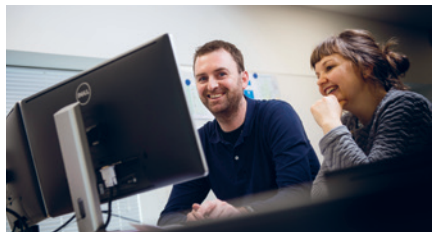




FARVEL TIL DEN GAMLE REMISE

SIDE 2



EN ARBEJDSUGE MED RIKARD BIRK LARSEN

BAGSIDEN

banedanmarks medarbejderavis | 26. januar 2017 | 18. årgang | nr. 2

baneavisen

Kritik af Signalprogrammet

Der er blæst om Signalprogrammet. Onsdag den 25. januar forventes Rigsrevisionen at rejse kritik af programmets styring.

AF MELISSA FUGL
mfu@bane.dk

Signalprogrammet er havnet i strid blæst. Onsdag forventes det, at Rigsrevisionen i sin beretning til statsrevisorerne vil rejse kritik af Signalprogrammets styring.

"Jeg forventer, at vi modtager kritik for den historiske styring af programmet – og den tager vi til os. Der vil igen blive blæst om vores arbejdsplads – både politisk og i medierne. Vi har med den nye plan for Signalprogrammet taget mange gode skridt til at imødegå den kritik, jeg forventer, vi vil modtage," siger administrerende direktør i Banedanmark, Per Jacobsen. Derudover meddelte transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen i sidste uge, at han vil sætte en ekstern kvalitetssikring i gang af programmets økonomi og tidsplaner.



SIGNALPROGRAMMET. "Vi har med den nye plan for Signalprogrammet taget mange gode skridt til at imødegå den kritik, jeg forventer, vi vil modtage," siger administrerende direktør Per Jacobsen. Foto: Christoffer Regild

Alligevel maner Per Jacobsen til ro.

"Der er megen uro og usikkerhed om Signalprogrammet lige nu. Og det er forståeligt, at man i vores omverden gerne vil være tryk ved den kæmpe samfundsinvestering, der ligger i de nye signalsystemer," siger Per Jacobsen.

"Men jeg vil gerne igen pointere, at der ikke er noget, der er forandret. Der er ingen tvivl om, at udrulningen af de nye signalsystemer er en meget stor opgave. Den kræver

stærk styring, samarbejde, og at vi holder snuden i sporet. Men vi tror stadig på, at vi ved fælles hjælp nok skal få Signalprogrammet tilbage på rette spor," siger Per Jacobsen.

Signalprogrammet fremlagde i oktober sidste år reviderede udrulningsplaner for S-banen og fjernbanen samt en revision af programmets økonomi.

Samtidig er programmet i fuld gang med at stramme op på sin styring og sine processer.



NYE SIGNALER PÅ VEJ

Banedanmark er i øjeblikket i fuld gang med at udrulle nye signalsystemer på jernbanen, der skal erstatte de gamle, forældede signalanlæg på S-banen og fjernbanen. Men tilpasningen af de nye systemer til den danske jernbane har vist sig mere kompliceret end forventet, og udrulningen bliver derfor forsinket op til et år på S-banen og op til to år på fjernbanen. Vi forventer dermed at være færdig med at installere de nye signalsystemer på S-banen i 2021 og på fjernbanen i 2023.

Fokus er nu på at få sat de første strækninger på fjernbanen i drift, nemlig strækningen Roskilde-Køge-Næstved og Frederikshavn-Lindholm-Hobro. Dernæst skal den nye jernbane mellem København og Ringsted udstyres med nyt signalsystem. Alle tre strækninger forventes at stå klar i 2018.

FORDELE VED SIGNALUDSKIFTNINGEN

- Flere tog til tiden
- Ensartet højt sikkerhedsniveau
- Færre forsinkelser grundet signalfejl
- Mulighed for at køre flere tog
- Mulighed for højere hastighed
- Danmark bliver et af de første lande, som skaber mulighed for at køre grænseoverskridende trafik på det fælles-europæiske ERTMS system
- Mindre udstyr i og omkring sporene
- Besparelser i trafikstyring og vedligeholdelse

Banedanmark på Facebook

Banedanmark er nu også til stede på Danmarks største sociale medie, Facebook. I denne uge åbnede Banedanmark sin første officielle Facebook-side og er dermed at finde på hele fem sociale platforme

AF KATRINE BEKKER BAUER
ktb@bane.dk

Mere end 1000 følgere på Twitter. På Instagram kigger over 400 med på de opslag, Banedanmark lægger på. Også på YouTube og LinkedIn kan du finde Banedanmark. Og i denne uge er Banedanmark gået på Facebook med en officiel Banedanmark-side.



SOCIALE MEDIER. Banedanmark skal i højere grad benytte de sociale medier til at informere om vores arbejde.

"Det smarte ved Facebook er blandt andet, at vi kan målrette vores budskaber til meget specifikke geografiske områder, hvilket er en fordel, når vi skal lave nabokommunikation i forbindelse med anlægsprojekter," siger Anne Kasper, som er en af de medarbejdere i Kommunikation, der nu skal til at praktisere en hel ny form for proaktiv kommunikation på sociale medier.

Tweets og hashtags

På Instagram er det primært de image-bærende billeder af Banedanmark-lokationer og jernbanen, der lokker nye følgere til. Mens Twitter bruges som en nyhedskanal, hvor

pressen og borgere kan få informationer om f.eks. en aktuel trafiksituation. LinkedIn er til de jobsøgende og til profilering af arbejdspladsen, mens YouTube bruges som distributionskanal for Banedanmarks videoer.

"Det smarte ved Facebook er blandt andet, at vi kan målrette vores budskaber til meget specifikke geografiske områder."

brede offentlighed, befinder sig i stigende grad på de sociale medier, og vi går derfor glip af en åbenlys

mulighed for at møde dem og være i dialog, hvis ikke vi også er aktive på den front. F.eks. oplever vi oftere og oftere, at vores tweets bliver taget direkte af pressen," siger kommunikationschef Jakob Østerbye.

Del gerne – og deltag med omtanke Facebook-lanceringen betyder også, at der er blevet åbnet for adgangen til Facebook fra Banedanmarks pc'er.

"Som medarbejder er du ikke forpligtiget til at deltage i debatten på Facebook – men du må selvfølgelig gerne som privatperson ytre dig om det, du vil, så længe du overholder tavshedspligten," siger Jakob Østerbye.

Derudover er det en god ide, at opdatere din LinkedIn-profil, hvis du har sådan en, så Banedanmark er angivet som arbejdsgiver.

"Det giver automatisk flere følgere og mere aktivitet på LinkedIn. Og du er meget velkommen til at like og dele opslag fra Banedanmark på alle de sociale medier. Det kan være et jobopslag på LinkedIn eller en nyhed på Facebook," siger Anne Kasper.

Du kan læse mere om hvordan du, som medarbejder, skal forholde dig på sociale medier i på baneinfo. Retningslinjerne kommer også i Medarbejderhåndbogen.

BANEDANMARK PÅ DE SOCIALE MEDIER:

- Banedanmark har profiler på Twitter, Instagram, Facebook, LinkedIn og YouTube.
- Læs Banedanmarks strategi for sociale medier på baneinfo.

Farvel til den gamle remise i Helsingør

Den gamle remise ved Helsingør Station er væk. Tilbage står kun nogle få murbrokker, de gamle oliegrave og sporene, der har ført til remisen. Om en uge er det hele væk, og det store areal skal gøres klart til nye formål. Baneavisen har spurgt byggeleder Helle Schultz Jørgensen om de nye planer.



FARVEL. Den gamle remise i Helsingør er fjernet, men en stor del af materialerne har kunnet genbruges, fortæller byggeleder Helle Schultz Jørgensen. Foto: Jesper Blæsild

AF TINA NØRGAARD ANDERSEN
tnoa@bane.dk

Det er koldt og regnfuldt, da jeg møder Helle Schultz Jørgensen ved byggepladsen i den sydlige ende af Helsingør Station. Maskinerne er i gang med at fuldende nedrivningen af den gamle remise, og man kan stadig ane det gamle gulv under grus og skidt.

"Nu, hvor bygningen er væk, kan man virkelig se, hvor stort området er," siger hun og slår ud med armene. Der har længe manglet oplagingsplads og plads til at have arbejdsmaskiner holdende langs med Kystbanen. Det bliver der nu."

"Vi skal have anlagt to b-spor langs med den eksisterende bane, spor 50, og når der så etableres to sporskifter, kan vi i fremtiden køre til og fra sporene med arbejdskøretøjer. Der er plads til at have dem stående her, samtidig med at den øvrige del af pladsen udlægges med

grus, så der bliver plads til læsning og losning af materialer," fortæller Helle Schultz Jørgensen.

Genbrug på alle leder og kanter

Selv om remisen var nedslidt og udtjent, er mange af byggematerialerne fra en tid, hvor tingene var af god kvalitet. Entreprenøren Genkhus og Kabell sørger for, at tegl og murstens sendes til rensning, hvorefter de sælges og genanvendes. Men andre dele af den gamle bygning vil også overleve nedrivningen.

"Der har været stor lokal interesse for dele af bygningen, og også blandt togpersonale har der været efterspørgsel på forskellige ting. Blandt andet har der været mange henvendelser på det store, runde vindue, som sad øverst i front på bygningen. Derfor bad jeg entreprenøren få det ned i et helt stykke,

og det er gået til en lokomotivfører, ved jeg. Et af de store, buede sidevinduer er endt hos en af de lokale borgere. Så den gamle remise lever videre hos nogen, der værdsætter den," fortæller Helle Schultz Jørgensen.

Nordsjællands Veterantog nyder også godt af fornyelsen af arealet. Det er aftalt, at de kan overtage nogle forældede sporstoppere, sporskifter og skinner, som Banedanmark alligevel bare skulle skaffe sig af med. Sådan får også dele af infrastrukturen et nyt liv.

"Det er jo en gevinst, at andre kan bruge, hvad vi må smide ud, og de er meget interesserede – især når det drejer sig om DSB 45-materialer," siger Helle Schultz Jørgensen, som ser frem til en anvendelig byggeplads på Kystbanen.

"I lyset af sporarbejdet på Kyst-

banen i 2017 og 2018 er det meget positivt, at vi får denne mulighed nu. Det er afgørende for logistikken



FRA REMISE TIL OPLAGRINGSPLADS. Remisen i Helsingør har ikke været i brug i flere år. Nu skal der være oplagingsplads og plads til arbejdskøretøjer. Foto: Jesper Blæsild

og dermed for tidsplanen i et projekt som dette," siger Helle Schultz Jørgensen.

Storartet samarbejde med entreprenøren

Arbejdet er gået efter planen, bortset fra fundet af asbest i taget, som var nyt både for byggeledelsen og entreprenøren.

"Vi måtte forhandle lidt, men vi nåede til enighed om at forlænge tidsplanen med knap 14 dage, så entreprenøren kunne nå at håndtere asbesten efter reglerne. Samtidig skal de også rense oliegravene, så alle miljøkrav overholdes. Men arbejdet skrider fint fremad, og vi når det fint inden næste led i planen," siger Helle Schultz Jørgensen.

Til marts begynder MJ Ericsson arbejdet med at etablere byggepladsen med de to b-spor, sporskifter, grusplads med mere. Og så kan sporarbejdet starte med gode, nye arbejdsforhold på Helsingør Station.

De trafikale regler kommer i app-format

De nye trafikale regler, der kommer i forbindelse med Signalprogrammet, kommer i app-format. Det giver brugerne en lang række fordele, men foretrækker man den klassiske udgave, vil det stadig være muligt.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

De nye signaler skal i de kommende år ruller ud på det danske jernbanenet med S-banen som første sted. Nye signaler betyder også nye trafikale regler, og for at gøre det lettere at finde rundt i dem, vil de komme i et app-format, der er enklere at bruge og passer til de iPads, som mange kolleger benytter ude i sporet.

"Vores udgangspunkt er at lægge reglerne i en database, hvor det så er muligt at trække de regler frem, man har brug for i en given situa-

tion. Reglerne kan så hentes via en app. Det er enklere, og det passer bedre til arbejdsgangen end et regelsæt, der enten er trykt på papir eller ligger som et PDF-dokument på en server, som man skal bladere rundt i," siger Bent Ahlgren, der er projektleder for SPOR 20, som udarbejder de nye regler for såvel S-banen som fjernbanen.

Allerede i 2009-2010, hvor det stod klart, at der skulle nye regler til i stedet for en opdatering af SR, begyndte idéen om at gøre det på en ny måde at tage form.

På S-banen er reglerne allerede i drift, og på fjernbanen er de god-

kendt til uddannelsesbrug. Og arbejdet med app'en er nu så langt, at man i Signalprogrammet er nået til den fase, hvor der skal ses på, hvordan indholdet præsenteres

Mange funktioner

Med app'en præsenteres reglerne på en anden måde, end vi kender fra bogformatet. Det kan være at brugeren ikke har behov for at se en given definition her og nu, fordi den er kendt i forvejen, mens andre brugere har andre behov for at få den frem på skærmen.

App'en giver også mulighed for at hurtigt at klikke sig frem til de ønskede regler eller eksempelvis funktionsbeskrivelser og ansvarsområder for lokomotivførere og trafikledere ansvarsområder, hvis man skulle have behov for det.

"Der er en lang række krav til data og funktioner, der skal

på plads, ligesom vi skal sikre, at designet bliver det rigtige. Der vil blive holdt en række workshops for at sikre, at de, der skal bruge app'en, får de funktioner, de skal bruge," siger Stefan Christian Rosengren, der er konsulent i Signalprogrammet.

I første omgang sker det på S-banen, hvor det nye signal-system udrulles først. Her forventes app'en at være klar i løbet af efteråret. Det er samme løsning til S- og fjernbanen, men app'en kommer først på S-banen, hvor de trafikale regler allerede er i drift. På fjernbanen kommer de nye regler, når det nye signal-system er klar på første strækning – og reglerne er godkendt til drift af Transport-, Bygge- og Boligstyrelsen.

"Det drejer sig meget om at sikre, at app'en får en god funktionalitet, så brugerne med få klik kan finde frem til det, de har behov for,

og kunne have flere oplysninger fremme samtidig, så man undgår at skulle bladere rundt, som man gør det i en PDF eller i en bog," siger Stefan Christian Rosengren.

PDF og papir

Selv om det bliver muligt at finde rundt i reglerne på den nye app, så vil det stadig være muligt at finde reglerne i en PDF.

"Vi forventer, at langt de fleste vil bruge app'en, men der bliver ikke tale om nogen revolution. Ønsker man et sæt trafikale regler i PDF-format, man kan printe ud, så vil det stadig være muligt. Det er ikke alle, der har en iPad, og man kan forestille sig et scenario med et nedbrud, hvor det vil være nødvendigt at kunne finde reglerne frem i fysisk form," siger Bent Ahlgren.

STATIONSOMBYGNING I STOR STIL

Ringsted Station gøres klar til fremtidens jernbane

En af Danmarks største stationsombygninger finder sted på Ringsted Station og udføres af Den nye bane København-Ringsted. Ombygningen er berammet til tre år.

AF RAGNAR LUNDØ
rlnd@bane.dk

75 procent af stationens spor, sporskifter og perroner bygges om, og ombygningen af Ringsted Station omfatter blandt andet udskiftning af 16 kilometer spor og montering af 34 nye sporskifter.

Hovedårsagen til ombygningen er, at der skal gøres plads til de to nye spor fra Den nye bane København-Ringsted. Desuden skal spor 2 og spor 4 inde på stationen hastighedsopgraderes til 180 km/t for gennemkørende tog.

"Vi gik i jorden med de forberedende arbejder i august 2016 og forventer at afslutte stationsombygningen i slutningen af 2019, men når Den nye bane København-Ringsted åbner i december 2018, vil Ringsted Station selvfølgelig være klar til at betjene tog til og fra den nye højhastighedsstrækning," fortæller projektleder Henning Steen Nielsen fra Den nye bane København-Ringsted.

Komplekst arbejde

Isoleret set er arbejderne på Ringsted Station simple, men det hele skal udføres, mens togtrafikken opretholdes.

"Ringsted Station er et af de vigtigste trafikknudepunkter i landet, så vi har fuld forståelse for, at antallet af sporspæringer er begrænset," siger Henning Steen Nielsen.

"Vi skal arbejde smart og effektivt, når vi har spæringerne. Vores byggeledelse koordinerer tæt med sporentreprenør, sikringsteknikere og kørestrømsmontører, så vi får det optimale ud af spæringerne."

Tre år – fire stadier

Ombygningen er planlagt i fire stadier over tre år, og i det første stadium skal Banedanmark blandt andet montere ti sporskifter i området fra Mellem Broerne til Dyssegårdsvej og grave ud til nye spor.

De første arbejder kræver døgnspæringer i alle weekender i januar og februar samt aften- og natspæringer i hverdagene. Derudover afsluttes stadiet et med en stor sikringsibrugtagning i sommeren 2017, hvor trafikken igennem Ringsted vil være stærkt reduceret i tre uger. Og sporspæringer kan togpassagererne forvente mere af i de kommende tre år i forbindelse med



NYE SPORSKIFTER. Assisterende byggeleder Mikkel Botoft Nielsen fra Den nye bane København-Ringsted (tv.) inspicerer et af vinterens nye sporskifter øst for Ringsted Station sammen med en SR-leder. Foto: Banedanmark

udførelsen af de andre tre stadier.

"Vi lægger sporspæringerne i

nattetimerne, weekender samt i ferieperioder for at genere passage-

erne mindst muligt," fortæller Henning Steen Nielsen.

OPGRADERING AF RINGSTED STATION

I juni 2016 kom afgørelsen fra transport- og bygningsministeren om, at Banedanmark skal udføre opgraderingen af Ringsted Station som anført i Anlægsloven for Den nye bane København-Ringsted med en optimering, således at stationen kan betjene gennemkørende tog med 180 km/t.

I forbindelse med København-Ringsted-projektet undersøgte Banedanmark mulighederne for en østlig eller vestlig niveaufri udfletning ved Ringsted Station, som ville kunne bidrage med en smidigere trafikafvikling. En eventuel niveaufri udfletning vil dog tidligst blive aktuel til åbningen af Fernerforbindelsen i 2028.

SÅDAN KOMMER DET TIL AT FOREGÅ

- Byggeperiode: august 2016 – december 2019
- Modtagelse af to spor fra Den nye bane København-Ringsted
- Montering af 34 nye sporskifter
- Anlæggelse af 16 kilometer nye spor
- Udvidelse af perron 3 mellem spor 4 og 5
- Flytning af spor 5 og 6 mod syd
- Flytning af trappe og elevator på perron 3
- Forstærkning af gangtunnel under spor 2 og 4
- Forstærkning af broen over Ringsted Å

Succes fortsætter i Trafikstyring København

Forsøgsordningen med den nye trafiklederuddannelse KH Pilot er forløbet så godt, at uddannelsen fremover bliver permanent i Banedanmark.

AF EBBE JUNG JOSEFSSON
ejjo@bane.dk

Flere medarbejdere i Trafik har i samarbejde med Trafikstyring København tænkt ud af boksen for at få flere trafikledere hurtigere igennem uddannelsesforløbet uden at gå på kompromis med det høje sikkerhedsniveau på uddannelsen.

RFC København har udfordringer med bemandingen på trafikstyringspladserne, derfor har der været behov for at tænke kreativt for at

uddanne flere trafikledere til kommandoposten.

Ved at bygge en simulator og målrette undervisningen til netop de sikringsanlæg, der hører til RFC København, har de kommende trafikledere kunnet træne mere specifikt i forhold til, hvis de skulle uddannes til andre sikringsanlæg.

Uddannelsestiden er på denne måde skåret ned fra elleve til ni måneder.

"Vi er rigtig glade for, at KH Pilot nu bliver en integreret del af vores uddannelsessystem. Det giver os mulighed for at tilknytte flere trafikledere hurtigere, end det ellers var muligt," siger Nicolai Smidt Sigsgaard, sektionschef i Trafikstyring København, om uddannelsen, der har kørt som pilotforsøg i Banedanmark siden efteråret 2015.

Blåstemplet

Et tæt og konstruktivt samarbejde mellem Trafikstyring, HR og HK



SIMULATORKØRSLER. KH Pilot startede i november 2015. I uddannelsen indgår undervisning i København, fem praktikperioder på forskellige kommandoposter og fjernstyringscentraler rundt om i landet og test på simulator i Fredericia. Foto: Palle Peter Skov

Trafik & Jernbane resulterede i begyndelsen af det nye år i en blåstempling af den nye trafikleder-

uddannelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som godkender uddannelsesforløbet inden for jernbanen.

Blåstemplingen betyder, at der er grønt lys til, at det næste hold begynder på det nye uddannelsesforløb i løbet af foråret.

Hvorvidt det skal udbredes til andre dele af Banedanmark er ifølge Nicolai Smidt Sigsgaard lidt for tidligt at spå om.

"Nu skal glæde os over, at vi har fået godkendt denne uddannelse, som er skræddersyet til trafikstyring af RFC København, inden vi eventuelt breder det ud til andre dele af Banedanmark. Dels skal vi have afklaret, om det rent praktisk er muligt, og dels skal vi høre flere erfaringer, før vi er i stand til at vurdere, om det på et senere tidspunkt skal implementeres andre steder," siger han.

De første fem trafikledere kom godt igennem uddannelsesforløbet, og de er derfor klar til at skulle høre deres første erfaringer på RFC København.

KONKURRENCE

Vi tog med Gribskovbanen i sidste udgave af baneavisens konkurrence, hvor vi var på jagt efter navnet på togoperatøren på banen. Det rigtige svar er Lokaltog A/S, og det vidste blandt andre applikations-supportansvarlig Henrik Muldgaard fra It Digital Jernbane & Infodok, som får en præmie tilsendt.

Gribskovbanen kører til Hillerød, og derfra kan man tage S-toget ind til København. Da det vil være alt for let at spørge efter, hvilke S-togslinjer der kører til Hillerød, så vil vi meget hellere vide, hvilket TIB-nummer strækningen mellem Hillerød og Hellerup har.

Har du svaret på spørgsmålet – eller et godt bud – så send dit svar til konkurrence@bane.dk. Vi skal have dit svar senest fredag den 10. februar.



TIB. Hvilket TIB-nummer har S-banestrækningen mellem Hillerød og Hellerup?
Foto: Leif Jørgensen

En arbejdsuge med Rikard Birk Larsen

Som projektleder i brogruppen er Rikard Birk Larsen travlt optaget af elektrificeringen mellem Fredericia og Aarhus. Og til arbejdet bliver der drukket masser af kaffe.

MANDAG

Dagen, og særlig mandag morgen, starter altid med en kop mokka for at ryste weekenden af sig. I dag står der fokus på gennemgang og underskrift af den første ATR – som er et aktivitets-, tids- og ressourceskema – for vores rådgiver, Rambøll, der gerne vil i marken og besigtige allerede onsdag og torsdag.

Sideløbende er jeg i gang med at sikre, at rådgiver udfylder et regneark omkring deres færden på banens areal, så vi har styr på, hvor og hvornår der er noget fra vores projektgruppe derude.

En anden gennemgående aktivitet med stort tidsforbrug i denne uge er at fremskaffe og uploade grundlaget for projektet til SharePoint, så vi kan få oprettet og ikke mindst tilpasset vores SharePoint til sagen. Dagen blev godt afsluttet ved at vi modtog en underskrevet ATR fra rådgiveren.

TIRSDAG

Dagen begyndte med en dialog med vores rådgiver omkring tro- og love-erklæringer til SharePoint, der blev fremsendt. Herefter havde jeg dialog med Teknisk Dokumentation omkring tidsplanen for materialet på de cirka 39 broer, vi skal håndtere i projektet. Her fik vi styr på et leveringstidspunkt.

Så gik det videre med en gennemgang og tilretning af Informations og kommunikationsteknologi-aftalen (IKT), der blev fremsendt til rådgiveren for kommentering. Det bør på nuværende tidspunkt nævnes, at dagens kaffetal er tæt ved de 10 kopper.

Dagen blev sluttet af med et internt projektleder-møde omkring vores projekt.

Dagens bommert var opdagelsen af, at jeg under et download var kommet til at lave total kaos i en mappe..... UNDSKYLD..... det lykkedes heldigvis at få rettet op igen. Skylder måske et stykke kage?



KAFFE. For at holde dampen oppe bliver der drukket kaffe i store mængder. Foto: Rikard Birk Larsen

RIKARD BIRK LARSEN

Rikard Birk Larsen er projektleder og har siden juli 2016 været ansat i brogruppen i Fredericia. Han er blandt andet projektleder på projektet "de forberedende arbejder til elektrificering fra Fredericia til Aarhus". Rikard Birk Larsen er uddannet anlægsingeniør fra Horsens i 2005 og kommer fra en stilling hos rådgiveren Orbicon, hvor han arbejdede med kloakanlæg og vej-afvanding som både projekterende, projektleder og senest som gruppeleder.



KOMPLEKST PROJEKT. Der er rigtig meget at holde styr på, når Rikard Birk Larsen – her fotograferet sammen med Ditte Holst Nielsen – skal sikre, at omkring 40 broer er klar til elektrificeringen af strækningen Fredericia-Aarhus. Foto: Palle Peter Skov

ONSDAG

Planlægning af vores forestående opstartsworkshop var en af dagens hovedoverskrifter. Dagen blev blandt andet brugt til dialog med de tekniske projekttegere og SR-folk omkring formen på deres indlæg.

Det var også dagen, hvor jeg – sammen med en flok kollegaer – med udgangspunkt i vores nye SharePoint havde et møde med Elisabeth. Her lærte vi, hvordan vi selv kan gøre en masse ting på sitet, så hverdagen kan glide nemmere.

Dagen blev sluttet af med et planlægningsmøde med projekteringslederne og projektledere fra den nordlige strækning fra Aarhus til Lindholm for at få styr på, hvordan vi når både at kommentere materialet fra Anlægsudvikling samtidig med, at der er et betydeligt arbejdspress omkring granskning af notater med mere på deres strækning.

TORS DAG

Tidlig op og i gang. Der står kommentering af ATR nummer to på programmet. Den er noget større, og der skal lægges en del krudt i dette. Særligt nu, hvor det er de første ATR'er, vi kigger på. Det er super spændende, men også krævende, da vi jo helst skulle ramme rigtigt. Både i forhold til at sikre et godt samarbejde med rådgiver, men jo også for at sørge for, at intentionerne i kontrakten efterleves.

Om formiddagen deltog jeg i et teammøde

for hele brogruppen, hvor vi bl.a. snakkede om mål for afdelingen.

Over kaffekop nr. otte planlægger jeg transporten til næste uges Prince2 kursus, og der reflekteres lidt over, om jeg bliver klar. Der er en del at læse, som noget af eftermiddagen og aftenen bruges til.

FREDAG

Dagen begynder med en snak med projektlederen fra rådgiveren om projektets opstartsworkshop og en møde med min anlægschef om hans bidrag ved opstartsworkshopen. Efter kaffe kan jeg sende den endeligt kommenterede ATR til rådgiveren, og planlægge et opfølgingsmøde om eftermiddagen.

Efter frokost og en rask gåtur rundt om søen ved Madsby parken er der energi på tanken igen. Det planlagte møde med rådgiveren omkring ATR afholdes via communicator. Det er meget fedt at kunne dele skærm under møderne.

Det modtagne materiale omkring en plan for opstartsworkshopen skal kommenteres som det næste. Planen er nu lagt, og vi håber, det bliver en god dag.

Nu sidder jeg med dagens sidste kop kaffe og skriver denne dagbog færdig, inden jeg vil trille hjem på weekend. Prince2 kursus kalder tidligt mandag morgen. Og så kom der lige en mail omkring noget registrering inden Prince2 kursus. Sæt i gang.....

EN ARBEJDSUGE MED...

Der er over 2200 medarbejdere i Banedanmark. Nogle arbejder ude i sporet, nogle i trafikken, andre sidder bag et skrivebord. Fælles er, at alle kolleger arbejder for at sikre en attraktiv togrejse og skabe fremtidens jernbane. I denne serie følger vi en Banedanmark-kollega og får indblik i de opgaver, der præger en almindelig arbejdsuge.

Har du en idé til en person eller et område, der bør være med i serien, så send en mail til baneavis@bane.dk

Ballast

AF LARS ANDERSEN



Baneavisen er Banedanmarks medarbejderavis og udkommer hver 14. dag.

Ring eller skriv til redaktionen, hvis du har idéer eller forslag til artikler eller historier til avisen.

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR
Jakob Østerbye

REDAKTIONEN

Redaktør: Søren-Peter Fiirgaard. Redaktionen: Dorthe Kristiansen, Melissa Fugl, Mette Løth Christensen, Tina Nørgaard Andersen, Lisbeth Ligeard, Katrine Bekker Bauer, Gitte Sørensen, Pia Vannacci Elnif, Henrik Strunge, Ebbe Jung Joseffson, Anne Kold Kasper og Anders Paaskesen.

Banedanmark Kommunikation
Amerika Plads 15
2100 København Ø
Telefon: 8234 0000 / 8234 9726
E-mail: baneavis@bane.dk

Avisen er trykt hos: Kailow Graphic
Oplag: 1.300
Papir: 120 g Multi offset
ISSN 1600-4426
Bladfordeling: Intern Service
Telefon: 8234 0258

ABONNEMENT

Modtager du ikke baneavisen, eller har du ændringer til dit abonnement, bedes du kontakte Intern Service. Ring på 8234 0258, eller mail til kontorhold@bane.dk.

KONTAKT OS

Har du kommentarer, idéer eller læserbreve til baneavisen, er du velkommen til at kontakte os.

Søren-Peter Fiirgaard, 8234 9726,
Katrine Bekker Bauer 8234 9159,
baneavis@bane.dk

banedanmark

