



**ACTION PÅ  
OTTO BUSSES VEJ**

**SIDE 2**



**FORTÆL OM,  
HVEM I ER**

**BAGSIDEN**

# baneavisen

banedanmarks medarbejderavis | 23. november 2017 | 18. årgang | nr. 20

## ”Vi tager nogle tæsk – sådan er det”

Forligskredsen bakker op om Banedanmarks nye strategi for Signalprogrammet, som har været heftigt beskrevet i medierne. Administrerende direktør Per Jacobsen roser det store arbejde med den nye strategi – men erkender også, at der udestår en masse arbejde, samt at mange spørgsmål ikke kan besvares lige nu.

AF THOMAS FUNCH PECKHAM  
tfpc@bane.dk

**O**nsdag den 15. november meddelte forligskredsen, at den bakker op om den nye strategi for Signalprogrammet. Stabiliteten i den nye strategi opnås ved først at udruste nye strækninger med signalsystemet, når der er tog klar til at køre på dem, og derfor løber udrulningen frem til 2030. Samtidig skal den sikre, at Signalprogrammet ikke forsinkes af elektrificeringen og introduktionen af fremtidens elektriske tog i Danmark.

Strategien har mødt kritik i medierne, fordi vi ikke alene foreslår at forsinke udrulningen af signalsystemet nogle steder, men også fordi den får konsekvenser for andre projekter. Men de negative artikler må ikke overskygge de positive sider af strategien og processen bag, mener administrerende direktør Per Jacobsen:

”Vi tager nogle tæsk i medierne og hos politikerne – sådan er det. Og det er svært at gøre situationen til en vindesak for Banedanmark,” siger han og fortsætter:

”Men vi har nu en ny, stabil strategi for Signalprogrammet, som for-

ligskredsen bakker op om. Og det er vigtigt, at alle i Signalprogrammet og de mange kolleger i Banedanmark, som har arbejdet på strategien og det eksterne Deloitte-review, klapper sig selv på skulderen for veludført arbejde. Det har været en ufattelig sej proces, og alle har ydet en flot præstation.”

”Vi skal også passe på, at kritikken ikke overskygger det store og fine arbejde, som udføres i Banedanmark hver dag. Jeg anerkender det kæmpe store arbejde og de gode resultater, I skaber. Vi lykkes hver dag. Husk det,” siger Per Jacobsen.

Den nye strategi giver Signalprogrammet og resten af Banedanmark tid til at kunne levere på de mange forskellige milepæle undervejs. Men uden det tidspres, som det var tilfældet med den hidtidige plan. Nu er der tid til at lykkes med de første teststrækninger og først derefter udrulle signalsystemet andre steder. Det ændrer dog ikke på, at der fortsat er fuldt fokus på at få de første strækninger på fjernbanen i drift i 2018.

**Hvad er så de næste skridt?**  
Signalprogrammet og Banedanmarks direktion skal nu udarbejde et



**STOR OPGAVER.** Det er komplekst at gennemføre Signalprogrammet samtidig med, at der skal køre tog og jernbanen skal fornyes og vedligeholdes. Foto: Christoffer Regild, Jens Dige

konkret beslutningsoplæg, som konkretiserer hovedpunkterne i den nye strategi. Her skal de enkelte brikker falde på plads, nu hvor tidsplanen bliver udskudt. Derudover kommer der den kommende tid til at være fuldt fokus på at få Early Deployment-strækningerne i drift og få

fastholdt fremdriften i projektet. Om et år vurderes projektets fremdrift, og der tages stilling til eventuelt yderligere skridt.

”Jeg er helt klar over, at der er mange spørgsmål til, hvad strategien kommer til at betyde for arbejdsopgaver mv. i de enkelte

afdelinger. Vi står nu over for et kæmpe arbejde med at få alle ender til at mødes. Så snart vi har mere konkret information, så giver vi besked med det samme,” siger Per Jacobsen.



### Hovedpunkterne i den nye strategi

- Signalsystemet skal være udrullet på alle strækninger senest i 2030
- Ombordudrustning af nogle togtyper (IC4, IR4 m.v.) stoppes
- Åbningen af højhastighedsbanen mellem København og Ringsted udskydes til maj 2019, hvor den kommer i drift med fem tog i timen i hver retning i traditionel signalteknologi
- Roskilde-Holbæk immuniseres og elektrificeringen af Ringsted-Næstved fremrykkes
- Tilretninger af jernbaneinfrastrukturen i Nordjylland.

## Uddannelsesfest i Trafiktårn Vest

Omkring 4000 personer på tværs af personalegrupper hos både Banedanmark og togoperatører, skal uddannes i at bruge det nye signalsystem og de nye trafikale regler, der følger med.

AF CHRISTINA DAHRUP-ANDERSSON  
cdha@bane.dk

**I**begyndelsen af november fejrede Banedanmark sammen med togoperatørerne, at de første lokomotivinstruktører og Signalprogramlærere til infrastruktur og

trafikstyring på fjernbanen nu er færdiguddannede. Det blev markeret med en reception i Trafiktårn Vest i Fredericia.

”Vi er meget glade for, at vi nu har fået uddannet en god og meget dygtig pulje af lærere, som allerede er gået i gang med undervisningen

på Fjernbane Vest,” siger projektleder for Signalprogrammets uddannelsesprojekt, Alis Carøe Christiansen

Blandt de 34 nyuddannede er lokomotivinstruktør Michael Madsen fra DSB og trafikstyringslærer Joan Møller Madsen fra Banedanmark, som begge ville være blandt de første til at gennemføre uddannelserne.

”Jeg ville super gerne være med fra start af og være med til at skabe uddannelsen og forløbet,” fortæller Joan Møller Madsen. Michael Madsen havde det samme ønske:

”Vi skal alle igennem uddannelsen, men jeg henvendte mig til min chef og sagde, at jeg gerne ville være blandt de første,” forklarer han.

### Mod på undervisning

For Michael bestod uddannelsen af et forløb på seks uger. Først otte dages lokomotivføreruddannelse og så instruktøruddannelsen på 12 dage. Joan begyndte trafikstyringslæreruddannelsen i maj med en tre uger lang uddannelse for trafikledere. I efteråret tog hun i samspil med lærerdelen kurset 'Mod på Undervisning'.

”Jeg henvendte mig til min chef og sagde, at jeg gerne ville være blandt de første.”

deres nye uddannelser i ryggen fremadrettet til at have ansvaret for at oplære lokomotivførere og trafikledere, så de er klar til at udfylde deres arbejdsopgaver, når det nye signalsystem gradvist bliver rullet ud på strækninger landet over.

”Det gav tilsammen en super godt forløb,” siger Joan Møller Madsen.

Joan og Michael kommer med

# Da toget ramte en bil ved Otto Busses Vej Station

Beredskab Øst, som dækker fem københavnske omegnskommuner, har været på Otto Busses Vej for at træne deres beredskab. Det er ofte dem, der kommer først til et ulykkessted, så derfor er det vigtigt, at beredskabet ved, hvordan de skal agere på jernbanen.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD  
spfg@bane.dk

Røgen ulmer ud fra MR-togsættet, og en Hyundai Atos er mast langt ind under togets banerommer og forreste bogie.

Tre røde brandbiler fra Beredskab Øst kommer kørende, og mandskabet er hurtigt ude af vognene, imens beredskabsinspektør Carsten L. Hartmann over radioen fortæller, at han selv vil være fremme i løbet af en fem-seks minutter.

Heldigvis er der blot tale om en øvelse. Carsten L. Hartmann står forholdsvis afslappet og ser på, imens kollegerne fra Gladsaxe gør klar til at "jorde" den snor, der gør det ud for kørestrømsanlægget. MR-togsættet har heller ikke været ude at køre i efterhånden en del sæsoner, røgen

er fabrikeret til lejlighed, og Otto Busses Vej Station, som omtales i de mange beskeder, der flyver gennem radioerne, er Hjelpevognsberedskabets adresse i København.

Men selv om der kun er tale om en øvelse, hvor Beredskab Øst får testet deres måde at løse opgaven på, så giver det rigtig god mening, at beredskabet bliver testet i et miljø, der er så tæt på virkeligheden som muligt.

"Beredskabet er ofte de første, der ankommer til et ulykkessted, og der er stor forskel på, om det er jernbanen eller eksempelvis en motorvej. Det er ikke bare et spørgsmål om jording, men også om at sikre sig, at der ikke kører tog i det andet spor, hvis det er en dobbeltsporet strækning. Og så er det vigtigt, at de får tænkt os ind i processen, så vi



KVAST HYUNDAI. Setuppet til øvelsen var en påkørsel i en overkørsel. Foto: Jesper Blæsild

bliver tilkaldt så hurtigt som muligt, siger Aksel Christensen, leder af Hjelpevognsberedskabet, der under øvelsen også agerer DcDk, imens to af hans medarbejdere står klar, hvis de bliver tilkaldt.

## Samarbejde

Brandmændene fra Beredskab Øst rekvirerer hurtigt Banedanmarks Hjelpevognsberedskab samtidig med, at de gør klar til at bryde ind i toget, der er aflåst, og hvor lokomotivføreren ikke kan hjælpe, fordi han er kommet til skade under påkørslen.

Det går hurtigt med at få jordet både foran og bag toget og etableret en arbejdsplatform, så brandmændene kan komme indenfor. Kort tid efter ankommer Banedanmarks vagthavende hjelpevognsleder og hans kollega fra Hjelpevognsberedskabet i deres Mitsubishi Pajero, som har de fornødne donkrafter i bagagerummet.

"I Hjelpevognsberedskabet får vi en god træning i, hvordan samar-

bejdet med beredskaberne fungerer ude på et ulykkessted, og hvordan vi bedst muligt kan supplere hinanden derude," siger Aksel Christensen

## Men de fandt ikke dukken ...

Generelt set er øvelsesrækken gået godt, men på et punkt er der dog plads til forbedring. Flere af de hold, der har deltaget i øvelsen, er først efter et stykke tid blevet opmærksomme på den dukke, der lå fastklemmt under den ene bogie på den modsatte side af toget.

Således også den dag, hvor baneavisen var forbi. Her måtte Aksel Christensen agere en nabo, der ringede ind med oplysninger om, at der lå noget blåt, der lignede en jakke, inde under toget. Og det blå var dukken, som ganske rigtigt lå med en arm klemmt fast under den ene bogie – og her var det nødvendigt med assistance fra Hjelpevognsberedskabet, der beredvilligt rykker ud med donkrafter, så toget kunne blive løftet så meget, at dukken kunne komme fri.

"Det er vigtigt, at man som første mand eller hold altid hurtigt sikrer sig et overblik over skadesstedet. Det er også derfor, at vi har den del med dukken med i øvelsen. Samtidig får kollegerne i Beredskab Øst en mulighed for at se, hvilke kompetencer vi har til at løse de opgaver, der er i en sådan situation, og hvilken type udstyr vi har med os," siger Aksel Christensen.

Beredskabsinspektør Carsten L. Hartmann er også godt tilfreds med, at hele beredskabet fra fire forskellige brandstationer i fem forskellige kommuner over tre uger har haft mulighed for at holde en øvelse på Otto Busses Vej.

"En øvelse som den her, hvor kollegerne kan komme ud og prøve sig selv af i noget, der minder om virkeligheden, er med til at gøre os skarpere på de elementer, der er særegne for jernbanen. Den slags kan vi ikke øve hjemme på stationen, så vi er godt tilfredse med samarbejdet," siger han.



I RØG OG DAMP. Medarbejderne fra Beredskab Øst havde blandt andet til opgave at komme ind i toget ved egen hjælp og redde passagererne ud. Foto: Jesper Blæsild

## HELTEGERNINGER

# Hvem er banehelt?

Tre banehelte gemmer sig bag maskerne på billederne – kan du gætte, hvem de er.

AF PIA VANNACCI ELNIF  
pvel@bane.dk

I sidste nummer af baneavisen skrev fungerende HR-direktør og trafikdirektør Peter Svendsen, at vi skal huske at hylde heltene i hverdagen.

Vi har fået flere bud på, hvem der er banehelte. Og vi ved, at der er mange flere derude.

Kan du gætte, hvem en eller flere af disse helte er? Så skynd dig at sende en mail til banehelt@bane.dk – gætter du rigtigt, får du en lille præmie.

## Kender du en banehelt?

Du kan stadig nå at dele din banehelt med os. Skriv til banehelt@bane.dk og fortæl om en af vores helte, som du synes har gjort det godt.

## Banehelt 1

Hun kender alle, ved alt, kan fikse alt, har en god løsning på alt og kan komme med gode forslag, der puffer mig videre. Det er stort som småt. Hun er en sand helt, der kan lytte, kramme, hjælpe, skubbe eller decideret sparke. Hun er SÅ god til at lure, hvad der er brug for.



## Banehelt 2

Han er en rigtig god kollega, og

han er en dygtig leder. Det er ikke tilfældigt, at han lander på en ren 5'er i medarbejdermålingen. Han udfordrer sine medarbejdere, giver dem indflydelse og han støtter dem. Herudover er han et rigtig rart menneske, som er med til at gøre det at arbejde i Banedanmark endnu bedre. Hans heltegerninger foregår oftest i det små, men de er alligevel ikke svære at få øje på.



## Banehelt 3

I forbindelsen med afsporing på Kystbanen i sidste uge rykkede min helt ud med sine kolleger. De reparerede afstandsjern, så sporet kunne åbne næste morgen. Den efterfølgende nat blev der akut arrangeret sporstoppemaskine, så togene torsdag morgen atter kunne køre med strækningshastighed. Det er stærkt!



# Når naboerne er glade, får vi arbejdsro til sporarbejdet

Megafon har målt Banedanmarks kommunikationsindsats på Kystbanen, Valby-Svanemøllen og dele af Ringsted-Femern Banen. Og resultatet kan vi være glade for: Det er tommelfingeren helt op hele vejen igennem.

AF TINA NØRGAARD ANDERSEN  
tnoa@bane.dk

Når der arbejdes på sporene, kommunikerer et hold kommunikationskonsulenter om arbejdet via direkte e-post til naboerne, sociale medier, offentlige informationsmøder, skilte med videre. Det enkelte projekt i Anlæg sørger i samarbejde med Kommunikation for, at naboer, passagerer og andre borgere føler sig godt orienteret om arbejdet og vel modtaget, når de kommer med spørgsmål eller problemer.

**"Banedanmarks resultater er bemærkelsesværdigt tilfredsstillende"**  
For andet år i træk har Megafon målt på naboernes oplevelse af kommunikationsindsatsen og konkluderer, at Banedanmarks kommunikationsindsats er fuldt på niveau med målsætningen for veldrevne kommercielle virksomheder.



**NÅR VI FORSTYRRER.** Store jernbaneprojekter kan godt forstyrre både naboer og passagerer. Og det betyder meget, hvordan vi kommunikerer med borgerne i forbindelse med arbejderne, som her på Kystbanen i sommeren 2017.  
Foto: Jesper Blæsild

Sådan lyder det i Megafons rapport, hvor der desuden står, at "Banedanmark opnår en plads i den bedste femtedel af de offentlige styrelser og virksomheder, som Megafon har lavet lignende undersøgelser for inden de sidste tre år."

Men hvad betyder det egentlig for naboerne, at Banedanmark kommunikerer om banearbejderne?

## Hvad siger naboerne?

Naboerne giver Banedanmark er særdeles høj tilfredsbedømmelse, når det gælder deres oplevelse af den behandling og den information, de får af Banedanmark, samt forståelse af nødvendigheden af arbejdet. Naboerne er desuden særdeles tilfredse med de breve, de

modtager, og oplever informationen både troværdig, behovsorienteret, forståelig og imødekommende.

På enkelte punkter får vi en meget høj og ikke en særdeles høj bedømmelse. Det drejer sig om rettidigheden for kommunikationen samt information om konsekvenser ved arbejdet. På samme måde oplever naboerne vores nye hjemmesides overskuelighed og sværhedsgrad.

Banedanmarks tilstedeværelse på de sociale medier bedømmes højt af dem, som har benyttet dem, men det er desværre ikke særlig mange. De fleste ved endnu ikke, at Banedanmark er på de sociale medier, så der er et potentiale. På samme måde vil vi også gerne have flere til at kigge ind på hjemmesiden.

## Og hvad betyder det for projekterne?

Andreas Lund, der er projektleder for sporarbejdet på Kystbanen, har læst Megafons måling og for ham betyder det meget, at der bliver taget hånd om naboer og andre borgere:

"Vi får mere arbejdsro, det er klart. Der er altid mange henvendelser, men når det er to i døgnet, der ringer, i stedet for 20, så er det fordi, folk ved, hvad der foregår." Han er positivt overrasket over, at målingen for Kystbanen er den bedste af dem alle. Han påpeger, at byggelederne altid tager deres tørn, men alligevel er det gået over al forventning.

"Vi havde troet, at der ville komme mange flere henvendelser, være flere kedelige pressehistorier

og være mere modstand i det hele taget. Så jeg synes, at den tid, vi har brugt på møder med kommunerne og offentlige informationsmøder, er givet godt ud."

Andreas Lund mener, at de offentlige informationsmøder tager toppen af kritikken og giver alle mulighed for at luften deres bekymringer og stille spørgsmål. Han synes, Megafon-målingen viser, at det er kommunikation på de mange platforme, der virker.

"Alt lige fra den enkelte byggeleders direkte kontakt med naboerne til den store massekommunikation er vigtigt. Vi først og fremmest er lykkedes med at formidle vigtigheden af og nødvendigheden af sporarbejdet, og det må være essentielt," siger Andreas Lund.

Som eksempel nævner han slutjusteringen på Kystbanen efter årets sporarbejde. Det blev ved en fejl ikke meldt ud, og straks efter bragte Helsingør Dagblad en historie om, at Banedanmark alligevel ikke var færdige, men derimod stadig arbejdede i sporet.

"Den slags undgår vi, når tingene er meldt ud. Så kan omverden se, at der faktisk er en plan, og at vi overholder de udmeldte tidsfrister. Og dét er vigtigt for os i projekterne," siger Andreas Lund og ser frem til samarbejdet med Kommunikation og 2018, hvor Kystbanen skal udføre anden del af sporarbejdet.

Hvis du vil se Megafon-målingerne, kan du finde dem på baneinfo.

# Vi passer godt på dine personlige data – og det bliver vi endnu bedre til

En ny persondataforordning, der finder anvendelse fra maj næste år, vil yderligere øge sikkerheden for, at personlige data ikke kan hverken opsnappes eller udnyttes.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD  
spfj@bane.dk

Det er vigtigt, at der er styr på de personoplysninger, Banedanmark har om os. Det gælder både lønforhold, oplysninger om alder, helbred, cpr-numre med mere. Oplysningerne skal være korrekte, de skal ikke deles med andre end dem, der skal bruge dem, og de skal slettes, når der ikke længere er brug for dem. Og – ikke mindst – skal der være sikkerhed for, at de ikke spredes.

Med den nye persondataforordning bliver reglerne yderligere skærpet, og vi er i fuld gang med at sikre, at vi kan leve op til de nye krav.

"Vi skal hele tiden sikre os, at vi er på højest mulige niveau, når det kommer til at sikre den nødvendige

fortrolighed omkring oplysningerne. Det skylder vi kollegerne og alle andre, hvis data vi ligger inde med. Derfor er det vigtigt, at vi kommer hele vejen rundt," siger Ole Clemens Petersen, sektionschef i Jura, Indkøb.

## Mange involverede

En styregruppe med Nina Uldal, områdechef i Indkøb, i spidsen har ansvaret for at sikre, at vi kommer til at leve op til den nye forordning.

Og i øjeblikket er kolleger fra Jura, It, HR Personale, Data og Digitalisering, Strøm og signal samt konsulenter udefra i gang med at kortlægge, hvilke personoplysninger vi behandler, og hvordan vi håndterer dem. Det er blandt andet sket på 43 workshops med kolleger fra hele virksomheden.

"Tracé har givet os et forspring i forhold til mange andre myndig-

"Vi skal hele tiden sikre os, at vi er på højest mulige niveau, når det kommer til at sikre den nødvendige fortrolighed omkring oplysningerne."

rende med det store engagement, som medarbejderne har udvist på de 43 workshops, takket være deres indsats har vi fået den nødvendige indsigt i, hvad vi skal gøre, og

heder. Det, at vores processer er beskrevet i en ensartet struktur og samlet et sted, har været en stor fordel. Og det er imponerende

hvilke ændringer vi skal gennemføre, for at leve op til kravene i den nye EU-forordning," siger Ole Clemens Petersen.

"Mange steder i Banedanmark har man på den ene eller anden måde med personoplysninger at gøre. Derfor er det også nødvendigt, at vi kommer hele vejen rundt. Med den meget grundige kortlægning får vi et overblik over, hvad vi mangler for at kunne leve op til den nye forordning fra EU. Det kan eksempelvis være, at vi i fremtiden skal have nye databeskyttelsespolitikker, procedurer, vejledninger eller beredskabsplaner i tilfælde af brud

på persondatasikkerheden," siger Ole Clemens Petersen.

Det er ikke kun dine og dine kollegers oplysninger, det drejer sig om. Også personoplysninger om samarbejdspartnere eller borgere skal håndteres med samme fortrolighed. Her kan det dreje sig om eksempelvis personoplysninger i udbudsmateriale, ansøgninger om fremrykning af ekspropriationer eller andre fortrolige informationer, som skal håndteres med samme niveau af fortrolighed som oplysninger om dig og dine kolleger.

Du kan læse mere om persondata og følge arbejdet på baneinfo.

## HVAD ER PERSONDATA?

Persondata er alle typer af oplysninger, der kan henføres til en bestemt person. Det kan fx være:

- Lønforhold
- Helbredsoplysninger
- Familieforhold
- Personnummer
- Politisk overbevisning

## SÅDAN BEHANDLER VI PERSONDATA

Der gælder klare regler for, hvordan vi behandler persondata:

- Vi må kun indsamle de mest nødvendige data og have samtykke til at bruge dem
- Vi må kun anvende oplysningerne til det formål, vi har indsamlet dem til
- Vi skal sikre, at oplysningerne er korrekte
- Vi skal sikre, at oplysningerne bliver slettet, når vi ikke længere har brug for dem
- Videregiver vi oplysninger til andre, skal vi sikre os, at modtageren passer godt på dem, og at de kun får de oplysninger, der er nødvendige

## BANEDANMARK SET UDEFRA

# Det er vigtigt, I fortæller om, hvem I er

Vi er de seneste år blevet bedre til at fortælle om, hvilke dele af jernbanen der er Banedanmarks ansvar. Men vi kan blive meget bedre, lyder det fra Daniel Majgren, der er pendlertalsmand på strækningen fra Høje Taastrup til København.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD  
spfg@bane.dk

Daniel Majgren har været pendlertalsmand i halvandet år, men hans karriere som pendler strækker sig tilbage til 1979, hvor han som femårig selv begyndte at køre med bus og tog til og fra skole.

Med en far, der er lokomotivfører på S-banen, så har han et omfattende detailkendskab til jernbanen. Han kender, ligesom vi gør, forklaringerne på, hvorfor det tager tid at få udbedret skaderne efter en nedreven køreledning, hvad en signalfejl kan dække over, eller hvad en sporfornyelse er.

Og den viden skal vi ikke holde for os selv. For pendlerne vil få en langt større forståelse for den kompleksitet, der er på jernbanen, hvis vi i højere grad informerede om, hvordan jernbanen fungerer, og hvad det er, vi har ansvaret for.

"Mange passagerer kender ikke

forskellen mellem Banedanmark og DSB, og her har i en opgave. Passagererne ser, at der er sporarbejde, og de skal over i togbusser, og her er det vigtigt, at I får fortalt om, hvorfor det er nødvendigt med sporarbejderne, og hvor meget I faktisk får udført i den tid, et sporarbejde varer. Så vil folk også få en større forståelse for, at de har længere rejsetid i en periode," siger han.

## Facebook giver en del

Den udvikling er allerede i gang, og set med pendlerrepræsentantens øjne, så er vi blevet meget bedre, siden Daniel Majgren begyndte som pendlertalsmand. Den gang kunne han ikke få svar på sin henvendelse om snydning på perronerne, men i dag er vi hurtigere ude med forklaringer på de daglige udfordringer på jernbanen.

"Det betyder meget, at I er kommet på Facebook. Når I går ind og fortæller om, hvorfor togene er forsinkede eller aflyste, og hvad I gør



**PENDLERTALSMANDEN.** Daniel Majgren har været pendlertalsmand i halvandet år, men har været pendler stort set siden, at han var en fem-seks år gammel. Foto: Peter Elmholt

besøge jer for at høre om eksempelvis det nye signalsystem, så får vi en masse ny viden, som vi kan dele med andre," siger Daniel Majgren.

"Det betyder meget, at I er kommet på Facebook."

for at få genoprettet trafikken så hurtigt som muligt, så tager det toppen af frustrationerne hos pendlerne. For I gør jo rigtig meget for at sikre, at togene kører så rettidigt som muligt," siger han.

Det samme gælder de film, der bliver lagt op på Facebook om eksempelvis indvielsen af den elektrificerede strækning mellem Esbjerg og Lunderskov.

## Gode arrangementer

Daniel Majgren peger også på, at vi er blevet bedre til at fortælle om

de store programmer og projekter. Som eksempelvis når der har været rundvisning i Trafiktårn Øst eller mulighed for at komme ned i tunnelen ved Kulbanevej i Valby, hvor Den nye bane København-Ringsted kommer til at køre.

"De arrangementer er guld værd. Her kan de særligt interesserede få et indblik i, hvordan jernbanen fungerer, og de er ofte meget flinke til at dele deres viden med andre pendlere. Det samme gælder, når vi pendlerformænd har været inde at

## DANIEL MAJGREN

- 43 år
- Pendlertalsmand på S-banestrækningen Høje Taastrup-København
- Har været pendlertalsmand i halvandet år
- Benytter jævnligt alle linjer på S-banen
- Har et ønske om, at Byens Puls og Landets Puls kommer som app

## 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 Ligaard, Katrine Bekker Bauer, Gitte Sørensen, Pia Vannacci Elnif, Henrik Strunge, Ebbe Jung Josefsson, Ulla Simon, Christina Dahrup-Andersson, Thomas Funch Peckham 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

Nye stationer åbner, og stationer med kun få passagerer lukker. Men det hænder, at en station, der er blevet lukket, genåbner, fordi der er behov for et standsningssted. En sådan station er Støvring, der lukkede i 1974, men som genåbnede i forbindelse med Aalborg Nærbane i 2003. Og Støvring var netop byen, som vi var på jagt efter i seneste konkurrence i baneavisen, og blandt andre assisterende byggeleder Jasper Have Horstmann fra Den nye bane København-Ringsted havde gættet rigtigt og får en præmie tilsendt.

### 6. HOVEDSPOR.

Det var i august, men hvilket år, at vi åbnede for 6. hovedspor på den københavnske S-bane. Illustration: TV2 Lorry

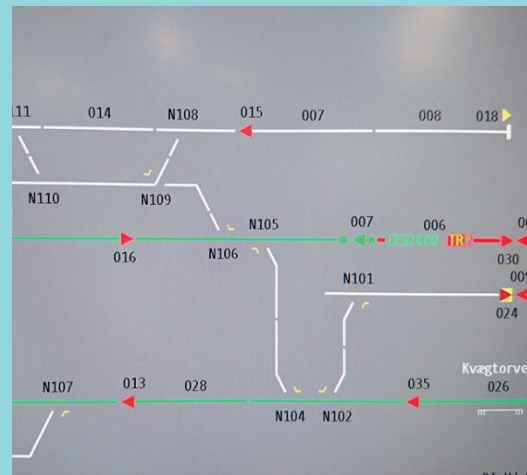


Vi rykker videre til et projekt fra dette årti: Nemlig 6. hovedspor, der blev lagt på den københavnske S-bane ved Dybbølsbro. Mange af os var ansat i Banedanmark, da vi kunne indvie sporet, men kan du også huske, hvilket år det var?

Hvis du kan, eller hvis du har et kvalificeret bud, så send en mail til konkurrence@bane.dk. Vi skal have dit svar senest torsdag den 16. november.

## 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.



stationsbestyrer Masser af øvelser og ny viden blev fyldt på i dag. Trafikleder i Signalprogrammet er bare spændende. Nu kan jeg holde weekend med god samvittighed 😊 #tccvest #mitbanedanmark #trafikleder #trafiktårnvest #banedanmark

## Ballast

AF LARS ANDERSEN

