



VI ER DANMARKS
STØRSTE
BYGHERRE

SIDE 2



SÅDAN HOLDER
VI SPORET I
FORM

BAGSIDEN

baneavisen

banedanmarks medarbejderavis | 9. november 2017 | 18. årgang | nr. 19

Signalprogrammet igen i vælten

Selv om det overordnet set går godt med infrastrukturen af Signalprogrammet, kan vi ikke tage strækninger i drift, hvis der ikke er tog til at køre på strækningerne.

AF CHRISTINA DAHRUP-ANDERSSON
cdha@bane.dk

Da Jan Erik Schneider-Tilli som nytiltrådt direktør i Signalprogrammet i oktober 2016 præsenterede en ny plan for Signalprogrammet, var det på det tidspunkt en realistisk, men skrøbelig plan fyldt med risici. Et år efter må man konstatere, at dele af risikobilledet er blevet indfriet.

Det skyldes ikke mindst, at leverandøren Alstom ikke har leveret som aftalt og på nuværende tidspunkt er tre år efter den originale plan.

"Selv om det overordnet set går godt med infrastrukturen af Signalprogrammet, kan vi ikke tage strækninger i drift, hvis vi ikke har

tog til at køre på strækningerne," forklarer Jan Erik Schneider-Tilli.

Deloitte-rapporten

I april tildelte Transportministeriet Deloitte opgaven med at udføre et uvildigt review af Signalprogrammet. Formålet med Deloittes analyse og endelige rapport er at sikre udrulningen af Signalprogrammet ved blandt andet at komme med konkrete forslag og anbefalinger til forbedringstiltag af Signalprogrammet, som kan reducere omkostninger, øge robustheden og forbedre styringen.

Resultaterne af Deloittes analyse bliver præsenteret for forligskredsen på et møde den 15. november.

"På baggrund af Deloittes review vil vi komme med en række anbefalinger til politikerne. Det er dog for

"På baggrund af Deloittes review vil vi komme med en række anbefalinger til politikerne."

politikerne vælger," siger Jan Erik Schneider-Tilli.

"Der er altså på nuværende tidspunkt ikke besluttet, om planen for Signalprogrammet skal justeres. Vi forventer dog, at politikerne træffer en beslutning på mødet," forklarer han.

Internt orienteringsmøde

Mødet med politikerne forventes at få stor opmærksomhed, og da det ikke altid er det fulde billede, der kommer frem i medierne, holder Jan Erik Schneider-Tilli et orienteringsmøde for alle medarbejdere i Bandedanmark torsdag d. 16. november klokken 9. Hvis ikke man har mulighed for at være til stede, vil det være muligt at livestream mødet

tidligt at sige, hvilke anbefalinger, vi konkret kommer til at give, og hvilke løsninger

S-BANEN

På S-banen er CBTC-signalsystemet i drift på teststrækningen Hillerød-Jægersborg og i 2018 går man i gang med udrulningen på strækningerne Jægersborg/Klampenborg – Svanemøllen/Ryparken.

FJERNBANE VEST

I Vest på teststrækningen Frederikshavn-Lindholm er vi i gang med integrationstests af ERTMS-systemet, hvilket er det sidste skridt inden prøvekørsel. Strækningen forventes sat i drift i 3. kvartal 2018 og bliver dermed den første strækning, hvor ERTMS tages i drift.

FJERNBANE ØST

I Øst er vi i øjeblikket i gang med Site Acceptance Test af det nye ERTMS-system på teststrækningen Roskilde-Køge. Det vil sige en test af, om systemets funktioner virker som en del af infrastrukturen. Parallelt pågår der en Factory Acceptance Test, som er tests af den software, som skal bruges på strækningen. Strækningen forventes sat i drift i andet halvår af 2018.



FØLG MED PÅ YAMMER
Husk, du kan følge med i Signalprogrammet på Yammer i gruppen "Signalprogrammet".

Da mindre end en halv meter fik massiv omtale i Aarhus

Efter to et halvt års heftig debat i Aarhus om Bruuns Bros skæbne, valgte togfondspartierne sammen med transportminister Ole Birk Olesen at frede den trafikale åre over jernbanen. I stedet sænkes sporene under broen.

AF EBBE JUNG JOSEFSSON
ejj@bane.dk

En god dag for Aarhus! Sådan kunne man forleden læse på transportminister Ole Birk Olesens Facebookprofil i minutterne efter, at han sammen med togfondspartierne havde besluttet, at Bruuns Bro i hjertet af Aarhus, ikke ville blive revet ned i forbindelse med elektrificeringen af Aarhus H.

Dermed er der sat et foreløbigt punktum i sagen om den omstridte bro, da det nu er besluttet at sænke sporene under broen, så der bliver plads til de meget omtalte kørestrømsanlæg.

Manglende frihøjde

Men hvordan kan en bro, der måler omkring 100 meter i længden, skabe så megen virak i Danmarks næststørste by?

Vi skal tilbage til foråret 2015, hvor Bandedanmark går i gang med

at undersøge kapacitetsudvidelsen ved Aarhus H, perronforlængelser og plads til kommende kørestrømsanlæg under hovedbanegården.

Det kom hurtigt frem i de lokale dagblade, at en af mulighederne for at skabe den fornødne plads under Bruuns Bro simpelthen var at rive broen ned, fordi der manglede knap en halv meter i frihøjden til at sætte kørestrømsanlæg op. Samtidig ville arkaden på selve broen ikke blive genopbygget, hvis det endte med en nedrivning af broen.

"Set i lyset af de erfaringer, vi har draget i forbindelse med flyoveren i Ringsted, var vi godt klar over, at det kunne tiltrække sig opmærksomhed. Derfor har vi også udarbejdet et selvstændigt beslutningsgrundlag for Aarhus H," siger Magnus Bros, projektleder i Anlægsudvikling.

Massiv omtale i lokale medier

Og det fører os tilbage til førortaltale



AARHUS H. Der har været massiv interesse for Bruuns Bro og løsningsmodellerne for, hvordan der kan blive plads til kørestrømsanlægget under broen. Foto: Jens Hasse/Chili

halve meter. En hurtig søgning i Infomedia viser, at siden vi gik i gang med de indledende undersøgelser i Aarhus, har der været over 200 omtaler i de lokale dagblade, der er lavet underskriftsindsamlinger, Facebook-grupper og indrykket flere læserbreve i lokale dagblade.

Langt de fleste omtaler relaterer sig til, at Bandedanmark vil rive Bruuns Bro ned og ikke vil bygge arkaden op igen. Og søgningen i Infomedia viser også, at den eneste officielle kommentar vi er kommet med var i september 2016, hvor sektionschef Betina Lose udtalte til Aarhus Stiftstidende:

"Uanset om loftet skal hæves, eller gulvet skal sænkes ved Aarhus H, er der tale om komplicerede løsninger. Så vi vil lave et oplyst grundlag for politikerne og beregne prisen på begge modeller" sagde hun dengang.

Banedanmark er landets største byggherre

19 projekter med en værdi på over 2,3 milliarder kroner gør Banedanmark til den mest aktive byggherre i 2017. Og der er gang i langt flere projekter end de 19, der er med i opgørelsen.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

Der er travlhed i Anlæg, og det samme er der i og omkring sporet rundt omkring i landet. Så meget, at Banedanmark i 2017 ifølge en ny opgørelse fra Byggedata i første halvår var den suverænt største byggherre i Danmark.

Opgørelsen har 19 Banedanmark-projekter med, og de har en samlet pris på 2,311 milliarder kroner, hvilket er 700 millioner kroner mere end Odense Letbane, der ligger nummer to. Og det er kun en del af de omkring 165 projekter – store som små – som i øjeblikket ligger hos Anlæg.

Men hvad betyder det at være landets største byggherre?

"Opgørelsen viser det, vi allerede godt vidste i forvejen – nemlig at vi har meget travlt. Vi har mange projekter i øjeblikket, og mange af dem er rigtig store. I år har vi haft Valby-Svanemøllen, Kystbanen, Grenaabanen og Køge Bugt Banen, og når vi ser fremad, så fortsætter vi med at have et højt aktivitetsniveau. I 2018 får vi fornyelsesprojekter for knap to milliarder, hvilket er tæt på at være det højeste nogensinde," siger anlægsdirektør Steen Neuchs Vedel.

Hjælpsomhed på tværs

I Anlæg begynder man nu også at kunne mærke effekten af, at divisionen Anlæg sidste år blev dannet, hvor Anlæg ft Fornyelse, Ringsted-Femern Banen, Den nye bane København-Ringsted og Elektrificeringsprogrammet blev lagt sammen.

Ved at trække på viden og kompetencer fra hinanden giver det også

mulighed for at få de bedste løsninger frem i lyset og undgå at kopiere de dårlige.

"Det er nødvendigt at benytte hinandens ressourcer, og det giver store fordele. Som eksempelvis når kollegerne fra Den nye bane København-Ringsted giver vigtig viden videre om totalentrepriser til Elektrificeringsprogrammet og til dem, der arbejder med banen ud til Aalborg Lufthavn," siger Steen Neuchs Vedel.

Et andet område, hvor Anlæg har opnået fordele, er ved at bruge VSB-møder, hvor de øvrige parter, der har en aktie i et fornyelsesprojekt, også er med. Her bliver der gjort god brug af den ekspertise, der ligger hos blandt andre Teknik og Trafik.

Herudover er 3D og BIM blevet en del af udbud og projektering i hele Anlæg med afsæt i alle de erfaringer, som Den nye bane København-Ringsted har gjort sig. Vi er her meget langt fremme i denne digitale transformation i branchen og har en stor stemme blandt rådgivere og entreprenører i forbindelse med den måde, vi håndterer dette på.

"Vi arbejder stenhårdt videre med vores drøm om at blive en 'byggherre i verdensklasse' og har alle muligheder som den største byggherre i Danmark at udleve denne drøm," siger Steen Neuchs Vedel

Fleere spillere

Med de mange projekter følger også et ønske om, at flere entreprenører



GANG I DEN. Der er travlhed i Anlæg og ude i sporet. Og ved hjælp af dygtige kolleger, granskninger, VSB-møder og videndeling sikrer vi, at de mange projekter når i mål til rette tid, pris og kvalitet. Foto: Robert Attermann, Klaus Holsting, Ingrid Riis

eller konsortier af entreprenører byder ind på de forskellige projekter.

"Vi arbejder aktivt på at fortælle om vores projekter og gøre det attraktivt at byde på dem. For at tiltrække nye bydere har vi blandt andet holdt et leverandørmøde, hvor der kom 100 gæster, og vi kan nu se, at også udenlandske entreprenører er interesserede i at byde på opgaverne," siger Steen Neuchs Vedel.

For at få et bedre overblik over, hvornår og hvordan projekterne skal gennemføres, er Anlæg også begyndt at granske projekterne to år før, de går i marken. Det sker sammen med kolleger fra Indkøb, Teknik og Trafik.

"Skal vi i mål med projekterne, så er det vigtigt, at vi får alle interessenter med – og får dem med på et tidligt tidspunkt. Granskningen har blandt andet vist, at det er nødvendigt at flytte sporprojektet mellem Holbæk og Kalundborg fra sommerferien 2018 og et stykke hen

i tredje kvartal," siger Steen Neuchs Vedel.

Til tiden og til prisen

Kigger man over skulderen i stedet for fremad, så viser tallene, at Anlæg også er gode til at nå i mål med projekterne. Pendlere, øvrige passagerer og pressen er lynhurtigt ude, når et sporprojekt bliver forsinket et døgn, men den aktuelle status fortæller heldigvis, at projekternes fremdrift og afslutning opfylder vores målsætninger og

derfor ligger på et tilfredsstillende niveau.

I de 165 aktive projekter er der i 2017 foretaget 72 faseskift. 66 af skiftene er foregået til rette tid, og 64 inden for den aftalte økonomiske ramme.

"Det er et resultat, vi godt kan være stolte af, og det viser, at den projektmodel, vi arbejder efter, som vi kan skalere op og ned, fungerer rigtig godt. Men det betyder ikke, at vi kan læne os tilbage," siger Steen Neuchs Vedel

OM RAPPORTEN

Rapporten Trends for byggebranchen bygger på data registreret i Byggefakta projektdatabase, der indeholder detaljerede informationer om aktive, planlagte og afsluttede byggeprojekter. Rapporten baserer sig på over 13.000 individuelle projekter, lige fra mindre renoveringer på landsbyskoler til opførelse af broforbindelser og multihaller i milliardklassen.

Læs hele rapporten på <http://www.byggefakta.dk/downloads/pdf/trends-for-byggebranchen-2017q2-bf.pdf>

HELTEGERNINGER

Hvem er din helt?

Vi skal ikke gå og være kede af det hele tiden. Der er nemlig meget, der lykkes i Banedanmark – hver dag, hver time og hvert sekund.



AF FUNGERENDE
HR-DIREKTØR OG
TRAFIKDIREKTØR
PETER SVENDSEN
pesv@bane.dk

Banedanmarks udfordringer fylder meget for tiden – både for os i Banedanmark, i mediebilledet og blandt befolkning-

gen. Der bliver for tiden slået en del på Banedanmark, og det virker, som om tilliden til os er lav.

Jeg ved, at det kan påvirke ens motivation, og at mange føler, at de skal forsvare sig, når de taler med venner, familie og bekendte.

Det er fuldt forståeligt, men vi er mange, der mener, at vi altså ikke skal gå og være kede af det hele tiden. For der er meget, der lykkes hver dag, hver time og hvert sekund! Lad os sammen italesætte

det noget mere, så vi taler hinanden op og henter energi i alt det, som vi rent faktisk lykkes med og er de bedste til.

"I hverdagen glemmer vi lidt, at vi faktisk er en masse dedikerede kolleger, der hver dag gør en kæmpe indsats."

Mange steder bliver der knoklet dag og nat. Vi er rigtig gode til at lykkes, når det virkelig brænder på. Men vi er måske ikke så gode til at huske at hylde det, vi gør godt, når det rent faktisk går godt. I hverdagen glem-

mer vi lidt, at vi faktisk er en masse dedikerede kolleger, der hver dag gør en kæmpe indsats.

At hylde det, der lykkes, og det, vi er gode til, skal vi øve os på, og der har vi i direktionen brug for hjælp fra dig. Vi vil gerne fokusere på heltene – baneheltene – dig, mig og vores dejlige kolleger.

Mange af jer har allerede deltaget i workshops om Fremtidens Virksomhed. Hvordan er vi som virksomhed, når vi lykkes? Hvem er baneheltene? Hvor er de? Og hvad gør de? For der går en masse helte rundt over alt i Banedanmark, som hver dag gør et kæmpe arbejde for at holde hjulene i gang.

Frem mod nytår vil vi så gerne have, at alle tager snakken om, hvem der har gjort det godt, og hvad en heltegerning på banen egentlig er. Hvad skal vi gøre for at huske hinanden på det og begynde at tro lidt mere på, at vi er på rette vej?

Ingen heltegerning er for lille, ingen er for stor.

Så skynd dig ind på baneinfo og giv din mening til kende eller send en mail til banehelt@bane.dk

Men vigtigst af alt: Snak med dine kolleger. Hvad gør I godt sammen? Hvad gør du selv? Og hvad gør de andre kolleger?

Vi holder sikringsfejlene på et lavt niveau

De nuværende sikringsanlæg på banen nærmer sig udløbsdatoen. Men selv om anlæggene er gamle, så er fejlkurven faldende. En række tiltag kombineret med dygtige kolleger i sporet gør, at anlæggene kan holde frem til det nye signalsystem er klar.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

De nuværende sikringsanlæg er af ældre dato. Mange af anlæggene har op mod eller mere end 50 år på bagen, og skal de kunne holde frem til det nye signalsystem bliver rullet ud, så er det nødvendigt med kærlig pleje og overvågning af fejlmønstre.

Antallet af sikringsfejl er faktisk dalet på fjernbanen siden 2013, imens det ligger på et stabilt niveau på S-banen. Fejlene på de aldrende sikringsanlæg tegner sig for langt de fleste fejl på såvel fjern- som S-banen, så det er af stor vigtighed, at vi kan holde antallet af fejl nede, selv om anlæggene nærmer sig sidste salgsdato.

"Der er mange parametre, der spiller ind. Derfor kan det være vanskeligt at pege på et enkelt sted, hvor vores indsats har haft en særlig stor effekt. Vi arbejder hårdt og samvittighedsfuldt på at holde antallet af fejl nede frem mod den nødvendige udskiftning af signaler, og vi er naturligvis glade for at se, at vores indsats bærer frugt," siger Christian Munksgaard, områdechef for Teknik, Sikring.

På fjernbanen er det samlede antal driftrapper (drap) med vagttilkald faldet fra over 900 om måneden i 2014 til under 800 i 2017. På S-banen

ligger det ret stabilt omkring 150 om måneden. Tallene for S-banen dækker kun det traditionelle anlæg og ikke strækningen mellem Jægersborg og Hillerød, der kører på CBTC.

Tallet for sikringsfejl, der har givet trafikal påvirkning, har ligeledes været for nedadgående.

Flere indsatser

I Teknik, Sikring er der sat ind på flere områder for at holde antallet af fejl nede. Magneter, der suger metalspåner til sig, så vi modvirker falske besættelser, og præventiv udskiftning af lamper og relægrupper har været med til at reducere antallet af fejl.

Også de ansatte er en af årsagerne til, at det er lykkedes at holde antallet af sikringsfejl nede. Der er foretaget justeringer i organisationen, blandt andet med henblik på at styrke fagligheden i nye roller.

Høj faglighed og en hurtig responstid, når der sker fejl på anlæggene, er vigtige i en sektion, hvor en fejl på anlægget ofte betyder forsinkede passagerer. "Samtidig er det vigtigt, at vi har mange erfarne og kompetente kolleger i sektionen, som kender anlæggene og er gode til at skruer på dem - både når det drejer sig om vedligehold og om fejlfinding," siger Christian Munksgaard.

En af dem, der har erfaringen er 61-årige Claus Blaabjerg, der har været ved banen siden 1986, og som arbejder som sikringstekniker i Hovedstadsområdet. Han har også noteret sig, at antallet af fejl har været for nedadgående de seneste år.

VI HAR EN AFTALE OM, AT VI FÅR ALLE DE KOMponenter TIL 12/14-ANLÆGGET, SOM DE FINDER



FÆRRE FEJL. Antallet af sikringsfejl er dalet på fjernbanen siden 2013, imens det ligger på et stabilt niveau på S-banen. Men sikringsanlæggene nærmer sig sin udløbsdato. Tegning: Lars Andersen

"Vi er en del, der har været med i mange år, og som derfor er blevet eksperter i at få rettet fejlene, og vi er hurtigt i skoene, når der opstår en fejl. Så det er naturligvis godt at se, at antallet af fejl er faldende, selv om anlæggene er gamle og slidte, og vi skal bruge mere tid på dokumentation, end vi skulle tidligere. Men om de gode resultater skyldes den præventive indsats, vejret eller noget helt tredje er svært at sige," siger Claus Blaabjerg.

Vejret spiller også ind

Ud over det, vi selv kan gøre for at holde anlæggene i så god form som muligt frem mod signaludskiftningen, så er der yderligere et parameter, der spiller ind: Vejret.

Jernbanedrift er en udendørs sport, og nogle komponenter holder bedst

fejlraten nede, når det ikke er alt for varmt, imens risikoen for spånfejl eksempelvis er lavest i fugtigt vejr, fordi de bittesmå spåner hurtigt rustner bort og forsvinder, når regnen slår ind over landet. Sporskiftedrev er et andet eksempel: Når vejret veksler mellem frost og tøs vokser fejlmængden på drevene, blandt andet fordi der falder isklodser af togene som lægger sig i sporskifterne. Sjovt nok er grævejrskdage uden høj sol og uden nattefrost og med lidt regn i ny og næ statistisk set det optimale vejr for sikringsanlægget.

Reserveholdningen

Reserveholdning er et vigtigt tema hos Sikring. Når anlæggene - som følger af Signalprogrammets udrulning - bliver taget ud af drift et efter et, så

vil delene blive genbrugt i de anlæg, der stadig er i drift.

På den måde er vi med til at sikre, at der er reserveholdning til de gamle anlæg samtidig med, at der ikke skal bruges penge på helt så mange nye komponenter til lageret. For når de gamle anlæg slukkes for sidste gang, så skal Sikring heller ikke ligge inde med for mange reserveholdninger.

"Vi har styr på tallene og ved temmelig nøjagtigt, hvor mange eksemplarer vi har af hver enkelt komponent. Så når vi ved, i hvilken takt vi skal lukke de forskellige anlæg, så kan vi hurtigt regne os frem til behovet for yderligere reserveholdninger," siger Christian Munksgaard

Fanget i SafetyNettet

Anden - og største - bølge af SafetyNet er nu rullet ud. Det drejer sig om registrering af sikkerhedsbrister, arbejdsulykker, audits og tilsyn. Med SafetyNet, der er markant bedre til at håndtere data, bliver vi bedre til at lære af vores fejl.

AF GITTE SØRENSEN
gson@bane.dk

Fra den 2. november har de kolleger, der skal registrere sikkerhedsbrister, arbejdsulykker, audits og tilsyn benyttet SafetyNet til deres rapporter. I

forvejen har Arbejdsmiljø benyttet SafetyNet i en måned.

SafetyNet giver bedre muligheder for at dele viden, når flere forskellige kolleger eksempelvis arbejder med samme sag, og det er lettere at registrere i end forgængerne. Der er mulighed for at åbne en ny sag, når

man står med sin iPad i sporet, og så arbejde videre med den, når man kommer hjem, ligesom der er en app-løsning, så kollegerne også kan oprette sager fra deres telefon.

"Hele idéen med SafetyNet er, at vi kommer til at lære mere af de utilsigtede hændelser, der opstår på jernbanen. Med bedre analyser kan vi også lettere følge op og eksempelvis korrigerer arbejds gange, så sikkerhedsbrister ikke gentager sig. Målet er, at jernbanen skal være så sikker som mulig, og her er SafetyNet en vigtig medspiller, siger Martin Harrow, områdechef i Kvalitet&Sikkerhed.

Den udgave af SafetyNet, vi har fået i Banedanmark, er designet specielt til Banedanmark.

"Tilbagemeldingen fra de kolleger, der har arbejdet med SafetyNet siden begyndelsen af oktober, er positive. Der vil, som hver gang der ruller nye systemer ud, være børnesygdomme og ting, der skal justeres ind. Det er der taget højde for, og vi har løbende kontakt med leverandøren, så vi inden for en overskuelig tidsramme sidder med det helt rigtige system," siger Martin Harrow.

DET BENYTTES VI SAFETYNET TIL

SafetyNet erstatter tidligere en række hændelsehåndterings-systemer og skal primært benyttes af kolleger, der arbejder inden for følgende områder:

- Arbejdsmiljø
- Jernbanesikkerhed
- SR
- Tracé
- Strøm

SafetyNet indeholder en del indrapporterede data fra 2017 og stamdata fra SAP. Ældre data vil stadig ligge i Synergi.

Sådan holder vi sporene i form

Hvert år sender vi de forskellige slibetog ud på skinnerne. Togene lejer vi hos internationale jernbaneentreprenører.

MANGE FORDELE:

Når skinnerne slibes, fræses og høvles giver det færre vibrationer i sporet, revner i skinnerne fjernes, og afstanden mellem skinnerne optimeres. Alt sammen er det med til at sikre, at sporet er i god form og dermed ikke kræver så mange reparationer. Samtidig reduceres støjen fra skinnerne.

BEMANDING:

Specialtogene kommer med uddannet personale og med på toget er samtidig en lods fra Banedanmark.

Skinneslibetog



Togene har forskellige funktioner:

- 1 Skinneslibetog forebygger og fjerner bittesmå rifler og bølger på skinnerne.
- 2 Fræsetog fjerner ved lav hastighed en stor del af de revner, der opstår på kørekanten af jernbaneskinne, inden de når at vokse sig store.
- 3 Sporskiftesliberen sliber sporskifterne med en præcision på 0,3 millimeter.
- 4 Skinnehøvlen høvler metal af skinnerne, så afstanden mellem skinnerne bliver optimal.
- 5 High Speed Grunderen er en højhastigheds-sliber. Dens funktion er at finslibe skinnerne.

Skinnesliberen kører fortrinsvis om natten og er nem at kende på gnister og lyd.



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 Østerby

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, Christina Dahrup-Andersson, Thomas Funch Peckham 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

Den smukke godsbanegård i Aarhus er i dag en del af et levende kulturmiljø på den gamle godsbane. I sidste nummer af baneavisen gik konkurrencen så ud på, hvornår godsbanegården ophørte med at være det, den var bygget til. Det var i år 2000, at godsbanegårdens aktiviteter blev indstillet, og det vidste blandt andre geografisk fagspecialist Per Hansen fra Sikring i Fredericia som får en præmie tilsendt.

Vi rykker videre og går på jagt efter en noget mindre stationsby. Byen ligger i Himmerland, og blev stationsby i 1869. I 1974 lukkede stationen i byen, og otte år senere blev stationsbygningen revet ned. Men søreme om ikke der var behov for

stationen alligevel, for i 2003 kunne man igen stå af og på toget i denne by, hvor den nye station åbnede som en del af Aalborg Nærbane.

Kender du svaret, så send en mail til konkurrence@bane.dk senest torsdag den 16. november. Der står som altid en præmie på højkant.



HVAD HEDDER BYEN? I 2003 fik denne by i Himmerland ny station. Men hvilken by er der tale om? Foto: Staunited

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.



kitkatkatjes Det bedste ved min dag i dag var helt sikkert at opleve den her udsigt! #mitbanedanmark #introdag #kontorelev #trafiktårnet #lovingit



Ballast

AF LARS ANDERSEN

