

# Natbuskørsel i hovedstadsområdet og på Sjælland 1984-2020

*Fra omfattende natbusnet til færre natlinier, men flere almindelige buslinier med drift hele døgnet*

Af Jesper Kiby

Denne artikel er en fortsættelse af Willy Christensens artikel i *BYtrafik* 3-2020 om natkørslen i København og på Frederiksberg 1912-84.

Billeder kan ses i bladet.

## Oversigt

Natdriften er gået fra kun at dække Københavns og Frederiksberg kommuner med bus- og sporvognslinier med bogstaver. I 1984 fik natbusserne 900-numre, hvor linienummeret var inspireret af den daglinie, natruten kom nærmest. Desuden blev natbusdriften udvidet til købstæderne. I 1998 blev linienettet ændret radikalt med udvidet dækning også til mindre byer, og linierne fik 80-numre i København og 90-numre for omegnslinierne med et N bagefter. Fra 2012 og frem er den skarpe skelnen mellem dag- og natlinier blødt op, så en del almindelige linier har fået døgndrift – evt. kun i weekenden. Til gengæld er der kun syv særskilte natlinier. Udviklingen er bl.a. en følge af, at Metro kører hele døgnet alle dage, og at S-togene og Kystbanen har fået natdrift i weekenden.

## Nye natbuslinier

Udvidelsen af natbusnettet 30. september 1984 blev lanceret som HT's 10 års jubilæumsgave til kunderne, og sjældent har »fødselsdagsgæster« været så tilfredse: Det var en kæmpe succes, og natteravnene strømmede til. De regionale natlinier gav for første gang – med undtagelse af Lars Iversens natlinier til Rødovre 1951-65 – natdrift til omegnen, mens de københavnske natlinier blot skiftede linienummersystem, men ellers fortsatte uændret. Eneste undtagelse var forlængelsen af linie 902 (tidligere linie B) fra Sundbyvester Plads til Kastrup ved stationen.

De regionale linier måtte forlænges på turene fredag og lørdag nat, og allerede efter to måneder – 30. november 1984 – blev de tre nordligste linier forlænget til nærmeste købstad: 953 fra Gl. Holte til Helsingør, 959 fra Ølstykke til Frederikssund og 985 fra Birkerød til Hillerød.

HTs natbusnet bestod nu af følgende linier:

- 901 (tidl. D) Hellerup, Callisensvej–Trianglen–Kgs. Nytorv–Rådhuspladsen–Gl. Kongevej–Vanløse, Jydeholmen
- 902 (tidl. B) Tingbjerg–Brønshøj Torv–Godthåbsvej–Rådhuspladsen–Christianshavn–Sundbyvester Plads–Kastrup
- 905 (tidl. E) Husum Torv–Brønshøj Torv–Nørrebro st.–Nørreport st.–Rådhuspladsen–Amager Boulevard–Sundbyøster, Øresundsvej

- 906 (tidl. C) Østerbro, Ryparken–Trianglen–Nørreport st.–Rådhuspladsen–Vesterbrogade–Ålholm Plads
- 916 (tidl. F) Søborg Torv–Nørrebro st.–Nørreport st.–Rådhuspladsen–Istedgade–Mozarts Plads
- 921 Rådhuspladsen–Gl. Køge Landevej–Hundige–Køge st.
- 923 Rådhuspladsen–Hovedvejen–Taastrup–Roskilde st.
- 933 Rådhuspladsen–Amagerfælledvej–Søvang–Dragør Nordstrand
- 953 Rådhuspladsen–Helsingørmotorvejen–Gl. Holte–Hørsholm–Humblebæk–Helsingør st.
- 959 Rådhuspladsen–Bispeengbuen–Husum Torv–Ballerup–Frederikssund rtb.
- 985 Rådhuspladsen–Lyngbyvej–Lyngby–Birkerød–Allerød–Hillerød st.

De regionale natbusser blev gjort permanente 29. september 1985, og samtidig blev natbusnettet udvidet og justeret. Først og fremmest blev en ny natlinie 950 fra Rådhuspladsen via Høje Gladsaxe til Farum oprettet. Samtidig blev natbussernes driftsperiode udvidet med to timer. Hidtil havde de regionale natbusser kørt fra Rådhuspladsen med timedrift kl. 1.30 og 2.30, mens de københavnske natbusser havde passeret Rådhuspladsen med halvtimesdrift kl. 1.00, 1.30, 2.00 og 2.30 – lørdag nat også kl. 1.15, 1.45 og 2.15, så der var afgang hvert kvarter. Nu fik alle natlinier – både københavnske og regionale – udvidet driftsperioden, så der blev tilføjet ture, som passerede eller kørte fra Rådhuspladsen kl. 3.30 og 4.30. Fra de ydre endestationer havde de regionale natbusser hidtil kørt mod København ca. kl. 2.30 og 3.30, dog med en del afvigelser. Nu blev der tilføjet en afgang ca. kl. 1.30 og lørdag nat også en tur ca. kl. 4.30.

Mens de københavnske natlinier næsten forblev uberørt i september 1984, skete der lidt mere året efter. Linie 901 blev forlænget til Klampenborg st., og linie 906 blev i den ene ende forlænget til Hvidovre Hospital og i den anden omlagt, så den i stedet for at køre til Ryparken kørte via Christianshavn til Amagerbro, Holmbladsgade. Til gengæld blev linie 953 omlagt til at køre via Trianglen.

Siden natdriften var genoptaget i 1952, havde der ikke været natkørsel juleaften – indtil 1968 var den almindelige bus- og sporvognsdrift til gengæld forlænget denne aften. Fra julen 1986 kørte natbusserne også juleaften og dermed 365-366 nætter om året.

### **Nattillæg og kørsel i yderområderne**

3. januar 1988 blev der indført et særligt nattillæg for at finansiere mere natdrift. Siden 1964 havde det kostet det samme at rejse om natten som om dagen, men nu opkrævede HT et tillæg på en 2-zoners billet eller et klip på billigste voksenrabatkort. Fra 23. januar 1994 steg tillægget yderligere, så nattaksten svarede til dobbelt dagtakst. Kunder med abonnementskort og 24-timers billet slap dog for at betale ekstra om natten.

Nu fik yderområderne natbetjening. Fra 29. maj 1988 oprettede HT fire nye natlinier, som kun kørte fredag og lørdag nat:

- 924 Roskilde st.–Jyllinge
- 960 Frederikssund rtb.–Slangerup–Gørløse–Skævinge–Frederiksværk st.
- 986 Helsingør st. > Gilleleje st. > Helsingør st. > Hillerød st. > Helsingør st. (ringlinie mod uret)
- 987 Hillerød st. > Helsingør st. > Gilleleje st. > Helsingør st. > Hillerød st. (ringlinie med uret)

Samtidig fik de regionale natlinier tilføjet to ture kl. 1.00 og 2.00 fra Rådhuspladsen, som kun kørte fredag og lørdag nat. Selv om femdagesugen for længst var indført, var ændringerne i maj 1988 de første, som betød udvidet drift fredag nat sammenlignet med øvrige hverdagsnætter.

Amager fik justeret natbusnettet 23. oktober 1988. Linie 902 blev omlagt, så den i stedet for at køre til Kastrup kørte til Amager Hallen. Kastrup blev i stedet betjent af linie 905, som blev omlagt via Christianshavn og fra Øresundsvej fortsatte til Lufthavnen. Endelig blev linie 906 forkortet fra Amagerbro til Rådhuspladsen og linie 916 forlænget til Vigerslev.

23. april 1989 skiftede linie 901 linienummer til 914, idet natlinienumrene skulle svare til daglinierne, og i maj 1989 blev linie 1 omlagt fra Callisensvej til Ryparken.

28. maj 1989 skete der mindre justeringer. Linie 914 blev omlagt via Bernstorffsvej st., linie 953 blev omlagt i Karlebo via Holmegårdsvej, og linie 959 og 960 blev ført til den nye Frederikssund st., som samtidig fik S-togsbetjening.

Linie 960 blev omlagt 1. april 1990, så den herefter kørte Farum st.–Lyngby–Slangerup–Frederikssund st.–Kregme–Frederiksværk st.

### **Tre tværruter til natteravnene**

Omegnen fik endnu mere natdrift i begyndelsen af 1990'erne, hvor tre regionale tværruter kom til i weekenden: Linie 990 i 1991, linie 991 i 1992 og 929 i 1994.

Linie 990 Lyngby st.–Gladsaxe–Herlev–Glostrup st.–Ishøj st.–Hundige st. ad Ring 3 blev oprettet 2. juni 1991. Det skete et halvt år efter HT med kæmpe succes havde introduceret sit S-busnet med tværgående linier. Linie 990 svarede til linie 300S, dog med standsning ved alle busstoppesteder på ruten.

Linie 991 Hillerød st.–Slangerup–Ølstykke st.–Jyllinge–Roskilde st. blev oprettet 31. maj 1992 og svarede til daglinie 600S med stop overalt. Til gengæld blev linie 924 og 960 nedlagt. Linie 986 og 987 blev omlagt via Nødebo syd, og linie 959, der pga. en vejomlægning 14. september 1990 var ført udenom Store Rørbæk ad den nye Frederikssundsvej, blev omlagt, så den atter kørte forbi Store Rørbæk.

I København blev linie 906 forlænget fra Rådhuspladsen til Klampenborg og omlagt fra Hvidovre Hospital til Rødovre. I stedet for at køre til Klampenborg kørte linie 914 fremover til Nordhavn st. Kvarteret ved Strandboulevarden var sidst blevet natbetjent af natbus A i 1940. Linie 916 blev omlagt fra Vigerslev til Hvidovre Hospital, og linie 933 blev omlagt til at køre direkte ad Englandsvej i stedet for ad Irlandsvej.

Fra 26. september 1993 blev linie 991 forlænget i begge ender, dels fra Roskilde til Greve st. og dels fra Hillerød st. via Nødebo syd og Fredensborg til Helsingør st., hvor den delte rute med linie 986/987. Linie 921 blev omlagt via Ishøj og Hundige i stedet for at køre ude på strandvejen, og denne ruteføring blev justeret et halvt år efter, 29. maj 1994. Samtidig blev linie 916 forlænget et kort stykke fra Søborg Torv til Buddinge Runddel ved Gladsaxe Rådhus.

25. september 1994 åbnede en ny linie 929 i Hornsherred med ruten Roskilde st.–Gevninge–Kirke Hyllinge–Skibby–Frederikssund st. Et år senere blev ruten justeret, så der mod Frederikssund kørte via Kirke Sonnerup og Gershøj. Linie 929 var den første natbuslinie, som ikke blev kørt af HT/Busdivisionen fra begyndelsen. I stedet blev den kørt af Partner Bus.

Også i København var der dog opbrud, hvad angik Busdivisionens monopol. Fra 1. april 1994 kørte Unibus linie 902 og 906, og fra 2. juni 1996 kørte City-Trafik linie 914. I årene efter har de fleste entreprenører kørt natbuskørsel i kortere eller længere perioder.

### **Julefrokostbusser**

Samtidig med udvidelsen af natbusdriften til forstæderne, blev der indsat særlige natbusser på julefrokostfredagene og nytårsaften. Det begyndte med natbusser Køge–St. Heddinge og Roskilde–Holbæk i 1988, og 1991-96 var der også natdrift på S-busserne op mod jul (men ikke nytårsaften). Omfanget af særkørsel i december er dog faldet markant og er i dag næsten ikke-eksisterende – en del kørsel er blevet almindelig og køres hele året, mens anden kørsel er faldet bort.

Passagerer syd for Køge blev hjulpet af Storstrøms Selskab (STS), som 2. juni 1996 i samarbejde med HT i weekenden oprettede linie 955. Den kørte i en ensrettet sløjfe Køge st. > Hårlev > Karise > Store Heddinge > Køge st. Helt ny var den dog ikke. Siden 1988 havde der været natbus i området på julefrokostfredage og nytårsnat. Ruten havde skiftet lidt de forskellige år, ligesom linienummeret: De første år havde den ikke noget nummer, i julen 1991 fik den linienummer 953 (inspireret af daglinie 253, men i konflikt med nummeret for bussen til Helsingør), og fra 1994 havde den nummer 955. Også i juni 1996 blev linie 914 forlænget et par stoppesteder fra Jydeholmen til Ålekistevej/Jyllingevej.

### **Helt nyt N-busnet fra 1998**

Et helt nyt linienet så dagens (nattens) lys 1. februar 1998. I alt blev driften udvidet med 13.000 vogntimer årligt – eller 27 procent, så op til 110 busser var på gaden i nattetimerne. Målet var, at natbussernes passagertal på ca. 1,5 mio. om året kunne stige til knapt to mio. passagerer årligt (til sammenligning var det årlige passagertal ca. 650.000 før udvidelserne i 1984). Et af argumenterne for den massive udvidelse var, at det hidtidige natlinienet som den eneste del af HT's betjening gav overskud. Det var naturligvis hjulpet godt på vej af den særlig dyre nattakst. På en gennemsnitlig lørdag blev transporteret otte gange så mange passagerer som på en onsdag.

Ændringen betød et farvel til 900-numrene og goddag til 80N-numre til københavnerlinier og 90N-numre til regionale natlinier. Derved fik natbusserne sin egen produktmarkering med et bogstav ligesom E-, P- og S-linier (samt tidligere H-linier og senere A-, C- og R-linier). Hidtil havde natbussernes farvekode på trafik kort og stoppestedstandere været lilla, men fra 1994-98 blev natlinierne markeret med grå farve.

»Det nuværende natbusnet er et resultat af lappeløsninger på linienettet fra 1950'erne suppleret i midten af 1980'erne. Driftsomfanget er ikke tilpasset nutidens behov. Særligt skal fremhæves, at københavnerlinierne fortsat har samme driftsomfang nat efter fredag som hverdagsnætter«, skrev HT i et notat som begrundelse for ændringerne.

Københavnerlinierne fik udvidet fredagskørslen markant, så den svarede til kørslen lørdag nat. Man kan undre sig over, at det først skete nu, når fem dages-arbejdsugen blev en realitet allerede i 1970'erne. Hidtil havde københavnerlinierne kørt hvert kvarter om lørdagen og

hver halve time øvrige nætter. Det blev ændret til 10/20-minutters-drift fredag og lørdag og 20/30-minutters-intervaller de øvrige nætter på de centrale afsnit (og færre ture helt til endestationen).

Mens de regionale natlinier hidtil havde kørt ret direkte ruter ad landevejene til omegnsbyerne, blev de nu omlagt, så de betjente tæt bebyggede områder. Linierne blev desuden forlænget, så bl.a. Herfølge, Lyngbe og Frederiksværk blev natbetjent i weekenden (de to sidstnævnte blev dog betjent af linie 960 indtil 1992, og Herfølge havde haft natdrift på julefrokost-fredage og nytårsaften siden 1992). Nogle regionale linier havde hidtil haft et begrænset antal stop i København, men nu standsede busserne ved alle stoppesteder. Det skete ud fra deisen om, at mens det om dagen er vigtigt med kort rejsetid, er det om natten vigtigere at komme tæt til sin gadedør. Belært af succesen med tværgående S-busser, blev betjeningen på tværs af nettet forbedret med linie 80N, 90N og 91N samt en del af linie 83N. Hidtil var mange ture blevet dubleret i weekenden. Det blev droppet nu til fordel for flere afgang på de centrale dele, men flere ture kørte ikke helt til endestationen.

Et »helligt« princip hidtil havde været samtidige afgangstider fra Rådhuspladsen, så det var muligt at skifte mellem de forskellige linier. En ulempe var, at det gav ophobning af mennesker med deraf følgende forsinkelser, og strækninger, der var betjent af flere linier – f.eks. Nørrebrogade – havde parallelkørsel med flere samtidige busser, hvorefter der var op til en times pause til næste buskortege. Med forskudte afgangstider blev betjeningen fordelt bedre. Til gengæld blev det sværere at huske, hvornår bussen kørte, og et selskab, der havde været i byen, kunne ikke følges ad til Rådhuspladsen, med mindre nogle skulle stå og fryse der. Alle natlinier, som ikke var tværlinier eller kørte langt ude i omegnen, passerede dog fortsat Rådhuspladsen. De differentierede afgangstider fra Rådhuspladsen gjorde det muligt at sikre gode skiftemuligheder mellem natlinier andre steder, f.eks. ved Husum Torv.

Ændringerne skete noget utraditionelt udenfor et planskift for at imødekomme, at promillegrænsen for bilister blev nedsat 1. marts 1998 fra 0,8 til 0,5 promille.

Det nye natbusnet fra 1. februar 1998:

- 80N Nordhavn st.–Nørrebro–Valbyparken (kun weekend)
- 81N (Ballerup st.–Skovlunde st.–)Husum Torv–Nørreport st.–Rådhuspladsen–Christianshavn–Sundbyvester Plads(–Søvang–Dragør)
- 82N (Tingbjerg–)Brønshøj Torv–Godthåbsvej–Rådhuspladsen(–Christianshavn–Sundbyøster, Hedegaardsvej)
- 83N Svanemøllen st.–Strandboulevarden–Kgs. Nytorv–Rådhuspladsen–Valby Langgade–Ålholm Plads–Rødovre–Husum Torv
- 84N Gladsaxe Rådhus–Nørrebro st.–Nørreport st.–Rådhuspladsen–Istedgade–Toftegårds Plads–Hvidovre Hospital
- 85N ((Klampenborg st.)/(Charlottenlund Fort)–Hellerup–)Svanemøllen st.–Østerbrogade–Kgs. Nytorv–Rådhuspladsen–Jydeholmen(–Husum Torv)
- 90N DTU–Lyngby st.–Gammellosevej–Herlev–Glostrup st.–Vallensbæk st. (kun weekend)
- 91N Helsingør st.–Hillerød st.–Slangerup–Ølstykke st.–Jyllinge–Gundsømagle–Roskilde st.–Greve st. (kun weekend)
- 92N Rådhuspladsen–Islev–Skovlunde st.–Ballerup–Ølstykke st.–Frederikssund st.

- 93N Rådhuspladsen–Glostrup nord–Taastrup st.–Høje Taastrup st.(–Roskilde st.( > Gevninge, kun weekend))
  - 94N Rådhuspladsen–Lyngbyvej–Lyngby st.(–Virum–Allerød st.–Hillerød st.(–Helsingør st.–Gilleleje st., kun weekend)
  - 95N Rådhuspladsen–Trianglen–Lyngbyvej–Gl. Holte–Hørsholm–Kokkedal, Holmegårdsparken(–Humblebæk–Helsingør st.(–Gilleleje st., kun weekend))
  - 96N Lufthavnen–Njalsgade–Rådhuspladsen(–Høje Gladsaxe–Værløse–Farum st.(–Slangerup, kun weekend))
  - 97N Rådhuspladsen–Mozarts Plads–Brøndby Strand st.–Ishøj st.–Hundige st.–Køge st. ( > Herfølge, Holmebækskolen, kun weekend)
  - 98N (Roskilde st.–Ejby–Kirke Hyllinge–)Skibby–Jægerspris–Frederikssund st.(–Frederiksværk st.) (kun weekend)
  - 99N Køge st. > Hårlev st. > Karise st. > St. Heddinge st. > Køge st. (STS-regi, kun weekend)
- Eneste område, som ved ændringerne mistede betjening, var Bernstorffsvej-kvarteret. Linie 95N til Helsingør blev fra 24. maj 1998 omlagt, så den kørte via Bernstorffsvej–Smakkegårdsvej i Gentofte og via Kokkedal Industripark.

### Reduktioner og omlægninger

Efter en evaluering blev natbusnettet skåret lidt ned. Fra 30. maj 1999 blev linie 90N nedlagt og linie 98N forkortet fra Frederiksværk til Frederikssund. Frederiksværk mistede dermed for anden gang sin natbetjening. Derudover blev linie 81N, 83N, 84N, 85N og 96N reduceret nat efter søndag-torsdag, og linie 85N stoppede på hverdagsnætterne ved Jydeholmen, så der kun kørtes til Husum i weekenden. Alle lange ture på linie 85N fortsatte til Klampenborg st., hvorved betjeningen af Charlottenlund Fort ophørte. Endelig var der mindre justeringer for linie 91N og 92N i Ølstykke, linie 91N i Kvistgård og linie 94N i Gilleleje.

Fra 2. juli 2000 delte linie 97N kontrakt med linie 250S, hvis kørsel blev overtaget af City-Trafik med dobbeltdækkerbusser. Linie 97N blev omlagt i Hundige, så der ikke kørtes via stationen, fordi broen var for lav til dobbeltdækkere. Det endte dog med, at linien uændret forblev betjent af enkeltdekkere, formentlig pga. frygt for ballade.

Kystbanen blev udvidet i maj 2000, så der fredag og lørdag nat kørtes med timedrift. Det betød færre passagerer på linie 95N, som fra juni 2001 blot kørte til Holmegårdscentret i Kokkedal i weekenden (fra maj 2002 via Kokkedal st., fra maj 2004 forkortet til Kokkedal st., fra juli eller oktober 2004 omlagt via Kokkedal Industripark, fra januar 2005 forlænget til Blåbærhaven og i januar 2006 omlagt i Kokkedal). Dermed var Kokkedal–Helsingør den første strækning, som kun blev betjent på hverdagsnætter.

Det blev ikke sidste gang, at indførsel af natkørsel på skinnerne førte til reduktioner på landevejene. Da linie 95N hidtil havde fortsat til Gilleleje på nogle weekendture, oprettede Hovedstadens Udviklingsråd en ny linie 90N Helsingør–Hornbæk–Gilleleje, som kun kørte nat efter fredag og lørdag.

Fra 2000 til 2003 faldt natbusnettets selvfinansieringsgrad fra 144 til 117 procent. Det vil sige, at kørslen stadig gav overskud på grund af den dobbelte nattaftakst, men mindre end før.

Årsagerne var mindre ungdomsårgange, øget brug af periodekort og natdrift på metroen (torsdag, fredag og lørdag nat) og Kystbanen (fredag og lørdag nat). Derfor blev natbusnettet fra 9. januar 2005 atter reduceret, så linie 80N, 82N, 83N, 84N, 85N, 92N, 93N og 95N kørte færre ture nat efter søndag-torsdag. Målet var en selvfinansieringsgrad på 70 procent søndag-torsdag og 100 procent fredag og lørdag nat. Intervallerne blev justeret 7. januar 2007, så linie 81N, 84N, 92N, 93N og 95N fik mere kørsel på inderstrækningerne og reduceret drift på yderdelen af ruten. Også linie 82N, 83N, 85N, 90N, 91N, 94N, 96N og 97N fik justeret kørselsomfanget i enten ned- eller opadgående retning.

Natbetjeningen af yderområderne blev igen udvidet i 2003. HT indførte telebuskørsel i Bramsnæs og Skibby kommuner fra 27. august 2003, og telebuslinie 817 og 818 fik også kørsel fredag og lørdag nat med faste ture, som havde korrespondance til linie 98N. Den natlige telebuskørsel ophørte 12. december 2008, da entreprenøren Busserne A/S gik konkurs.

Der har været flere justeringer af ruterne ved Rådhuspladsen. Da Vester Voldgade blev spærret, betød det omlægning af linie 81N, 83N, 85N, 93N, 94N og 95N fra 20. juni 2010. Også ved Nørreport st. har natbusserne skiftet linieføring mange gange.

### **Fra landevejene til skinnerne**

Metroen blev indviet 19. oktober 2002 og kørte i begyndelsen hele natten efter fredag og lørdag. Fra 18. marts 2004 var der også natdrift om torsdagen, og fra 16. marts 2009 kørtes hele døgnet alle ugens syv dage. Movia tog konsekvensen af det mindre behov for natbusdrift på det indre Amager, så 28. marts 2010 blev linie 82N forkortet fra Femøren st. til Rådhuspladsen og 96N fra Lufthavnen til Rådhuspladsen.

Også S-togene fik natdrift. Siden 1987 havde S-togene kørt om natten på julefrokostfredage, men fra 20. november 2008 fik de som forsøg timedrift i weekenden hele året. Senere blev natdriften permanent, og fra 30. november 2012 blev den udvidet til halvtimesdrift. Den større komfort og hurtigere kørsel kostede mange buspassagerer og betød også, at den skarpe skelnen mellem dag- og natdrift ikke længere gav mening.

Passagerer, som benyttede Kystbanen og metroen skulle betale dobbelt nattakst i tidsrummet 01-05, men da S-togene i 2009 fik natdrift, skulle der blot betales almindelig takst. DSB's nattakst på Kystbanen m.v. blev droppet i 2003/04. For at undgå forvirrende takstforskelle mellem de forskellige transportmidler, blev den forhøjede nattakst for natbusser og metro afskaffet fra 9. august 2009.

### **A-busser hele døgnet**

De københavnske natlinier 80N, 82N, 83N, 84N og 85N blev 24. marts 2013 nedlagt og erstattet af drift hele døgnet på de københavnske A-buslinier (1A, 2A, 3A, 4A, 5A, 6A og 9A på det tidspunkt; linie 11A med el-minibusser kørte ikke om natten). Kun linie 81N fortsatte som københavnerlinie i 80-nummerserien, og den blev reduceret og omlagt til at køre direkte ad Gothersgade og dermed udenom Rådhuspladsen. Samtidig blev linie 93N omlagt via Valby Langgade og linie 96N via Nørrebrogade. Ændringerne betød, at Rådhuspladsen ikke længere var et knudepunkt for natbusserne. Samtidig ændredes driftsdøgnet, så det ikke længere varede kl. 04.00-03.59 (»28.00-

27.59«), men 0.00-23.59. Det betød, at f.eks. teksten »nat efter fredag« blev ændret til »lørdag morgen«.

Den første daglinie, som fik natdrift, var linie 102A i Køge. Ændringen skete et par måneder før A-busserne fik drift døgnet rundt. Fra 9. december 2012 kørte linie 102A weekendnætter mellem Køge st. og Herfølge i stedet for linie 97N, som blev forkortet til Køge st. Hurtigt fik flere andre daglinier også natdrift, evt. kun i weekenden.

I december 2014 ændredes stoppestedsforholdene ved Køge station, så en del linier fik endestation på østsiden af stationen på Østre Banevej. Det betød omlægninger for linie 97N og 99N.

Med kommunalreformen i 2007 var amterne blevet nedlagt, og finansieringen af linierne blev delt mellem regioner og kommuner. Regionerne skulle betale for natbuslinierne, men inddrev ikke selv skatter, så f.eks. øgede udgifter til sundhedsvæsenet kunne kun finansieres ved at spare bl.a. på den kollektive trafik.

Sparekrav fra Region Hovedstaden betød, at linie 81N, 92N, 95N og 96N blev nedlagt fra 30. januar 2017, linie 91N blev forkortet fra Helsingør til Hillerød, linie 93N og 97N fik færre ture, og linie 94N blev reduceret til kun at køre de nætter, hvor S-toget ikke kørte (mandag-fredag tidlig morgen). I stedet fik linie 150S, 250S, 350S, 360R og 380R også kørsel om natten, så de kørte døgnet rundt, de to sidstnævnte dog kun i weekenden. Daglinierne kørte dog betydeligt færre natture end de hidtidige natlinier.

Knapt tre år senere måtte Region Sjælland ophøre med at finansiere flere natlinier, men da flere af kommunerne ønskede at fastholde natforbindelserne ved at overtage finansieringen, blev reduktionerne begrænsede. Linie 97N blev fra januar 2020 forkortet fra Køge til Solrød Strand st., og linie 99N blev omlagt til at betjene Rødvig i stedet for Karise.

Metrocityringen åbnede i september 2019, og med indførelsen af Nyt Bynet fra 13. oktober samme år blev busnettet omlagt markant i København. Linie 3A og 8A blev nedlagt, og en ny linie 7A blev oprettet. Derudover fik dele af linie 10 og 33 natdrift. Omlægningerne betød, at Amager fremover kun busbetjenes om natten af linie 5C og 250S, mens øen hidtil var blevet natbetjent af linie 2A, 4A, 5C, 250S og 350S.

Corona-pandemien ramte verden i 2020, og det betød ændringer i mangt og meget. For natkørslen betød det, at natdriften på S-tog, Kystbanen og Metro blev indstillet fra 20. marts, og det var stadig tilfældet to måneder efter, hvor disse linier skrives. Natbusserne var altså alene om at køre om natten ligesom før 2002 – dog med den forskel, at flere af de regionale natbusruter til købstæderne var nedlagt, reduceret eller forkortet.

### **Natkørsel i 2020**

Status i 2020 er, at der er natdrift på følgende linier (datoen i parentes gælder fra hvornår linien har kørt om natten – ikke nødvendigvis med den nuværende linieføring, \* betyder at kun en del af dagstrækningen betjenes om natten):

- 1A (Avedøre st.–)Hvidovre Hospital–Nørrebro–Hellerup st. (24. marts 2013)
- 2A Refshaleøen–Rådhuspladsen st.–Tingbjerg (24. marts 2013)
- 4A (Buddinge st.–Høje Gladsaxe–)Emdrup Torv–Valby st.–Friheden st. (24. marts 2013)



- 5C (Herlev Hospital–)Husum Torv–Bellahøj–Rådhuspladsen st.–Sundbyvester Plads(–Københavns Lufthavn st.) (23. april 2017)
  - 6A Nørreport st.–Emdrup Torv(–Buddinge st.) (24. marts 2013)
  - 7A Rødovrehallen–Hovedbanegården–Ny Ellebjerg st. (13. oktober 2019)
  - 9A (Glostrup st.–Rødovre Centrum–)Jyllingevej st.–Frederiksberg Allé st.–Valbyparken (24. marts 2013)
  - 10\* kun Rådhuspladsen–Toftegårds Plads–Ålholm Plads (13. oktober 2019)
  - 33\* kun Ørestad st.–Søvang (13. oktober 2019)
  - 35\* kun Dragør–Københavns Lufthavn st. (13. oktober 2019) (kun weekend)
  - 36 Københavns Lufthavn st.–Tårnby st.–Nøragersmindevej (25. marts 2018) (kun tidlig nat indtil kl. ca. 02)
  - 90N Helsingør st.–Hornbæk–Gilleleje st. (17. juni 2001) (kun weekend)
  - 91N Hillerød st.–Slangerup–Ølstykke st.–Jyllinge–Roskilde st.–Greve st. (1. februar 1998) (kun weekend)
  - 93N Rådhuspladsen st.– Glostrup nord–Taastrup st.–Høje Taastrup st.(–Roskilde st.( > Gevninge)) (1. februar 1998)
  - 94N Rådhuspladsen st.–Lyngbyvej–Lyngby st.–Allerød st.–Hillerød st. (1. februar 1998) (kun mandag–fredag tidlig morgen)
  - 97N Rådhuspladsen st.–Mozarts Plads–Brøndby Strand st.–Ishøj st.–Hundige–Solrød Strand st. (1. februar 1998)
  - 98N Roskilde st.–Ejby–Kirke Hyllinge–Skibby–Jægerspris–Frederikssund st. (1. februar 1998) (kun weekend)
  - 99N (Køge st. >)Hårlev st.( > St. Heddinge st. > Rødvig > St. Heddinge st. >)Køge st. (1. februar 1998) (kun weekend)
  - 101A\* kun Ølby st.–Køge st.–Hastrup (11. august 2013) (kun weekend)
  - 102A\* kun Køge st.–Herfølge, Holmebæskolen (9. december 2012) (kun weekend)
  - 150S Nørreport st.–Lyngbyvej–Gl. Holte–Hørsholm–Kokkedal st. (30. januar 2017)
  - 242\* kun Ølby st.–Lille Skensved–Ejby (25. marts 2018) (kun weekend)
  - 245R\* kun Ejby–Borup st. (25. marts 2018) (kun weekend)
  - 250S\* kun Gladsaxe Trafikplads–Bellahøj–Rådhuspladsen st.–Sundbyvester Plads–Dragør (30. januar 2017)
  - 260R\* kun Køge st.–Bjæverskov–Slimminge (10. august 2014) (kun weekend)
  - 350S Nørreport st.–Bellahøj–Husum Torv–Ballerup st. (30. januar 2017)
  - 360R Helsingør st.–Udsholt Strand–Gilleleje st. (30. januar 2017) (kun weekend)
  - 380R Hillerød st.–Alsønderup–Helsingør st. (30. januar 2017) (kun weekend)
- Andre daglinier, der tidligere har haft kørsel om natten: linie 3A (24. marts 2013-13. oktober 2019), 5A (24. marts 2013-23. april 2017), 8A (29. marts 2015-13. oktober 2019), 245 (11. august 2013-25. marts 2018) og telebus 817/818 (27. august 2003-12. december 2008).

## **Funktionærbusser**

KS og senere HT kørte ikke kun med passagerer om natten. KS indførte 15. juli 1964 nogle særlige funktionærbusser for deres personale, der ikke havde anden transportmulighed til og fra garagerne. Disse busser medtog ikke almindelige passagerer og kørte i snørklede ruter i København og forstæderne. Der var som udgangspunkt en til to funktionærbuslinier for hver garage, og der var gode skiftemuligheder mellem de forskellige linier. Omkring 1980 havde mange af linierne samlingspunkt ved Nørreport st., men det blev samme år eller året efter ændret til Nørrebro st., hvor syv busser mødtes. Busserne kørte ved 3-4-tiden om natten med en eller flere ture pr. nat. Da HT udvidede natbusnettet i 1984 og 1985, var det formentlig tanken, at funktionærbusserne delvist skulle integreres i og afløses af det passagerrettede transporttilbud, men i 1987 var funktionærbussernes driftsomfang relativt uændret. Funktionærbusserne ophørte et tidspunkt mellem 1991 og 1993.

### **Læs mere**

Der er sket mange flere ændringer samt entreprenør- og garageskift, end der er plads til at nævne her. Læs 2000 siders linie- og operatøroversigter, som jeg har udarbejdet. Alene omtalen af natsporvogne og -busser fylder 56 sider. Læs mere om 'Busser og jernbaner i hovedstadsområdet' på [www.arkiv.zone20.dk/linjeoversigter.php](http://www.arkiv.zone20.dk/linjeoversigter.php) og i BYtrafik 3 – 2020. Hvis du er interesseret i værket, så skriv til [jesperincopenhagen@gmail.com](mailto:jesperincopenhagen@gmail.com).

---