



JAGTEN PÅ NYE TRAFIKLEDERE ER SAT IND

SIDE 2



GSM-R-ANLÆGGET OPDATERET PÅ FÅ TIMER

SIDE 3

baneavisen

banedanmarks medarbejderavis | 11. maj 2017 | 18. årgang | nr. 9

Fornyelsen af S-banen er godt i gang

Der er fuld fart på fornyelsen af S-banesporene mellem Valby og Svanemøllen. Med en veloverstået etape i påsken går fornyelsesprojektet ind i næste fase, når de udadgående spor fra København H ud til Valby udskiftes fra torsdag den 11. maj.

AF EBBE JUNG JOSEFSSON
ejjo@bane.dk

Fem-seks kilometer spor, tre opstillingsspor og tre sporskifter. Det er hovedingredienserne i næste etape af den omfattende fornyelse mellem Valby og Svanemøllen, når udskiftningen af de udadgående spor mellem København H og Valby, begynder torsdag.

Hertil skal lægges, at perronsporene 11 og 12 inde på København H, også skal udskiftes.

Umiddelbart lyder det som en rutineopgave for Banedanmarks folk, men ifølge projektleder Stefan Normann Petersen er det fornyelsesprojektets mest komplekse etape at udføre.

"Skinneudvekslingen mellem København H og Valby er rimelig ligetil. Helt traditionelt udskifter vi skinner, sveller, ballast og sporkasse, fordi sporet er meget slidt. På denne måde kan vi fremover sikre en stabil drift på S-banen."

"Kompleksiteten består i, at vi

skal udskifte flere opstillingsspor og sporskifter ved Dybbølsbro Station, som ligger imellem de indgående- og udgående spor på S-banen. Der ligger rigtig mange kabler og vandrør under sporene, hvilket kan give udfordringer, når vi skal udskifte sporskifterne og lægge nye," forklarer Stefan Normann Petersen.

Alle forholdsregler er taget

Opstillingssporene er særlig vigtige for DSB, der benytter sporene til materiel. Derfor kan det også give udfordringer for trafikafviklingen, hvis fornyelsen af opstillingssporene ikke bliver færdig til tiden, når der igen skal køres efter normal køreplan.

"Vi har taget alle de forholdsregler, som vi har kunnet tage i projekteringsfasen. Vi har været ude at undersøge, hvad der ligger under opstillingssporene, og vi har siden påske været i gang med de arbejder, vi har kunnet udføre, imens der har kørt trafik, så det ikke har generet passagererne."

Projektet har udført flere forbe-



KOMPLEKS OPGAVER. I påsken blev der udskiftet spor i Boulevardtunnelen, nu er turen kommet til strækningen mellem København H og Valby. Den store udfordring bliver opstillingsspor og sporskifter ved Dybbølsbro Station. Foto: Klaus Holsting

redende arbejder ved opstillingssporene ved Dybbølsbro Station. Blandt andet med at ramme nye fundamenter og fjerne slidte skinner samt at køre materialer frem til byggepladserne.

"Vi har så vidt muligt planlagt

arbejdet på en måde, hvor generne bliver så få som mulige. Vi kan ikke undgå, at det vil påvirke passagererne, men arbejdet er lagt, så der kan køre trafik i hele perioden mellem København H og Valby," siger Stefan Normann Petersen.

Arbejdet med at udskifte sporene mellem København H og Valby begynder i morgen og løber frem til den 18. juni. Næste etape i fornyelsesprojektet går i gang den 30. juni, hvor der skal arbejdes mellem Østerport Station og Svanemøllen.

Baneinfo-redaktørerne er i fuld sving

Baneinfo skal over i skyen, så du fra midten af juni kan komme på baneinfo fra din mobil eller tablet. Lige nu arbejder redaktører i hele Banedanmark for at få siderne klar.

AF KATRINE BEKKER BAUER
ktb@bane.dk

Baneinfo skal lægges over "i skyen, som SharePointOnline også kaldes. Det skal det, så du fremover kan komme på baneinfo fra din mobil eller tablet, også selv om du ikke er på Banedanmarks netværk. Og der kan også opnås en bedre integration med de øvrige funktioner i Office 365 som for eksempel Yammer.

Banedanmark har brugt SPO (SharePointOnline) i et stykke tid til blandt andet teamsites og til projekter. Og det er netop teamsites, der bliver grundstenen i det nye baneinfo.

"Der er blevet oprettet nye team-

sites, som får baneinfo-looket i form af en ny menu og en Quick Acces, der blandt andet indeholder en ny søgefunktion og telefonbog," fortæller kommunikationskonsulent Ulla Simon.

Det er de sites, som redaktørerne i øjeblikket arbejder på at få fyldt med relevant indhold, sådan at den nye forside for baneinfo kan linke ned til indhold rundt om i Banedanmarks afdelinger.

"Hvad er det resten af virksomheden skal vide om os som afdeling, og hvilke relevante produkter og værktøjer, har vi i vores afdeling, som andre i Banedanmark kan få glæde af? Det er sådan noget, redaktørerne skal overveje. Og så skal der generelt bare ryddes op i

alt det gamle indhold, der ligger på baneinfo," fortæller Ulla Simon.

Den nye forside får nogenlunde de samme elementer, koncernnyheder, presseklip, værktøjer etc., som vi kender fra baneinfo i dag, men som noget nyt kommer dit personlige Yammer-feed også til at ligge på forsiden.

"Yammer er et godt værktøj til videndeling, hvor du kan få svar på dine spørgsmål, eller lave indlæg, som hele virksomheden kan se – meget på samme måde som du bruger andre sociale medier," siger Ulla Simon.

Klar i juni

Der har været udfordringer med at få teknikken til at spille, men de ting, der udestår, kommer der forhåbentlig styr på inden for ganske kort tid.

"Vi har været udfordret af, at vi ikke har kunnet komme i gang med at uploade dokumenter med de rig-

tige metadata, ligesom der er noget teknik omkring de nye teamsites, som driller i øjeblikket," siger Ulla Simon.

Planen er, at det nye baneinfo går i luften i midten af juni.



KAREN HVID ER ARBEJDSMILJØRÅDGIVER I KVALITET & SIKKERHED OG REDAKTØR PÅ DE BANEINFOSIDER, DER HANDLER OM ARBEJDSMILJØ.

Hvordan er det at arbejde med SharePointOnline?

Jeg havde ikke arbejdet i SharePoint Online, før jeg begyndte at bygge vores nye baneinfo-sider op. Men efter en kort introduktion synes jeg faktisk, det er overskueligt at arbejde i. Og siderne kommer nemt til at se enkle og flotte ud.

Hvilke fordele kan du se, der er i at lægge baneinfo i skyen?

Det er en klar fordel, at baneinfo også kan tilgås fra smartphones og tablets. Samtidig er det en oplagt mulighed for at revurdere, hvad der skal ligge på vores sider. Og så synes jeg, det bliver et flottere og mere moderne intranet.

Hvad er de største udfordringer lige nu i forhold til at få dine sider klar?

Den største udfordring er, at jeg ikke har kunnet lægge dokumenter på siderne endnu, fordi der var tekniske udfordringer med den del. Så jeg ved, der ligger en opgave foran mig.

På udkig efter trafikleder aspiranter

Vi søger løbende nye trafikledere. Nu er endnu en runde i gang, og denne gang er der taget nye midler i brug i kampen om de gode aspiranter.

AF PIA VANNACCI ELNIF
pvel@bane.dk

”Vi søger i alt 16 nye trafikledere til Fjernbanen i øst og vest til både de store og mindre kommandoposter og RFC'er,” siger Agneth Vinberg Preetzmann, der sammen med Trafiks Jacob Skifter Skrifer står for rekruttering af de nye elever.

Banedanmark står for uddannelsen til trafikleder, så i første omgang er der altså tale om, at man søger ind på trafiklederuddannelsen for så senere at kunne bestride jobbet som trafikleder.

”Vi forventer ikke, at folk kender alt til jernbanen, når de søger, men de skal være interesserede i teknologi og transport. Derudover skal de være temmelig systematisk anlagt og kunne holde hovedet koldt i pressede situationer,” uddyber Jacob Skifter Skrifer, der er teamleder i Aarhus.

Nu på Facebook

Når der skal ansættes nye trafikledere, er der god erfaring med at

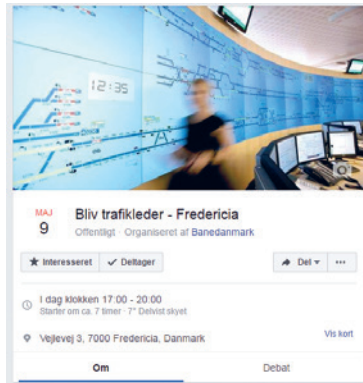
holde infomøder for interesserede. Det gør vi også denne gang, men for at nå endnu bredere ud, er der taget nye midler i brug.

”Ud over en opdateret hjemmeside, hvor man kan få alt at vide om uddannelsen og jobbet som trafikleder, har vi bredt os ud på Facebook også,” fortæller Agneth Vinberg Preetzmann.

Her kan interesserede dele opslaget eller melde sig til et af de tre infomøder om uddannelsen, som holdes i denne uge. På Facebook er det også muligt for Banedanmark at lave mindre annoncer, som når ud til en gruppe af mennesker, der ikke i forvejen kender Banedanmark.

”Via de såkaldte dark posts kan vi lave annoncer, der går til en specifik målgruppe. Det prøver vi også af nu

”Via de såkaldte dark posts kan vi lave annoncer, der går til en specifik målgruppe. Det prøver vi også af nu



FACEBOOK. På Facebook kan interesserede tilmelde sig infomøderne og stille spørgsmål.

i forbindelse med uddannelsen til trafikledere. Til infomøderne i Fredericia og Roskilde har vi lavet to opslag, som guider folk hen til mere info om møderne,” fortæller Anne Kasper, som blandt andet arbejder med sociale medier i Kommunikation.

Læs mere om trafiklederuddannelsen på vores hjemmeside eller trafikleder.dk



STOR INTERESSE. Første infomøde var i Aarhus mandag aften.

Foto: Jens Hasse

Til infomøde i Aarhus

Mandag aften var det første infomøde om trafiklederuddannelsen i Aarhus, og det var en stor succes.

AF PIA VANNACCI ELNIF
pvel@bane.dk

Cirka 30 interesserede var mødt op til infomødet i Aarhus.

”Det er ikke vildt mange, men til gengæld var de meget interesserede, engagerede og spørgelystne,” fortæller teamleder i Aarhus Jacob Skifter Skrifer.

Det helt store trækplaster denne aften var selvfølgelig muligheden for at besøge RFC Aarhus, som normalt er lukket land.

”Det er altid sjovt for folk at se, hvordan vi styrer trafikken,

og denne aften var ingen undtagelse,” siger Jacob, som nu blot håber på, at der kommer rigtig mange gode ansøgninger til de 16 trafiklederstillinger.

FAKTA

Vi søger trafikledere til:

- 3 til Aarhus
- 1 til Herning
- 1 til Silkeborg
- 1 til Viborg
- 5 til Fredericia
- 5 til Roskilde

Konference med vokseværk

BaneBranchens årlige konference er rykket fra at være en forholdsvis overskuelig ”familiefest” for branchen til at være en international konference med over 700 deltagere og mere end 50 oplæg.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

Der er sket meget, siden den første banekonference blev holdt i 2009 under overskriften ”Jernbanen på vej mod 2020”. Den gang foregik konferencen hos IDA – Ingeniørforeningen i Danmark, der var to forskellige sale til oplæg og i alt 13 oplæg. Og omkring 300 slog vejen forbi for at lytte, netværke og deltage i den afsluttende middag.

To år efter havde konferencen vokseværk i en grad, så den flyttede til Tivoli Congress Center, hvor den har haft til huse siden. Og pudsig nok var det et år, hvor overskriften for banekonferencen var ”Jernbanen i MEGA-vækst”.

I dag er banekonferencen vokset til noget af et tilløbsstykke med over 720 tilmeldte til årets konference, der foregår mandag den 15. maj. Engelsk er ikke blevet arbejdsproget blandt oplægsholderne, men over halvdelen af de 55 oplæg hol-

des på engelsk, ligesom konferencen nu også har fået et engelsk navn – Rail CPH – og tiltrækker gæster fra udlandet også.

”Programmet afslører, at Banekonferencen udvikles og forbedres år for år. Der er oplægsholdere fra ind- og udland, og der er mulighed for at høre om alt fra samfundsøkonomisk betydning af kollektiv transport, store spændende infrastruktur projekter, rullende materiel til forskningsprojekter på højeste plan,” siger teknisk direktør Søren Boysen, der selv sidder i bestyrelsen for Banekonferencen.

Igen i år er der en håndfuld oplægsholdere fra Banedanmark, og ud over de faste oplæg i salene er der et nyt tiltag i år: De såkaldte speed-sessions, som blot varer ti minutter.

”Programmet illustrerer på glimrende vis de mange aktiviteter, der er i gang, og det glæder mig meget, at vi i branchen er nået dertil, hvor vi kan stable et så imponerende et program på benene. Blandt mange

spændende emner vil jeg i år prioritere oplæggene fra forskerne, hvor DTU stiller med flere meget interessante oplæg.”

To stande

Banedanmark har i år to stande på konferencen, der også kaldes jernbanebranchens svar på Roskilde Festivalen. På den ene stand præsenterer Den nye bane København-Ringsted 3D-modeller, som kan tjekkes ud med 3D-briller, og deres nye 360 graders app.

Den anden stand har en lille event under overskriften ”Vi løfter i flok”.

”Det betyder meget for synligheden, at vi er til stede på banekonferencen med de to stande. Samtidig ved vi også godt, at Banekonferencen ikke er et sted, hvor man står i længere tid ved standene, men lige dropper forbi for et kort kig,” siger Birte Hartvig fra Kommunikation, der har ansvaret for de to stande.

Tilbage til fortiden

Ser man programmet igennem for banekonferencen i 2009, kan man se, at nogle af oplægsholderne i den grad havde fat i den rigtige pejling af, hvor jernbanen var på vej hen.

Her talte Alex Landex under overskriften ”Elektrificering i Danmark, er vi tæt på?”, og Jan Erik



UDVIKLING.

BaneBranchens konference begyndte med 300 deltagere – de seneste par år har der været over 700. Foto: Peter Elmholt og Christoffer Regild



Schneider-Tilli, der dengang var i Trafikstyrelsen, holdt oplæg om ”Ny bane: København-Køge-Ringsted”, ligesom der var tre oplæg om Signalprogrammet.

I 2017-udgaven er Jan Erik Schneider-Tilli tilbage i konferencens største sal, hvor han skal tale

om netop Signalprogrammet - umiddelbart efter, at programdirektør Jette Aagaard samme sted har holdt oplæg om Den nye bane København-Ringsted. Senere på dagen, også i den store sal, fortæller programdirektør Klaus Bergman mere om Elektrificeringsprogrammet.

OPDATERING AF GSM-R-ANLÆGGET

GSM-R på højest mulige niveau

Luften var ladet med spænding, den aften, hvor GSM-R-anlægget blev opdateret. Gode forberedelser, løsninger, kolleger og samarbejdspartnere gjorde, at opdateringen blev en succes.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

Der var lagt op til nogle hektiske timer, da Banedanmark skulle have opdateret GSM-R-anlægget til det bedst mulige niveau på jernbanen, og der samtidig skulle slukkes for det gamle analoge signal.

Alle øjne hvilede på kollegerne fra Signalprogrammet, der havde ansvaret for, at opdateringen, som er en vigtig milepæl i programmet, blev gennemført.

En ting er at foretage en opdatering, men når det foregår på et system i drift, der står for en vigtig del af kommunikationen på jernbanen, så bliver det ekstra kompliceret. Læg så til, at opdateringen også betød nye betjeningspladser på samtlige kommandoposter og fjernstyringscentraler, samt åbningen af et nyt centralnetværk, så vi har to af slagsen, der kan tage over for hinanden i tilfælde af nedbrud.

Alligevel var der ikke optræk til mere end bare almindelig spænding, da operationen skulle gennemføres. For både hos Signalprogrammet, hos Trafik og hos vores samarbejdspartnere var der gjort et stort forarbejde for at sikre, at alt gik, som det skulle.

"Forberedelserne til migrationsnatten gik i gang allerede i januar 2016. Opdateringen kræver et tæt samarbejde med både togselskaberne og de forskellige leverandører, og for at være sikre på, at det kom til at gå, som det skulle, har vi gennemført mange test af anlægget, så vi var så klar, som man kunne være, da vi slukkede for det analoge signal. Både af hensyn til selve opdateringen, men også fordi vi skulle sikre, at togtrafikken kunne afvikles så godt som muligt under operationen," fortæller Raini Urbschat, projektleder i Signalprogrammet.

Omkring 50 kolleger var i gang i løbet af natten. Klar til at gennemføre opdateringen – eller rulle den tilbage, hvis alt ikke var, som det skulle være. Der var sat 12 timer af til opgraderingen, men allerede



HURTIGT. Der var sat 12 timer af til opgraderingen af GSM-R-anlægget, men allerede klokken 2 om natten var den gennemført. Foto: Peter Elmholt

klokken 2 om natten var den gennemført, og søndagen blev så brugt på at få rettet de enkelte fejl, der dukkede op.

"Der skulle ændres en feature på betjeningspladsen for at få nødopkaldene til at fungere helt korrekt, men vores partnere fra Nokia fik hurtigt løst problemet," siger Raini Urbschat.

Betjeningspladserne

Ude på kommandoposterne og fjernstyringscentralerne sad der medarbejdere fra Eltel klar til at udskifte betjeningspladserne så snart, at opdateringen gik i gang. Først på de døgnbetjente kommandoposter og fjernstyringscentraler og herefter på de øvrige.

"Her har vi også tidligere gennemført en test, hvor vi med succes i kort tid lukkede for enkelte af de gamle betjeningspladser og åbnede for de nye. Så selv om der var rigtig mange betjeningspladser, der skulle udskiftes, så var vi forholdsvis trygge ved den del af operationen," siger Carsten Schmidt, fagprojektleder i Signalprogrammet.

De nye betjeningspladser er mere pålidelige, mere stabile, når de skal

opdateres, og enklere at benytte for trafikstyringspersonalet.

Det, der gjorde den store forskel, påpeger Carsten Schmidt, var godt samarbejde på tværs af Banedanmark, vore underleverandører plus et stærkt mandat fra administrerende direktør Per Jakobsen.

Georedundans

Der stod mere end en opdatering på spil. Der blev i samme ombæring tændt for et nyt GSM-R-centralnetværk i Jylland. Det vil sige, at vi nu har to parallelle systemer placeret to forskellige steder i landet. Systemer, der kan det samme, og som kan tage over for hinanden.

Netop GSM-R bliver ryggraden i det kommende ERTMS-signalsystem, så ved at have to systemer, der kan tage over for hinanden, sikrer vi togtrafikken yderligere – i tilfælde af, at et af anlæggene skulle gå ned.

"Det er selve hjernen i vores GSM-R-system, som vi nu har to af. Hvis det ene system går ned som følge af eksempelvis oversvømmelser eller brand, tager det andet automatisk over. Det betyder, at jernbanen og vores kommunikationssystemer nu er endnu bedre



TRAVLT. Omkring 50 kolleger var i gang i løbet af natten. Søndagen blev så brugt på at få rettet de enkelte fejl, der dukkede op. Foto: Peter Elmholt

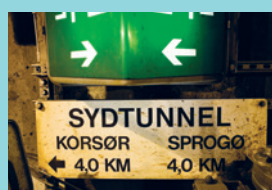
sikret," siger Raini Urbschat.

Også her var anlægget blevet testet, testet – og testet endnu en gang – inden det blev taget i brug. Og med to anlæg reduceres generne for brugerne, når der skal opdateres. Netop fordi der nu er to systemer at trække på.

"Næste fase i sikring af systemerne begyndte i mandags. Nu kommer turen til GSM-R-masterne og transmissionen hertil – det vi

plejer at kende som strækningsskabelne. Signalprogrammet bygger et lukket redundant anlæg, der sikrer, at alle led i kæden står lige stærkt. Verden ændrer sig også hurtigt, så der kræves en del af det samlede netværk for at imødekomme alle former for trusler. Alt i alt består vores arbejde jo i, at Banedanmark får et sikkert, stabilt og driftbart net til mange år fremover," siger teknisk ansvarlig, Amdi Kirkgaard.

DANSKE SIM-KORT GAV EKSTRA UDFORDRING



I forbindelse med opgraderingen og lukningen af det analoge anlæg blev der udsendt trafikcirkulære om, hvordan trafikken skulle afvikles, mens radioerne var lukkede.

Det betød blandt andet, at i de tre tunneller – Storebæltstunnelen, Sydhavnstunnelen og Øresundstunnelen – sikrede stationsbestyrerne, at der var "tunnelafstand" mellem togene. Det vil sige, at der kun var et tog i tunnelen i hver retning ad gangen.

En lang række udenlandske togselskaber benytter danske SIM-kort i deres radioer. Og i vores nabolande Sverige og Tyskland, er der krav om, at der skal være radiokontakt mellem lokomotivfører og kommandoposterne. Man må ikke benytte mobiltelefoner i tilfælde af, at radioen er lukket.

Det gav en ekstra udfordring, da der skulle lukkes for anlægget, så det blev sikret, at der ikke kørte tog rundt i udlandet med danske radioer, men uden radiokontakt.

SÅ HURTIGT GIK DET

Lørdag klokken 22

Signalprogrammet lukker for GSM-R-anlægget i Danmark.

Søndag klokken 2

GSM-R anlægget er opgraderet succesfuldt. Alle GSM-R sites og alle betjeningspladser er oppe på det nye anlæg. De to svenske GSM-R radioer og den ene tyske er testet og virker efter hensigten. Roaming til Sverige er testet og virker.

Søndag klokken 5.30

Banedanmarks nye GSM-R anlæg går live i Danmark. Chefvagten ved DSB og kommandoposterne omkring i landet får besked, og kommunikationen kører nu på den opgraderede version.

Resten af søndagen går med at justere den ene feature omkring nødopkald, der er fejl i.

Søndag klokken 23.00

Alle betjeningspladser i landet bliver genstartet for at sikre, at den ændrede feature er aktiveret på alle betjeningspladser.

Mandag morgen

Meldingen fra Teknik, Trafik og jernbanevirksomhederne er, at det opgraderede GSM-R netværk fortsat kører stabilt og efter hensigten.

JUBILÆER

25 ÅR

1. JULI 2017
 Trafikinspektør
 Lars Back Johansson
 Trafikstyring, Sydjylland/Fyn, Fa & Od

Teknisk system ansvarlig
 Bo Blom Westergren
 Teknik, Strøm & Signal,
 GSM-R & Teknik-Trafik Sys Rg

BANEDANMARK SET UDEFRA

Samarbejdet er blevet bedre

Banedanmark og DSB har et godt samarbejde, hvor vi ikke skjuler noget for hinanden, men vi bør i højere grad have passagererne i tankerne, lyder det fra Stig Friisbæk, trafikchef i DSB.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
 spfg@bane.dk

Banedanmark og DSB er to selvstændige virksomheder, men er alligevel så tæt forbundne, at den nærmeste samarbejdspartner for mange Banedanmark-kolleger er en fra DSB. Flere steder i landet deler vi bygninger og lokaler, ligesom langt de fleste tog i sporet er DSB-tog.

I den daglige drift er der mange snitflader – lige fra afviklingen af den aktuelle trafik til kommende køreplaner, ændringer i forbindelse med sporarbejde – og den fælles indsats for at hæve punktligheden. En af dem, der i den grad har Banedanmark som tæt samarbejdspartner er Stig Friisbæk, som er trafikchef i DSB.

Fra hans del af DSB er der en tæt og løbende kontakt med Trafikstyring, Trafikinformati, Trafikplanlægning og Teknik. Og Stig Friisbæk vurderer, at samarbejdet på tværs af virksomhederne fungerer godt.

”Grundlæggende har vi et fint og troværdigt samarbejde, som endda er blevet markant bedre i de seneste år. Jeg fornemmer, at alle arbejder efter princippet om at få ”fisken på disken”,” siger han.

Hvordan oplever du Banedanmark som virksomhed?

”Banedanmark er i en positiv udvikling. I er udfordret af, at I har nogle store projekter som Den nye bane København-Ringsted og Signalprogrammet, samtidig med at der sker store forandringer i måden virksomheden drives på.”

Hvad gør vi godt?

”Jeg mærker en klar lyst til at forbedre sig og lære af de ting, der ikke fungerer optimalt. Konkret oplever jeg det både i forbindelse med den daglige disponering af trafikken og i arbejdet med køreplanerne og når det gælder planlægningen af de mange sporarbejder. Her tænker jeg både på selve arbejdet, men så sandelig også på, hvordan vi minimerer generne for kunderne under



TÆNK PÅ KUNDEN. ”I skal ikke opfatte DSB som jeres kunde, men at det er passagererne i togene, vi skal betragte som vores fælles kunder,” lyder det fra Stig Friisbæk, trafikchef i DSB. Foto: Sine Fiig

sporarbejdet, og at I skal sørge for, at spæringerne hæves til tiden.”

Hvor kunne vi blive bedre?

”I respekt for hinandens roller – kunne jeg godt tænke mig, at I

tænker slutkunden endnu mere ind i jeres hverdag. I skal ikke opfatte DSB som jeres kunde, men at det er passagererne i togene, vi skal betragte som vores fælles kunder.”

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, Mette Løth Christensen, Tina Nørgaard Andersen, Lisbeth Ligeard, Katrine Bekker Bauer, Gitte Sørensen, Pia Vannacci Elnif, Henrik Strunge, Ebbe Jung Josefsen 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

Vi var en tur med Hirtshalsbanen i sidste nummer af baneavisen, hvor vi spurgte til strækningshastigheden på banen mellem Hjørring og Hirtshals. Svaret var lidt tricky, for der er to forskellige hastigheder. Der må køres 100 km/t mellem Hjørring og Tornby og 75 km/t mellem Tornby og Hirtshals.

Blandt dem, der har svaret rigtig, har vi udtrukket Lead Supervisor Janie Behrendorff fra Landsdækkende Kampagner & Materiel.

Vi rykker over i afdelingen for udenlandske skinnearbejderne bybaner – nærmere bestemt sporvogne, eller tram, som de kaldes i mange lande. Et af de lande, der stadig har sporvogne er Finland, men efterhånden er der kun sporvogne i hovedstaden, Helsinki. Vi tager en tur med linje 1 og linje 1A, som har samme endesta-

tion – og så vil vi vide, hvad denne endestation hedder.

Har du det rigtige svar på læberne, eller kan du grave det frem, så send en mail til konkurrence@bane.dk. Vi skal have dit svar senest torsdag den 18. maj.



FINSKE SPORVOGNE. Indrømmet – det kræver nok en google-søgning for at finde frem til svaret på, hvor Helsinkis linje 1 og 1A har endestation. Foto: Smiley.toerist

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.



timolsen93 #Banedanmark #mitbanedanmark #trafikleder #dansksignalindustri #safety #signaler #teknologi #trains #DSB #dbcargo #godstog

Ballast

AF LARS ANDERSEN

