



**GOD UDVIKLING
PÅ
KOMBITERMINAL**

SIDE 3



**EN ARBEJDSUGE MED
RASMUS NIELSEN**

BAGSIDEN

baneavisen

banedanmarks medarbejderavis | 28. april 2016 | 17. årgang | nr. 8

Droner brugt til at kortlægge Kystbanen

3D-teknologien rykker ind blandt fornyelsesprojekterne. Til at opmåle Kystbanen, hvor der skal sporfornyes i 2017, er der som noget nyt blevet brugt droner.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

En drone – bygget af skumplast – flyver i denne tid frem og tilbage på den 37 kilometer lange strækning fra Klampenborg til Helsingør. Det gør den for at indsamle data om sporet, der skal bruges i forbindelse med det sporfornyelsesprojekt, som er planlagt til næste år.

"Vi kunne godt have sendt landmålere ud til at opmåle hele strækningen, eller vi kunne have brugt optagelser fra en helikopter, men dronen er både hurtigere og billigere end de to metoder," fortæller projektleder Andreas Christoffer Lund.

Broer, grøfter, ballast

Og hvad er det så, der er blevet målt op – og hvad kan målingerne bruges til?

Det er blandt andet broer, grøfter, kabler, master og ballastens over-



VIGTIG VIDEN. Blandt andet broer, grøfter, kabler, master og ballastens overflade er blevet målt op og kan kaldes op på skærmen i 3D. 3D-projekteringen giver en mere præcis beregning af de mængder jord, grus og ballast, der skal håndteres i udførelsen. Foto: LE34

flade, der er blevet målt op, og som nu kan kaldes op på skærmen i 3D – og som projektet nu får den præcise placering af.

Dermed får Andreas Christoffer Lund og resten af projektet de bedst mulige data at arbejde efter.

Formålet med at projektere i 3D er at forhindre fejl. Eksempelvis er 3D-projekteringen med til at sikre fritrumsprofiler i forhold til broer. Samtidig får projektet en mere præcis beregning af de mængder jord, grus og ballast, der skal håndteres i udførelsen.

Hvert punkt på strækningen bliver overfløjet seks gange for at sikre, at målingerne er gode nok. Af samme årsag skal der også tages hensyn til vejret, når dronen skal sendes i vejret. Solen skal skinne, og det må ikke blæse alt for meget.

"Billederne danner grundlag for en 3D-model, så derfor betyder det meget, at de er af en god kvalitet. Dette er essentielt for at opnå den ønskede præcision. Derfor er det også godt, at der på Kystbanen er rigtig mange gode fikspunkter, som sidder på de beslag, der er på

masterne langs strækningen," siger landinspektør Henrik Kjærsgaard Christensen fra firmet LE34, der foretager opmålingerne.

Erfaringer til næste gang

Sætter man det lange lys på, så er der andre fordele ved, at fornyelsesprojekterne nu også er kommet i gang med 3D-modellerne.

"Ud over de konkrete målinger har vi fået en række erfaringer med, hvordan vi kan bruge de forskellige data, og hvordan hele setuppet med dronerne foregår. De erfaringer kan

vi tage med os, når vi eksempelvis skal i gang på Frederikssundbanen senere," siger Andreas Christoffer Lund.

3D-modeller og intelligente data er nemlig fremtiden for Banedanmark. Hos Den nye bane København-Ringsted er der allerede krav til brug, udveksling og aflevering af 3D-modeller under alle faser af projekteringen, og med det strategiske projekt Fremtidens Digitale Jernbane skal den metode udbredes til at dække hele Banedanmark.

"Vi skal arbejde mere med 3D-modeller både nu og i fremtiden. Den nye bane København-Ringsted har vist vejen, og vi vil naturligvis gerne være med på fornyelsesprojekterne også," siger Andreas Christoffer Lund.

DRONEN OVER KYSTBANEN

- Vejer cirka halvandet kilo
- Er lavet af en art skumplast og udstyret med kamera
- Flyver efter en forprogrammeret rute, men styringen kan foregå manuelt, hvis det bliver nødvendigt
- Hvert punkt på banen bliver overfløjet seks gange
- Optagelserne bliver brugt til at skabe de 3D-modeller, der skal bruges i sporprojektet

Bedre trafikinformation til pendlere

Med funktionen "Følg denne rejse hver dag" på Rejseplanens app får pendlere bedre trafikinformation.

AF JUNG HEIDI MOESLUND
jhmo@bane.dk

De tager turen ofte, måske hver dag – ud og hjem. Turen til og fra arbejde med tog. De kan måske afgangstiderne på rygraden og tjekker ikke lige Rejseplanen, inden de tager toget. Og er toget så forsinket, står de og venter på stationen.

Men nu kan pendlere få aktuelle trafikinformationer om ændringer i deres rejse med en ny funktion i Rejseplanens app, der indgik i den seneste opdatering til app'en. Den Fælles Trafikinformatiønsenhed, der består af Banedanmark og DSB, har i fællesskab med Rejseplanen udvik-

"De skal blot tilmelde sig en gang, og så får de efterfølgende en besked på mobilen."

let den nye funktion.

Følg rejsen
Rejseplanens app har længe haft en 'Følg rejse'-funktion, så man automatisk

får besked på mobilen, når der er ændringer i rejsen. Det nye er, at pendlere kan vælge funktionen "Følg denne rejse hver dag" og kan tilmelde sig notifikationer på selvvalgte dage og inden for et ønsket tidsrum på maksimalt 90 minutter for rejser på samme strækning.

"På den måde kan passagererne

via app'en få information om blandt andet forsinkelser, aflysninger, planlagte ændringer og sporændringer på turen til og fra arbejde. De skal blot tilmelde sig en gang, og så får de efterfølgende en besked på mobilen, når der er ændringer i deres rejse," siger Vibeke Møldrup Hansen, projektleder i Den Fælles Trafikinformatiønsenhed.

Og pendlere er en gruppe, som ikke altid får information, når rejsen ændrer sig. De kan være vanskelige at nå, for de kender ofte afgangstiderne og søger derfor ikke trafikinformation, inden de skal med toget.

"Med den nye funktion kan vi imødekomme den udfordring, der er som pendler. Vi kan varsle dem om ændringer på deres rejse, så de for eksempel kan undgå at tage til stationen for blot at stå og vente på toget, hvis der er forsinkelser. Pendlere får nu en bedre trafikinforma-

tion end tidligere," siger Vibeke Møldrup Hansen.

Og bedre trafikinformation er netop et af Banedanmarks strategiske mål. Et mål, der går på at sikre passagererne en aktuel, troværdig og sammenhængende trafikinformation på hele deres rejse.

Tidlige varslinger

Notifikationerne kræver ikke nye arbejdsgange for medarbejderne. Når ændringer og beskeder er registreret i Togstatus, P-base og i tekstbeskedsystemet ViVo, der sender beskederne til Rejseplanen, bliver informationen sendt ud via app'en.

Med den nye app-funktion kan der sendes varslinger ud på et tidspunkt, hvor køreplanen endnu



ikke er helt klar. For eksempel vil passagererne allerede nu kunne få informationer om det kommende sporarbejde på Østfyn, hvis de følger rejser, der bliver berørt af sporarbejdet, selv om køreplanerne ikke er klar.

Ud over pendlere kan andre rejsende også have glæde af den nye funktion, hvis de planlægger en bestemt rejse et bestemt tidspunkt og ønsker at følge den rejse.

REJSEPLANEN

Rejseplanen er den informationskanal, flest passagerer bruger og lader sig guide af, når de skal søge en togrejse. Der laves dagligt 500.000 søgninger, og 2,5 mio. danskere har downloadet Rejseplanens app.

God udvikling på terminalen i Padborg

Kombiterminalen i Padborg, der ejes af Banedanmark, men drives af TX Logistik, er ved at blive udbygget med mere plads til trailere og containere. Fra en ydmyg start i 2007 er der nu syv ugentlige afgang og ankomster til terminalen.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk



UDBYGNING. Kombiterminalen i Padborg er ved at blive udbygget for anden gang, siden den genåbnede i 2007. Tidligere var det perronerne, der blev forlænget, denne gang gøres der plads til flere containere og trailere. Foto: Palle Peter Skov

Den grå kranvogn med de halvanden meter høje gummi-hjul tager et sving. Kranens "arme" griber fat om en lastvognstrailer, der holder på pladsen foran sporet. Den blå trailer fra Bech Studsgaard A/S løftes og sænkes millimeterpræcist ned på godsvog- nen, der holder i sporet ved siden af.

En anden trailer er knap så heldig. Den kommer ikke med, fordi den er lastet forkert. Så her må personalet fra TX Logistik, der driver terminalen, tage kontakt med ejeren, så traileren kan blive lastet om.

Ved administrationsbygningen holder et nyt gult tovejs-køretøj. Ved at have materiel, der både kan

trække lokomotiver og køre frem og tilbage på gummi-hjul, letter man rangeringen på terminalen, der groft sagt består af to spor med en plads til opmagasinering mellem sig.

Udbygning giver fleksibilitet

Lidt længere væk holder der containere med koks til Rockwool i Hobro og kartoffelmel, der skal til Italien, og bag containere og det ene spor kan man i gråvejret se en gul gravko køre rundt på et grusbelagt område bag terminalen.

Der lægges sand og stabilgrus og senere fliser på området, for frem mod slutningen af maj er Banedanmark i gang med at færdiggøre en ny opmagasineringsplads til endnu flere trailere og containere.

Et lille stykke fredsskov er blevet ryddet for at gøre plads til de 11.000 nye kvadratmeter, som også får strømforbindelser og belysning, ligesom området bliver indhegnet og overvåget.

"Det giver øget fleksibilitet for vores kunder. De kan komme tidli-

gere med deres containere eller trailere, og de kan lade dem stå længere tid end de maksimalt 24 timer, de har i dag. Og den fleksibilitet er vigtig, når vi skal have kunderne til at vælge at transportere deres gods på jernbanen," fortæller projekt manager Sven Hansen fra TX Logistik A/S.

Mellem 60 og 70 procent af det, der lastes om her på terminalen, er køle- eller frysevarer, og det er også tænkt ind i udvidelsen, da den type varer stiller nogle særlige krav.

Fremgang på terminalen

Årsagen til udbygningen, der er den anden siden genåbningen i 2007, er den positive udvikling, som terminalen har været gennem de senere år. Dengang var der omkring et par afgang og ankomster om ugen, og i dag er der syv.

"I dag udnytter man også kapaciteten på togene langt bedre end tidligere. Der er stort set ikke tomme vogne på de tog, der ankommer til eller forlader terminalen," siger Sven Hansen.

KOMBITERMINALEN I PADBORG

- Åbnet i 1987, lukket igen i 1997 og genåbnet i 2007
- Ved genåbningen startede man med 1-3 afgang og ankomster om ugen
- I dag er der syv afgang og ankomster om ugen
- Terminalen er blevet udvidet tidligere. Her blev de to perroner forlænget fra 350 og 400 meter til henholdsvis 400 og 480 meter
- Terminalen kan klare tog på en længde på 552 meter
- Den nuværende udvidelse er af parkeringsarealet, der bliver 11.000 kvadratmeter større. Det svarer til en forøgelse på 30 procent
- Begge udvidelser er sket i forbindelse med politiske aftaler

AFTALEDÆKNING

Vi har fokus på aftaledækning

Dokumentationen skal være i orden, og indkøb skal ske efter reglerne. Derfor er der øget fokus på aftaledækning.

AF JUNG HEIDI MOESLUND
jhmo@bane.dk

Aftaledækning og indkøb efter reglerne om indkøb i staten er i fokus. Der bliver arbejdet på at få et overblik og hæve Banedanmarks aftaledækning og compliance i forhold til indkøbsregler. Men hvad betyder aftaledækning og compliance egentlig?

Aftaledækning er kort og godt, at et indkøb sker på baggrund af en skriftlig aftale. Det vil sige, at der for købet er indgået en aftale, der indeholder de relevante vilkår. For eksempel faglige kompetencer, jernbanesikkerhed, CSR, betalingsbetingelser og beskrivelse af ydelserne.

For at indkøbet også skal være compliant, kræves det, at indkøbet er sket efter reglerne

om indkøb i staten. Indkøbet skal eksempelvis ske ved at bruge en af en af de obligatoriske aftaler fra Statens Indkøb, en relevant SKI-aftale, eller måske skal der gennemføres et EU-udbud.

"Som offentlig myndighed er det vigtigt, at vi kan dokumentere, at vi har de aftaler, vi skal have, og følger reglerne for indkøb i staten. Derfor har vi nu øget fokus på vores dokumentation og vores aftaledækning," forklarer områdechef i Indkøb Nina Uldal.

Med en aftale for et givent køb bliver det også nemmere at følge op på krav. Og aftaledækningen gælder også aftaler, der ikke har været i EU-udbud.

80 procent i alle områder
Siden 1. januar 2015 har alle kontrakter skulle lægges i SRM,

der er et kontraktstyringssystem i SAP. Derfor kan vi nu begynde at måle aftaledækningen i Banedanmark, som for 2015 gennemsnitligt er på 79 procent baseret på de kontrakter, der ligger i systemet, eller hvor indkøbet er markeret som aftaledækket. Og det er ifølge Nina Uldal ganske fint, selv om vi kan blive bedre til både at bruge kontraktstyringssystemet og til at få lavet indkøbsaftaler.

"Udgangspunktet er godt, men vi ser en relativ stor forskel på aftaledækningen i de organisatoriske enheder. Vi skal gerne øge vores aftaledækning i den kommende tid og nå omkring 80 procent for alle områder i Banedanmark," siger Nina Uldal. I de næste måneder bliver aftaledækningen i alle divisioner i virksomheden derfor analyseret og gennemgået.

"Når vi sammen med divisionerne har gennemgået vores analyseresultater, kan vi lægge en plan for opfølgning i den enkelte division. Måske er der aftaler, der ikke har fundet vej til kontraktstyringssystemet, og som bare skal lægges ind.



AFTALEDÆKNING. "Som offentlig myndighed er det vigtigt, at vi kan dokumentere, at vi har de aftaler, vi skal have," siger områdechef i Indkøb Nina Uldal. Foto: Peter Elmholt

Måske er der aftaler, der skal fornys, og som skal genudbydes. Vi kigger naturligvis også på, om aftalerne er indgået i overensstemmelse med reglerne for indkøb i staten," siger Nina Uldal.

En vigtig pointe er ifølge Heidi Moeslund, at vi både sikrer, at Banedanmark følger reglerne for indkøb i staten og også leverer et gedigent stykke indkøbsarbejde.

"Vores aftaler skal sikre det bedste forhold mellem pris og kvalitet. Dermed kan vi bidrage med mere jernbane for pengene," siger Nina Uldal.

Udbudspligt i Teknik skal løftes

Analyser, nye kontrakter og central styring er på dagsordenen i Teknik.

AF JUNG HEIDI MOESLUND
jhmo@bane.dk

Teknik er der også fokus på aftaledækning. Her er projektet Aftaledækning i Teknik i gang med analyser og retningslinjer, der skal hjælpe sektionerne med at finde rundt i aftaleformer, tærskelværdier og udbudsregler, så Teknik bliver aftaledækket korrekt ved indkøb i divisionen.

"Vi skal løfte vores udbudspligt, hvilket blandt andet betyder, at vi skal sørge for, at vi overholder udbudsregler og lever op til reglerne om økonomisk forsvarlig forvaltning, og det skal projektet hjælpe med," siger teknisk direktør Søren Boysen.

Inden sommerferien bliver der stillet skarpt på de leverandørkøb i Teknik, der ikke er aftaledækket. De bliver kategoriseret, og så skal der laves en prioritering af kategorierne og en plan for det videre arbejde i forhold til nye kontrakter og rammeaftaler.

"Hele paletten af opgavetyper skal afdækkes og sikres den rigtige aftaleform, så vi både lever op til udbudsreglerne og aktivt tager stilling til, hvilke opgaver der ønskes udført af leverandører. Desuden er det vigtigt, at vi sikrer skarpe priser," siger projektleder i Aftaledækning i Teknik Aycin Akcin Lykke-Hansen.

De første fokusområder i projektet har været sikringsydelser, hvor en ny kontrakt er trådt i kraft, og SR, der vedrører sikkerhedsreglementet, og som går på tværs af fagene i Teknik. En kontrakt for SR har netop været i EU-udbud og skal efter planen være på plads den 1. juni 2016.

Hvad betyder compliance?

Compliance betyder overholdelse og efterlevelse af gældende regler. Banedanmark er som offentlig myndighed og ordregiver underlagt forskellige regelsæt, når der købes ind; blandt andet EU-regler, tilbudsloven og cirkulæret om indkøb i staten.

Jord fra baneprojekter skal gøre nytte på markerne

I stedet for at køre 410.000 kubikmeter overskydende muldjord til deponering skal jorden spredes ud på de lokale marker.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

Når Ringsted-Femern Banen skal i gang med at bygge dobbeltspor fra Vordingborg til Rødby Færge, så bliver der ikke mindre end 410.000 kubikmeter muldjord til overs. Det er jord, som normalt ville skulle transporteres væk på lastvogne og måske deponeres på Lolland-Falster et sted.

Men sådan kommer det ikke til at gå. I stedet for at deponere muldjorden skal den spredes ud over lokale landmænds marker, som på forhånd bliver midlertidigt eksproprieret. Disse arealer vil blive overdraget landmændene efter anlægsarbejdets afslutning.

Og denne måde at håndtere jorden på giver flere fordele.

"Vi sparer en hel del jordkørsel med lastvogne, som skulle have transporteret jorden væk på de mindre kommuneveje. Det er godt for nærmiljøet og for CO₂-regnskabet. Nu bliver jorden håndteret lokalt og maksimalt kørt to-tre kilometer væk, og det sker typisk på de adgangsveje, som entreprenørerne i forvejen skal anlægge langs strækningen," siger projekteringsleder Per Olander fra Ringsted-Femern Banen.

Erfaringer flere steder fra

Ideen med at benytte overskudsmuld på landbrugsarealer stammer fra et projekt, der blev sat i gang i 2012.

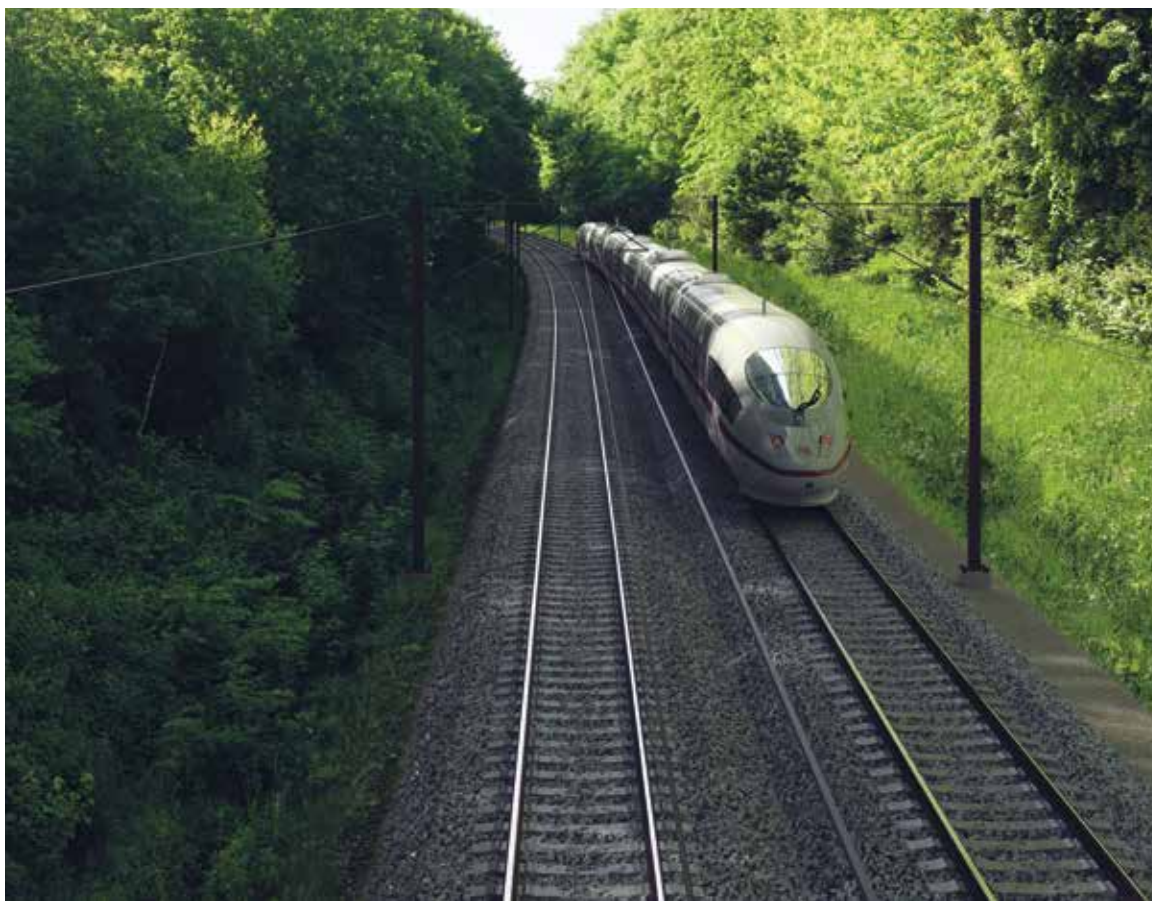
Region Hovedstaden og Bygherreforeningen inviterede her Banedanmark med til at undersøge, om det kunne lade sig gøre at anvende overskudsmuld i stedet for at deponere den.

Banedanmark er en naturlig samarbejdspartner, for ud over Ringsted-Femern Banen venter der flere større anlægsprojekter, hvor der bliver muldjord i overskud.

"Der er tidligere gjort flere forsøg med genanvendelse, men der var ikke nogle entydige svar på, hvad der var den rigtige måde at gribe det an på. Så vi analyserede 14 tidligere forsøg for at finde frem til den rette måde at gøre det på," fortæller Per Olander.

Særlige forhold

Man kan nemlig ikke bare læsse jorden over på markerne og så forvente, at afgrøderne begynder at spire op gennem det nye muldrag. Undersøgelser viser, at muldraget maksimalt bør udlægges i tykkelse på mellem 15-20 centimeter, og desuden skal der tages hensyn til tidspunktet på året og jordens tørhedsgrad, samt at jordarbejdet skal udføres med lette maskiner med et lavt dæktryk.



STORE PROJEKTER GIVER MEGET JORD. Det giver god mening, at Banedanmark er med i projektet Helhedsorienteret bæredygtig jordhåndtering, for ud over Ringsted-Femern Banen venter der flere større anlægsprojekter, hvor der bliver muldjord i overskud. Illustration: Ringsted-Femern Banen.

Oplægges mulden i et mulddepot, skal det ligge der så kort som muligt for at få fuld udnyttelse af muldjorden.

Og har jorden været oplagt vådt og eksempelvis ligget længere tid end seks måneder, er den "død" og skal håndteres særskilt sammen med det lag muld, der ligger der i forvejen, inden den kan bruges.

"Det har fra begyndelsen været vigtigt for os at få en god dialog med de landmænd, der skal overtage jorden, så samarbejdet kommer til at foregå så godt som muligt. Eksempelvis vil Banedanmark være mellemlid mellem entreprenøren og landmanden for at sikre, at muldudlægningen sker som aftalt," siger Per Olander.

Landmændene skal have en kompensation for at modtage jorden, for selv om der er tale om muldjord, så viser erfaringerne, at der godt kan gå nogle år, inden jorden giver lige så godt udbytte som inden, der kom nyt muldrag.

"Dating-portal" for jord

Ikke al jord er muldjord, der kan benyttes på marker. En del er såkaldt blødbundsjord, men den kan Banedanmark genanvende ved siden af selve jernbanedæmningen, så også den jord slipper for at skulle transporteres langt væk på store og støjende lastvogne. Blødbundsjord vil blive opbygget som dyrknings-skråninger, som vil blive overdækket med muldjord, hvorefter arealet efterfølgende overgår til landbrugsdrift.

"De erfaringer, vi får, kan vi bruge i kommende anlægsprojekter, hvor jorden skal håndteres så tæt på banen som muligt. Ikke bare for Banedanmarks skyld, men også for entreprenørerne, lodsejerne og



GENBRUG. Den jord, der bliver tilovers efter et sporarbejde, kan ikke bare lægges ud på markerne. Muldraget må maksimalt være 15-20 centimeter tykt, og desuden skal der tages hensyn til tidspunktet på året og jordens tørhedsgrad. Foto: Jordhåndtering.dk

naboerne er det bedst, at vi undgår at skulle deponere jorden længere væk," siger Per Olander.

Ligesom Banedanmark er der andre virksomheder, som har jord, der skal væk, og der findes også

aftagere af god jord. Derfor findes der også en "dating-portal" for overskudsjord, så virksomheder med overskudsjord og aftagere af jord kan finde hinanden via linket Jordbasen.dk

HELHEDSORIENTERET BÆREDYGTIG JORDHÅNTERING

Alene i hovedstadsregionen bliver der flyttet 7-10 millioner tons overskudsjord om året. Det er dyrt, og har konsekvenser for miljøet i form af drivhusgas, støj og partikelforurening og transport igennem byområder.

Region Hovedstaden har i samarbejde med Bygherreforeningen taget initiativ til projektet Helhedsorienteret bæredygtig jordhåndtering, som omfatter ni projekter alle med fokus på bæredygtig jordhåndtering.

Formålet med projektet for overskudsjord er at bidrage til udvikling af nye måder til håndtering af overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter, således at jordhåndtering sker på en mere ressourceeffektiv og bæredygtig måde – også i økonomisk forstand. Den overoverordnede målsætning er, at overskudsjord skal opfattes som en ressource, en råvare – ikke et restprodukt. Resultatet af projektet kan ses under linket jordhaandtering.dk.

KORT NYT

NABOBREVE BLIVER DIGITALE

I midten af april udsendte Banedanmark for første gang nabobreve forud for et større anlægsarbejde digitalt. Strækningen mellem Nyborg og Odense – i daglig tale Østfyn – blev teststrækning for den første udsendelse. Digital udsendelse af breve til naboernes e-boks-adresser er hurtigt og effektivt og medfører desuden en stor portobesparelse. Naboer, som er undtaget digital post, får fortsat deres papirbrev i postkassen.



MEDARBEJDERARRANGEMENTER

I resten af 2016 vil der være tre medarbejderarrangementer i Banedanmark. Lokale sommerfester bliver efterfulgt af den store DHL-stafet, og til slut runder julefrokosten året af. Planlægning af sommerarrangementerne og deres form og indhold foregår lokalt, men er med centralt tilskud. 1. september er der DHL-stafet i København, og hvis der er interesse, kan der arrangeres deltagelse i Aarhus og Odense. Fredag den 9. december er der julefrokost. Spisningen foregår lokalt med efterfølgende fest i Fredericia og København.

Foto: Christoffer Regild



FJERDE JERNBANEPAKKE ER I HUS

Ministerrådet og Europa-Parlamentet er blevet enige om EU's fjerde jernbanepakke. Pakkens formål er at gøre de europæiske jernbaner mere innovative og konkurrencedygtige. Aftalen skal sikre en gradvis åbning af de nationale jernbanemarkeder. Den fjerde jernbanepakke er et sæt på seks lovgivningsforslag fremsat af EU-Kommisionen i 2013. Aftalen skal sikre en gradvis åbning af de nationale jernbanemarkeder. EU-Kommisionen byder aftalen velkommen. Foto: Robert Attermann

KONKURRENCE

Der kom rigtig mange besvarelser på konkurrencen i sidste nummer af baneavisen, hvor vi jagtede navnet på den endestation, der åbnede 15. juni 1901. Enten var spørgsmålet meget let, eller også var det let at researche sig frem til det rigtige svar, for alle gav det rigtige svar – Sønderborg Station. Blandt dem har vi udtrukket Kari Gadstrøm fra fjernstyringscentralen i Roskilde, som får en præmie tilsendt.

Denne udgaves konkurrence handler om en stationsbygning af en noget særlig karakter. Det drejer sig om stationsbygningen i en tysk provinsby, hvor stationen er opkaldt efter den østrigske arkitekt Hundertwasser – og indrettet og udsmykket i hans farve- og faconrige stil.

Ved du hvilken station, det drejer sig om, så send dit svar til konkurrence@bane.dk. Vi skal have svaret senest torsdag den 4. maj.



HUNDERTWASSER. I hvilken tysk by er stationen udsmykket i Hundertwassers helt specielle stil?
Foto: Jürgen Götzke/Wikipedia

JUBILÆER

40 ÅR

1. JUNI 2016
Sikringsmontør, Konsulent
Jørgen Thousig Bille Hansen
Teknisk Drift – Teknisk Support Sikring Øst

25 ÅR

1. JUNI 2016
Anlægschef
Jette Aagaard
Ny Bane Kb-Rg, Anlæg

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
Kirsten Hestbæk

REDAKTIONEN
Redaktør: Søren-Peter Fiirgaard. Redaktionen: Jung Heidi Moeslund, Dorthe Kristiansen, Melissa Fugl, Mette Løth Christensen, Tina Nørgaard Andersen, Lisbeth Ligaard, Katrine Bekker Bauer, Gitte Sørensen, Pia Vannacci Elnif, Henrik Strunge, Ebbe Jung Josefsson 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: 1.350
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



En arbejdsuge med Rasmus Nielsen

FORTALT TIL JUNG HEIDI MOESLUND

Workshops, en ny risikovurdering for nye it-systemer og dispensationer. Det er opgaver, der fylder i informationssikkerhedskonsulent Rasmus Nielsens arbejdsuge.

MANDAG

I Informationssikkerhed har vi arbejdet på en ny risikovurdering for nye it-systemer. I dag foretager vi de sidste ændringer, så den er klar til udgivelse på Informationssikkerheds side på baneinfo. Den bliver præsenteret på It's kvartalsmøde i morgen.

Min formiddag er optaget af en ISO 27001 workshop. Banedanmark skal leve op til ISO 27001/2-standarden inden for informationssikkerhed. Det indledende arbejde er lavet, så vi kan leve op til standarden. På workshopen arbejder vi med SoA, Statement of Applicability, hvor vi argumenterer for til- og fravalg af kontroller i ISO-standarden. Der er over 100 kontroller – og vi kom ikke igennem alle i dag.

En del af mine daglige opgaver er at besvare mails fra vores it-sikkerhedspostkasse, så det bruger jeg tiden mellem møderne til.

Sidst på dagen havde jeg besøg af en fotograf og fik taget billeder til baneavisen.



MANDAG. ISO-workshop i Informationssikkerhed. Foto: Rasmus Nielsen

TIRSDAG

Dagen starter med kvartalsmøde for It. It-chef John Vammen gav en generel status og tog nogle emner op. KMD er Banedanmarks driftsleverandør fra 1. juli, og sektionschef Michael Knudsen fortalte om transitionen. Derudover bliver der også opridset hovedpunkter fra et SAP-rammeudbud.

Jeg bruger tid på vores informationssikkerhedspostkasse og besvarer mails.

Så er der sektionsmøde i It Drift. Vi tager en omgang bordet rundt og får orienteret hinanden.

RASMUS NIELSEN

Rasmus Nielsen er informationssikkerhedskonsulent i It Drift. Som informationssikkerhedskonsulent er Rasmus med til at sikre, at Banedanmark har det rette informationssikkerhedsniveau. Han arbejder med risikovurderinger for it-systemer og informationssikkerhedspolitikker. Og han leverer teknisk sparring og har styr på årets opgaver i afdelingens årshjul.

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 med i serien, så send en mail til baneavis@bane.dk



PÅ ARBEJDE. Rasmus Nielsen og Informationssikkerhed lægger sidste hånd på en ny risikovurdering for nye it-systemer, så den er klar til udgivelse. Foto: Peter Elmholt

ONSDAG

Jeg bruger det meste af formiddagen på at ajourføre vores årshjul. Årshjulet indeholder aktiviteter såsom review af informationssikkerhedspolitikker, håndbog og overordnet risikovurdering. Der er tilføjet nye større opgaver, som vi skal løse i løbet af året.

Jeg er med på et telefoniemøde med en kollega fra Signalprogrammet og informationssikkerhedschefen om brugen af IDM (Identity Management). IDM er et system, der sikrer, at brugeren bliver tildelt de korrekte rettigheder inden for deres ansvarsområde.

Jeg bruger også tid på vores fællespostkasse, hvor der er en del mailaktivitet.

Næste møde finder sted hos Signalprogrammet, hvor jeg deltager sammen med kolleger fra Teknisk Drift Signal.

Sidst på dagen er jeg til afskedsreception for Tim Walther Bay, sektionschef for Digital Jernbane og InfoDok.

TORSdag

Der står ESDH system på programmet – det nye ESDH system skal erstatte BanJo som Banedanmarks nye sags- og dokumentstyringssystem. Jeg har en teknisk sparring med projektlederen. Jeg har tidligere været mere involveret i projektet om Banedanmarks nye ESDH system, men deltager ikke så ofte mere.

Derefter får jeg behandlet dispensationer til omgåelse af informationssikkerhedspolitikken.



TORSdag. Årshjulet bliver opdateret. Foto: Rasmus Nielsen

Jeg skriver et kort notat om vores ønsker i Informationssikkerhed til vores kommende ITSM system. Systemet skal fremover bruges af HelpDesk. Her skal de registre de sager, de får ind. Teknisk Drift Signal har taget det i brug, og det vil blive taget i brug i Banedanmark It i juli, når KMD overtager driften af Banedanmarks administrative it-systemer.

Jeg fremlægger den nye risikovurdering for nye it-systemer, som vi færdiggjorde mandag, for vores it-projektfordeling.

Inden jeg går på weekend, holder jeg møde med KMD Security og hører, hvad de kan tilbyde af service.

Ballast

AF LARS ANDERSEN

