



BANEDANMARK SET MED PENDLERENS ØJNE

BAGSIDEN



JURA OG ANLÆG FORSTÆRKER SAMARBEJDET

SIDE 2

bannedanmarks medarbejderavis | 9. marts 2017 | 18. årgang | nr. 5

baneavisen

Fra rettidighed til punktlighed

Siden årsskiftet har det ikke længere heddet kunderettidighed, men kundepunktighed. Hvorfor nu det? Og taler vi om det samme?

AF KATRINE BEKKER BAUER
ktb@bane.dk

Lad os slå det fast med det samme: Ja, kundepunktighed og kunderettidighed dækker over det samme: Nemlig hvor mange procent af kunderne – passagerne -, der kommer frem til tiden.

"Tallene er de samme, og de underliggende definitioner er også de samme, men ordet rettidighed er nu erstattet med punktlighed. Dermed bruger vi og togselskaberne en betegnelse, der er helt tæt på det internationale "punctuality", fortæller trafikdirektør Peter Svendsen.

Det har desuden været et ønske fra Transport-, Bolig- og Bygningsministeriet at præcisere begrebet, og at Bannedanmark og togselskaberne

dermed fremover anvender begrebet punktlighed i stedet for rettidighed, som kan opfattes som et mere abstrakt begreb.

"Ændringen gælder i alle sammenhænge, så fremover hedder det kundepunktighed, togpunktighed og så videre," siger Peter Svendsen.

Ordet rettidighed vil løbende blive

erstattet af punktlighed i forskellige sammenhænge, f.eks. på intranet og hjemmeside. Og når baneinfo til april går i luften i skyen (SharePointOnline), kan du

dagligt følge med i, hvordan det går med at nå målene for kundepunktigheden på forsiden af baneinfo, hvor grafikker i rød eller grøn vil vise, om målet er nået – eller ikke nået.



PUNKTLIGHED.

I Bannedanmark måler vi på, hvor mange tog, der ankommer inden for 2:59 minutter – vægtet med antal passagerer. Det hedder nu kundepunktighed, og alle steder, hvor det tidligere hed rettidighed, hedder det nu punktlighed.

Foto: Bannedanmark

HVAD ER KUNDEPUNKTLIGHED?

I Bannedanmark måler vi på, hvor mange tog der ankommer inden for 2:59 minutter – vægtet med antal passagerer. Det vil sige, at et tog i myldretiden med mange passagerer vægter mere end en afgang med færre passagerer i ydertimerne. Tog aflyst mindre end 72 timer før afgang tæller som forsinket.

Kundepunktighed – mål og resultater år til dato 2017

Bannedanmarks målsætning er, at kundepunktigheden for DSB fjern- og regionaltog skal være minimum 82,4 % – resultat år til dato: 78,9 %

På S-banen er målsætningen minimum 92,3 % – resultat år til dato: 95,2 %

Derudover har Bannedanmark også et mål for Arrivas tog, som er 93,0 % – resultat år til dato: 93,1 %

Færre målinger. Bedre opfølgning.

Antallet af årlige medarbejdertilfredshedsmålinger er skåret ned fra fire om året til to. Det skal give bedre opfølgning.

AF PIA VANNACCI ELMIN
pvel@bane.dk

I gennem længere tid har det blandt andet i Hovedsamarbejdsudvalget (HSU) været diskuteret, at fire målinger om året var for mange.

"Hvis man arbejder i treholdsskift eller på anden måde ikke mødes jævnligt, kan det være meget svært at nå at følge op på målinger. Og netop opfølgningen og dialogen er det, som skaber værdi ved målingerne," forklarer Lotte Thomsen, der er personaleudviklingskonsulent og arbejder med medarbejdertilfredshedsmålinger i Bannedanmark.

Derfor besluttede direktionen i efteråret, at der fra 2017 kun skal være to målinger om året: Den store årlige klimamåling i første halvår og en mindre, opfølgende måling i efteråret.

Den store klimamåling stiller skarpt på tilfredsheden med nær-

meste leder, samt hvordan man som medarbejder ser sin egen indsats, samarbejdet med kolleger og Bannedanmark som arbejdsplads. Den er netop sendt ud til alle og kan besvares frem til 20. marts.

Opfølgning vigtigst

"Ud af målingerne får vi en masse informationer, som siger noget om, hvordan det går i Bannedanmark på helt overordnet niveau," siger Lotte Thomsen og fortsætter:

"Denne viden arbejdes der med centralt, men det vigtigste foregår i enhederne, hvor opfølgningen sker. Her skal alle ledere nemlig følge op på deres egen klimamåling og have dialog med medarbejderne."

Med færre målinger er håbet, at der skabes bedre rammer for den lokale opfølgning.

"Når vi kun måler to gange om året, skulle der gerne være tid til at dvæle lidt ved målingen og få en god dialog lokalt om resultaterne,"



FÆRRE MÅLINGER. Årets store måling er netop sendt ud.

Tegning: Lars Andersen

siger Lotte Thomsen, der opfordrer alle til at besvare målingen og bruge kommentarfeltet flittigt.

"Kommentarerne er med til at uddybe de svar, man giver, og for den enkelte leder er det værdifuld viden at få," siger Lotte Thomsen.

SVAR PÅ ÅRETS STORE KLIMAMÅLING

- Den store årlige måling er netop sendt ud.
- Du har fået en mail med et link til spørgeskemaet.
- Der spørges blandt andet til tilfredshed med nærmeste leder, motivation og Bannedanmark som arbejdsplads.
- Tekstkommentarerne er meget hjælpsomme – især for din nærmeste leder.
- Du kan svare på målingen indtil 20. marts 2017.
- Har du ikke fået en mail med spørgeskema, kan du skrive til HR-maaling@bane.dk

Jura og Anlæg forstærker samarbejdet

Samarbejdet bliver bedre, når man kender hinanden. Derfor får kolleger fra Jura nu faste pladser hos Anlæg – både i Banehuset, Banehytten og Brøndby.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

Det er lettere at arbejde sammen med kolleger, man kender. Mennesker, man sidder tæt på, taler med og måske spiser sin frokost sammen med har man lettere ved at stille spørgsmål til dem, man kun kender fra initialer og mailadresser. Og et tæt samarbejde giver ofte bedre resultater.

Derfor får kolleger fra Jura nu faste pladser i Anlæg, så de kan

”Der har altid været et tæt samarbejde mellem Anlæg og Jura, men vi får nu endnu bedre muligheder for at trække på hinandens kompetencer og viden.”

sparre med hinanden, når det drejer sig om eksempelvis udbudsmaterialer, udarbejdelse af kontrakter og til-delinger af disse.

Altså områder, hvor der i forvejen samarbejdes og koordineres mellem kollegerne i Jura og medarbejderne i Anlæg.

”Det drejer sig om at udbygge relationerne og nedbryde grænser, og det gør man bedst, når man kender hinanden og hurtigt kan komme forbi for at få svar på et spørgsmål. Foreløbig har vi etableret pladserne, og så kan vi altid justere alt afhængig af behovet, siger Ole Clemens

Petersen, sektionschef i Jura.

En gang om ugen er pladserne i Banehusets bygning D bemandet, og en gang om ugen er der kolleger fra Jura hos Den nye bane København-Ringsted i Brøndby. I Fredericia bliver der tale om fast bemanning, da Mikkel Wehner Kjær rykker permanent inden døre i Banehytten.

”Vi kan også lære meget af hinanden. Eksempelvis tager vi til Brøndby for at blive klogere på, hvordan de arbejder med risiko-håndtering samt tidlig inddragelse af leverandørerne. Vi kan se, at de har skabt gode resultater og skarpe kontrakter ved at se helt anderledes på håndteringen af blandt andet de to temaer,” siger Ole Clemens Petersen.

Samarbejde i øjenhøjde

Idéen stammer fra et møde i Strategisk Forum, og da den først var plantet, gik det stærkt. Kollegerne fra Jura er meget motiverede, og også i Anlæg har Marianne Rasmussen, der er områdechef i Anlæg Vest, gode forventninger til ordningen.

”Der har altid været et tæt samarbejde mellem Anlæg og Jura, men vi får nu endnu bedre muligheder for at trække på hinandens kompetencer og viden, når vi sidder tættere sammen. I forvejen har vi også gode erfaringer med at have partnere fra Økonomi i Fredericia, så jeg har forventninger om et rigtig godt samarbejde,” siger Marianne Rasmussen.



SAMARBEJDE. Jurist Mahvish Ashraf (i midten) er en af de kolleger fra Jura, der er med til at bemande pladserne i Banehusets bygning D. Foto: Christoffer Regild

Hun får blandt andet glæde af Mikkel Wehner Kjær, der flytter sin hverdag fra Banehuset til Banehytten i Fredericia. Og han er ikke skræmt af at skulle være ene repræsentant for Jura i Banehytten.

”Jeg glæder mig rigtig meget til at komme til Fredericia og til at lære kollegerne i Anlæg rigtig at kende. Der er store fordele i, at jeg kommer til at sidde tættere på projekterne. De får en bedre rådgivning, og vi får mulighed for at sparre sammen, så vi får de bedste løsninger,” siger han.

JURA

Jura leverer juridisk rådgivning og bistand til alle forretningsområder i Bane-danmark i forbindelse med større og mindre indkøb af såvel varer og tjenesteydelser og bygge- og anlægsopgaver. Herudover står Jura løbende til rådighed med forvaltningsretlig bistand og tilbyder generel juridisk sparring.

ANLÆG

Anlæg består af områderne Anlæg Vest og Anlæg Øst, tre stabe samt tre af Banedanmarks store projekter og programmer: Elektrificeringsprogrammet, Ringsted-Femern Banen og Den nye bane København-Ringsted. Anlæg arbejder inden for fagene spor, sikring, broer, kørestrøm og stærkstrøm fordelt på ca. 320 projekter om året med en samlet omsætning på 5-5,5 milliarder kroner.

TO NYE INSTRUKSER

Hvem bestemmer, hvad det må koste?

Nu skal det være nemmere at købe ind. Den enkelte leders ansvar er nemlig tydeliggjort, og grænserne for, hvor meget den enkelte må disponere over, er tilpasset den nye organisering.

AF PIA VANNACCI ELNIF
pvel@bane.dk

Hvor meget må den enkelte leder disponere? Hvad er beløbsgrænserne for indkøb? Og hvilke regler gælder for de varer og ydelser, vi køber i Banedanmark?

Det har tidligere ikke været helt nemt at hitte hoved og hale i. Skal et indkøb for eksempel konkurrenudsættes? Hvem må købe hvad? Og så videre.

”Før havde vi blandt andet en forretningsorden, en konsulentpolitik, en instruks for det ene og det andet. Nu er det forenklet og samlet i to instrukser,” forklarer Nina Uldal,

der er områdechef for Indkøb.

Indkøb og Økonomi har derfor udarbejdet ny retningslinjer – en såkaldt indkøbsinstruks og en regnskabsinstruks. De erstatter mange af de tidligere politikker og regler.

”Banedanmark er naturligvis underlagt statens regler, så de to dokumenter forklarer blot, hvordan vi i Banedanmark gør i praksis,” siger Nina Uldal. Som bilag til indkøbsinstruksen,

der er en ny skabelon for indstilling vedrørende indkøb. Denne guider dig igennem indkøbet og sikrer dokumentation for efterlevelse af reglerne.



Formålet er kort fortalt at forenkle tingene.

Tydelige beløbsgrænser

I regnskabsinstruksen kan man som leder helt tydeligt se inden

for hvilke beløbsgrænser, man kan disponere, og hvad direktionen skal ind over.

”Vi har ønsket at koble det faglige og det økonomiske ansvar i højere grad,” forklarer områdechef for Økonomi Anne Hougaard Olesen.

Sådan køber du ind

I indkøbsinstruksen er retningslin-

INSTRUKSER. ”Før havde vi blandt andet en forretningsorden, en konsulentpolitik, en instruks for det ene og det andet. Nu er det forenklet og samlet i to instrukser,” forklarer Nina Uldal, der er områdechef for Indkøb. Foto: Peter Elmholt

jerne for, hvordan man køber ind, beskrevet nøje.

Du kan blandt andet få svar på: Hvilke regler gælder for indkøb af konsulenter? Hvilke retningslinjer gælder ved indgåelse af huslejeaftaler? Hvordan forholder vi os til CSR? Og meget mere.

Få mere at vide

”Det er især alle ledere i Banedanmark, der skal sætte sig godt ind i de nye retningslinjer,” siger Anne Hougaard Olesen.

Men alle, der køber ind, bør også sætte sig ind i reglerne.

Du finder reglerne på baneinfo og i Tracé.



STORE SPORARBEJDER. I 2015 og 2016 var det Fyn og S-banen, der var i fokus med blandt andet det store sporarbejde på Østfyn – herunder tunnelen under Langeskov Station – og sporarbejdet på Køge Bugt-Banen. I år er det på Kystbanen og på S-banen mellem Valby og Svanemøllen, de store arbejder ligger. Foto: Alex Tran og Jesper Blæsild



Nu går de store projekter i gang

I april går renoveringen af S-banen mellem Valby og Svanemøllen i gang og i juni Kystbanen. Og så er der alle de andre.

AF DORTHE KRISTIANSEN OG MELISSA FUGL
dokr@bane.dk og mfu@bane.dk

I takt med, at forårsblomsterne pibler op af jorden, er der også en anden sæson, som begynder, nemlig sæsonen for årets store sporarbejder. De lægger typisk ud i forårets helligdage for så at nå fuld volumen i sommerferien, hvor pendlerne er på ferie.

I 2017 fornyer Banedanmark blandt andet sporene på Kystbanen og S-banens centrale afsnit mellem Valby og Svanemøllen.

Hos direktør for Anlæg, Steen Neuchs Vedel, har der været skarpt fokus på at få projekterne planlagt,

så etaperne sidder i skabet i forhold til togtrafikken – og at de afsluttes til tiden.

”Det er afgørende vigtigt, at projekterne er så robuste som muligt. Vi har blandt andet været inde at kigge på Valby-Svanemøllen-projektet, der ligger midt i S-banens centrale afsnit, og har tilrettet det. Projektet er stadig meget komplekst, men med en dygtig entreprenør og god styring kan vi nå i mål,” siger Steen Neuchs Vedel.

Sporene på S-banestrækningen har det skidt og skal skiftes ud. Derudover er der mange såkaldte vridningsfejl, hvor sporene skal rettes op.

”Sporet mellem Valby og Svanemøllen er slidt, og sporets tilstand gør, at vi risikerer at skulle sætte togenes hastighed ned med forsinkelser til følge, hvis vi ikke gør noget. Ved at forny sporene nu får vi en mere stabil bane til gavn for S-togenes punktlighed,” siger han.

Juni på Kystbanen

På Kystbanen er togenes hastighed flere steder sat ned på grund af sporets tilstand. Kystbanen får derfor i år og næste år nye sveller og skinner. I år på strækningen mellem Rungsted Kyst og Helsingør.

”Det er i sidste ende gode nyheder for både punktligheden og for passagererne. Når de slidte skinner og sveller er erstattet af nye, kan togenes hastighed sættes op til strækningens almindelige hastighed de steder, hvor den i dag er nedsat på

grund af sporets tilstand. Arbejdet sikrer også, at der fremadrettet vil opstå færre fejl i sporet,” siger Steen Neuchs Vedel.

Fornyelsesprojekterne på Kystbanen og Valby-Svanemøllen er nøje planlagt, og tidspunktet er koordineret med jernbanevirksomhederne med henblik på at berøre færrest mulige passagerer. Til trods for dette kan arbejdet desværre ikke gennemføres, uden at der i perioder enten lukkes helt for togtrafik, eller at togtrafikken reduceres.

”Strækningen mellem Valby og Svanemøllen benyttes på almindelige hverdage af omkring 200.000 passagerer. Så vi ved godt, at det bliver en stor mundfuld for passagererne med skiftende trafikmønstre og flere togsift,” siger Steen Neuchs Vedel.

FAKTA OM:

Valby-Svanemøllen

Fra den 12. april til 30. september udfører Banedanmark en omfattende sporfornyelse mellem Valby og Svanemøllen. Her fremtidssikrer Banedanmark jernbanen ved blandt andet at forny skinner og sveller samt udskifte en del sporskifter og indbygge nye.

Vi arbejder i døgn drift i hele perioden. Arbejdet udføres i fem etaper og medfører både reduceret drift og lukninger af S-togtrafikken.

Kystbanen

Hen over somrene 2017 og 2018 fornyer Banedanmark strækningen mellem Hellerup og Helsingør – 35 km spor. Vi udskifter slidte skinner, sveller og et stort antal sporskifter.

Derudover udskifter vi sporskiftewarmen på hele strækningen.

Mens vi fornyer sporet, renoverer vi en række broer på strækningen og foretager forskellige arbejder inden for sikring, kørestrøm og afvanding.

Det er desværre nødvendigt at lukke banen for togtrafik i en del af den periode, hvor vi arbejder. Mens banen er lukket erstattes togene af togbusser.



DE STORE ANLÆGS- OG FORNYELSES-AKTIVITETER I 2017 ER:

- Sporfornyelse Valby-Svanemøllen
- Sporfornyelse på Kystbanen
- Elektrificeringen af strækningen Esbjerg-Lunderskov
- Signalprogrammet
- Sporfornyelsen mellem Ryomgård og Grenå
- Totalombygning af spor og kørestrømsanlæg på Køge Bugt-Banen
- Broarbejder på Ringsted-Femern Banen

Derudover udfører Banedanmark en lang række mindre projekter og gør jernbanen parat til udrulningen af de nye signalsystemer på både S-banen og fjernbanen.

Når sporarbejde og trafikafvikling skal spille sammen

Det er noget af et puslespil at få sikret, at 200.000 daglige passagerer kan komme frem så godt som muligt, når der skal udskiftes spor på S-banen mellem Valby og Svanemøllen.

AF DORTHE KRISTIANSEN
dokr@bane.dk

Omkring 200.000 passagerer benytter dagligt S-banen mellem Valby og Svanemøllen, hvor togene i myldretiden bliver sendt af sted med ned til to minutters mellemrum. Med et større sporarbejde på strækningen kan vi ikke undgå at forstyrre passagererne. Men hvordan sikrer man den bedst

mulige afvikling af trafikken under sådan et sporarbejde?

”Arbejdet er begyndt et par år før, den første spærring træder i kraft. Sporarbejderne og de planer, der arbejdes efter, skal afstemmes med trafikken, og der er flere forskellige hensyn at tage. På den ene side skal projektet gennemføres så hurtigt som muligt, men samtidig skal vi også se på, hvordan vi kan opretholde så megen trafik som muligt.

Og sikkerhedsmæssigt skal alt naturligvis bare være i orden,” siger Niels Henrik Hansen, sektionschef i Trafikplanlægning.

Netredøgørelsen

Et vigtigt element er at få Netredøgørelsen på plads. Dette sker fremadrettet med over et års varsel. Netredøgørelsen indikerer, hvor der skal arbejdes i hvilket omfang og arbejdets art.

Arbejdet med at fastlægge, hvor mange tog der kan køre, foregår i et meget tæt samarbejde om trafikplanlægningen med DSB og vores rådgiver, som i dette tilfælde har været Rambøll.

I forhold til det første projekt-oplæg er det nuværende fornyelses-

projekt blevet nedskaleret, så der nu er en robust plan for trafikken.

Logistikken

Der er naturligvis særlige udfordringer, når arbejdet foregår på den strækning på det danske jernbaneland, hvor der kører flest passagerer: Det centrale afsnit på S-banen

”Det er et stort logistikarbejde, hvor flere parter skal indgå kompromisser til alles bedste.

Hvad angår Valby-Svanemøllen er det den fysiske placering af sporarbejdet – det centrale S-togsafsnit i København – som har udgjort den største udfordring. Vi har opnået det bedst mulige resultat for et så omfattende arbejde,” siger Niels Henrik Hansen.

KORT NYT

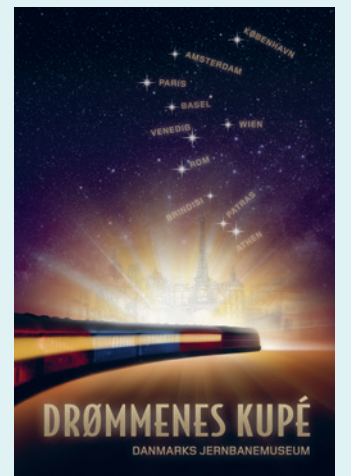


SJÆLLANDSKE STATIONER OMBYGGES

Det bliver Barslund A/S, der skal ombygge og opgradere seks stationer på Ringsted-Femern Banen. Stationsentreprisen indeholder blandt andet omfattende perronarbejder på Glumsø, Lundby, Nr. Alslev, Eskilstrup, Vordingborg og Nykøbing Falster stationer. Derudover skal der udføres konstruktionsarbejder på fodgængerbroer og elevatorer og etableres afskærmning mod kørestrøm. Arbejderne ventes at begynde på Eskilstrup Station i efteråret 2017, og vi forventer at være færdige med den sidste station med udgangen af 2021. Illustration: Banedanmark

FYNSK STATION STÅR KLAR

Ring Station blev ”genindviet” i weekenden. Stationen har fået et helt nyt udtryk med pladser på begge sider, og der er blevet anlagt en helt ny stitunnel under jernbanen. Stitunnelen blev anlagt i sommer som et trediepartsprojekt med Faaborg-Midtfyn Kommune som bygherre.



POETISK SÆRUDSTILLING

18. marts åbner særudstillingen ”Drømmenes Kupé” på Danmarks Jernbanemuseum i Odense. Drømmenes Kupé følger to kontraster i togtrejsens historie. De unges kaotiske Interrail-rejser fra 1970’erne til 1990’erne sættes over for de velhavendes rejser med de blå Wagons-Lits-vogne, der foregik ad kendte veje til farverige destinationer først i 1900-tallet. Drømmenes Kupé er en poetisk og sanselig udstilling, hvor der er fokus på drømme og minder. Som medarbejder hos Banedanmark har du gratis adgang til Danmarks Jernbanemuseum. Du skal blot vise et gyldigt medarbejderkort eller en kopi af seneste lønseddel i billet-salget. Illustration: Danmarks Jernbanemuseum

JUBILÆER

40 ÅR

1. APRIL 2017

Ingeniør
John Tønnesen
Strøm & Signal, Kørestrøm Drift RgIngeniør
Jørn Ove Holmegaard
Sikring Drift & Vedligehold ØstIngeniør
Kjeld Laxy Andresen
Strøm & Signal, Kørestrøm Drift RgProduktionsleder
Mogens Mika
Sikring Øst NFOmformermontør
Peer Arved Kristiansen
Strøm & Signal, El-Drift KCIngeniør
Per Le Fevre
EP Teknisk Support

25 ÅR

1. APRIL 2017

Trafikinspektør
Aage Thygesen Flensburg
Strøm & Signal, Kørestrøm Drift RgKørestrømsmester
Brian Dan Schrøder
Strøm & Signal, El-Drift OCElinstallatør
Christian Frank
Strøm & Signal, El-Drift OCSikringsmontør
Henning Rasmussen
Sikring Vedligehold Struer SjSikringsmontør
Jesper Bøgelund Pedersen
Sikring Vedligehold Struer SjTrafikinspektør
Jonna Thomsen
Trafikplanlægning Kapacitetsdisp. FaSikringsmontør
Michael Sørensen
Sikring Vedligehold HerningKørestrømsmontør
Robert Dahl
Strøm & Signal, Kørestrøm Vedh SjællandKørestrømsmontør
Søren Møllvang Larsen
Strøm & Signal, Kørestrøm Vedh SjællandTrafikinspektør
Tina West Damkilde
Bygninger og Perroner

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. Redaktion: Dorthe Kristiansen, Melissa Fugl, Mette Løth Christensen, Tina Nørgaard Andersen, Lisbeth Ligeard, Katrine Bekker Bauer, Gitte Sørensen, Pia Vannacci Elnif, Henrik Strunge, Ebbe Jung Josefsson og Anne Kold Kasper.

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



"I kunne være bedre til at informere"

Michael Randropp er nok Danmarks mest kendte pendlerrepræsentant. Og otte år efter, han sagde ja til hvervet, har han efterhånden et godt kendskab til Banedanmark. Her møder han både dygtige dedikerede medarbejdere, men han savner et højere informationsniveau.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

Det er efterhånden otte år siden, at Michael Randropp rakte fingeren i vejret på et pendlermøde på Humlebæk Station og tilkendegav, at han gerne ville tage hvervet som pendlertalsmand på Kystbanen. Der var 30 mennesker samlet til mødet den gang, og i dag er der 3500 medlemmer af pendlerklubben, der som passagerer holder snor i Kystbanen – og hvordan den kører.

Først stod der DSB First på togene, så DSB Øresund og nu bare DSB. Seks forskellige transportministre har der været i de forløbne år – den ene af dem endda over to omgange.

Togenes punktlighed har været til debat flere gange, og i den forbindelse har Michael Randropp også haft jævnlig kontakt med Banedanmark. Ikke kun for at viderebringe kritikken fra pendlere og komme med råd og forslag til, men også for at modtage informationer om driften, reduktioner i denne og om sporarbejde og spæringer.

"De medarbejdere i Banedanmark, jeg har mødt, har for de flestes vedkommende været både ansvarlige og dedikerede. Og der sidder jo ingen i Banedanmark – eller DSB for den sags skyld – som går på arbejde for at genere passagererne. Og jeg kan også mærke, at der er kommet en større grad af åbenhed fra Banedanmarks side til at inddrage os og til at informere," siger Michael Randropp og nævner blandt

andet Banedanmarks deltagelse på pendlertræf og ved foredrag som de gode eksempler.

Bindeled

Michael Randropp har nok ry for at være en hård kritiker af Kystbanen, men det hænger sammen med den position han har som pendlertalsmand. Han holder af såvel Kystbanen som den kollektive transportform, og ser sig selv – og de øvrige aktive i pendlerklubben – som en slags bindeled mellem pendlere og DSB og Banedanmark.

"Vi har en hurtig og direkte kontakt til flere tusinde pendlere, så pendlerklubben er også en kanal, I kan bruge, når der skal informationer ud. Og jo hurtigere vi får informationerne, desto hurtigere kommer de ud på vores facebook-side, som der er rigtig mange, der følger," siger han.

Trafikinformatoren

Og så er der lige den med trafikinformationen, som er et af de områder, hvor Michael Randropp virkelig mener, at der er plads til forbedring. Det gælder både, når det kommer til hastighed og kvaliteten i det, der bliver sagt i højtalerne og skrevet på skærmene.

Det er nemlig ikke alle passagerer, der forstår en melding om, at en forsinkelse skyldes LA-forhold. Og historierne om pendlere, der kunne spare fitness-abonnementet, fordi de pisker fra perron til perron på København H, kender Michael Randropp også godt til.

"I og DSB kunne godt være bedre



PENDLERTALSMANDEN. Michael Randropp har været pendlertalsmand på Kystbanen i otte år, og pendlerklubben har nu over 3500 medlemmer. Foto: Peter Elmholt

til at informere. Og bliver i det, så vil I også kunne tage toppen af den frustration, som passagererne på Kystbanen oplever. For hvis man får hurtig og korrekt information om, hvordan togene kører, når der er aflysninger – og hvilke perroner de kører fra – så har passagererne noget at gå efter," siger han.

Sommerens sporarbejde

Michael Randropp er vant til at være i ilden, og medierne kender hans telefonnummer godt. Så godt, at han ofte har stået på meget skæve tidspunkter for at tale Kystbanen til tv, radio og aviser. Det er nogle gange en høj pris – blandt andet når medierne ringer, når Michael Randropp er på ferie i udlandet.

Med et stort sporarbejde på Kystbanen til sommer og en "gentagelse" i 2018, får Michael Randropp helt sikkert noget at se til i sin egenskab af pendlertalsmand. I den forbindelse har han også det første gode råd til Banedanmark, og det

drejer sig om at afstemme forventningerne.

"Jeg er glad for, at projektet blev delt over to år, for det virker nu mere realistisk, at I kan nå det, I skal. Når sporarbejdet skal i gang, så husk ikke at love mere, end der er belæg for. Passagererne forventer måske, at når sporet bliver renoveret, så stiger både hastigheden og komforten, men det er jo ikke målet. Målet er at undgå, at sporet kommer i en stand, hvor vi vil opleve flere forsinkelser og aflysninger," siger han.

MICHAEL RANDROPP

- Talsmand for pendlerklubben Kystbanen
- Har været talsmand i otte år
- Pendler selv fra Humlebæk til Hellerup
- Gift med Pia
- Ingen børn – derfor kan det meste af fritiden gå med at kæmpe for bedre kollektiv trafik

KONKURRENCE

Nattog var temaet i konkurrencen i sidste nummer af baneavisen. Her ville vi gerne vide, hvornår det sidste nattog kørte i Danmark. Det rigtige svar er, at det sidste nattog afgik fra København H søndag den 2. november 2014 – og det sidste ankom så til København dagen efter.

Blandt de rigtige besvarelser har vi udtrukket underviser Jesper MACHENHAUER JESPERSen fra HR Udvikling i Fredericia, som får en præmie tilsendt.

Der er noget ganske særligt ved at rejse med nattog, og redaktøren tænker stadig med glæde tilbage på

barndommens ture gennem Tyskland med autotoget fra Hamborg til Lörrach, hvor familiens Renault 12 blev kørt op på toget og fragtet fra Nord til Sydtykland, mens vi lå og sov i såkaldte "Liegenwagen". De rigtige sovevogne – "Schlafwagen" – var der ikke økonomi til.

Vi fortsætter på nattog og denne gang er vi på udkig efter den danske duo, der i 1994 skrev sangen "Han tog et nattog".

Kender du svaret, så send det til konkurrence@bane.dk. Vi skal have dit svar senest torsdag den 16. marts.

Ballast

AF LARS ANDERSEN



banedanmark

