



SÅ GÅR SPOR- FORNYElsen PÅ KYSTBANEN I GANG

SIDE 3



ENTREPRENØRERNE PÅ SKOLEBÆNKEN

SIDE 2

baneavisen

banedanmarks medarbejderavis | 22. juni 2017 | 18. årgang | nr. 12

SafetyNet afløser Synergi

Det bliver lettere at følge egne sager, og man kommer til at kunne skrive direkte fra en app til det nye hændeshåndteringssystem, SafetyNet, der afløser Synergi til efteråret.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

Banedanmark får til efteråret et nyt hændeshåndteringssystem, der skal afløse Synergi, som vi har haft siden 2007. Navnet er SafetyNet, systemet står næsten klart, og ud over at skulle benyttes til registrering af hændelser og afvigelser, så kommer det også til at være stedet, hvor arbejdspladsvurderinger, SR-tilsyn, arbejdsmiljømæssige hændelser og audits meldes ind.

Der er mange brugere til et hændeshåndteringssystem. Og der bliver ikke færre, for arbejdsmiljø og audits hører ikke hjemme i Synergi i dag. For brugerne – såvel de erfarne som de nye – bliver det heldigvis enklere at benytte SafetyNet i for-

hold til Synergi og andre systemer, vi i dag benytter til eksempelvis APV.

"Arbejdet med ens egne sager bliver meget enkelt. Kollegerne vil kunne tilgå sagerne fra en app på sin telefon og eksempelvis kunne tilføje et billede til sagen med det samme. Det bliver også lettere at følge sine egne sager, og det er meget overskueligt at finde rundt i SafetyNet – også fordi det er let at se, hvad man selv har adgang til i systemet," siger Martin Harrow, områdechef i Kvalitet & Sikkerhed.

Bedre statistikmodul

Et hændeshåndteringssystem benyttes i høj grad til at trække statistikker, og her har SafetyNet også en række funktioner, der gør arbejdet med statistikkerne enklere.



Det gør igen statistikkerne bedre og mere brugbare fremadrettet.

"Hver gang, der meldes noget ind, bliver vi klogere, og det er derfor, at vi foretager indberetninger – det er ikke for at være politibetjente ude på banen. Og jo bedre statistik vi har, desto bedre muligheder får vi for eksempelvis at ændre på uhensigtsmæssige arbejdsgange og

SAFETYNET. "Hver gang, der meldes noget ind, bliver vi klogere, og det er derfor, at vi foretager indberetninger," siger Martin Harrow, områdechef i Kvalitet & Sikkerhed. Foto: Christoffer Regild

på alle måder gøre jernbanen til et endnu mere sikkert sted at færdes og arbejde," siger Martin Harrow.

Alt klar til årsskiftet

Først på efteråret begynder udrulningen af SafetyNet, og når vi når årsskiftet, skulle alle være overgået til SafetyNet. Registrering af arbejdsulykker kommer allerede til at foregå i SafetyNet efter sommerferien i år. Systemet er meget let at lære, og de kolleger, der kommer til at benytte systemet meget, vil få den nødvendige oplæring, ligesom der vil være hjælpevideoer, som fortæller om de forskellige elementer.

Det vil herefter ikke være muligt at melde ind i Synergi, men systemet vil blive opretholdt som arkiv. "Der ligger mange vigtige infor-

mationer og registreringer af hændelser i Synergi, så derfor vil det blive holdt i live nogle år, da det ikke vil kunne betale sig at løfte alle hændeshåndteringerne over i SafetyNet," siger Martin Harrow.

SAFETYNET

SafetyNet afløser flere hændeshåndteringssystemer, blandt andet Synergi, der har været Banedanmarks hændeshåndteringssystem siden 2007. Vi får flere fordele. Det gælder blandt andet:

- Man kan skrive direkte ind i systemet via en app
- Systemet kommer både til at favne jernbanesikkerhed, arbejdsmiljø, audits med mere
- Det bliver lettere at trække statistik
- SafetyNet er mere fleksibelt og brugervenligt
- Rollestyring – "hvem har adgang til hvad i systemet"
- er enklere

I fin form på strategidag

Økonomi & Planlægning har som den første division i Banedanmark taget hul på at omsætte Banedanmarks reviderede strategi til hverdag. Blandt andet ved at drøfte, hvad der overrasker i strategien.

AF PIA VANNACCI ELNIF
pvel@bane.dk

Docken i Københavns nye Nordhavnskvarter danner rammen for Økonomi & Planlægning divisionsseminar, ugen efter, at den reviderede strategi er blevet præsenteret for alle Banedanmarks ledere i Odense. "Det er første gang i Banedanmark, at den reviderede strategi bliver præsenteret for en bred gruppe af medarbejdere," fortæller økonomi- og planlægningsdirektør Peter Jonasson.

Han har sammen med sine områdechefer designet en divisionsdag, hvor alle på kryds og tværs får mulighed for at forstå, hvad strategien indebærer, men også sektionsvis omsætte den til, hvad det betyder lige netop dér.

Rundt om bordet

Om formiddagen er over 200 med-

arbejdere og ledere blandet fra de forskellige sektioner og teams i divisionen ved runde borde. Økonomi & Planlægning spænder nemlig vidt: lige fra blandt andet It og Digitalisering over Økonomi, Jura, Indkøb og til Anlægsudvikling.

Den første opgave rundt om bordene efter Peter Jonassons gennemgang af den reviderede strategi er at tale sammen om tre spørgsmål: Hvad overrasker? "Det er første gang i Banedanmark, at den reviderede strategi bliver præsenteret for en bred gruppe af medarbejdere."

Hvad gør os mest glade? Og: Hvad skal vi gøre af nyt?

Hvert bord skriver deres tanker på en plakat, og plakaterne hænges op på bagvæggen.

"Hvilken emoji skal vi bruge til at



KOLLEGA TIL KOLLEGA. Bordene er blandet på tværs af divisionen for at få en god snak i gang. Foto: Banedanmark

illustrere det, vi skal gøre af nyt?" lyder det fra en af grupperne.

De gør sig umage med at finde det helt rigtige udtryk til deres svar. Der scrolles hurtigt igennem et hav af smileys på telefonen.

"Den dér. Den, der rækker tunge og blinker med det ene øje."

I kaffepausen er der mulighed for at se de andres plakater. Og der er mange forskellige bud på, hvad strategien får af betydning den kommende tid. Nogle grupper er slet

ikke overraskede over noget, mens andre nævner Banedanmarks rolle i den samlede transportsektor og den manglende tillid til os.

I samme båd

Efter pausen er der linet op med blandt andre områdechef for Økonomi Anne Hougaard, teknisk direktør Søren Boysen og administrerende direktør Per Jacobsen.

De fortæller hver især om nogle af elementerne i strategien, inden

medarbejdere og chefer sektionssvis samles og drøfter, hvordan de store ord skal blive til hverdag.

Dagen afsluttes med, at sektionerne arbejder med deres egen kreative fortolkning af den strategiske indsats "Fremtidens Virksomhed".

"Der bliver virkelig gået til stålet i grupperne, hvor kreativiteten får frit løb. Jeg er imponeret over, hvor mange spændende associationer indsatsen giver," fortæller Peter Jonasson, der sidst på dagen overrækker præmien til den bedste version.

Gruppen har valgt at illustrere temaet med en 3D-model af en båd, for som de siger: "Vi er alle i samme båd".

I dette nummer af baneavisen kan du læse meget mere om den reviderede strategi i det medfølgende tema. Du kan spørge din nærmeste leder, hvad Banedanmarks reviderede strategi kommer til at betyde hos dig.

Se flere billeder fra dagen på Yammer i gruppen Økonomi og Planlægning.

Entreprenørerne på skolebænken

Der er kommet en ny version af de retningslinjer, som entreprenører, der leverer jernbanesikkerhedsmæssige ydelser, bliver godkendt efter. For at give entreprenørerne bedre muligheder for at leve op til retningslinjerne, har der været kurser for de jernbanesikkerhedsansvarlige.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

Hvilke krav er ændret? Hvordan dokumenterer vi, at vores medarbejdere har de rette kompetencer? Hvordan sikrer vi, at der bliver fulgt rigtigt op på utilsigtede hændelser?

Der er kommet en ny version af de retningslinjer, som de entreprenører, der leverer jernbanesikkerhedsmæssige ydelser, skal følge for at blive godkendt – og det giver selv sagt en del spørgsmål. Så entreprenørerne har haft mulighed for at sende deres jernbanesikkerhedsansvarlige på kursus, og det er derfor, at omkring 18 af slagsen denne dag er til kursus i Vasbygade.

På heldagskurset får de ikke bare et bedre indblik i de ændrede retningslinjer. De får også bedre forudsætninger for at udarbejde effektive procedurer og den tilhørende dokumentation korrekt første gang.

"De nye retningslinjer gør hele sikkerhedsarbejdet mere gennemsigtigt, og der bliver nu skabt en bedre systematik, når det drejer sig om ledelsen af sikkerhedsarbejdet – både i dokumentationen og ude i sporet, hvor arbejdet foregår. Det er ikke fordi, der er kommet flere krav til entreprenørerne, men de er blevet ændret," siger Allan Weirgang Larsen, Lead Auditor i Kvalitet & Sikkerhed, som er en af de fire, der står bag kurserne.

Mange typer

Der er rigtig mange – og rigtig mange forskellige – virksomheder, der har folk i sporet for at udføre arbejde for Banedanmark. Og det afspejles også i deltagerne. Denne fredag morgen er der repræsentanter for de store jernbaneentreprenører, for de mindre, og for de virksomheder, hvor direktør og den samlede medarbejderstab består af en og samme person.

"Alle skal leve op til de samme retningslinjer og de samme krav om dokumentation. Vi har udarbejdet skabeloner til inspiration, som virksomhederne kan bruge – eller de kan bruge deres egne. Desuden er der specielle regler vedrørende eksempelvis arbejds køretøjer, som ikke er relevante for de virksomheder, der ikke har troljer eller tovejskøretøjer," siger Kirsten Birgitte Kjellerød Have, der er Lead Auditor i Kvalitet & Sikkerhed.

Populært

Kurset har været meget populært. De første tre kurser, der er foregået i henholdsvis København og Fredericia, har nærmest været overtegnet, og der arbejdes på at gennemføre yderligere kurser på den anden side af sommerferien.

Og det giver god mening at lade de jernbanesikkerhedsansvarlige fra entreprenørvirksomhederne komme ind for at blive klogere på retningslinjerne sådan en tidlig sommerdag.



PÅ KURSUS. En lang række virksomheder, der har folk i sporet for at udføre arbejde for Banedanmark, har været på kursus i enten Fredericia eller København. De er blevet sat ind i en ny version af de retningslinjer, som de skal følge for at blive godkendt til at levere jernbanesikkerhedsmæssige ydelser. Foto: Peter Elmholt

"Det sparer tid for både os og for entreprenørerne, når eksempelvis

"De nye retningslinjer gør hele sikkerhedsarbejdet mere gennemsigtigt."

deres jernbanesikkerhedsplaner, procedurer og andre dokumenter er korrekt udarbejdet første gang, så vi ikke skal justere alt for meget, inden arbejdet kan gå i gang," siger Allan Weirgang Larsen.

ÆNDRERE RETNINGSLINJER

Der er ændret på retningslinjerne for at blive godkendt til at levere jernbanesikkerhedsmæssige ydelser. Det gælder blandt andet inden for krav til systematik og dokumentation:

- Udarbejdelse af procedurer
- Kompetencestyring
- Hændelsehåndtering
- Årlig evaluering af procedurers effektivitet

De nye retningslinjer er mere systematisk opbyggede, samtidig med at de stiller større krav til dokumentationen.

Mulighed for flere tog og mere robust køreplan i Nordjylland

Kapaciteten på sporet mellem Aalborg og Hjørring er ved at være opbrugt. 700 meter dobbeltspor syd for Hjørring Station og et dobbeltspor ved Lindholm vil gøre trafikafviklingen mere robust, når der skal køre flere tog i Vendsyssel.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

Med Nordjyske Jernbaners overtagelse af regionaltogstrafikken i Nordjylland og med et ønske om mere gods på de nordjyske jernbaner, er der ved at være trængsel i sporet nord for Limfjorden. Blandt andet fordi, at Nord-

jyske Jernbaner har et ønske om at køre flere tog, end der gør i dag.

Med den politiske aftale "En moderne jernbane – Udmøntning af Togfonden" er der sat 114,5 millioner af til at forbedre kapaciteten nord for Limfjorden. Og i samarbejde med Nordjyske Jernbaner, Region Nordjylland og Nordjyllands Trafikskabskab, har Anlægsudvikling

gennemført en undersøgelse af, hvordan der kan komme til at køre flere tog mellem Aalborg og Hjørring.

Strækningen mellem Aalborg og Frederikshavn er enkeltsporet. Kapaciteten øges ved at anlægge 700 meter dobbeltspor syd for Hjørring. Og i Lindholm etableres der et dobbeltspor på 750 meter. Det er der netop truffet politisk beslutning om.

"Formålet med at anlægge dobbeltspor er at gøre køreplanen så robust som muligt, når Nordjyske Jernbaner, Region Nordjylland og Nordjyllands Trafikskabskab overtager ansvaret for regionaltrafikken mellem Skørping og Frederikshavn. Dermed bliver det muligt at forbedre

trafikken ved at indsætte flere og

"Formålet med at anlægge dobbeltspor er at gøre køreplanen så robust som muligt, når Nordjyske Jernbaner, Region Nordjylland og Nordjyllands Trafikskabskab overtager ansvaret for regionaltrafikken mellem Skørping og Frederikshavn."

de to stationer giver det bedre

krydsningsmuligheder på den enkeltsporede strækning. Krydsningerne kan så forskydes en smule, og det giver en klar fordel. Er et tog forsinket, kan det tog, det skal krydse med, afgå en smule tidligere, og det gør det lettere at undgå, at forsinkelser forplanter sig.

Køreplanen bliver dermed lettere at holde for togene. Med de nuværende ønsker til køreplan kan togene kun lige nå frem til krydsningsstationerne, før toget i modsat retning skal afgå.

Arbejdet forventes at begynde i 2020, og de nye spor vil blive taget i brug samme år.

Bedre krydsningsmuligheder
Ved at lægge dobbeltspor ved

Nu er det Kystbanens tur til fornyelse

I weekenden begynder den største fornyelse af Kystbanen i mange år, når vi går i gang med at forny strækningen mellem Helsingør og Rungsted Kyst. Forude venter en stor opgave med især udskiftning af 36 sporskifter og sikringstekniske arbejder.

AF EBBE JUNG JOSEFSSON
ejjo@bane.dk

På lørdag tøffer Øresundstogene i garagen for en stund og bliver i seks uger erstattet af hundrevis af mænd i orange tøj, gravemaskiner og sporlægningsmaskiner, når fornyelsesarbejdet begynder i weekenden mellem Helsingør og Rungsted Kyst og fortsætter til den 6. august.

Resten af Kystbanen – strækningen Rungsted Kyst-Hellerup – bliver fornyet næste år. En beslutning, der blev truffet i efteråret for at skabe mere robusthed i projektet og minimere generne for passagererne.

"Sporene på Kystbanen er slidte, og det er derfor nødvendigt med en udskiftning af skinner og sveller. Vi spærrer Kystbanen ad to omgange, da det giver mere fleksibilitet til at udføre fornyelsen på en måde, som samlet set giver mere tid til at komme i mål til rette tid med projektet," siger projektleder Andreas Christoffer Lund.

Netop opdelingen af sporfornyelsen fra én lang spærring til to kortere spærringer, betyder, at spærringerne kan holdes i sommerferieperioden, hvor der traditionelt set er færre passagerer, der bruger toget.

Kompleks opgave

Det er en større opgave, der venter de næste seks uger. Flere kilometer skinner skal udskiftes, broer skal renoveres, der skal ballastrensens



KLAR TIL SPORFORNYELSE. I weekenden begynder sporfornyelsesprojektet på Kystbanen, der varer frem til den 6. august. I år gælder det strækningen mellem Helsingør og Rungsted Kyst. Næste år afsluttes projektet med strækningen Rungsted Kyst-Hellerup. Foto: Jesper Blæsild



KLAR I KOKKEDAL. Opdelingen af sporfornyelsen fra én lang spærring til to kortere spærringer, betyder, at spærringerne kan holdes i sommerferieperioden, hvor der traditionelt set er færre passagerer, der bruger toget. I Kokkedal er maskiner og sporrammer klar. Foto: Jesper Blæsild

og laves nye dræn på strækningen. Men særligt udskiftningen af 36 sporskifter stiller store krav til antallet af svejse- og sikringshold,

hvilket der har været opmærksomhed om i den indledende fase.

Derfor har projektet allerede i entreprenørudbuddet haft fokus på at kræve tilstrækkeligt mandskab med de rette sikringsmæssige kompetencer til at kunne udføre opgaven.

"Det er en problematik, vi har været opmærksomme på fra begyndelsen, også set i lyset af fornyelsen af Valby-Svanemøllen-projektet, der udføres samtidigt. Derfor har vi allerede i udbuddet bedt entreprenøren om en detaljeret redegørelse for, hvordan de vil løfte netop denne opgave. Derfor er jeg også meget fortrøstningsfuld, selv om det er en kæmpe opgave at udskifte så mange sporskifter på relativt kort tid," siger Andreas Christoffer Lund.

Højt grundvandsspejl i Helsingør

Et andet springende punkt har været ved Helsingør Station, hvor

forundersøgelser viste, at grundvandet ligger meget højt og udgjorde en risiko for ikke at kunne udføre arbejderne. Derfor har projektet i de forberedende arbejder igangsat en meget omfattende grundvandssænkning for at sikre gennemførelsen.

"Vi har ifølge Aarsleff ryddet Sjælland for sugespidsanlæg, men det betyder, at vi har reduceret risikoen for at stå i vand til knæene og ikke kunne gennemføre alle jordarbejderne, der går forud for selve sporarbejdet," siger Andreas Christoffer Lund.

Når fornyelsen er helt færdig til august næste år, kan togenes hastighed sættes op til strækningens almindelige hastighed på 100/120 km/t de steder, hvor den i dag er nedsat på grund af sporets tilstand.

Desuden vil der fremover opstå færre fejl i sporet, som for eksempel skinnnebrud, og færre fejl i sporskifterne – også i vinterperioden.

KORT NYT

ELEKTRIFICERING I GÅGADEN

Banedanmark har siden 2015 undersøgt, hvad der skal til for at elektrificere jernbanen mellem Roskilde og Kalundborg. VVM-høringen med fokus på de påvirkninger, arbejdet og det færdige anlæg vil have på miljøet er i gang. Der har de seneste to lørdage været informationsmøder på gågaden i Kalundborg og i Holbæk, hvor undersøgelserne blev præsenteret. Senere udarbejdes et beslutningsforslag til Folketinget.

PÅ SPORET AF HISTORIEN

Danmarks Jernbanemuseum i Odense udvider med et minitogsanlæg, iscenesat med jernbanehistoriske miljøer i børnestørrelse. Turen begynder på Københavns Hovedbanegård, og undervejs passerer man den gamle Lillebæltsbro, kører gennem en Storebæltsfærge og en lille stationsby. Minitogene er modelleret efter rigtige tog som MY-lokomotivet og MAllyntoget. En anden nyskabelse på museet er et otte meter højt vandtårn og et kæmpe damplokomotiv til børnene.

BANEDANMARK LØBER

Igen i år deltager Banedanmark i DHL-stafetten. Den 15. august løber Banedanmark i skoven ved Fruens Bøge i Odense, og den 31. august er det i Fælledparken i København. Hvis du ikke tænder på løb, kan du deltage på et af walk-holdene – eller du kan komme og heppe på dine kolleger. Læs mere på baneinfo.

BANEINFO GO-LIVE AFVENTER

På grund af de generelle problemer med hastigheden på SharePointOnline er Go-Live datoen for et nyt baneinfo i skyen skudt, til der er fundet en løsning. Ind til da kan du følge med i arbejdet med nyt baneinfo på adressen <https://banedanmarkonline.sharepoint.com/sites/BaneInfo>



BANEAVISEN GÅR PÅ SOMMERFERIE

Sommeren er ankommet, og dette er derfor den sidste udgave af baneavisen inden sommerferien. Næste udgave af avisen udkommer den 16./17. august. Vi ønsker alle en god sommer.

KYSTBANEN 2017 OG 2018

På Kystbanen skal vi i 2017 og 2018 blandt andet:

- Udskifte skinner og sveller på 4,8 km
- Udskifte sveller på 13,5 km
- Rense ballast på 12 km
- Etablere ny sporkasse på 7,5 km
- Udskifte 53 sporskifter
- Nedlægge 2 sporskifter
- Etablere 9 nye sporstopper
- Lave afvandingsarbejde på 11 km
- Opsætte 5 nye master og fundamenter til kørestrøm
- Etablere ny sporskiftevarme på hele strækningen
- Udskifte tre broer
- Omisolere syv broer/tunneler
- Udskifte to tredjepartsbroer



BANEDANMARK SET UDEFRA

Samarbejde om alt fra sikringsfejl til Signalprogrammet

Susanne Hejer, togdirektør i Arriva, har et tæt samarbejde med Banedanmark. Både når det gælder den daglige afvikling af trafikken, selve operatørkontrakten og spærringer i forbindelse med anlægsprojekter og vedligehold.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

Som togdirektør i Arriva har Susanne Hejer tæt kontakt til Banedanmark på flere forskellige områder.

Der er den daglige togtrafik, hvor der skal holdes øje med punktligheden og med banens tilstand på de strækninger, hvor Arriva står for togdriften. Og slår man fjernlyset til, så er der al arbejdet med planlægningen af trafikken.

Det gælder både i forbindelse med de årlige køreplansskift, men også når der sker ændringer i køreplanen – som når banen skal vedligeholdes, eller der er anlægs- og fornyelsesprojekter på strækningerne. Som eksempelvis Signalprogrammet eller projektet med nedlæggelse af de usikrede overkørsler, som der stadig er en del af på Arrivas strækninger.

Hertil kommer så også det overordnede arbejde vedrørende opera-

tørkontrakten, der fastlægger vilkårene for Arrivas benyttelse af sporet og definerer, hvad Banedanmark skal stille til rådighed for Arriva.

"Jeg har et godt og tæt samarbejde med Banedanmark. Der er arbejdsgrupper i forbindelse sporarbejder og andre større projekter, der er kvartalsvise direktørmøder, kundemøder og månedlige telefonomøder. Og samtidig er der al kommunikationen omkring den daglige drift. Meget af vores kontakt sker via Kim Adamsson Feldborg, der er Key Account Manager i Banedanmark – for Banedanmark er en stor organisation, og så er det en fordel at have en primær indgang til jer," siger Susanne Hejer.

Imødekomende

På de strækninger, Arriva betjener, lyser lamperne grønt i øjeblikket – det gælder både for punktligheden, trafikinformation og banens tilstand. Og når Susanne Hejer har



kontakt med Banedanmark, så giver hun også grønt signal og roser os for at være både lydøre og imødekomende.

"Man mærker, at I er til for jeres kunder. Jeg bliver stort set kun mødt af imødekomende mennesker, der gerne vil gå langt for at få nogle gode løsninger. Banedanmark er en stor, offentlig virksomhed, og

det gør, at der skal flere instanser ind over, inden der kan træffes en beslutning. Ting tager tid, men det er præmissen. Og det er både vi og

ARRIVA. "Jeg bliver stort set kun mødt af imødekomende mennesker, der gerne vil gå langt for at få nogle gode løsninger," siger Susanne Hejer, togdirektør i Arriva. Foto: Arriva

jer i Banedanmark gode til at håndtere, siger Susanne Hejer.

Fokus på passageren

Skal hun pege på et par områder, hvor vi kan blive endnu skarpere, så vil Arriva gerne tages tidligere med på råd omkring sporprojekterne. Blandt andet for at få tænkt trafikken og togene mere med, når de store projekter og programmerne skal benytte sporet og dermed spærrer for den normale trafik.

"Vi har det rigtig godt som kunde hos Banedanmark, men I burde i højere grad også have fokus på passagererne, der i sidste ende er vores alle sammens kunder. Her har vi en fælles interesse i at genere dem, der rejser med togene, mindst muligt," siger hun.

BANEDANMARK SET UDEFRA

I denne serie lader vi vores samarbejdspartnere komme til orde. Hvordan fungerer samarbejdet, hvor gør vi det godt og hvor kunne vi blive bedre.



Baneavisen er Banedanmarks medarbejderavis og udkommer hver 14. dag.

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

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR

Jakob Østerbye

REDAKTIONEN

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

Der var behov for de skarpe briller, da vi i sidste nummer af baneavisen ville have at vide, hvad der ligger sydligst: Kommandoposten i Padborg eller RFC Nykøbing? Det rigtige svar er RFC Nykøbing, som ligger en lille smule sydligere end kommandoposten i Padborg. Det vidste blandt andre sikringsingeniør Bent H. Poulsen fra Sikring i Aarhus, som får en præmie tilsendt.

Vi rykker nordpå, for hvis RFC Nykøbing er den sydligste adresse, hvor Banedanmark styrer togtrafikken fra, hvad er så den nordligste? Der er igen to muligheder: Kommandoposten i Hjørring eller kommandoposten i Frederikshavn.

Baneavisen går nu på sommerferie, så du har helt frem til torsdag den 10. august til at finde frem til svaret, der som altid skal sendes til konkurrence@bane.dk.



NORDLIGSTE KOMMANDOPOST? Er det kommandoposten i Hjørring, der er Banedanmarks nordligste af slagsen, eller er det den i Frederikshavn. Foto: Niels Bo Nielsen

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.



richardt76
Tyder på en god dag på kontoret... Skal til fælles lederdag i Banedanmark
#mitbanedanmark
#medtoget

Ballast

AF LARS ANDERSEN

