



KABLERNE UD TIL SIDEN

SIDE 2



FARVEL TIL KOMMANDOPOSTEN

SIDE 3

banedanmarks medarbejderavis | 24. maj 2017 | 18. årgang | nr. 10

baneavisen

Vi skal spare mere på energien

For at nå det årlige sparemål på 1222 MWh om året er det nødvendigt, at vi sparer på energien, når der er mulighed for det. Det er ikke nødvendigvis hverken vanskeligt eller tidskrævende, og såvel små som store energibesparelser tæller i det store regnskab.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

Hidtil er det gået godt: Hvert år har Banedanmark mere end levet op til Transport-, Bygnings- og Boligministeriets krav om at spare mindst 1222 MWh – svarende til lige over 230 husstandes årlige forbrug.

Også i 2017 vil vi nå målet, men det er nødvendigt at tænke energisparetankerne ind i hverdagen, for en af kilderne til, at vi år efter år når målet, er ved at tørre ud.

"En stor del af besparelserne kommer fra sporskiftevarmen,

hvor det giver rigtig godt, når vi løbende udskifter sporskiftevarmen fra at være gasopvarmet eller styret fra det gamle System 80 til at været styret efter System 2000. Men nu er stort set alle sporskifter styret efter System 2000, og så er det nødvendigt, at vi finder andre steder at spare på energien," siger Peter Westborg, analytiker i Miljø & Arbejdsmiljø.

Vi får penge for at spare

Frem til 2020 skal vi hvert år spare de 1222 MWh, men ud over at spare på energien, så giver det også økonomiske fordele, når forbruget dyk-

ker. De 1222 MWh giver en besparelse 815.000 kroner, så her henter vi allerede den første del.

Samtidig får vi et tilskud fra vores energileverandør, DONG, hver gang vi kan dokumentere en energibesparelse.

"Ud over, at det er godt for miljøet og CO2-regnskabet, så er der også rigtig god økonomi i at spare på energien. Hver MWh, vi sparer, giver 250 kroner i tilskud," fortæller Peter Westborg.

Det er også muligt at få energirådgivning hos DONG, når vi har idéer til energibesparende tiltag.

Besparelser i alle kategorier

1222 MWh er en hel del, men der er også gode muligheder for at finde frem til besparelser i alle størrelsesordere.

En del kommer faktisk af sig selv, for når vi udskifter udstyr, så er den nye model oftest mere energirigtig end den gamle. Eksempelvis blev der sparet 84 MWh på udskiftning

af info-skærme fra LCD til LED på København H. Fornyelsen af ventilationssystemerne på Husum, Valby og Klampenborg omformerstationer gav også en energibesparelse på 39 MWh.

Nogle gange sparer Banedanmark både energi og penge, når kolleger kigger op og tænker sig om. Udskiftning af armaturerne i en gangtunnel i Roskilde og samme manøvre på parkeringspladsen ved Vasbygade giver også plusser i regnskabet.

Andre gange er et lavere energiforbrug tænkt ind fra begyndelsen. Det gælder eksempelvis de tre sikringshytter, der forsøgsomt skyder op langs Den nye bane København-Ringsted. De er udsty-

ret med solfangere og miljøvenlige køleanlæg.

"Når du foretager et indkøb eller en investering, så er det ikke altid, at den billigste løsning er den bedste. De penge, et lavere energiforbrug giver, kan på den længere bane godt opveje en prisforskel, og det er værd at regne med," siger Peter Westborg.

Kan du se et oplagt sted, hvor vi kan spare på energien, så hjælper Team Miljø & Arbejdsmiljø gerne med at se på, om der er perspektiver i idéen. Miljø & Arbejdsmiljø kan kontaktes på miljoenergi@bane.dk.

DET ER LET AT SPARE PÅ ENERGIEN

I tre videoer, der bliver lagt baneinfo, kan du se eksempler på, hvor vi sparer på energien i Banedanmark og høre, hvordan idéen er blevet realiseret.

Høj aktivitet på Ringsted-Femern Banen

Første bropakke er afsluttet, og forude venter endnu tre store bropakker. Dertil kommer en omfattende sporombygning og håndtering af mange hundrede ton jord i forbindelse med etableringen af det nye dobbeltspor, som skal lede togtrafikken frem mod den kommende Femern Bælt-forbindelse.

AF GITTE SØRENSEN
gson@bane.dk

Travlhed og høj aktivitet præger stueetagen i Banehuset, hvor mere end 70 mænd og kvinder arbejder på at styre Ringsted-Femern Banen sikkert i mål. Alt fra projektering, jura, ekspropriationsforretning, kontraktstyring og koordinering af tidsplaner med vores entreprenør håndteres internt herfra. Derudover suppleres der med et lokalt byggepladskontor i Vordingborg, hvor flere medarbejdere fra programmet også har deres daglige gang.

"Efter vi blev færdige med 18 vejbroer på Lolland og Falster, er programmet her i foråret for alvor kommet i gang med udførelsen på flere entrepriser. Vi havde vores "ildåb" i påsken, hvor arbejderne forløb planmæssigt – og det tegner godt for de kommende arbejder," fortæller Klaus Jørgensen, Anlægschef i Ringsted-Femern Banen.

"Vi har i øjeblikket gang i rigtig meget projektering, og samtidigt er vi for alvor kommet i gang i marken. Det trækker hårdt på alle ressourcer i programmet."

Stor medarbejdertilfredshed

På trods af det høje tempo og de mange aktiviteter, er stemningen og medarbejdertilfredsheden høj i programmet. Det viser en netop offentliggjort klimamåling, hvor grøn er den dominerende farve på langt de fleste punkter.

"Vi sidder med hvert vores fagområde, men alligevel har vi god dialog og kontakt med hinanden. Atmosfæren er afslappet, og vi griner meget. Det er svært at forklare, men her er bare rart at være," fortæller Anna Maria Reenberg, som de sidste tre år har arbejdet som projekteringsleder i programmet.

Synlige ude i landskabet

Men ikke kun ved skrivebordene er der travlhed. I marken arbejder



MANGE ARBEJDER. "Vi har i øjeblikket gang i rigtig meget projektering, og samtidigt er vi for alvor kommet i gang i marken," fortæller anlægschef Klaus Jørgensen fra Ringsted-Femern Banen. Det gælder blandt andet i Næstved, hvor der blev opført en vejunderføring på ti dage, og ved Glumsø, hvor der graves store mængder jord bort, som transporteres til Glumsø Station og langs jernbanen til Holmager, hvor det bliver bygget ind i jernbanedæmningen. Foto: Ingrid Riis

vores entreprenører på flere forskellige lokationer. Specielt er vi meget synlige på Sydsjælland og Falster, hvor der i øjeblikket arbejdes med afvanding og ombygning af peronnerne på Eskilstrup Station.

Mange hundrede ton jord er ved at blive håndteret og fjernet i forbindelse med to store kurvedretninger på strækningerne ved Glumsø og Eskilstrup. Herefter skal sporet genetableres med mindre skarpe kurver, som fremover gør det muligt at øge farten til 200 km/t.

At der generelt er en del "blød

jord" i området er endnu et fokusområde, der også kræver ekstra opmærksomhed. Derudover arbejdes der på seks nye broer – et arbejde som netop er igangsat. De nye broer skal gøres både højere og bredere, så der bliver plads til et ekstra spor og det nye kørestrømsanlæg i forbindelse med elektrificeringen af strækningen.

I alt skal mere end 100 broer ombygges eller genopføres, hvor Masnedsundbroen er et af de helt store broarbejder, som også så småt er sat i gang. Et informationsmøde i

april har været med til at informere borgerne i området om de kommende byggeaktiviteter, som de kan forvente ved broen hen over sommeren.

Endnu en kontrakt

Programmet har netop modtaget endelige tilbud på den store sporentreprise. Priskuverterne åbnes den 19. juni, og endnu en ny kontrakt forventes underskrevet primo juli. Så der er nok at se til for alle medarbejdere i programmet.

Snart skal fiberkablerne ligge uden for sporet

Det bliver lettere at komme til kablerne langs banen, og risikoen for, at de bliver gravet over, bliver meget mindre, når vi på 17 strækninger placerer fiberkablerne langs banehegnet. Og det kræver god logistik, for det skal spille sammen med en lang række andre store projekter langs banen.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

Når der er sporarbejde, er der altid risiko for, at et kabel eller flere graves over, og det samme er tilfældet, når det drejer sig om vedligeholdelsesarbejde. Samtidig kræver kablerne, når de ligger i sporet, også spærringer, når de skal skiftes ud.

Nu er nye tider på vej, for Anlæg er i samarbejde med Teknik i gang med at etablere nye fiberkabler i rør, der kommer til at ligge nedgravet langs banehegnet. Første træk blev foretaget i et pilotprojekt på Lille Syd i 2015 - sidenhen er løsningen etableret i forbindelse med sporarbejdet henover Fyn samt som en del af Den nye bane København-Ringsted. Lige nu anlægges løsningen på Kystbanen.

Og det stopper ikke her, for på yderligere 17 strækninger skal der frem mod 2022 etableres infrastruktur til fiberkabler langs banen. Projektet hedder FTN-passiv.

"Der er tale om sammenlagt 720 kilometer strækning, som skal klarlægges til ny fiber, der skal flyttes, og vi regner med at begynde på den første strækning i marts 2018," fortæller Mette Sandvig Gonzalez Dinamarca, projektleder i Anlæg Øst.

Tæt samarbejde

Der er også mange interessenter, der skal stemmes af med - både før og under arbejdet. For at sikre, at rør og fiberkabler kommer bedst muligt på plads, er det alfa og omega, at projektet og dets tidsplan spiller sammen med de øvrige arbejder på banen - og med dem, der overtager rør og kabler, når de er lagt ud.

"Det er vigtigt, at det er enkelt

at anlægge, drifte og vedligeholde kablerne. Vi har et tæt samarbejde med Ringsted-Femern Banen, Signalprogrammet, Elektrificeringsprogrammet, de individuelle sporfornyelsesprojekter og Teknik om alt fra rørets udseende til tidsplanerne for arbejdet. Vi skal helst i jorden på de enkelte strækninger inden projekterne og programmerne, så det er et større puslespil, der skal gå op," siger Mette Sandvig Gonzalez Dinamarca.

Højt tempo

Når kablerne skal lægges, så kommer det til at foregå i en effektiv arbejdsgang, hvor der bliver gravet rende, lagt rør og herefter lagt jord på igen. Den slags er med til at holde meterprisen nede i projektet, der har en økonomisk ramme på 330 millioner.

"Fiberkablerne bliver blæst ind i plastrørene. Kablerne bliver brugt til alt fra signalgivning til Banedanmarks administrative data, og der er rigelig med plads i de 10 rør, der kommer til at ligge på hver strækning," siger Mette Sandvig Gonzalez Dinamarca.

De to rådgivere, der er valgt til henholdsvis otte og ni af strækningerne - Atkins og Niras - får desuden til opgave at kvalitetssikre hinandens projekteringer. Når det så samtidig er de samme kolleger ude i de enkelte fag i Teknik, der skal validere løsningerne, så sikrer projektet, at løsningerne bliver tæt på at være ens i hele landet.

"Vi gør alt for at sikre, at rør og kabler bliver så lette at vedligeholde som muligt - og det betyder også, at vi skal sikre, at det kommer til at se så ens ud som muligt ude i landet," siger Mette Sandvig Gonzalez Dinamarca.

It har kigget i Kommunikationsspejlet

It-ledelsen gør en indsats for at blive bedre til at kommunikere med medarbejderne. Som det første område i Banedanmark har alle ledere i It fået en rådgivningssamtale.

AF ULLA SIMON
ub@bane.dk

It-ledelsen har i foråret gennemgået Kommunikationsspejlet, som er ét af flere tilbud til lederne i Banedanmark i forhold til at styrke deres kommunikation.

Hele It har været involveret i øvelsen. Alle modtog et spørgeskema, og der blev taget godt mod

initiativet, for svarprocenten lå på 89.

Med afsæt i spørgeskemaundersøgelsen har ledergruppen efterfølgende haft en individuel rådgivningssamtale med Katrine Bekker Bauer eller Pia Elnif fra Kommunikation, og så er der blevet udarbejdet en handlingsplan for ledelseskommunikationen.

"Vi besluttede at prøve Kommuni-

kationsspejlet, fordi vi i ledergruppen ønsker at blive bedre til at kommunikere med medarbejderne i It og resten af Banedanmark. Det har været forvirrende med udvalget af kommunikationskanaler, og der virker:

"Vi besluttede at prøve Kommunikationsspejlet, fordi vi i ledergruppen ønsker at blive bedre til at kommunikere med medarbejderne i It og resten af Banedanmark."

vi er nysgerrige på, hvad

Hvad skal skrives hvor? Hvad er effekten af at benytte den ene kanal frem for den anden? Det har Kommunikationsspejlet hjulpet til med at få en bedre forståelse af og givet os mod på at gå i gang med," siger John Vammen, områdechef i It.

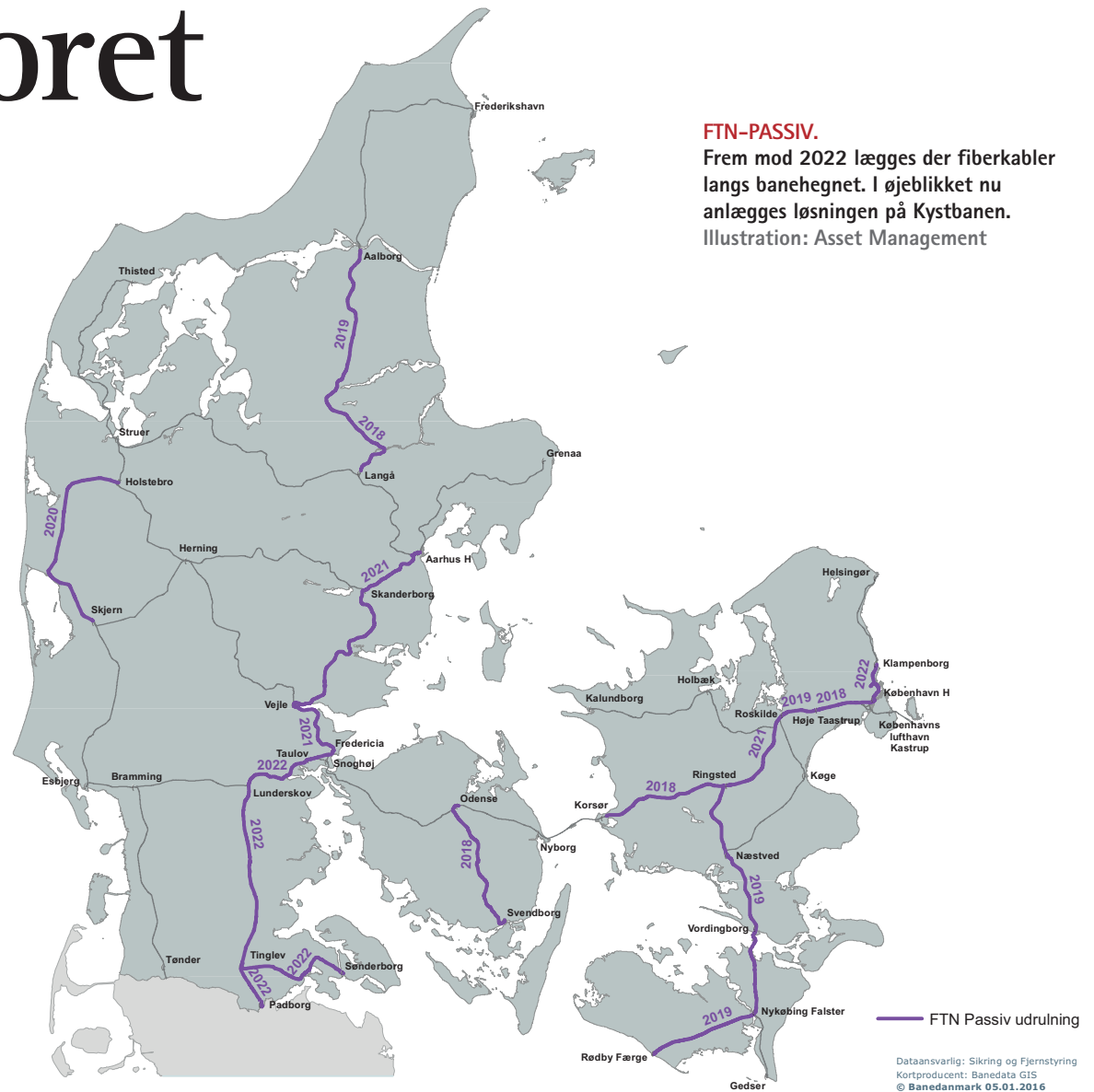
Katrine Bekker Bauer og Pia Vannacci Elnif fra Kommunikation er certificeret i Kommunikationsspejlet. Pia Vannacci Elnif fortæller:

"Kommunikations-spejlet er et velafprøvet koncept, der sætter fokus på kommunikationsmiljøet i afdelingen, og på hvordan lederen kan styrke sin brug af forskellige kommunikationskanaler."

FTN-PASSIV.

Frem mod 2022 lægges der fiberkabler langs banehegnet. I øjeblikket nu anlægges løsningen på Kystbanen.

Illustration: Asset Management



Flere fordele

Når fiberkablerne "flytter" fra sporet og ud langs banehegnet, giver det flere fordele. Både for dem, der skal stå for drift og vedligehold, dem, der skal gennemføre sporprojekter på en given strækning, og - ikke mindst

- for trafikken og dermed også passagererne.

"Risikoen for at grave et kabel over i forbindelse med et sporarbejde bliver meget mindre i forhold til i dag, hvor kablerne er meget

udsatte. Samtidig kan kollegerne i forbindelse med vedligehold komme til kablerne uden at skulle have en sporspærring og dermed forstyrre trafikken," siger Mette Sandvig Gonzalez Dinamarca.



FORDELE VED AT FLYTTE KABLERNE UD LANGS BANEHEGNET

- Risikoen for overgravede kabler i forbindelse med sporarbejder reduceres kraftigt

- Det er lettere at komme til kablerne uden at forstyrre togdriften
- Øget kapacitet og bedre forhold for vedligehold
- Lavere levetidsomkostninger sammenlignet med den traditionelle placering af kabler

PROJEKTERER I 3D

I fremtiden bliver projektering i 3D standard i Banedanmark. FTN-passiv-projektet benytter projektering i 3D, hvilket giver fordele under både projektering, anlæg og i driften. I projekteringsfasen udarbejder rådgiverne 3D-modeller for at understøtte et bygbart projekt. I anlægsfasen får entreprenørerne bedre muligheder for at planlægge og udføre arbejdet, fordi de kan bruge de nøjagtige 3D-modeller. Og de kolleger, der senere skal stå for drift og vedligehold, får fordelene i, at alle data er samlet, og de selv kan opdatere data på deres iPad, når de står i sporet.

KOMMUNIKATIONSSPEJLET I IT

Tre ledere fik en kommunikationsspejl-samtale i 2016

Fem ledere fik en kommunikationsspejl-samtale i 2017

Kommunikationsspejlet er udviklet af retoriker og Ph.d. i retorik, kommunikationsforsker og strategisk rådgiver Anne Katrine Lund og strategisk kommunikationsrådgiver og lederudvikler Sascha Amarasinha. Du kan læse mere om kommunikationsspejlet på www.kommunikationsspejlet.dk.

SIGNALPROGRAMMET

Væsentlig og markant milepæl for Signalprogrammet

Når pendlerne på Nordbanen vender hjem fra deres Kristi himmelfartsferie, vil de opleve en klar forbedring i deres daglige transport.

AF CHRISTOPHER MORTENSEN
cakm@bane.dk

Efter Kristi himmelfartsferien rammer Signalprogrammet en væsentlig og markant milepæl. Det sker, når kommandoposten i Hillerød lukker, og lokalbanens spor integreres i trafikstyringen.

"Der er tale om en stor milepæl for Signalprogrammet. Efter Kristi himmelfartsferien vil hele Hillerød Station blive styret fra DIC-S'en, og vi retter også en række fejl. De passagerer, der bruger Lokaltog og S-tog i hverdagen, bør kunne mærke en forskel," siger Esther Holmen, som er projektleder for Signalprogrammet på S-banen.

Signalprogrammet har siden 2016 kørt på S-togsstrækningen mellem Jægersborg og Hillerød. Men på Hillerød Station er der også forbindelse til Lokaltog.

Arbejdet finder sted fra onsdag til søndag og skal implementere ændringer i infrastrukturen i 127 tog og i overgangen til Lokaltogsstrækninger. Fremover vil styringen af sporskifterne i Hillerød ske centralt – i første omgang fra DIC-S'en og senere fra Trafiktårn Øst. Ud over medarbejdere i Signalprogrammet omfatter arbejdet en lang række medarbejdere fra Teknik, Trafik, Kvalitet & Sikkerhed, DSB og Lokalbanen og er den mest komplekse del

af Signalprogrammet, der er implementeret til dato.

Dynamisk rejseinformation
Både BDKs medarbejdere, lokoførerne og passagererne vil opleve store fordele med det nye signalprogram, som er den største og mest komplekse investering i den danske jernbane nogensinde.

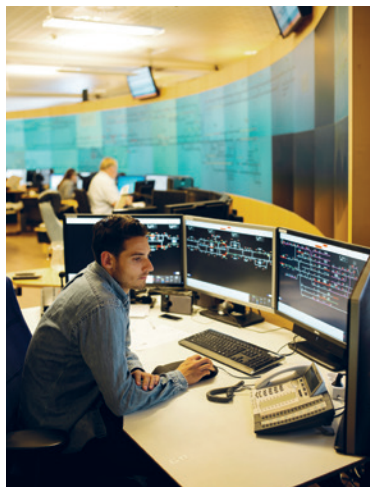
"I dag er signalfejl skyldt i over halvdelen af forsinkelserne. Når det nye signalprogram er implementeret på hele S-banen, forventes det, at passagererne og pendlerne vil opleve en langt mere robust og punktlig togdrift," siger Esther Holmen.

Med sporarbejdet i Kristi himmelfartsferien tager vi næste skridt på vej mod et intelligent signalsystem på S-banen, der kan håndtere den komplekse hverdag for jernbanen.

På sigt vil Signalprogrammets system kunne overskue og håndtere de mange tog, der til dagligt kører på S-banen, og på forkant identificere og lukke nogle af de forsinkelser, der måtte opstå. For eksempel hvis et tog uventet holder stille eller kører for sent, så kan systemet forhindre at dette breder sig videre i systemet.

Vigtig milepæl

Denne milepæl er vigtig for Signalprogrammets fremrettede arbejde



"Det her er den anden store milepæl for Signalprogrammet på S-banen. Fordi vi laver ændringer til et anlæg i drift, er ibrugtagning

FRA KOMMANDOPOSTEN OVER DIC-S'EN TIL TRAFIKTÅRNET.

Fremover styres trafikken på Hillerød Station, og inden al for længe rykker trafikstyring S-bane ind i Trafiktårn Øst. Foto: Peter Elmholt

gen et langt større og mere komplekst arbejde, end da vi begyndte at køre med det nye signalsystem mellem Hillerød og Jægersborg sidste år. Vi har forberedt os godt, og jeg er tryk ved det arbejde, vi skal til at påbegynde i Kristi himmelfartsferien, selv om der naturligvis kan opstå uforudsete ting. Når vi skal til at rulle ud på andre strækninger, vil vi have mange værdifulde erfaringer med os," siger Ester Holmen.

ARBEJDE I KRISTI HIMMELFARTSFERIEN

- 100-120 personer er involveret i installation, test og ibrugtagning hen over Kristi himmelfartsferien.
- 14 S-tog, to arbejdskøretøjer og tre lokaltog vil blive brugt til testen

Komponenter der flyttes eller installeres:

- 32 akseltællere
- 41 baliser
- 23 afsnitsmærker
- 13 signaler installeres i Hillerød

Andre fysiske aktiviteter:

- Ændringer omkring flere sporskifter
- Ændringer i strøm
- Ændringer på køremandsbroer
- Genopmåling af kørestrømsledninger
- Genopmåling af længde på sporskifteafsnit
- Lukning af signalanlægget på Hillerød Station

KORT NYT

STATUS PÅ DEN KORTE BANE

Vidste du, at du hver måned kan finde status for, hvordan det går med divisionernes "På den korte bane"? I april måneds status kan du blandt andet læse om intelligent hændelsehåndtering i forbindelse med styrket sikkerhed. Du kan også læse om status på F2-projektet og andre spændende emner. Du finder status på baneinfo -> Om Banedanmark

TA' MED PÅ TUNNELVANDRING

Den nye bane København-Ringsted inviterede før Store Bededag på tunnelvandring i en af de nye tunneller i Valby. Over 1100 gæster kiggede forbi og så, hvad der til dagligt er lukket land for offentligheden. Næste gang, vi inviterer på endnu en vandring, er 8. juni. Læs mere og tilmeld dig arrangementet på Banedanmarks facebook-side.

HUSK E-LÆRING I JOURNALISERING

Du skulle meget gerne have modtaget en mail med et link til e-læring i journalisering. Kurset er i familie med "God forvaltningsskik", og det byder på et (måske) glædeligt gensyn med Forvaltnings-Valther. Arbejder du i en ikke-driftsvenndt funktion, skal du have gennemgået og bestået kurset inden sommerferien. Har du spørgsmål til kurset, kan du skrive til godforvaltningsskik@bane.dk

"Et smørhul, der bliver lukket"

Når arbejderne på Hillerød Station i Kristi himmelfartsferien er forbi, bliver døren til Kommandopost Hillerød lukket og låst. Det betyder, at det gamle sikringsanlæg, som er udviklet i 1912 og har styret signaler og sporskifter på Hillerød Station, går på pension.

AF CHRISTOPHER MORTENSEN
cakm@bane.dk

Ulf Bagersted er overtrafikkontrollør, og vi besøgte ham, på hans sidste vagt på kommandoposten i Hillerød.

Kommandopostens rum er domineret af det gamle sikringsanlæg. Det lange apparat er fyldt med gule og røde håndtag, der hver for sig styrer signaler og sporskifterne rundt omkring på Hillerød Station. Ud fra kommandopostens store vinduer kan Ulf og hans kollegaer se den aktuelle trafik, og med kikkert kan de se hvilke tog, der er på vej ind og ud af Hillerød Station.

"Det er et smørhul, der bliver lukket. Det, der er det sjove her, er, at man kan se, hvornår passagererne kommer ind og ud af toget. Du kan

følge, hvad der forgår i real time. Når man sidder centralt, kan man kun se røde klatter. Sådan er det. Det er noget, som jeg har vænnet mig til over årene," siger Ulf Bagersted.

Når sporarbejdet er slut, så rykker Ulf Bagersted tilbage til DIC-S'en på Kalvebod Brygge i København. Og ikke så lang tid efter, er de klar til at rykke ind i Trafiktårn Øst.

"Vi glæder os alle til at komme over til det nye. Der er bedre lysforhold, bedre klima og varme. Der er konstant samme temperatur. Det er meget rart at arbejde i," siger Ulf Bagersted.

Som at se en gammel ven

Interviewet afbrydes øjeblikkeligt, da et tog skal ind på stationen. Her skal der omstilles sporskifter, og der



SIDSTE OMGANG. Ulf Bagersted og hans kolleger, der betjener kommandoposten i Hillerød, lukker og slukker for togbetjeningen fra kommandoposten. Foto: Peter Elmholt

skal gives signaler. Den rutinerede Ulf Bagersted træder øjeblikkeligt til og drejer på det ene efter det andet håndtag. Det er tydeligt, at han har prøvet det masser af gange før:

"I princippet kunne jeg og mine kollegaer gå heroppe i bælggravende mørke og få det til at køre," siger Ulf Bagersted og fortsætter:

"Det er helt naturligt, når man

har været her i så mange år. Da jeg kom herop igen, var det som at se en gammel ven igen. Jeg kunne med det samme huske, hvordan apparatet skulle behandles. Det lå på ryggen. Det var der ingen problemer med," siger Ulf Bagersted.

Færre fejl og bedre trafikale muligheder

Fremover skal Ulf sidde inde på Kalvebod Brygge, hvor han får daglig selskab af Claus Bendix Christiansen, sektionschef med ansvar for trafikstyringen på S-banen.

Claus Bendix Christiansen ser frem til, at styringen kommer til at foregå centralt.

"Vi har været på det nye signalprogram fra Jægersborg til Hillerød i et stykke tid nu, men ti af sporskifterne på strækningen har været låst. I tilfælde af forsinkelser eller sporarbejder har vi ikke kunne åbne dem. Men det vil vi kunne fremover, og det giver os større trafikale disponeringsmuligheder. En anden fordel er, at vi kan fjerne nogle af de kendte fejl, som man har opdaget i systemet undervejs. Den liste bliver kraftigt minimeret," siger Claus Bendix Christiansen.

JERNBANEN I UDLANDET

Fra hovedstad til hovedstad i verdens længste jernbanetunnel

To konsortier skal nu se nærmere på, hvor realistisk det er at gennemføre byggeriet af en jernbanetunnel mellem Tallinn og Helsinki. Tunnellen vil, hvis den bliver bygget, blive verdens længste jernbanetunnel.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

Gotthard-tunnelen i Schweiz bliver med sine 57 kilometer verdens længste jernbanetunnel. Men rekorder står for fald, og en undersøisk tunnel mellem den estiske hovedstad Tallinn og den finske ditto, Helsinki, kan overtage den rekord – og rekorden for længste undersøiske tunnel samtidigt.

En tunnel mellem de to hovedstæder vil kunne stå klar i 2030, og efter års indledende debat skal to konsortier nu se nærmere på, om der er ræson i at bygge en jernbanetunnel under den finske bugt.

Det ene konsortium skal se på, om det er passager- og godsgrundlag til, at det er en god idé at bygge

en sådan tunnel, eller om det giver mere mening at forbedre færgefarten mellem de to byer.

Imens skal et andet konsortium undersøge teknikken, økonomien og prisen på såvel anlægget som den efterfølgende drift af en sådan tunnel.

En halv times under vandet

En tunnel mellem de to byer vil få en længde på intet mindre end 92 kilometer, og prisen er tidligere anslået til at ligge mellem 9 og 13 milliarder Euro, svarende til mellem 67,5 og 97,5 milliarder kroner. EU, Finland, Estland og de to hovedstæder skal stå for finansieringen.

Togturen kommer til at tage i omegnen af en halv time. En tunnel vil betyde, at togene kan spare enten en sejltur på to timer – eller

FinEst Link



en 800 kilometer lang rejse gennem Rusland.

Øresundsbroen ses som en inspirationskilde for en eventuel tunnel mellem Helsinki og Tallinn. Tanken er, at en tunnel vil binde regionen mere sammen og sikre bedre mulighed for godstransport på skinner. Ikke bare mellem Finland og Estland

men hele vejen fra Helsinki og ned gennem Østeuropa.

Rail Baltica

Sporvidden i Estland og Finland følger ikke den standard, som findes i store dele af Europa, men er af en lidt bredere variant. Alligevel er der lagt op til, at sporet i tunnelen skal

følge den europæiske standard.

Det skyldes, at spor og sporvidde skal passe til Rail Baltica, der er et stort sporprojekt, som er planlagt til at skulle gå fra Warszawa over Riga og Kaunas til netop Tallinn. Og sporene til Rail Baltica, der kan stå klar i 2030, vil benytte den europæiske standard for sporvidde.

Rail Baltica får en samlet længde på små 1000 kilometer, og banen vil blive bygget, så togene kan køre 200 km/t.

JERNBANEN I UDLANDET

I Banedanmark og baneavisen har vi naturligt nok fokus på Banedanmark og den danske jernbane, men også i udlandet er der spændende projekter, gode løsninger og masser af tog på skinnerne. På bagsiden af baneavisen bringer vi derfor periodisk historier fra jernbanen i udlandet.



Baneavisen er Banedanmarks medarbejderavis og udkommer hver 14. dag.

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

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR
Jakob Østerbye

REDAKTIONEN
Redaktør: Søren-Peter Fiirgaard. Redaktionen: Dorthe Kristiansen, Melissa Fugl, Christopher Mortensen, Tina Nørgaard Andersen, Lisbeth Ligeard, Katrine Bekker Bauer, Gitte Sørensen, Pia Vannacci Elnif, Henrik Strunge, Ebbe Jung Josefsson, Ulla Simon 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

Banedanmark har i den grad vidende medarbejdere, eller også er I bare skrappe til research. I sidste udgave var vi virkelig ude i periferien, da vi gik på jagt efter endestationen for linjerne 1 og 1A på Helsinkis sporvognsnet. Det rigtige svar er Pohjolanakio, som ligger i Käpylä, og vi godtager begge svar.

Blandt dem, der har svaret rigtigt, har vi udtrukket Louise Hammer Langgaard, der er turusingeniør i Fredericia, og efter en tur i det finske rykker vi til en ny by og en ny type jernbane – sådan da.

Vi skal nemlig til Wuppertal, hvor en af turistattraktionerne er Wuppertaler Schwebbahn – svævebanen, der går på tværs af byen fra øst til vest. Der er kun en linje, så vi tager hele turen og

vil gerne vide, hvad de to endestationer hedder.

Har du svaret, så send en mail til konkurrence@bane.dk. Vi skal have dit svar senest torsdag den 1. juni.



INFRASTRUKTUR SOM TURISME. I Wuppertal er svævebanen, ikke bare en måde at komme frem på. Det er også en af byens største seværdigheder. Foto: Andreas Praefcke

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.



dlelboth Til møde i Trafiktårnet #tiles #fliser #structure #patterns #gulv #flooring #interior #interiør #banedanmark #trafiktårnøst #køkkerullen #mitbanedanmark

Ballast

AF LARS ANDERSEN

