



STØJMÅLING PÅ HELE JERNBANEN

SIDE 2



NY ELLEBJERG – NU MED UDFLETNING

SIDE 2

baneavisen

banedanmarks medarbejderavis | 6. april 2017 | 18. årgang | nr. 7

PÅ DEN KORTE BANE: NYT JOURNALISERINGS- OG SAGSBEHANDLINGSSYSTEM (F2) ER IMPLEMENTERET

F2 er godt på vej

Hvordan går det med at få F2 bredt ud? Hvad siger folkene bag projektet, og hvad siger nogle af brugerne?



AF PIA VANNACCI ELNIF
pvel@bane.dk

En del af Banedanmarks på den korte bane for første halvår 2017 er, at F2 skal være implementeret.

"Der kan jo sættes hak ved, at alle, der skal have F2, har fået det. Vi ved godt, at vi endnu ikke er i mål med at få det fuldt implementeret, men det går rigtig godt," siger områdechef for Indkøb Nina Uldal, der også er projekter af F2-projektet.

"Med F2 har vi fået sat journalisering på dagsordenen i Banedanmark. Det er ikke nyt, at vi skal leve op til vores forvaltningsmæssige ansvar, men nu har vi et system, der er nemt, funktionelt og mere brugervenligt, end BanJo var," siger hun.

Stor lokal hjælp

"Det tager selvfølgelig tid at få et nyt system og en ny måde at arbejde på ind under huden," siger Anja Schremmer Hartmann fra Jura. Anja er med til at undervise i journaliseringspligten og brugen af F2: "Projektet har mødt massiv

opbakning i hele Banedanmark. Der er derfor sat et ambitiøst, men realistisk mål, nemlig at alle 1200 brugere med basisfunktionaliteten i F2 skal have modtaget undervisning inden sommerferien. I projektgruppen er vi godt klar over, at det er ligesom at lære at køre bil. En ting er at tage kørekortet, men det er først, når man kører dagligt, at man bliver en god bilist."

"Projektet hører fra medarbejderne, at de udtrykker ønske om på sigt at kunne bruge flere af faciliteterne i F2 og ser systemet som et

effektivt redskab til effektivisering af sagsbehandlingen."

For at lykkes har F2-projektet fået stor hjælp af forvaltningsambassadørerne, der lokalt er med til at drive en stor del af forvandlingen.

"Forvaltningsambassadørerne gør et kæmpe arbejde ude i områderne med at få udrulningen planlagt på deres respektive områder og med at få gjort opmærksom på F2 og journalisering. Uden forvaltningsambassadørerne og deres store indsats var vi aldrig kommet så langt," uddyber Anja Schremmer Hartmann.

Undervisning

Undervisningen er en kæmpe opgave. Alle medarbejdere i ikke-driftsvendte funktioner skal deltage i undervisning i F2. Det er blandt andre Andrea Weinberger fra ITs Infodok-team, der underviser.

"Vi har på nuværende tidspunkt undervist over 500 kolleger i henholdsvis F2 og journaliseringspligt. Nogle uger holder vi kurser hver dag, så der er rig mulighed for at melde sig til," siger hun.

Du tilmelder dig kurserne i F2 i SAP-portalen.

FAKTA:

- Der er fokus på at få journaliseret. I første kvartal 2017 er der journaliseret 5195 sager i F2, mod 2476 i BanJo i første kvartal 2016.
- Der er holdt omkring 50 kurser i F2.
- Over 1000 medarbejdere har samlet set været på kursus i F2 og journaliseringspligt.
- Der er omkring 40 forvaltningsambassadører, man lokalt kan gå til. Oversigt over forvaltningsambassadører findes på SharePointOnline.
- Man kan finde undervisningsmaterialer og videoer på F2's site på SharePointOnline.
- Gå ind på on.bane.dk og søg efter F2.
- Få hjælp til F2 på F2-caféer. I efteråret forventer vi at holde "gå hjem-møder" om forskellige funktioner i F2.

DET SIGER NOGLE AF F2-BRUGERNE

Jon Christian Sandreid, miljømedarbejder, Teknik:

Jeg bruger F2 rigtig meget og synes, det er ærgerligt, at der ikke er flere af mine kolleger, der har set lyset. Vi får først rigtig gavn af alle mulighederne i F2, når vi alle sammen bruger det. Jeg brugte også BanJo meget, og det er væsentligt nemmere at bruge F2, få overblik over sine sager, og over hvor langt man er.

Dina Nielsen, proceskonsulent, Kvalitet & Sikkerhed:

Jeg bruger F2, fordi vi har audit og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn, hvor vi har behov for at journalisere rapporter, handlingsplaner og anden dokumentation. Vi journaliserer alt det, vi dokumenterer, over for dem, vi auditerer, sammen med henvendelser til og fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Det er supernemt at arbejde i, meget intuitivt og let at bruge. Jeg har prøvet BanJo, og det her er meget nemmere. Jeg glæder mig selvfølgelig til at lære funktionerne endnu bedre at kende, fordi jeg tror, systemet kan meget mere.

Ny maling til Oddesundbroen

Et større vedligeholdelsesarbejde af Oddesundbroen, er netop gået i gang. Det drejer sig om en nødvendig afrensning og maling af broklappen.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

Arbejdet med at afrense og male broklappen på en af Banedanmarks store fællesbroer er netop gået i gang. Det er Oddesundbroen, der skal males, og det er næsten en ren videnskab at holde til vind og vejr i det vestjyske.

Der er i Banedanmark en stolt tradition og stor erfaring for maling af stålbroer. Der er blandt andet opstillet en række "prøveplader" rundt om på de store fællesbroer, så man kan teste holdbarheden på de forskellige typer maling. Og den maling, der benyttes på Oddesundbroen, er blandt de bedste typer acrylmaling.

Inden entreprenøren når så langt som til at male, skal den gamle maling renses af; og det helt ind til det blanke stål. Det sker ved at spule broen med vand med et ultra højt tryk på 2500 bar. Til sammenligning er trykket 500 bar, når løvfaldstroljerne spuler skinnerne fri for blade.

Først skal der grundes, så skal de dele af broen, der ikke kan males med sprøjte eller rulle – eksempelvis bolte, nitter og samlinger – males. Herefter skal såvel broen som bolte, nitter og samlinger males igen, inden broen får et sidste lag maling.

"Det er en nødvendig proces for at sikre, at malingen holder, så vi undgår at skulle ud at udføre for mange pletreparationer. Vi har under arbejdet også klimakontrol



ODDESUNDBROEN. Inden entreprenøren når så langt som til at male Oddesundbroen, skal den gamle maling renses af; og det helt ind til det blanke stål. Foto: Jens Bach

og løbende overfladekontrol for at tjekke dugpunktstemperaturen. For er klimabetingelserne ikke til stede, kan vi ikke male," siger Svend Erik Gaardmand, broingeniør i Broer & Bygninger.

I god stand

Malingen af broklappen er med til at sikre broen en lang levetid og reducerer behovet for pletreparationer af klappen de næste 15-20 år.

Broen, der også er kendt for at være et svært godt sted at fiske hornfisk fra, er generelt set i god stand. Vejdelen af Oddesundbroen fik ny belægning og kantbjælke i 2015 og 2016, hvor broen også fik ny fugtisolering.

Lang omvej

Spærringer betyder indskrænkninger i trafikken og omkørsler for bilerne. Det er normalt med en omvej

på 5-10, ja måske 15 kilometer, men når det drejer sig om Oddesundbroen, der forbinder Vestjylland med Thyholm, så får bilisterne en omvej på 130 kilometer.

Det har været nødvendigt at total-spærre broen i 2 gange 4 aftener/nætter på hverdage, hvor broen er spærret mellem klokken 20 og klokken 5. Herudover er broen åben for bilister, gående og tog, som den plejer. Der er lavet restriktioner på antallet af klapåbninger for skibe i hele perioden fra 1. april til 15. maj. I denne periode åbnes kun fem gange i døgnet.

"Vi har målrettet gået efter at spærre broen så korte perioder som muligt, men dele af malerarbejdet kræver, at broen står åben. Det gælder den lodrette del af broklappens spids og dele af klaphalen i klappkælderen, som er det sted, hvor den bageste ende af broklappen går ned, når broen hæves," siger Svend Erik Gaardmand.

DEN NYE BANE KØBENHAVN-RINGSTED

Den nye bane klar til udfletning

Fra en ny skurby i Valby skal Den nye bane København-Ringsted sammen med entreprenøren Per Aarsleff A/S sørge for, at Danmarks første højhastighedsbane bliver tilsluttet banen ind mod København H.

AF MAD S ULLERUP
maul@bane.dk



PÅ PLADSEN. Byggeleder Christian Adler Svanholm (tv.) sammen med sin kollega Atli Kristjansson (th.) på byggepladskontoret i Valby. Foto: Jesper Blæsild



I SPORET. "Gevinsten er, at vi undgår unødigt ventetid og komplikationer ved krydsninger mellem den eksisterende Øresundsbane og den nye bane mellem København og Ringsted, fortæller byggeleder Christian Adler Svanholm. Foto: Jesper Blæsild

Baneavisen var med, da Bane Danmark i slutningen af marts rykkede ind den nye skurby ved Frugtmarkedet i Valby, der over de næste par år skal danne base for byggeriet af den niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg. Projektet skal sikre en gnidningsfri tilslutning mellem Den nye bane København-Ringsted og den eksisterende bane ind mod København H.

"Ja, det er så her, vi skal sidde og styre slagets gang," fortæller Christian Adler Svanholm, da vi besøger ham på byggepladskontoret i den nye skurby, der inden for de seneste par uger er skudt op på Retortvej i Valby.

Han er byggeleder på TP73, der er betegnelsen for det projekt, der har

til formål at forbinde den nye bane mellem København og Ringsted med den eksisterende bane i Valby.

Byggelederen står sammen med en kollega bag en stabel flyttekasser på kontoret. De er optaget af en oversigtstegning på væggen, som viser omfanget af projektet til 113 millioner kroner, der nu er klar til at gå i jorden.

En dæmning og to nye jernbanebroer I korte træk består den niveaufri udfletning af en cirka en kilometer lang dobbeltsporet jernbanestrækning, der via en dæmning og to jernbanebroer skal krydse Vigerslev Allé, og sporene til den nye bane mellem København og Ringsted.

Jernbanedæmningen etableres med spunsvægge og frie skrånninger. Jernbanebroen over den nye bane mellem København og Ringsted bliver udført som en 140 meter lang dobbeltsporet jernbanebro i beton, mens den 32 meter lange dobbeltsporede jernbanebro over Vigerslev Allé udføres i stål.

"Formålet med den niveaufri udfletning er at minimere nogle af de komplikationer, der følger med, når Den nye bane København-Ringsted skal tilsluttes den eksisterende bane i Valby," forklarer Christian Adler Svanholm og fortsætter:

"Gevinsten er, at vi undgår unødigt ventetid og komplikationer ved krydsninger mellem den

eksisterende Øresundsbane og den nye bane mellem København og Ringsted, når den åbner i december 2018," fortæller byggelederen.

Afgørende for åbningen af Den nye bane København-Ringsted

"Vi får travlt, og vi har en stram tidsplan, men det skal nok lykkes," forklarer Christian Adler Svanholm, mens han i mellemtiden har fundet tidsplanen for projektet frem.

"Udfordringen er, at vi allerede skal være færdige med selve brokonstruktionen (den niveaufri udfletning) over Den nye bane København-Ringsted til februar næste år, så alt skal klappe. Hvis vi ikke når i mål til tiden, kan vi hel-

ler ikke åbne den nye bane mellem København og Ringsted som planlagt i slutningen af 2018. Heldigvis er vi godt forberedte, slutter byggelederen.

De forberedende arbejder til den niveaufri udfletning gik i gang i efteråret 2016 og er ved at være afsluttet. Disse arbejder omfatter blandt andet nedrivning af bygninger ved Frugtmarkedet samt omlægning af ledninger.

UDFLETNING NY ELLEBJERG
Entreprenør: Per Aarsleff A/S
Anlægsbudget: 113 millioner kr.

Støjen fra skinnerne bliver nu målt

Det er nu muligt at måle støjen fra sporet – og samtidig filtrere støjen fra hjulene og andre elementer fra. Dermed kan vi i fremtiden sætte mere målet ind, når det kommer til støjbekæmpelse.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

Det støjer, når togene kører på jernbanen – det er der ingen tvivl om. Men hvor meget af støjen kommer fra sporet, og hvor meget af det kommer fra togene, vindmodstanden, og hvad der ellers giver lyd fra sig?

Hidtil har vi kun kunnet måle det samlede støjniveau. Og selv om det kan give en indikation af, hvor meget støj der er, så har det været vanskeligt at få svar på, hvor meget af støjen der kommer fra den del af jernbanen, som Bane Danmark har ansvaret for.

Med nyudviklede målemetoder er det nu muligt at finde frem til, præcis hvor det er, at skinnerne støjer, og det giver bedre muligheder for at fjerne støjkilderne.

"I maj foretager vi en landsdækkende støjmåling på hele fjernbanen. Målingerne giver os mulighed for at dokumentere, hvor skinnestøjen er, og hvor meget skinnerne støjer. Og så kan vi i højere grad arbejde målrettet med at reducere støjen. Samtidig kan vi dokumentere

effekten af de mange støjreducerende tiltag, vi gennemfører," siger miljøtekniker Lisette Mortensen fra Miljø&Energ.

Godsvogn med rundt

Rent praktisk foregår det ved, at der spændes en godsvogn bag det måletog, der hvert år kører rundt på jernbanen for at finde skinnedefejl. Godsvogntet er udstyret med mikrofoner, men ikke med bremses, da en eventuel opbremsning vil kunne sløre målingerne.

"Vi har et godt samarbejde med LCC Spor, der også vil kunne benytte resultaterne af støjmålingerne, når de analyserer sporet. Og ved at foretage støjmålingen sammen med de almindelige målevognskørsler, så er det en forholdsvis billig måling," siger Lisette Mortensen.

Inde i måletoget er det muligt at analysere på kurveskrig, skinnestød og andre støjkilder. Og ved at sammenligne resultaterne med de data, der ligger i Irissys og BaneGIS, er det muligt at finde frem til støjkilderne og til de rette metoder til at fjerne støjen.



PÅ TUR MED MÅLETOGET. Rent praktisk foregår støjmålingen ved, at der spændes en godsvogn bag det måletog, der hvert år kører rundt på jernbanen for at finde skinnedefejl. Her er måleudstyret ved at blive monteret. Foto: Bane Danmark

"Vi udvikler et ratingsystem med forskellige parametre for, hvad det er, der gør støjen til et problem, og det giver langt bedre muligheder for at prioritere indsatsen over for skinnestøj. Her ser vi blandt andet på, hvor tæt bebygget et område er. For der forskel på, om eksempelvis et skinnestøj skaber støj i et tæt bebygget område eller på åben bane langt fra nærmeste hus,"

siger Lisette Mortensen.

De forbedrede målemetoder giver også mulighed for at se, hvordan ændringer på jernbanen påvirker støjen. Det gælder ikke kun de tiltag, der sættes i værk for at begrænse den, men også eksempelvis valget af skinnetyper ved skinneneudvekslinger, ballastrensning og andet.



STØJMÅLING. En godsvogn udstyres med mikrofoner til at måle støjen fra skinnerne. Mikrofonens vindhætte ses som en grå cirkel i centrum af billedet. Foto: Bane Danmark

Ny hjemmeside. Ny stil.

En ny hjemmeside for Banedanmark ser snart dagens lys. Web-redaktører i flere hjørner af virksomheden arbejder på højtryk for at gøre hjemmesiden brugervenlig.

AF PIA VANNACCI ELNIF
pvel@bane.dk

Banedanmarks nuværende hjemmeside er fra 2002. De tekniske muligheder er ikke opdaterede og lever ikke op til den måde, vi gerne vil være i dialog med vores omverden på.

En ny hjemmeside er derfor på vej.

"Det er ikke bare en ny hjemmeside. Det bliver også en helt ny måde, vi kommunikerer med vores omverden på," slår kommunikationschef Jakob Østerbye fast.

Derfor er der ud over alt det tekniske med valg af bagvedliggende system og struktur arbejdet målrettet med at give hjemmesiden et løft på både tekst- og billedside.

Ny indgang

"I dag er hjemmesiden opbygget med udgangspunkt i os selv som myndighed og infrastrukturforvalter, og det kan være svært for brugerne af hjemmesiden at finde rundt i," siger kommunikationskonsulent Anne Kold Kasper.

Hjemmesiden bliver derfor opbygget med tre hovedområder målrettet Banedanmarks primære målgrupper: jernbanevirksomheder, leverandører og borgere.

Sprogligt bliver der også arbejdet med at gøre indholdet lettere tilgængeligt.

"Vi vil gerne kommunikere med vores målgrupper der, hvor de er. Vi vil være i øjenhøjde med dem, og vi vil give dem informationer igennem tekster, de rent faktisk har lyst til at læse. Det stiller højere krav til den måde, vi skriver på," siger Anne Kold Kasper.

Derfor er der udarbejdet en skriveguide, og alle redaktører har været på kursus i den nye stil.

Glimt i øjet

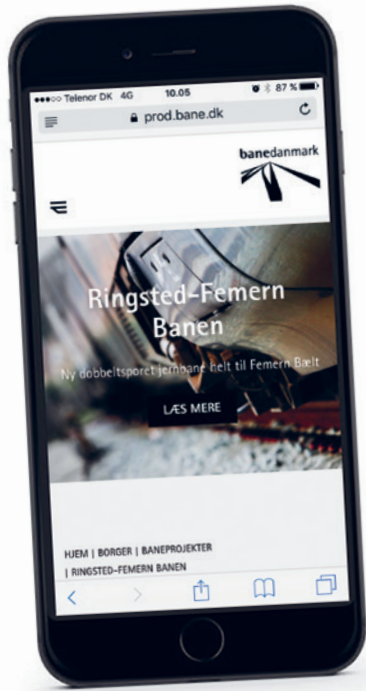
Det bliver ikke kun på tekstsiden, at vi skal gå vores indhold igennem i sømmene.

"Også på billedsiden vil vi komme til at se forandringer. I vores borgerrettede univers vil vi lege lidt mere med billederne og bringe humoren ind. Så kan folk se, at vi ikke er så støvede og kedelige, som mange måske går og tror. Vi vil have flere billeder af mennesker, og det må gerne være billeder med et twist. Vi vil gerne vise "mødet" mellem Banedanmark og borgerne," siger Anne Kold Kasper.

Betyder det så, at vi aldrig vil vise vores spor, maskiner og svejsninger?

"Nej, det gør det ikke. Især i vores leverandørunivers vil det være relevant at vise den del af virksomheden, men når vi kommunikerer fra de store projekter, skal vi selvfølgelig også vise, hvad vi arbejder med," siger Anne Kold Kasper.

Fremadrettet overvejer vi en bedre integration med de sociale medier. Samtidig vurderer vi løbende at gøre hjemmesiden mere personificeret og individuel for den enkelte bruger af www.bane.dk. Du kan læse skriveguiden på baneinfo og få mere at vide om hjemmesideprojektet i Yammergruppen "Ny hjemmeside (www.bane.dk)".



RESPONSIV. Den nye hjemmeside tilpasser sig selvfølgelig også til den "dums", brugeren vælger at besøge den med.

Illustration: Banedanmark

FAKTA OM

DEN NYE HJEMMESIDE

- 7 superbrugere og 20 redaktører bygger den nye hjemmeside op.
- Redaktører og superbrugere modtager undervisning i det bagvedliggende system og den nye skrivestil.
- Det bagvedliggende system hedder Sitecore.
- Det digitale bureau Pentia er efter udbud valgt som leverandør af blandt andet system og undervisning.
- Den nye hjemmeside går i luften til sommer.

KORT NYT

NYT NUMMER AF SIGNAL

BaneBranchens magasin, Signal, er på gaden igen. Artiklerne skrives af BaneBranchens medlemmer og henvender sig til alle i jernbanebranchen. Bladet kommer rundt til en række adresser i Banedanmark og kan ellers læses på BaneBranchens hjemmeside. Blandt artiklerne er en om, at vi både i projekteringsfasen, i anlægsfasen og i driftsfasen opnår store fordele ved at benytte 3D-modeller. Signal udkommer hvert forår op til BaneBranchens årlige konference. I år er konferencen mandag den 15. maj.



HØRING OM TØNDER-TINGLEV

Der er netop sat en høring i gang om en eventuel nedlæggelse af Tønder-Tinglev banen. Der har ikke kørt tog på strækningen siden 2002, hvor det sidste godstog kørte på banen. Siden da er banen ikke blevet vedligeholdt. På baggrund af banens tilstand og henvendelser fra lokalområdet har transport-, bygnings-, og boligministeren anmodet Banedanmark om at indlede høringen. Foto: Robert Attermann

TRYK PÅ I VORDINGBORG



Vi er i fuld gang med at gøre Ringsted-Femern Banen klar til den kommende

tunnelforbindelse til Femern, og det giver travlhed i blandt andet Vordingborg, hvor der skal bygges ny jernbanebro over Masedsund og udføres en lang række øvrige arbejder. Al det kan man læse om i en ny folder, der netop er udgivet. Folderen ligger også til download på hjemmesiden.

PÅ CHARME-OFFENSIV PÅ DTU

Igen i år deltager Banedanmark på DSE-messen på DTU 5.-6. april. Her kan ingeniørstuderende møde os og høre mere om vores mange spændende opgaver. I år søger vi igen turnusingeniører, og hvad det indebærer, kan de studerende også få mere at vide om.



Anne Katrine Ebbesen,
sikkerhedssagsbehandler i Kvalitet Et sikkerhed
Hvad er din rolle som web-redaktør?

Jeg skal tilpasse vores information, så det bliver mere brugervenligt. Jeg er redaktør for indhold, der har med jernbanesikkerhed, arbejdsmiljø og trafikale regler at gøre.

Hvordan er det at arbejde med den nye hjemmeside?

Superspændende! Det mener jeg faktisk. Det er en rigtig god mulighed for at se på Banedanmark udefra. Det bagvedliggende system for hjemmesiden er meget brugervenligt og redaktørvenligt. Når man kigger på vores nuværende hjemmeside, så giver det rigtig meget mening, at vi ændrer på det, for meget trænger virkelig til en opdatering.

Hvilke forhåbninger har du til den nye hjemmeside?

Jeg håber, at uanset hvilken målgruppe man tilhører, så får man et overblik, når man går ind på hjemmesiden, så man hurtigt kommer det rigtige sted hen. Og så håber jeg, at folk vil tage godt imod den nye hjemmeside – også internt.

Hvad gør særligt indtryk på dig?

Brugerperspektivet. Vi laver en ny hjemmeside for brugernes skyld, ikke vores egen. Det er virkelig forfriskende at se sig selv udefra, og så har det været fedt at se tankerne bag, og hvor meget Pentia (vores hjemmesideleverandør, red.) har undersøgt brugerperspektivet til bunds.



Ayoe Funder,
rekrutteringskonsulent, HR.
Hvad er din rolle som web-redaktør?

Jeg er superbruger for det univers på hjemmesiden, der har med rekruttering at gøre. Sammen med mine redaktørkolleger skal jeg bygge et inspirerende jobunivers på hjemmesiden.

Hvordan er det at arbejde med den nye hjemmeside?

Det ved jeg nok først, når jeg rigtigt får fingrene ned i det.

Hvad synes du om den nye måde at skrive til brugerne?

Det er helt klart den eneste måde at kommunikere i 2017! Det er åbenlyst, at vores hjemmeside skal være mere åben, interessant og dialogpræget.

Hvad gør særligt indtryk på dig?

Det er en stor forandring for Banedanmark at ændre vores ansigt udadtil, og det overrasker mig, hvor afsenderorienterede vi er.



Kim Feldborg, kundensvarlig, Trafik
Hvad er din rolle som web-redaktør?

Jeg er superbruger på siderne under "Jernbanevirksomheder", og jeg skal være med til at sikre, at den information, som er tilgængelig der, er opdateret og spiller sammen med resten af hjemmesiden.

Hvordan er det at arbejde med den nye hjemmeside?

Den nye hjemmeside er bygget i Sitecore, som fungerer meget anderledes end NetUp. Der er fantastisk mange nye muligheder, og når hjemmesiden er færdig, er jeg sikker på, at et besøg vil være noget anderledes end på vores nuværende hjemmeside. Spændende arbejde.

Hvad synes du om den nye måde at skrive til brugerne?

Hjemmesiden er jo til for brugerne, så det er selvfølgelig dem, man skal skrive til. Det har vi selvfølgelig også til dels gjort på den nuværende hjemmeside. Men at få en egentlig governance for sproget, så det bliver mere ensartet, er en stor hjælp. Med den nye skriveguide er der tænkt over de forskellige brugere, men også over, hvordan sproget og skrivestilen fremmer Banedanmarks image.

Hvilke forhåbninger har du til den nye hjemmeside?

Jeg håber, den bliver vel modtaget eksternt såvel som internt. Der er lagt meget arbejde i den. Den bliver en god platform for at promovere Banedanmark.

Hvad gør særligt indtryk på dig?

Som key account manager med daglig kontakt til Banedanmarks kunder – jernbanevirksomhederne – så er det jo fornemt, at hjemmesiden får sit helt eget hjørne til informationer til dem, som de kan tilgå fra forsiden.



Lisbeth Ligaard,
kommunikationskonsulent,
Kommunikation
Hvad er din rolle som web-redaktør?

Jeg vedligeholder sider i forbindelse med projektkommunikation, i særdeleshed siderne for Ringsted-Femern Banen.

Hvordan er det at arbejde med den nye hjemmeside?

Det er stadig lidt diffust, fordi det jo er en ny måde at arbejde på. Der er for eksempel ikke nogen venstremenu, så vi må tænke på en helt anden måde i forhold til brugerne.

Hvilke forhåbninger har du til den nye hjemmeside?

Jeg har en tyrkertrøje på, at det bliver hammebedre og nemmere at arbejde i end den nuværende.

JUBILÆER

40 ÅR

1. MAJ 2017
It-medarbejder
Helle Jensen
AM, Banedata

23. MAJ 2017
Overtrafikkontrollør
Mogens Hammer
Trafikstyring, Sydjylland/Fyn, Fa

25 ÅR

1. MAJ 2017
Sikringsmontør
Niels Due Andersen
Sikring Vedl. Ro/Rg, Rg

Sikringsmontør
Poul Erik Marstrand Getreuer Micheelsen
Sikring Kørestrom Vedligehold Fa

Trafikinspektør
Torben Stingelund Pedersen
Anlæg, Sikkerhed & Tilsyn Fa

4. MAJ 2017
Teknikumingeniør
Benny Holmgaard Hagelskjær
Masterplanlægning & Vedlige. Koor Vest Hr

Trafikinspektør
Lars Theodor Veiler
HR organisationsudvikling, Fa

16. MAJ 2017
Sikringsmekaniker
Kent Møller Laursen
Sikring Kørestrom Vedligehold Fa

18. MAJ 2017
Brofoged
Carsten Kejlberg Nielsen
Trafikstyring, Nordjylland No

På bagsiden

Hvad skal pladsen på bagsiden af baneavisen bruges til, spurgte vi jer, vores læsere, for et par numre siden. Det kommer en del forslag ud af, som vi gerne vil kvittere for. Og så har vi – synes vi selv – valgt tre spændende idéer ud, som fremover vil få et liv på bagsiden af baneavisen.

AF KATRINE BEKKER BAUER
ktb@bane.dk

Heldigvis har baneavisen hitte-på-somme læsere, når redaktionen selv er kørt fast i de samme gamle idéer og forslag. Såsom; hvad skal vi finde på til bagsiden?

"Læsere har givet os rigtig mange idéer, som alle sammen er inde for rammen og handler om vores arbejdsplads, Banedanmark, eller om jernbanen, men med en lidt skæv vinkel," siger redaktør Søren Peter Fiirgaard.

Opdraget var at komme med en idé, der er med til at gøre os alle sammen lidt klogere på hinanden, vores arbejdsplads eller jernbanen.

"Der er kommet forslag både i den bløde ende af spektret og i den lidt mere hårde, såsom "fokus på virksomhedskulturen" eller "forklar ledelsesgrundlaget". I den underholdende genre er det sådan noget som kollegers hobbyer eller udenlands-ture med jernbanen, der hitter," fortæller Søren Peter Fiirgaard.

Redaktionen har valgt at gå videre med tre forslag, som vi vil veksle i mellem fra gang til gang:



NY BAGSIDE. Grafikker, der fortæller om forskellige dele af hverdagen i Banedanmark, og interview med folk, der ser på Banedanmark "udefra", bliver en fast del af bagsiden. Man kan sige, at vi allerede tyvstartede, da vi for et par numre siden bragte et interview med pendlertalsmand Michael Randropp. Grafik: Gert K. Nielsen. Foto: Peter Elmholt.

"Forslaget om at kigge udefra og ind på Banedanmark, en slags "Banedanmark – set med andre øjne" går vi videre med, fordi det er interessant med blikket udefra og ind på vores virksomhed. Hvordan opfatter de Banedanmark, vores aktiviteter og det samarbejde, der er. Det kan være interviews med pendlere, politikere og samarbejdspartnere," siger Søren Peter Fiirgaard.

Det udenlandske kommer også i fokus: "Nogle gange er vi måske lidt for centreret om vores egen verden, og hvad der sker i Danmark. Vi kigger ikke så tit ud i verden og sætter fokus på, hvordan der drives jernbane andre steder i Europa eller i verden. Derfor tænker vi, at det internationale stof også er interes-

sant at kaste sig over og give lidt plads i avisen," siger Søren Peter Fiirgaard.

Endelig er der også kommet flere forslag, som egentlig drejer sig om samme grundidé:

"Flere har skrevet til os med forslaget om at forklare noget teknisk på jernbanen på en indbydende og illustrativ måde. Det kan være hvordan en sikret overkørsel fungerer, hvad ATC egentlig er, eller hvordan man jorder en køreledning. Noget, som vi alle sammen hører om med jævne mellemrum, men som ikke alle lige ved, hvordan hænger sammen," siger Søren Peter Fiirgaard.

De tre "vinder-forslag" vil komme til at skiftes til at være på bagsiden: "På den måde kommer der variation på bagsiden, så det ikke er

samme emne eller opbygning hver gang," siger Søren-Peter Fiirgaard, der takker læserne mange gange for at give sig tid til at sende idéer ind.

#mitbanedanmark

Som noget nyt vil en plads på bagsiden også blive reserveret til Instagramfotos, som enten er tagget med #mitbanedanmark eller hentet fra Banedanmarks Instagramprofil.

"Vi har gang i rigtig mange ting på de sociale medier, og vi vil gerne vise, hvad der bliver lagt på Instagram, fordi det giver et fint visuelt indblik i vores arbejdsplads," siger Søren Peter Fiirgaard.

Du kan følge Banedanmark på Instagram, Twitter, Facebook og LinkedIn.

KONKURRENCE

Der blev spillet brætspil i konkurrencen i sidste nummer af baneavisen, hvor vi tog ud i litteraturens verden med romanen "Nattog til Lissabon". Vi ville gerne vide, hvilket brætspil hovedpersonen i bogen var god til, og det rigtige svar er skak.

Blandt dem, der gættede rigtigt, var Training

Manager Henrik Krei fra Signalprogrammet, som får en præmie tilsendt.

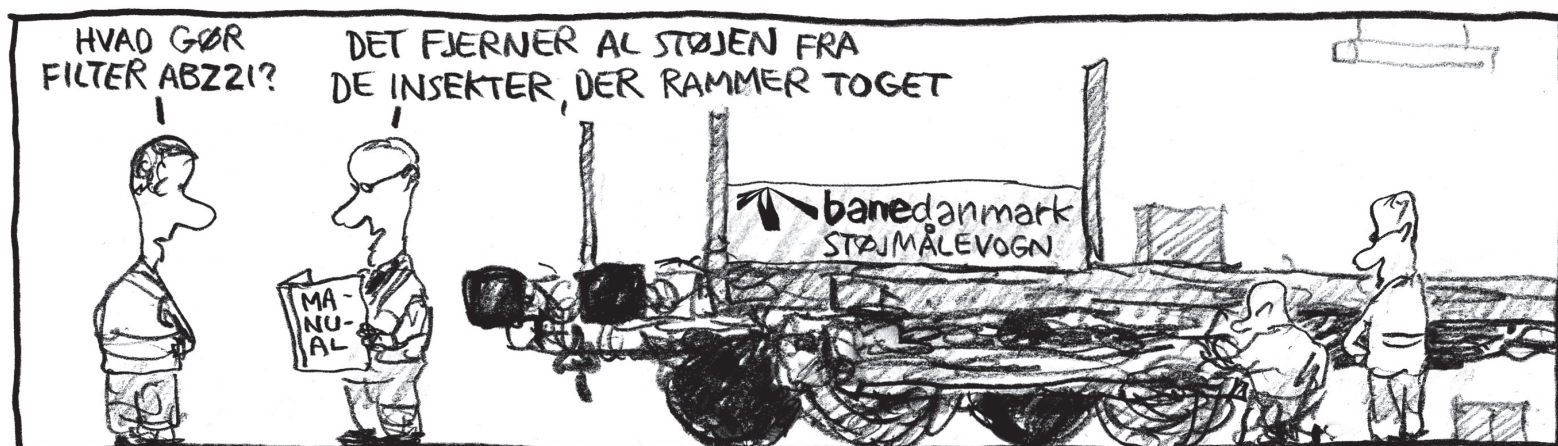
Vi snupper en enkelt omgang tog og bøger mere. Vi skal have titlen på en Agatha Christie-kriminalroman om et mord, der bliver begået i en togkupé. Bogen blev filmatiseret i 1974 af Sydney Lumet

med et større stjernegalleri, bl.a. Ingrid Bergman, Sean Connery, Lauren Bacall og John Gielgud.

Kender du svaret, så send en mail til konkurrence@bane.dk. Vi skal have dit svar senest torsdag den 20. april.

Ballast

AF LARS ANDERSEN



Baneavisen er Banedanmarks medarbejderavis og udkommer hver 14. dag.

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

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR
Jakob Østerbye

REDAKTIONEN

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

