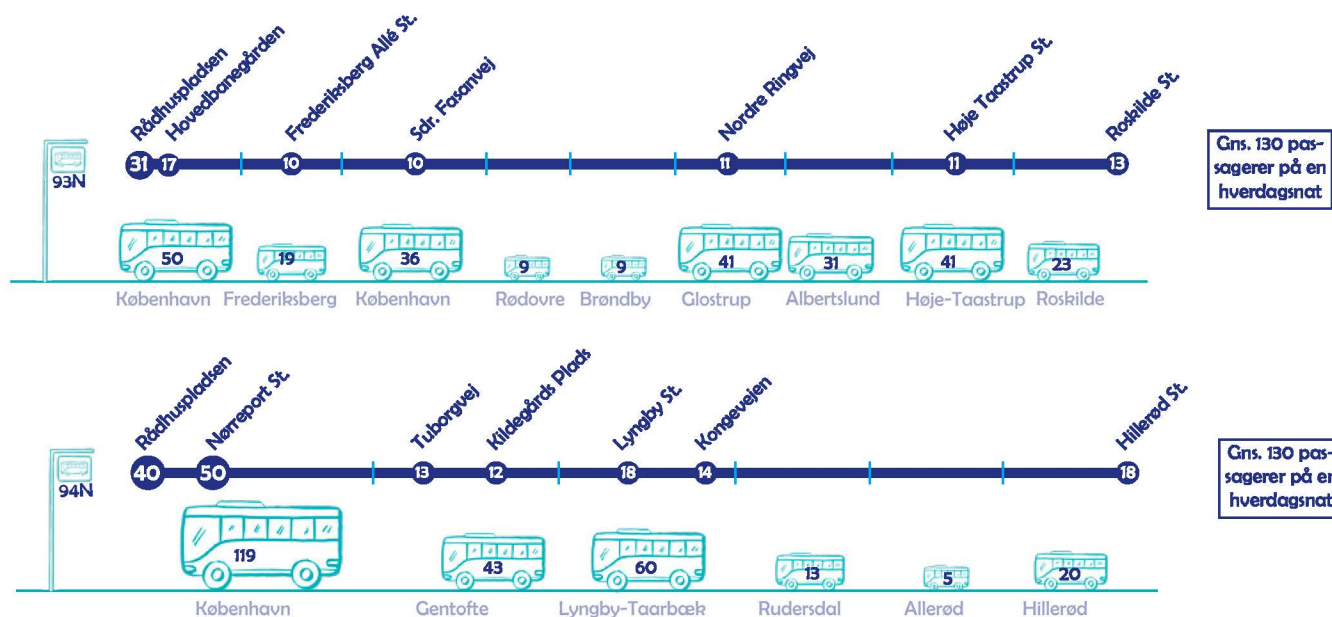
På en gennemsnitlig hverdagsnat har de tre N-buslinjer ca. 380 passagerer, og udgør dermed ca. 2 % af det samlede antal passagerer i den kollektive trafik på hverdagsnætter. Fordelingen af de 380 passagerer er nogenlunde ligeligt mellem de tre linjer.

På linje 93N ses der stoppestedsaktivitet (på- og afstigninger) ved Glostrup Centret og Nordre Ringvej, hvilket kan indikere et rejsebehov til arbejdspladser i nattetimerne (se også figur 14). Aktiviteten ved Nordre Ringvej kan skyldes pendlere til Glostrup Hospital, som er nødsaget til at gå fra stoppestedet til hospitalet (ca. 1,5 km.), da Glostrup Hospital ikke er betjent om natten. Derudover ses der aktivitet ved stoppesteder i Hedeusene, som også kan indikere pendlerrejser om natten til de større virksomheder ved Marbjergvej.



Figur 13: N-busser i Region Hovedstaden på hverdagsnætter.

Ca. 1/3 af alle påstigninger på linje 93N sker i Københavns Kommune ved Rådhuspladsen og Hovedbanegården, og der ses en klar overvægt i passagerbenyttelsen i retning mod Roskilde (2/3). Endelig ses mange stoppesteder uden aktivitet på hverdagsnætter.



Figur 14 og 15: Passagertal (gns. af på- og afstigninger) for linje 93N og 94N, hvor de stoppesteder med størst volume er vist suppleret med sum af antal på- og afstigninger i de respektive kommuner, som linjerne kører igennem.

På linje 94N ses større stoppestedsaktivitet (på- og afstigninger) ved Lyngby og Hillerød Stationer og Kongevejen (se figur 14). Aktiviteten ved Kongevejen kan indikere et rejsebehov for de unge, som bor på kollegiet "Basecamp Lyngby" (også på hverdage), mens aktiviteten ved Hillerød og Lyngby Stationer kan indikere et rejsebehov for pendlere til arbejdspladser med natarbejde.

Der ses en klar overvægt af passageraktivitet i retning mod Hillerød (ca. 3/4), og i retning mod Rådhuspladsen ses stort set ingen påstigninger mellem Hillerød Station og Lyngby Station.

Data for linje 97N viser, at der i retning mod Solrød Strand udelukkende er påstigere på Rådhuspladsen og Hovedbanegården, og at disse påstigere primært har rejsemål ved Ishøj Station. I retning mod Rådhuspladsen ses en mere spredt påstigning med en lidt større aktivitet ved Ishøj Station (se figur 17).

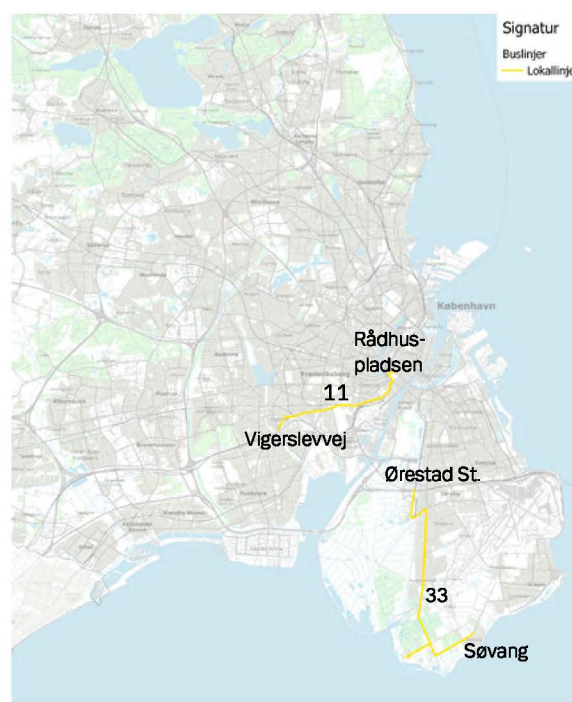
Benyttelsen er tilnærmelsesvis ligeligt fordelt på de to retninger med en lille overvægt i retning mod Solrød Strand. Benyttelsen viser også at omkring 1/3 rejser internt i København og Hvidovre.

Der er generelt få passagerer på linje 97N mellem Solrød og Ishøj, mens der er en høj belægning mellem Rådhuspladsen og Avedøre.

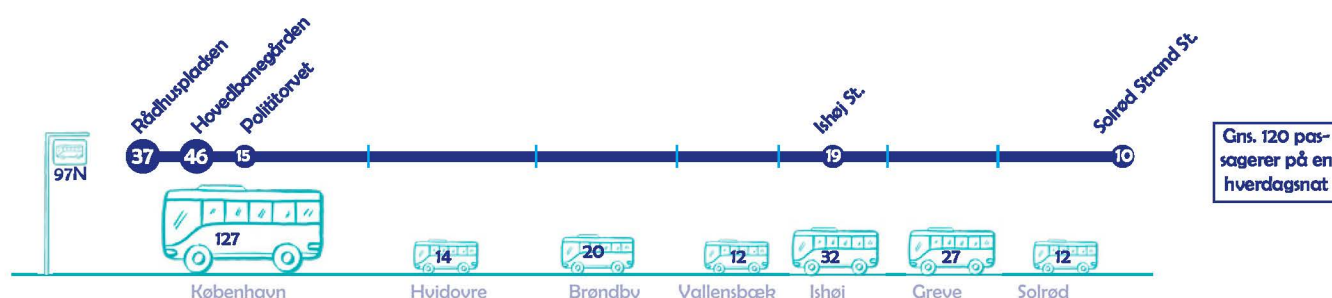
Natbetjening på linje 11 og 33

Københavns og Tårnby Kommuner tilbyder busdrift på hverdagsnætter på linje 11 og linje 33 (se figur 16). Linje 11 kører med to afgang pr. time mellem Rådhuspladsen og Vigerslevvej, mens linje 33 kører med timedrift mellem Ørestad Station og Søvang. Begge linjer kører afkortede forløb i nattetimerne sammenlignet med om dagen.

Linje 11 har ca. 90 passagerer på en gennemsnitlig hverdagsnat, med ca. 75 % af påstigningerne i retning mod Vigerslevvej. Linje 33 har kun samlet ca. 10 passagerer med en ligelig fordeling på de to retninger.



Figur 16: Lokalbusser på hverdagsnætter.



Figur 17: Passagertal (gns. af på- og afstigere) for linje 97N, hvor stoppesteder med flest passagerer er vist suppleret med sum af antal på- og afstigere i de respektive kommuner, som linjerne kører igennem.

Natdrift på alle metrolinjer

Alle fire metrolinjer har natdrift på hverdagsnætter. På M1 og M2 sikres der med tre afgange pr. time på hver gren forbindelse fra bl.a. lufthavnen og Vestamager til Nørreport og Vanløse. På en gennemsnitlig hverdagsnat er der ca. 10.000 passagerer, og udgør ca. 55 % af alle passagerer i den kollektive trafik. Nørreport, lufthavnen og Kongens Nytorv er de mest benyttede stationer. 60 % af passagererne er på fællesstrækningen mellem Vanløse-Christianshavn, mens 25 % er på "lufthavns-grenen" (M1) og 16 % på "Vestamager-grenen" (M2).

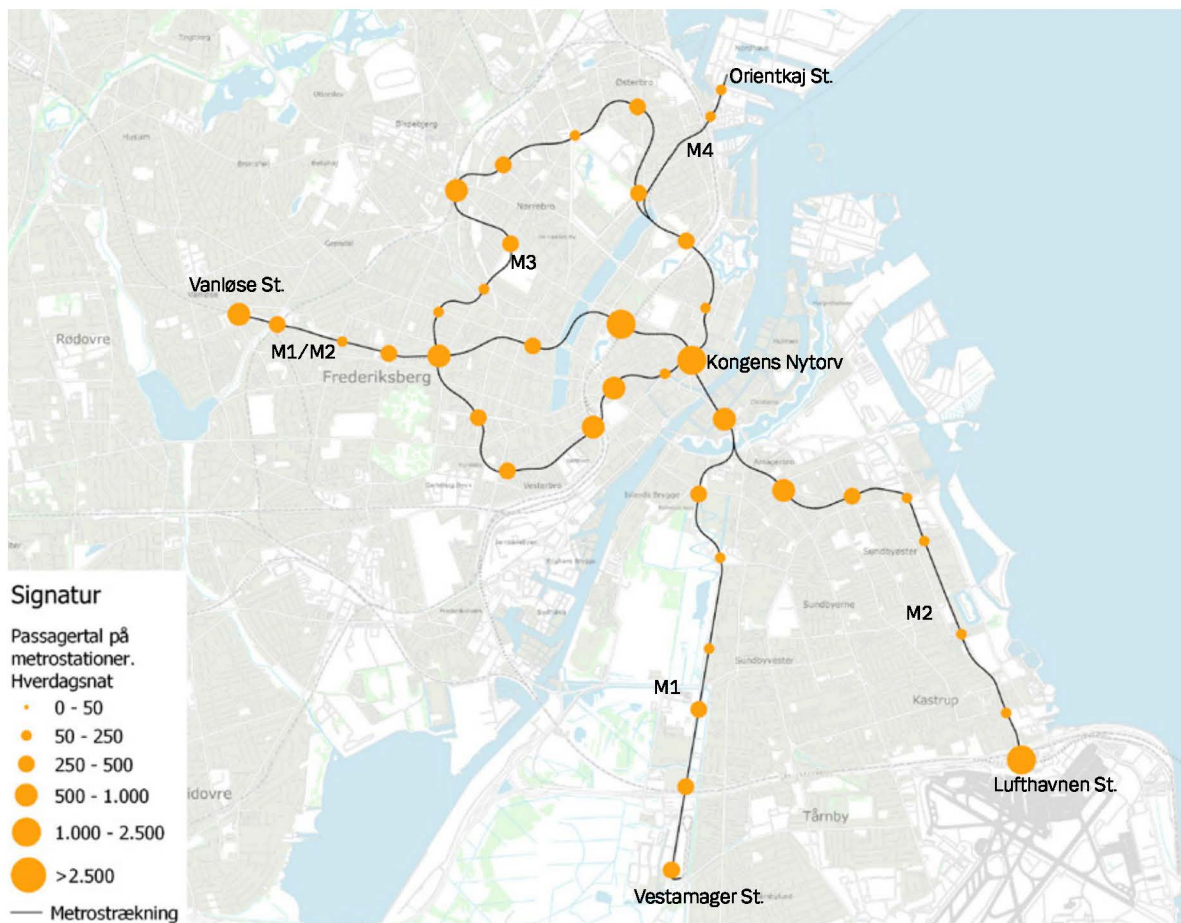
M3 (Cityringen) køres med seks afgange pr. time om natten, og forbinder Hovedbanegården med bl.a. Østerbro, Vesterbro og Frederiksberg. M3 kører om natten kun rundt i den ene retning. Mellem Hovedbanegården og Nordhavn kører M4 med fem afgange pr. time, og giver dermed samlet 11 afgange pr. time på hovedstrækningen mellem Hovedbanegården og Østerport Station (dog kun i den ene retning på M3).

M3 og M4 har samlet ca. 7.000 passagerer på en gennemsnitlig hverdagsnat, og udgør ca. 38 % af alle passagerer i den kollektive trafik. Hovedbanegården og Kongens Nytorv er de mest benyttede stationer på M3 og M4.

Natbetjening på regionaltogene

DSB tilbyder to-tre afgange mellem lufthavnen og Roskilde via Hovedbanegården på hverdagsnætter. Undervejs betjenes bl.a. Valby Station og Høje Taastrup Station.

DSB har ikke mulighed for at levere passagerdata for disse afgange.



Figur 18: Passagertal fordelt på metrostationerne for de fire metrolinjer - for en gennemsnitlig hverdagsnat.

2.5 Opsamling på kortlægningen af natbetjeningen på hverdagsnætter

Borgere i den centrale del af København samt nabokommunerne til København har på hverdagsnætter en god dækning med kollektiv trafik gennem A-busnettet og metrobetjeningen. Omvendt er både boliger og arbejdspladser i den øvrige del af Region Hovedstaden sparsomt dækket med kollektiv trafik i form af lavfrekvente S- og N-buslinjer i udvalgte korridorer. For N-busserne gælder det, at de kører med andre linjeforløb end dagsbusserne.

N-busserne har generelt få passagerer, særligt i retning mod København. Der ses dog en begrænset brug af kollektiv mobilitet fra København til bl.a. arbejdspladser i Glostrup, Hedehusene og til boliger og arbejdspladser i Lyngby.

Passagerdata for især busserne viser, at efterspørgslen i nattetimerne efter søndag til torsdag er størst i tidsrummet kl. 03-04, hvilket kunne indikere flere pendlingsrejser med mødetider inden kl. 05. Dette bakkes op af en række kvalitative interviews med medarbejdere med skæve arbejdstider, som fortæller, at en del møder tidligere ind end den kollektive trafik begynder, og at den kollektive trafik reelt ikke er et alternativ for dem.

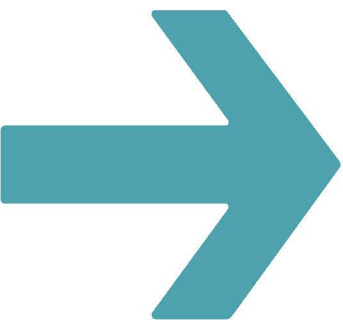
Teledata viser en generel, men dog begrænset mobilitet i Region Hovedstadens geografi om natten, hvilket det nuværende udbud i meget begrænset omfang muliggør uden for det centrale København.

Rejsestrømmene i nattetimerne på hverdage er primært radiale til og fra København og understøttes på de korte strækninger af A-busnettet og suppleret af de radiale S-buslinjer. N-buslinjerne og linje 150S tilbyder natbetjening på de længere strækninger og "erstatte" S-tog om natten i udvalgte korridorer.

De nuværende tre S-buslinjer, der kører om natten, giver primært radiale forbindelser. Der kan derfor argumenteres for, at der udestår betjening på tværs af hovedstadsregionen på nætter efter hverdage. Dertil er det kun på tre ud af de seks S-buslinjer, at der er natbetjening. For at ensrette tilbuddet og gøre det lettere at forstå, kan drift på alle S-busser være en fordel.

For lokaltog efterlader den manglende betjening på nætter efter hverdage store dele af regionen og mange større byer ubetjente. Drift på lokaltoget eller blot udvidet driftsperiode, vil øge dækningen markant i den nordlige del af regionen.

Den kollektive trafik på hverdagsnætter er baseret på både genkendelige tilbud fra dagtimerne med metro og A-busser samt de radiale S-buslinjer og udvalgte lokallinjer i København. Derudover suppleres nattilbuddet af tre N-buslinjer, der kun kører i nattetimerne og "erstatte" tre S-togsfigre. Skal flere benytte den kollektive trafik om natten på hverdagsnætter, vurderes det at være nødvendigt at styrke betjeningen uden for det centrale København med et genkendeligt tilbud.



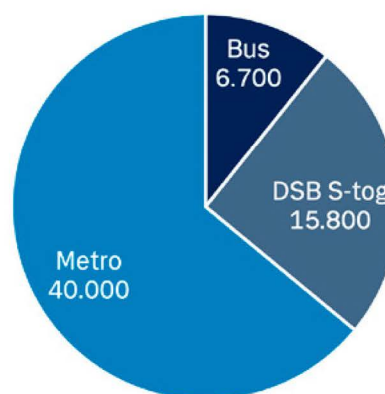
3. Kortlægning af nuværende natbetjening på weekendnætter

På weekendnætter kører både busser, metro, S-tog og en del regional-togsafgange. Der er i gennemsnit omkring 60.000-65.000 passagerer på en weekendnat i Region Hovedstaden.

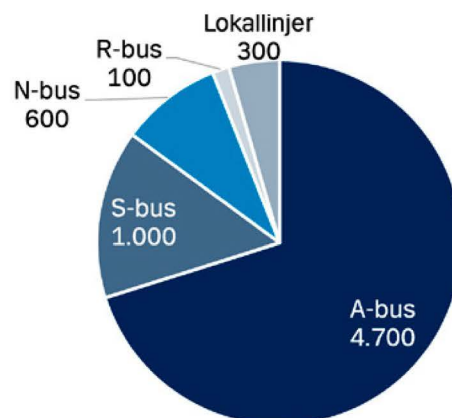
På weekendnætter er der følgende tilbud af kollektiv trafik:

- A-busser i Storkøbenhavn (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
- Regionaltogdrift til fra Hovedbanegården til Lufthavnen, Roskilde og Helsingør

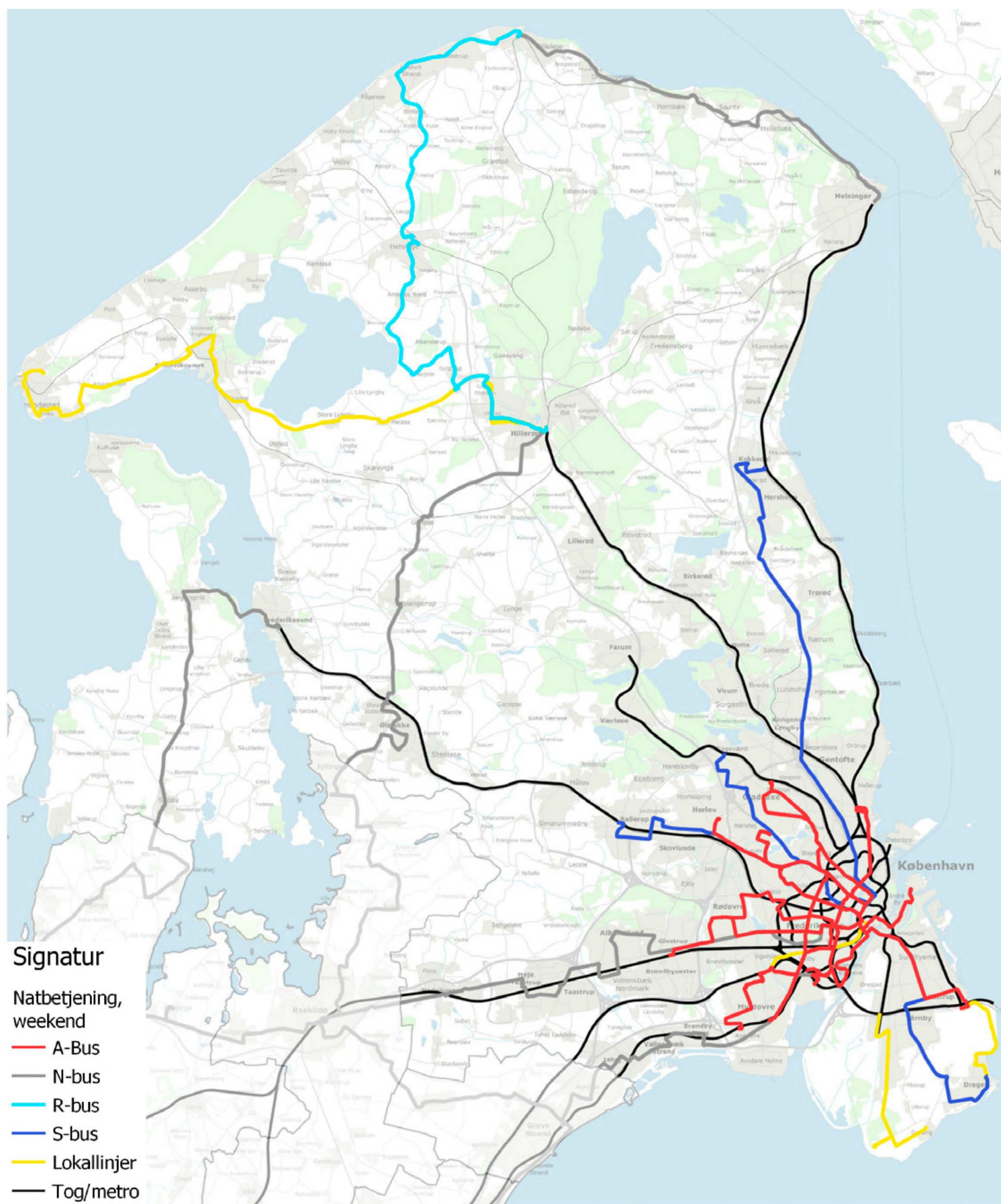
I de følgende afsnit gennemgås passagerpotentialet, rejsestrømme, passagertal samt tilbuddet af kollektiv trafik for de forskellige kollektive transporttyper.



Figur 19: Passagertal fordelt på transportmidler på en gns. weekendnat. Tal for DSBs regionaltog er ikke tilgængelige.



Figur 20: Passagertal fordelt på de forskellige bustilbud i Region Hovedstaden på en gns. weekendnat.



Figur 21: Den samlede natbetjening på weekendnætter i Region Hovedstaden.

3.1 Dækker betjeningen borgerne?

Tætheder af kundepotentiale

På baggrund af kvadratnetsdata for lokalisering af tætheder af hhv. indbyggere, studie- og arbejdspladser for Region Hovedstaden er den nuværende dækning for busbetjening om natten vurderet på baggrund af oplandsanalyser med en buffer på 500 m omkring betjente stoppesteder og stationer. Den nuværende natbetjening dækker 68 % af alle indbyggere og 79 % af alle studie- og arbejdspladser i regionen. Dette er ca. 7-8 %-point mere end dækningen på hverdagsnætter.

Inddeles regionen i fire nævnte kommune-grupper fremgår det, at den nuværende natbetjening dækker det meste af centralkommunerne - både for indbyggere samt studie- og arbejdspladser. Andelen af indbyggere, studie- og arbejdspladser med kollektiv natbetjening falder i takt med, at afstanden til København øges, hvilket også er forventeligt, da tilbuddet af kollektiv trafik om natten er mere begrænset og koncentrationerne af indbyggere og arbejdspladser er færre og ligger mere geografisk spredt.

Dog ses det, at andelen af natbetjente indbyggere, studie- og arbejdspladser i Nordsjælland er relativt høj, og har endda en højere dækning end "København nord". Weekenddrift på S-toget er med til at øge dækningsgraden sammen med de øvrige N-buslinjer, som dækker et større opland i Region Hovedstaden weekendnætter. Mod vest er dækningen stort set uændret, da N-buslinjerne fortsat kører og supplerer S-togsbetjeningen.

På figur 22 og 23 fremgår den nuværende betjening på weekendnætter sammen med kvadratnetsdata med tætheder af henholdsvis indbyggere og arbejdspladser. I højre hjørne fremgår de fire kommunezoner som nævnt ovenfor, hvor der i de respektive zoner er angivet, hvor stor en andel det nuværende net dækker af regionens indbyggere, studie- og arbejdspladser.

Centralkommunerne

I centralkommunerne giver både metro, S-tog og A-busnettet en rigtig god dækning for de fleste. Sammen med S- og N-buslinjerne er den samle-

de dækning med kollektiv natbetjening i centralkommunerne på over 95 % af alle indbyggere, studie- og arbejdspladser inden for 500 m.

Omegnskommuner (syd og vest)

I de syd- og vestlige omegnskommuner er der også en høj andel (ca. 70-75 %) af indbyggere, studie- og arbejdspladser, der er dækket med kollektiv natbetjening inden for 500 m. Dette hænger sammen med, at A-busnettet og metroen giver en god dækning tættest mod København og samtidig giver S-tog, N- og S-buslinjerne en god dækning i store dele af regionen. Det sydlige Amager er godt betjent med både S-bus og en lokallinje.

København nord

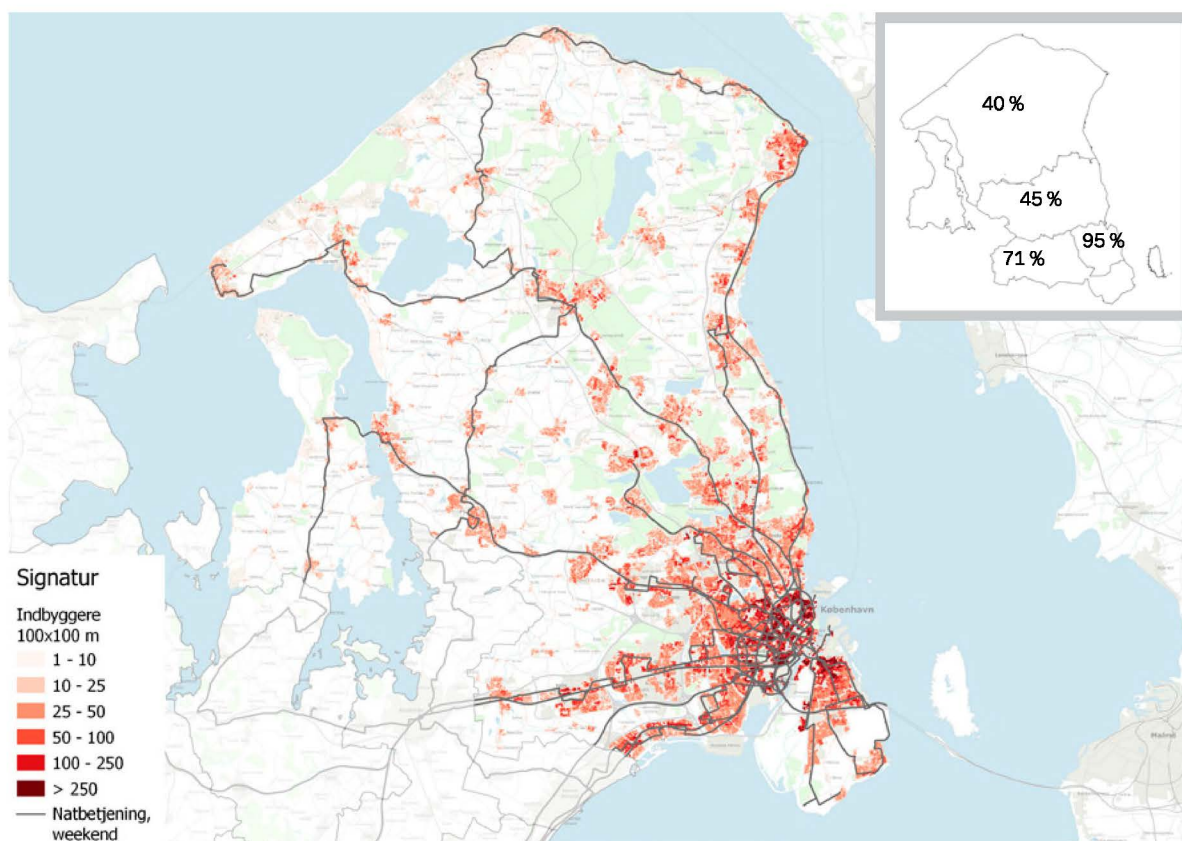
I kommunerne lige nord for København er andelen af indbyggere, studie- og arbejdspladser betjent med natbetjening lidt lavere sammenholdt med nætter efter hverdage, hvor knap 50 % af indbyggerne og lidt mere end 50 % af arbejdspladserne er betjent. Ligesom på hverdagsnætterne er kommunerne tættest på København godt betjent med S-tog, A- og S-buslinjer samt de to N-buslinjer. Derudover betjener S-togsnettet langt de fleste større byer i Region Hovedstaden.

Nordsjælland

I Nordsjælland er der en forholdsvis høj dækning af indbyggere (40 %) samt studie- og arbejdspladser (57 %), som er betjent med natbetjening. Det hænger sammen med, at der foruden S-tog og Kystbanen, er flere R-bus, N-bus og lokallinjer, der samlet giver en dækning tilnærmet dækningen på de fleste af lokalbanerstrækningerne.

De fleste større byer er natbetjent

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.



Figur 22: Kvadratsdata med tætheder af indbyggere vist med den nuværende betjening på weekendnætter. Højre hjørne angiver, hvor stor en andel indbyggere, der er betjent inden for 500 m af stop/stationer.



Figur 23: Kvadratsdata med tætheder af studie- og arbejdspladser vist med den nuværende betjening på weekendnætter. Højre hjørne angiver, hvor stor en andel studie- og arbejdspladser, der er betjent inden for 500 m af stop/stationer.

3.2 Hvor er passagererne?

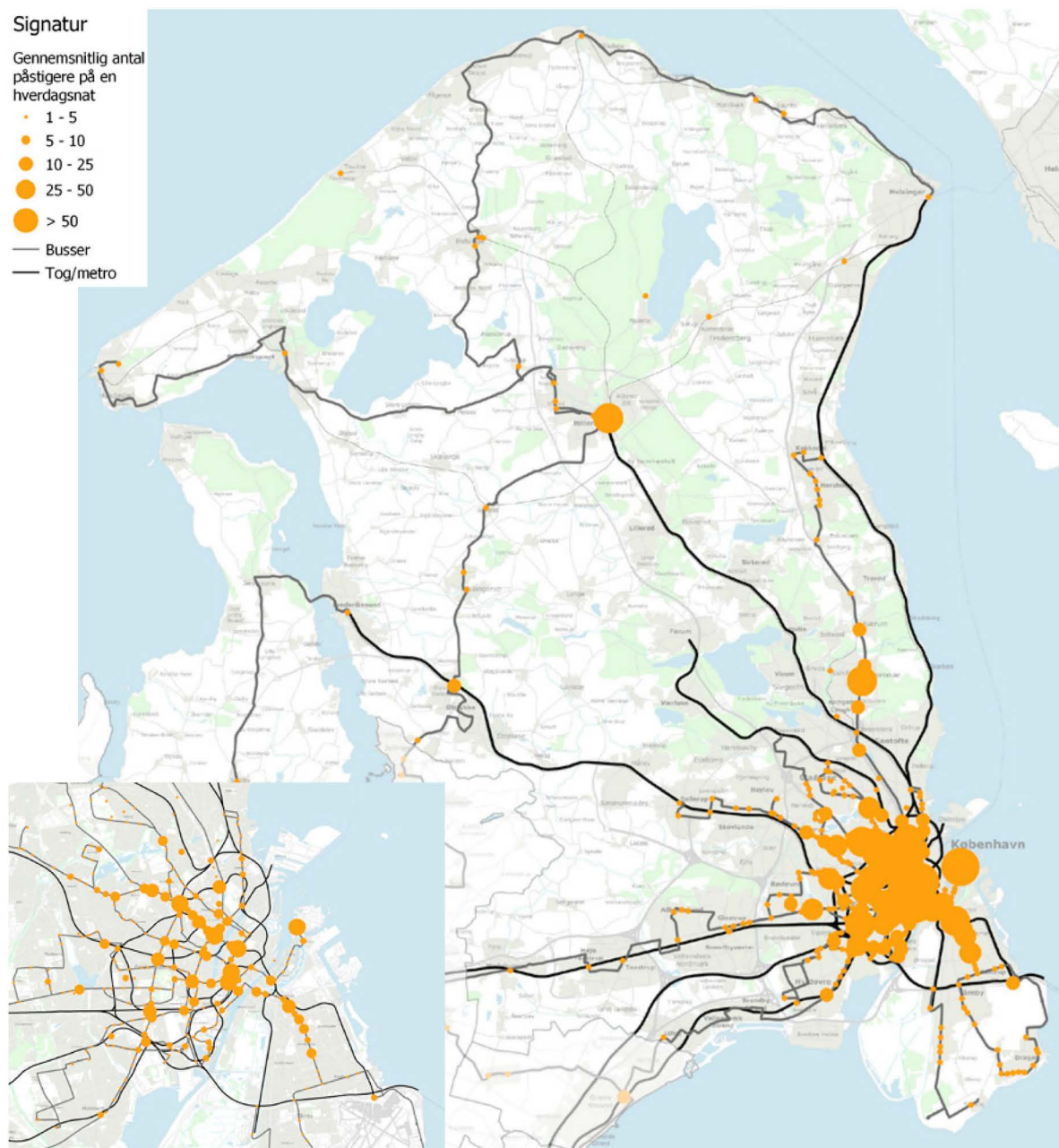
Påstigertal

Data for antal buspåstigere på en gennemsnitlig weekendnat baseres udelukkende på rejsekortdata, som udgør ca. 40 % af alle rejserne om natten. Der kan ikke blot skaleres op til 100 %, da mange rejser foretages med anden rejsehjemmel end rejsekort, ex. ungdomskort.

De mest benyttede busstoppesteder er fortsat Hovedbanegården (350), Nørreport St. (350), Rådhuspladsen (210) og Nørrebro St. (110), jf. figur 24.

Disse stoppesteder er efterfulgt af Elmegade, Refshaleøen, Roskilde og Køge Stationer, der spænder mellem 50 og 100 påstigere i gennemsnit. I geografien uden for København er de største stoppesteder Hillerød St. og Rævehøjvej ved DTU, hvor der er omkring 25-30 påstigere i gennemsnit, og skeles der til stoppesteder uden for Region Hovedstaden er det Roskilde og Køge Stationer, der er størst med 50-60 påstigere.

Af nedenstående figur fremgår kun de stop, hvor der er minimum én gennemsnitlig påstiger.



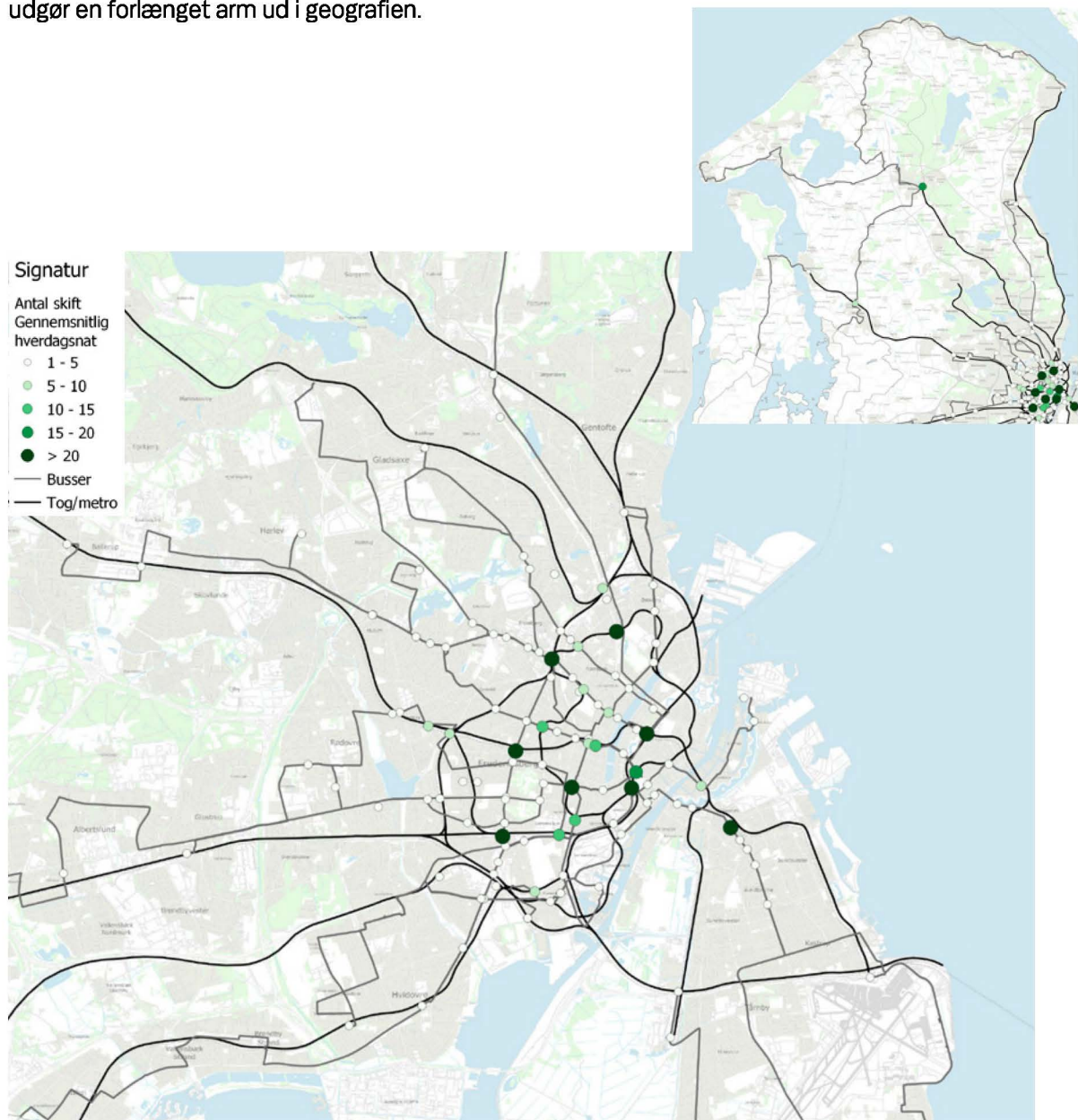
Figur 24: Påstigertal baseret på Rejsekortdata vist for Region Hovedstaden sammen med den nuværende betjening på weekendnætter samt et zoom ind på Storkøbenhavn.

Omstigninger

På en weekendnat er de største omstigningssteder Hovedbanegården og Nørreport St. med hver omkring gennemsnitligt 125 omstigninger. De øvrige knudepunkter i København er Nørrebro St., Fasanvej St., Frederiksberg Allé St., Amagerbro St., Vibenshus Runddel St. og Valby St., der har mellem 20 og 30 omstigninger per weekendnat. Dermed ses en sammenhæng i systemet mellem bus, metro og S-tog

Ses der uden for Storkøbenhavn er det største knudepunkt Hillerød St. med ca. 20 omstigninger, efterfulgt af Ølstykke St., med ca. 5-10 omstigninger. Det er også stationer, hvor natbusnettet udgør en forlænget arm ud i geografien.

Ligesom for hverdagsnætterne er det igen stationerne, der er de største knudepunkter for omstigninger. For disse knudepunkter har Region Hovedstaden en marginal rolle i forhold til stationerne i Storkøbenhavn, og gældende for Hillerød og Ølstykke Stationer er dette også stationer, som Regionen ikke har en direkte rolle i, når der ses på forbedringspotentiale, men de kan have en rolle og interesse, når der ses på de omkringliggende arealer og stiforbindelser - både set i forhold til opkobling og tryghed.



Figur 25: Antal omstigninger baseret på Rejsekortdata vist for Københavnsområdet sammen med den nuværende betjening på weekendnætter.

3.3 Hvordan er rejsestrømmene om natten?

Rejsestrømme (Rejsekortdata)

På en gennemsnitlig weekendnat er den største rejserelation mellem Hovedbanegården og Roskilde Station, hvor der er omkring 120 gennemsnitlige rejser på en weekendnat. Rejsen foretages med tog - tilsvarende som for relationen på en hverdagsnat. Af andre store rejserelationer er bl.a. mellem henholdsvis Hovedbanegården-Valby St./Nørrebro St. og mellem Rådhuspladsen St. og Nørrebro St. Disse tre rejserelationer er foretaget med enten S-tog eller metro og har gennemsnitlig omkring 70 og 75 rejsende.

Derudover er der en række relationer, der har et startpunkt i den centrale del af København, og som kobles op på bydelene Amager, Vanløse og Østerbro samt Lufthavnen og Frederiksberg.

I geografien uden for København fremgår tydelig en stjernestruktur. Langt de fleste rejser har enten start- eller slutdestination inde i København, og det er - foruden relationen til/fra Roskilde, relationer til/fra Hillerød og Høje Taastrup, der er de største, og som følges op af relationer til/fra Helsingør, Birkerød, Frederikssund. Det er tydeligt, at det er S-togsforbindelserne (foruden Holbæk), der danner grundlaget for de store rejsestrømme uden for Storkøbenhavn.

Foruden de større rejsestrømme ses en del mindre benyttede rejserelationer, der viser et samlet regionalt mobilitetsbehov.



Figur 26: Rejsestrømme baseret på Rejsekortdata. Data er givet for en gennemsnitlig weekendnat.

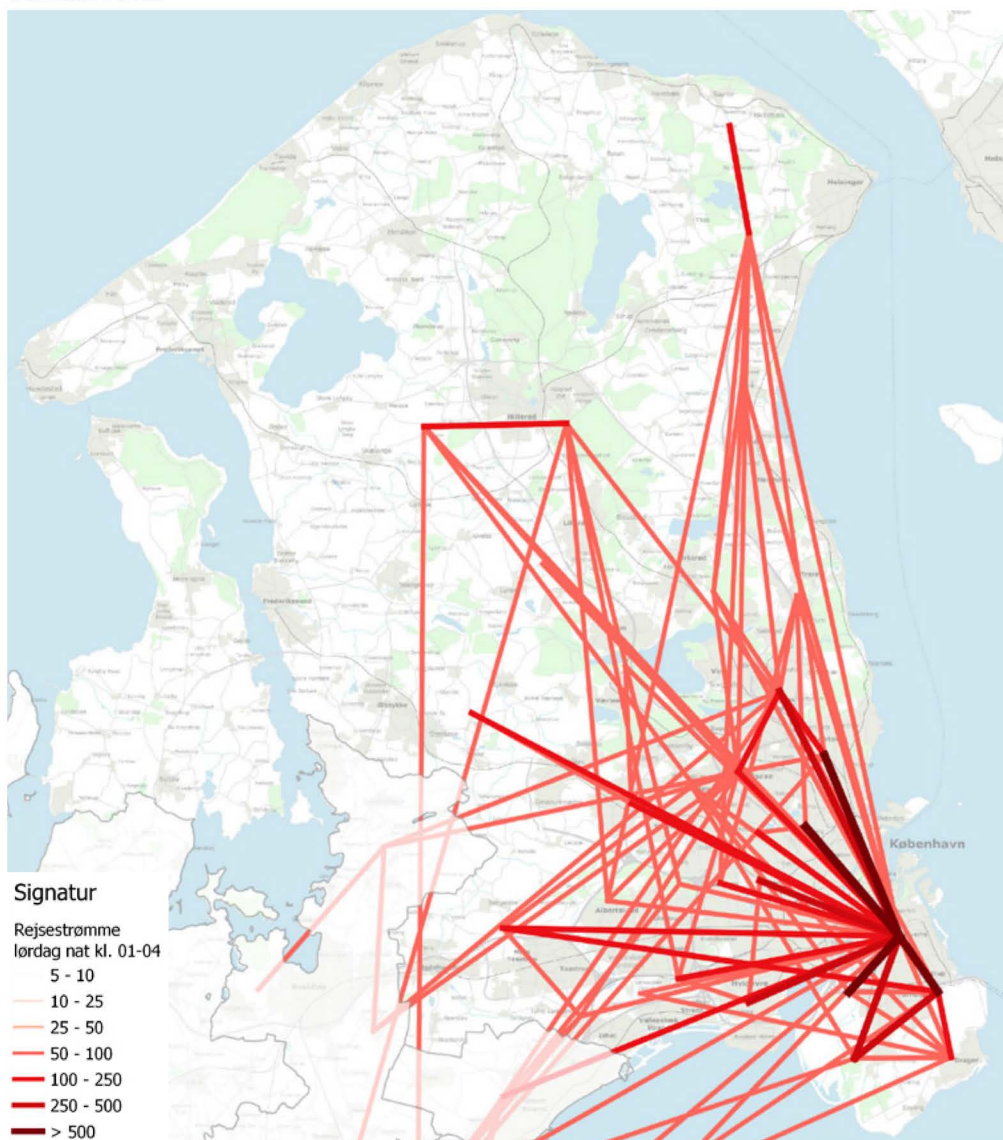
Rejsestrømme (teledata)

Med udgangspunkt i data fra rejsekort samt teledata fra DSB er det muligt at give et overordnet billede af, hvordan borgerne om natten konkret rejser mellem kommunerne. I de følgende afsnit beskrives henholdsvis rejsemønstre fra den kollektive trafik og fra borgere generelt.

DSB har leveret teledata, der gør det muligt at kortlægge trafikanternes adfærd i Region Hovedstaden. Teledata dækker over alle trafikantgrupper, så for en given rejsestrøm vides det ikke, om den er foretaget med bil, kollektiv trafik eller med cykel. Disse data kan ikke sige noget om efterspørgslen på den kollektive trafik, men det kan give en indikation af, hvor de større rejsestrømme er, og om der er nogle - i et natbetjeningsperspektiv, som er relevante at understøtte fremadrettet.

På figur 27 fremgår rejsestrømmene for en gennemsnitlig lørdag nat i tidsrummet kl. 01-04. En tilsvarende analyse af rejsestrømmene på en fredag nat, ses samme tendens og rejsemønstre (denne er ikke vist på figuren). På figuren er de rejsestrømme som er mindre end 50 rejser sorteret fra.

De største relationer fredag og lørdag nat er mellem København/Frederiksberg og henholdsvis Gentofte, Husum, Ørestad og Københavns Lufthavn, hvor der er mere end 500 rejser i den givne relation. Af andre store rejserelationer ses København/Frederiksberg og Lyngby-Taarbæk, Vanløse, Hvidovre og Tårnby samt Tårnby og Københavns lufthavn, hvor der er i mellem 250-500, der rejser på de givne relationer.



Figur 27: Rejsestrømme mellem kommunerne baseret på teledata leveret af DSB. Dataene er givet for natten til lørdag i tidsrummet kl. 01-04. Rejsestrømme under 50 er sorteret fra på figuren.

3.4 Hvor kører den kollektive trafik på weekendnætter?

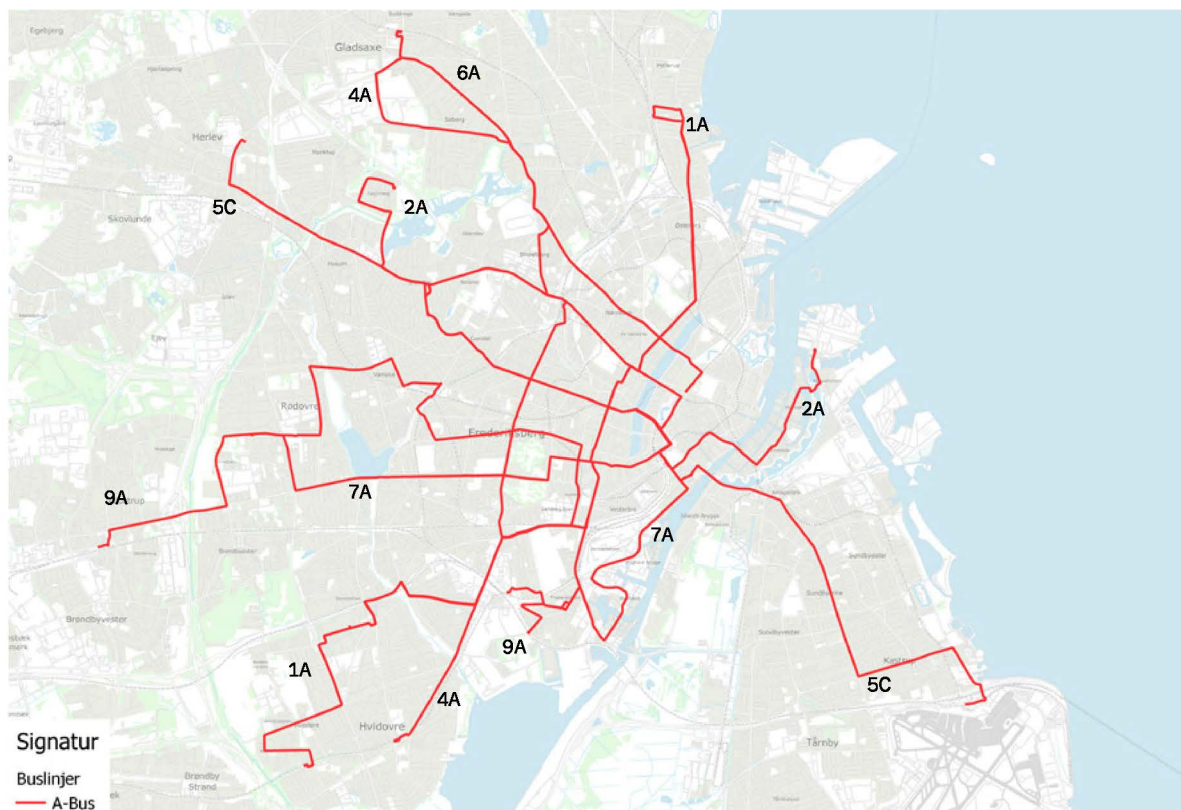
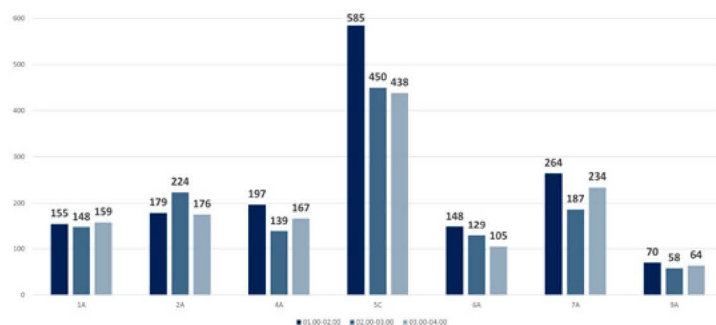
Linjestruktur

I det kommende afsnit beskrives linjestrukturen for busser og baner på weekendnætter.

Natbetjening på A-busserne i Storkøbenhavn

Driften om natten på disse buslinjer finansieres af de kommuner, hvor A-busserne kører. A-busnettet er sammen med metro og S-tog rygraden i den kollektive trafik i København. A-busserne kører både dag og nat og giver dermed en god betjening døgnet rundt og er et attraktivt og genkendeligt tilbud i København. Linjeføringerne er de samme og A-busserne kører som udgangspunkt med tre afgange pr. time på weekendnætter med enkelte variationer (mindre drift) på yderstrækningerne.

På en gennemsnitlig weekendnat har A-busserne ca. 4.700 passagerer, og udgør dermed samlet ca. 6,5 % af passagererne i den kollektive trafik. Linje 5C udgør ca. 35 % af passagererne på A-busserne og er den mest benyttede, mens linje 9A med ca. 4 % af passagererne er den mindst benyttede. Der ses for alle A-busserne en marginal højere benyttelse på nætter efter lørdag ift. nætter efter fredage. Endelig ses der en nogenlunde ligelig fordeling på tidsbåndene med en lille overvægt i tidsbåndet kl. 01-02.



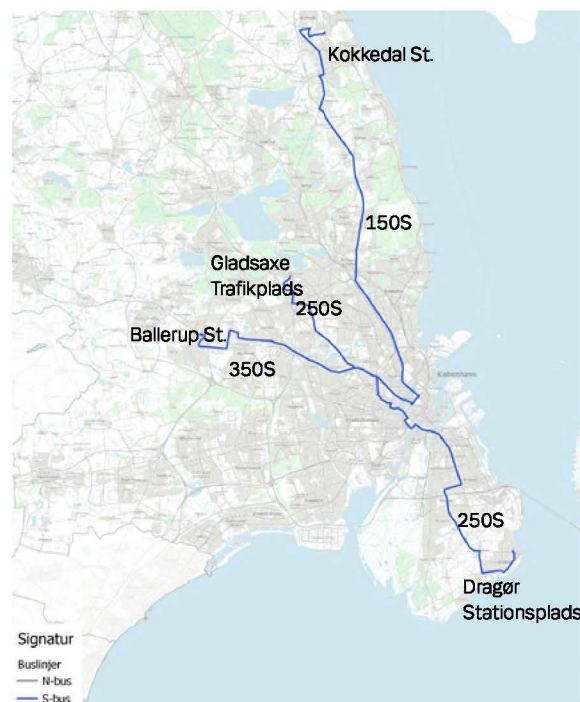
Figur 28 og 29: Nuværende A-busnet i København med drift på weekendnætter.

Natbetjening på linje 150S, 250S og 350S

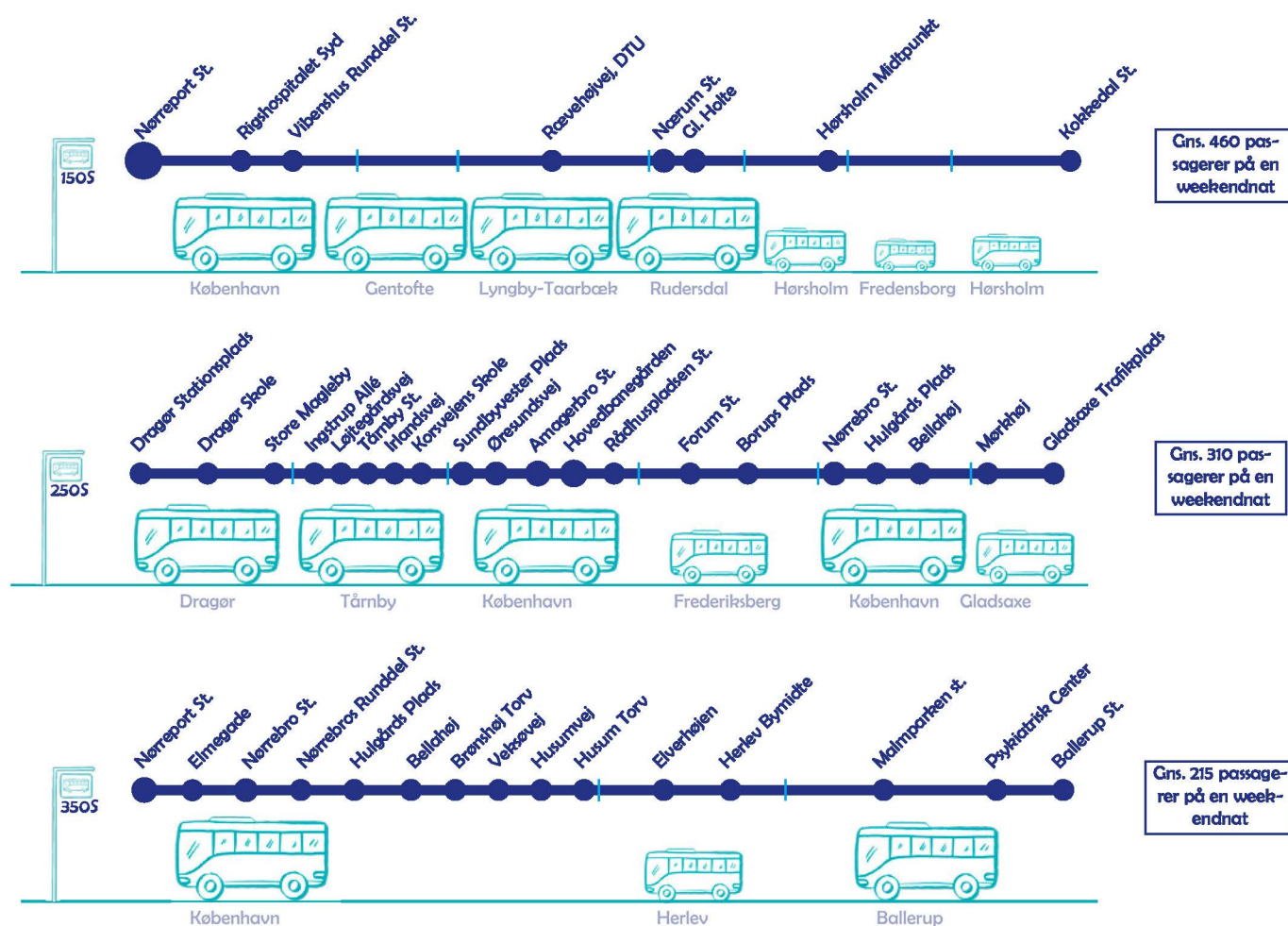
Region Hovedstaden finansierer driften om natten på de tre S-buslinjer. Linjerne kører med samme linjeføring som i dagtimerne, og sikrer en nem genkendelig betjening på centrale strækninger i en større hovedstadsgeografi til bl.a. Ballerup, Hørsholm, Herlev, Tårnby, Dragør og Gladsaxe. S-busserne kører på weekendnætter med én afgang pr. time. Dog har linje 150S to afgang pr. time på strækningen mellem Nørreport St. og Gl. Holte.

På en gennemsnitlig weekendnat har S-busserne ca. 1.000 passagerer, hvoraf linje 150S har knap halvdelen af passagererne.

Den markante overvægt af passagerer på linje 150S kan indikere et stort rejsebehov for unge mellem København og DTU og de mange kollegier ved DTU. For både linje 150S og 350S ses et markant større antal rejsende fra København, mens der på linje 250S ses en mere ligelig retningsfordeling. Dette skyldes sandsynligvis, at linje 250S er dobbeltradiel.



Figur 30: Nuværende S-busnet med drift på hverdagsnætter.



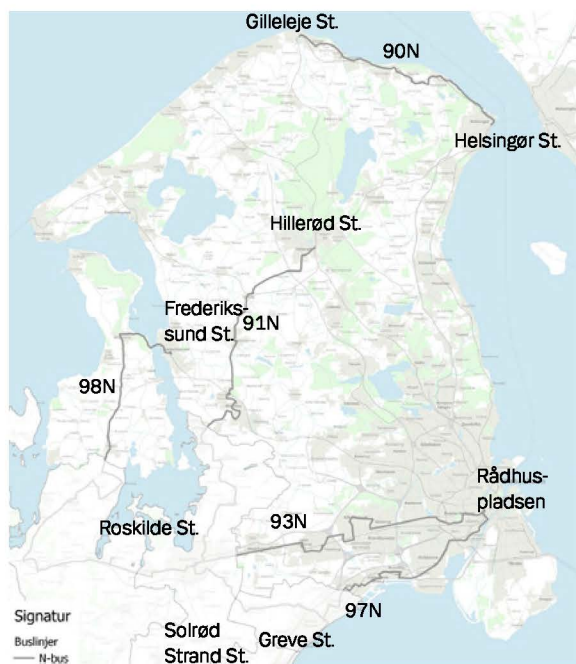
Figur 31: Passagertal (gns. af på- og afstigere) for de tre S-buslinjer, hvor de stoppesteder med størst forventet volume er vist suppleret med antal passagerer i de respektive kommuner, som linjerne kører igennem.

N-buslinjer (90N, 91N, 93N, 97N og 98N)

N-busdriften finansieres af Region Hovedstaden i samarbejde med Region Sjælland (91N, 93N, 97N og 98N). Linje 90N finansieres udelukkende af Region Hovedstaden. På weekendnætter er tilbuddet af natdrift på N-linjerne højere end på hverdagsnætter. Linjerne 90N, 91N og 98N supplerer 93N og 97N og giver forbindelser til en række større bysamfund uden for det centrale hovedstadsområde, herunder Helsingør, Gilleleje, Hillerød og Frederikssund. Det skal bemærkes, at linje 94N kører på udvalgte nætter (3 nætter i 2023), hvor DSB kører som på hverdage (uden natdrift), men hvor mange ofte har fri samt at natdriften på linje 91N og 98N er begrænset til to afgang i begge retninger.

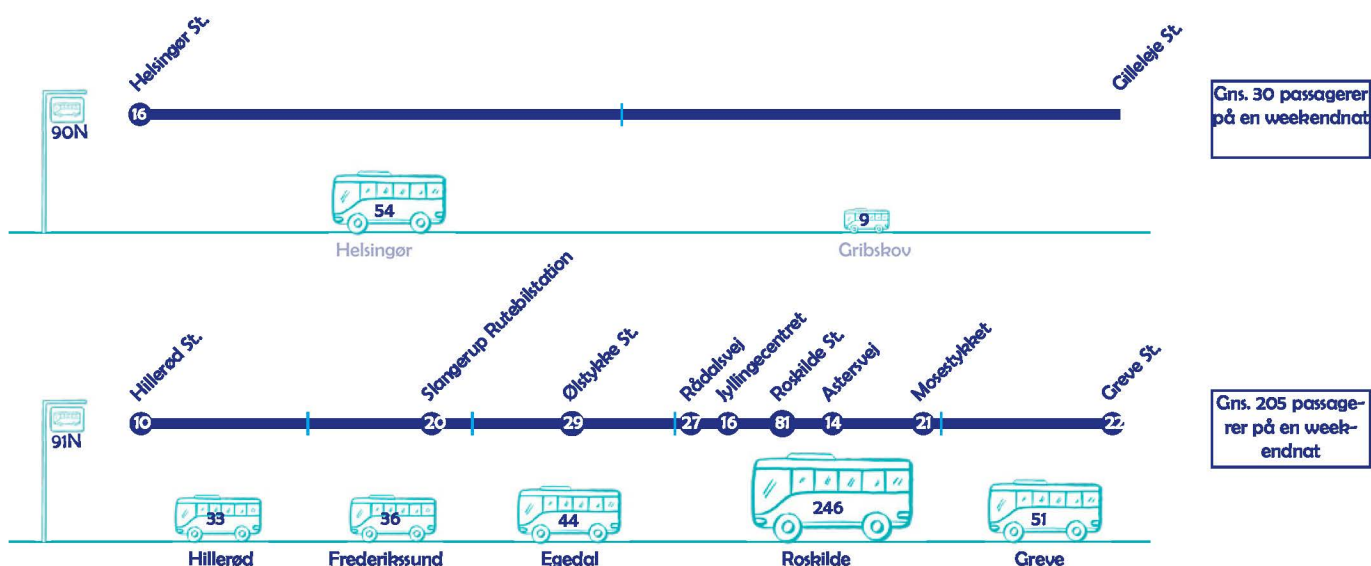
De fem N-buslinjer giver en væsentlig større fladedækning af Region Hovedstaden på weekendnætter, og har tilsammen ca. 600 passagerer på weekendnætter. Dermed udgør de samlet under 1 % af det samlede passagertal. Linje 93N står alene for ca. 1/3 af passagertal i N-busserne på trods af en høj grad af parallelkørsel med bl.a. S-tog og A-busser.

Passagertallet på linje 90N er ca. dobbelt så stort i retning mod Gilleleje Station end i den modsatte retning. Der ses en spredt stoppestedsaktivitet langs Nordre Strandvej med en svag tendens til afstigninger på stoppesteder tæt på en lokalogsstation. Efter Hornbæk Station (Bretagnevej) ses næsten ingen aktivitet.



Figur 32: N-busser i Region Hovedstaden på weekendnætter.

Passagertallene på linje 91N viser, at denne bruges til forbindelse fra stationerne (Hillerød, Roskilde, Greve) til at komme på tværs af regionen til bl.a. Ølstykke, Jyllinge og Slangerup. Imellem disse bysamfund er stoppestedsaktiviteten meget begrænset. De ca. 235 passagerer på en gennemsnitlig weekendnat fordeler sig med en mindre overvægt i retning mod Greve (Roskilde). Linje 91N er en af de to kollektive trafikforbindelser der forbinder på tværs af hovedstadsregionen.

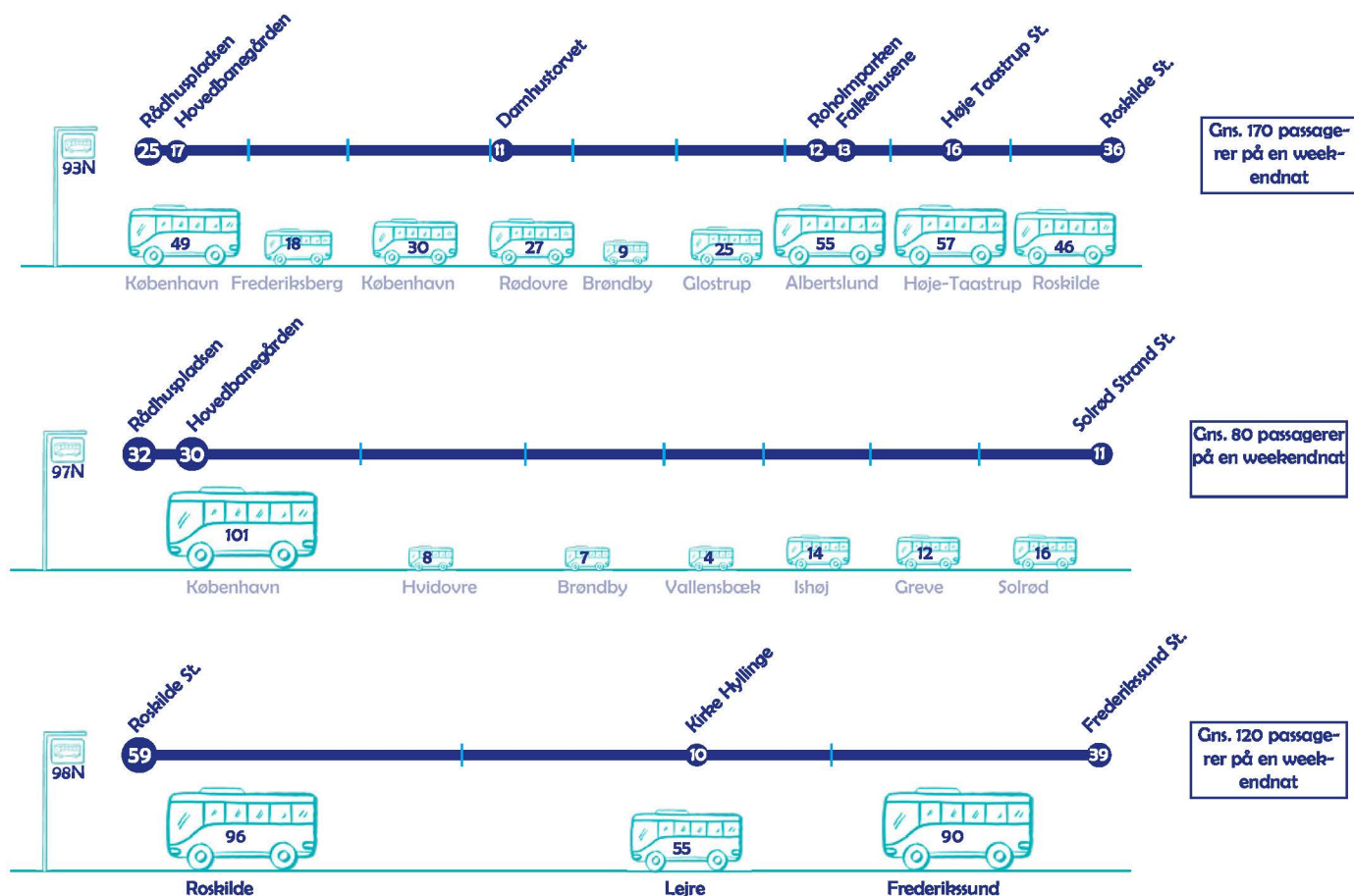


På linje 93N ses rejseaktivitet mellem Rådhuspladsen/Hovedbanegården og Damhustorvet og Ørbygård i Rødovre Kommune. Derudover ses der aktivitet på stoppesteder i Albertslund Kommune langs Trippendalsvej, hvor det må formodes at være passagerer til det store kollegieområde "Morbærhaven". Benyttelsen mellem Albertslund og Høje Taastrup/Roskilde er meget begrænset. Passagertallet i retning mod Rådhuspladsen er generelt meget lavt, med næsten al aktivitet i Københavns Kommune, hvor A-busser også giver samme tilbud.

På linje 97N findes overvægten af passageraktiviteten mellem Rådhuspladsen/Hovedba-

negården og Folehaven og Sydhavnen (denne forbindelse vil Sydhavnsmetroen overtage meget af fra 2025). På resten af strækningen er der næsten ingen aktivitet. I retning mod Rådhuspladsen er der meget begrænset aktivitet med kun ca. 20 passagerer på en gennemsnitlig weekendnat.

Linje 98N kører primært i en Region Sjællandsk geografi, men giver dog Frederikssund og Skibby natbetjening. I retning mod Roskilde Station ses rejseaktivitet mellem Frederikssund og bysamfundene omkring Jægerspris, Over Dråby og Skibby. I retning mod Frederikssund Station er benyttelsen generelt meget lav.

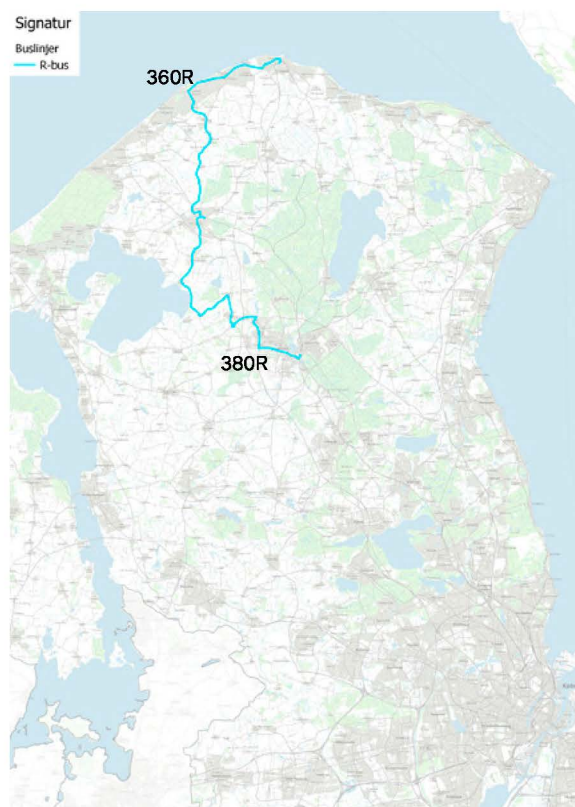


Figur 33: Passagertal (gns. af på- og afstigere) for de fem N-buslinjer, hvor de stoppesteder med størst volume er vist suppleret med sum af antal på- og afstigere i de respektive kommuner, som linjerne kører igennem.

Natdrift på linje 360R og 380R

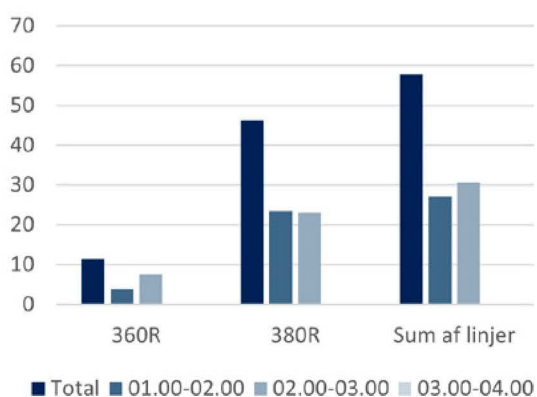
Disse linjer finansieres af Region Hovedstaden, og kører på weekendnætter med to afgang i begge retninger af den rute, som også benyttes i dagtimerne. Linje 360R forbinder Helsingør med Gilleleje, mens linje 380R forbinder Helsingør med Hillerød.

På de to R-buslinjer er der på en gennemsnitlig weekendnat ca. 80 passagerer, hvor ca. 80 % af disse ses på linje 380R. Den generelle benyttelse af linje 360R er meget begrænset med kun samlet ca. 20 passagerer. For linje 380R gælder det, at der ses en klar overvægt af passagerer i retning mod Helsingør Station (ca. 90 %). Her ses aktivitet på stoppestederne mellem Hillerød Station og Alsønderup samt på stoppestederne tæt på Helsingør Station. Den noget begrænsede aktivitet i retning mod Hillerød viser samme tendens.

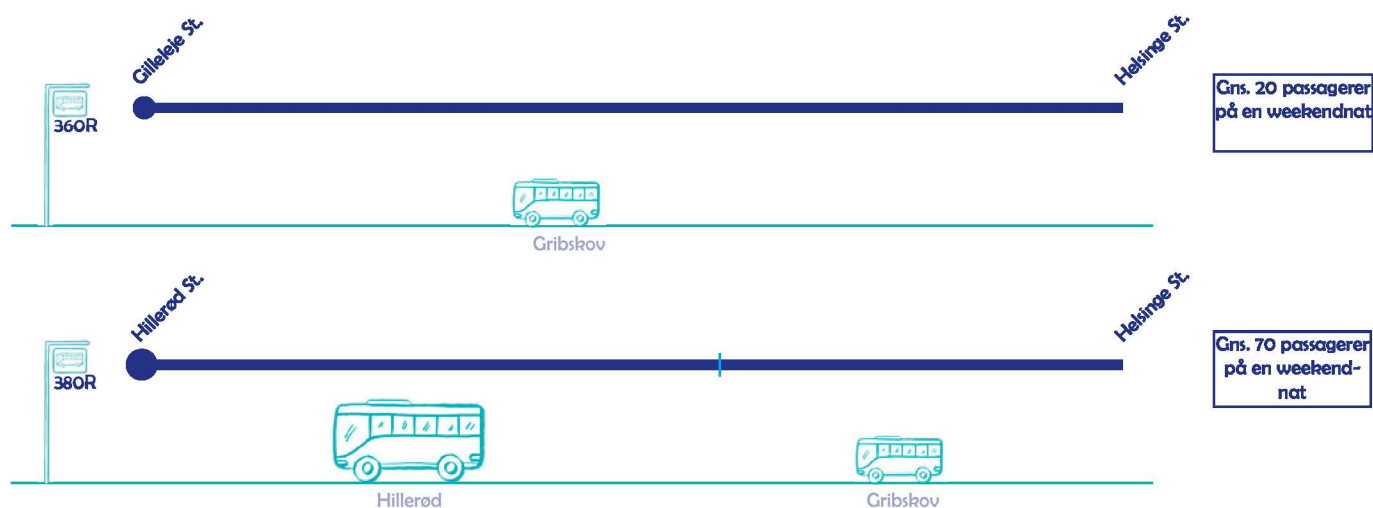
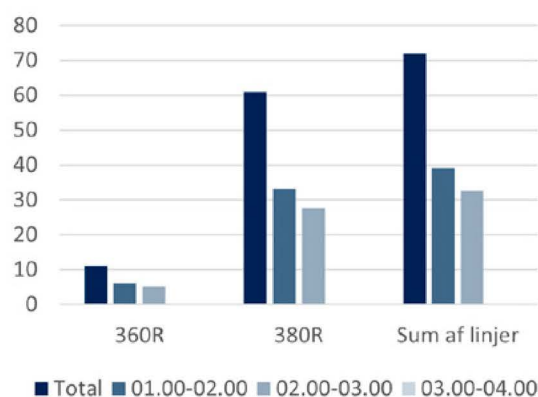


Figur 34: R-busser på weekendnætter.

Påstigere på R-busser efter fredag



Påstigere på R-busser efter lørdag



Figur 35: Passagertal (gns. af på- og afstigere) for de to R-buslinjer, hvor de stoppesteder med størst forventet volume er vist suppleret med antal passagerer i de respektive kommuner, som linjerne kører igennem.

Lokale busser på linje 11, 33, 35 og 326

Natdriften på weekendnætter på disse linjer finansieres af de kommuner, hvor busserne kører, og er derfor politisk godkendt af kommunalbestyrelserne.

Linje 11 kører med to afgang pr. time på weekendnætter, og har på en gennemsnitlig nat ca. 85 passagerer. Der ses ca. dobbelt så mange passagerer i retning mod Vigerslev end den modsatte retning. I tidsbåndet 03-04 ses en klar tendens til rejseaktivitet i retning væk fra Rådhuspladsen, da der næsten udelukkende er passagerer i denne retning.

Linje 33 kører med timedrift på weekendnætter, og har på en gennemsnitlig nat ca. 40 passagerer. Der ses primært stoppestedsaktivitet på strækningen langs Kongelundsvej.

Linje 35 kører med timedrift på strækningen mellem Lufthavnen og Dragør Stationsplads, og giver dermed borgere i Dragør muligheden for at komme videre fra metrosystemet. Der er ca. 25 passagerer på nætter efter fredage og ca. 50 passagerer på nætter efter lørdag. Da der er aktivitet i begge retninger kan det indikere brug af linje 35 til arbejdspladser om natten i lufthavnen.

For at sikre forbindelse på weekendnætter mellem Hillerød Station og Frederiksværk/Hundested har linje 326 to afgang i retning mod Hundested og én afgang i retning mod Hillerød. På en gennemsnitlig nat har linje 326 ca. 60 passagerer med ca. 85 % af disse i retning mod Hundested. Der ses aktivitet på stoppestederne internt i Hillerød Kommune samt omkring Frederiksværk Station.



Figur 36: Lokalbuser på weekendnætter.

S-tog om natten på alle linjer

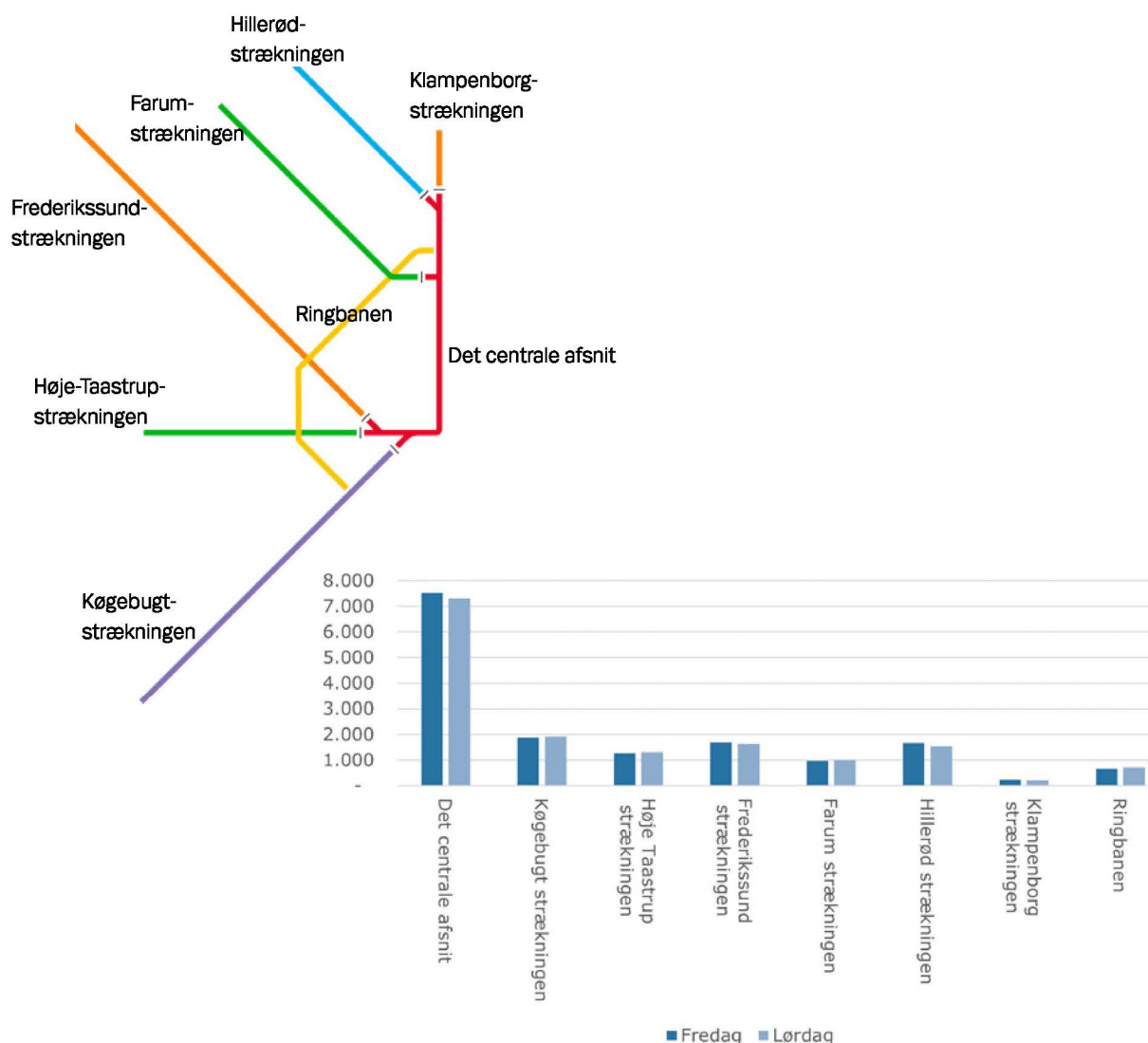
På weekendnætter tilbyder DSB halvtimedrift på alle S-togslinjer. Linjerne kører stort set som i dagtimerne, med undtagelse af linje A, som om natten betjener strækningen mellem Køge og Hundige.

S-tog har på en gennemsnitlig weekendnat ca. 16.000 passagerer, hvor ca. halvdelen af disse ses på strækningen mellem Valby og Hellerup. Derudover ses en nogenlunde lige fordeling på strækningerne til hhv. Køge, Frederikssund og Hillerød, og en lidt mindre passagermængde på strækningerne til Høje Taastrup og Farum. Ringbanen udgør ca. 4 % af de samlede passagerer i S-tog, mens strækningen mellem Hellerup og Klampenborg udgør ca. 2 %.

Regionaltogetsdrift på strækninger til Helsingør og Roskilde

På Kystbanen køres der mellem Helsingør og København med timedrift med standsning på alle stationer. Mellem København og Roskilde er der ligeledes timedrift med stop ved Valby, Høje Taastrup, Hedehusene og Trekroner Stationer. En enkelt af disse afgange kører ligeledes til lufthavnen samt til Holbæk. Med timedrift på de tre strækninger gives mulighed for at komme ud i en større geografi bl.a. de større byer langs Kystbanen og i Region Sjælland.

Der har ikke været mulighed for at fremskaffe passagerdata for DSB's natbetjening på regionaltogetsstrækningerne til Helsingør, Roskilde og Holbæk.



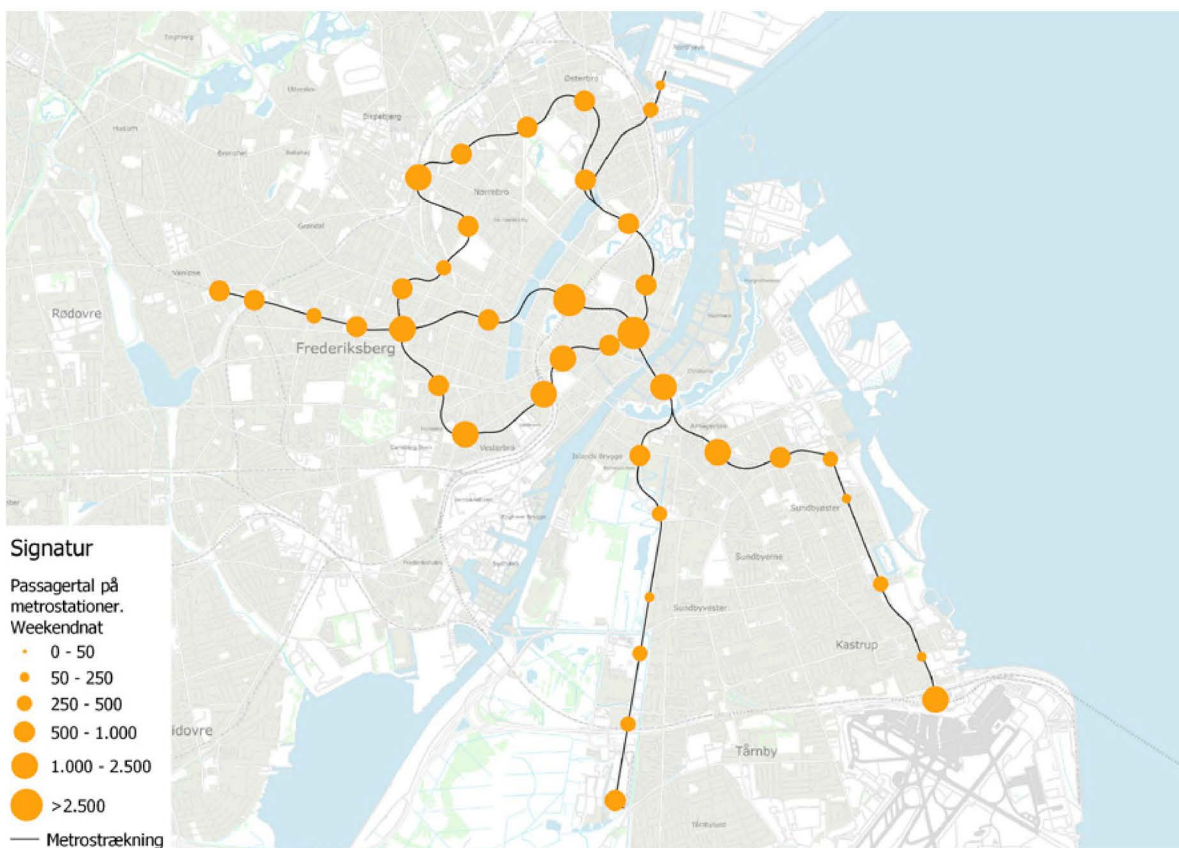
Figur 37: Passagertal for de forskellige S-togsfigre samt det centrale snit. Det ses at der i det centrale snit er over 7.000 passagerer, mens Hillerød-fingeren er den mest benyttede strækning med mere end 1.500 passagerer per weekendnat.

Metro på linje M1, M2, M3 og M4

Alle metrolinjer har natdrift på weekendnætter. På M1 og M2 sikres der med fire afgang pr. time forbindelse fra bl.a. lufthavnen til Nørreport og Vanløse samt fra Vestamager/Ørestad til Nørreport og Vanløse. Metrolinjerne M1 og M2 har på en gennemsnitlig weekendnat ca. 20.000 passagerer, hvor Kongens Nytorv og Nørreport St. er de klart mest benyttede. Centralstrækningen har ca. 67 % af alle passagererne, mens ca. 20 % af passagererne findes på strækningen til lufthavnen og de resterende ca. 13 % er på strækningen til Vestamager.

På M3 og M4 er der ca. 20.000 passagerer på en gennemsnitlig weekendnat, hvor Kongens Nytorv, København H. og Rådhuspladsen er de mest benyttede stationer.

På M3 (Cityringen) køres der fem afgang i timen i begge retninger, og forbinder bl.a. Hovedbanegården med Østerbro, Vesterbro og Frederiksberg. På M4 køres der med fem afgang pr. time mellem Hovedbanegården og Nordhavn (betjeningen forlænges forventeligt til Ny Ellebjerg St. når Sydhavns-metroen åbner i 2025), og sikrer dermed betjening af det store byudviklingsområde i Nordhavn samt den centrale strækning mellem Hovedbanegården og Østerport St. via bl.a. Kongens Nytorv.



Figur 38: Passagertal fordelt på metrostationerne for de fire metrolinjer - for en gennemsnitlig weekendnat.

3.5 Opsamling på kortlægningen af den kollektive trafik på weekendnætter

Borgere i den centrale del af København samt nabokommunerne til København har på weekendnætter en rigtig god dækning med kollektiv trafik gennem A-busnettet, metro og S-toget. S-toget binder sammen med Kystbanen Hovedstadsområdet rigtig godt sammen og i enderne af fingrene, udgør forskellige typer buslinjer en forlængelse videre ud - især i Nordsjælland. Samtidig er tværforbindelsen i ring 6 med til at skabe sammenhænge på tværs af fingrene. Samlet giver natbetjeningen på weekendnætter en betjening af de store og større byer, hvor Fredensborg er den største ubetjente by,

Der ses en relativ høj benyttelse af S-buslinjerne, der tilbyder natbetjening i flere områder, hvor der er langt til en station. N-busserne har generelt få passagertal på weekendnætter. Dog skiller linje 91N sig ud med et relativt højt passagertal. Dette skyldes, at linje 91N skaber sammenhæng på tværs af fingrene mellem Hillerød og Roskilde, hvor en del af linje 600S kører i dagtimerne.

Der ses dog en begrænset brug af kollektiv mobilitet på R-linjerne og linje 90N i Nordsjælland, der kører som en forlængelse fra de togbetjente endestationer.

Teledata viser en større efterspørgsel efter at kunne transportere sig rundt og i højere grad på tværs af Region Hovedstadens geografi på weekendnætter. Denne efterspørgsel imødekommes i lav grad af det nuværende nattilbud i weekender.

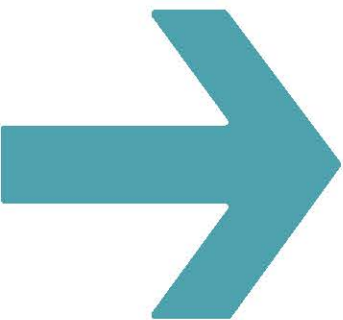
Rejsestrømmene i nattetimerne på weekender er primært radiale til og fra København og understøttes på de korte strækninger også af A-busnettet og på de længere strækninger af både S-toget og suppleret af de radiale S-buslinjer. N-buslinje 93N og linje 150S tilbyder også natbetjening på de længere strækninger og supplerer dermed S-tog om natten i udvalgte korridorer.

De nuværende tre S-buslinjer, der kører om natten, giver primært radiale forbindelser. Der kan derfor argumenteres for, at der udestår betjening på tværs af hovedstadsregionen på nætter efter hverdage. Dertil er det kun på tre ud af de otte S-buslinjer hvorpå der er natbetjening. For at ensrette tilbuddet og gøre det lettere at forstå, kan drift på alle S-busser være en fordel. Netop denne genkendelighed fra dagtilbuddet har vist sin effekt på A-busnettet, hvor passagertallet steg med ca. 60 %, da A-busserne overtog driften fra N-busserne.

For lokaltog efterlader den nuværende mangel på betjening på weekendnætter i store dele af regionen mange større byer ubetjente. Udvalgte byer er dog betjent om natten med R-bus og én lokal buslinje, men med et andet tilbud end lokaltog. Lokaltog udgør en del af rygraden i den kollektive trafik, og denne er ikke en mulighed i nattetimerne med nuværende betjening.

Den kollektive trafik på weekendsnætter er baseret på i høj grad fra den genkendelige rygrad fra dagtimerne med metro, S-tog og A-busser samt de radiale S-buslinjer samt udvalgte lokallinjer og R-buslinjer. Derudover suppleres nattilbuddet af fem N-buslinjer, der kun kører i nattetimerne og har mange forskellige formål rundt i regionen. Hvis der skal tilbydes et bedre mobilitetstilbud som erstatning til bilen i hele regionen, vil der være behov for at styrke rygraden i regionen i form af det strategiske net, hvor især lokalbaner og de tværgående S-buslinjer spiller en større rolle for at betjene de større byer og understøtte rejsestrømme på tværs i nattetimerne.





4. Erfaringer med natbetjening

- hvad har vi erfaret og hvad har andre gjort?

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. Genkendelighed i tilbuddet fra dagstimerne er med til at styrke rygraden i mobiliteten.

Erfaringer fra andre storbyer

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 afgang 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 afgang 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 afgang 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).

Erfaringerne fra København viser at det gav 60 % flere rejsende om natten ved at erstatte N-busser med A-busnettet. Dette indikerer at et genkendeligt tilbud døgnet rundt har en positiv effekt på hvor attraktivt et tilbud, der er tale om.

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

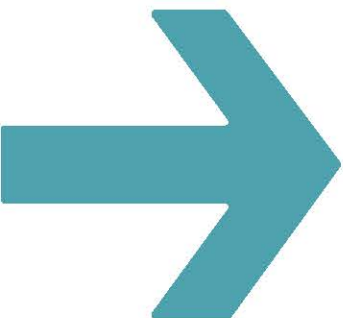
Nat-erfaringer fra andre storbyer

Både i Bergen og Malmø/Skåne kører dagtilbudet 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 Hamborg 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.





5. Hvilken rolle og værdi har natbetjening?

- hvorfor har man overhovedet tilbud om natten?

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.

Værdien i natbetjeningen

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 trafiksikkerhed i sig i form af et reduceret antal tilfælde af spirituskørsel. 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 metron et attraktivt mobilitetstilbud 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 mobilitetstilbud kan afhjælpe den generelle bilafhængighed, og dermed understøtte disse udfordringer i dagtimer.

Der findes ikke undersøgelser, der prissætter værdien af at tilbyde kollektiv trafik om natten. Der er tilsvarende begrænset, hvad der findes af undersøgelser, der definerer hvorfor der bør tilbydes natbetjening. De primære grunde til at tilbyde natbetjening er, at tilbyde mobilitet for alle i et så bredt tidsrum som muligt, da der er mange borgere, der ikke har bil eller mulighed for at køre i bil. Tilsvarende er det for at tilbyde et alternativ til bilen, enten ud fra et klimaperspektiv, trafiksikkerhed eller øget tryghed.

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 førstvalget i forbindelse med rejser/ture i Hovedstadsområdet, og hvor der udvikles knudepunkter, 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 rygrad i den kollektive trafik. Dermed gives borgeme i dette område af Region Hovedstaden et mobilitetstilbud, 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.

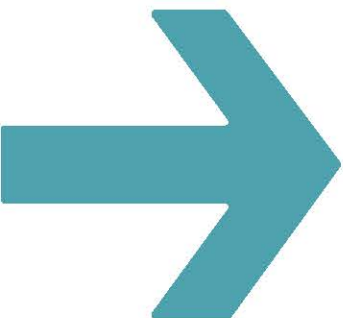
Erfaringer fra Lollandsbanen med natbetjening

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 for at styrke især unges mobilitet.

De foreløbige vurderinger af forsøget viser, at passagertallet ligger tæt på det estimerede. Brugene af lokaltoget 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.





6. Tryghed i den kollektive trafik om natten

- hvad ved vi fra tidligere undersøgelser om tryghed?

I forbindelse med denne kortlægning, er der udvalgt fem forskellige undersøgelser, der alle har et fokus på tryghed. I det efterfølgende er highlights fra undersøgelserne præsenteret.

De fem undersøgelser er følgende:

- DOT fleksibel kendskabsmåling (september 2022)
- Forbrugerrådet Tænk, Passengerpuls: 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)
- SL: Svensk undersøgelse om tryghed for kvinder (december 2021)
- Fravalg af bus i aften- og nattetimer handler for mange mere om transporttid og ankomst-tidspunkt, end det handler om tryghed
- For andre handler fravalg af bus om utryghed på ruten til og fra busstoppestedet
- Vagter og personale, der kan kontrollere andres adfærd, øger trygheden under rejsen
- Oplevelsen af tryghed/utryghed er subjektiv og påvirkes af de daglige erfaringer og møder med andre mennesker

De fem undersøgelser har alle et forskelligt fokus og formål, hvilket også er én af grundene til, at de er udvalgt. De har alle det til fælles, at der er et element af tryghed i analyserne, som vurderes at kunne være relevant for de stoppesteder og stationer, der er berørte i forhold til natbetjening.

Overordnede konklusioner samlet fra de fem undersøgelser

- Undersøgelserne baseres generelt på en overrepræsentation af højfrekvente brugere af kollektiv transport
- Utryghed handler generelt mest om andres adfærd
- Hyppigere afgangstider, og at bussen "kører til tiden", giver mere tryghed i aften- og nattetimerne

DOT: Fleksibel kendskabsmåling

DOT har udarbejdet denne undersøgelse tilbage i september 2022. Undersøgelsen er bred og indeholder foruden information om tryghed, også information om blandt andet "Gode skift", "Rejser i forbindelse med arbejde" og "Rejsevaner".

I forhold til tryghed er det meget få rejsende (6%), som føler sig utryg generelt. Om aftenen og natten er der lidt flere, der er utrygge (17%).

Generelt for både S-tog, metro og bus er det andres adfærd, manglende personale og vagter, der påvirker ens tryghed. Fælles for de tre transportformer er, at de vigtigste ting, der skal til for at øge trygheden for de rejsende ifølge undersøgelsen er mere synligt personale og flere vagter.

Passagerpuls: Brug af kollektiv transport om natten

Undersøgelsen er udført sommeren 2023, og har til formål at kigge nærmere på natbetjening med kollektiv transport i hovedstadsområdet. Det er medlemmer af Passagerpulsens passagerpanel bosiddende i hovedstadsområdet, som er populationen i undersøgelsen. Dog er der en skævvridning i populationen, da der er en overvægt af højfrekvente brugere, af brugere af tog og metro, samt af personer over 50 år. Derudover udgør personer fra Københavns og Frederiksbergs Kommuner en markant andel af respondenterne.

Ifølge undersøgelsen er de hyppigste rejsetidspunkter om natten henholdsvis kl. 00-02 og kl. 05-06, og 86 % af turenes formål er fritid, og 14 % har pendling som formål.

Der er 10 %, der fravælger bus og tog om natten grundet utryghed, og i den forbindelse peges der blandt andet på hyppigere afgangstider og minimal ventetid ved skift som potentialer for at øge brugen af bus og tog om natten.

Movla: +WAY på linje 150S, analyse, tryghed ved stoppesteder

Formålet er at opnå en dybdegående forståelse for passagerernes oplevelse af tryghed og tilgængelighed langs linje 150S. Der er foretaget 10 kvalitative interviews med rejsende ved udvalgte stoppesteder på ruten. De er udført i morgen- og eftermiddagstimerne i juni 2021, og er dermed ikke rettet direkte mod problemstillingerne om natten.

På baggrund af de udførte interviews er en general konklusion, at adgangsforbindelserne til og fra stoppestederne påvirker passagerernes utryghed. Dertil var der et flertal af de adspurgte passagerer, der fortsat vælger at tage bussen selvom det føles utrygt, hvis rejsetiden og ankomsttidspunktet med bus er mere attraktivt sammenholdt med andre transportmidler.

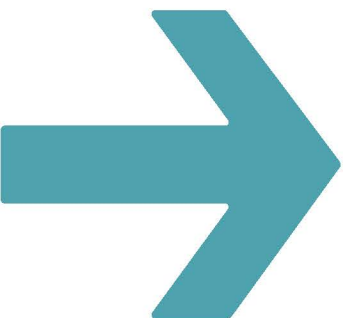
Niras: Tryghed i byrum omkring letbanestationer

Formålet med undersøgelsen er at belyse, hvilke tiltag der skal til for at gøre letbanestationerne attraktive for brugerne af letbanen.

Konklusionerne er blandt andet god belysning, oversigtsforhold og en form for anden aktivitet end sig selv på stier samt at der er en form for et "anker", hvor der er liv i form af andre mennesker/personale, som passagererne kan henvende sig til.

SL: Kvinnors tryghed i SL-trafikken

Undersøgelsen er udført i december 2021 i Storstockholms landstrafik og er fokuseret på utrygheden blandt kvinder i den kollektive trafik. Ligesom i de danske undersøgelser kommer denne undersøgelse også frem til, at det er andre mennesker, der skaber utryghed, og at øget personale og belysning er de to tiltag, der har størst effekt på at skabe øget tryghed.



7. Mini-survey om brugernes opfattelse af den kollektive trafik om natten

- hvad siger regionens borgere?

I forbindelse med kortlægningen er potentielle brugere af natbetjeningen i Region Hovedstaden blevet spurgt ind til deres opfattelser af den nuværende betjening samt hvilke præferencer de har i forhold til brugen af kollektiv trafik om natten.

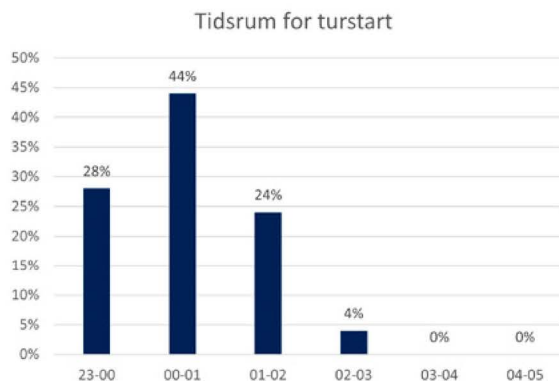
Gennem involvering af Movias "Borgerpanel" og Region Hovedstadens "Passagerråd" er inputs fra de potentielle brugere af natbetjeningen blevet indsamlet. Personerne i de to paneler er blevet forelagt en række spørgsmål via et digitalt spørgeskema med fokus på deres brug af natbetjeningen, deres opfattelser af fordele og ulemper samt inputs til forslag til forbedringer af betjeningen. Konklusionerne i nedenstående tekst er derfor udelukkende et udtryk for den gruppe af borgere, der er blevet adspurgt.

36 udspurgte borgere

I alt har 36 personer responderet på spørgeskemaet, hvor af 15 respondenter dog ikke er bosat i Region Hovedstaden. Dette skyldes, at Movias Borgerpanel dækker hele Movias geografiske område, herunder også Region Sjælland. 12 af respondenterne svarer, at de benytter den kollektive trafik om natten til forskellige formål - langt de fleste i weekenderne, men flere anvender også tilbuddet på hverdagsnætter.

Hvornår bruges den kollektive trafik?

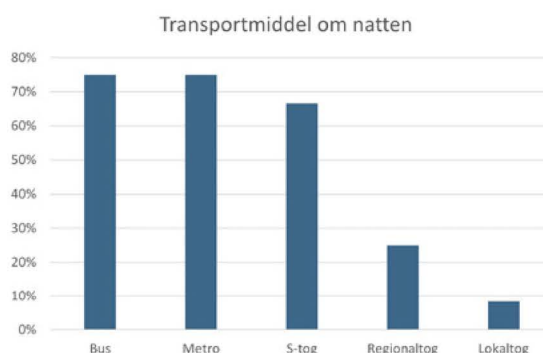
I forhold til, hvilke tidsrum af natten som respondenterne benytter den kollektive trafik, ses en overvægt af rejser, som ligger i tidsrummet fra kl. 23-03, hvor af ca. 45 % af rejserne startes i tidsrummet kl. 00-01. Dette kan indikere, at de adspurgte i højere grad rejser i den kollektive trafik "sent om aftenen", og ikke så meget om natten. Dette hænger omvendt også sammen med



at der er bedre kollektiv trafik i tidsrummet kl. 00-01 end senere på natten, hvormed det ikke nødvendigvis er et udtryk for at respondenterne i højere grad efterspørger god kollektiv trafik i "de sene aftentimer" end egentlig natdrift.

Bred brug af både metro, tog og bus

Metro, bus og S-tog indgår som kollektivt transportmiddel i hovedparten af respondenternes svar. Oftest anvender respondenterne flere kollektive transportformer fordelt over ugen eller



"Kør tidligere om morgenen, før normal busdrift"

"Hurtigere rejsetid, med bedre frekvens"

"Bedre muligheder på tværs af kommunerne – ikke ind mod København"

"Mere fleksibel service på landet, måske hjælp til samkørsel"

"Der skal være S-toge der ikke stopper ved alle stationer"

"Tja – vi har slet ikke natbusser der hvor jeg bor"

som kombinationsrejser. Dette kan indikere, at brugerne om natten enten ikke har de samme faste rejsemønstre, som man oftest har i dagtimerne, og at rejserne om natten ofte inkluderer et skift mellem bus, tog og metro.

Store forskelle i opfattelsen af tryghed

Tryghed og pris er de to vigtigste elementer i forhold til, hvilke forhold respondenterne vægter positivt ved den kollektive trafik om natten. Disse to elementer vægtes dog samtidig også højere i respondenternes udsagn om ulemperne ved den kollektive trafik om natten, hvilket kan indikere, at respondenterne vurderer, at den kollektive trafik er attraktivt i forhold til fx. taxa grundet lavere pris, men omvendt kan det også indikere, at prisen er for høj i forhold til den service man får.

I forhold til tryghed er respondenternes opfattelse meget forskellig, hvor nogle føler sig meget utrygge om natten, mens andre omvendt er trygge. Samlet set ligger respondenternes score i forhold til tryghed på ca. 6 på en skala fra 1-10, hvor 10 er "meget tryg" og 1 er "meget utryg". De respondenter der føler sig utrygge begrundes deres utryghed med, at fulde og støjende mennesker (ofte unge) kan virke utrygsskabende. Nogle anbefaler, at der derfor indsættes flere tryghedsvagter.

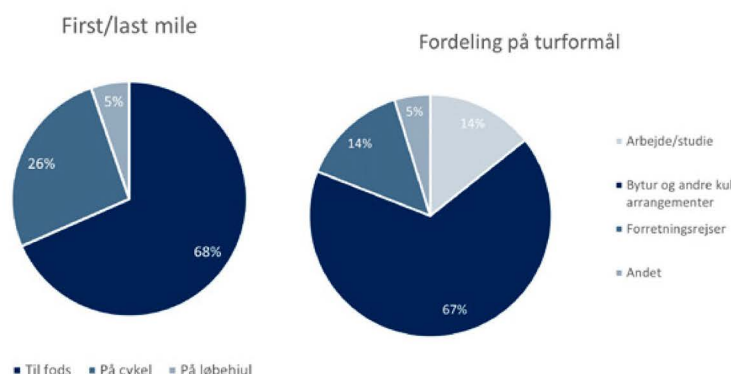
Rejsetid også en central parameter om natten

Elementet "rejsetid" vægtes højest i forhold til den negative opfattelse af den kollektive trafik om natten. Dette er også et parameter som oftest vægtes højt i den generelle opfattelse af kollektiv trafik. I denne sammenhæng kan det dog indikere for lav frekvens, manglende sam-

menhæng mellem transportformerne og/eller manglende direkte forbindelser i den kollektive trafik om natten.

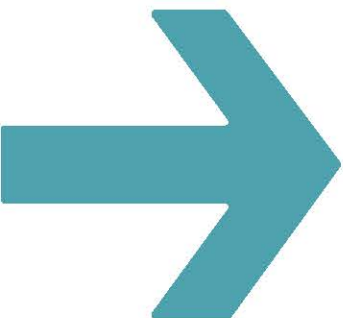
Let adgang til stoppestederne er vigtigt

Hovedparten af respondenterne svarer, at de kommer til fods eller på cykel til/fra den kollektive trafik om natten. En forbedring af trygheden på stiforbindelserne til/fra de mest benyttede stationer og stoppesteder, kan være et tryghedsskabende element.



Byernes natteliv giver mange ture

Det hyppigste formål i undersøgelsen er relateret til sociale arrangementer som byture og kulturelle arrangementer, hvilket gælder for to ud af tre. Pendling og forretningsrejser står hver for omkring 14 %. Dette indikerer at natbetjeningen tjener flere formål ved både at understøtte et arbejdsmarked og give mulighed for at komme til og fra sociale aktiviteter.



8. Interview med udvalgte brugere

- hvad mener udvalgte brugere med nat-arbejde?

Udvalgte brugere af den kollektive trafik om natten formodes at være nat-pendlere til arbejdspladser med natarbejde. For at få deres input om den nuværende kollektive natbetjening, er der gennemført en række interviews med medarbejdere der har natarbejde eller arbejder på skæve tidspunkter.

Også behov for mobilitet om natten

Undersøgelser viser, at ca. 10 % af den danske arbejdsstyrke arbejder om natten. Dette er ofte inden for produktion, lagerarbejde og hospitaler. På samme måde som medarbejdere med normal arbejdstid, har medarbejdere på natarbejde også et behov for kollektiv mobilitet til og fra arbejdspladsen.

Manglende overblik over natarbejdspladser

Der eksisterer ikke et egentligt register over arbejdspladser med natarbejde i Region Hovedstaden, og det er derfor vanskeligt at identificere disse. Med udgangspunkt i en søgning på brancher er det dog lykkedes at finde frem til en række arbejdspladser med natarbejde, hvor udvalgte medarbejdere benyttede den kollektive trafik om natten til og fra arbejde. Disse virksomheder er CPH, GLS Høje Taastrup, Lagkagehusets bageri og Glostrup Hospital. Samlet set er der foretaget interviews med 10 medarbejdere. Det var ønsket at inddrage en række unge i interviewene, men det har ikke været muligt.

For at få indsigt i medarbejdernes behov for kollektiv natbetjening, deres præferencer for brugen af denne samt for at indhente forslag til forbedringer af den nuværende natbetjening, er der foretaget en række dybdeinterviews med medarbejdere fra disse virksomheder med en prædefineret spørgeramme.

Brug for flere afgang i de sene aftentimer og tidlige morgentimer

En tværgående indsigt efter de gennemførte interviews er, at transporten til og fra natarbejde i vid udstrækning sker i de meget tidlige morgentimer (kl. 04-05) og/eller i de sene aftentimer (kl. 23-01), hvor tilbuddet ofte er mere begrænset end i dagtimerne.

Køreplaner bør i højere grad tilpasses mødetider

Flere medarbejdere fra GLS i Høje Taastrup fortæller, at køreplanerne og mødetiderne i de sene aftentimer ikke passer godt sammen, hvilket betyder, at de ofte må bede lederen om at gå før de egentlig har fri. Interview med medarbejdere fra Glostrup Hospital fortæller samtidig, at frekvensen i de sene aftentimer er lav, så sårbarheden over for forsinkelser og evt. overarbejde gør brugen af den kollektive trafik besværlig.

Kollektiv trafik og nogle steder ikke et alternativ

Interview hos både GLS og Lagkagehuset indikerer, at det ikke er muligt at benytte den kollektive trafik, når de enten møder eller har fri omkring kl. 04.30 (hvilket mange har på udvalgte dage/nætter), da bussen ikke kører før kl. 05.30. Dermed må de, der har fri i stedet gå til nærmeste station - ca. 2 km og de der møder vælge et andet transportmiddel.

Utryghed ved skift på stationer

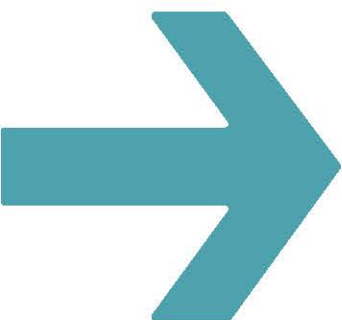
En anden indsigt i interviewene er, at de kvindelige brugere af den kollektive trafik udtrykker, at de i visse situationer føler sig utrygge i deres rejse om natten. Det gælder især ved deres skifte mellem S-tog og bus ved stationerne (konkret Ishøj og Høje Taastrup), hvor især unge mennesker laver larm og opfører sig meget udadvendt. Begge foreslår i den forbindelse at indføre en form for tryghedsvagter, men også at forbedre skiftet i form af kortere ventetid og mere belysning.

Kollektiv trafik om natten ikke konkurrencedygtigt i mange rejserelationer

Nogle af de interviewede fortæller, at de ikke benytter den kollektive trafik til/fra arbejde, da tilbuddet simpelthen ikke kan matche transport i bil. Det gælder især medarbejdere, som enten ikke bor i det centrale København, hvor A-busser og metro sikrer god betjening eller i det hele taget bor tæt på noget natbetjening, som de kender fra hverdagen. En medarbejder fra CPH fortalte, at rejsen til/fra arbejde tog ca. 25 min. i bil, mens det om natten ville tage over 1½ time.

Natdrift udfordret af vedligehold

En interessant ny viden fra interviewet hos CPH er, at natbetjeningen ofte er udfordret af aflysninger, da Metroselskabet oftest benytter nattetimerne til at vedligeholde infrastrukturen. Ved aflysningerne henvises til togbusser, men medarbejderen mener ikke, at informationen er tilstrækkelig og at togbus-tilbuddet er godt nok.



9. Vurdering af brugen af den nuværende natbetjening

- hvad har kortlægningen vist?

Dagens natbetjening

For metro og bus gælder det, at ca. 70-75 % af alle ugens rejser om natten foregår på weekendnætter. Dette skyldes dels et større generelt mobilitetsbehov om natten i weekenderne, men dels også et markant bedre kollektivt mobilitets-tilbud på weekendnætter. Med S-togsdrift om natten i weekenderne får borgere i Region Hovedstaden et markant bedre tilbud til at komme hjem fra både kulturtilbud og arbejde. Samtidig giver linje 326 og de to R-buslinjer mulighed for at komme fra S-togssystemet og videre ud i den nordsjællandske geografi.

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. Der er et behov for tværgående natbetjening, som vil binde fingrene sammen, hvilket især gælder for de nuværende S-buslinjer (letbanen på sigt) samt enkelte R-linjer.

Benyttelsen af N-busserne er ikke højt, men passagertallene indikerer trods alt et mobilitetsbehov til lokationer uden for A-busnettets geografi, eksempelvis kollegier (Basecamp Lyngby, DTU) og arbejdspladser (Glostrup Hospital, erhvervsområder i Hedehusene og Gentofte). Dog er der lange strækninger uden passageraktivitet og mange stoppesteder uden egentlig brug. Benyttelsen af N-buslinjerne på hverdagsnætter viser størst brug i tidsrummet mellem kl. 03-04,

hvilket kan indikere et behov for kollektiv trafik for medarbejdere, der møder tidligt ind på arbejdet, men som ikke nødvendigvis har natarbejde. N-busserne kører på en væsentlig del af deres rute i samme strækninger og geografi som A- og S-busserne også dækker.

S-busserne dækker i løbet af alle ugens nætter en række centrale korridorer. Især linje 150S giver god natbetjening på en strækning med mange arbejdspladser, studiepladser og studieboliger. For linje 250S og 350S gælder det dog, at disse betjener mange strækninger som også betjenes af andre natbusser.

Med S-togsbetjeningen om natten efter fredage og lørdage gives et rigtig godt kollektiv trafiktilbud til at komme fra Københavns centrum og ud til de større byer langs S-togsnettet. Last mile betjeningen fra stationerne til boligområder mangler de fleste steder, da ingen busruter (undtagen linje 11, 33, 35, 326, 360R og 380R) uden for A-busnettet har natdrift.

Ingen af lokaltogsstrækningerne i Region Hovedstaden betjenes om natten på nogle af ugens nætter. Dermed afskæres en stor geografi fra natbetjening, og større byer som Helsingør, Frederiksværk og Gilleleje har derfor meget begrænset kollektiv trafik om natten. Natbetjeningen i weekenden på linje 360R og 380R giver betjening om natten mellem Gilleleje – Helsingør – Hillerød, dog ikke med en direkte linjeføring, hvilket giver en lang rejsetid.

Tryghed

I arbejdet på at optimere stoppesteder og stationer som trygge knudepunkter, er der kigget ind i forskellige undersøgelser, der alle har et element af tryghed i sig. Formålet er at se, om der er metoder eller elementer, som Region Hovedstaden kan tage med videre, hvor en afledt af dette vil være, at flere kommer til at bruge den kollektive trafik om natten.

Der er kigget nærmere ind i fem undersøgelser - fire nationale og én international. De overordnede konklusioner er blandt andet, at det er andres adfærd, bussernes pålidelighed og frekvens samt adgangsforholdene til og fra et givent stoppested/station, som kan være medvirkende til at gøre knudepunkterne utrygge.

Af undersøgelserne fremkommer der ikke overraskende nye tiltag for at øge trygheden, da der blandt andet peges på belysning, oversigt, personale/bemanding og andre "øjnes" tilstedeværelse på et knudepunkt. Det er allerede kendte tiltag, som kan give Region Hovedstaden en indikation af, at deres nuværende arbejde med tryghed er i den rigtige retning.

Interviews og spørgeskemaer

De gennemførte interviews samt viden fra spørgeskemaerne viser en tendens i retning af, at behovet for kollektiv trafikbetjening om natten i overvejende grad eksisterer i tidsrummene 00-01 og 04-05, og ikke så meget i de egentlige nattetimer.

Dialogen med de medarbejdere som har arbejde på "skæve tidspunkter" indikerer, at det begrænsede tilbud af kollektiv trafik på disse tidspunkter gør brugen af den kollektive trafik sårbar over for mulige behov for overarbejde, forsinkelser etc.

Der ses samtidig en tendens til, at de kvindelige brugere af den kollektive trafik om natten, føler sig utrygge - især i forbindelse med skift ved stationer. Et fokus på tryghedsvagter vurderes af disse at kunne hjælpe på trygheden.

Interviews med medarbejdere med natarbejde, som ikke bor i det centrale København viser, at det er meget vanskeligt at give et kollektivt trafiktilbud der kan matche bilen som transportmiddel ud fra rejsetid.

