



**PER  
– OG SØREN –  
PÅ BESØG**

**SIDE 3**



**BEDRE DIALOG  
MED PENDLERNE**

**SIDE 3**

# baneavisen

banedanmarks medarbejderavis | 12. oktober 2017 | 18. årgang | nr. 17

## Status på Signalprogrammet

**Hen over sommeren er det stort set gået som planlagt på S-banen og de to infrastrukturprojekter på fjernbanen. Onboard-kontrakten med leverandøren Alstom er dog udfordret.**

AF CHRISTINA DAHRUP-ANDERSSON  
cdha@bane.dk

Signalprogrammet er man i gang med at revurdere tidsplanerne.

Hen over sommeren er det stort set gået som planlagt på S-banen og de to infrastrukturprojekter på fjernbanen i Øst og Vest. Men onboard-kontrakten med leverandøren Alstom er udfordret.

"Der har desværre ikke været den forventede fremdrift på indbygning af ombordenhederne og system-softwaren i togene. Vi har konstateret, at der er nogle uforudsete udfordringer, og at det simpelthen tager længere tid end forudsat i kontrakten at gøre det enkelte tog klar til at køre på det nye signal-

system," forklarer programdirektør Jan Erik Schneider-Tilli.

"Derfor måtte vi også orientere Folketingets transportordførere om, at vi er nødt til at revurdere tidsplanerne, så det sikres, at der er tog

### København-Ringsted

I forhold til Den nye bane København-Ringsted er status, at hvis banen skal åbne til tiden den 9. december 2018, så er det nødvendigt

at udvise rettidig omhu og igangsætte en Plan B sideløbende med, at

der arbejdes på at få det nye signalsystem, ERTMS, til at fungere på strækningen. Plan B består i, at man installerer og midlertidigt anvender det simple og traditionelle signalkoncept, ATC.

"Vi arbejder benhårdt på, at det kommer til at lykkes til tiden."

"Signalprogrammet er den dyreste og mest komplekse investering, der nogensinde er foretaget på den danske jernbane. Vi arbejder benhårdt på, at det kommer til at lykkes til tiden, men ligesom alle andre komplicerede projekter, så er der nogle ubekendte og usikkerheder, som påvirker Signalprogrammet," siger Jan Erik Schneider-Tilli.

Beslutningen er altså ikke et udtryk for, at man ikke tror på det nye signalsystem, men at kompleksiteten er stor og risiciene mange.



### STATUS PÅ S-BANEN

- På S-banen er man i gang med at forberede sig på udrulningen af den såkaldte DORF (Delivery Of Remaining Functionalities) på teststrækningen (EDL) mellem Jægersborg og Hillerød, hvor CBTC-signalsystemets sidste funktionaliteter skal sættes i drift.

- Udrulningen forventes af finde sted i februar 2018. Det er fortsat planen, at S-banen vil være fuldt udstyret med CBTC inden udgangen af 2021.



### STATUS PÅ FJERNBANEN

- Infrastrukturprojekterne på pilotstrækninger på fjernbanen Nord i Øst (Frederikshavn-Lindholm) og Nord i Vest (Roskilde-Køge) befinder sig i testfasen.

- Det betyder, at begge projekter er i gang med at teste på infrastrukturen dog i forskellige stadier med et par måneders forskydning mellem de to projekter. Begge strækninger forventes taget i brug i 2018 og vil danne fundamentet for den videre udrulning på resten af fjernbanen.

## På kabeljagt mellem Køge og Næstved

Når der skal elektrificeres mellem Køge Nord og Næstved, er det vigtigt for togdriften, at vi i anlægsperioden undgår at beskadige eller grave kabler over. Derfor er vi nu begyndt at prøvesuge i jorden langs hele strækningen, så kablerne eventuelt kan blive flyttet, inden der skal rammes kørestrømsfundamenter i jorden.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD  
spfg@bane.dk

Selve arbejdet med at sætte kørestrømsmaster op mellem Køge Nord og Næstved begynder først til næste år. Men allerede natten til mandag begyndte vi på en vigtig opgave: at kortlægge kablerne langs banen, så risikoen for overgravede kabler reduceres mest muligt.

Frem til kort før jul arbejder Elektrificeringsprogrammet sig derfor gennem strækningen for at finde kablerne.

"Der er nærmest tale om en stor støvsuger, som kører på skinnerne og for hver cirka 80-100 meter standser og suger jord op ned til en dybde på 1,25-1,50 meter – alt afhængig af, om vi er på åben bane eller på stationerne, hvor der ligger

flere kabler," fortæller byggeleder Ronnie Lercke.

Jorden bliver opbevaret i en tank, som bliver tømt efter hvert hul. Derefter tømmes jorden ud på en fladvogn. En skinnekørende grave-maskine kører så efter og placerer den opsugede jord og eventuelt noget ekstra stabilgrus tilbage i prøvehullet.

Det tager cirka et kvarter at sugе jorden op for at se, om der ligger kabler i jorden.

"De steder, hvor der bliver fundet kabler, bliver markeret, og så bliver kablerne flyttet senere på efteråret. Vi kan ikke helt eliminere risikoen for overgravede kabler i forbindelse med, at vi til næste år begynder at opsætte kørestrømsmaster på strækningen," siger projektleder Ole Løkkegaard.



### Gode erfaringer

Metoden med at foretage prøvegravninger blev også brugt, da vi elektrificerede jernbanen mellem Esbjerg og Lunderskov. Og det med stor succes.

"Den gang benyttede vi samme metode til at finde og flytte kablerne. Det betød, at vi stort set ikke gravede et kabel over, da vi rammede fundamenterne i jorden, og da overgravede kabler giver problemer for togtrafikken, så giver det rigtig god mening at finde og flytte

kablerne, inden arbejdet går i gang," siger projektchef Annette Legart.

### God fremdrift

Elektrificeringen af strækningen skrider også godt fremad på flere andre områder. De geotekniske undersøgelser, hvor jordbunden undersøges, foregår i øjeblikket, og broarbejderne blev udført sidste år med opførelse af 10 nye broer. Og i september blev de sidste to broer revet ned – den ene lidt uden for

Næstved, den anden i nærheden af Haslev.

Allerede sidste år begyndte vi på beskæringen af træer og buske langs banen, hvor vi rydder i en afstand af 10 meter fra nærmeste skinne eller til nærmeste skel på begge sider af banen. Det er en strækning med mange – og store – træer, og her vil det også være muligt at benytte de spærringer, som prøveboringerne kræver, til de mere pladskrævende aktiviteter.

**VI HAR PRØVET DET FØR.** Metoden med at foretage prøvegravninger blev med stor succes brugt, da vi elektrificerede jernbanen mellem Esbjerg og Lunderskov. Foto: Robert Attermann

# WS om FV i Fa. Er du med?

Vi er verdensmestre i forkortelser i Banedanmark. Og er vi også det i fremtiden? Hvordan ser fremtidens arbejdsplads egentlig ud?

Ja, det kan du faktisk være med til at tegne. Lige nu er der workshops rundt i hele landet. Baneavisens udsendte var med til en af dem.

AF PIA VANNACCI ELNIF  
pvel@bane.dk

**D**a jeg melder min ankomst i receptionen i Banehytten, er jeg egentlig ret spændt på, hvad eftermiddagen vil bringe. Jeg har meldt mig til en workshop om fremtidens virksomhed. Jeg har lidt en dobbeltrolle, for på den ene side er jeg deltager og skal tage fremtidsbrillerne på. På den anden side skal jeg også rapportere til avisen, som du læser i lige nu.

De øvrige deltagere tager heldigvis pænt imod mig. De arbejder alle i Fredericia til daglig – blandt andet som sagsbehandler, planlægger og fagansvarlig. De næste tre timer leder Lene Maul Greves kyndige proceshænder os igennem en workshop, der sætter spot på den strategiske indsats ved navn "Fremtidens Virksomhed".

## Fremtidens arbejdsplads

Egentlig er fremtidens virksomhed ikke defineret helt konkret endnu. Men det er også meningen, lader områdechef Katrine Jensen fra Organisationsudvikling forstå via en Skype-forbindelse. Hun fortæller os, at denne og de øvrige workshops netop har til formål at indsamle idéer og stille skarpt på vores behov i forhold til vores arbejdsplads –

både nu og i fremtiden. Fremtiden er både om 4-5 år, men også på den lidt længere bane.

Mødelokalet er inddelt i fire rum, der hver repræsenterer et emne. Det første, vi skal igennem er individet. Her taler vi om, hvad der er vigtigt for os hver især. Hvad er det, der gør, at vi gerne vil arbejde i Banedanmark? For nogen er det spændende arbejdsopgaver; for andre en høj grad af fleksibilitet.

Men, indvender en. Det er jo ikke alle steder, der er fleksibilitet i arbejdstilrettelæggelsen. Hvis man for eksempel arbejder i treholdsskift, kræver det noget ganske særligt af ens familie og en selv at holde ud. Og hun kunne derfor godt tænke sig, at Banedanmark var mere empatisk. At Banedanmark påskønnede og værdsatte medarbejderne i højere grad.

## Samarbejde

Det andet stop på ruten er et, hvor vi taler om samarbejde og sociale relationer. Nogle savner de store fester på tværs af Banedanmark, mens andre fremhæver gode kolleger. I det hele taget er det ikke formålet med workshoppen at være enige. Nej, Lene Maul Greve pointerer flere gange, at alle input er velkomne.

De sidste to stop handler om



**WORKSHOP.** I hele landet er der mulighed for at komme med input til, hvordan fremtidens virksomhed skal se ud. Foto: Banedanmark

arbejdsprocesser og det fysiske arbejdsrum. Også her peger ønsker og idéer i mange retninger. Det kunne for eksempel være dejligt at arbejde et sted, hvor udfordringer med it ikke fyldte så meget i det daglige, og hvor bureaukrati ikke spænder ben for, at man kan udføre sit arbejde. Måske kunne man endda forestille sig, at man i fremtiden kunne ligge i et badekar med en iPad og styre togtrafik?

## I øst og vest

Alt i alt er diskussionerne super spændende og tegner billedet af en mangfoldig arbejdsplads med mange spændende opgaver og et samlet engagement for, at de opgaver, vi løser, er vigtige for samfundet.

Til sidst spørger Lene Maul Greve, hvad deltagerne nu vil gå hjem og fortælle? De fleste havde det ligesom mig inden. De vidste ikke

helt, hvad de gik ind til. Men nu er de enige om, at det har været spændende at få lov at sætte ord på, hvordan fremtiden kan se ud. Men jeg fornemmer også en skepsis for, om det nu også bliver til noget.

Og det kan jo kun fremtiden vise ...

*Og hvis du ikke allerede har gættet det. Overskriften betyder: Workshop om Fremtidens Virksomhed i Fredericia.*



**LENE MAUL GREVE,**  
PROJEKTLEDER PÅ  
FREMtidens VIRKSOMHED:

"Vi har nu holdt de første workshops. En i Vasbygade og en i Fredericia, og det er meget spændende at høre de forskellige perspektiver på fremtiden og på vores fælles arbejdsplads. Vi lover at samle alle input sammen, så ledelsen kan tage stilling til, hvilke konkrete idéer der så skal føres ud i livet. Vi er stødt på holdningen om, at det, man kan bidrage med, måske ikke kan lade sig gøre. Men vi vil gerne høre det alligevel. For måske kan det! Jeg er stødt på helt vildt mange sjove og spændende idéer allerede, og så kan vi måske være med til at påvirke i den retning, vi ønsker – hvis vi altså siger det højt og tør drømme." Foto: Peter Elmholt

## DU HAR OGSÅ NOGET AT HAVE SAGT

Men hvad mener du? Hvordan skal fremtidens arbejdsplads være, for at du synes, det er et godt sted at være?

- Meld dig på en af de mange workshops. Datoer og tilmelding finder du på baneinfo.
- Få din leder til at bestille en "workshop to go", hvis der ikke er nogen af tidspunkterne, der passer dig og dine kolleger.
- Bland dig i debatten på Yammer i gruppen "Fremtidens virksomhed".
- Send en mail til fremtidensvirksomhed@bane.dk.

## I FORM TIL FREMTIDENS JERNBANE

# "I form til fremtidens jernbane" er selve DNA'et i Trafik-divisionen

I disse måneder udbredes Banedanmarks nye strategi, "I form til fremtidens jernbane", i Trafik, og da divisionen er spredt over hele landet, og der mange steder arbejdes på skift alle dage og alle døgnets timer, tager det nok resten af året at komme hele vejen ud til hver enkelt.



AF TRAFIKDIREKTØR  
PETER SVENDSEN  
pesv@bane.dk

**I** starten af september holdt vi en workshop med deltagelse af sektion- og områdechefer, hvor vi blandt andet øvede os på hovedbudskaberne i strategien over for hinanden med formålet: Hvordan får vi skabt mening med strategien for den enkelte?

Der skabte vi sammen grundlaget for såvel form som indhold, hvilket en arbejdsgruppe så arbejdede

videre med at konkretisere til Trafiks version af strategien. Derefter har hvert område og sektion fået ansvaret for at planlægge den egentlige involvering, der nu er i fuld gang på holdmøder, sektionmøder, teammøder med mere.

I hverdagen har den strategiske indsats "Punktighed og Trafikinformation" naturligt mest fokus, da den handler om selve kerneopgaven i Trafik.

## God grundform

Men for at bringe os væk fra strategiens brændende platform og i forhold til de øvrige strategiske indsatser kan Trafik i den grad bidrage.

Derfor tager vi afsæt i det gode udgangspunkt, vi allerede har – det

vi kan kalde grundformen – ligesom vi også får en dialog om de områder, hvor vi skal justere og ændre os – så vi kommer i bedre form.

For at gøre det nærværende, involverende og konkret bruger vi et terningspil på møderne til at bringe den enkeltes refleksioner og bidrag på banen. Og det samler vi så op på, for efterfølgende at få strategien til at leve i hverdagen.

Vi har så meget at være stolte af

"Vi har så meget at være stolte af i Banedanmark, så strategien handler også om, at få det hele til at spille endnu bedre sammen."

men er vi bedst" som mantra, så det handler også om, at sammen ses i den helt brede forstand, hvor vi alle er Banedanmark både internt, i forhold til vores omverden og med vores omverden, uanset hvad vores

respektive arbejde eller funktion er.

Og da jernbanen – med alle de spændende investeringer, der flyder til os – er én stor byggeplads i de

kommende år, som vi også skal køre trafik på, giver samarbejde og at levere som aftalt mening for alle.

## STRATEGISKE TERNINGER I TRAFIK:

### Slår du en 1'er

Hvad du kan gøre for, at Banedanmark når sine strategiske mål, som du ikke allerede gør i dag?

### Slår du en 2'er

Hvad skal du blive ved med at gøre for, at vi sammen når Banedanmarks strategiske mål?

### Slår du en 3'er

Hvad kan din afdeling gøre for at styrke tilliden til Banedanmark?

### Slår du en 4'er

Hvad kan din afdeling bidrage med, så vi får "Mere og bedre jernbane" om henholdsvis 2, 5 og 10 år?

### Slår du en 5'er

Hvem kan bedst hjælpe dig med at nå Banedanmarks strategiske mål?

### Slår du en 6'er

Nævn 3 ting der gør dig stolt af at arbejde i Banedanmark?



# Vi styrker dialogen med pendlernerne

En tættere dialog med pendlere og pendlertalsmænd skal fremover gøre samarbejdet endnu bedre og samtidig gøre vores kommunikation til offentligheden mere troværdig.

AF EBBE JUNG JOSEFSSON  
ejjo@bane.dk

Vores omdømme og troværdighed er en central del af vores strategi, men alligevel viser målinger, at vores troværdighed ligger meget lavt. Den skal op, og en af måderne til at kravle højere op på troværdighedsstigen er, at vi er mere direkte og åbne i vores kommunikation til dem, der oplever os mest i hverdagen, nemlig pendlernerne.

"Vi styrker samarbejdet og dialogen med pendlertalsmændene på både S-banen og fjernbanen, fordi vi gerne vil være mere tilgængelige, og hurtigere til at bringe fakta ind i debatten om vores arbejdsplads. Både, når vi har noget at være stolte af, men også, når det ikke helt går efter planen. Samtidig sikrer vi også, at pendlertalsmændene er klædt bedre på og har bedre faktuel information, når de kommunikerer videre i forskellige fora på de sociale medier eller når de taler med journalister," siger Jakob Østerby, kommunikationschef i Banedanmark.

## Mere aktiv på sociale medier

Hidtil har praksis primært været at kommunikere til pendlere og pendlertalsmænd gennem medierne i form af pressemeddelelser. Der har vi i høj grad været afhængige af, at informationerne blev bragt i de forskellige aviser eller hjemmesider.

Men i takt med, at vi bruger de sociale medier mere aktivt til information om aktuelle uordenssituationer eller større spor- eller fornyelsesarbejder, er dialogen til pendlernerne blevet mere direkte og mere i øjenhøjde.

"Særligt pendlertalsmændene

på S-banen bruger flere forskellige fora på Facebook, hvor de poster meget om aktuelle driftsproblemer på S-banen. Vi følger med i debatterne og kvalificerer den, hvis der er faktuelle fejl, vi skriver om problemerne i et sprog som folk kan forstå, og endelig giver vi informationer som er relevante f.eks. i forbindelse med sporarbejder," siger Christopher Mortensen, pressemedarbejder i Kommunikation og uddyber:

"Men det helt afgørende er netop, hvordan vi kommunikerer med pendlere og pendlertalsmænd, når tingene er ved at gå galt eller går galt. Her er vi blevet bedre til at fortælle, hvad årsagerne er, hvis der opstår problemer, så de forstår, hvorfor de skal over i togbus, eller deres tog er forsinket."

## Flere pendlerarrangementer

De sociale medier kan opfylde behovet for hurtigt at vide, hvad der er årsag til en forsinkelse eller større uordenssituationer på banen, men for at give pendlertalsmændene



**KONTAKT TIL PENDLERNE.** Både ved at være mere til stede på de sociale medier og ved at holde flere pendlerarrangementer styrker vi dialogen med pendlernerne. Foto: Christoffer Regild

større indsigt i vores projekter, er vi blevet mere offensive i vores tilgang til samarbejdet med pendlernerne.

"Vi er inden for det seneste halve år blevet langt bedre til at invitere pendlernerne inden for til eksempelvis pendlerarrangementer, hvor de kan få en faglig viden om vores store anlægsprojekter eller komme steder hen, hvor der ikke normalt er adgang for offentligheden. Det vil så typisk være en direktør eller en projektchef, der vil fortælle om projektet," siger Christopher Mortensen.

Senest har der været holdt pendlerarrangementer i regi af Signalprogrammet, blandt andet på den lukkede kommandopost i Hillerød som en tak for tålmodigheden i de mange testweekender på Nordbanen, hvor togene har været erstattet af busser. I slutningen af september var der et arrangement i Banehuset, hvor pendlere og pendlertalsmænd var inviteret ind for at høre om Signalprogrammet og udrulningen af det nye signalsystem på de næste strækninger på S-banen.

På DSB's halvårslige pendlertræf i december i Knudshoved på Fyn, vil administrerende direktør Per Jacobsen desuden holde oplæg sammen med blandt transportminister Ole Birk Olesen og DSB's administrerende direktør Flemming Jensen.

## OM DIALOGEN TIL PENDLERNE



**Kristian Jakobsen, pendlertalsmand for Køge Bugt-banen:**

"Jeg synes efterhånden, at Banedanmark er kommet rigtig godt med på de sociale medier. I forklarer hurtigt og åbent om, hvad problemerne er, hvis der er gået noget galt. På den baggrund kan jeg rent faktisk oplyse mine medpendlere om, hvorfor

de f.eks. skal med en togbus. Det er meget positivt, at I som virksomhed fremstår mere åbne, når I kommunikerer ud til pressen og os. En gang imellem kan jeg dog godt savne, at I på jeres opslag ude på stationerne konkretiserer, hvorfor et givent sporarbejde giver en bedre rejseoplevelse for os, pendlere. Endelig kunne I godt lægge de informationer, I har på Twitter, på Facebook, da mange af os ikke er på Twitter."



**Michael Randropp, pendlertalsmand for Kystbanen:**

"Jeg synes generelt, I er gode til at inddrage os pendlere på Kystbanen, når der er større arbejder på strækningen. Det er meget positivt, at I lytter til os, og jeg vil sige, at vi er glade for, at fornyelsen blev splittet op i to. Vi har jo tidligere deltaget i en del arrangementer arrangeret af DSB.

Men det er rigtig fint, at I er begyndt at være mere aktive på Facebook, hvor jeg f.eks. deltog i et arrangement for nogle måneder siden. Jeg savner dog, at I bliver bedre til at give aktuel trafikinformation, når togene ikke kører, som de skal. Det kunne sagtens gives i vores gruppe på Facebook. Og hvis jeg skal kigge lidt frem, så glæder jeg mig til et tæt samarbejde hen over de næste måneder, hvor vi besøger kommunerne og møder med borgerne med fokus på sporarbejde næste år."

# Kongen og knægten på besøg i Herning

Fredag morgen var administrerende direktør Per Jacobsen og teknisk direktør Søren Boysen væsentligt tidligere oppe, end de plejer. De lagde nemlig vejen forbi Herning, hvor dagen bød på lidt af hvert.

AF PIA VANNACCI ELNIF  
pvel@bane.dk

Det er tidligt fredag morgen. Klokkeren er seks. Himlen er mørk som kul, men i horisonten kan en solopgang skimtes. På Godsbanevej 3a i Herning er et hold medarbejdere ved at afslutte deres arbejdsdag – ja, eller skulle man mon sige nat? Natten igennem har de nemlig været på arbejde. Sammen med dem er medarbejdere, der er mødt ind på deres dagvagt.

Det er ikke en helt almindelig afslutning på en lang og slidsom nat. I Borgestuen er administrerende direktør Per Jacobsen og teknisk direktør Søren Boysen nemlig mødt op. Produktionsleder fra Spor Vest Lasse Skovsager har bagt morgen-

brød til hele forsamlingen, der er kaffe i kopperne, og snakken kommer hurtigt i gang.

Besøget er en del af "Per på besøg", hvor Per Jacobsen alene

"Besøget er en del af "Per på besøg", hvor Per Jacobsen alene eller sammen med medlemmer fra direktionen besøger tjenestesteder rundt i landet. Hovedtemaerne denne morgen er, hvordan det går med trafikken og teknikken og outsourcing. De har også tid til at drøfte helt almindelige hverdagspro-

blemer som for eksempel manglende oversigt over tændsteder i overkørsler. Og Per Jacobsen giver den nye strategi nogle ord med på vejen, inden holdet smutter hjem i seng for at blive friske til i aften, hvor de atter trækker i det orange arbejdstøj.

## Modeljernbane

Solen er nu stået op, og klokken otte inviteres de to direktører ind i et tilstødende lokale. Her er der en stor modeljernbane linet op. Sikringsmontør Hans Henrik Larsen fortæller om, hvordan den er bygget, og de to direktører kigger nysgerrigt på de mange detaljer i landskabet, der fylder det meste af lokalet.

Lidt over ni støder flere ledere fra Teknik og Trafik til på Godsbanevej. Her får de sig en god snak om, hvad der rører sig hos dem. Især fremtiden for Teknik får endnu flere ord med på vejen fra Søren Boysens side.

## Med på uddannelsesdag

Herefter fortsætter de to direktionsmedlemmer sammen med Tommy Meyer og Torben Bloksgaard, der er

henholdsvis sektionschef og teamleder i Trafikstyring, over til Herning Kommandopost, på den anden side af sporene. De får en indføring i de forskellige systemer og lejlighed til at hilse på nogle nye trafikalever, der er under uddannelse.

Denne dag er flere medarbejdere fra Trafik i Vest fra blandt andet Aalborg, Herning, Struer og Langå i gang med en uddannelsesdag, hvor de får frisket reglerne for farligt gods, sikkerhedsreglementet og den nye strategi af. Så Per Jacobsen og

Søren Boysen får mødt en del flere mennesker, end der normalt er på arbejde i kommandoposten sådan en fredag formiddag.

Til sidst takker Per Jacobsen og Søren Boysen af, og Torben Bloksgaard følger dem ned til perronen og sørger for, at de kommer godt om bord på toget, der afgår 12.48. Herefter går turen atter mod København H, hvor toget selvfølgelig kommer til tiden godt tre timer senere, og de to direktører ønsker hinanden god weekend.

## PER PÅ BESØG

- "Per på besøg" er en række besøg, hvor administrerende direktør Per Jacobsen tager rundt i landet og hilser på lokale ledergrupper og medarbejdere.
- Nogle gange er et andet medlem af direktionen med; andre gange kommer Per Jacobsen alene.
- I 2017 har Per Jacobsen blandt andet været i: Roskilde, Aalborg, Frederikshavn, Hjørring, Nykøbing F, Kong Frederik IX Bro, Ringsted, Otto Busses Vej og Trafiktårn Øst.
- Planlagte besøg for resten af 2017: HR, Signalprogrammet, København-Ringsted i Brøndby, Svellerfabrikken, Trafiktårn Vest, Vasbygade og Anlæg i Banehuset.

## BANEDANMARK SET UDEFRA

# Her er Banedanmark både kunde og leverandør

CFL Cargo leverer lokomotiver til at trække måletog, sporumbyggere og nogle af slibetogene. Omvendt sørger Banedanmark for kanaler til CFL Cargos godstog. Så de to virksomheder har masser at samarbejde om. Og heldigvis fungerer samarbejdet godt.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD  
spfg@bane.dk

Når måletog skal på turné om foråret for at spore revner og skinnfejl, så trækkes det ofte af et lokomotiv fra CFL Cargo. Det samme gør de af skinnslibetogene, der skal køres fra sted til sted, når der skal fræses, høvles eller slibes.

Når der skal fordeles kanaler og sendes godstog ind og ud af landet, så er rollerne byttet om. Så er det Banedanmark, der sørger for plads på skinnerne til CFL Cargos godstog, som blandt andet leverer tankvogne til Nyborg og cement til Taulov.

Så samarbejdet er vigtigt, og heldigvis fungerer det godt, lyder det fra Jens Ole Pedersen, Production Manager i CFL Cargo.

"Selv om rollerne er forskellige alt afhængig af, om det er os, der skal levere et lokomotiv, eller Banedanmark, der skal levere en togvej, så kører det fornuftigt. Jernbanen kan for folk udefra godt virke som et komplekst område, men begge parter er gode til at holde tingene på et forholdsvis enkelt niveau, hvor vi ikke gør det sværere, end det er, siger Jens Ole Pedersen.

#### Fleksibilitet er nøgleordet

Jens Ole Pedersen roser især kollegerne i Trafik, der står for køreplanlægning, og trafikstyringspersonalet, som sørger for, at togvejen bliver stillet, når et af virksomhedens MY eller MX lokomotiver skal trække gods gennem landet.

"Her møder vi en stor fleksibilitet, hvilket er et meget vigtigt for os.



Opstår der et pludseligt behov, eller skal vi eksempelvis hurtigt have kørt et af slibetogene fra Rødekro til Skanderborg, er det muligt at finde en løsning med det samme, så vi får en togvej. Det står i kontrast til, hvad vi oplever i nabolandene, så det er et område, jeg altid fremhæver, når jeg taler med andre om godtdrift," siger Jens Ole Pedersen.

#### Møderne

Den danske del af CFL Cargo er en

forholdsvis lille virksomhed med en – for godstransport – meget central adresse i Padborg, hvor store mængder af gods hver dag lastes om. Men for en lille virksomhed kan der godt være langt til København.

"Er der et område, hvor I kunne

**SAMARBEJDE.** Hos CFL Cargo er man glade for den fleksibilitet, virksomheden møder i Banedanmark. Foto: Ole Dinesen

blive bedre, så er det, når det kommer til mødekulturen. Vi bliver inviteret til en mængde møder og får jævnligt at vide, at der har været møder, som vi burde have været med til – men vi er ikke mange kolleger i den danske del af CFL Cargo, og så er det ikke alle møder, der er lige udbytterige," siger Jens Ole Pedersen.

Et andet sted, hvor der kan være – eller komme – udfordringer, er, når det gælder om at få rangerledere eller en lods til toget. Men de er ikke større, end at det normalt løser sig ved hjælp af fleksibilitet hos begge parter.

## BANEDANMARK SET UDEFRA

I denne serie lader vi vores samarbejdspartnere komme til orde. Hvordan fungerer samarbejdet, hvor gør vi det godt, og hvor kunne vi blive bedre.



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, Christopher Mortensen, Tina Nørgaard Andersen, Lisbeth Ligeard, Katrine Bekker Bauer, Gitte Sørensen, Pia Vannacci Elnif, Henrik Strunge, Ebbe Jung Josefsson, Ulla Simon, Christina Dahrup-Andersen og Anne Kold Kasper.

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**



## KONKURRENCE

I sidste nummer af baneavisen var vi på jagt efter den svenskefødt kunstner, der står bag kunstværket "Kattekvinden og hestemanden" ved Køge Station.

Det rigtige navn er Pontus Kjerrman, og det vidste blandt andre produktionskoordinator Heidi de Blanck fra Asset Management, som får en præmie tilsendt.

Vi foretager et skift og tager ud at køre med godstog. Langt de fleste af de godstog, der kommer til Danmark sydfra kommer fra et meget stort knudepunkt for godstransport, der ligger lidt syd for Hamborg. Men hvad hedder rangerbanegården,

der har et rangerområde på 280 hektar og kan håndtere 4000 vogne i døgnet.

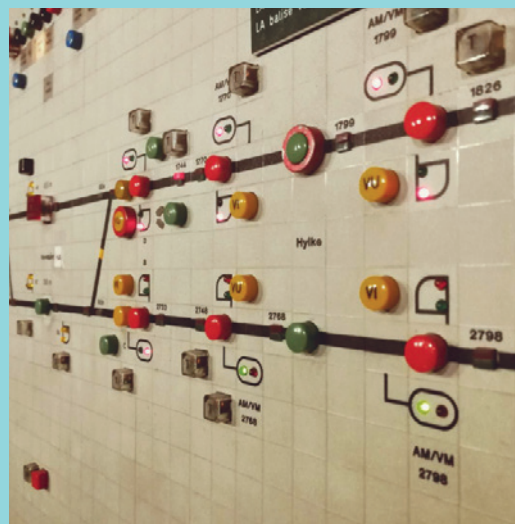
Ved du det, så send en mail til konkurrence@bane.dk. Vi skal have dit svar senest torsdag den 19. oktober.



**SÅ LANGT ØJET RÆKKER.** Der er masser af gods på gods-rangerbanegården ved Hamborg, der er en af verdens største. Foto: Cremedia

## BANEDANMARK PÅ INSTAGRAM

Tag et billede fra din arbejdsdag, sæt #mitbanedanmark på – så kan det være, at det kommer på bagsiden af baneavisen næste gang. Følg også Banedanmark på Facebook, Twitter, LinkedIn og YouTube.



torbjørnpedersen Der arbejdes midt om natten, også i weekenden #mitbanedanmark #banedanmark #trafikleder

## Ballast

AF LARS ANDERSEN

