



## SOMMERTRAVLHED I SPORET

SIDE 2



## NY OMRÅDECHEF FOR TRAFIKPLANLÆGNING

SIDE 3

# baneavisen

banedanmarks medarbejderavis | 17. august 2017 | 18. årgang | nr. 13

# Husk den gode opførsel i sporet

Det er vigtigt at overholde reglerne, når man arbejder eller færdes i sporet – såvel for ens egen sikkerheds skyld som for lokomotivførerne. Med plakater og informationsmateriale til både kollegerne i Teknik, entreprenørerne, rådgivere og DSB er der sat fokus på emnet.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD  
spfg@bane.dk

”Se dig for, når du passerer sporet”, ”Overhold sikkerhedsafstand”, ”Giv tegn” og ”Vær synlig”. Det er nogle af budskaberne på de plakater, der er sendt ud til såvel de kolleger i Banedanmark, der arbejder i sporet, og til de jernbanesikkerhedsansvarlige hos entreprenør- og rådgivervirksomhederne, hvis mandskab også arbejder på jernbanen.

Målet er at gøre banen mere sikker for dem, der arbejder i sporet, og for at sikre lokomotivførerne ordentlige arbejdsforhold. Togene er lydløse, de kommer med høj fart, og de har en lang bremselængde. Derfor er det vigtigt, at vi alle er opmærksomme, synlige og holder den rette afstand til sporet.

”Det drejer sig om, at man skal passe på sig selv og sine kolleger. Ikke fordi, at reglerne siger, at man skal, men fordi det er farligt at lade

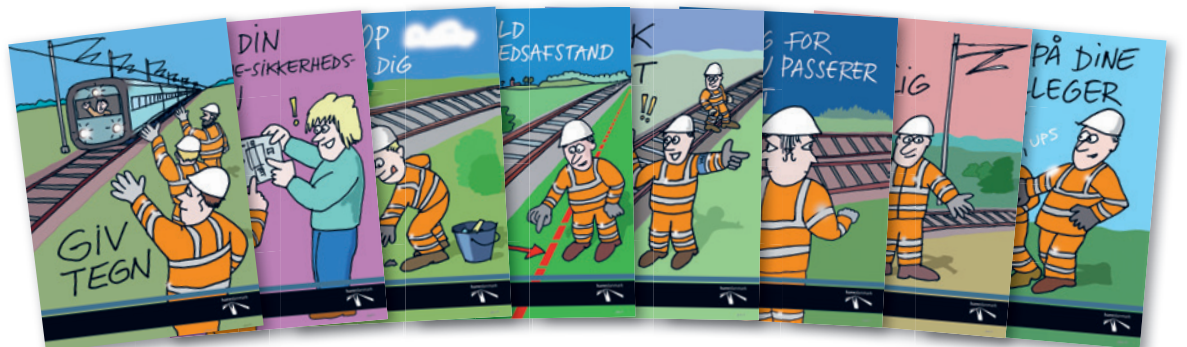
være. Sporet er en arbejdsplads for såvel banearbejdere som lokomotivførere, og nærvedpåkørsler er en stor belastning for de lokomotivførere, der oplever at være tæt på en påkørsel,” siger sikkerhedsleder Jimmy Gørtz fra Kvalitet & Sikkerhed.

Samtidig med, at der bliver udsendt materiale, tager han ud og taler med de jernbanesikkerhedsansvarlige hos entreprenører, rådgivere, DSB og kolleger i Banedanmark, der ofte har deres gang i sporet.

”Det er vigtigt at komme ud at tale med kollegerne. Også for at høre om deres oplevelser ude i sporet, og om der er særlige forhold, der gør, at de har vanskeligt ved at komme væk fra sporet i ordentlig tid,” siger Jimmy Gørtz.

### Fleere indberetninger

Hver måned indberetter lokomotivførere nærvedpåkørsler. Langt de fleste er privatpersoner, men der



**NÆRVEDPÅKØRSLER.** Antallet af indberetninger af nærvedpåkørsler er stigende. Målet med kampagnen er at gøre banen mere sikker for dem, der arbejder i sporet, og for at sikre lokomotivførerne ordentlige arbejdsforhold. Illustration: Jens Voxtrup

udarbejdes også en særlig opgørelse for kolleger, der arbejder i sporet. Og

her steg antallet af indmeldinger fra 29 i 2015 til 53 i 2016.

”Der er helt sikkert også et stort ”mørketal”, for det er ikke alle nærvedpåkørsler, der bliver indberettet. Os, der er arbejder på banen, ved godt, hvordan vi skal forholde os i sporet, så kampagnen er en reminder til, at vi for vores egen sikkerheds skyld husker at overholde reglerne,” siger Jimmy Gørtz.

### OTTE PLAKATER – OTTE BUDSKABER

Der er sendt otte forskellige plakater ud med hvert sit enkle budskab, som fortæller, hvad der skal til, for at man færdes sikkert i sporet. Budskaberne er:

- Giv tegn
- Vær synlig
- Se dig for, når du passerer sporet
- Husk vagt
- Overhold sikkerhedsafstand
- Pas på dine kolleger
- Ryd op efter dig
- Kend din jernbanesikkerhedsplan

Ønsker du eksemplarer af plakater eller yderligere informationer om kampagnen, så kontakt Jimmy Gørtz, jgrz@bane.dk

### NÆRVEDPÅKØRSEL

En nærvedpåkørsel er situation, hvor der opstår risiko for, at en person eller objekt, som uautoriseret befinder sig på jernbanearealet, rammes af rullende materiel.

# ”En nærvedpåkørsel kan føles lige så slemt, som når du rammer en”

Ann-Mette Juul Jensen er lokomotivfører og kender alt til fornemmelsen af at være meget tæt på at ramme folk, når hun kommer kørende med op til 180 kilometer i timen. Det er vigtigt at give tegn og vise, at man er ved at forlade sporet, fortæller hun.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD  
spfg@bane.dk

En nærvedpåkørsel kan give en stærk fysisk reaktion hos de lokomotivførere, der prøver at være lige ved at køre en ned. Det kan være lige så slemt, som når toget rammer en, og det hænder tit, at lokomotivførerne ikke kommer ud at køre mere den dag, når de har haft en nærvedpåkørsel. Ja, nogle gange må man endda være væk fra førerummet i længere tid.

Det kan Ann-Mette Juul Jensen

tale med om. Hun er lokomotivfører og er jævnligt udsat for situationer, hvor det er tæt på. Langt de fleste gange drejer det sig om passagerer eller borgere, der krydser sporet ulovligt, men det hænder også, at det er kolleger fra Banedanmark, en rådgivervirksomhed eller en entreprenør, der er på arbejde i sporet.

”Reaktionen kommer bagefter. Jeg har prøvet at stå, hvor dampen nærmest stod ud af ørene på mig, min stemme rystede, og jeg havde gelé i knæene. Det er en frygtelig fornemmelse, når du kommer



**SIKKERHED I SPORET.** Det er vigtigt, at man rømmer sporet i god tid, inden toget kommer. For det kommer ofte med høj hastighed. Foto: Banedanmark

kørende i høj fart, og ser nogen i sporet, der bare fortsætter med det, de har gang i. Og en nærvedpåkørsel kan føles lige så slemt, som når du rammer en,” siger Ann-Mette Juul Jensen.

### Man kan ikke ”sagtens nå over”

Fra førerhuset har man samme oplevelse, som når man sidder i bilen, og en person løber ud foran en, fordi de vurderer, at de ”sagtens” kan nå over vejen, inden bilen kom-

mer. Problemet er bare, at det kan de ikke altid - og toget kan ikke nå at bremse.

Et tabt stykke værktøj eller en sko, der sidder i klemme, kan - ligesom en manglende fornemmelse for, hvor hurtigt toget faktisk kører - gøre, at det ender som en personpåkørsel og ikke en nærvedpåkørsel.

”Det er vigtigt, at kollegerne i sporet giver tegn, og at de hurtigt viser, at de er på vej væk fra sporet og ikke bare fortsætter med deres arbejde til lige før, vi kommer kørende. Vi kører hurtigere, end man regner med, og toget støjer ikke så meget som i gamle dage. Og katastrofeopbremsninger tager tid, når vi kommer i et fyldt tog med op til 180 kilometer i timen, og hjulene, vi kører på, ikke er meget bredere end en femmer,” siger Ann-Mette Juul Jensen.

# Sommer betyder travlhed på banen

Når sommerferien sætter ind, og der er færre rejsende med toget, rykker vi – og vores entreprenører – ud i sporet. Også i 2017 har der været meget at se til.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD  
sfg@bane.dk

Rundt omkring i jernbanelandskabet har der også i år været gang i en lang række sporarbejder. Passagererne skal generes mindst muligt af de mange projek-

ter, der er på jernbanen, og derfor er sommermånederne højsæson for sporarbejder.

"Der er altid udfordringer, og der sker altid uforudsete ting, når vi arbejder i sporet, og det uanset, hvor godt vi planlægger arbejdet. Sammen med vores entreprenører er

vi gode til at finde løsninger, så vi, så vidt det er muligt, kan nå i mål med vores projekter og få hævet spæringerne til tiden. Med en stor arbejdsindsats og godt samarbejde med kollegerne fra Teknik og Trafik, så har vi også i år nået rigtig meget i sommermånederne," siger anlægsdirektør Steen Neuchs Vedel.

I år har der især været fokus på første etape af kystbaneprojektet og den omfattende sporfornyelse på S-banen mellem Valby og Svanemøllen.

"Projekter som Kystbanen og Valby-Svanemøllen er omfattende og komplekse – og foregår på to af de strækninger, der har flest passagerer. Det kan godt skabe lidt nervøsitet forud, men det er spændende at være en del af, og det er en stor tilfredsstillende at kunne se de færdige arbejder," siger han.

**Kurver, signaler og elektrificering**  
Det er ikke kun på de nævnte projekter, der har været gang i den. Ringsted-Femern Banen er i fuld

gang med blandt andet kurvedretninger ved Eskilstrup og Glumsø, så hastigheden kan hæves til 200 km/t., og Signalprogrammet har travlt i øst, i vest og på S-banen.

Og i Elektrificeringsprogrammet er man efter indvielsen af Esbjerg-Lunderskov allerede videre til de kommende strækninger – herunder elektrificeringen af Den nye bane København-Ringsted.

Nedenfor kan du læse om fire steder, hvor der har været travlt hen over sommeren.

## Nye spor på Grenaabanen



BYGGELEDER STEFFEN BEIER MADSEN,  
FORTALT TIL XENIA WIETH

### Hvad har I udført?

Vi har udført forberedende arbejder på i alt 18 kilometer af strækningen mellem Ryomgård og Trustrup, så sporet er klar, til vi kommer med sporombyggeren og ballastrensere fra den 24. august. Vi har etableret grøfter, udvidet dæmninger og lagt nye dræn, alt sammen overvejende manuelt arbejde med skinnekørende gravemaskiner. Og så har vi udskiftet sporene i spor 1 og 2 på Ryomgård Station.

### Hvordan er arbejdet gået?

Godt. Indtil nu har vi kunnet holde tidsplanen, og der har ikke været de store overraskelser undervejs – bortset fra lidt blød bund i Trustrup. Men det kom ikke helt bag på os, da forundersøgelserne også viste lidt blød bund.

Det har også regnet en del, men typisk efter arbejdstid eller i weekenden, så det har ikke forstyrret os.

### Hvad har været jeres største udfordring?

At vi har været to bygherrer på samme strækning og på samme tid. Det har vi ikke prøvet før. Aarhus Letbane, som jo har overtaget Grenaabanen, er i fuld gang med at rejse kørestrømsmaster og etablere kørestrømsanlægget. Det har krævet tæt og daglig koordinering, så vi ikke kom til at gå i vejen for hinanden, og der har været stramme deadlines over for entreprenørerne.

Her i sommer har aftalen været, at vi har indrettet vores arbejde efter de stadier, der er aftalt med Aarhus Letbane, og det er gået fint.



**GRENAABANEN.** På Ryomgård Station er sporet udskiftet i spor 1 og 2. Og så er der gjort klar til sporombygningen mellem Trustrup og Ryomgård. Foto: Søren Holm

## Opgradering af Ringsted Station



BYGGELEDER JIMMY JENSEN,  
FORTALT TIL RAGNAR LUNDØ

### Hvad har I udført?

Vi har færdiggjort første etape af opgraderingen af Ringsted Station. I juli har vi udnyttet sporspæringerne til de sidste sporarbejder, inden vi gennemførte en ibrugtagningstest af sikringsanlægget fra den 22. til den 26. juli. Vi skulle blandt andet teste, at de 12 sporskifter, vi har lagt i løbet af vinteren og foråret, virkede.

Det hele klappede, og vi kunne tilbagelevere anlægget til Teknik seks timer før aftalt.

### Hvad var den største udfordring?

Vi har haft gang i seks-otte forskellige faggrupper og forskellige entreprenører, så den helt store udfordring ligger i koordineringen af arbejderne. Det har vi blandt andet løst med daglige statusmøder, så vi ikke gik skævt af hinanden.

### Hvad har du lært af arbejderne på Ringsted Station – specielt i juli måned?

Min erfaring er, at samarbejde, god logistikplanlægning og humor samt et dedikeret team er det, der skal til, for at projektet skal lykkes.

Det gælder for anlægsarbejderne, sikring og trafikplanlægning fra Banedanmark med videre.



**RINGSTED.** I Ringsted brugte Banedanmark blandt andet sommeren til at trække kabler på de nye kørestrømsmaster ved sporene til Den nye bane København-Ringsted. Foto: Banedanmark

## Sporfornyelse på Kystbanen



BYGGELEDER HELLE SCHULTZ JØRGENSEN,  
FORTALT TIL MARIA SNITKER

### Hvad har I udført?

Her i sommeren 2017 har vi gennemført første etape af sporfornyelsen på Kystbanen, hvor vi har arbejdet mellem Rungsted Kyst Station og Helsingør Station. Vi har primært arbejdet mellem Nivå og Helsingør og på denne stræknings stationer. Vi har blandt andet udskiftet spor og sveller, etableret nye sporkasser, rensset ballast og lavet afvandingsarbejder. Under spæringer udskiftede vi også perronbroen over sporene på Kokkedal Station. Vi nåede også at udbedre en række UT-fejl, som ikke var en del af projektet.

### Hvad har været den største udfordring?

Afvandingsarbejdet i Helsingør var vi meget spændte på om ville gå efter planen, og det gjorde det. Helt generelt synes jeg, at projektet er forløbet ret smertefrit, og vi har haft et godt samarbejde med vores entreprenører. Det er så møgærgeligt, at der til allersidst viste sig at være små tekniske fejl, blandt andet i ATC-kodningen, som gjorde, at det var nødvendigt at tage myndighedstogene ud den første dag, efter at spærningen blev ophævet.

### Hvad vil du tage med dig til 2018-etapen?

Jeg synes faktisk, at vi har været gode til at bevare roen og have is i maven. For eksempel når den interne tidsplan skrider ét sted, så se om vi ikke kan bytte rundt på aktiviteter og ressourcer, fordi vi er foran planen et andet sted. Så det – hele tiden at holde fokus på de store linjer – vil jeg helt klart også gøre på næste etape.



**KYSTBANEN.** Mens sporet på dele af Kystbanen var lukket, blev der også udskiftet en gangbro på Kokkedal Station. Foto: Jesper Blæsild

## Sporfornyelse mellem Valby og Svanemøllen



PROJEKTLEDER STEFAN NORMANN PETERSEN,  
FORTALT TIL DORTHE KRISTIANSEN

### Hvad har I udført?

Fra april til august udfører vi sporfornyelse mellem Valby og Svanemøllen. Her over sommeren har vi arbejdet mellem Østerport og Svanemøllen, hvor vi blandt andet har skiftet skinner, sveller og fem sporskifter. Lige nu er vi i gang med sporfornyelsen, som også omfatter udskiftning af ni sporskifter, i det indadgående spor mellem København H og Valby. Her bygger vi ny sporkasse, skifter skinner og sveller samt rensset ballast.

### Hvordan er arbejdet gået?

Generelt er arbejdet gået godt. Vi har udført rensningen af ballast maskinelt, hvilket er risikabelt på en strækning som denne, hvor der er mange forhindringer i jorden. Vi har haft succes med kortlægningen af kablerne, før vi begyndte på arbejdet, hvilket har betydet bedre fremdrift og færre ødelagte kabler. Kablerne blev søgt og markeret med træspyd, herefter blev der suget omkring dem for jord og skærver, og endelig blev de presset længere ned i jorden, inden den maskinelle ballastrensere udførte sit arbejde.

### Hvad har været jeres største udfordring?

Vores største udfordring har været de mange uforudsete forhindringer i jorden. Vi er stødt på fundamenter fra gamle huse, stationsbygninger og kørestrømsmaster, rør og desuden en gammel kulskakt, der formentlig har



været en forløber for den gamle kulbro ved Dybbølsbro. Derudover har de vanskelige logistikforhold givet udfordringer. Hver gang vi skal hente nye materialer eller af med de gamle, skal vi ud i trafikerede spor i drift med de begrænsninger, som det medfører.

**S-BANEN.** Det store sporombygningsprojekt mellem Valby og Svanemøllen er stadig i fuld gang. Blandt andet omkring Dybbølsbro Station. Foto: Klaus Holsting

# Niels Henrik er placeret i midten af det hele

Niels Henrik Hansen er ny områdechef i Trafikplanlægning, hvor han har afløst Line Friedrichsen. Med sine 30 års erfaring som leder overtager han nu en central plads i Banedanmark, hvor tæt samarbejde og gode relationer til såvel de forskellige divisioner i Banedanmark som til jernbanevirksomhederne er alfa og omega.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD  
spfg@bane.dk

Det er omkring to et halvt år siden, at Niels Henrik Hansen selv havde sin første arbejdsdag i Banedanmark, da han blev ansat som sektionschef i Kapacitetsdisponering, hvor han har haft ansvaret for, at trafikken kører så godt som muligt, når der er spørgsmål.

Nu træder han så et trin op på stigen som ny områdechef i Trafikplanlægning, og med det nye job lægges der yderligere områder til – Kapacitetsudvikling, Kapacitetsplanlægning og Trafikal Analyse og Opfølgning (TAO). Altså de dele, hvor der både skues frem, lægges køreplaner og analyseres på de tog, der er kørt.

"Jeg går ydmygt til opgaven, for det er områder, hvor jeg har noget at lære. Heldigvis er jeg omgivet af dygtige og dedikerede fagfolk på alle områder. Man arbejder bedst, når man får ansvar, og det er så mit job som leder at sikre, at kollegerne kan lede sig selv, samarbejde med andre og derigennem udvikle Banedanmark," siger Niels Henrik Hansen.

God planlægning og samarbejde på tværs er noget, han lægger vægt på. Og så skal eventuelle dårlige nyheder ikke gemmes væk.

"Mindre populære budskaber skal op til overfladen så hurtigt som muligt, så vi kan nå at reagere på

dem. Ikke bare for vores egen skyld, men også af hensyn til alle vore samarbejdspartnere, hvis planlægning i høj grad afhænger af os," siger han.

Er der et område, der kommer til at fylde meget i de kommende år, så er det et, han kender godt til – nemlig de ekstremt mange og store opgaver på jernbanen.

"Med Elektrificeringsprogrammet, Signalprogrammet, Ringsted-Femern Banen og andre store projekter, så foregår der meget arbejde i sporet. Det er med til at udvikle og fremtidssikre jernbanen, men vi skal

"Trafikplanlægning skal både samarbejde med alle, og vi skal have modet til at udfordre de andre dele af virksomheden."

en vigtig rolle," siger Niels Henrik Hansen.

#### Midt i edderkoppespindet

Sine 30 års ledererfaring inden for blandt andet trafik, salg og forvaltning får han god brug for i sit nye job, for i Trafikplanlægning har man mange samarbejdspartnere, som måske ikke altid har samme interesser.

Trafikstyring og jernbanevirksom-



NY OMRÅDECHEF. Niels Henrik Hansen har 30 års ledererfaring, heraf de seneste to år som sektionschef i Kapacitetsdisponering. Foto: Jesper Blæsild

hederne vil gerne have spor at køre på, Teknik vil gerne have attraktive spæringer for at foretage det nødvendige vedligehold, og det samme vil man i Anlæg og i de store programmer.

Og midt i edderkoppespindet sidder kollegerne i Trafikplanlægning, som på den korte såvel som på den lange bane skal få de forskellige og nogle gange modsatrettede ønsker til at mødes.

"Det er med til at gøre mit arbejde spændende og udfordrende. Trafikplanlægning skal både samarbejde med alle, og vi skal have modet til at udfordre de andre dele af virksomheden. Heldigvis mærker jeg, at alle er klar over, at der er stort fokus på punktligheden, og at alle er klar over, at en høj punktlighed kun kommer gennem et tæt samarbejde

– såvel internt i Banedanmark som med jernbanevirksomhederne," siger Niels Henrik Hansen.

Han peger blandt andet på de procesledelsesmøder – også kaldet VSB-møder – hvor vi på ugebasis sammen med jernbanevirksomhederne og Teknik ser på planlægningen og afviklingen af trafikken.

Her mødes kolleger fra Trafik, Teknik og DSB, og når informationerne om alt fra udbedring af UT-fejl, LA-forhold og materiel-situationen hos DSB kommer frem, så giver det bedre muligheder for at gå tilbage og finde de rette løsninger på de udfordringer, der er ved jernbanedrift.

"Procesledelsesmøderne er en måde at sikre, at vi arbejder i samme retning. Derfor er jeg også glad for at se, at Anlæg er begyndt

at holde møderne i forbindelse med store projekter som sporarbejdet mellem Valby og Svanemøllen samt Kystbanen denne sommer," siger Niels Henrik Hansen.

#### NIELS HENRIK HANSEN

- Områdechef i Trafikplanlægning
- Kommer fra en stilling som sektionschef i Kapacitetsdisponering
- 61 år
- Kom til Banedanmark i marts 2015
- Har fra tidligere ledererfaring inden for blandt andet virksomhedsudvikling, operationel drift, international salg og marketing, HR, forhandling med mere.

## I FORM TIL FREMTIDENS JERNBANE

# Strategien skal nu ind i hverdagen

Banedanmarks strategi, I form til Fremtidens Jernbane, er realistisk, håndgribelig og passer til det arbejde, der foregår i Teknik. Nu begynder arbejdet med at få strategien til at leve blandt de omkring 900 kolleger i divisionen.



AF SØREN BOYSEN  
teknisk direktør

Teknik er en division i rivende udvikling, og med den nye strategi som redskab bliver det muligt at blive endnu skarpere på proces og målsætning – både i

basisdriften og i den forandringsproces, der foregår i Teknik.

Jeg synes, at strategien er mere realistisk og håndgribelig end før. Den taler på mange områder lige ind i det arbejde, der foregår i Teknik, og opsætter nogle forbedrede rammer for, at vi kan nå vores mål i divisionen.

En af de fem indsatser hedder "Vi leverer som aftalt" – en ambition, der altid har været holdt højt i Teknik, fordi det ligger naturligt for folk med en meget høj faglighed, og

som er tæt på den daglige drift. Men vi kan blive endnu bedre – blandt andet til at tænke på tværs af virksomheden, når vi løber efter vores opgaver og mål.

Visionen om at bringe os i form til en ny virkelighed passer som fod i hose til det arbejde, der allerede er godt i gang i Teknik i forhold til at lægge vores opgaver ud på markedet og gøre os til en professionel bestillerorganisation.

#### Strategien på dagsordenen – og på medarbejdermøderne

Strategien skal nu ud at leve blandt medarbejderne i dagligdagen.

Vi skal have masseret strategien ind i organisationen, så den kan blive omsat til konkrete mål og opgaver i vores hverdag. Vores

ledere har en nøglerolle i dette arbejde, og derfor bliver strategien også et hovedpunkt på en kommende lederdag i divisionen.

Konkret skal både den nye strategi og Teknisk sourcing-strategi sættes på dagsordenen på de lokale medarbejdermøder i de kommende måneder.

Næsten alt det, vi udfører til hver-

dag, handler om at udvikle Teknik til at favne Fremtidens Jernbane. Hvad enten det handler om sourcingstrategien, modtagelsen af Signalprogrammet og andre projekter, nye elektrificerede baner og nye digitale værktøjer, så har Teknik Fremtidens Jernbane for øje og udvikler sig løbende, samtidig med at vi passer den daglige drift af jernbanen.

#### TEKNIK

- Teknik har ansvaret for den daglige drift og vedligehold af jernbanen. I divisionen er den ordregivende og den udførende del samlet under samme ledelsesansvar. Det er ambitionen at opnå et fuldt og integreret område med fokus på et endnu mere smidigt og effektivt vedligehold.
- Teknik består af syv områder: Spor Øst, Spor Vest, Strøm Et Signal, Sikring, Asset Management, Landsdækkende Kampagner Et Materiel, Forst, Arealer, Broer Et Bygninger samt Forretningsudvikling.

## JUBILÆER

25 ÅR

1. SEPTEMBER 2017

Trafikinspektør  
Allan Renè Andersen  
Trafikplanlægning, KøreplanTrafikinspektør  
Allan Yde  
Trafikstyring, Sydjylland/Fyn, FaOvertrafikkontrollør  
Bjørn Storgaard Sloth  
Trafikstyring, Nordjylland Ar RFCIngeniør  
Børge Jansson  
Teknisk Drift, Driftsvarsvar ArTrafikinspektør  
Sanne Sakslev  
Trafikstyring Øst, KøbenhavnTrafikinspektør  
Signe Ransdam  
Planlægning, AnlægsudviklingOvertrafikkontrollør  
Susanne Arentoft  
Teknik, Forretningsudvikling VasTrafikinspektør  
Ulla Simon  
Kommunikation

7. SEPTEMBER 2017

Brovagt  
Søren Flemming Carstensen  
Teknisk Drift, Bygninger Et Konstruktioner Vo

13. SEPTEMBER 2017

Overtrafikkontrollør  
Jytte Rasmussen  
Produktion Øst,  
Spørjust Bemandingsplanlægning

## JERNBANEN I UDLANDET

## Dobbelt op på kapaciteten gennem Stockholm

Med et nyt underjordisk dobbeltspor – Citybanan – til pendlernes tog bliver der mere plads til fjernog og godstog på sporene omkring den svenske hovedstad.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD  
spfg@bane.dk

En seks kilometer lang jernbanetunnel er netop blevet åbnet i den svenske hovedstad, Stockholm. Citybanan, som den hedder, byder også på to nye fjernogstationer, Stockholm City og Stockholm Odenplan.

Med tunnelen fordobles kapaciteten gennem Stockholm, hvor der tidligere har været meget pres på, fordi omkring 80 procent af alle svenske fjernog har ankomst eller afgang i den svenske hovedstad. Og for at komme fra den sydlige til den nordlige del af Stockholm har alle tog hidtil benyttet den eksisterende bane – Sammanbindingsbanan – der blev indviet i 1871.

Den gang kørte der 10 daglige tog på strækningen, og i dag kører der omkring 550 tog i døgnet, og kapaciteten har længe været udnyttet maksimalt.

Citybanan har været undervejs i ni år, og det bliver udelukkende pendlertog til og fra forstæderne, som går under jorden i tunnelen. Det frigiver plads på den overjordiske strækning til regional-, fjern-, og godstog.

## En Nørreport-løsning

Tunnelen og den tilhørende sikkerhedstunnel er boret gennem bjergmasserne næsten hele vejen, og der er fjernet sten og jord i en mængde, der svarer til, at man fyldte den store stockholmske arena Globen op to en halv gang. Hvor tunnelen er dybest, ligger den 45 meter under jordens overflade.

Et sted har svenskerne måttet opgive at gå gennem bjerget, og det er ved fjorden Riddarfjärden. Her er vandet ganske enkelt for dybt til, at det ville give mening at bore under vandet, så her er der placeret en 300 meter lang sænketunnel. Den blev placeret allerede i 2013 og er siden blevet tilsluttet den borede tunnel på begge sider af fjorden.

De to nye stationer ligger, hvor der allerede ligger stationer på Tunnelbanan, som er Stockholms metrosystem. Det giver pendlere muligheder for at skifte, da de kommer til at ligge lige under stationer på Tunnelbanan, så man kan tage trappen op fra det ene transportmiddel til det andet – ganske som på Nørreport i København, hvor metroen ligger under S-banen.

Og det forventes at blive populært. Trafikverket anslår, at omkring 30.000 ud af 56.000 passagerer, der



TO NYE STATIONER. Ud over de seks kilometer tunnel er der også bygget to nye stationer: Stockholm City og Stockholm Odenplan. Foto: Arild Vågen

benytter den centralt placerede station Stockholm Odenplan, vil bruge stationen til at skifte fra toget til Tunnelbanan eller omvendt.

## CITYBANAN

- Citybanan er en seks kilometer lang tunnel under Stockholm, som skal bruges til pendlertog til og fra den svenske hovedstad. Hertil kommer en 1,4 kilometer lang jernbanebro, som leder togene ind i tunnelen
- Tunnelen fordobler kapaciteten mellem den sydlige og nordlige del af Stockholm og giver mulighed for at køre en tættere toggang
- Rejsetiderne for pendlere, der skal til og fra Stockholm, reduceres også
- Citybanan åbnede den 10. juli
- Citybanan har kostet 16,8 milliarder svenske kroner
- Læs mere på Trafikverkets hjemmeside
- På Youtube er der desuden en række film om Citybanan og bygningen af den.

## 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 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 igen gået geografitime i konkurrencen, da vi i sidste nummer inden sommerferien spurgte til landets nordligste kommandopost. Og selv om Hjørring og Frederikshavn på et kort kan se ud til at ligge lige nordligt, så er det kommandoposten i Hjørring, der ligger længst mod nord.

Det vidste blandt andre koordinator Mari-ann Wagner fra Asset Management, som får en præmie tilsendt.

Vi rykker til Thy, hvor redaktøren har holdt en mindre del af sin sommerferie, som naturligvis også bød på et besøg i "hoved-

staden" Thisted. Herfra kan man tage Thybanen sydpå, men frem til 1969 kunne man også køre mod nordøst til Han Herred. Der var masser af stop på ruten og kun meget få kilometer mellem stationsstederne. Ja, mellem trinbrætterne Landlyst og Thorstedvej var der endda kun 800 meter.

Og tager man turen i dag, er det flere steder stadig muligt at følge banetracéet, ligesom flere af stationsbygningerne, der er tegnet af Heinrich Wenck, stadig står der.

Vi tager hele den godt 54 kilometer lange tur og vil derfor gerne vide,

hvor endestationen på denne jernbane lå? Svaret skal som altid sendes til konkurrence@bane.dk. Vi skal have dit svar senest torsdag den 24. august.



FRA EN SVUNDEN TID. Jernbanebroen over Lund Fjord fortæller sin egen historie om den gang, der kørte tog i Han Herred. Foto: Beethoven9

## 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.



sabina.loenskov

#jernbanesveller #espergærde #mitbanedanmark #banedanmark #kystbanen



## Ballast

AF LARS ANDERSEN

