

Rapport om Øresundstogtrafikkens regularitet oktober – december 2023

PALLUDAN FUTURE 2024

Forord

Denne rapport dokumenterer, at der er alt for ringe forsyningssikkerhed med tog mellem København og Malmö over Øresundsbroen. Rapporten rummer nedslag i oversigter over regulariteten i driften med Øresundstogene over broen gennem en tre måneders periode, nemlig oktober-december 2023 i form af uddrag af debatten i pendlernes facebookgruppe Broen Live. Den lader dermed brugerne komme til orde. Desuden suppleres med bidrag fra Pendler Øresund og Öresund Pendler, samt facebookgruppen Busmetro Øresund, tre grupper der ikke primært diskuterer den daglige trafik. Desuden suppleres med jævnlige opslag på Rejseplanen og Skånetrafikens hjemmeside.

Jeg har længe argumenteret for en metroforbindelse mellem København og Malmö og det projekt er der nu stor interesse for på begge sider af Øresund, så det skal nok blive til noget. Den interesse er jo ikke kommet uden grund. Men der går lang tid – formentlig mindst femten år inden den metro kører. I mellemtiden må vi have etableret en shuttlebus over broen: en Busmetro. Betydningen af en stabil kollektiv trafikbetjening på tværs af Øresund er så stor, at årevis ustabil trafikbetjening bør bringes til ophør.

Rapporten giver ikke det fulde billede af regularitets- og kapacitetsproblemerne, som er langt større end det fremgår af rapporten, men den giver en beskrivelse af en så tilstrækkelig stor del af problemerne, at det kan konkluderes, at kvaliteten af togtrafikken er alt for ringe.

Den dårligt fungerende togtrafik er og har længe været en direkte hindring for, at ledige fra den ene side af sundet kan pendle til den anden side, hvor der er mangel på arbejdskraft. Togtrafikken er i dag tæt på at fungere så dårligt, at det ville have været bedre slet ikke bygge broen, men i stedet have udbygget færgetrafikken med katamaraner.

En anden og mere realistisk mulighed i dag er, at supplere togtrafikken med en shuttlebus, der ikke skal erstatte, men supplere togtrafikken, så det samlede system set under ét bliver bedre og meget mere robust. Det er klart, at når man dagligt ikke ved, om man kommer frem til sit mål med Øresundstogene, kunne det blive et kæmpe løft, at vide, at der stort set altid er et velfungerende alternativ.

Rapporten dokumenterer, at kapacitetsbrister, manglende regularitet og usikkerhed om rettidig ankomst, er et reelt og alvorligt problem. Det kan ændres ved at etablere et supplement, der er mere driftsstabil i form af en busmetro over broen. Der foreligger nu et konkret forslag til en sådan. Det er beskrevet i et faktaark, der bringes i kapitel 0.

Indsamling af dokumentation

Det har ligget uden for de praktiske og økonomiske muligheder at gennemføre en statistisk dækkende analyse af de vedvarende problemer for den kollektive persontrafik over Øresundsbroen. I stedet opstod ideen om en løbende opsamling af eksempler på store drifts- og regularitetsproblemer ud fra en række opslag fra diverse facebookgrupper og fra mine egne løbende registreringer fra Rejseplanens og Skånetrafikens hjemmesider.

Hverken Skånetrafiken eller Rejseplanen gav imidlertid det fulde billede af forsinkelserne, da der tilsyneladende ikke er en tilstrækkelig informationsudveksling mellem

banemyndighederne over sundet.

Det er derfor meget vanskeligt at opgøre alle forsinkelserne og den samlede mangel på regularitet. Det bliver samtidig ikke lettere, når det viser sig, at forsinkelser ikke bare er forsinkelser. Jævnligt springer tog stationer over for at indhente forsinkelser. Det rammer bl.a. ganske ofte stationen i Københavns Lufthavn – en stressende oplevelse for passagerer, der kommer langvejs fra, at blive sat af toget enten i Malmö eller på en ukendt københavnsk station frem for i den lufthavn, hvor de skal nå et fly. Hertil kommer, at Skånetrafiken jævnligt indstiller turene over broen helt – formentlig for at undgå forsinket returnering fra København, der ellers vil ramme hele det ikke-robuste sydsvenske jernbanesystem grundet enkeltsporede strækninger. Endelig er det ret normalt, at passagerer efterlades på perronerne, da der ikke er plads i togene og det er jo mindst lige så alvorligt som en aflysning. Men det fremgår ikke af nogen officiel opgørelse.

For de rejsende er disse årsager imidlertid fuldstændigt ligegyldige. Det centrale problem er, at man hverken kan regne med, at der er en togafgang, at den er til tiden, eller at der er plads i togene, ligesom de rejsende systematisk fejlinformeres om disse forhold. Dette er noget, man politisk ikke burde kunne acceptere, men tilsyneladende er man ikke vidende om det, for det burde være utænkeligt, at de politisk ansvarlige ikke reagerer på en sådan dybest set uacceptabel tilstand. Under alle omstændigheder kan Øresundsregionens fælles arbejdsmarked ikke udvikles fornuftigt under disse vilkår, og ej heller Københavns Lufthavn. Etablering af en busmetro kan afgørende ændre på den situation.

Når dette forord skrives medio februar 2024, skal det nævnes, at problemerne i det nye år er fortsat med uformindsket styrke efter den undersøgte periodes ophør. Usikkerhed omkring togdriften rammer alle. Således faldt jeg netop, som jeg skulle skrive dette forord i snak med en sidemand i et fly. Hun var kommet med toget til Kastrup fra Nordøstskåne og havde kalkuleret med at være i lufthavnen fire timer før flyafgang med den ustabile toggang som udtrykkelig begrundelse.

Hovedindholdet i denne rapport er eksempler på uacceptable rejsebetingelser for private rejsende. Det skal derfor nævnes, at jeg sprogligt har redigeret de indlæg, jeg citerer. Der er jo tale om indlæg, der typisk er skrevet på mobiltelefoner med dertil knyttet særligt "sms-sprog", tastefejl, forkortelser mv., ligesom de er skrevet på en blanding af dansk, svensk og engelsk. Jeg har dog ikke rettet så meget, at indlæggenes centrale indhold bliver ændret. Faktisk er netop sprobrugen både underholdende og en præcis fremgangsmåde til at illustrere en betydelig frustration. Så god læselyst!

Med denne rapport skulle behovet for at etablere et mere robust trafiksystem være så tydeligt dokumenteret, at det burde være svært for de politisk ansvarlige at lade som ingenting.

I rapporten er indlæg, der har en mere officiel karakter, som f.eks. information om banearbejder fremhævet med en lyseblå baggrund, mens jeg selv undervejs har skrevet nogle lange kommentarer, som er fremhævet med en grå baggrund. Desuden har jeg valgt med gråt at fremhæve enkelte andre for forståelsen særligt vigtige indlæg.

Uffe Palludan

Februar 2024

Indhold

	side
0. Kort om busmetro Øresund	5
Faktaark. Busmetro Øresund	7
I. Resumé	8
II. Konklusion	12
III. Forsinkede Øresundstog oktober 2023	14
IV. Forsinkede Øresundstog 1. - 15. november 2023	19
V. Forsinkede Øresundstog 16. – 30. november 2023	25
VI. Forsinkede Øresundstog december 2023	35
VII. Afrunding. <i>Hvorfor overlevede Gråhundbus 999 København - Malmö ikke?</i>	62
Bilag	66
1. Notat om opgradering af Øresundsbanen	
2. Notat om at Øresundsbanen afkobles Kystbanen på København H	
Litteratur	75

0. Kort om Busmetro Øresund

De første ideer til etablering af en busmetro over Øresundsbroen opstod i kølvandet på den svenske regerings beslutning om den 12. november 2015 at indføre grænsekontrol mod Danmark, som derefter den 4. januar 2016 blev udvidet med det såkaldte transportøransvar. Det indebar, at man pålagde transportørerne (tog-, bus- og færageselskaber) at sikre sig, at passagererne medbragte ID ved rejser mod Sverige. Disse kontroller -, én ved udrejse fra Danmark og én ved indrejse til Sverige - førte til et totalt sammenbrud i togtrafikken over broen til og fra Københavns Lufthavn og lagde dybest set tankerne om at skabe en Øresundsregion i ruiner.

Gennem 16 måneder frem til 4. maj 2017 var der ingen direkte togforbindelse fra København til Malmö. Al togtrafik på stationen i Københavns Lufthavn bortset fra et enkelt Øresundstog hver 20. minut til/fra København og et enkelt til/fra Malmö, ligeledes hvert 20 minut blev indstillet. Således ophørte driften med myldretidstog, ligesom betjeningen af lufthavnen med danske intercitytog og svenske højhastighedstog blev indstillet. De Øresundsrejsende måtte se i øjnene, at en tur, der var køreplanlagt til 35 minutter fra København H til Malmö C blev forlænget med mellem 20 og 50 minutter og kom til at vare mellem en og halvanden time afhængigt af uforudsigelige held og uheld¹. Det var en fuldkommen absurd situation, som naturligt rejste spørgsmålet, om man kunne etablere et alternativ til togtrafikken, f.eks. i form af en busforbindelse².

Et møde med nu afdøde busvognmand Jørgen Andersen, der drev Gråhundbus 999 mellem København og Malmö klargjorde, at den ID-kontrol, der i Kastrup havde fået togtrafikken til at bryde sammen, overhovedet ikke forsinkede de busrejsende. ID-kontrollen blev klaret i busserne ved at lade chaufføren se de rejsendes ID i forbindelse med billetteringen ved påstigningen. Det forsinkede ikke busserne overhovedet. Systemet fungerede fint. Det kan jeg bevidne, for jeg testede det selv og oplevede flere rejsende blive afvist pga. manglende ID. Den anden kontrol - den ved indrejse til Sverige – blev klaret ved, at en betjent gik gennem bussen og tjekkede ID – det tog ca. fem minutter. Dermed stod det lysende klart at busser kan noget baner ikke kan, at de ofte kan være at foretrække frem for tog også uden, man inddrager økonomi i overvejelserne.

Men det, at togsystemet brød sammen pga. grænsekontrollerne, skal ikke tolkes som om, alt fungerede godt forinden. Tværtimod, havde togsystemet aldrig fungeret optimalt³. Grænsekontrollen var bare det, der fik det til at bryde endeligt sammen.

Efter ophævelsen af transportøransvarets krav om ID-kontrol før ankomst til Sverige d. 4. maj 2017 blev situationen forbedret, men snart blev grænsen lukket ned pga. corona. Nu gav det ingen mening at diskutere etablering af en busforbindelse over broen. Da så coronarestriktionerne blev ophævet i 2022, var det naturligt at tage forslaget om at

1 Hele forløbet er beskrevet i Uffe Palludan: "Grænsekontrol – fire års erfaringer med grænsekontrol ved Øresund. Palludan Fremtidsforskning 2019

2 Se Uffe Palludan "Øresundsbus" Palludan Fremtidsforskning 2016

3 Se Uffe Palludan (2016): "Øresundstog II. Grænsekontrol og transportøransvar" Palludan Fremtidsforskning 2016, side 13.

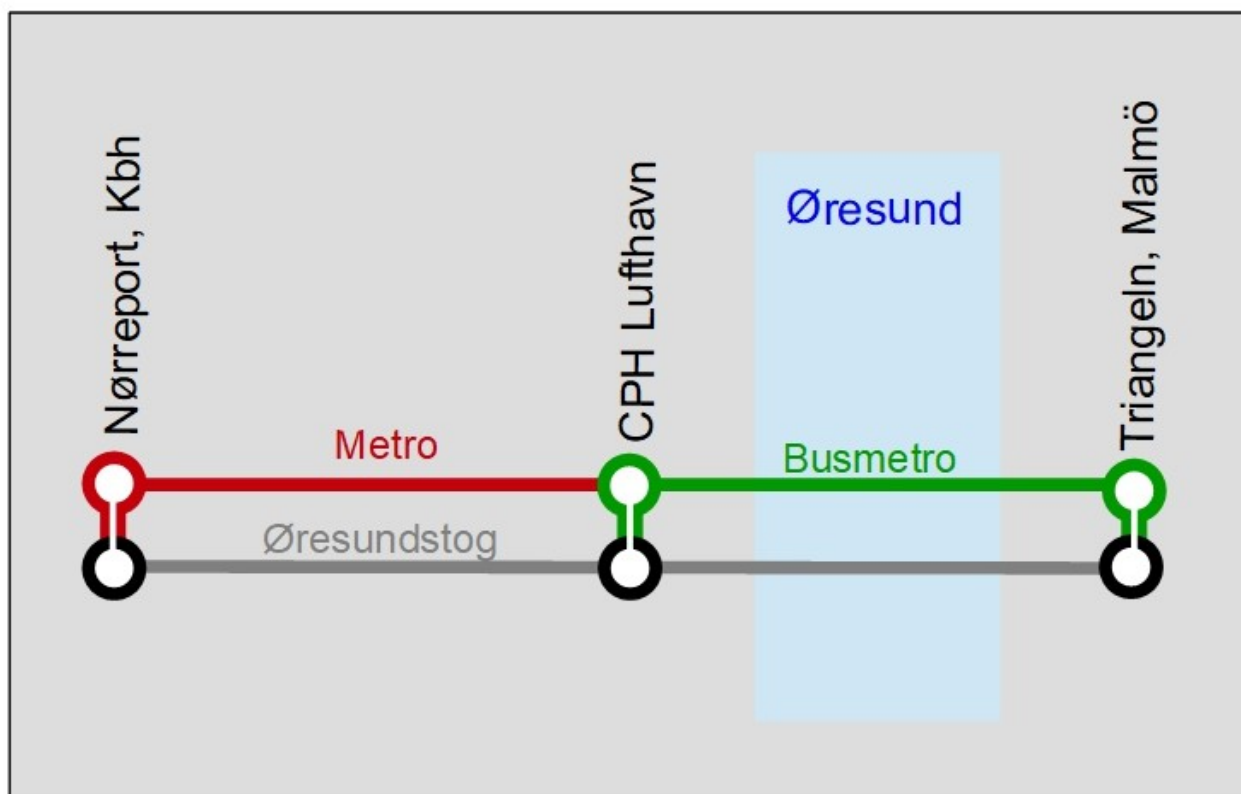
etablere en busforbindelse op igen. Nu foreligger der så et gennearbejdet forslag til Busmetro Øresund.

Samtidig vedtog den svenske riksdag den 15. januar 2024 et lovforslag, der bemyndiger regeringen til at genindføre transportøransvaret og de fatale ID-kontroller ved afrejse fra Danmark uden først at spørge riksdagen. Loven træder i kraft den 1. marts 2024. Derfor kan et nyt totalt trafiksammenbrud meget snart blive til virkelighed, hvorfor tankerne om at skabe en busmetro kan vise sig at blive eneste måde at fastholde de nuværende relationer over sundet. SJ, de svenske statsbaner har da også meget klart meldt ud, at genindføres kravet om ID-kontrol vil de indstille togdriften mellem København og Stockholm.

Nedenfor vises en figur, der illustrerer hvordan en busmetro i samspil med den københavnske metro kan bidrage til at gøre det samlede trafiksystem over Øresund robust.

Tankerne om en busmetro er kort beskrevet i et faktaark, der bringes på næste side.

Figur. Busmetro skaber tostrenget robust trafikløsning over Øresund



Faktaark. Busmetro Øresund – den nødvendige forbindelse

Udfordring: Siden Øresundsbroens indvielse år 2000 har togtrafikken over Øresund aldrig fungeret optimalt. Det begrænser muligheden for at udvikle Øresundsregionen, herunder det fælles arbejdsmarked og det gør ondt på rigtig mange mennesker.

Løsning: Busmetro Øresund er en højfrekvent shuttle, baseret på elektriske busser, som skal forbinde en cityterminal i Malmö med en terminal i Københavns Lufthavn med skiftemuligheder til/fra metro med forbindelse til Københavns Centrum. Busmetro er en bus til metro og lufthavn fra Malmö, der ikke skal køre i det storkøbenhavnske gadenet.

Terminaler: En terminal i lufthavnen kan etableres på Ellehammersvej under gangbroen/korridoren mellem metrostationen og lufthavnsterminalen. Der er rulletrappeforbindelse til Ellehammersvej og den samlede gangafstand mellem bus og hhv. metro og lufthavnsterminal vil kun være ca. 40 meter. Kører både bus og metro med fem-minutters intervaller, vil skift mellem bus og metro kunne foretages på gennemsnitligt 3 minutter inkl. ventetid. En cityterminal tænkes placeret i Malmös centrum ved et trafikknudepunkt, f.eks. ved Triangeln eller Gustav Adolfs torg.

Køretid: Køretiden mellem Cityterminalen og brofæstet vil være 13-14 minutter og yderligere 13-14 minutter til lufthavnen, hvorfra køretiden med metro til Kgs. Nytorv også er 13 minutter. Den samlede tur mellem det centrale Malmö og København vil inkl. skift mellem bus og metro blive ca. 40 minutter (begge veje) - svarende til den tid Øresundstoget bruger, men højfrekvent, dvs. uden ventetid ved afgang og med stabil drift og mulighed for udvidelse af kapaciteten, hvis der er behov.

Grænsekontrol: Drift og rejsetid vil for en busmetro være stort set upåvirket af grænsekontrol.

Materiel: Busserne skal være specialindrettede elektriske for at skabe komfortabel kørsel og bagageplads. Med en køretid på knap en halv time vil én bus kunne foretage en dobbelttur pr. time. Der skal således kun 12 busser til at køre med fem-minutters drift. Til at begynde med antages dog ti-minutters drift.

Broafgift: Da en busmetro er et helt nyt koncept, skal man politisk tage stilling til busmetroens bidrag for brug af broen. Den ledige brokapacitet på betyder, at en busmetro ikke påfører broelskabet ekstra udgifter udover slitage. Til gengæld løftes Øresundsintegrationen, hvilket vil øge broens trafikgrundlag og indtægter på sigt.

Kapacitet: Busserne på Københavns 5C har ca 150 pladser, hvoraf 50 er siddepladser. 150 passagerer hver 5. minut er 1800 passagerer i timen og der vil let kunne indsættes ekstrabusser. Et trevogns Øresundstogsæt har 176 siddepladser på 2. klasse plus 41 klapsæder.

Med fem-minutters drift vil det være muligt at planlægge busmetroen således, at der normalt er siddepladser til alle passagerer, men ståpladser til togpassagerer, når togdriften har problemer.

Yderligere information: Der foreligger en række notater, der uddyber forslaget og beskriver, hvordan driften kan organiseres, så der kan medtages togpassagerer, der er strandet ved evt. tognedbrud, således at togpassagererne altid og uden varsel vil have et alternativ ved driftsproblemer.

Sammenfatning: Busmetroen kan etableres hurtigt og koster kun meget lidt i anlæg og drift. Til gengæld er de trafikale og samfundsmæssige perspektiver store. Der kræves blot politisk stillingtagen og støtte, så problemer i forbindelse med bidrag for anvendelse af broen, organisering af grænsekontrol og samspil med den øvrige kollektive trafiks takstsystem mv. løses.

I. Resumé

Problemerne i forbindelse med afviklingen af togtrafikken over Øresundsbroen er så store, at ingen ansvarlig politiker bør kunne leve med dem. De skyldes, der er reelle kapacitetsproblemer, men også at jernbanesystemer fungerer, som de gør. Forstyrres driften først, spreder problemerne sig på grund af togs binding til skinnerne, så hele systemet får problemer. Når man har et tæt pakket togsystem, der betjenes med tog fra mange forskellige enkeltsporede strækninger, spreder problemerne sig fra den ene strækning til den anden. Når man samtidigt har et system, hvor de samme spor anvendes til intensiv lokal- og regionaltrafik, til omfattende godstransport, som oven i købet nyder prioritet i forhold til regionaltrafikken samt til dansk og svensk fjerntrafik, så må det meget ofte gå galt, for der skal bare være et sted, hvor det går galt og hvorfra problemet kan sprede sig.

Hvad årsagen til uregelmæssigheder kan være, er sådan set ligegyldigt, for der så mange mulige årsager, at der næsten hver dag opstår småproblemer, der spreder sig og bliver til store problemer, som denne rapport dokumenterer. Samtidig må det forventes, at problemet i de kommende år vil blive forværret, når godstrafikken over broen vil øges i tiden op til indvielsen af Femern Bælt forbindelsen.

Rapporten giver et uital af eksempler på problemer. Nedenfor er der foretaget en opstilling af problemstillinger, der omtales i rapporten. De kan bedst beskrives på den måde, at hvis det ikke er det ene, der er galt, så er det det andet. Og hver gang breder problemerne sig. Selvfølgelig kan det være et hændeligt uheld f.eks., at et tog bryder ned, men sker det, kan bagfra kommende tog ikke passere det og så har problemet spredt sig. Bryder en bus ned, kan bagfra kommende busser køre uden om. Her er en opstilling af de problemer, der har ramt Øresundstrafikken i den undersøgte tre-måneders periode:

- For korte og derfor overfyldte tog
- Kufferter på sæder i overfyldte tog, da der ikke er bagageplads
- Manglende siddepladser
- Passagerer, der efterlades på perronerne, da der ikke er plads i togene
- Personalebrist, der fører til at afgang indstilles
- Defekte godstog, der blokerer banen
- Defekte SJ-tog, der blokerer banen
- Øresundstog, der er brudt ned
- Signalfejl
- Uvedkommende personer på sporene
- Bombealarm
- Paskontrol, der i et overfyldt tog tager længere tid end afsat i køreplanen
- Kun et frit spor på broen
- Personalebytte, der tager 20 minutter
- Manglende info om danske forsinkelser i Skånetrafikens info
- Manglende info om svenske forsinkelser i Rejseplanen
- Forskellig info i apps, på perroner og i tog
- Kørsel med tomme tog, der kun bruges af personale
- Information, der er direkte løgn (3 minutter for en bropassage)
- Togdøre, der ikke kan åbnes eller lukkes
- Personpåkørsel

- Langsomtkørende (gods)tog foran
- Sporskifteproblemer
- Stationer, der springes over (for at indhente forsinkelser)
- Afgang 3 minutter før køreplanlagt tid (for at forebygge senere forsinkelse)
- Manglede indsættelse af togbusser ved driftsnedbrud
- Manglende togbuskapacitet, når der indsættes togbusser
- Manglende info om togbusser
- Sne
- Flytning af togs afgangsspor på stationer med ultrakort varsel – frem og tilbage mellem perroner så togforbindelser mistes
- Sporbrist (på København H)
- Stormvejr, der lukker jernbaneforbindelserne over broen (men ikke vejbroen)
- Trussel om genindførelse af transportøransvaret, der i 16 måneder i 2016-17 indebar, der ikke var direkte togforbindelse fra København til Malmö

Denne lange liste viser, at der ikke findes en løsning på problemerne så længe, man fastholder det nuværende enstrengede system alene baseret på et jernbanespor. Problemerne har næsten alle det til fælles, at det, der i udgangspunktet kun er et lille problem, som en konsekvens af sporafhængigheden vokser og bliver et stort problem, der rammer hele systemet, til stor frustration for tusindvis af rejsende.

Denne rapport dokumenterer brugernes frustrationer, som ingen ansvarlig politiker burde overse, når der findes en enkel, let gennemførlig og omkostningslet løsning, som den skitserede busmetro. Den kan løse kapacitetsproblemer og vil være et robust supplement, når driften med tog har problemer. Etableres den ikke, vil de frustrerende og urimelige situationer fortsætte med at være dagligdag med den konsekvens at Øresundsregionen ikke udvikles. Her er et kort uddrag af pendlernes kommentarer fra tremånedersperioden oktober-december 2023. De siger i virkeligheden det hele:

"...fordi vi er 8 minutter forsinket, er vi nødt til at aflyse toget"! Måske vil jeg fortælle min chef, at fordi jeg nu kommer 25 minutter forsinket, "skal" jeg aflyse min vagt."

"...that this was a little awkward to say that they canceled the train because it was late. However it may be correct that due to a complexity of delayed train staff or other things that the only solution is to cancel the train"

"..Ja. Man får næsten lyst til at synge "bjældeklang...". Ingen myldretidstog i en måned. Gad vide om så togkortet er til halv pris.."

"... 2 avgangar avlysta från Kastrup till Malmö. En senare som skjuts fram från 5:02 till 5:30 och jag hade en tågavgang från Malmö 6:04 till Stockholm. Vågade inte lita på tåget och tog till sist en dansk dyr taxi.Trots att jag tog taxin, missade jag nästan tåget... Så typiskt att man haft ont i magen hela natten och halva kvällen för att det skall bli fel och så får man rätt, igen...."

"... Ja, det er rigtigt fedt. Når man så sidder i toget foreslår de, at man kan tage S-tog til Nørreport og tage metroen i stedet, men når man ikke har metro på sin billet kan man jo ikke bare det..."

"... Er der en grænse for hvor mange forsinkelser og aflysninger, og hvor lidt information, Öresundståg kan levere?"

"...The bus has come but it was only 1 so is still a lot of people waiting, they will need at least 4 buses for each train that is cancelled..."

"...Ved lufthavnen var der skænderier, da en passager råbte og skreg, at han skulle med! Han rendte rundt og kikkede ind af vinduerne og gav fuck-finger til os, der var stuvet sammen derinde! Nogen talte om, at de ikke kunne få luft. Dette er helt urimelige og umenneskelige forhold! Det er jo vanvittigt!!..."

"...Så er jeg også fanget i DK! Hvordan er prognosen fra Kbh H lige nu? Eller skal man til lufthavnen først og se det an og så tage taxa derfra?"

"...Det tog mig 5 timer at komme hjem i nat i stedet for 1. De skal leve i en alternativ virkelighed..."

"...Vi står stilla vid Tårnby eftersom ett trasigt godståg är i vägen framför oss. Nagon som vet om jag får åka med buss 250S härifrån in mot Köpenhamn H med mitt pendlarkort från Skånetrafiken?"

"... Det her dur jo ingen steder. De massive forsinkelser og aflysninger tiltager typisk om vinteren. Og oven i købet kører der nu færre tog i myldretiden. Priserne fortsætter dog med at stige, mens servicen forringes måned for måned.."

".....Håber at flere og flere erkender, at der må ske noget mere radikalt i forhold til, at vi pendlere ikke flere gange dagligt skal leve med Öresundstog kaoset! Broen er ikke særlig lang, så der må være andre måder! Fx busser, der kører i pendulfart over broen. Virkelig, hvor jeg håber, det kommer til at ske! Som et supplerende alternativ..."

".. Jeg kapitulerede med udgangen af november måned. 1. december købte jeg en gammel, brugt (begagnad) bil, så nu kører jeg selv over Broen. Det er dyrere og mere miljøbelastende end at tage toget. Men jeg sparer cirka 1 times transporttid hver vej hver dag..."

"... Jag är djupt imponerad av den ignorans, att det finns en region av 3 miljoner statsmedborgare/arbetare och ingen verkar bry sig pga Dansk/Svenskt.."

" ... This chaos is repeated every day. It has become difficult for people to go to work. It is not reasonable to remain silent about the issue. Such behavior must be put to an end..."

Dette er situationen i dag, således som den opleves af pendlerne. Det er deres egne ord, der råt og usødet beskriver virkeligheden, som de ærligt oplever den, når de taler om den med hinanden. Rapporten dokumenterer, at trafikken baseret på et enstrengt Øresundstogs system ikke fungerer tilfredsstillende. En løsning på langt sigt kan være en Øresundsmetro, men det er ikke mulig løsning de næste mindst 15 år. På kort sigt må togtrafikken suppleres med en busmetro, som den der blev beskrevet i afsnit 0.

Som en sidste understregning af nødvendigheden kan det nævnes, at den svenske Riksdag den 15. januar 2024 vedtog et lovforslag, der giver regeringen lov til at genindføre transportøransvaret, der pålagde transportørerne at sikre sig at de rejsende til Sverige medbringer ID. Loven træder i kraft den 1. marts 2024. Perspektivet er et nyt permanent trafiksammenbrud, som det i 2016-17, hvor den direkte togforbindelse fra København til Malmö var indstillet i 16 måneder, hvor man håndhævede transportøransvaret og rejsetiden fra København til Malmö blev drastisk forøget. De svenske baner, SJ, har har da også som en direkte konsekvens deraf meddelt, at man vil indstille betjeningen af København med tog til/fra Stockholm, hvis det sker. Man kan nu seriøst frygte et permanent trafiksammenbrud ligesom i 2016. Det gør forslaget om en busmetro meget relevant netop nu.

II. Konklusion

Denne rapport viser, at der er et stort samfundsmæssigt problem med togtrafikken over Øresund, som kræver en politisk løsning. På langt sigt er etablering af en egentlig Øresundsmetro en mulighed, men på kortsigt er det nødvendigt at etablere en busmetro som den, der er skitseret i det foregående. Det er den klare konklusion, der kan uddrages af en gennemgang af diskussionerne i togpendlernes facebookgruppe Broen Live (BL), der er gennemført i den tre måneder lange periode oktober-december 2023. Udover indlæggene fra BL, bringes også enkelte indlæg fra Pendler Øresund og Öresund Pendler, to grupper der normalt ikke diskuterer trafiksituationen, samt fra gruppen Busmetro Øresund. Desuden bringes en række indlæg forfattet af undertegnede, som er skrevet for at uddybe eller forklare debatten.

Det siger sig selv, at diskussioner i en facebookgruppe ikke giver et fyldestgørende billede af problemernes omfang. Der er reelt kun tale om eksempler. Alligevel er der så tilpas mange af dem, at det helt klart kan konkluderes, at togtrafikken ikke fungerer godt nok og at det derfor er nødvendigt, at man sørger for at transportsystemet ikke er så enstrengt, at det er uden alternativer, når togtrafikken igen og igen svigter.

Eftersom eksemplerne kun er eksempler, har jeg også tjekket de officielle informationer om toggangen på Rejseplanen og hos Skånetrafikken og kan konstatere, at problemerne er meget mere omfattende, end det fremgår af indlæggene på facebook, der ellers er hårrejsende nok. Hertil kommer, at informationerne om forsinkelser som Rejseplanen og Skånetrafikken rummer simpelthen ikke er koordineret, så de udtrykker den samme tilstandsbeskrivelse!

Samlet kan det konkluderes, at der jævnligt er alvorlige problemer, men da det alene er pendlere, der er repræsenterede på BL mangler alle andre brugergruppers oplevelser af situationen. Det gælder bl.a. dem, der kun en enkelt gang skal til en lufthavn i et fremmed land, enten udlændinge på besøg eller sydsvenskere, der skal på den årlige sommerferie. Ifølge Skånetrafikkens informationer sker det igen og igen, at man lader togene køre ad godsbanen uden om lufthavnen, formentligt for at indhente forsinkelser, ligesom man aflyser planlagte stop på visse stationer. Det siger sig selv, at det er stressende og elendig service at sætte rejsende af på en vilkårlig station i en fremmed storby, mens check-in tiden i lufthavnen risikerer at blive overskredet, fordi hoveddestinationen Københavns Lufthavn bliver sprunget over som standsningssted.

Rapporten rummer dokumentation om hyppige forsinkelser, omkørsel af stationer, efterladte passagerer på perronerne grundet pladsmangel i togene, samt aflysninger og forkert information om trafikafviklingen. Det hører alt sammen til dagens uorden og er desværre ganske almindelige i persontogtrafikken over Øresund.

Selvom rapporten ikke rummer en egentlig statistisk analyse af problemerne, rummer den en skræmmende og overvældende dokumentation af, at noget er helt galt med troværdigheden af trafiktilbuddet med tog over Øresund. Det fungerer ganske enkelt ikke, og det er ikke nyt. Sådan har det været lige siden broen blev indviet. Jeg har selv oplevet

det som pendler og bosiddende på begge sider af sundet og jeg har fulgt udviklingen tæt i alle årene siden broens indvielse for snart 25 år siden. Det kan derfor konstateres:

1. at problemet er så alvorligt, at der bør laves en gennemgribende analyse af problemets omfang og konsekvenser for både de rejsendes problemer i hverdagen men også det samfund på begge sider af Øresund der lider under manglende pålidelighed af det kollektive trafikmonopol: togtrafik.

2. at der hurtigst muligt nedsættes en arbejdsgruppe mellem S og DK om, hvad etablering af en Busmetro kunne få af konsekvenser for både de rejsende og det omgivende samfund i form af arbejdspladser, vidererejser fra lufthavnen, kulturelle oplevelser, turisme mv. Endvidere hvordan en busmetro kan organiseres, finansieres og passes ind i det samlede kollektive trafiksystem.

Når der er almindelig enighed mellem både DK og S om, at der er brug for en fuldtonet metro, så giver det ikke mening, at det transporttilbud, som denne metro til sin tid skal levere ikke må blive lanceret i miniformat allerede nu i en langt mindre skala gennem en billig busmetroløsning. Hvis det er sådan, at små billige løsninger ikke kan nyde fremme, så er det et klart tegn på fokusforskydning væk fra trafikanternes behov og over til symbolværdien af et stort anlægsprojekt. En sådan fokusforskydning bør ikke kunne få som konsekvens, at de rejsende og det omgivende samfund må leve med et katastrofale ringe transportsystem de næste mindst 15 år.

III. Forsinkede Øresundstog oktober 2023

I det følgende bringes dagbogsnotater og der benyttes forkortelser og initialer. Eksempelvis BL for Broen Live og UP for mine egne observationer og kommentarer.

2. oktober UP: Fra den 1. oktober beskriver jeg, hvad der kan læses ud af BL om manglende regularitet i togdriften over Øresund. Jeg vil fokusere på trafikken over broen og dermed selvfølgelig også på togdriften til og fra broen, men altså alene Øresundstog over og til og fra broen. Det vil jeg gøre i tre måneder, altså til og med december.

Første dag var i går – og der er intet at rapportere. Det var søndag og BL er pendlernes facebookgruppe, så selv, hvis der har været problemer, er det tvivlsomt, om de er blevet rapporteret. Det er jo trods alt kun en lille del af pendlerne, der arbejder om søndagen. Måske skulle jeg simpelthen lade være med at rapportere fra weekenderne? Nej, det hele skal med, så billedet bliver troværdigt. Men det er en vigtig pointe, at manglende problembeskrivelser rapporteret fra weekender kan være udtryk for, at kun ganske få af dem, der normalt skriver på BL, har skullet bruge togene over broen i weekenden.

3. oktober UP: I dag kørte jeg selv med Øresundstogene. I lufthavnen, hvor jeg skulle stå på, kom jeg ned på perronen og så det tog, jeg på skærmene i lufthavnsterminalen havde set jeg kunne nå, køre for næsen af mig. Kort efter kunne jeg dog se på infoskærmen på perronen, at det næste tog, der skulle komme netop var det tog, jeg troede var kørt. Det var kort sagt forsinket og informationen sejlede. Samtidigt stod der på skærmen, at toget 12:11 til Kalmar var aflyst. Sådan! Det er i øvrigt en pointe, at den aflysning ikke blev omtalt på BL, så er det klart, at uanset mange rapporteringer fra BL, så er der kun tale om en stikprøve, hvor nogle tilfældige forsinkelser omtales, foruden de særligt grelle.

4. oktober BL: Kørte toget slet ikke 07:07 fra Hyllie idag?

Svar 1 BL: Det blev aflyst. Til gengæld kørte 07:01 kl. 07:13, og det var et kort tog.

Svar 2 BL: Nej, det kørte 07:09 fra Hyllie. Jeg var på.

Svar 3 BL: Jo, det kørte kl. 7:09 De fik lov til at køre før 7:01, da der kun var 1 toget. 7:01 kørte 7:13

Svar 3 BL: Og 7:21 var meldt forsinket til 07:27. Men det kørte 07:32. Med masser af stående.

4. oktober BL: Ni som står på Hyllie det är kort tåg – Det vill saga, det är lång tåg, men bara framre tåg som tar passagerare.

4. oktober BL: Lige et par spørgsmål. Vi skulle have taget toget fra Ystad til Hyllie kl. 23, men hverken kl. 23-23:30 kom. Næste tog var kl. 4:30 onsdag morgen ingen erstatningsbus. Vi var så nødt til at tage taxi hjem.

5. oktober BL: Jag kom iallafall till København H, men skulle till Nørreport. Men blev avslängd på spår 26.

5. oktober BL: Dagens resa skulle vara 09:09 från Lund till Kbh Hovedbanegård. Tåget bliver försenat. Tåget kör sen bara till Malmö. "Sorry-ta nästa tåg från Malmö 09:53". Tar 09:53—som kommer 09:58--mot kbh. Tåget blir inställt på Kastrup... "sorry- ta nasta".....akter nu vidare med DSBtåg mot Aalborg.. hoppas på att de inte hoppar över att stoppa på Kbh H. Avsatt på perrong 2 gangar på samma resa.

6. oktober BL: Og man står og undrer, hvorfor toget ikke kommer til tiden!

7-8. oktober weekend

8. oktober BL: Har sökt ersättning for att min tog var försinkat i mera än 20 min, men fick inte godkänt. Någon som har upplevt det ?

9. oktober BL: 7:13 mod København aflyst fra Malmö C.

9. oktober BL: 18:47 fra Hovedbanegården aflyst, 19:07 et togsæt og propfyldt.

10. oktober BL: Det rullade inget tåg i går 21:36.

10. oktober BL: 4. sporet er færdigt. Jah joh, altså vi kører stadig med nedsat hastighed pga. "sporarbejder", så deeeet ... (UP: Der har i lang tid været sporarbejder mellem Malmö Central og Lund, da man har anlagt 3. - 4. spor på strækningen, arbejdet er nu afsluttet).

11. oktober BL: En forsinkelse på 16 minutter.

11. oktober BL: København H 16:27. 1 togsæt fyldt. Forstår ikke hvorfor man kører med korte tog i myldretid.

11. oktober BL: Defekt SJ-tog holder på CPH: Tog fra Sverige kører udenom CPH første stop er Tårnby, så I må tage toget tilbage mod Sverige for at komme til CPH. Tog mod Sverige holder i modsat spor på CPH.

13. oktober BL: 14:47 fra Hovedbanegården, et togsæt og propfyldt.

14-22. oktober weekend, dansk efterårsferie begynder

19. oktober BL: De lukker for togtrafik mellem København og Malmö lørdag aften til søndag aften, togbus kører, fordi de skal renovere broen siger de, men også pga vejret, mener jeg.

20. oktober BL: Ændringer pga stormvejr i dag den 20.

21. oktober BL: Togstop Malmö C – CPH – Østerport

21. oktober BL: Fra lørdag kl. 20 til søndag 5:00 erstattes togtrafikken med bus.

Officiel info: Fra 22-28. oktober udfører Banedanmark arbejde.

27. oktober BL: 8:01 fra Hyllie personbrist (UP: mangel på personale). 7:50 fra Hyllie døren vil ikke lukke i Ørestad Station i over 20 min, så vi blev smidt af.

27. oktober BL: 07:53 och 09:53 = Ingen personal hos svenska operatoren i Malmö, Transdev. (UP: Skånetrafiken, der står for driften af Øresundstogene, har udliciteret den til det private togselskab Transdev).

27. oktober BL: Vi fryser på Hyllie og får ingen god info om forsinkelsen.

27. oktober BL: 08:01 aflyst. 08:07 skiltet til 08:13. Kørte 08:19, men med efterladte på perronen.

28. oktober BL: Togbusser i nat uden tilstrækkelig kapacitet. Passagerer efterlades natten mellem 27. og 28. Klar påpejning af at togbusser ikke fungerer. Skånetrafiken havde bestilt to busser, der kom kun en. Åbenbart er alle tog fra København H aflyst.

30. oktober BL: Från Østerport mot Malmö. Alla installda pga personalbrist.

Svar 1 BL: Säker på att de inte bara kör från Köpenhamn H?

Svar 2 BL: Japp. Installda darifran också.

Svar 3 BL: Det här är bara så jäkla dåligt. Hur kan det vara personalbrist på 2 tåg efter varandra mitt i rusningstiden.

Svar 4 BL: Kanske beror på alla folk i Skånetrafiken har sakt upp.

30. oktober BL: Står i et meget overfyldt tog og alligevel er et par så egoistiske, at deres kufferter skal optage to pladser. Toget er så pakket, at de ikke kan flytte dem nu. VIS DOG HENSYN. TÆNK PÅ ANDRE.

30. oktober BL: Fra Hyllie: 6:21 aflyst 6:31 aflyst.

Svar: 6:41 kommer vara försenat eftersom vi inte är på Malmö C än.

30. oktober BL: Hvorfor kører vi ikke?

Svar: "Vi ønsker er en trevlig resa". Vilket hån mot er som väntat snart en timme.

30. oktober BL: Det er så meget til grin. 6:20 sku jeg ha varet med fra Hyllie.

30. oktober BL: 18:16 från Østerport mot Göteborg 1 tågset.

Svar: Ren kaos.

Officiel info: *Banedanmark utför underhållsarbete sena kvällar och nätter från natt mot måndag 30 oktober till nat mot torsdag 2 november*

- *Natt mot onsdag 1 november stannar vissa tåg i riktning mot Danmark inte på CPH Airport. Res i stället till Tårnby eller Örestad, byt där till tåg mot CPH Airport*
- *Visse Öresundståg har ändrade tider mellan CPG Airport och Köpenhamn Østerport*
- *Natt mot torsdag 2 november är vissa Öresundståg inställda mellan Köpenhamn H och Köpenhamn Østerport. Res istället med övrig trafik*

31. oktober BL: Togene er aflyst fra Københavns Hovedbanegård den næste time (kl. 14). Ærligt talt, er det respektløs overfor deres kunder! Man betaler kassen for et månedskort!

Opsummering 1. - 30 oktober 2023

Nu har jeg så gennemgået Broen Live for hele oktober måned samlet. Det står nu klart, at pendlernes facebookgruppe, Broen Live, ikke beskriver alle regularitetsproblemer, kun dem, der vedrører pendlere og pendlere er så sædvanligt ramt af togproblemer, at de næppe skriver hver eneste gang, og der er mange andre rejsende, der ikke er medlem af

Broen live f.eks kunder i Københavns Lufthavn. Således vil der næppe være mange, der rapporterer i weekenderne, men der er givetvis også problemer med driften i weekenderne.

At tog er et par minutter forsinkede, er én ting, men når der er tale om aflysninger og timelange ventetider og der oven i dette er tale om et monopol, mange er afhængige af, er det meget alvorligt. Folk forhindres i at møde på arbejde, hente børn, komme til møder og overholde aftaler.

Det er for tidligt, at drage en konklusion. Men allerede nu står det klart, at togtrafikken har alvorlige problemer, som ikke rapporteres systematisk til beslutningstagerne, ja, end ikke til passagererne. Det er jo ikke én gang, men mange gange, togtrafikken har haft alvorlige problemer. *Jeg tror, der er rigtigt mange ansvarlige politikere og embedsmænd, der ikke aner, hvor galt det står til med togtrafikken over Øresund.* Man kan derfor spørge sig selv, om ikke man burde have et system, der systematisk løbende registrerede problemerne og dokumenterede serviceniveauet, så beslutningstagerne havde noget uvildigt og objektivt at forholde sig til.

IV. Forsinkede Øresundstog 1.-15. november 2023

1. november BL: Sikken et gedemarked! Er det muligt, at det kan blive værre?? Jo, måske skal vi til at sidde på skødet af hinanden? Forsinkelse, passagererne klemte sammen som sild i tønde. Føler mig som lidt en idiot, at have betalt for en 1. Class billet..

2. november BL: Spørgsestog? 7:51 fra lufthavnen er i appen, men ikke på skiltet. Og der kommer ikke noget tog. Tror jeg. Men hvem ved. Nogen som ved hvad der sker?

Svar: Inståld pga. ingen tågvård (togfører). Jag körde övanför Kastrup.

2. november kl. ca. 14.45 BL: Toget fra København H med 1 togsæt, overfyldt, ikke alle kom med.

Officiel info: *Banedanmark utför underhållsarbete från fredag 3 november till söndag 5 november.*

Officiel info: *Trafikverket utför växelarbete på Malmö C från lördag 4 november klockan 1.00 till söndag 5 november klockan 19.00. Arbetet medför att det kör färre tåg än normalt. Flere tåg får ändrade tider, ändade kövägar och längre restid. Inga ersättningsbussar kör under arbetet. ...*

- *De flesta Öresundstågen mot Danmark kör på annan bana och stannar inte på Trinageln eller Hyllie, res i stället med övrig trafik med byte på Malmö C*
- *Nattetid och tidlig morgon kör Öresundstågen ordinarie väg genom Citytunneln*
- *Vissa Öresundståg mellan Helsingborg och Köpenhamn er inställda*
- *.....*

4 - 5. november weekend

4. november UP: Jeg er netop selv kommet hjem til Amager efter en tur til Malmö. Her er hvad jeg oplevede. Kl 9:36 købte jeg og min kone billet i lufthavnen og gik straks til perronen. På skærmen i lufthavnsterminalen kunne vi se, at næste tog var 9:42 til Göteborg. Perfekt. Men på perronen kunne vi se, at det tog var aflyst. Næste tog var til Karlskrona kl.10:02.

Havde jeg været uheldig og var jeg kommet 9.23, så skulle jeg have stået og ventet 40 minutter på perronen – og jeg havde faktisk en aftale i Malmö. Skal man lægge en dummy på 40 minutter ind, når man har aftaler på tværs af Øresund? En tur der mellem Kastrup og Hyllie varer 12 minutter ifølge køreplanen.

Nu kunne jeg stå og vente ca. 25 minutter. Havde der været en busmetro ville der maks. have været fem minutters ventetid, i gennemsnit kun 2 1/2 minut. Med det lange ophold på Hyllie, som togene foretager for, at der potentielt kan være grænsekontrol, der så ikke er der, er køretiden med bus til det centrale Malmö lige så hurtig som med tog. Jeg ville altså ikke være blevet forsinket, hvis der havde været en Busmetro Øresund.

Men det var ikke kun det. Mens vi stod og ventede på perronen hobede passagererne sig op. Og da toget kom, var der selvfølgelig ikke plads nok – men som det også fremgik af ovenstående info fra Broen Live, havde man ikke indsat ekstrabusser. Om passagerer blev efterladt på perronen ved jeg ikke. Selv fik vi plads i det to-togsæt lange tog præcist, hvor de var koblet sammen. Altså ståpladser, hvor man stod presset op mod en snavset forende af et tog, der var koblet sammen med et andet togsæt. Men der var jævnfør opslaget tilsyneladende ikke brug for erstatningsbusser.

Således stående kom vi til Malmö C. Turen tilbage var præcist lige så katastrofal. Vi tog også toget tilbage fra Malmö C, men pga. det nævnte sporarbejde afgik toget fra spor 10 og kørte ikke gennem Citytunneln, men via Östervärn og Svågertorp og dermed uden om både Triangeln og Hyllie stationer, som dermed ikke som normalt blev betjent med tog til København. Igen fik vi kun en ståplads. Stadig var der ingen grund til at indsætte ekstrabusser, hverken som følge af, at toget var overfyldt eller fordi det ikke kørte fra Triangeln og Hyllie stationer. Altså heller ingen busser fra de ubetjente Triangeln og Hyllie stationer. Det er netop sådanne situationer, en busmetro kan takle. Det er fuldt forståeligt, at der en gang imellem skal udføres sporarbejde, men det begrunder på ingen måde, at man 1) ikke har tilstrækkelig togkapacitet (dvs. tog der er lange nok), så der er siddepladser til alle passagerer og at man 2) når der ikke er tilstrækkelig kapacitet undlader at indsætte togbusser.

Der er imidlertid endnu en væsentlig en pointe. Når jeg nu kl. 17 er kommet tilbage til Amager og tjekker BL, så kan jeg se, at der *ikke* er nogen, der har skrevet om de problemer, jeg netop har oplevet, hverken togaflysningen på udturen eller de overfyldte tog, begge veje. Det er en påpejning af, at Broen Live kun dækker en lille del af de reelt eksisterende problemer. Problemerne er i virkeligheden meget større end det fremgår af Broen Live.

5. november UP: Ingen meldinger i dag søndag om driftproblemer på BL, men i lyset af, hvad jeg skrev i går ved jeg ikke, hvordan trafikken afvikles. Der er jo rent faktisk annonceret aflysninger. Det er jo ikke alle forsinkelser og problemer, der rapporteres på Broen Live. Derfor tjekkede jeg så kl. ca. 13 Rejseplanen og Skånetrafikens hjemmesider for at se, hvilke oplysninger, der var der, vedr. driftsafviklingen. Jeg vidste jo, der var arbejder på Malmö C, der forstyrrede driften, ligesom dagen før.

Først tjekkede jeg Rejseplanen for strækningen Malmö C – København H. I følge den var togdriften fra Malmö normal indtil CPH, dvs. i Skåne, men der var problemer på den danske side. Første afgang kl. 13:13 skulle skifte til metro i Kastrup og fra metro skulle der skiftes til bus for at komme til København H. Turen ville tage 56 min. Næste afgang kl. 13:25 var helt normal, dvs. uden skift. Turen ville tage 48 min. Sidste afgang, jeg så på, havde afgang kl. 13:33, som havde togskifte i Kastrup til et andet regionaltog med samme nr. Turen ville tage 40 minutter.

Disse oplysninger gjorde mig nysgerrig. De problemer, jeg var vidende om på den svenske side af sundet, stod der intet om på Rejseplanen – til gengæld var der andre problemer i Danmark, som Skånetrafiken ikke oplyste om.

Problemet i Sverige var, at sporarbejdet på Malmö C gjorde, at togene måtte køre uden om Citytunneln og dermed uden om Triangeln og Hyllie stationer. Hvad nu, hvis jeg specifikt søgte på Trinageln - København H på Rejseplanen? Det viste sig, at ifølge den kørte togene fra Triangeln helt uden problemer mod Danmark. Fra Triangeln til København H var togangen ifølge Rejseplanen kort sagt helt normal og alle tre afgang, kl. 13:07, 13:27 og 13:47 ville være 35 minutter om turen. Det rejste jo så spørgsmålet, hvad Skånetrafikens hjemmeside sagde.

Jeg tjekkede derfor Triangeln – København H på Skånetrafikens hjemmeside. I følge den kunne man *IKKE* tage toget fra Triangeln, men var nødt til at tage en bus. Togdriften var kort sagt indstillet, ligesom jeg oplevede det i går. Første afgang kl. 13:16 med bus linje 8 til Malmö C og derfra med tog. Det gav en samlet rejsetid på 1 time og 13 minutter (mildt sagt noget andet end Rejseplanens postulerede 35 minutter). Næste afgang var 13:21 med bus linje 7 til Malmö C og herfra videre med samme tog som ved første afgang, så turen kunne nu gøres på 1 time og 7 minutter. Tredje afgang var med bus 8 via Malmö C – en tur der kunne gøres på 1 time og 17 minutter. Endeligt var der en fjerde afgang, der med bus 8 og Øresundstog kunne klare turen på 1 time og 10 minutter. Altså alle ture, som ifølge Rejseplanen var helt efter køreplanen og kunne klares på 35 minutter, der nu forudsatte busture til Malmö C, hvorfra togene kørte via Svågertorp til København H – ture der tager den dobbelte tid.

5. november kl ca. 16.40 BL: 15.45 fra Malmö C stadig på Malmö C.

6. november 23:07 BL: Er der nogen, der er i bil og som skal mod Malmö nu, så vil jeg rigtig gerne med!! Da der ikke kører tog før kl. 00:25. Please anyone. Er på Ørestad station.

Svar: De kører fra lufthavnen.

9. november 14.30 BL: Sitter just nu fast mellan Nørreport och Kbh H. Riktning mot Sverige. Ingen information.

Svar: Rullar sakta nu igen. Kan bero på tidigare signalfel?

10. november kl. ca 8:00 BL: Defekt godstog på bron mod Sverige.

Svar 1 BL: Er der nogen, der ved om togene kører mod DK? Appen viser, at hver andet kører, men kan ikke se, om de faktisk gør det.

Svar 2 BL: Vi er lige blevet smidt af toget efter at have ventet på signal i over halv time på Hyllie pga. enkelt spor over broen. De aner ikke, hvornår det kører igen.

Svar 3 BL: Lige nu ser det ikke ud til det. De har aflyst nogle og andre er forsinkede.

Svar 4 BL: Tak, jeg var heldig og kom med toget på Triangeln. Håber I får er tog snart!

10. november BL: 16:16 mod Sverige ét togsæt. På en fredag!

11-12. november weekend

11. november kl. 18.00 UP: Da der i dag ikke har været rapporteret forsinkelser på Broen Live tjekker jeg her kl. 18 Skånetrafikens hjemmeside og ser at kl. 17:53 er forsinket fra Malmö C mod Kbh H. Herefter er der to tog til tiden, som efterfølges af 18.53 som også er forsinket.

12. november kl. 9.15 UP: Det samme her til morgen kl. 9.33 har forsinket afgang fra Malmö C ifølge Skånetrafiken – intet på Broen Live. Nu står det i hvert fald klart, at Broen Live langtfra dækker alle forsinkelser, men nok til, at man får et indtryk af problemernes omfang og karakter. For en sikkerheds skyld tjekker jeg Rejseplanen, som melder, at alt fungerer normalt. De tog, der ifølge Skånetrafiken er aflyst fra Malmö mod København vender altså ifølge Rejseplanen på normal vis i København og kører tilbage mod Malmö til tiden! Jeg kommer til at tænke på dengang Skånetrafiken beklagede sig i Sydsvenska Dagbladet og fortalte, at når de ringede til DSB for at informere om forsinkelser, så tog DSB simpelthen ikke telefonen. Det var da DSB's nuværende ledelse nedlagde organisationen DSB Øresund, der stod for Øresundstrafikken for at kunne overføre overskuddet fra kystbanen til kassen med underskud og dermed usynliggøre kystbanens overskud.

12. november UP: Den nye køreplan, der træder i kraft den 11. december, indebærer, at der indføres 15 minutters trafik over broen i dagtimerne, mens 10-minutters driften i myldretiden opretholdes.

Hvad det kommer til at betyde for regulariteten? Hvordan får man 15-minutters drift til at fungere sammen med intensiv trafik med godstog på de samme spor i alle dagtimerne? Øresundstog og godstog deler jo spor over den 25 km lange strækning mellem Lernacken og Kalvebod (bortset fra på CPH, hvor der så til gengæld er et sammenfletningsproblem mellem modkørende godstog og persontog). Det virker underligt, at man i en situation, hvor der mangler både personale og materiel kan intensivere driften. Man kan derfor godt frygte yderligere for regulariteten i fremtiden. Til gengæld opnår man 15 minutters drift.

I den nye køreplan har man også øget køretiden fra Malmö til København med 4 minutter. Det er givetvis for at imødegå potentielle regularitetsproblemer:

2 minutter ekstra Malmö C-Hyllie

1 minut ekstra Hyllie-CPH 13 til 14 minutter.

1 minut ekstra ophold i CPH fra 3 til 4 minutter.

Den nuværende køretid Malmö C – Kbh H er 36 minutter. Med 4 minutters ekstra rejsetid bliver køretiden 40 minutter. Den anden vej er køretiden i forvejen 39-40 minutter pga. af det lange ophold i Hyllie.

Med en køretid på 40 minutter er køretiden med busmetro og med tog nu stort set den samme.

12. november 20.44 UP: Efter de seneste resultater, tjekker jeg endnu en gang Skånetrafikens afgang her til aften. Det viser sig at togene er forsinkede.

13. november kl. ca. 10 UP: Her mandag morgen har Broen Live ingen oplysninger om forsinkelser mv., så jeg tjekker Skånetrafiken for forbindelserne fra Triangeln til København H. 10.16 er indstillet.

13. november kl. ca 16.30. UP: 16.27 forsinket til 16.32 fra København mod Malmö.

13. november. BL: Så mina vänner... antligen dags for en pass kontroll vid Hyllie!!! Klockan är nu 16.37... får se hur länge de orkar trala under eftermiddagen...

Svar: Har allerede forsinket tog

14. november kl 9:15 UP: Skånetrafiken oplyser følgende vedrørende København H – Malmö C:

Afgangen kl 9:27. Tåget ar inställt København Østerport - Malmö C kl 9:16. Orsaken är signalfel. Hänvisning till övriga avgångar. Förseningar och delinstallda tåg forekommer genom Østerport. Orsaken ar signalfel.

Afgangen 9:47. Förseningar och delinstallda tåg forekommer genom Østerport. Orsaken är signalfel.

Afgangen 9:56. Tåget ar inställt Köbenhavn Østerport - Malmö C kl. 9:46. Orsaken är signalfel. Hänvisning till övriga avgångar. Tåget ar inställt København Østerport - Malmö C kl. 9:46. Orsaken är signalfel. Hänvisning till övriga avgångar. Förseningar och delinstallda tåg förekommer genom Österport. Orsaken ar signalfel. Den anden vej fra Malmö C 9:23 aflyst!

15. november BL: Fra Hyllie mod Danmark 07:07 aflyst. 07:21 kørte 07:29, men ikke alle kom med.

15. november kl. ca. 8 BL: Tåg på Triangeln har gått sönder. Endast ett spår! Räkna med förseningar!!

15. november kl. 10.20 UP: København – Malmö. Rejseplanen rapporterer alt vel mht. de tre næste tog. Skånetrafiken melder at 10.33 indstillet fra Malmö C mod København.

15. november kl 19.30 BL: Efter 1,5 år ca. uden kørekort, er jeg tilbage i bilen. Dyrt, men dejligt. Må indrømme at Skånetrafiken har slidt på mit nervesystem.

Opsummering

Det har været meget interessant at følge udviklingen gennem første del af november, da jeg odagede at Broen Live ikke giver et fyldestgørende billede af forsinkelserne i togtrafikken over broen. Så ikke bare får man et indtryk fra broen Live af at forsinkelser og aflysninger hører til dagens orden. Det er meget værre for, når Broen Live ikke rapporterer om problemer, kan man på Skånetrafikens hjemmeside læse om forsinkelser og aflysninger, og for at det ikke skal være løgn: De forsinkelser man kan læse om hos Skånetrafiken fremgår ikke af Rejseplanen, der så til gengæld beretter om andre forsinkelser, der ikke er med hos Skånetrafiken. Faktisk antages forsinkede tog på forunderlig vis at indhente forsinkelser, når de passerer landegrænsen.

V. Forsinkede Øresundstog 15. - 30. november 2023

16. november kl. 8:43 UP: Jeg tjekker atter Skånetrafiken. Først fra Malmö C til København H. Afgang 8:53 har forsinket afgang 9:01. De to andre afgang, skærmen viser, forventes at afgå til tiden, men så ser jeg, at hvor de har en køretid på hhv. 36 og 38 minutter, så har den forsinkede afgang en køretid på kun 28 minutter. Forsinkelsen indhentes altså, men hvordan hænger det sammen? Forklaringen må være, at toget for at indhente forsinkelsen kører uden om stationen i lufthavnen m.fl. Jeg tjekker derfor igen. Denne gang fra Malmö C til lufthavnen og ganske rigtigt afgang 8:53 er nu aflyst! Ifølge Rejseplanen er driften fra lufthavnen til København H imidlertid normal. Altså et tog der ifølge Skånetrafiken ikke ankommer til lufthavnen, da det er aflyst kører planmæssigt videre fra lufthavnen ifølge Rejseplanen.

Det, at tog kører uden om lufthavnen, er noget, der virkeligt ikke er sjovt for dem, der er sent på den på vej til en flyafgang. For slet ikke at tale om ikke-rejsevante turister fra Småland, der skal ned til varmen, men som bliver sat af på en vilkårlig station i en fremmed storby. Den anden vej fra Kbh H til Malmö C melder Skånetrafiken, at afgang 8:47 vil afgå 8:48. Hvilken præcision?

16. november UP: Kl. 15:50 tjekker jeg Skånetrafiken København H til Malmö C 15:43 er indstillet. Kl. 16:30 tjekker jeg igen. Skånetrafiken meddeler at 16.16 var indstillet. Den anden vej fra Malmö C er 16:53 indstillet.

17. november 9:25 UP: Skånetrafiken skriver om afgang fra Malmö C: 9:33 ok; 9:53 aflyst; 10:13 ok og 10:23 ok. Altså en aflysning med den konsekvens, at der er 40 minutters ventetid mellem 9:33 og 10:13. Den anden vej er alt vel ifølge Skånetrafiken.

18-19. november weekend

18. november kl. 9:45 UP: Både Rejseplanen og Skånetrafiken oplyser at 9:47 fra København H mod Malmö er aflyst. Altså igen 40 minutter mellem tog.

19. november kl. 10:15 UP: Her søndag morgen er der et tre timer gammelt indlæg på Pendler Øresund, en FB-gruppe som normalt kun bruges til at dele billetter og som jeg derfor normalt ikke følger. Indlægget lyder: "Er togene instålt idag? Nogen som skal med toget? Så stressende!" Herefter er der et foto af Skånetrafikens hjemmeside, hvor følgende fremgår vedr. afgang fra Hyllie mod København H: 5:21 ok. 5:41 forsinket til 5:45. 6:01 Aflyst. 6:21 Aflyst. Det får mig til nu tre timer senere at tjekke Skånetrafiken. Jeg ser på de "historiske" afgang fra 6:21 og frem, dvs. de sidste tre timers historiske data. Her er oplysningerne:

6:41 kørte 18 min forsinket (efter der i en time ikke havde kørt tog). 7:01 afgik 7:04. 7:21 til tiden. 7:41 var aflyst. 8:01 afgik 8:02. 8:21 afgik 8:24. 8:41 aflyst. 9:01 afgik 9:02. 9:21 afgik 9:24. 9:41 afgik 9:42. 10:01 ikke angivet. 10:21 Ingen forventet forsinkelse. 10:31

Ingen forventet forsinkelse. 10:41 Ingen forventet forsinkelse. 11:01 aflyst. 11:21 Ingen forventet forsinkelse. 11:31 aflyst.

20. november kl. 10:40 UP: Her mandag morgen tjekker jeg strækningen Hyllie - CPH fra kl. 6:00 og frem: 6:01 2 minutter forsinket afgang. 6:21 ok. 6:31 13 minutter forsinket afgang. 6:41 1 minut forsinket afgang. 7:01 1 minut forsinket afgang. 7:07 2 minutter forsinket afgang. 7:21 11 minutter forsinket afgang. 7:31 8 minutter forsinket afgang. 7:41 3 minutter forsinket afgang. 7:50 2 minutter forsinket afgang. 8:01 8 minutter forsinket afgang. 8:07 kørte, men standsede ikke i lufthavnen mv. 8:21 2 minutter forsinket afgang. 8:31 4 minutter forsinket afgang. 8:41 ok. 8:50 2 minutter forsinket afgang. 9:01 4 minutter forsinket afgang. 9:21 1 minut forsinket afgang. 9:31 ok. 9:40 1 minut forsinket afgang. 10:01 1 minut forsinket afgang. 10:21 ok. 10:37 6 minutter forsinket afgang.

Fra kl. 6:00 til nu kl. ca. 10:40 har der været 23 afgang, hvoraf 6 har været forsinkede mere end 5. minutter.

20. november kl. 16.15 UP: Lad os se på, hvordan det står til her kl. 16:15. Jeg tjekker (og har i skrivende stund ikke gjort det) strækningen mellem Hyllie og CPH: Først fra 13:22 og frem til nu 16:15 er togenes afgang forsinket med 1, 2, 6, 11, 0, 4, 8, 0, 4, 13, 6, og 9 minutter. Herefter forventes togene at være 2 minutter forsinkede, indstillet (dvs. 21 minutter forsinket, men uden stop på CPH) og herefter 4 minutter forsinket. For øvrigt er den i skrivende stund næste afgang kl. 16:41 aflyst. Den anden vej er der kun minimale forsinkelser.

21. november kl. 9:50 UP: Jeg tjekker Hyllie – CPH 6:00- 9:50. Følgende forsinkelser på afgangene 3, 10, 1, 1, 3, 1, 6, 2, 3, 4, 1, 1, 0, 3, 3, 4, 1, 1, 0, 1 minutter. Ikke alvorligt, men der er trods alt to tog, der er mere end fem minutter forsinkede.

21. november BL: *Officiel info fra Skånetrafiken: "Banedanmark kommer mellan 26 november och 1 januari genomföra ett underhållsarbete i Köpenhamn vilket påverkar trafiken över Öresundsbron. Färre tåg än vanligt kommer kunna köra över bron då en del blir inställda och andra får ändrad avgångstid mellan Kastrup och Österport".*

Kommentar BL: Tak for info. Helt fantastisk planlægning, Skånetrafiken skifter køreplan december og går til 4 tog i timen (6 i myldretiden), men det bliver vel så ikke til noget før 1/1.....

22. november 15:00 UP: Hyllie til CPH 15:50 indstillet

23. november 7:50 UP: Hyllie til CPH 7:01 og 8:07 indstillet, 8:50 aflyst

23. november BL kl. 18: Hvad sker der.!!! De nye tider fra søndag den 10 dec. INGEN extra tog i myldretiden (kun 4 tog i timen) hele dage?

24. november UP kl. 12:22: Det har været en ret kaotisk morgen. Her er afgangstidspunkterne fra Hyllie mod CPH med forsinkelse angivet efterfølgende 5:21 +1, 5:41 +1, 6:01 +1, 6:21 0, 6:31 +1, 6:41 0. Frem til kl. 7 kørte togene præcist, men så skete der noget:

7:01 +3, 7:07 +2, 7:21 +8, 7:31 +4, 7:41 aflyst, 7:50 +2, 8:01 +22 holder ikke på CPH, 8:07 +21 holder ikke på CPH, 8:21 +10, 8:31 +6, 8:41 +1, 8:50 +5, 9:01 +1, 9:21 +1, 9:31 aflyst, 9:41 +18, 10:01 +5, 10:21 +15, 10:31 +1, 10:41 +6, 11:01 ok, 11:21 +2, 11:31 +7, 11:41 ok, 12:01 +2, 12:21 aflyst.

Frem til skrivende stund 12:23 har der været 26 køreplanlagte afgangse siden kl. 7:00. Af dem har 5 enten været aflyste eller (de 2 af dem) sprunget lufthavnen over for at indhente forsinkelser, så de ikke behøver af køre tilbage fra København med forsinkelser. Af de øvrige tog har 9 tog været 5 eller flere minutter forsinkede – et tog har været 15 minutter forsinket. Tilbage er at af de i alt 26 køreplanlagte afgangse har kun 12 afgangse været mindre end fem minutter forsinkede.

Kombination af forsinkelser og aflysninger betød, at passagerer, der ankom til perronen kl. fra 7:52 uden at nå toget, der afgik 7:52 skulle vente til kl. 8:31, dvs. 39 minutter på et tog, for at komme til lufthavnen. Tilsvarende måtte rejsende ved ankomst til perronen kl. 9:22 vente til 9:51. Det giver ventetider 39 og 29 minutter, men det er ventetider, der skal tilbringens i uvished om, hvorvidt der overhovedet kommer et tog og hvornår, hvor der skulle være drift med ti-minutters intervaller. Noget tilsvarende gentager sig i øvrigt netop nu efter kl. 12:02.

24. november UP: Her til aften kl. 19:45 kigger jeg overfladisk på trafikafviklingen den anden vej fra CPH til Hyllie. Toget kl. 19:00 var indstillet; det samme var kl. 18:00 og kl.17:29 og det er fredag.

25-26. november weekend

25. november BL: Forreste togsæt på 6:59 fra Malmö C er i stykker, vær forberedt på Triangeln og Hyllie.

25. november BL: 7:53 avgick precis från Malmö C och 7:59 ligger bakom så där är plats.

26. november BL: Går det inga direkt tåg från Helsingborg till Köpenhamn H längre? Kollar jag på Reseplanen, så ser jag inga direkt tåg?

Svar: Det börjar igen från 3:e december. Detta på grund av inkopplingen av dubbelspåret mellan Maria och Ängelholm. Sista delen Maria-Helsingborg blir först mitten/slutet av 2030-talet.

26. november BL: "fordi vi er 8 minutter forsinket, er vi nødt til at aflyse toget"! Måske vil jeg fortælle min chef, at fordi jeg nu kommer 25 minutter forsinket, "skal" jeg aflyse min vagt.

Svar: Jeg ved ikke om det også gælder for Skånetrafiken, men så vidt jeg ved bliver forsinkede tog i Danmark gerne aflyst, da DSB dermed undgår, at de tæller med i statistikkerne over forsinkelser.

Svar fra DSB-ansat lokofører (Skånetrafiken har i dag overtaget ansvaret for driften af Øresundstogene fra DSB). Han forsvarer på BL fagforeningssynspunkter og har tidligere kraftigt kritiseret ideen om at køre busser over broen og er nu utilfreds med at Skånetrafiken har overtaget driften med Øresundstog fra DSB. **Han skriver:** Nu har Skånetrafiken haft den kontrakt i 1 år, så det burde ikke komme bag på folk & dig, at de kører med forsinkelser. Hvorfor har du ikke taget af sted 20 minutter før? Jeg tjekker hellere ikke min bagage ind i sidste øjeblik i CPH. Jeg er der 2,5-3 timer før afgang. I nat var jeg med et Øresundstog, hvor jeg sad i stillezonen. Tog de fulde svenskere hensyn til, at det ikke var alle, som gad og høre på deres techno musik. Desværre ikke.... Der findes masser af ledige lejligheder i København, du skal bare betale mellem 10.000 - 18.000 danske kroner om måneden.

Svar: What's the point in them having a schedule then? Moreover, it's not the delay I'm complaining about - it's the arbitrary cancellation of the train and lazy reason that was given.

Lokofører igen: Der kan være mange årsager til, at de aflyser en afgang. Det kan blandt andet være personalemangel, det kunne jo være at personalet ikke kan komme i forbindelse med lokomotivføreren - der er nogle sikkerhedskrav, som skal være opfyldt. Som jeg læser lidt mellem linjerne, så er du måske ikke helt glad for dit job - hvis du var, så havde du taget afsted fra Sverige mindst 1 afgang før du skulle møde på job. Du er altså ikke tvunget til og arbejde i Danmark. Du får en højere løn end du ville i Sverige. Du har kørselsfradraget, plus, hvis du har børn, så kan du få børnepenge fra begge lande...

Svar: I will also "read between the lines", and posit that if I had left one departure earlier (which, incidentally, I would have done if it wasn't for Skånetrafikens similar lack of adherence to their bus schedule), you'd be asking me why I didn't leave *two* departures earlier. I agree that there could indeed be many reasons for a cancellation. But in this case, the stated reason was *because* the train was already delayed. If it was for any of the reasons you've suggested, I'm sure they would have said so. But whatever dude... I can't say that I'm particularly surprised that the response to shockingly poor service for over a year (as you pointed out yourself), from a guy who just sits there and puts up with people playing music in the quiet zone rather than saying something (to either the drunk Swedes or the train guard), is to adapt his schedule to potential delays rather than demanding better from the service he pays for.

Svar fra en tredje deltager: There's is and can be many reasons they do so. But I agree you on this one that this was a little awkward to say that they canceled the train because it was late. However it may be correct that due to a complexity of delayed train staff or other things that the only solution is to cancel the train. But it was a bit unnecessary to claim that you should leave 1 departure earlier or that you probably don't love your job if you don't.

But yeah - everything can have a reason behind it no matter how awkward the reason for a cancelation is.

Kommentar 1 UP: Hvis manglende driftsstabilitet nødvendiggør, at man skal tage et tog tidligere, så er det reelt en forlænget rejsetid – det sætter en busmetro i et andet perspektiv. Rejsetiden Malmö C – København H sættes nu op til 40 minutter og så skal man altså med den nye køreplan, hvis man vil med et tog tidligere lægge yderligere 15 minutter oven i. Det bliver 55 minutter, dårligere end flyvebådene (45 minutter) og også end kombinationen af busmetro og metro).

Kommentar 2 UP: Jeg gav den halvfærdige rapport til en af mine venner, en tidligere tjenestemand i DSB, som nu er pensioneret. Nogle dage efter skrev han til mig. For at forstå det, han skrev, skal det nævnes, at i perioden 1970-81 hed DSBs generaldirektør, Poul Hjelt. Han gennemførte moderniseringen og kundeorienteringen af DSB, der i de sene 1970ere fik DSB til at fremstå som et forbillede for god offentlig ledelse (Ja, det er svært at tro i dag, men det er sandt, DSB var et forbillede). Det var dengang lokomotivførere var ansat som tjenestemænd, hvilket krævede en høj grad af loyalitet. I dag, hvor ansættelsesforholdene er ændret, er der ikke meget loyalitet tilbage og det er en del af baggrunden for de driftsproblemer, der er emnet for denne rapport. Dengang var der et helt andet fokus på service og kunder, hvilket er forklaringen på det min ven skrev. **Han skrev:** I din rapport er der en vanvittig lokofører, der egentlig tilsviner sine kunder - også kaldet rejsende eller pendlere. Hvis han i Hjelt's tid var blevet opdaget - den gang indberettede man ofte sådanne hændelser på nærmeste station - så var han blevet idømt en disciplinær straf. Det var absolut imod den dengang herskende form for kundebetjening. Lokoførerens facon udspringer måske af den herskende trafikafviklingskultur. Den interne måde, man omtaler situationerne på. Med venlig hilsen ...

27. november BL: Ja. Man får næsten lyst til at synge "bjældeklang...". Ingen myldretidstog i en måned. Gad vide om så togkortet er til halv pris. Og Gad vide hvad de mener med "övriga Öresundståg"

Svar 1 BL: Från 11 december är det i alla fall ett tåg varje kvart.

Svar 2 BL: Med övrige Öresundstog mener de dem, som ikke er aflyst.

27. november BL: 2 avgångar avlysta från Kastrup till Malmö. En senare som skjuts fram från 5:02 till 5:30 och jag hade en tågavgång från Malmö 6:04 till Stockholm. Vågade inte lita på (UP: stole på) tåget och tog till sist en dansk dyr taxi. Annars kunde jag missat tåget. Jag undrar nu om jag kan få kompensation för den och min biljett? Hade jag inte haft ett anslutande tåg hade jag inte tagit taxin och hoppas inte de tyckte det bara var 30 min och jag borde haft is i magen.

Efter lang debat: ja! Trots att jag tog taxin, missade jag nästan tåget. Så det var verkligen berättigat. Så typiskt att man haft ont i magen hela natten och halva kvällen för att det skall bli fel och så får man rätt, igen....

UP: Præcist sådan må mange, der skal nå et fly, have det ret ofte.

27. november BL: Vildt ufedt at toget 07.07 ikke kører længere. Som altid er toget forsinket. Derudover står man som sild i en tønde! Må prøve at tage til Triangeln for at hoppe på toget i morgen.

27. november kl. ca. 12 Officiel info: *Der er i øjeblikket længere rejsetid mellem København H og CPH Lufthavn. Det skyldes at der holder et tog med tekniske problemer på strækningen og spærrer for den øvrige trafik*

27. november BL: 12.27 til Göteborg fra Kbh H aflyst.

27. november facebookgruppen Pendler Øresund: Was anyone aware that trains to and from Sweden are cut in half? Every 20 mins instead of 10. And today late both ways! Arrrrgh!

27. november Facebookgruppen Øresund Pendler: Välkomna till dagens tåghelvete.... Skånetrafiken kör numera varje 20 minut. Kombinera detta med installda tåg, avlyssningar på grund av dit eller dat, dörrar som inte fungerar etc. Du har tur om bara du kommer med. Resten är at skogen.

27. november BL kl. 14.15: Nu færre tog pga af personpåkørsel i Sverige plus forsinkelser fra nedbrudt tog tidligere.

27. november kl. ca 16: Næste 2 tog fra Østerport mod Malmö aflyst: 16.55 til Kalmar og 17.16 til Göteborg

Svar 1 BL: Get to Hovedbanegården! The trains run normal here!

Svar 2 BL: train only every 20min because person collision w/train in S. earlier today and broken train in Citytunnel.

Svar 3 BL: 17:27 from Kbh H cancelled. Next one: 17:47.

Svar 4 BL: That what she wrote 17:16 from Østerport.

Svar 5 BL: Yes, but somebody else was saying that trains were departing from Kbh H. Not true.

Svar 6 BL: Det var ett godståg som spärrade for alla. 11.47 är precis kört från Köpenhamn. Vi är strax på Ørestad.

Svar 7 BL: Godstog?

Svar 8 BL: Enten er det et godtog, som har fået tekniske problemer eller også er det dette

Øresundstog som snart er over 1 time forsinket, som kunne holde og spærre for den øvrige trafik.

27. november BL: Ja, det er rigtigt fedt. Når man så sidder i toget foreslår de, at man kan tage S-tog til Nørreport og tage metroen i stedet, men når man ikke har metro på sin billet kan man jo ikke bare det.

Svar 1 BL: Der skulle meget gerne køre et tog klokken 12:55 fra Østerport i retning mod Sverige. Det kunne være en mulighed i stedet for metroen.

Svar 2 BL: Toget er kommet af sted efter 30 min.

Svar 3 BL: Surt. Men hvis, så kan du købe en særskilt metrobillet på DSB's app.

Svar 4 BL: Ja, fedt, at man skal betale ekstra, når deres afgang er forsinket.

Kommentar BL: Ja, toget kører kun fra Københavns lufthavn mod Malmö. Skulle selv tage metroen til lufthavnen fra Nørreport station ellers ville man ikke kunne komme til Malmö. Håber I andre snart kommer af sted.

28. november kl. ca. 8 Öresund Pendlar: Vet nogon varfor tåget 07:43 är bort. Jag chattade också med kundtjänst och han sa till mig att det finns inte alls tåg 07:43.

Svar: Det är spårarbete i Köpenhamn fram till januari så alla extra tag i rusningstrafik är installerade.

28. november BL: Signalfel på CPH Airport. 20.33 inställt oklart framgent.

Sydsvenska Dagbladet 28 november 22:28: *Hyllie station utrymdes efter bombalarm. Ett misstänkt farligt föremål hittades ombord på ett Öresundståg, som kom in på perrongen vid Hyllie station på tisdagskvällen. Hela stationen utrymdes vid 22-tiden. Vid klockan 23.30-tiden flyttades hela tågsetet till ett stickspår söder om tågstationen – och avspärningarna hävdes.*

29. november BL: Folk som blockerar platser med väskor etc på fulla tåg, vad fan har ni för fel i huvudet? Tycker ni att ni är för fina för att sitta bredvid andra människor? Så det är bättre att lata folk stå upp?

Svar: Hader de mennesker! Jeg fjerner selv folks lort, hvis de er for dårlige til at afkode betydningen af, at jeg står foran dem og er ved at tage min taske af for at sætte mig ved dem.

Svar: Känner igen frustrationen, uppmanar att vänligen be folk ta bort sin väska. Om alla gör det så kan vi tillsammans "utbilda" folk.

Svar: Känner med dig. De är med största sannolikhet inte med i denna gruppen. Det är folk som inte reser ofta (med undantag såklart). Och jag är alltid snabb med att säga ifrån på ett eller annat vis. Och starkt påpeka att "folk går före väskor".

Kommentar UP: Igen og igen dukker disse frustrerede indlag om flypassagerernes bagage forhindrer andre passagerer i at få en siddeplads op på BL. Ud over, at de viser, at togene ikke er indrettede til at fungere som lufthavnstog, viser det også, at der er en reel kapacitetsbrist i togene.

30. november BL: Tog fra Hyllie kl. 6.01 har holdt stille i Kastrup i 25 minutter. Nu kører vi endelig igen og med normal fart. Forklaringen var et godstog på skinnerne.

30. november Øresunds Pendler: Afgang kl. 07:56 forsinket ca. 20 minutter grundet personalebytte. Mange kunne ikke komme med i Hyllie. Derefter stopper toget kun i lufthavnen, Hovedbanegården og Østerport. Dagens togkaos...

30. november kl 17:45 BL: Så... tåg mot Malmö är på väg ifrån Østerport... har precis... stannat på Nørreport... Nästa Hovedbanegården! Sa tröttsamt...

Svar 1 BL: And the train is jam packed.

Svar 2 BL: Alt er bare kaos. Og på vejene, det samme kaos. 2 cm sne og alt står stille.

30. november 16:45 BL Administrator: Undgå København H nu, hvis I kan. Komplet kaos. Tag metro til Lufthavnen.

Svar 1 BL: Beställ taxi från Kopenhamn H direkt till Sverige om ni kan. Upp till 2625 kronor ligger ersättningen på och det kan man eventuellt ta sig ganska långt på.

Svar 2 BL: Er på vej til lufthavnen. Nogen, der vil dele en taxi på Skånetrafikens regning?

Svar 3 BL: Men kører der tog mod Sverige fra lufthavnen??

30. november BL: Er der en grænse for hvor mange forsinkelser og aflysninger, og hvor lidt information, Öresundståg kan levere?

Svar 1 BL: Max 1 forsinkelse pr. afgang.

Svar 2 BL: Det lykkedes næsten at presse en mere ind i dag.

Svar 3 BL: Nej, i Kastrup henviser de til togbusser over højtalerne samtidig med at der ruller et tog mod Sverige ind.

Svar 4 BL: Genialt

30. november BL: Er der andre end mig som sidder fast på Hovedbanegården som skal til Malmö? Sidder i toget mod lufthavnen og venter på tilladelse til at køre. Der skulle gå erstatningsbusser fra Københavns lufthavn, kan det passe?

Svar 1 BL: I har ret til taxi efter 20 minutter på op til 2600 SEK. Men hvis I ønsker at være i DK lidt længere og vente på bussen i 10 timer så får I 92 kr. i værdikort som I kan bruge på Skånetrafiken billet og vente i 7 timer næste gang

Svar 2 BL: Bingo... varför väntar man på bussar i flera timmar, när man får taxiersättning efter 20 minuter? Kommer aldrig forstå det.

Svar 3 BL: Vi er enige om, det er kun fra lufthavnen, man kan tage en taxa?

Svar 4 BL: Jeg mener, at det nu er fra København, men tag metro til Lufthavn og tag taxa derfra, det er bedst og lettest. Men du har 2600SEK at raffe med?

Svar 5 BL: Se det er noget guderne ved, jeg ved af erfaring, at det kan tage mellem 1-3 måneder.

Kommentar: Tåget från Köpenhamn kör direkt till centralen.

Svar 6 BL: Først Kastrup sen centralen.

Svar 7 BL: Yes har lige hørt det. Sidder i toget fra Hovedbanegården.

Svar 8 BL: Jeg så en bus og en masse mennesker, den hentede i lufthavnen, da jeg ankom via taxi for 30 min siden, men det er ikke meldt ud, at der går busser.

Svar 9 BL: Venter stadig på bus i lufthavnen. Der var en.

Svar 10 BL: De har ikke sagt noget om busser endnu her, jeg har i hvert fald ikke hørt det. Signal fejl og aflysning.

Svar 11 BL: Er du i lufthavnen?

Svar 12 BL: På vej og for enten bus eller tog, gav op på Hovedbanen.

Svar 13 BL: De siger togbusser fra lufthavnen nu.

Svar 14 BL: Venter også, sikkert i samme tog.

Svar 15 BL: I am at the airport for at least 30 min, there is a lot of people waiting for replacement bus but there is no bus yet, they talking about 20 min more waiting time.

Svar 16 BL: The bus have come but it was only 1 so is still a lot of people waiting, they will need at least 4 buses for each train that is cancelled.

Svar 17 BL: Er i Tårnby og der blev sagt i højtaleren, at der kører erstatningsbusser fra lufthavnen.

Svar 18 BL: Det er total respektløst over for folk, som betaler kassen for er måneds kort hvert måned.

30. november kl. 22.40 UP: Her sent torsdag aften tjekker jeg Skånetrafiken for at se om trafikken fungerer igen. Jeg tjekker CPH - Hillie og ser at trafikken nu er kommet i gang igen. Det førstkommande tog forventes af afgå til normal tid, men det næste 23.02 er aflyst.

Opsummering 15. - 30. november 2023

Så er der gået yderligere 14 dage, hvor jeg har fulgt trafikken over broen med Øresundstog. Det har jeg nu gjort i to måneder, men jeg mangler endnu én for at indfri det løfte, jeg gav for to måneders siden om at følge trafikken i tre måneder. Noterne jeg har lavet lader ingen tvivl om at togtrafikken ikke følger køreplanerne og at der er mange problemer. De rejsende forsinkes næsten dagligt enten direkte af forsinkede tog, eller af at tog, der ikke standser ved stationer, de skulle standse ved (for at indhente forsinkelser) og egentlige aflysninger. Endvidere oplever de konsekvenserne af manglende på kapacitet, igen og igen nævnes det, at ikke alle kom med toget (for det var ikke plads). Der opstår løbende konflikter mellem pendlere og flyrejsende, der ikke kan finde plads til deres bagage i togene, som de anbringer på sæderne, hvorfra de ikke kan fjerne den igen, når togene er overfyldte. Hertil kommer situationer med egentligt trafiksammenbrud, som det i går den 30. november. Personpåkørsler, bombealarm, snevejr, anlægs- og vedligeholdelsesarbejder, signalproblemer, personalemangel – der er altid en forklaring på problemerne og hver gang betyder afhængighed af skinnerne – skinneulempen -, at problemerne spreder sig ud i hele systemet, så det bryder ned næsten hver dag.

Hver gang jeg har kigget på Skånetrafikens hjemmeside har der været både forsinkelser og aflysninger. Særligt tankevækkende var en debat på Broen Live den 26. november, hvor en DSB-ansat lokomotivfører, havde et interessant synspunkt. Debatten startede med han irettesatte en, der kritiserede en togforsinkelse. Hvis hun ville være sikker på at møde på arbejde til tiden kunne hun bare tage et tog tidligere! At noget sådan fremføres fra DSB-ansat betyder, at rejsetiden reelt er længere end de køreplanlagte 40 minutter fra Malmö C til København H – med 15 minutters intervaller kommer den op på 55 minutter og så er Busser konkurrencedygtige også målt på rejsetid.

VI. Forsinkede Øresundstog december 2023

1. december UP 10:36: Efter en uge, hvor jeg ikke løbende har tjekket Skånetrafiken, fordi jeg har været bortrejst og BL har givet et glimrende indtryk af trafikproblemerne, tjekker jeg nu i dag kl. 10:36 de nærmeste afgange mellem Lufthavnen og Hyllie. Her er resultatet: De fremtidige afgange forventes til tiden (dvs. forsinkelser er endnu ikke registreret), de afviklede var 9, 3, 2 og 5 minutter forsinkede. Den anden vej fra Hyllie var resultatet: kun minimale forsinkelser. Jeg vil ikke blive ved med at lave de tjek, for de vil givetvis blive ved med at vise det samme billede, som allerede er vist. Jeg vil derfor den næste måned nøjes med at fokusere på, hvad der måtte komme af diskussion omkring problemer, som citeres på BL. Nævnes skal det dog, at i hele december har man indstillet myldretidstogene, da man pga anlægsarbejder på Ny Ellebjerg, der nu skifter navn til København Syd, er nødt til at lade godstogene køre via København H. Hvordan skal det komme til at fungere er ikke godt at vide?

2.-3. december weekend

2. december BL: Tåg 1018 är inställt pga personalbrist. Dessa personer är ansvariga. (UP: Der er et link til Skånetrafikens hjemmeside, hvor ledelsen præsenteres med billeder).

3. december UP: Ovenstående sammenfatning af udviklingen fra 1 december lagde jeg ud i Facebook gruppen Busmetro Øresund. Jeg fik et nedenstående svar. :

3. december Øresund Busmetro: Busmetro nu!! En af de værste oplevelser jeg har haft var den 301123 fra Kbh H mod Sverige sen eftermiddag! Der var megen forsinkelse... og sort med mennesker på perronen. Jeg fik mast mig ind i en 1 class kupe (havde billet til dette), hvor jeg stod under nogen bøjler hele vejen til Triangeln. Vi stod TOTALT sammenpressede! Og hvorfor det var en af de værste ture? Fordi der gentagene gange fra højtaleren lød, at vi skulle rykke mere sammen! Fordi der var flere der skulle med! Totalt vanvittigt!!!

Ved lufthavnen var der skænderier, da en passager råbte og skreg, at han skulle med! Han redte rundt og kikkede ind af vinduerne og gav fuck-finger til os, der var stuvet sammen derinde! Nogen talte om, at de ikke kunne få luft. Dette er helt urimelige og umenneskelige forhold! Det er jo vanvittigt!!

Svar UP: Nu kunne man måske hævde, at det du beskrev bare var en undtagelse, hvor det netop var en af de værste oplevelser, som du skrev. Men det er det jo ikke. Det er objektivt set kun en ekstrem situation af det, som er normalt. Faktisk er det normale ekstremt i sig selv.

Det er det, de sidste to måneders opgørelser viser og nu er de samlet som dokumentation. Min tanke er at samle tre måneders trafikafvikling i en rapport, som skal forelægges beslutningstagerne. Problemet er, at beslutningstagerne ikke kender til problemernes

omfang. Lad mig give et sigende eksempel: For ti år siden havde jeg i en helt anden sammenhæng møde med selveste Uffe Ellemann-Jensen, som havde spillet en vigtig rolle, da man byggede broen i at få udviklet Øresundsregionen. Helt uden anledning kom han ind på emnet Øresundsregion og sagde, at der går det jo godt. Det var på et tidspunkt, hvor det stod klart, at der ikke kom noget ud af de mange visioner. Beslutningstagere, borgmestre, regionsrådsformænd, lokalpolitikere, Folketingets Transportudvalg, medier, forskere, ministre, embedsmænd i relevante kommuner på begge sider af sundet er alle fuldkommen uvidende om de problemer, der er i forbindelse med trafikafviklingen over broen. Stockholm nævner jeg slet ikke. De informationer de får, kommer fra lobbyister af forskellig art. Ingen af dem har en interesse i at fortælle, at Øresundstogtrafikken her og nu er en katastrofe. Ingen af dem repræsenterer de rejsende, brugerne. Så for beslutningstagerne går det jo godt. Det seneste glædelige er, at pendlingen er tilbage på niveauet før corona.

4. december kl. ca. 18.30 citat fra avisen BT på BL: Godstog holder i vejen: Ingen tog mellem Hovedbanegården og lufthavnen.

4. december BL: Hejsa, Jeg oplevede i morges ikke at kunne komme med toget, fordi de, der stod op i toget inde i vognene ikke rykkede tættere sammen. De der stod i indgangene, stod som sild i en tønde og kunne tydeligvis ikke rykke sig mere. Jeg stod ude på perronen og viftede ind til dem i vognene at de skulle rykke sammen.

4. december BL: "Det er i øjeblikket ikke muligt at tage et DSB-tog fra Hovedbanegården til lufthavnen i København. Det skyldes, at der holder et godstog i vejen på strækningen. Og derfor er al trafik indstillet, oplyser DSB selv".

Svar 1 BL: Hmmm synes, at det også skete for nogle dage siden, dog var det om morgenen.

Svar 2 BL: Det er 3. gang indenfor 2 uger.

4. december 20:40 BL: Kommer inte hem, bytt tåg 3 gånger pga olika fel, nu ett godståg som har havarerat. (UP: Indlægget har vedhæftet et foto af Skånetrafikens trafikinfo vedrørende Kbh H til Malmö C. Den viser 20:27 cancelled; 20:47 cancelled; 21:07 cancelled; 21:27 cancelled; 21:47 cancelled).

4. december 21:20 BL: Så er jeg også fanget i DK! Hvordan er prognosen fra Kbh H lige nu? Eller skal man til lufthavnen først og se det an og så tage taxa derfra?

4. december BL: Første tog fra lufthavnen mod Malmö 22:23. Det er mange, mange, der venter på tog, så det er nok svært at komme med.

4. december Öresund Pendler kl ca. 22:00: Pga. godstog. Bilagt kopi af oversigt fra Skånetrafiken, der viser, at nu er også 22:07 aflyst.

Svar: Hvis flertallet gad stoppe op og bruge 10 minutter på at høre hvad Uffe Palludan har at sige, havde vi haft et nogenlunde værdigt alternativ til når sådan noget her sker.
#busmetro

5. december BL: Det tog mig 5 timer at komme hjem i nat i stedet for 1. De skal leve i en alternativ virkelighed.

Senere samme bidragyder nu på engelsk BL: It took me 5 hours to get home last night instead of 1. They must live in an alternative reality. **An update:** I spoke to them and they reopened the case. The lady did say on the phone that I registered the claim too soon and therefore their system automatically declined it. So yes, you should wait a day or two before registering claims. (UP: Vedkommende har så sendt en reklamation med ønske om erstatning, men fået at vide det ikke kan bevilliges, da der ikke har været nogen forsinkelse på mere end 20 minutter.)

Svar 1 BL: What they're really saying is: "we have the power, you don't. Therefore, we can behave like criminals and there's nothing you can do about it".

Svar 2 BL: Altså nej. Jeg kan godt forstå, det kan tolkes på den måde. Men det er bare en fejl i en automatiseret, maskinel proces. (Som gør at det ofte går hurtigere end hvis alt skulle gøres af menneskehænder.) Så man skal bare tage fat i et rigtigt menneske via en af deres kanaler, så løser det sig.

Kommentar UP: Nej, det er ikke bare en fejl i en automatiseret proces. Der er ansvarlige mennesker bag - også bag automatiserede processer.

Svar 3 BL: Du forstår hvad jeg mener.

Svar 4 BL: Man skal vente med at ansøge til et par dage senere, ellers får man automatisk et afslag.

Svar 5 BL: What?!

Svar 6 BL: Ja. Jeg har flere gange tidligere søgt med det samme eller samme dag, og så får man automatisk afslag fordi deres system ikke har registeret det.

Svar 7 BL: Had the same problem not just once but plenty of times. Solution; give them a call & explain. Your compensation case will then be reopened.

Svar 8 BL: Hoppad in på tåget i Nørreport station, tåget skulle köra till Göteborg! Efter vi passerade Köpenhamn H, var det stopp och tåget skall tillbaka pga godståg har blockerat spåret! På KBH annonserar hela tiden att det går inga tåg från Kastrup mot Sverige men om ni vill ditt ta Metro! Jag tänke istället jag åker S-tog till Österport, om tåg kör mot Sverige då är det starting point därifrån! Kl 19:14 visar i skylten att tåget går till Karlskrona. Hoppade in på tåget och som jag förväntade att det går inte vidare än KBH! Och alla skall ut! På väg ute DSB kontrollant säger att tåget ska köra tomt till Sverige! Som jag har också

förväntade att samma tåg var på väg att ta folk som väntar i Kastrup på väg till Sverige! Jag tog nr som man kan läsa i framsidan och ringde än vän som också skulle till Sverige och som väntar i Kastrup, som bekräftade nr! Samma tåg körde hela vägen tom och fyllde me folk, men tomde med folk som väntade i flera timmar, i Köpenhamn! Varför gjorde de så!?!

Svar 10 BL: There was a train that only took staff.

Svar 11 BL: Wasn't a lot of trains canceled.

Svar 12 BL: Sådan en har jeg også fået i november måned. Toget kørte direkte til KBH H og stoppede ikke på Ørestad, men det stod ikke nogen steder v. Skånetrafiken! Og der var så også kø ved KBH H!

5. december UP: Jeg tjekker Skånetrafiken. Det er det sædvanlige billede. Nogle tog har gennem aftenen været aflyste, andre forsinkede, et endda 21 minutter!

6. december kl. 9:30 UP: Her til morgen er der ingen rapporter om forsinkelser og problemer, men da jeg er nysgerrig, tjekker jeg Skånetrafiken på strækningen Malmö C – CPH og ser at toget kl. 8:53 var aflyst. Toget kl. 9:13 eksisterer ikke, måske fordi systemet ikke har opdateret, for det burde jo være kørt fra Malmö C for et kvarters siden. De tidligere tog er alle kørt med 4-5 minutters forsinkelse, dog var også 7:53 aflyst. Og så skal det nævnes, at vi taler om myldretiden en onsdag morgen, hvor der normalt er 10-minutters drift, dvs. hvert andet tog i forvejen var aflyst.

6. december 10:15 BL: Er der nogle, der ved, om togene stadig kører fra lufthavnen mod Sverige? Eller er den del af trafikken også stoppet?

Svar 1 BL: Det virker ikke sådan, jeg står og venter i lufthavnen.

Svar 2 BL : Nu kører der et tog herfra!

Gensvar fra forfatteren: Fedt!! Tak for svar!

6. december 10:30 BL: Vi står stilla vid Tårnby eftersom ett trasigt godståg är i vägen framför oss. Nogon som vet om jag far åka med buss 250S härifran in mot Köpenhamn H med mitt pendlarkort fran Skånetrafiken? Eller var jag köper biljett annars?

Svar: Du kan købe billet i bussen....men desværre kun kontant....

BL administrator: ja, men det behøver han ikke, Skånetrafikens billet gælder i bussen.

UP: Det er simpelthen fantastisk, at den slags ting ikke kommunikerer samtidig med trafikelskaberne har masser af kommunikationsfolk ansat. Hvorfor står det ikke tydeligt på billetten, at den gælder takstsoner for al kollektiv trafik og ikke stationer og jernbanesoner? Det skulle vel ikke være fordi det vil togselskaberne ikke have. Man skulle jo nødig

komme til at støtte bustrafik.

6. december 10:45 Info: Der kører i øjeblikket ingen tog mellem Østerport og CPH. Du kan i stedet tage S-tog eller Metro.

7. december kl. ca 9 BL: 08:21 fra Hyllie er aflyst.

Svar 1 BL: På appen står det obehøriga på spåren, men skyltarna vid stationen säger signalfel. Bestäm er fan Skånetrafiken!

Svar 2 BL: Men der kom en kl. 08.24. Som egentlig var toget, der skulle havde været der kl. 08.00.

Svar 3 BL: Kl. 08:41 også aflyst nu.

Svar 4 BL: Og 08:01 er forsinket og totalt tætpakket.

Svar 5 BL: Det her dur jo ingen steder. De massive forsinkelser og aflysninger tiltager typisk om vinteren. Og oven i købet kører der nu færre tog i myldretiden. Priserne fortsætter dog med at stige, mens servicen forringes måned for måned. Må de ansvarlige få hæmorider her op til jul.

Svar 6 BL: Ha ha meget enig. Det, og så for evigt en ståplads.

7. december UP: En bidragyder har kl. 9:30 lagt en kopi af Skånetrafikens app ud med forbindelser mod Ørestad fra Hyllie. Det fremgår, at afgangen 9:34 inkluderer en vandretur på 1841 meter. At afgangen kl. 9:54 sker med Stadsbuss 10. At afgangen 9:54 alternativt inkluderer en 1789 meters vandretur. Og det samme gælder afgangen 10:14.

7. december 10:15 BL: 8:41 från Hyllie inställd, appen om förseningen for 9.01 tåget mot Köpenhamn från Hyllie - ursakt obehøriga på spåren, men vid Hyllie station säger det signalfel.

Svar 1 BL: 8.53 is running from Malmö C but its very crowded already.

Svar 2 BL: Tack for infon, Hyllie is crowded so most of us will not be able to take that train.

Svar 3 BL: Suck.

Svar 4 BL: Ja, verkligen, jag kom inte med det tåget, kom med nästa istället.

Svar 5 BL: Tog du bild av alla de som försökte komma med, det kan Du använda som underlag/bevis mot Skånetrafiken om inte de vill ersatta förseningen.

Svar 6 BL: Ja eller folk som stod intryckta inne i tåget.

Svar 7 BL: Det är både och. Signalfel Danmark, Signalfel Hyllie samt obehöriga i spåret mellan Malmö C och Malmö godsbangård.

7. december kl. ca. 12 Officiel info fra Skånetrafiken: Nya möjligheter i Skåne. Den 9 december inviger vi antligen den nya trafiken på fyrspåret mellan Malmö och Lund. Det gör vi på Burlov center den 9 december kl. 13-15, varmt välkommen att delta i festligheterna!

7. december OP kl. 14: Hi guys! Do you know how many times per month you can apply for compensation because of delays?

Svar 1 BL: Whenever there is delay.

Svar 2 BL: Thank you!

Svar 3 BL: You are welcome. Some months, its so bad, that most of your monthly ticket gets paid.

Svar 4 BL: Good to know. I am using app since beginning and only two weeks ago started use this opportunity.

7. december UP: Her kl. 16:45 kører togene tilsyneladende nogenlunde problemfrit, dvs. de sidste tre tog fra CPH mod Hyllie er kørt med 6, 10 og 6 minutters forsinkelse ifølge Skånetrafiken.

8. december 8:10 BL: Toget fra Hyllie 08:21 kører først ca. 08:30. Jeg regner dog med, at det ikke bliver før omkring ca. 08:45. Disse massive og daglige forsinkelser kommer i kølvandet på, at de har afskaffet ekstra tog i myldretiden. Og så vil de endnu engang sætte priserne op.

Svar 1 BL: Stod i Eslöv cirka 10 minuter. Åkte i tid tills dess. Står ingen förseningsorsak just nu. Men ett växelfel mellan Eslöv och Höör kan eventuellt ha påverkat. Just nu 12 minuter försenat strax norr om Malmö C. Och nej, insatstågen är inte "avskaffade" utan det är Banedanmark som beslutat om att de inte ska köra så länge godstågen ska in och vända på Köpenhamn H cirka 5 veckor till.

Edit (författaren retter opslaget): Det var en tidlig aprilsnar, toget er nu helt aflyst. Håber af hele mit hjerte, at de ansvarlige får sa store hæmorider, at de må stå op resten af året.

Svar 2 BL: Åkte bakåt till Triangeln, for att slippa trängseln på Hyllie...

Svar 3 BL: Ny tid: 08:35

Svar 4 BL: Tycker det är helt orimligt att de ens får ta betalt for biljetterna. Värre än lotteriet! Alltid problem och stress! Ska priserna höjas igen? For att?????

Svar 5 BL: Ny tid: 08:43

Svar 6 BL: Det står "brofel" på stationsskylten, vad menas med det?

Svar 7 BL: Nu er det aflyst!!!

8. december 8:20 BL: Tåg från Lund C 07:59 avgick något försenat med destination Köpenhamn (stod det även på skyltarna). Precis innan Malmö C säger de att Malmö C är slutstation för tåget. Ingen förklaring, ingen ursakt. Jag antar att de tycker att det har är bra service och som det ska vara?

Forfatteren lidt senere: Blev hänvisad till ett annat tåg på Malmö C. Efter att ha suttit i det tåget i en kvart fick vi veta, att det tyvrr blev inställt pga stora förseningar. Nu på ett nytt tåg. Tredje gangen!

8. december kl. ca. 9:00 BL: Foto, af et overfyldt tog og lange køer ved dørene med teksten "Fredags hygge på Hyllie".

Svar 1 BL: ---"same procedure", every Day, James.

Svar 2 BL: Hvor arrogant kan man vare, at hæve priser hvert år, men aldrig få en ende på dette kaos.

Svar 3 BL: Det er så rart med ordentlig kram inden weekend!

Svar 4 BL: Ja, daglige forsinkelser og aflysninger desværre!

9-10. december weekend

9. december tages de nye 3.-4. spor mellem Lund C og Malmö C i brug

9. december BL: 0 kroners pendlerkort denne måned. Fuldt finansiering af en måneds taxierstatninger... Stadig 1339 SEK tilbage på voucher-kontoen, og yderligere 1510 SEK i afventende erstatning. Jeg værdsætter erstatningsordningen. Det hele bliver en anelse lysere, hvis man ser sit pendlerkort som en rabataftale til taxikørsel. Jeg kan ikke forestille mig, at jeg er den eneste, der rammer de cifre. Konkurs snart? Det kan da umuligt være holdbart i længden.

9. december BL: Er jeg den eneste, der har lagt mærke til at Skånetrafiken i bedste fald viser de forkerte ankomsttidspunkt i deres app? I værste fald lyver de direkte for at slippe for at betale compensation. Har nu oplevet 2 gange i denne uge, at togenes ankomsttidspunkt ikke svarer til virkeligheden. Det passer lige med at toget er 19 min forsinket i appen, så man ikke kan søge om erstatning. Tilsyneladende kan toget nogle gange køre over broen på record breaking 6 min, selvom det i virkeligheden tager 10-11 min. Jeg skal bare høre om der er andre, der oplever det samme og hvad man evt.

kan/skal gøre ved denne form for snyd.

Svar 1 BL: Jeg regnede lidt på deres såkaldte rejsetider, der er eksempler på, at de skriver, at toget var 5 min om at køre fra Kastrup til Hyllie. Laver man så et regnestykke har toget kørt 240 km i timen - godt klaret af et tog, som har en topfart på 180 km i timen.

Svar 2 BL: At de sætter hastigheden op, når de et tæt på 20 min forsinkelse er noget jeg har oplevet siden jeg startede pendle. Specielt over broen.

Svar 3 BL: Lige præcis. Det oplevede jeg så sent som i onsdags, men desværre fik vi rødt lige inden Hyllie, så vi fik lige 2 minutter over de 20 minutter.

Svar 4 BL: De lyver så det driver, og de gør det med fuldt overlæg, i morgen er alle aflysninger og forsinkelser væk og alt ser fint og godt ud.

9. december UP: Jeg tjekker strækningen Hyllie – Lufthavnen. Toget 20:21 er tilsyneladende afgået til tiden, men 20:01 var aflyst. 19:41 var ok. 19:21 var 12 minutter forsinket, men køretiden til lufthavnen var kun 9 min. 10:01 var aflyst. 18:41 var ok. 18:21 kørte med 5 minutters forsinkelse og 18:01 var aflyst. Her stoppede jeg. Altså et tog i timen ud af tre aflyst, men de der kørte var forsinkede. Hvis man jævnfør debatten ovenfor kan stole på oplysningerne.

I dag søndag den 10. december træder den nye køreplan i kraft. Man indfører 15-minutters drift i stedet for 20-minutters drift, men samtidig forlænges køretiderne fra Malmö C til København H med 4 minutter til 40 minutter. Den anden vej er de uændret 40 minutter inkl. opholdet til grænsekontrol på Hyllie.

UP kommentar : Ved at køreplanlægge forsinkelser kan man få bedre styr på regulariteten, dels på papiret, dels reelt, da forsinkelser ikke spreder sig ud i togsystemet. Det er dog kun i retning mod Danmark, man forlænger køretiderne i den nye køreplan. Til gengæld skal der betales mindre i erstatning til pendlerne, jævnfør opslaget i går på Broen Live, hvor der var en pendler, der fortalte, at han kunne finansiere sit pendlerkort med erstatninger for forsinkelser. Pendlerne kommer stadigt langsomt frem, men kan nu ikke få erstatning, da det er køreplanlagt! For en passager, der misser et tog opnås en tidsbesparelse på fem minutter i ventetiden til næste tog, der der så tabes på den 4 minutter længere køretid. For de fleste vil rejsetiden blive forlænget. Det er faktisk alt andet end ligegyldigt, at man forlænger køretiderne.

I tidernes morgen blev jeg hyret af det daværende Länstrafikken i Malmöhus Län til at skrive et notat om betydningen af en evt. citytunnel i Malmö, der ville forkorte køretiden. Min pointe var, at en citytunnel ville være meget vigtig ud fra et Øresundsregionalt perspektiv. Jeg citerede den italienske ingeniør og fremtidsforsker Cesare Marchetti, som havde lavet nogle meget interessante analyser af pendling og arbejdsmarkeder. De viste, at der var en afgørende grænse for, hvor lang pendlingstid må være, for at et integreret arbejdsmarked kan udvikles. Den samlede rejsetid må ikke overstige 60 minutter frem og tilbage. Det var han nået frem til gennem omfattende studier af bl.a. tunneler gennem bjergmassiver. I dag er han kendt for denne såkaldte "Marchettis constant" (kan googles).

Pointen var, at den forventede køretid mellem Malmö C og København H var ca. 30 minutter, så små ændringer i køretiden ville betyde meget. Et par minutter vundet ved at etablere en citytunnel, ville derfor være af stor betydning for at udvikle et Øresundsregionalt arbejdsmarked.

I december 1990 havde DSB og SJ ladet udarbejdet en pjece med titlen "Øresundstog 1998". Af den fremgik det, at køretiden fra København H til Malmö C uden stop i en endnu ikke tænkt Ørestad og uden en citytunnel, men med et stop i Malmö Syd (Svågertorp) ville være præcist 28 minutter. Da Øresundsbroen så stod foran indvielse år 2000, nu med et ekstra stop i Ørestad, men stadig uden en citytunnel var de 28 minutter øget til hele 38 minutter – så meget for DSBs troværdighed, når det kommer til politisk rådgivning.

Da så Citytunnelen blev indviet i december 2010, kom man ikke ned på de 30 minutter, men til de 36 minutter, der var gældende indtil i går, når der ses bort fra ophold til grænsekontrol. Det var denne utilfredsstillende lange køretid, der var en årsag til jeg i 2009 foreslog, at man etablerede en metro mellem København og Malmö. Den arbejdes der så med i embedsværket, men uden forståelse af, hvor vigtigt køretiden er, så man derfor nu endnu en gang er på vej til at tabe muligheden for at skabe en integreret Øresundsby og -region på gulvet.

Nu er køretiden så 40 minutter begge veje. Der er derfor jævnfør Marchetti ikke grundlag for at de to bykerner kan integreres, kun kan der udvikles tætte relationer mellem Hyllie og København, samt mellem Kastrup og Ørestad og det centrale Malmö. Nok pendles der, men omfanget er set i forhold til befolkningens størrelse slet ikke så omfattende som potentialet. Taberen er samfundsøkonomien på begge sider af sundet.

10. december UP: Efter at have skrevet dette indlæg kan jeg ikke lade være med at tjekke regulariteten netop nu kl. 11:22. Skånetrafikens hjemmeside viser, at 10:59 fra Hyllie mod CPH var aflyst. Togene 10:44, 10:29 og 10:14 kørte alle med 2 minutters forsinkelse, mens 9:59 kørte med hele 11 minutters forsinkelse pga personalebrist.

Så tjekker jeg den anden vej, altså Lufthavnen – Hyllie. Jeg går helt tilbage til kl 5:00 i morges og frem til nu 11:30 (tiden går, mens jeg skriver). Togene er forsinkede med følgende antal minutter fra kl. 5, idet X betyder aflyst tog: 7, X, 0,0, X, 2, 2, X, 6, 0, X, 3, 8, 0, 5, 2, 0, 3, 0, 0. Af de i alt 20 afgangene var 7, dvs. 35 % planmæssige, 5, dvs. 25% var forsinkede 0-4 minutter, mens 4, dvs. 20 % var 5 eller flere minutter forsinkede og yderligere 4 tog (20%) var aflyste. Kort sagt: knap hver andet tog (40%) var enten stærkt forsinket eller aflyst.

10. december kl. ca 18 BL: Står aflyst på skærmarna i KBH, men tåget gick 17:44 från KBH spår 7, men fanns ingen information om det på skærmarna forutom att det envart skulle till CPH Lufthavn. Bra jobbat Kopenhamn verkligen, jag kom med tåget tack vare att min kollega tog mig dit for att sedan ta taxi från flygplatsen, men till vår förvåning ser vi att den går till Kristianstad. Lider med de som stod däruppe i vänthallen.

Svar 1 BL: Det er det samme med det tog som går nu (17:59) aflyst på skærmen, men jeg sidder i det og vi er lige kørt!

Svar 2 BL: Helt otroligt, det finns säkert många, som ska med tågen, men de ser ju bara att tågen ar inställda, förstår det inte.

Svar 3 BL: Ja, det er så dumt, jeg var også tæt på ikke at opdage det! Jeg håber, at det kun er "opstarts-vanskeligheder" pga. den nye køreplan. Men det er altså for dårligt.

Svar 4 BL: This is a Swedish train, a piece of s**t. Always is late and is too expensive.

Svar 5 BL: But in this case it's Denmark, they have not updated the new time table and therefore it says cancelled on all the trains to Sweden so Skånetrafiken is not to blame this time.

Svar 6 BL: Det er fordi det endnu ikke er gået op for dem, at der er en ny køreplan.

Svar 7 BL: Det tog jeg skal med kl 20.34 er også aflyst.

Svar 8 BL: De er ikke aflyste, gå till spåret istället. Tågen de går, men pga de nya tiderna med mera, så har de ikke uppdaterat det hela.

Svar 9 BL: Tog toget 20.05 i stedet, så jeg var sikker på at komme på job.

10. december BL: Håber at flere og flere erkender, at der må ske noget mere radikalt i forhold til, at vi pendlere ikke flere gange dagligt skal leve med Øresundstog kaoset! Broen er ikke særlig lang, så der må være andre måder! Fx busser, der kører i pendulfart over broen. Virkelig, hvor jeg håber, det kommer til at ske! Som et supplerende alternativ.

Jeg tænker også, at der er mange interesser ind over og at en " konkurrent" sikket ihærdigt vil blive forsøgt modarbejdet! Men jeg tænker også, at vi er ved at nå den grænse for, hvad vi som pendlere over broen vil finde os. Monopoler er ikke altid af det gode.

Svar 1 BL: Det är ju inte så att någon specifik tilldelats rätten att trafikera sundet. Det är bara det att ingen kommersiell aktör ser affären i den här typen av trafik. Man plockar redan russen ur kakan och vill slippa hantera två myndigheter, undermålig infrastruktur osv. Och hade det funnits en affär för busstrafik hade den redan existerat.

Svar 2 BL: Tja... Men det er nok ikke så " enkelt"... men gid det var..

Svar 3 UP: Ja, helt så enkelt er det ikke. Busser skal betale for at køre over broen hver gang. Jernbanen betaler et årligt beløb, der er trafikafhængigt. Skal der køre en ekstra bus over koster det. Skal der køre en ekstra togvogn over er det gratis. Det er en del af forklaringen og den er i sin tid skabt gennem DSBs lobbyisme. En anden del er, at private aktører er udelukket fra det offentlige takstfællesskab. Når Gråhundbus i sin tid kørte over broen for 100 kr. t/r, så skulle passagererne oven i betale en Movia- og en Skånetrafikbillet til og fra der, hvor Gråhundbus holdt. På den måde gjorde man en attraktiv pris uattraktiv for passagererne samtidig med man med broafgiften tog økonomien ud af driften. Det var helt bevidst. Det er derfor ikke et spørgsmål om, hvad markedet vil, for det er fuldkommen manipuleret.

Svar 4 BL: Det har aldrig funnits ett oppriktigt interesse utav integration. Utan bron har tjänt som en status symbol för borgmästare och kommunalråd i Köpenhamn och Malmö.

Svar 5 BL-administrator: Jeg tror, at folk generelt set kommer til at 'stemme med fødderne' ved at køre bil eller finde andet arbejde/bolig.

Svar 6 forfatter: Ja... det har flere allerede jo gjort: "Kapitulere"! Men så "radikalt" for den enkelte behøver det ikke blive... om vi får et alternativ.

Svar 7 BL: Jeg kapitulerede med udgangen af november måned. 1. december købte jeg en gammel, brugt (begagnad) bil, så nu kører jeg selv over Broen. Det er dyrere og mere miljøbelastende end at tage toget. Men jeg sparer cirka 1 times transporttid hver vej hver dag. Halleluja for Øresundstogene!

Svar 8 BL: Ville ønske, at jeg havde råd til at kapitulere. Men med de P-priser der er i indre by, bliver det den rene tilsætning.

Svar 9 BL: Det er dyrt, men åh så dejligt, at køre egen bil, når togtrafikken sejler efter, at det kun er Skånetrafiken, som "styrrer" alt.

Svar 10 BL: Det finns en grupp här på FB som heter Busmetro Øresund. Svar: Jeg ved at Uffe ovre i gruppen Busmetro Øresund arbejder hårdt for at vække politikerne og andre pendlere.

Svar 11 BL: Helt enig. Måste bli ett slut på detta kaos!

Svar 12 BL: Men efter 17 år av pendlande från Ystad och Köpenhamn (borde nästan vara Danmark) så är min slutliga konklusion... att ingen egentligen är intresserad; av en Öresundsregion med klimat tänk, gemensam marknad med fællesskab där människor och ekonomiska faktorer förstärker. Det blir bara svårare besvärligare och mer frustrerande att vara pendlare. Jag är djupt imponerad av den ignorans, att det finns en region av 3 miljoner statsmedborgare/arbetare och ingen verkar bry sig pga Dansk/Svenskt

Svar 13 BL: Fuldstændig enig!

Svar 14 BL: Pendler selv med bil, blandt andet på grund af manglende seriøsitet i planlægning og drift af Øresundstrafikken.

Svar 15 BL: Da vi jo ofte ikke selv kan stemme ved folketings- eller riksdagsval har vi, efter min mening, heller ikke noget eget pressionsmiddel. Så jeg opfordrer alle til at gå i dialog med arbejdsgivere og fagforeninger lokalt og på den måde fremføre ønsker om radikale ændringer i prioriteringen. De har samlet set langt større magt og et netværk det kan gøre vores politikere opmærksomme på problemerne.

Svar 16 BL: I den forbindelse vil jeg anbefale dobbelt statsborgerskab så man også kan stemme i Sverige.

Svar 17 BL: Det kan selvfølgelig gøre det muligt at stemme i Sverige. Men tror desværre ikke det er den svenske regering, der er stopklodsen for øget pendling og en integreret Øresundsregion. Skiftende svenske regeringer har flere gange proklameret at

Øresundsbroen, efter deres mening, burde være gratis og at cross border trains burde fritages for diverse afgifter. Desværre ser det ud som om andre deltagere i det samarbejde har større behov for både penge og en ikke fungerende pendling.

Svar 18 BL: interessant, jeg har altid oplevet den svenske regering som helt ligeglad, f.eks. i forbindelse med ID-kontrollerne.

Svar 19 BL: Tjaaaa, det er nok desværre også ofte korrekt.

Administrator: I retfærdighedens navn skal det påpeges, at alt ikke er Skånetrafikens ansvar, fx dårligt vedligehold af skinnerne, den lede kontrol, når et godstog bryder sammen, etc.

Svar 20 BL: Jeg synes nu ikke, at jeg oplever det som så meget kaos personligt. Jeg kører nok bare på et tidspunkt, hvor det ikke bøvler så meget. Men jeg er helt sikkert glad for, jeg kommer nord for Lund, så jeg altid får en siddeplads. Stakkels dem, der står på i Hyllie. Man kan håbe, det bliver lidt bedre nu hvor de fire spor er færdige og der er 10 togsæt mere til rådighed efter de er leveret fra Danmark. Jeg så dog gerne, at grænsekontrollen stoppede øjeblikkeligt for jeg tør slet ikke tænke på, hvor mange dage, vi har brugt hver især på at vente på Hyllie siden starten i 2015. Personlig, ville jeg ikke tage en bus over, da jeg er så magelig, at jeg helst ikke gider skifte transportmiddel på min tur.

Svar forfatter: Dejligt at det lykkes for dig! Jeg tænker nu heller ikke, at toget skal "forsvinde"... men at der er brug for et supplement/alternativ/konkurrence.

10. december UP: Nu sent søndag aften tjekker jeg Skånetrafiken. Kl 23:00 fra CPH til Hyllie. Toget kl. 23:28 er aflyst. Det samme var 22:41 og 22:28 og 20:59. Der har således ikke været en afgang mellem kl. 21:59 og 22:59 dvs. i en time, hvor der burde være 15 minutters drift. Jeg tjekkede ikke den anden vej.

11. december UP: Det er mandag morgen. Dag 2 og første hverdag med den nye køreplan med køreplanlagte forsinkelser og dag 3 hvor de to nye spor mellem Malmö og Lund er i fuld brug. Det er nu, de nye tiltag skal vise deres værd. Her kl. 9 tjekker jeg afgangene fra CPH til Hyllie for tidsrummet 9:00 – 5:00. Forsinkelserne har været på 5, 0, 0, 5, 2, 0, 0, 3, 4, X, 0, 4, X minutter. Den anden vej var de på 6, 1, 4, 6, 1, 0, 3, 4, 3, 3, 0, 0, 1, 0 minutter.

12. december BL: Noget har rykket sig. Nu er der kommet 15 minutters drift som desværre gør, at man ikke bare kan tage en taxi, når det første tog er forsinket/aflyst, men skal vente på det næste. Dybe tanker bag det hele.

13. december BL: Toget kørte 07:06 fra Hyllie station med reservstammen fra Malmö godsbangård.

Svar 1 BL: Jeg sidder i det og vi var i Hyllie længe inden 17 minutter over. Så hvorfor det står med det tidspunkt, kan jeg ikke gætte mig til.

Svar 2 BL: Toget 7.44 gik åbenbart også til tiden selvom der står noget andet. Jeg måtte løbe ned og tage det tidligere - da jeg så sidder i toget kan jeg se på 1409 appen, at det gik til tiden. Ved ikke hvorfor, de ikke kan skrive, når de indsætter et nyt tog fra Malmö sådan at tingene kører til tiden ellers er appen totalt pointless.

Svar 3 BL: Generelt står det rigtig dårligt til med info, synes jeg. Især den seneste uge. Den afgang, der blev spurgt til stod endda som "cancelled" i Skånetrafikens app.

13. december BL: Hvor blev det tog af? Ikke engang en pålidelig app, kan de finde ud af at udvikle.

Svar 1 BL: Man kan trykke på afgangen og så kommer der en del mere information, hvis man er interesseret .

Svar 2 BL: Men udfordringen er, at man ikke ved, om man kan stole på informationerne. At sammenholde flere apper, monitorer mv. - uden at blive klogere - er godt nok op af bakke.

Svar 3 BL: ... og den bakke er lidt større end Valby bakke.

Svar 4 BL: Sedan nya tidtabellen kan man ännu mindre lita på informationen i appen. Flera gånger den här veckan, senast idag med 7.44 tåget från Hyllie, så står tåget som sent. Men så dyker det helt plötsligt upp i appen, att det är i Köpenhamn i tid, men det står att det inte passerat en enda station sedan Burlöv. Man ska inte behöva jämföra varenda app som existerar för att veta om tåget kommer i tid eller inte... Eller om det ens existerar. Jag har pendlat i 18 år och är tämligen luttrad, men nu börjar jag närma mig knäckt.

13. december BL: Kæmpe kaos her til eftermiddag fra København H. Sidder nu i et tog som måske, måske ikke er aflyst. Måske kører det kun til lufthavnen, måske kører det til Helsingborg, ingen ved det. Skiltene sagde CPH airport, men selve toget sagde Helsingborg og toget er fyldt med svenskere som jeg ikke tror skal af på lufthavnen.

Svar 1 BL: Ja! Hvilket cirkus! Får først at vide, det er 7 min forsinket. Bagefter, at det er helt aflyst, men det ankommer og flere går ind.. og bliver så bedt forlade toget efter lidt tid. Toget viser, det går til CPH lufthavn. Så meldes det, at næste afgang er fra perron 4 og ikke 7 som først oplyst (det er jo så umuligt af komme derover på 1 min). Og endelig meldes der tog til Sverige fra perron 6 kl. (nu) og endelig kører vi.. kl 17:12 ca. Vidste ikke det var en cirkusbillet jeg havde købt.

Svar 2 BL: Det var nærmest det samme i mandags. Toget skulle afgang fra spor 5, så var det spor 7, så var det ikke spor 7 alligevel, men spor 5. Til sidst kom toget til spor 7 og jeg måtte løbe fra spor 5 til 7 for at nå det med en masse bagage og et løbehjul. Suk mand.

Svar 3 BL: Stort suk! Og bare ikke ok!

Svar 4 BL: Slap heldigt, det tog, der kørte til måske lufthavnen, måske Sverige kørte faktisk til Sverige. Det kørte fra spor 4.

Svar 5 BL: Spøgst, hvis det altså er samme tog, vi taler om. Jeg spurgte nemlig en togfører (da han hang ud af vinduet) om han på noget tidspunkt kørte til Sverige? "Nej" var svaret! Jeg bemærkede også, at han flere gange talte "i tlf" mens han holdt der.

Svar 6 BL: This chaos is repeated every day. It has become difficult for people to go to work. It is not reasonable to remain silent about the issue. Such behavior must be put to an end.

Svar 7 BL: Yeah surprise surprise ... Probably what this group has discussed for 20 years. I have lived in Sweden for >17 years now and the trains have always been fucked up. This is never going to change. Now they are even old and break down regularly.

Svar 8 BL: I know that, but previously this happened once a week or twice, but now it happens every day and possibly more than once a day.

Svar 9 BL: Det tog, jeg tog ved ca. 15 tiden stod der kun kørte til lufthavnen, men inde i toget står der Helsingborg. Har lagt mærke til, at de går og tæller, hvor mange folk der er i togene. Sikker så de kan se hvilken de kan spare væk.

Svar 10 BL: Held og lykke med at gå igennem togene for at tælle folk.

Svar 11 BL: Nu er det ikke mig der gør det.

Svar 12 BL: Ha ha, ja, men du forstår, hvad jeg mener.

Svar 13 BL: Jepp.

Svar 14 BL: Det med tiderne har stået på Skånetrafiken app'en i 2 dage nu

Svar 15 BL: Det har den gjort de sidste par dage, 16:59 toget vist nok. Toget ser ud som om det er aflyst. På skærmen står der CPH airport, toget der ankommer hedder Helsingborg og kører til Malmö C og videre.

Svar 16 BL: Her til morgen steg jeg på et ifølge appen aflyst tog fra lufthavnen mod Malmö. Ja, det var så ikke aflyst alligevel. Men på Hyllie ventede det så på sin næste afgangstid i stedet, for det var åbenbart aflyst derfra.

Svar 17 BL: And the train after just left before us. No info, no one knows where this journey is going to end.

13. december BL: Tåget från Kbh H mot SE kl. 16:30 är kort. Och redan FULLT! Proppfullt.

Svar administrator: Det kunne jeg slet ikke komme ind i. Det næste er forsinket 10 minutter. **Edit:** det næste tog er guddødemig aflyst. Aaaargh.

Svar 2 BL: Har ikke set andet end korte toge siden den nye køreplan trådte i kraft. Er jeg bare uheldig? Eller er det endnu et sparetrick.

Svar 3 BL: Tror bare du er uheldig, der var i hvert fald lange tog i søndags.

Svar administrator: Var med kort tog både ud og hjem i søndags. Efter 5 dage med ny køreplan hedder min personlige statistik 8 ud af 10 afgangene med kort tog.

Svar 5 BL: Ja, jeg syntes det er begyndt med mange korte tog, frem for lange, og de går også og tæller hvor mange folk, der sidder i toget, så de kan skære yderlig ned.

13. december BL: Hvis de bare kunne bestemme sig - er toget aflyst eller er det en fejl, at de skriver aflyst?

Svar: Nu står det ju i appen att det är inställt. Felet de hänvisar till är generellt och rör stationsskyltar, inte appen. En koll i 1409.se visar att detta tåg var inställt.

14. december BL: Malmö 06:35 inställt.

Svar 1 BL: 6:59 var totalt proppet! Men, ja, det er rent kaos hver dag med forsinkelser og aflysninger - godt man har en forstående arbejdsgiver!

Svar 2 BL: Ja, det er et rent lotterispil. Jeg har helt ondt af dem, der er ansat på Skånetrafikens Öresundståg.

Svar 3 BL: 7:14 tåget från Hyllie försenat och fullständigt proppat med folk. Till gengäld är det ett turbotåg, som har en restid på tre minuter till Kastrup. Ha en fin dag!

Svar 4 BL: I saw one that left at 07:28 and arrived at 07:28. I suppose they have teleportation technology.

Svar 5 BL: De der tidsplaner med turbo tog gad vi da godt haft nogen flere af.

Svar 6 BL: Or, maybe I am wrong, the most likely scenario is that it's 07:28 next day.

Svar 7 BL: Färre men längre tåg hade gynnat rätt-tidigheten 100%. Infrastrukturen är oerhört känslig och minsta lilla störning får tyvärr stora konsekvenser...

Svar 8 BL: Sen detta tidtabellsbytet så har allt varit total kaos, nästan så man kan tro att tågen uppfanns för någon månad sedan och den första datorn kom fram en vecka sedan och Skandinavien ska klassas som modernt, ja du.... Tror det blir dags till att rida min häst över bron för detta håller fan inte.

Svar 9 BL: Sedan den nya tidtabellen är appen helt värdelös. Stressen det skapar, när man inte ens kan lita på vad den visar, är så onödig och det borde inte vara svårt att fixa.

Svar 10 BL: Ja och skyltning på perrong och i tåg är också helt "hen i vejret".

14. december BL: Det er seriøst den manglende kommunikation, som jeg oplever som værst ved at pendle toget kl. 09:20 fra Malmö C mod København. Stod på som

sædvanligt - det skulle køre fra spor 1, så bliver kl. 09:20, sporet ændres til spor 10. Alle løber derhen, ingen tog at se, så venter vi 5-6 minutter, så kommer der et tog på spor 10. Så da klokken nærmer sig 09:35, tænker på om man skal løbe over til spor 1 og tage det næste tog, der skal komme kl. 09:35, eller skal jeg blive siddende i dette tog, og håbe at det kører. Jeg vælger at blive siddende, toget kører kl. 09:38, så stopper det ved Svågertorp, og nu ruller vi igen og på appen står der at 09:20 er aflyst.. så gad vide om toget 09:35 kom til tiden.. er SÅ træt af det her.

Svar 1 BL: Det eneste positive må være at man får pulsen op på et niveau, som selv atleter har svært ved at opnå.

Svar 2 BL: Man er bare på flugt mood.

Svar 3 BL: Husk at søge om erstatning for forsinkelsen.

Svar 4 BL: Jeg håber bare, at de ikke hopper Tårnby og Ørestad over, som de gør, når der er forsinkelser. Men jo jeg er blevet bedre til at søge erstatning, så det er mere den der stress, der er begyndte at være i ens krop pga. manglende kommunikation. Der er forskellige informationer alt efter om du kigger i appen, kigger i skærmene på station, er i toget, eller på stationen. Forstår ikke, at det kan være så svært.

Administrator: Husk at man skal være mindst tyve minutter forsinket for at få erstatning. Men 15-minuttersdrift er det altså ikke længere automatisk nok med en enkelt aflysning.

Svar 5 BL: Det er vel derfor, de har startet med 15 min drift, ik?! Men det er bare så frustrerende, at de ikke kan bedre og lige præcis den der stress i kroppen over, at man ikke har den rigtige info og man ikke ved om man kommer frem i tide.

Administrator: Jeg tror faktisk 15-minutters driften er ment som en forbedring, og det er den vel grundlæggende også. Men ja, trafikinformationen er stadig håbløs.

Svar 6 BL: Jeg er også træt af daglige forsinkelser og aflysninger, mest om eftermiddagen er det værst synes jeg. Synes også, at det er blevet værre efter den nye køreplan. Her er det dagligt 2-3 aflysninger om eftermiddagen. Men desværre er der jo ikke så meget at gøre ved det, selvom det er træls.

Svar 7 BL: Ja, ikke en eneste gang er mit tog kørt til tiden siden i søndags.

Svar 8 BL: Nej, det er helt vildt. Værst om eftermiddagen. Plejer at tage 15:40 (nu 15:36) fra Nørreport - det har været helt skidt hver dag. I går var 15:36, 15:51 og 16:03 fra Nørreport aflyste. 3 i træk. Hvad sker der lige? Dog kører mit morgentog 4:59 (5:01) stort set altid og med få forsinkelser.

Svar forfatter: Det er altid noget, at morgentoget kører til tiden. Men jo, man kan undres, hvorfor de har så svært ved at overholde tiderne?

Svar 9 BL: Jeg tror, at på Nørreport skyldes det, at der kun er et spor i hver retning, så hvis bare ét enkelt tog er forsinket, så bliver de andre også.

Svar forfatter: Ja, det gør det lidt mere besværligt med et spor, men i dag sagde de intet om, hvad det skyldes, hverken med ændring af sporet eller forsinkelsen.

Svar 10 BL: Ja, manglende information er et stort problem.

14. december BL: Jag undrar varför Öresundstågen inte stannar längre mer i Nivå och har Østerport som slutstation efter att alla Öresundståg slutade att gå till och från Helsingør sedan i December 2021 och byta till DSB's regionalståg som åker vidare till Helsingør och i December 2022 tog Skånetrafiken och Transdev ansvar för Öresundstågen på den danska sidan.

Et svar blandt flere i en lang debat: They just make life harder and disintegrate Skåne from Denmark.

Svar: Don't worry....if the train did stop at Nivå, it would never be on time and cancelled numerous times a day!!!

14. december BL: Er der nogen, der kan løfte dette punkt til beslutningstagere? Vi betalte hele denne måned for en bestemt service (at arbejde eller ej er en anden diskussion) og så bliver det pludselig meldt ud, at antallet af tog halveres af en specifik årsag. Burde vi pendlere ikke kompenseres for sådan en beslutning? I det mindste delvist? Eller skal billetpriserne for denne måned ikke nedsættes for minimum månedsbilletter? Er der nogen der tænker på det? Hav det godt, kære pendlere derude.

14. december BL: : 2:a överfyllda tåget på Örestad. Inte en chans man kommer med.

Svar 1 BL: Præcis samme situation i går. Staklerne ude på perronen som gerne ville med, kunne se, at der var plads i gangene, men til trods for at jeg, som stod ca. 1 meter indenfor døren, råbte (på både dansk, svensk og engelsk) at folk skulle rykke ind, skete der INTET. Jeg kan ikke forestille mig, at samtlige passagerer var turister, så hvorfor fanden kan pendlere ikke finde ud af at rykke ind i gangene, så alle kan komme med?

Forfatter: Ja, fler personer (dock ej alla) kunde utan tvekan kommit med tåget då det var exakt som beskrivet, folk gick inte längre in i tåget utan stannar precis vid dörrarna. Dock är det långsiktiga problemet att det körs med korta tåg, Vilket är fel på så många nivåer att det är skrattretande.

Svar 2 BL: Er såå træt af det. Hvad sker der for de nye tider? De kører aldrig til tiden, den er da helt galt med Skånetrafiken.

Svar 3 BL: Ja, det er godt nok gået helt skævt.

Svar 4 BL: I think it's because people are trespassing the tracks or a signal error which cause the Øresundstog getting delayed or cancelled.

14. december BL: Toget aflyst 15.59 fra CPH Lufthavn.

14. december BL: Göteborg tog fra Kbh H 1 togsæt kl.16:30

14. december BL: 16:56 fra Hovedbanegården mod Malmö. Pakket til sidste ståplads. Kort tog. Galskab.

Svar 1 BL: Synes også det er belastende og desuden ubehageligt at stå så tæt, når de er fuldt pakkede.

Svar 2 BL: 16.00 fra Østerport. Til tiden og 3 togsæt... holdt enda 2 min på lufthavnen og ventede på at kl. blev afgangstid 16.28. Jeg holder øje i MitTog app, så kan jeg se længden af tog mm., men meget ustabil med togstørrelser.

Svar 3 BL: Der var plads, sådan da. Ikke behageligt..

Svar 4 BL: Plads hvor? Der var folk som blev efterladt på perronerne på samtlige stationer mellem Kbh H og Hyllie.

Svar 5 BL: Plads til nogle, afhængigt af, hvor tæt man har lyst til at stå.

Svar 6 BL: Tænker ikke, der er plads til de medrejsende fra lufthavnen.

Svar 7 BL: 16.56 den er ikke kørt endnu?

Svar 8 BL: Og afgangen inden var aflyst, 15 minutters drift min bare røv.

14. december BL: "Du er her" - yeah right... (UP: Kommentaren er efterfulgt af foto fra stationen i lufthavnen, hvor påstigende passagerer hober sig op ved et togs døre)

Svar 1 BL: Kender det godt.

Svar 2 BL: Er selv i det tog og på Østerport stod der, at toget var aflyst, men det kom så alligevel, men på skærmen stod der, at det kun kørte til lufthavnen, men på toget stod der Helsingborg, nu er vi på vej over broen, men gad vide hvor vi ender?

14. december BL: Er Skånetrafiken stoppet med at vise deres forsinkelser? (UP: Foto af Skånetrafikens app billede 1 uden forsinkelser. DSB'S app billede 2 med forsinkelser).

Svar 1 BL: I retning fra DK til SE viser rejseplanen mest præcist. Den anden vej Skånetrafiken.

Svar 2 BL: De viser nogle forsinkelser, men alt virker upræcist.

Svar 3 BL: Står i appen på alle toge, at en teknisk fejl gør, at der ikke kan vises realtid København – Malmö.

15. december BL: Överfyllda folk på Kastrup under en fredagseftermiddag på grund av vagnbrist eftersom andra vagnen inte funkar från CPH Lufthavn Kastrup (UP: tilføjet fotos fra en overfyldt togvogn).

Svar: Hade otur när jag tog tåget kl 16:22 från Kastrup på grund fordonfel.

15. december BL: I Skånetrafikens app står 16.09 som inställt, men i danska appar som att det kör. Någon som vet vad som gäller?

Svar 1 BL: Jag åkte med den från KBH mot Sverige! Det är inte insäld! Bara teknisk fel, alla tåg som kör från Österport 14:00; 15:00; 16:00 osv kör som vanligt!

Svar 2 BL: Tack för info. Ni kommer bli sena dock, för tåget innan står på Kastrup med tekniska problem.

Svar 3 BL: Jag åkte 15:09 från KBH, är redan i Lund!

Forfatteren: Frågan gällde 16.09.

Svar 4 BL: 15:09, 16:09; 17:09 alla står inställda!

Svar 5 BL: Rst 1096 inställt Peberholm - Malmö C

Forfatter: Tack för snabbt svar. Hann springa från kontoret till tåget före. Som för övrigt enligt tavlor och danska appar är inställt, enligt annan tavla går till lufthavnen och enligt tågskyltning och Skånetrafikens app går som det ska.

Svar 6 BL: Både DSB og Skånetrafikens information sejler efter at vi fik ny køreplan.

Forfatter: Ja, och galet att man måste förlita sig till en grupp på Facebook för att få svar. Men jag är så tacksam för att den finns!

Svar: Dem vill bara skoja med resenärer.

16-17. december weekend

16. december BL: Nu bli'r det spændende! Kommer jeg hjem til Hyllie? DSB siger aflyst, Skånetrafiken ikke. 9.44 med destination mod lufthavnen er netop nu kørt fra spor 8. **Edit:** I toget siger de nu, at vi kører til Sverige.

16. december BL: Nogen som vill dela en taxi mot Malmö från Kastrup?

16. december: Sydsvenskan skriver om vårt lidande. Inlägg i gruppen här är citerat på fler ställen i artikeln. Bra att det uppmärksammas. Som en helt crazy detalj står det att den

statliga Trafikanalys inte längre har någon statistik över sena tåg i Skåne pga systemstrul från Trafikverket. Så ingen vet exakt hur illa det är. Vi plågade pendlare känner när systemet fallerar men statistiken saknas. Jag är ledsen att använda så starka ord, men att inte ha statistik över något så grundläggande som hur många tåg går i tid, är fullständigt amatöristisk och komplett oacceptabelt. Är det verkligen så? Vad säger de politisk ansvariga? Tack till Sydsvenskan för att skriva om detta.

Svar 1 BL: Viktig rapportering! Det är verkligen helt barockt att Trafikverket inte kan se till att den statistik som ska mäta deras egna resultat finns tillgänglig. Det borde vara ett helt basalt krav.

Svar 2 BL: Amatörer och tyvärr totalt ignoranta över den dynamiska marknaden som Öresundsregionen är. Det är så pinsamt, men PISA nivån säger en hel del vad vi kan och kommer att leverera och det blir bara sämre.

17. december BL: 02:01 toget fra lufthavn til Malmö afgik 01.59. Hvad med 03.01, afgår det 02.59 eller 03.01??

17. december BL: Er der nogen der ved, hvorfor toget 28 minutter over er aflyst hver eneste dag? (Fra CPH – Hyllie)? Næste tog går først 44 minutter over og så står man og glør i knap 40 minutter.

Svar: 28 min over hver time står som aflyst, men det kører hver dag. Sidder selv i det, som skal køre 10:28. Pga. 2 forskellig tognr. så kan systemet ikke fungere optimalt.

18. december BL: 2 aflysninger her til morgen - det starter godt. Ser frem til juleferie Hold jer munter og god mandag.

Svar: Aflysninger er desværre normalen her til efteråret.

18 december BL: Fordonsfel (kom i tid till Malmö C men hade därefter inte möjlighet att köra över bron med Fordonsfelet).

Svar: Och 8:59 är redan en kvart försenad.

18. December BL: När man för omväxlings skull är lite snabbare med att lämna barn på morgonen och tänker att man kanske kan komma i rimlig tid på jobbet... 8:44 från Hyllie mot Köpenhamn inställt med 4 min varsel.

Svar 1 BL: Officiellt besked strax innan ordinarie avgång är försening 8 minuter. 1409 säger 13. Nån som vill sätta en slant på vem som får rätt?

Svar 2 BL: Ser i 1409 att du har rätt, eller där står 11 min än så länge. Enligt skärmar på perrongen är tåget i tid dock. Info om detta är ju otroligt relevant när man står och fryser och överväger om man ska vända hemåt eller gå och köpa en kaffe.

Svar 3 BL: Kom ihåg att ansöka om ersättning för försening.

Svar 4 BL: Gjort! Var 29 minutter sen till Nørreport till sist.

Svar 5 BL: Ta taxi bara.

Svar 6 BL: Exakt! Hade tagit bilen direkt om jag vetat i förväg!

Svar 7 BL: Fordonsfel (kom i tid till Malmö C, men hade därefter inte möjlighet att köra över bron med fordonsfelet).

18. december BL: När man blir mycket trött på förseningar och inställda tåg mellan Malmö och Köpenhamn speciellt när det blir överfullt med massa folk på Öresundståg mellan Hyllie och Kastrup, men också fordonsfel vilket gör att det blir överfullt med massa folk på tåget och får stå hela resan när alla platser är ockuperade. (UP: vedhæftet billede af Mr. Bean der er ved at gå amok i trafikken).

Svar 1 BL: Håller med! Det är så jobbigt att vara pendlar.

Svar 2 BL: Speciellt när det blir förseningar och inställda tåg med mycket signalfel, fordonsfel eller folk som springer på spåret.

18. december eftermiddag BL: Er på Nørreport - hvad skal man tro på?! (UP: Foto af skærm på perron afgang 16:03 er angivet og foto af app der siger 16:03 Inställt).

Svar 1 BL: Om du klickar in på tåget i appen står det att det är ett tekniskt fel som gör att tåget visas som inställt. Du bör lita på skyltningen på stationen.

Svar 2 BL: Tack - och hur ska man veta om det inte är ett tekniskt fel med den tekniska fel.... tycker det har hänt SÅ ofta nu. Det går ju inte att lita på!

Svar 3 BL: När tåget är markerat med rött så finns de alltid ett meddelande om man klickar på de tåget som förklarar vad som hänt. Där är just nu spårbrist på Köpenhamn H som gör att vissa tåg kör med andra tågnummer och där har de blivit ett tekniskt fel i systemet.

Svar 4 BL: Om du klickar in på tåget i appen står det, att det är ett tekniskt fel som gör att tåget visas som inställt. Du bör lita på skyltningen på stationen.

20. december kl. 14:37 BL: Aflysninger. Ørestad. Bemærk også 15.16 er aflyst. (UP: Vedhæftet foto af skærm: 14:37 til Helsingborg og Göteborg aflyst).

Svar 1 BL: Jeg tænker om disse "fejl" er bevidst. Når togene stort set altid er forsinket eller aflyst, har man valgt at sætte hele lortet som aflyst - altså *by default.* Så slipper de for at justere.

Svar 2 BL: Toget 15.09 kører fra hovedbanen nu.

Svar 3 BL: Toget kl. 15:16 fra Ørestad station, stod også som aflyst, men det er lige kommet kl. 15:26. Der bliver sagt i højtaleren at der er fejl på skærmene.

Svar 4 BL: Det står här, att tåget är inställd pga fordonsfel (UP: foto af app fra Skånetrafiken).

Svar 5 BL: Togene kører, der er bare fejl på informationsskærmene.

Forfatteren: 14:37 kørte ikke.

Svar 6 BL: Hvornår kommer den næste egentlig?

20. december BL: CPH tog 1096 mod S.; Kørte 16:25 efter planen skulle det køre 16:28 dvs. 3 min før tid. håber ikke nogen kom løbene ned og spurgte hvor toget blev af.

Svar: Ankom Hyllie 16:37 skulle først være her 16:41

20. december UP: Det helt store debateme i dag blandt pendlerne på BL har været de takstforhøjelser Skånetrafiken har meldt ud. Mellem Malmö og København er de på 11% i SEK på såvel almindelige biletter som månedskort. For rejser indenfor Skåne er de ca. det halve. Begrundelsen for forskellen er valutakursudviklingen og rigtigt er det, at den svenske krone i gennemsnit det seneste år har haft lavere værdi i forhold til den danske end da man fastlagde taksterne sidst, men netop nu har kurserne rettet sig op og kursen i dag og for et år siden er ca. den samme.

Det kan ikke overraske, at man sætter takstforhøjelsen, som er større end forventet i relation til at Skånetrafiken ikke leverer varen med alle de forsinkelser, midlertidige driftsindskrænkninger, aflysninger og tog, der er så overfyldte, at passagerer må efterlades på perronerne mv.

Hvis man ikke bevidst forvred konkurrenceforholdet mellem tog og bus, jævnfør mit indlæg den 10. december, men gav dem lige vilkår, så ville busser være særdeles konkurrencedygtige også på pris. Der er ingen, der har sagt, at en Øresundsbillet eller et pendlerkort skal koste lige så meget til bus som til tog – heller ikke hvis det inkluderer lokal kollektiv trafik på hver side af Sundet. Togdrift er simpelthen på den ene side mere omkostningskrævende og hævdes på den anden side at være mere luksuriøs. Derfor er det også rimeligt, at en busbillet over broen bliver billigere end en togbillet.

Busmetroen er tænkt som et supplement, fordi der er et reelt behov for den, da togtrafikken fungerer "dårligt". Men den har behov for et dagligt kundeunderlag også når togdriften fungerer. Dertil er taksterne et egnet instrument.

Når man hævder, at folk foretrækker tog fremfor bus gælder det givetvis ikke, hvis folk får del i de lavere driftsomkostninger og kan spare penge på et pendlerkort til en bus. I det tilfælde vil der naturligvis være nogle, der foretrækker et sæde i en bus til lavere pris end en ståplads i et tog. Der er jo ikke ret langt over broen.

I øvrigt er det en myte, at komforten i busser er dårlig. Er køreunderlaget helt plant vil komforten i tog og bus stort set være den samme. Det er tilfældet på motorvej og dermed på broen. Der er heller ingen, der siger, at man i busser skal have mindre plads til hver passager end i tog. En lille detalje hører også med. Udsigten fra bus på broen vil være helt anderledes ubegrænset end fra både biler og tog.

Tilbage er, at Skånetrafikken har svært ved at få økonomien i Øresundstrafikken til at hænge sammen. Men hvem siger, at det ikke kunne være Skånetrafikken, der blev operatør af busmetroen? Busmetroen ville måske kunne bidrage til at få Skånetrafikkens økonomi til at hænge sammen.

20. december BL: CPH tog 1096 mod S.; Kørte 16:25 - efter planen skulle det køre 16:28 dvs. 3 min før tid. håber ikke nogen kom løbene ned og spurgte hvor toget blev af.

Svar fra førortaltale DSB-lokofører BL: Så når folk jo nok den næste afgang. Kom nu videre.....

Svar 1 BL: Rigtig DSB mand. Håber ikke din Malaga tur ikke bliver aflyst og din VW vil starte. Der er nogen, der skal længere end til Lund, så er der jo en time til næste.

Svar UP: Jeg har engang stået på Malmö C og ventet oppe i hallen og gået ned tre minutter før afgang, hvor dørene blev smækket i og låst, så jeg ikke kom med. Med 15 minutters drift er det jo faktisk at regne for 18 minutters forsinkelse – bare for at statistikken skal sige ingen forsinkelse. Hertil skal man lægge 4 minutter oven i rejsetiden, der jo nu er køreplanlagt også for at kunne sige køreplanen holdt. Det bliver 8 minutters ekstra rejsetid, hvis man skal sikre sig at være 4 minutter før afgang.

Gensvar fra lokomotivføreren BL: Jeg kan forstå, hvis det var det sidste tog - der kører jo hele tiden til Malmö. Har folk ikke et liv. Husk det er de samme personer brokker dag ud og dag ind. Flyt dog til København, der findes del del boliger herover.

Svar UP: Sidst jeg kørte over broen (jeg pendler ikke) var der ståpladser begge veje, den ene oven i købet, hvor to togsæt var koblet sammen. Så foretrækker jeg en siddeplads i en bus.

SVT i dag offentliggør en artikel om at Skånetrafikken har udbetalt et rekord stort beløb til de rejsende som erstatning for forsinkelser og aflysninger:

Kommentar: Griner Højt.

Svar 1 BL: Totalt til grin !!!

Svar 2 BL: Alle: husk at søge om erstatning hver gang, der er forsinkelse over 20 min. Tag gerne taxa for at presse Skånetrafikken maks.

21. december BL: Hvad sker der for at næsten alle afgang kl. XX:28 konsekvent er aflyst? Det har set sådan her ud de sidste par dage, har jeg lagt mærke til. Og sjovt nok er toget både kørt og samtidig aflyst.

Svar: Tåget kör med annat tågnummer och visas som inställt. Titta i rejseplanen.

21. december BL: Stormen Pia er på vej

21. december BL: Øresundsbroen skriver, den kan blive lukket fra kl. 19 til 03 i nat. Så et godt råd er nok at være kommet hjem inden kl. 19 - ellers bliver det overnatning i dk/Sverige.

21. december kl ca 17.30 BL: Stopp i citytunneln på grund av fordonsfel mellan Hyllie och Triangeln från Kastrup.

21. december BL: En bropendlare har nu pendlat en sista gång till Sverige efter över 10 år. Jag höll ut rätt länge för att få behålla mitt jobb. Varken en lägre svensk krona, ständiga förseningar flyktingkris med id-kontroller, graviditeter, pandemi mm kunde stoppa mig. Men rätten till att inte jobba på distans (inte ens 1%) när mina kollegor fick göra det 40%, kraftiga höjda biljettpriser och väldigt låg krona blev spiken i kistan. Jag använde all min semester på att inte behöva pendla varje dag och den låga kronan omöjliggjorde deltid. På min sista dag kom stormen Pia och ett tågstopp. En fin symptomatisk avslutning. Hejdå fina Lund som lite blev min stad under dessa år!

Svar 1 BL: Fornuftigt! Går i de samme tanker.

Svar 2 BL: Jeg bor i Sverige, pendler til DK og tilbage. Men efter 5 år er jeg godt træt af Øresundstoget. Overvejer at arbejde i Sverige og dermed spare både tid, penge og bibeholde mit mentale velvære ved at undgå det syge tog.

Svar 3 BL: Så trist, men godt kæmpet... forstår konklusionen - der er jo grænser også for en ellers stabil pendler.

Svar 4 BL: God jul och lycka till med vad du ska göra i framtiden.

21. december 19:20 BL: Fyi: Bron verkar vara stängd. Sitter på tåget nu och vi vänder tillbaka till Hyllie.

Svar 1 BL: What..... Already?!!!

Svar 2 BL: Var varslet kl. 19. Så der kører nok ikke tog før imorgen tidlig igen.

Svar 3 BL: Ja, ifølge DR er den lukket.

Svar 4 BL: Apparently. The train stopped and goes back to Hyllie due to the storm.

21. december BL: Bron stängdes precis och 1118 är på Pepparholmen. Tveksamt om tåget fortsätter mot Sverige eller vänder tillbaka till Kastrup.

Svar 1 BL: Vi kör tillbaka till Danmark

Svar 2 BL: Så kommer jag inte hem ikväll!

21. december kl 19.26 Banedanmark info: Al togtrafik över Öresundsbroen er nu indstillet pga storm.

21. december: Regeringen har idag lagt fram lagförslaget om att ge regeringen befogenhet att införa ID-kontroller (eller rent tekniskt förbud om att transportera personer utan ID-handlingar). Lagen föreslås börja gälla 1 Mars 2024. Detta trots att lagrådet avstyrkte förslaget. Enda skillnaden mot det ursprungliga förslaget är att delen om att man skulle informera riksdagen och redovisa att förutsättningarna för att införa kontroller är uppfyllda, har plockats bort. Man ska alltså kunna införa kontrollerna (förbudet) utan att redovisa skälen.

UP: Det var id-kontrollen der i sin tid fik mig til at overveje behovet for en busmetro. Jeg havde møde med Jørgen Andersen, Gråhundbus som fortalte at den id-kontrol, der havde fået togtrafikken til at bryde sammen overhovedet ikke forsinkede hans busser. Jeg skrev dengang en lille publikation med titlen Øresundsbus. Jeg tog også selv turen med Gråhundbus og bevidnede to passagerer, der blev afvist pga. manglende gyldig id, Gråhundbus' kontrol fungerede altså.

21. december BL: Er der nogen, der til dagligt kører over broen ved 20.00/20.30 tiden som man eventuelt kan lave en aftale med, hvis togene ikke kører ?

21. december kl. ca 23: Blot til venlig info har taxichaufførene ingen problemer med at krydse broen. Jeg er selv lige kommet over i en Cabonline Taxi..

21. december BL: Der kører busser/biler/taxier over broen. Men ingen tog der vejer 10000000000 tons!

22. december kl ca. 0:00: Berlingske Tidende: Stormen Pia raser over Danmark – få seneste nyheder her. Storebæltssbroen og Farøbroen lukket. Øresundsbroen lukket for tog. Alle Molslinjens færger aflyst fredag. Arriva har indstillet al togdrift.

22. december kl 7:30 BL: Tog til tiden (inden for få min margin), god plads, morgenafgang 7:23 fra Triangeln. Rigtig glædelig jul til medpendlere og personalet som forsøger at gøre det så bekvemt med de forudsætninger de har.

Svar administrator BL: Jeg valgte bilen i dag. Turde ikke andet efter de lukkede for tog over Broen i går.

Svar: 7.14 kom også til tiden. Den dag man mindst ventede det, men det var sgu rart!

22. december kl. kl. ca. 8:00 BL: Går det tåg över bron nu? Med tanka alla inställda i går.

Svar 1 BL: Ja, sider i toget mod Malmö nu, og er i Hyllie om 2 min.

Svar 2 BL: Tack.

22. december UP kl. ca. 9:00: Stormen har lagt sig, selv om det stadig blæser kraftigt. Det er i dag fredag reelt årets sidste arbejdsdag og dermed sidste dag inden Danmark og Sverige lukker ned pga. jul og nytår. Den skulle altså begynde med storm, der lukkede ned for togtrafikken over broen, mens vejbroen fortsat var åben. Dermed bliver denne trafikdagbogs sidste blad endnu en påpegning af hvor sårbar togtrafik er og en påpegning af at en busmetro er det eneste mulige svar på jernbanens problemer, hvis man på kort sigt ønsker at skabe basis for et velfungerende arbejdsmarked på tværs af sundet.

22. december UP: Som stort set årets sidste beslutning er lovforslaget om at give den svenske regering beføjelse til at genindføre transportøransvaret for id-kontrol, der i 2016-17 fik Øresundstogtrafikken til at bryde fuldstændigt sammen gennem en 16 måneder lang periode, i dag blevet sendt til viderebehandling. Se diskussionen den 13. december. SJ meddeler, at de vil indstille kørsel med fjerntog fra Stockholm til København, hvis det sker. Skånetrafiken er givetvis helt uforberedt på, at det skulle ske. Den endelige vedtagelse vil dog først finde sted den 15. januar.

2. januar UP: Den 28. september lovede jeg i et indlæg i facebookgruppen Busmetro Øresund at følge udviklingen på Broen Live i de følgende tre-måneder, dvs. i oktober – december 2023 mhp. at få et overblik over problemerne i forbindelse med togdriften. Det har jeg så gjort, idet jeg afsluttede arbejdet den 23. december, da alt herefter ville være lukket ned resten af året pga. jul og nytår. Nu har jeg dog nu tjekket den sidste uges trafik oplysninger på BL.

De fleste pendlere har naturligvis haft travlt med alt muligt andet end at skrive om trafikproblemer. Torsdag 28. december kl. ca. 8:30 var der således følgende korte, men meget sigende indlæg: "Detta är man inte van vid i rusningstrafik, mellan Örestad och huvudbanegården", efterfulgt af et foto af et helt tomt flexrum i et Øresundstog.

Dagen før, den 27. december bragtes dog et indlæg, der endnu en gang belyste den manglende robusthed, idet der tilføjedes endnu et punkt til listen over problemer, der kan ramme trafikken. Indlægget lød: "Øresundstog 1045 fra Hyllie mod København kl. 09:45. Forsinket pga. politiforretning på CPH lufthavn station. Ankomst på Tårnby station kl.10:27 = 24 minutters forsinkelse".

Jeg ved ikke, hvad politiforretning dækker over præcist. Men pointen er, at det ikke behøver at være en rejsende fra Malmö, der har forsinket toget. Det kan udemærket være en person, der er kommet fra lufthavnen og det behøver ikke at være et Øresundstog vedkommende forsøgte at stige på – altså en hændelse, der ikke direkte havde noget som helst med Øresundstrafikken at gøre, som alligevel ramte den. Det illustrerer endnu en gang problemet med togs afhængighed af deres spor.

Havde man i stedet haft en busløsning, ville en standset bus eller en politiforretning ved et stoppested, naturligvis ikke have berørt bustrafikken i øvrigt.

Også den 30. december var der et indlæg på BL. Kl. 13:50 bragtes et foto af en app., der viste officiel information: "I øjeblikket kører der ingen tog mellem København H og Københavns Lufthavn, det skyldes, at et tog holder og spærrer for trafikken. Du må forvente længere rejsetid og enkelte aflysninger", stod der.

Kl. ca. 15 var der et opslag, skrevet på Triangeln station: "Helt sinnessjukt... skulle ta 13:38-tåget vilket blev inställt. 14:08 ankommer 14:18 och är så fullt att uppskattningsvis 50 resenärer blir kvar på perrongen. Sen ställs 14:23-tåget in.... Sitter i en skön och rymlig taxi nu". Teksten var vedhæftet et foto af folk, der forgæves maser for at komme ind et tog, og af en app., der om togene fra Triangeln mod CPH fortæller, at 13:23 afgik 13:24, men var 43 minutter om turen til CPH, mens 13:38 og 13:52 var indstillede, samtidig med man kan se, den køreplanlagte køretid er 20 minutter. 14:08 afgik 14:18 men var til gengæld urealistiske 10 minutter om turen. Det efterfølgende 14:23 var aflyst. Og det var præcist det samme nytårssaften – ca. hvert andet tog var aflyst.

Hermed er tre måneders rapportering endeligt afsluttet. Godt nytår ønskes med håb om en snarlig politisk beslutning om at få skabt en tostrenget trafikløsning over Øresund.

VII. Afrunding

Hvorfor overlevede Gråhundbus 999 København - Malmö ikke?

Denne rapport har vist, at trafikken med Øresundstog over broen ikke fungerer på et niveau, som samfundet kan være bekendt hverken overfor pendlere, andre rejsende eller erhvervslivet. Derfor er der akut behov for et bussupplement, så vi får en robust tostrengt kollektiv trafikforbindelse.

Når den ikke nærmest som en selvfølge allerede for længst er etableret, skyldes det, at ingen dybest set har påtaget sig et ansvar endside interesse for den ringe kvalitet af kollektiv transport, der tilbydes over Øresund. Et privat initiativ i sin tid af busfirmaet Gråhundbus forsøgte at rette op på denne oplagte systemfejl, men det gik ikke og hvorfor ikke? Svaret skal findes i de politisk fastlagte rammevilkår. Der er tre afgørende konkurrenceforvridende forhold, der i praksis gør rutebustrafik over Øresundsbroen umulig:

1. Hver eneste bus, der passerer broen, skal som enkeltkøretøj betale en fast afgift for passage. Øresundsbroens takststruktur kan ganske enkelt ikke rumme at betragte en shuttlebus som en integreret del af et kollektivt trafiksystem mellem to storbyer men betragtes derimod som enhver anden tilfældigt passerende turistbus.
2. Togtrafikken derimod fik ved broens etablering fastlagt en fast årlig betaling uanset trafikomfang, og det omfang blev i sin tid kraftigt undervurderet i de oprindelige prognoser og dermed et betalingsniveau der ikke var koblet til broens etablerings- og driftsudgifter men til datidens vurdering af togenes betalingsevne. En ekstra togpassage koster således ikke ekstra broafgift. Den model er ødelæggende for introduktion af supplerende kollektive transportmidler.
3. Busser er udelukket fra de lokale takstfællesskaber i København og Malmö (Movias og Malmö Stadsbussars). En shuttlebus betragtes ikke blot af Øresundbroen som et nærmest tilfældigt fremmedelement, men en sådan bus er også udelukket fra et integreret takst- og transportsystem mellem Storkøbenhavn og Malmö.

Der er således tale om et trefoldigt benspænd mod et kundeorienteret og robust kollektivt transportsystem via Øresundsbroen. Det skyldes for det første, at rammebetingelserne for broens funktion og opgaver blev defineret længe inden broen åbnede. For det andet at ingen myndighed har haft fokus på brugerhensyn. Så her snart 25 år efter er der intet sket, og det er en skandale.

Det kunne så efterfølgende have været korrigeret, eftersom det til en vis grad er undskyldeligt, at der ved åbningen af broen i 2000 primært var fokus på den tekniske succes og ikke på samfundets optimale udnyttelse af investeringen. Det burde man naturligvis efterfølgende have korrigeret, men det skete ikke.

Derfor kunne Gråhundbus ikke få økonomi i at intensivere bustrafikken over broen, da togtrafikken brød fuldkommen sammen gennem 16 måneder tilbage i 2016-17, da man håndhævede det såkaldte transportøransvar. Det var nemlig a priori udelukket gennem rammevilkårene. Derfor betaler det sig heller ikke for Skånetrafikken, der i dag har ansvaret for Øresundstrafikken, at køre busser over broen. Dette til trods for at

Skånetrafikken driver parallel bus- og togtrafik mellem de forskellige skånske byer, kun ikke mellem Malmö og Kastrup, hvor behovet er størst.

De nuværende rammevilkår får præcist de negative konsekvenser, som fremgår af denne rapport: At jernbanen får et monopol, som misrøgtes. Det, at man har haft to vidt forskellige betalingsordninger for passagertrafikken over Øresund gennem de sidste 25 år er ikke et argument for, at det ikke kan ændres. Jernbanens betaling blev i sin tid fastlagt på rent politiske forudsætninger om at støtte jernbanen. Det har så i dag den konsekvens, at shuttlebusser i givet fald skal håndteres som om det dagligt var 100 turistbusser fra forskellige busrejseselskaber på vej til Gotland og andre svenske seværdigheder, eller den anden vej på vej med svenskere til Tyskland. Det er ganske enkelt absurd!

Det grundlæggende problem er, at ingen beslutningstagere betragter København og Malmö som en samlet byregion. Politikere, myndigheder og offentlige trafikselskaber agerer i hver sin organisatoriske silo, og ingen af dem mener at have ansvaret for ordentlige trafikforhold for de rejsende og de virksomheder, der i den grad tænker og bruger Malmö og København som én byregion. Et sådant misforhold mellem offentlige serviceopgaver og den tilsvarende organisering burde ikke kunne finde sted.

Sammenligner man f.eks. med Aalborg-Nørresundby, kører der naturligvis lokale busser på tværs af Limfjorden – bro som tunnel. At der ikke kører lokalbusser over Øresundsbroen er lige så absurd, som hvis der ikke gjorde det via de faste forbindelser mellem Aalborg og Nørresundby. Ingen politikere ville i deres vildeste fantasi kunne finde på at kræve, at Nordjyllands Trafik ikke skal køre busser over Limfjorden, fordi der kører tog, men det er faktisk det, man politisk gør over Øresund gennem den trafikpolitik der nærmest som støbt i beton blev fastlagt tilbage i år 2000.

Betaling til broelskabet

Øresundstogtrafikens faste årlige bidrag blev oprindeligt bestemt ud fra en trafikprognose, der viste, hvor høj en betaling banerne "kunne bære". Udgangspunktet for beregningen var den meget begrænsede trafik med flyvebåde, men ikke forventninger til vækst i trafikken som følge af udviklingen af en integreret Øresundsregion, når broen erstattede færgetrafikken, selv om alle op til broens indvielse talte om, at det var broens perspektiv.

Således offentliggjorde Øresundskonsortiet kort før broindvielsen en prognose, der beskrev, at Øresundstogene kun ville overtage 60 pct. af flyvebådenes trafik. Det var alt. Tidligere havde DSB været ude med tanker om, at et enkelt shuttletog i timen mellem København H og Malmö C var nok til at dække behovet, svarende til den enkelte flyvebåd i timen, det skulle erstatte. Unægtelig en anden virkelighed, end den, denne rapport beskriver.

Det var således en meget beskedne betaling Øresundstogene årligt kunne bidrage med. Det kompenseredes så af den rullende trafik på broens vejdel.

Godstog, der kører gennem Danmark i transit betaler for passage af de to broer over Øresund og Storebælt, mens de reelt intet betaler til Banedanmark for, hvad det koster at have de tunge tog, der slider allermest, kørende stort set gratis gennem Danmark. På den måde tilfalder de penge, godstogene burde have betalt til Banedanmark for at køre på de lange strækninger i stedet til broelskaberne bag de to broer, så det i betydeligt omfang

reelt er statskassen, der betaler banernes årlige bidrag til Øresundsbroen, mens busserne skal betale for at køre over broen og dermed som al anden trafik på gummihjul skal betale det som i 2000 skønnedes ikke kunne blive betalt af togtrafikken!

Dermed er vi havnet i en situation, hvor jernbanetrafikken reelt er friholdt for at betale en broafgift, samtidig med bustrafik ikke bare skal betale broafgift, men en broafgift, der skal finansiere jernbanen på landsiden.

Konsekvenser for trafikskaberne

I praksis fungerer det således, at mens banerne har fået ekstremt velvillige betalingsvilkår så er driften med busser ikke rentabel med den konsekvens, at Gråhundbus 999 København – Malmö til sidst blev nedlagt.

En billet med tog mellem København og Malmö (enkelt) antages at koste ca. 100 kr. Rejser en ekstra passager over broen med toget er det penge, der efter fradrag af de direkte driftsudgifter indgår direkte i togselskabets resultatopgørelse, da der ikke er en trafikbestemt broafgift, kun trafikafhængige pengeoverførsler. Da driftsudgifterne til at køre et tog de få km over sundet er små, er "Europas højeste jernbanetakster" reelt penge lige ned i banernes kasse.

Helt anderledes stiller det sig for bustrafikkens vedkommende. Gråhundbus matchede togtaksten på 100 kr. med den halve takst, altså 50 kr. for en enkeltbillet over sundet. Men modsat togene skulle Gråhundbus betale en trafikbestemt broafgift og så var der stort set ikke noget overskud tilbage, når også de direkte driftsudgifter skulle finansieres. Broafgiften var nemlig beregnet således, at den var 50 kr. pr. passager minus, hvad det i øvrigt kostede at køre en passager over broen. På den måde var bustrafik mulig, men den ville aldrig give overskud.

Konsekvens for passagererne

Umiddelbart kostede en billet over sundet med bus altså kun det halve af de 100 kr. med tog, dvs. 50 kr. Man skulle derfor forvente, at der var mange, der rejste med bus. Det var der imidlertid ikke, for her brugte man endnu et kneb. Man behandlede nemlig bustrafikken over Øresundsbroen, som om det var fjerntrafik. En bus fra København til Malmö blev behandlet som var den en turistbus på vej til f.eks. Gotland, Stockholm el. lign. Det indebar, at man udelukkede busserne mellem København og Malmö fra takstfællesskaberne i København og Malmö, to byer hele ideen om en Øresundsregion gik ud på skulle opfattes som én, hvorfor det selvsagt ville være naturligt med både et fælles takst- og bussystem.

Ved at udelukke Gråhundbusserne fra de to byers takstsystemer, skulle passager, der ville køre med Gråhundbus først købe tilbringerbilletter til/fra Gråhundbus' stoppesteder. Antager vi at det i runde tal kostede 25 kr. i både København og Malmö, ville det betyde ekstra 50 kr. oven i Gråhundsbussen egen billet til 50 kr. Og vupti en tur over broen kostede nu det samme, uanset om man tog bussen eller toget: 100 kr.

Hvad kunne Gråhundbus have gjort, for at få en bedre økonomi og flere passagerer? Lad os lave to tankeeksperimenter, nemlig at man enten satte taksterne ned for at få flere passagerer, eller at man satte dem op for at få flere indtægter pr. passager? Hvad ville det betyde for Gråhundbus økonomi?

I det første tilfælde med en takstnedsættelse ville driften nu give underskud, da hverken driftsudgifter eller broafgift ændres og økonomien kun lige hang sammen med en billetpris på 50 kr. Satte man billetprisen ned ville det nu koste Gråhundbus penge at køre hver enkelt passager over broen. Gråhundbus kunne altså ikke sætte taksterne ned.

I det andet tilfælde, hvor prisen sættes op ville den samlede passagerbetaling inkl. tilbringertrafik have gjort det dyrere for de rejsende at tage bussen i stedet for toget, da prisen for tilbringertrafik og en billetpris på 50 kr. præcist svarede til, hvad en togbillet, der inkluderer tilbringertafik kostede. Gråhundbus kunne altså ikke sætte taksterne op. Der var derfor reelt ikke andre muligheder for Gråhundbus end at indstille driften. Derfor har vi i dag et sårbart enstrenget togsystem, et monopol, som ingen kan være tjent med.

Sammen med den i denne rapport påviste katastrofale mangel på robusthed i togdriften betyder dette, at offentligheden bliver ved med at se Øresund som stor fysisk og dermed også psykologisk barriere, så visionerne om at skabe en Øresundsregion aldrig bliver realiseret. Det ligger dermed i underbevidstheden, at en tur over Øresundsbroen er noget andet end over Limfjordsbroen. Den dårligt fungerende trafik betyder sammen med den af banerne skabte takstbarriere, at det føles naturligt, at der ikke er lokal bustrafik på broen og den samlede trafik over broen derfor er ekstremt meget mere beskednen end den ville have været, hvis man havde haft et robust og prisbilligt trafiksystem.

Lad det være skåret helt ud i pap: Øresundsforbindelsen er kyst til kyst 15,7 km. Kører en bus 90 km/t, så tager det 10 minutter at køre over sundet. Ti minutter er ikke nogen fjernforbindelse, men en tur sammenlignelig med en tur over Limfjordsbroen eller for den sags skyld en af broerne over Københavns Havn mellem Amager og Sjælland.

Det er ene og alene et politisk spørgsmål, om der skal køre busser over Øresundsbroen. Men det kræver naturligvis, at der er politikere, der ser problemet og sætter de relevante styrelser, organisationer mv. til at udarbejde et teknisk – økonomiske beslutningsgrundlag. Vi har i dag alverdens lobbygrupper DI, Dansk Erhverv, arbejdstagerorganisationer osv. Det eneste, vi ikke har, er lobbyorganisationer der varetager brugerinteresser i kollektivtrafik, der jo er noget helt andet end sektorens egne interesser. Det har denne rapport i hvert fald vist. Og uden lobbyorganisationer er det svært at få gang i handlingsaktiviteter bag Christiansborgs tykke mure. Så ingen – herunder den siddende transportminister, ministeriet og underliggende styrelser ved eller interesserer sig for, hvor alvorligt et problem det er for de kollektivt rejsende mellem Sjælland og Sydsåne. Det bliver nemlig ikke systematisk rapporteret og det samfundsmæssige tab bliver ikke opgjort. At den svenske stat samtidig ikke er interesseret i lokaltrafik over Øresundsbroen er en ingen nyhed.

Det er derfor nærmest tragikomisk, at den danske transportminister nu retter fokus på at erstatte de tomme busser i tyndtbefolkede områder i Vestjylland med Uber-lignende personbilsordninger. Det kan sikkert være fornuftigt nok, men det tragikomiske består i at samme minister nærmest med et pennestrøg kunne sende en del af disse busser over til Østdanmark for at løse et akut problem. Men problemet er ikke registreret i systemet og derfor ikke-eksisterende, så det kommer ikke til at ske af sig selv. Hvornår er der et politisk parti der indefra får en kommunikationslinje igennem til virkeligheden derude bag de tykke mure?

Bilag

Netop som *Rapport om Øresundstogtrafikkens regularitet oktober – december 2023* blev færdig, besluttede folketinget den 8. februar, at påbegynde lovbehandlingen af en politisk aftale om opgradering af Øresundsbanen, som blandt andet omfatter en udvidelse af Københavns Lufthavn Station. Da udvidelsen af stationen i lufthavnen officielt begrundes i, at man dermed forbedrer regulariteten, kan man forestille sig, at det politisk vil blive fremført, at nu gør man noget ved problemerne, som regularitetsrapporten beskriver og man derfor ikke behøver at gøre mere. Det, det handler om, er imidlertid noget andet, nemlig at skabe øget kapacitet til godstrafik over broen og gennem Danmark, når Femern Bæltforbindelsen indvies. At det ikke handler om at forbedre vilkårene for persontrafik fremgår indirekte af, at nye perroner ved godssporene i lufthavnen ikke bliver overdækkede. Dermed nedprioriteres persontrafikken reelt i forhold til godstrafikken, som der investeres i. Derfor valgte jeg, at skrive *Notat om opgradering af Øresundsbanen*. Det bringes her som bilag 1.

Samtidig opstod i facebookgruppen *Broen Live* en debat om planerne for ombygning af København H, som jeg tidligere i 2021 havde udarbejdet et notat om.

Siden jeg skrev notatet i marts 2021 har Banedanmark så sammen med DSB og Trafikstyrelsen udarbejdet et oplæg indeholdende to mulige forslag til, hvordan sporene på og ved hovedbanen kan omlægges. Det ene er nu fravalgt, mens det andet stort set er identisk med Banedanmarks oprindelige forslag, som mit notat omhandler. I oktober 2023 er det så blevet besluttet, at der skal laves et beslutningsgrundlag for denne løsning, jævnfør [https://www.bane.dk/Borger/Baneprojekter/ Kommende-baneprojekter/Forenkling-af-Koebenhavns-Hovedbanegaard](https://www.bane.dk/Borger/Baneprojekter/Kommende-baneprojekter/Forenkling-af-Koebenhavns-Hovedbanegaard). *Notat om at Øresundsbanen afkobles Kystbanen på København H* bringes her som bilag 2.

Dette bilag består altså af:

Bilag 1. Notat om opgradering af Øresundsbanen

Bilag 2. Notat om at Øresundsbanen afkobles Kystbanen på København H

Bilag 1

Notat om opgradering af Øresundsbanen

Februar 2024

Den 8. februar 2024 begyndte folketinget lovbehandlingen af den politisk aftalte om opgradering af Øresundsbanen, som blandt andet omfatter en udvidelse af Københavns Lufthavn Station og etablering af et overhalingsspor ved Kalvebod.

Det fremførte argument for ombygningen af stationen i Københavns lufthavn er, at man opnår bedre punktlighed og fordele for togpassagerer og godstransport på tværs af Øresund.

Lovforslaget om opgradering af Øresundsbanen rummer flere anlægsprojekter, som har det erklærede formål af øge banens kapacitet.

Embedsværket har udstyret Transportminister Thomas Danielsen med følgende udtalelse: *"Jeg har en tæt og god dialog med min svenske kollega. Vi er enige om, at der ikke skal være unødvendige hindringer for transporten mellem vores lande hverken på vej eller bane. Med disse store investeringer i Øresundsbanen sikrer vi, at der ikke vil være kapacitetsudfordringer eller flaskehalse på den danske del af Øresundsbanen, heller ikke efter Femern Bælt-forbindelsen åbner. Det er godt for både passagerne og godstog".*

Med en sådan udtalelse, kan man spørge om politikerne hermed er ved at løse problemerne, som netop er hovedemnet for nærværende rapport. Men det er desværre ikke tilfældet.

Fakta

Konkret er der tale om to anlægsprojekter samt et tredje, man har udskudt, nemlig en udvidelse af Københavns Lufthavns Station og etablering af et overhalingsspor ved Kalvebod. Det udskudte er et vendespor ved Københavns Lufthavn Station.

I relation til driften med Øresundstog er det udvidelsen af stationen i lufthavnen samt det udskudte vendespor ved stationen, der er de mest interessante.

Historien om stationen i Københavns Lufthavn er endnu en af de historier, der handler om, hvordan DSB har ødelagt togdriften i Danmark ved forskyde det strategiske fokus bort fra det, det egentligt burde handle om, nemlig servicering af passagerer og samfund til i stedet at varetage egne virksomhedsinteresser.

Kort fortalt fokuserede DSB's strategier i slutningen af 1980'erne på, hvordan man kunne udnytte den kommende Storebæltsforbindelse til at udkonkurrere indenrigsflyvningen i Danmark og dermed få fjernet en konkurrent. Det var virksomhedsstrategiske målsætninger om at skabe et monopol, og ikke ønsker om at skabe et bedre produkt, der var i fokus.

Det er beskrevet i strategioplægget *DSB Plan 2000* som DSB udsendte i 1988. Ved at få

staten til at gennemføre megainvesteringer i det danske jernbanenet under titlen timemodellen, som man i øvrigt i strategioplægget i modstrid med sandheden postulerede ville være ganske små investeringer, kunne man få en køretid på præcist to timer fra Aarhus H til København H, hvilket var marginalt hurtigere end hvis turen skulle foretages med fly når man medregnede turene mellem banegårde og lufthavne. Det man ikke kunne, var at udkonkurrere feederflyvningen fra Jylland til Kastrup. Det ville forudsætte, at togene kunne køre videre fra København H til lufthavnen. Den mulighed opstod så med Øresundsbroprojektet. Derfor var det fjerntogene og ikke Øresundstogene, DSB primært fokuserede på i forbindelse med det projekt.

Stationen i lufthavnen indgik imidlertid ikke direkte i Øresundsprojektet, selv om de danske landanlæg gjorde. I stedet lykkedes det DSB gennem et massivt pres at komme igennem med, at stationen i lufthavnen skulle finansieres af lufthavnen til trods for, at formålet var at afvikle den indenrigsflyvning, der betalte start-og landingsafgifter til lufthavnen og erstatte indenrigsflyvningen med tog, der selvsagt ikke skulle betale noget for brug af den af lufthavnsfinansierede station.

Til gengæld definerede DSB projektet og der skulle ikke spares på noget. Jernbanen over Amager til broen skulle ligge lidt nord for lufthavnen, men før lufthavnen skulle der etableres en udfletning, så to spor førte fra vest frem til den kommende terminal 3, ja, faktisk skulle stationen ligge så tæt som overhovedet muligt på den kommende terminal, nemlig lige under, så der var kortest mulig afstand mellem togene fra Jylland og indtjekningssskrankerne i terminalen. Det var godt nok et meget kompliceret og dermed meget dyrt anlæg, men DSB vred armene om på lufthavnen, der blev tvungent til at acceptere det.

Sporene skulle så fortsætte videre til et klargøringscenter, som DSB også kom igennem med skulle etableres i Kastrup. Det skulle anlægges på den kunstige halvø, der blev anlagt ud for lufthavnen som led i Øresundsprojektet. Arealet, der potentielt kunne have været brugt til lufthavnsrelaterede erhvervsformål blev således kapret af DSB til klargøringsværksted. Pointen var jo, at stationen i lufthavnen skulle være den danske intercitytrafiks endestation. Men heldigvis var der så meget politisk fokus på de kommende Øresundstog, at DSB ikke helt kunne negligere dem. Der blev således også lavet en udfletning øst for stationen, så tog fra stationen i lufthavnen kunne køre videre til/fra broen.

På den måde fik jernbanen fire spor ved lufthavnen: to persontogsspor, der fører gennem lufthavnsstationen under terminal 3 og to godsspor, der ligger nord for lufthavnen ved motorvejen, og som fører uden om stationen. Sådan undgik man (citater), at de jyske forretningsfolk, der stod og ventede på et tog, skulle komme til at opleve, at et snavset godstog kørte gennem stationen. Til gengæld sørgede man for, at stationen blev bygget i hvid italiensk marmor og dermed fik samme fine standard som internationale lufthavne.

Problemet

Rent jernbaneteknisk var og er stationen imidlertid en katastrofe. Men det var ikke i fokus. Udfletningen vest for stationen var i niveau, så når godstog kom og stadig kommer fra vest mod øst og ikke skal køre gennem lufthavnens persontogsstation men derimod ad "omfartssporvejen" nord for lufthavnen, så skal de i samme niveau krydse modkørende persontog fra lufthavnen mod vest, ligesom når en bil på en landevej skal dreje til venstre.

Men jernbaner bør ikke krydse hinanden på samme måde som et hvilket som helst gadekryds, men sådan er det! Problemet er, at der jo er tale om langsomtkørende og meget lange godstog, der ikke kan bremse, så sikkerhedshensyn gør, at kapaciteten på sporene er voldsomt begrænset.

Årsagen til, at man ikke lavede en udfletning i to etager var, at det var der ikke plads til, når nu stationen skulle placeres, hvor DSB krævede den skulle placeres. Øst for stationen, hvor der var bedre plads, blev der dog etableret en niveaufri sammenfletning af gods og persontogsspor.

Stationen har derfor fra dag ét været fejldesignet, da DSB krævede at intercitytogene nærmest skulle holde lige under Terminal 3's indtjekningsskranker. Denne fejlposition gør man så nu endeligt noget ved, fordi man forventer øget godstrafik i forbindelse med Femern Bæltforbindelsens etablering og det derfor er nødvendigt at udvide kapaciteten til godstog.

Projektet

Projektet går ud på at omlægge sporene, så man undgår, at togene ved udfletningen vest for stationen skal krydse hinandens spor. Det opnås nu ved at etablere, hvad man kalder retningsbestemt drift. Det sker konkret ved, at de to nuværende sydlige persontogsspor skal anvendes af alle tog, der kører mod øst, altså både person- og godstog, mens de to nordlige godsspor skal anvendes af alle tog, der kører mod vest. Dermed får man et helt normalt sporanlæg, hvor to spor ved en station, hver får et vigespor, så der er fire spor på stationen, uden at modkørende tog kommer i karambolage med hinanden.

Derfor skal der anlægges to nye perroner ved de to hidtidige godsspor og de får i hvert fald ikke italiensk marmor, faktisk bliver de ikke engang overdækkede. Fremover må de fine forretningsfolk derfor finde sig i, at stå i sne og slud, mens der kører snavsede godstog lige forbi perronen. Man må håbe, de husker at medbringe overtøj. Der vil dog blive opstillet læskure, som vi kender dem fra busstoppesteder. Det er nemlig Sund & Bælt, der skal betale, og det vil de ikke.

På deres hjemmeside kan man læse et svar på spørgsmålet om, hvorfor perronen ikke bliver overdækket. Et spørgsmål, som de selv stiller, givetvis fordi det er blevet stillet mange gange, da det er et godt spørgsmål:

"Hvorfor prioriterer Sund & Bælt/ASØ ikke, at passagerer til og fra lufthavnen kan stå og gå i tørvejr på og omkring de nye perroner?"

Det reelle svar er naturligvis, at det ikke er Sund og Bælts opgave at servicere togpassagerer mellem Københavns lufthavn og Jylland, mens Sund og Bælt har en stor interesse i at sikre indtægter fra godstransporterne over broen. Men det skriver Sund og Bælt ikke. De skriver i stedet:

"Udvidelsen af Københavns Lufthavn Station har til formål at løse de kapacitetsudfordringer for togtrafikken på Øresundsbanen, som allerede eksisterer og vil forværres i fremtiden. For at levere den nødvendige kapacitet og dermed muligheden for flere tog til tiden og flere tog i det hele taget etablerer projektet bl.a. to nye perroner ved

stationen og en indendørs transferløsning til/fra lufthavnens Terminal 3. I projektets økonomiske ramme ligger et perronanlæg i samme standard som en anden station på Øresundsbanen, Ørestad Station. Der vil således ligesom på Ørestad Station blive opført læskure til de rejsende på de to nye perroner”.

Så kan det vist ikke skæres tydeligere ud i pap, at anlægget har til formål at skabe øget kapacitet til godstog, men ikke servicere passagerer. Det er dermed endnu en gang slået fast, at det ikke handler om passagererne. De fine forretningsfolk er blevet degraderet til at blive serviceret på niveau med regionalt rejsende på Ørestad station. Der er godt nok et spring fra en overdækket station af hvid marmor, hvor der ikke kører godstog, en station der indgår i et internationalt lufthavnsmiljø til en snusket våd standardperron med buslæskure og snavsede gennemkørende godstog. Kort sagt investeringen sker af hensyn til godstransporten og ikke andet. Persontransporten bliver endnu en gang nedprioriteret.

Svaret på spørgsmålet om politikerne er ved at løse problemerne, som er beskrevet i *”Rapport om Øresundstogtrafikkens regularitet oktober – december 2023”* er derfor negativt. Sund og Bælt skriver da også selv i præsentationen af planerne følgende: *”Øresundsbanen er i dag tæt trafikeret og den nuværende kapacitet er udfordret. Når Femern Bælt forbindelsen åbner i 2029 forventes en øget trafik af især godstog på banen og derfor udvides togstationen ved Københavns Lufthavn på Øresundsbanen”*, jævnfør <https://sundogbaelt.dk/forbindelser/udvidelse-af-kobenhavns-lufthavn-station/>. Begrundelsen er alene hensyn til godstrafikken, den nuværende dårlige regularitet end ikke nævnes.

Det er derfor nærmest tragikomisk, at jernbanen i første omgang blev fejlprojekteret for at det dengang magtfulde DSB kunne give sine passagerer flystandard på tog dvs. uden udsigt til beskidte godstog og meget tyder på, at det var DSB's arkitekter og policydesignere, men ikke trafikingeniører, der satte den dagsorden. I anden omgang er det nu Femern-forbindelsen, der skal tilgodeses, så de svenske godstransporter ikke finder andre veje mod Tyskland udenom Sund & Bælts trafiksystem. Der er beskidte godsvogne bestemt ikke noget problem. Så når projektet er færdigt, skal folk stå på en jernbaneperron ved Nordens største internationale lufthavn og vente i regn, sne og blæst.

Det andet delprojekt ”Overhalingsspor ved Kalvebod” etableres da også udelukkende af hensyn til godstrafikken, mens det tredje, et vendespor i Kastrup indtil videre er udskudt. Dets formål var at skabe mulighed for at afkorte kørslen med persontog fra Malmö så de ikke behøver at køre helt til København H.

Hertil kommer, at arbejdet med den nye station, herunder med omlægningen af sporene forventes at vare i mere end to år og der i den periode givetvis vil blive påført de rejsende yderligere trafikale gener i forbindelse med trafikafviklingen.

Kort sagt en busmetro bliver stadig mere relevant.

Bilag 2

Notat om at Øresundsbanen afkobles Kystbanen på København H

Marts 2021, 2. udgave februar 2024¹

I februar 2021 offentliggjorde Banedanmark rapporten *"Forenkling af Københavns Hovedbanegård – en vej til bedre punktlighed"*. Rapporten blev omtalt i medierne, fordi Banedanmark foreslog en omfattende ombygning af København H, der ville koste 2 mia. kr.

Det fremførte argument for den omfattende ombygning er, at den vil skabe bedre punktlighed, som det også fremgår af projektets titel, så ingen kan misforstå budskabet.

Efter alt at dømme er formålet dog et ganske andet.

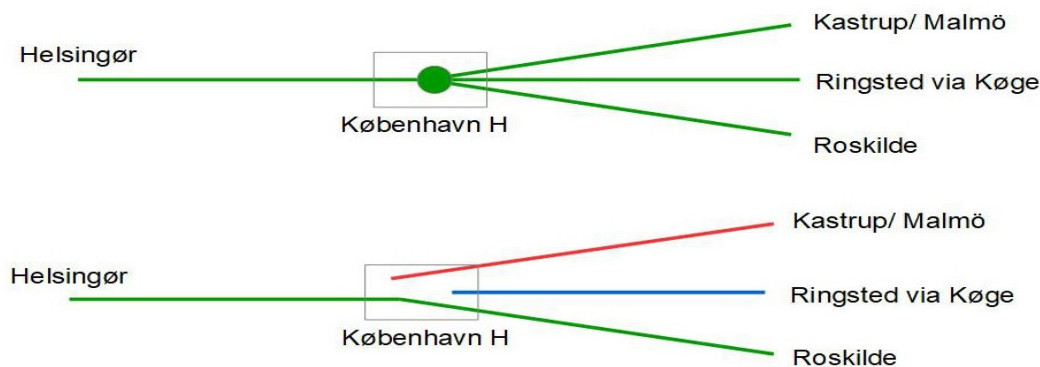
Banedanmark er som bekendt i færd med at indføre et helt nyt fælleseuropæisk signalsystem for jernbanetrafik. Men Danmark er det første og eneste land, der udruller signalsystemet til at gælde samtlige strækninger, herunder også komplicerede sporforløb på store jernbanestationer. Denne beslutning blev i sin tid taget trods den nye europiske standard kun er udviklet til længere transportstrækninger og ikke til sikring af komplicerede sporsystemer som eksempelvis ved større banegårde. Denne helt bevidste, men risikable beslutning, der fik politisk opbakning, indebar, at Banedanmark selv skulle videreudvikle konceptet til at kunne gælde i forbindelse med komplicerede jernbanenetstrukturer. Det kunne så blive et dansk udviklet koncept, der kunne danne grundlag for en europæisk standard.

Men det er ikke lykkedes Banedanmark egenhændigt at videreudvikle systemet, fordi det er et europæisk krav, at der ikke må være nationale udgaver af systemet, der kan begrænse kørslen på tværs af Europa. Alt tyder derfor på, at Banedanmark har måttet indse, at det nye signalsystem ikke umiddelbart har sådanne funktionaliteter, at det kan anvendes på det komplekse sporsystem ved København H.

Principielt har Banedanmark så to muligheder: enten at køre videre med et traditionelt signalsystem eller ombygge København H til en så simpel banestruktur, at det nye system kan virke. Den første mulighed vil afsløre, at Banedanmarks tidligere ideer var urealistiske, mens den anden model vil kunne holde fast i løftet om at Danmark er det første land, der indfører det nye system 100 pct. Men det løfte ser ud til at koste en pris i milliardklassen, udover at det får konsekvenser for hvilke togforbindelser, der kan afvikles på banegården.

I rapporten præsenteres på traditionel vis en række meget detaljerede og dermed også uoverskuelige tegninger af sporarealet ved København H. Det får ukyndige til at opgive at gennemskue projektets egentlige indhold. Jeg har derfor lavet en simpel illustration af, hvad ændringsforslaget egentlig går ud på:

¹ Notatet rummer en mulig forklaring på, hvorfor det nye signalsystemet nødvendiggør en forenkling af sporsystemet på København. Den er i notatets 2. udgave blevet præciseret efter samtale med en anonym ekspert.



København H har historisk set principielt været en meget enkel banegård. Der har reelt kun været en enkelt banelinje vestfra (fra Roskilde), der er fortsat gennem banegården mod Helsingør. Inde på banegårdsområdet har der så været en lang række udfletninger til et stort antal perronspor, der brugtes af fjerntog vestfra, der primært havde start/slutstation her.

Da man i år 2000 indviede Øresundsbroen, indførtes den nye linje fra Kastrup/Øresundsbroen til København H, så togene på denne bane kom ind på banegården vestfra, ligesom togene fra Roskilde. De nye spor fra Kastrup flettede så sammen med de eksisterende spor fra vest. Dermed kunne tog, der ankom til Hovedbanen fra såvel Roskilde som Helsingør fortsætte mod Kastrup – omvendt. Det kan gøres, da langt de fleste tog kan køres i begge retninger. I praksis betød det, at Øresundstogene kunne forbinde Kystbanen med Kastrup og broen, samtidig med at intercitytog til/fra Jylland kan køre videre til/fra Kastrup via København H ved blot at skifte kørselsretning.

I 2019 indviedes en ny højhastighedsbane fra Ringsted via Ølby/Køge til København H. Den blev ligeledes ført ind mod København H fra vest og er også flettet sammen med de andre baner, så tog til/fra denne bane kan skifte kørselsretning på København H og køre videre til Kastrup. Kort sagt ethvert tog, der ankommer til København H kan uanset, hvor det kommer fra, i princippet fortsætte videre ad en af de tre andre baner. Det er det, den øverste del af figuren skal illustrere.

Den foreslåede "forenkling" består i, at de tre baner, der kommer ind på banegården fra vest får hver deres separate og helt adskilte spor og der slet ikke vil være forbindelser mellem banen til/fra Kastrup og de øvrige baner. Der bliver simpelthen, som angivet på nedre del af figuren tre helt uafhængige banesystemer, der ikke som nu kan kombineres i alle retninger. Det giver mindre fleksibilitet i forhold til tilpasning af kundebehov og det giver flere besværlige skift mellem tog – ofte med stor bagage.

Følgerne af forslaget vil være:

Ingen forbindelse mellem banen fra Kastrup og Kystbanen

Tog fra Kastrup vil simpelthen rent teknisk ikke kunne køre til Kystbanen. Af Banedanmarks tegning i rapportens sammenfatning fremgår det, at uanset om et tog fra Kastrup ankommer til spor 4, 26 eller 27, kan der ikke skabes forbindelse til Kystbanens højre spor, altså sporet for tog med kørselsretning mod Nørreport/Helsingør. Sporene til/fra Kastrup er helt afkoblet fra de øvrige spor.

Konsekvensen vil for det første blive, at der ikke kan køre tog, der forbinder Kastrup/Øresundsbroen og Kystbanen. I fremtiden er togforbindelser mellem Kastrup og Nordsjælland dermed udelukket. For det andet at Øresundstogene fra Malmö, som tidligere har kunnet køre til Helsingør og som i 2023 blev forkortet til Østerport, med den nye ombygning ikke vil kunne køre længere end til København H. Dermed må forbindelser med Øresundstog fra Malmö til Nørreport og Østerport opgives.

Ringeforbindelse mellem den nye Ringstedbane og Kystbanen

Rent teknisk vil der stadig være en forbindelse mellem den nye Ringstedbane og Kystbanen. Men for ankommende tog fra Ringsted vil det være ad et spor, der er angivet som et vendespor (jævnfør tegningen i rapporten side 6), dvs. et spor der skal anvendes af tog, der ændrer kørselsretning, hvilket tager lang tid pga. de dertil knyttede sikkerhedsprocedurer. Tog den anden vej fra Kystbanen mod Ringsted vil skulle krydse hovedsporet for modkørende tog, der ankommer fra Roskilde, som der forventes at være 13 af i timen. Det er således en forbindelse, der i praksis ikke vil kunne anvendes i til ordinære trafikforbindelser. I praksis er Kystbanen således ikke knyttet sammen med Ringstedbanen.

Det vil betyde, at en evt. fremtidig jernbanetunnel mellem Helsingør og Helsingborg ikke vil kunne anvendes af hurtige togforbindelser fra Vestsverige (Göteborg) og Norge (Oslo) den direkte vej ad Kystbanen og videre ad Ringstedbanen mod Femern Bælt eller Storebælt – eller for den sags skyld til Kastrup.

Intercitytog fra Vestdanmark kan ikke stoppe både på København H og Kastrup

Intercitytog mellem Vestdanmark og Kastrup må køre uden om det centrale København. København H vil derfor fremover kun i begrænset omfang blive betjent af intercitytog fra Vestdanmark.

Ingen tog mellem Øresundsbroen og Femern Bælt via København H

Fremtidige svenske fjernogsforbindelser, som svenskerne nu planlægger i stort omfang, vil ikke kunne standse i det centrale København på København H. Der skal køres uden om København H, hvilket bl.a. gælder højhastighedstog og sovevognstog.

Sammenfatning

Samlet er der tale om så markante forringelser af hele togsystemet, at ændringen næppe kan tilskrives forbedring af punktligheden.

Samlet vil konsekvensen blive, at København H reelt nedlægges som værende Københavns Hovedbanegård og i stedet bliver en station på regionalbanen mellem

Helsingør og Roskilde og en endestation for de regionale tog fra Malmö. Dermed tabes de store synergier, som centralt beliggende knudepunkter skaber.

I stedet for at køre via København H skal danske intercitytog mellem Vestdanmark og Kastrup og svenske fjern tog mellem Øresundsbroen og Femern Bælt holde ved den nyanlagte station København Syd (tidligere kaldet Ny Ellebjerg) i Valby. København Syd har ikke nogen central placering i København, heller ikke efter anlæg af Sydhavnsmetroen dertil.

DSB udarbejdede for mange år siden en såkaldt "rejsestrømsanalyse", der indeholdt en beregning, der viste, at tog mellem øst og vest med fordel kunne køre uden om København H. Det blev det politiske grundlag for beslutningen om at etablere København Syd. Beregningen var baseret på den mærkværdige forudsætning, at alle rejsende til og fra stationerne ville komme dertil med sporbundne transportmidler, hvorved man beregningsmæssigt havde udelukket at passager f.eks. kunne komme på cykel, med bus eller taxa, og da København H dengang ikke havde metroforbindelse lå den derfor jernbanemæssigt "ucentralt"!

I praksis vil Københavns nye hovedbanegård København Syd ligge så ucentralt, at jernbanen må påregne store passagertab, samt tab af udviklingsmuligheder udover at tabet af realiserede knudepunktssynergier, der også vil få negative følger.

København Syds marginale geografiske/trafikkale placering kan illustreres ved, at der fra den centralt beliggende metrostation på Kgs. Nytorv med den kommende sydhavnsmetro som skal føre direkte til København S og med den eksisterende metro til lufthavnen vil være det præcist samme antal metrostationer. København Syd ligger altså ikke mere centralt end Kastrup. Ved at placere Københavns fremtidige fjern togsstation der, har jernbanen mistet en helt afgørende fordel i konkurrencen med fly, der bestod i København H's centrale placering set i forhold til lufthavnens placering. Det vil ramme intercitytrafikken, der er i direkte konkurrence med indenrigsflyvningen, og det vil også ramme fremtidens højhastighedstog mellem Sverige og Tyskland, der ikke vil få mange påstigende passagerer i København, når banegården ikke ligger mere centralt end lufthavnen, der med lavprisfly er konkurrencedygtige på både hastighed og pris.

I Banedanmarks rapport er der gennemført en "samfundsøkonomisk" analyse, men den er ikke baseret på estimer over passagertabet, når København H fremover ikke skal fungere som en hovedbanegård og passagererne derfor får et generelt dårligere udbud af rejsemuligheder, med flere togsift og længere rejsetider.

Hele "forenklingsprojektet" på København H og etableringen af København Syd er en konsekvens af, at man i banesektoren kun tænker i teknisk driftsafvikling og ikke i passagerens behov, markeder, by- og regionaludvikling og synergiskabelse - og desværre aldrig har gjort det. Nogen må sætte en anden dagsorden, hvis ikke ødelæggelserne for Hovedstadsområdet og Øresundsregionens fremtid skal blive alt for store.

Litteratur:

Uffe Palludan: Øresundsbroens muligheder. Fremad 1994 og 1999

Uffe Palludan: Bro til fremtiden. Institutet for Fremtidsforskning 2004

Uffe Palludan: Øresund 2.0. En helt ny Øresundsvision (om Øresundsmetro). PF 2009

Uffe Palludan: Metropol Øresund (om Helsingør-Helsingborg). PF 2014.

Uffe Palludan: Øresundsvisioner tur/retur. PF 2016

Uffe Palludan: Grænsekontrol -konsekvenser og alternative løsninger. PF 2016

Uffe Palludan: Grænsekontrol -fire års erfaringer ved Øresund. PF 2019

Uffe Palludan: Øresundstog. December 1990 - januar 2016. PF 2016

Uffe Palludan: Øresundstog II. Grænsekontrol og transportøransvar. PF 2016

Uffe Palludan: Øresundstog III. Slutspillet om Øresundsregionens fremtid. PF 2017

Uffe Palludan: Øresundsbus. København – Malmö og København – Helsingborg. PF 2016

Uffe Palludan: Nye forbindelser over Øresund. PF 2022

Uffe Palludan: Grænseregion Øresund 2020. PF 2020