



SENSORER I SPORSKIFTET

SIDE 2



VI ER VINTERKLAR

SIDE 3

baneavisen

banedanmarks medarbejderavis | 7. december 2017 | 18. årgang | nr. 21

Hvor skal vi bygge, og hvor skal vi bo?

Nyt hovedsæde på Kalvebod, planer om boliger og erhverv på grundene omkring Vasbygade og nyt domicil i Ringsted. Oven i det en forventet udmelding i december om udflytning af statslige arbejdspladser.

AF KATRINE BEKKER BAUER
ktb@bane.dk

Byggeriet af det nye kontorhus på Kalvebod Brygge, som skal huse Banedanmark, Vejdirektoratet, Energistyrelsen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skrider for alvor frem. Og nu med sådan en hast, at Banedanmark har fået grønt lys til at overtage de nye omgivelser allerede i november 2018.

"At vi nu har en mere konkret dato for, hvornår vi kan overtage vores kontorer på Kalvebod, betyder, at et kæmpe arbejde går i gang med at finde ud af, hvordan processen skal forløbe," siger økonomidirektør Peter Jonasson.

Det er stadig ikke afgjort, om lejemålet i Eitzen-bygningen på Amerika Plads 38, hvor Signalprogrammet sidder, også skal opsiges i forbindelse med flytningen til Kalvebod, ligesom Ringager i Brøndby, hvor Den nye bane København-Ringsted sidder frem til projektet afsluttes, også kan komme i spil:

"Vi prøver at få alle brikker til at

falde på plads, men det er lidt af et puslespil, hvor der skal tages hensyn til mange forhold, både økonomien, og hvad der giver mening i praksis for medarbejderne," siger Peter Jonasson.

I forbindelse med flytningen til Kalvebod er der nedsat en styregruppe med Peter Jonasson som formand og med deltagelse af de forskellige divisioner og Arbejdsmiljø. Derudover er der nedsat fem arbejdsgrupper, som skal arbejde med forskellige aspekter af flytteprocessen, såsom at få it-forbindelserne til at fungere i det nye hus og selve den praktiske flytning.

"Vi overtager vores del af huset i november næste år, men hvornår, vi konkret flytter, afhænger af mange praktiske forhold," siger han.

Ringsted

I Ringsted har vi allerede lejet os ind på to lokationer Ved Broerne i forbindelse med første bølge af udflytningen af statslige arbejdspladser. Der skal bygges et nyt domicil i Ringsted, hvor der er plads til alle



TRE ADRESSER. Planen er, at vi på lidt længere sigt er til stede på tre adresser i København: Vasbygade, Trafiktårn Øst og Kalvebod Brygge. Foto: Christoffer Regild

Banedanmarks aktiviteter – også de dele af Teknik i Vasbygade, som forventes at flytte fra Vasbygade i 2020. Bygningsstyrelsen står også for vores domicil i Ringsted, og på nuværende tidspunkt har tre teams afgivet deres bud til domicilet.

"Vi kan ikke sige noget om, hvilke grunde der bliver budt på, eller hvad tilbuddene indeholder. Det holdes nemlig helt lukket i sådan en proces, hvor der er forhandling med de forskellige bydere," forklarer Kåre

Nielsen, der er bygningsansvarlig i Banedanmark.

Det forventes, at de tre teams afleverer deres sidste og bedste bud i februar 2018.

Vasbygade

Overborgmester i København Frank Jensen (S) fremsatte i forbindelse med kommunalvalget planer om at bygge boliger og erhverv på arealet mellem Vesterbro, Kgs. Enghave og Sydhavnen. Området indbefatter

blandt andet Vasbygade 10, hvor Banedanmark har lokaler.

Banedanmark netop har forlænget lejekontrakten på Vasbygade til 2022.

"Banedanmark ønsker at fastholde vores lejemål på Vasbygade 10 så længe som muligt," siger Peter Jonasson.

Planen er dermed, at Banedanmark på lidt længere sigt er til stede på tre adresser i København: Vasbygade, Trafiktårn Øst og Kalvebod Brygge.

Udflytning

I forhold til udflytning af statslige arbejdspladser forventes regeringen at komme med en overordnet udmelding i løbet af december:

"Hvis Banedanmark er indbefattet i de planer, vil vores hovedfokus være på at få en god proces for vores medarbejdere," siger Peter Jonasson.

FLYTNING TIL KALVEBOD

Det skal de fem arbejdsgrupper se på:

- Kultur/ Involvering
- It/Teknik
- Flytning
- Information
- Tværinstitutionelt samarbejde

Har du mødt en banehelt?

Der er godt gang i debatten om banehelte. Lige nu hylder vi banehelte, og i denne uge er der plakater på vej med de fem strategiske indsatser.

AF PIA VANNACCI ELNIF
pvel@bane.dk

Som du måske har set, har fungerende HR-direktør og trafikdirektør Peter Svendsen skudt en debat i gang på Yammer og i Baneavisen om stoltheden i vores arbejde. Han skrev:

"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."

Og flere medarbejdere får selv sat navn på deres personlige helte i hverdagens Banedanmark. Du kan stadig blande dig i debatten og

indstille din personlige banehelt på både Yammer og på Baneinfo.

"Frem til nytår fortsætter vi med at hylde banehelte og pakker samtidig strategiens fem indsatser ind i billeder, der med et glimt i øjet sætter spot på, hvordan fremtiden kan se ud," fortæller kommunikationschef Jakob Østerbye.

Er du nysgerrig?

Det er ønsket, at plakaterne skal pirre til folks nysgerrighed og få alle til at tage en snak om strategien og vores arbejdsplads: Er det realistiske scenarier? Kan man se sig selv i det? Og så videre. Netop også derfor er der på hver enkelt plakat stillet et spørgsmål til den enkelte medarbejder, som kan bruges som udgangs-

punkt for den fremtidige dialog om vores arbejdsplads og strategi.

Der kommer otte plakater ud i en stil, som vi nok ikke er så vant til i Banedanmark. På alle plakaterne optræder "banehelten", som er personificering af den dygtige medarbejder i Banedanmark.

"Vi er over 2000 medarbejdere, der hver dag gør et stort stykke arbejde for at holde jernbanen i gang. Plakaterne giver hver især et sjovt og skævt blik på de fem strategiske indsatser i vores strategi. De skal erstatte de gamle plakater, som med den reviderede strategi ikke holder længere," fortæller Jakob Østerbye.

En ny måde

"Hele pointen med at tale om, hvor vi gør det godt og også hvide en ny banehelt frem, er, at vi gerne vil vise, at vores strategi baner vejen for en helt ny måde at gøre tingene på – og i centrum for det er netop

medarbejderen i Banedanmark," siger Jakob Østerbye.

Plakaterne viser derfor forskellige situationer, som vores strategi sætter en retning for,

"Billedsproget og tonen i plakaterne er noget, vi nok ikke har set før i Banedanmark. Forhåbentlig vil vi rundt i hele organisationen fortsætte dialogen om strategien og diskutere, hvordan vi hver især bidrager til den," siger Jakob Østerbye.



BANEHELTE. Frem til nytår fortsætter vi med at hylde banehelte.

FAKTA OM PLAKATERNE:

- Til hver af de strategiske indsatser er der et til to motiver.
- Motiverne har enten banehelten i front eller i baggrunden.
- Plakaten med "Fremtidens virksomhed" med banehelten i front har desuden medarbejdere fra flere steder i Banedanmark.
- Læs mere om tilblivelsen og plakaterne på baneinfo.

Passagererne i fokus med nyt skærmdesign

Trafikinformationskærmene på perronerne får et nyt og mere brugervenligt udseende. Projektet med designet har forløbet det seneste år og har haft en høj grad af brugerinvolvering for at sikre en positiv modtagelse hos passagererne.

AF ANNE KASPER
akok@bane.dk

I gennem det seneste år har der kørt et projekt i Banedanmark med skærmene som omdrejningspunkt og projektleder Helle Holm Clausen i spidsen. Et projekt, som har udmøntet sig i et mere moderne og brugervenligt skærmdesign med passagererne i centrum. Efter flere designrunder og forskellige test er designet nu færdigt.

"Nu er vi der, at designet skal implementeres på skærmene, så vi kan få det ud i virkeligheden. Der er fortsat en række tekniske ubekendte, derfor griber vi det an ved at udvikle en proof of concept af layoutet til en storskærm på Københavns Hovedbanegård. Hvis det forløber uden problemer, så kan vi begynde at rulle det ud på alle skærme i hele landet," fortæller projektleder Helle Holm Clausen fra Trafikinformation.

Det nye skærmdesign er udviklet i et tæt samarbejde med DSB og

Arriva og med Kontrapunkt som leverandør. Banedanmarks direktion har i enighed med alle involverede parter besluttet, at det nye skærmdesign designes i TUS-designet.

TUS-designet blev udviklet i 2012 i et samarbejde mellem trafikskaberne i Hovedstaden for at sikre en ensartet trafikinformation på tværs af transportformer og uafhængigt af det enkelte transportselskabs visuelle identitet. Det bruges i dag flere steder i landet.

Et design i øjenhøjde med passagererne

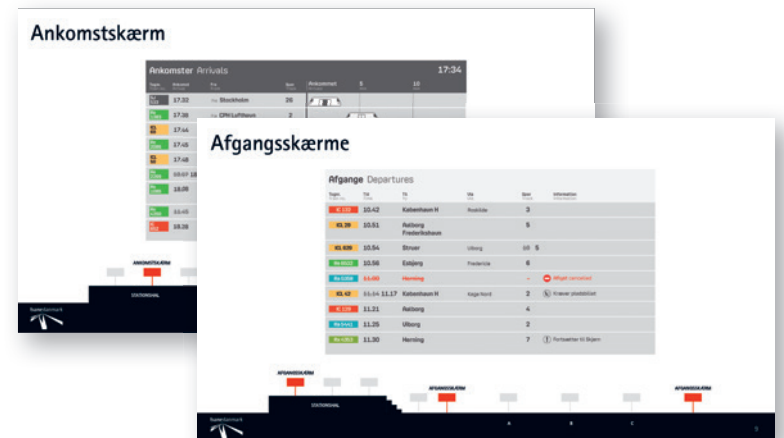
Det har igennem lang tid været et stort ønske at forbedre trafikinformationen med fokus på at gøre vores information lettere at afkode og mere i øjenhøjde med passagererne. Muligheden bød sig med TRIS, som er det back-end system, Banedanmarks informationsmedarbejdere skal bruge til at sende højtaler- og skærminformation ud på alle skærme i Danmark, og som udrulles med Signalprogrammet.

"Tilfredsheden med trafikinformationen er det allervigtigste for os, og jeg er sikker på, at det nye layout vil blive positivt modtaget af kunderne. Der er lavet et solidt stykke arbejde med at få det testet ude hos passagererne, og det har været et godt samarbejde med togselskaberne i hele forløbet," siger trafikinformationschef Frank Haugaard.

I projektet er der søgt inspiration ude i verden og indsamlet input via workshops, hvor forskellige interessenter og medarbejdere fra de respektive jernbaneselskaber har indsendt deres input til det nye skærmdesign. Det første designudkast blev testet blandt 82 passagerer på fire forskellige stationer: København H, CPH Lufthavnen, Viborg og Fredericia. Stationer og passagerer blev valgt, så de opfyldte forskellige parametre.

"I den første passagertest fik vi en masse overraskelser i forhold til, hvad der virkede, og hvad der ikke virkede. Vi var for eksempel mere vilde med farver og ikoner, end hvad passagerne kunne afkode," siger Helle Holm Clausen.

Designet blev derfor tilpasset med færre farver og ikoner. Det tilpassede design og særligt animationerne blev efterfølgende testet igen, denne gang blandt 47 passagerer på to stationer. Derudover har designet været igennem tekniske test,



NYT SKÆRMDESIGN. Det nye skærmdesign er udviklet i et tæt samarbejde med DSB og Arriva og med Kontrapunkt som leverandør. Illustration: Kontrapunkt

blandt andet om det kan køre på vores hardware, det har været forbi repræsentanter for handicapforbundene i forhold til syns-, høre- og bevægelseshæmmede, og der har været dialog med de lovgivende myndigheder.

"Det har været sindssygt fedt at arbejde så meget i dybden med kundernes behov. Det har ikke bare være et redesign af farver og skrifttyper, men et helt nyt design med ny funktionalitet. Folk har generelt reageret meget positivt på designudkastene, og vi har fået en masse input til, hvordan vi skulle lave designet, så det kan rumme alle trafikale situationer, siger Helle

Holm Clausen og fortsætter:

"Jeg håber, at det nye skærmdesign vil forbedre kundetilfredsheden. Men vi ved også, at der er mange andre faktorer, som også spiller ind. Men det ville da være fedt, hvis vi kunne aflæse resultatet. Jeg håber, at folk vil føle sig mere imødekommet og føle, at vi taler mere i øjenhøjde med dem. At de vil få lettere ved at se, hvilket tog de skal med, og hvor de skal placere sig på perronen. At de i det hele taget vil opfatte togtransporten mere moderne og tidssvarende, og at det i sidste ende også vil afspejle sig i punktligheden."

Et sporskifte i Tommerup kan fortælle mange historier

Et sporskifte i Tommerup er blevet udstyret med sensorer, som sender data om hvert tog, der passerer sporskiftet. De indsamlede data bruges af forskere på DTU og springingenører hos Banedanmark. Et forskningspapir om netop den del af INTELLISWITCH-projektet har givet en forskningspris ved en stor konference.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

Tommerup på Fyn har der siden foråret 2016 siddet avanceret målingsudstyr i et sporskifte. Hver gang et tog passerer skiftet, sender udstyret informationer om vibrationerne og accelerationerne til Danmarks Tekniske Universitet (DTU) i Lyngby.

Når et tog kører gennem et sporskifte, slider det nemlig på skiftet. Og ved at blive klogere på, hvordan sporskiftet reagerer på de forskellige typer af materiel, og i hvilken takt vibrationerne og accelerationerne ændres over tid, kan det blandt andet sige noget om tilstanden af sporskiftet og ballasten, og derfor kan vi blive bedre til at planlægge vedligehold af sporskifterne.

"Målingerne viser kvaliteten af skinnen og af ballasten, og hvordan det påvirkes af det rullende materiel. Vi skal så ud fra målingerne filtrere dataene og finde frem til årsagerne til slitagen. Der er andre elementer,

der spiller ind, end blot togene. Har ballasten forskubbet sig en smule, eller er der særlige jordbundsforhold, kan det øge slidet på sporskiftet," siger Roberto Galeazzi, der er professor ved DTU

Sensorene i sporskiftet er blot en del af forskningsprojektet INTELLISWITCH, hvor fokus er på at finde frem til, hvordan sporskifterne slides – og hvordan vi sikrer det bedst mulige vedligehold. Det sker i et

"Resultaterne fra Tommerup bruger vi til at regne os frem til, hvordan og hvornår sporskifterne vedligeholdes på bedste vis."

samarbejde mellem DTU, eksperter fra udenlandske universiteter og Systemer og Udvikling, Teknik, Spor. "Sporskifterne er den dyreste del af sporet, og det er den del, der slides mest. Vi kan naturligvis ikke sætte avanceret måleudstyr op i samtlige sporskifter på banen, men resultaterne fra Tom-



SENSORER. Der er på et sporskifte i Tommerup monteret tre displacementssensorer, der måler hvor meget svellen bevæger sig op og ned under togpassage. Sensoren dækkes af et grå cover, så den ikke bliver skadet af genstande, der hænger ned fra toget, eller ballaststen. Foto: Banedanmark

merup bruger vi til at regne os frem til, hvordan og hvornår sporskifterne vedligeholdes på bedste vis," siger René Fongemie, sporspecialist i Spor Øst.

Samarbejde mellem Banedanmark og DTU

Målet med projektet er at finde frem til en metode, så vi sikrer os, at vi vedligeholder vores spor bedst muligt. Og her tæller både opmålingerne i sporet, udredningsarbejdet på DTU – og samarbejdet mellem Banedanmark og universitetet.

"For vores del af forskningsarbejdet i INTELLISWITCH er det essen-

tielt, at vi har adgang til sporet, så vi kan få de nødvendige data. Her nyder vi rigtig godt af samarbejdet med Banedanmark. Både med hensyn til muligheden for overhovedet at komme ud i sporet, men også i dialogen med de specialister og eksperter, der er ansat inden for sporområdet i Banedanmark," siger Roberto Galeazzi.

Prisvindende forskningspapir

INTELLISWITCH har til formål at vise vejen til bedre og billigere vedligehold af de over 3500 sporskifter på det statslige jernbanenet. Fire institutter fra DTU arbejder sammen

med Spor og jernbanespecialister fra universiteter i Sverige, Norge, Storbritannien og Østrig på projektet.

Forskningsprojektet i almindelighed – og arbejdet med at indsamle data i sporskiftet i Tommerup – har også skabt opmærksomhed ved den årlige internationale konference "Conference of the Prognostics and Health Management Society".

Her har et forskningspapir, der netop tager afsæt i målingerne i sporskiftet ved Tommerup, og som er udarbejdet i den ene af fem arbejdsgrupper i INTELLISWITCH, i efteråret vundet en pris for bedste forskningspapir.

"Prisen viser, at vi er på rette vej, at vi bedriver relevant forskning, og at vi er gode til at beskrive, hvad vi beskæftiger os med. Og så er det naturligvis et stort klap på skulderen til dem, der har arbejdet med papiret," siger Roberto Galeazzi.

At INTELLISWITCH er et projekt, der tiltrækker forskerkrafter fra hele verden kan også ses, når man når til sidste side i forskningspapiret og læser biografiene på skribenterne. Den ph.d-studerende Pegah Barkhordari kommer fra Iran og post.doc Alejandro de Miguel Tejada er fra Spanien.

Professorkrafterne Ilmar Santos er fra Brasilien og Roberto Galeazzi er fra Italien. De to sidstnævnte har dog været tilknyttet DTU i en årrække.

Sikring af sikringskompetencer

Fundamentet i Signalprogrammet nye udrulningsplan er, at vi i Banedanmark kan holde gang i de eksisterende signaler. Ellers vil passagererne blive plaget af store forsinkelser. Det kan kun lade sig gøre, hvis de rette folk og kompetencer fortsat er til stede.

AF CHRISTOPHER MORTENSEN
cakm@bane.dk

Christian Munksgaard, områdechef i Sikring, står i spidsen for dem i Banedanmark, der tager sig af at drifte og vedligeholde det eksisterende signalsystem. Men hvis alt går vel med hans nye plan, vil det være mest rigtigt at sige, at han som leder står nederst. Hvorfor? Det kommer senere.

Det eksisterende signalsystem på den danske jernbane er en ældre dame. Mange af anlæggene er 45 år gamle, og de ældste er mere end 70 år gamle. Og det kræver en helt særlig hånd at kunne vedligeholde dem – særligt når der er nedbrud:

"Vi oplever rigtig mange forskellige infrastrukturfejl, og mine kolleger skal kunne fejlrrette mange forskellige typer fejl og mange forskellige typer relægrupper. Fagligheden er i top, men de kræver også i højt grad meget rutine og erfaring," siger Christian Munksgaard.

De rette kompetencer – også i fremtiden

En af de væsentligste udfordringer er at fastholde de dygtige sikrings teknikere, som er ved at nå pensionsalderen. Et farvel til dem betyder også et farvel til essentielle kompetencer, som i dag holder liv i det eksisterende signalsystem. Og det skaber en sårbar situation:

"Hvis de alle valgte at gå på pension, så vil vi være underbemandet. Hvis vi kigger frem mod 2023, hvor der er planlagt arbejde, så ser det endnu værre ud. På det tidspunkt vil mere end en tredjedel være i pensionsalderen. Vi bliver nødt til at handle for at sikre, at de rette kompetencer stadig er i huset. Ellers vil det gå ud over punktligheden og dermed passagererne," siger Christian Munksgaard.

Dertil kommer, at det er svært at rekruttere nye sikringsteknikere end tidligere. Nu, hvor udrulningsplanen varer til 2030, ser det anderledes ud. Men selv efter man er færdig med



DELT ANSVAR. Vi vil skabe en kultur, hvor vi får delt ansvar mellem os alle, siger Christian Munksgaard, områdechef i Sikring. Foto: Jesper Blæsild

den toårige sikringstekniskeuddannelse, så er man ikke 100 procent klar til at gå i arbejde. Erfaringen og rutine kommer kun med tiden.

"Med den nye situation, vi står i med den nye strategi for Signalprogrammet, så har vi også nye udfordringer. Det kræver, at vi skal gå helt anderledes til værks på mange områder. Der findes ingen snuptagsløsning. Det er mange indsatser, som alle gør en lille forskel hver især, men som samlet set vil kunne mærkes," siger Christian Munksgaard.

En ny kultur – ansvar til flere
Det er vigtigt, at motivationen er i

top, hvis man skal fastholde medarbejdere, som ellers ville gå på pension. Det kræver et arbejde med, at man i fællesskab definerer, hvad "god ledelse" er – og derefter bygger en ny kultur ud fra det. Tankerne om dette præsenterede Christian i slutningen af november for sin afdeling på et todages-seminar. Her var sektionschefer, produktionsledere og geografer tilstede

"Vi gennemfører et opgør med top-down-hierarkiet, og i stedet bliver vi enige om, hvad god ledelse betyder. Vi vil skabe en kultur, hvor vi får delt ansvar mellem os alle. Vi skal have genbesøgt rolle- og ansvarsfordelingen, så chefen kom-

mer helt bagerst og de folk, der er ude i marken får mere ansvar," siger Christian Munksgaard.

Det er en måde til, at det bliver lettere at genbesætte deres stilling og for at få folk til at få mere ejerskab og ansvar fordelt ud til resten af organisationen. Det blev taget godt imod, og vi fik rigtig mange gode input. Nu er vi i gang med at tilpasse vores planer, og så vil vi præsentere det for alle, når vi er tilbage i det nye år," siger Christian Munksgaard.

Christian Munksgaard understreger, at der ikke vil være tale om store forandringer. Det store spørgsmål er, hvordan man kan koge arbejdsopgaverne ind til at være fokuseret på den nødvendige kernefaglighed – og så overlade de resterende arbejdsopgaver til nogle administrative? Det vil være en ny måde at arbejde på, hvor motivationen gerne skulle øges, og kernefagligheden blandt sikringsteknikerne kommer i højsædet.

"Det er noget, vi har været i gang med siden januar, hvor vi har sat gammel faglighed ind i nye roller. Det har allerede givet en markant positiv effekt, og det ses både i klimamålingerne og ved, at antallet af sygemeldinger er faldet. Vi er stadig på vej, for god ledelse og kultur er en løbende proces," siger Christian Munksgaard.

VINTERBEREDSKAB

Vi har alt fra snepløve til opvarmede sporskifter, hvis Kong Vinter tør stille op til kamp

To af vores fire sæt snepløve er blevet malet og sat i stand – og alle fire er på vej ud på deres faste pladser. Resten af Banedanmark er også klar til vinteren – hvis den dukker op.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

Kalenderen viser vinter, og skulle nogen være i tvivl, så er vi klar. I år ser beredskabet endda ekstra godt ud, da to af vores fire sæt snepløve er blevet shinet op og står nymalede og gennemtjekkede fra ende til anden. På værkstedet i Fredericia er de blevet vejet og har fået tjekket fjedre og hjul.

Plovene er blevet prøvekørt og får plads på fire faste stationer: Struer, Aarhus, Odense og Roskilde.

Placeringen af snepløvene er strategisk, for skulle vi komme derhen, at det sner og fyger så kraftigt, at der er behov for snepløvene, så kan vi på forhånd sige, hvor problemerne vil opstå.

På hovedstrækningen kører der så mange tog, at det er højest usandsynligt, at der kommer til at ligge sne i en grad, så togenes banerømmere ikke kan klare det. Så det er baner som Thybanen, Svendborgbanen, Langå-Struer, den skrå bane fra Struer ned mod Vejle og togene til Lolland-Falster, der vil få brug for en snepløve," siger Alex Skovly Nielsen, Key Account manager i Trafik.

Aftalerne med godsoperatørerne, hvis lokomotiver vil skulle køre plovene, er også ved at være i hus, ligesom plovførerne er uddannet.

Mange elementer i beredskabet

Vinterberedskabet har sine faste aktører, hvor hver del af virksomheden skal sørge for sin del.

Så der ligger disponeringsplaner klar, hvis der skal tyndes ud i trafikken, og UT-fejlene er blevet udbedret. Lecaen er let at komme til, så vi kan sørge for skridsikre personer, og sporskiftevarmen er tjekket på samtlige mere end 3500 sporskifter.

"Som udgangspunkt kører togene som vanligt. Hvis vejsituationen gør det nødvendigt, så etablerer vi det særlige vinterberedskab – enten i hele landet eller regionalt. Det er os i Driftscenter Danmark, der vil træffe den beslutning, og det sker naturligvis i tæt samarbejde med fjernstyringscentralerne, kollegerne i Teknik og jernbanevirksomhederne," siger trafikchef Jens Jørgen Hansen.

Særligt vinterberedskab betyder ikke nødvendigvis, at vi begynder at køre færre tog, men det betyder, at man både i Teknik og Trafik gør sig klar til udrykning – i sporet, på personerne og i trafikken.



DA DER VAR VINTRE TIL. De seneste mange vintre har vi været forskånet for de store snemængder, som vi eksempelvis havde i 2010/2011, hvor snepløvene flere gange var på skinnerne. Foto: Morten Larsen



KLAR TIL KAMP. To af de fire sæt snepløve er malet og sat i stand. Alle fire sæt er prøvekørt og finder plads på deres fire faste stationer: Struer, Aarhus, Odense og Roskilde. Foto: Banedanmark

Vinterberedskabet er delt op i tre faser. Fra fase 1, hvor køreplanen gennemføres i fuldt omfang, til fase 3, hvor der tyndes kraftigt ud i trafikken, når kun de mest vitale sporskifter kan holdes fri for sne.

Når der er forventning om større ændringer i trafikken på grund af vejret, vil de blive meldt ud så hurtigt som muligt og senest 24 timer før af hensyn til kunderne og deres mulighed for at planlægge deres rejse.

"De seneste år har vi haft milde vintre, og det er naturligvis godt for togdriften, men samtidig betyder det, at vi er lidt ude af form. Jeg er dog helt sikker på, at skulle vi få en hård vinter som i eksempelvis 2010/2011, så er vi i stand til at håndtere det på bedst mulige vis," siger Jens Jørgen Hansen.

VINTERBEREDSKAB

I perioden den 15.10.2017 – 15.4.2018 er der etableret almindeligt Vinterberedskab. Beredskabet dækker blandt andet:

Snepløve: Skal være klar midt i november

Plovførere: Skal være uddannet senest 1. november

Aftaler om lokomotivkørsel: Gælder både kørsel med snepløve og strækningsskørsel, hvor et lokomotiv gennemkører en strækning – typisk om natten – for at sikre, at sporet er fri for sne

Rydning og fejning af sporskifter: De mest vitale sporskifter skal holdes fri for sne.

Sporskiftevarme: Der forelæ en samlet oversigt for fjern- og S-banen den 1. november, der i detaljer viser, om der er sporskifter, der fortsat ikke har funktionsdueligt sporvarme.

Grænseoverskridende beredskab: Den svenske eller danske vagt, der kommer først ved tilkald, udfører arbejdet. Det samme gælder ved den dansk-tyske grænse.

Når vejsituationen gør det nødvendigt, etableres der et særligt vinterberedskab, der er tilpasset den aktuelle vejsituation.

Læs mere om vinterberedskabet på www.bane.dk/Presse/Temaer/Vinterberedskab

Jul i Signalprogrammet

Signalprogrammets afdelinger kæmper om at blive den bedst dekorerede og disker op med julesnacks for at imponere kollegerne. Vinderen findes fredag den 8. december.

AF THOMAS FUNCH PECKHAM
tfpc@bane.dk

Samarbejdet omkring Danmarks nye signalsystem bliver for en stund lagt på hylden den 8. december, hvor det afgøres, om S-banen, fjernbanen eller måske onboard-teamet løber med titlen som den bedst dekorerede afdeling i Signalprogrammet.

"Det er første gang, vi opfordrer kollegerne til at slippe de kreative julekræfter løs. Vi er mere end 10 forskellige nationaliteter i huset, så mon ikke der både bliver flettede julehjerter, kulørte lamper og religiøse krybbespil rundt omkring i Eitzen-bygningen" siger Liv Viborg Kaldau, der er områdesekretær i sekretariatet.

Onboard har noget i ærmet

Vi tager en tur rundt i huset, for at undersøge, hvor langt afdelingerne er kommet.

På 1. sal møder vi Project Manager fra Onboard, David Jacques Gaston Chabanon, som har været

en af de centrale personer i forbindelse med den nye strategi for Signalprogrammet. David fortæller, at de har travlt med opgaverne, men siger ikke nej til endnu en udfordring:

"Vi holder tidsplanen og har allerede nu en kasse med julepynt stående, og så har vi noget mere i ærmet, som jeg ikke kan røbe her."

Davids kollega Marta Vesga viser julekassen frem med vat og kravlesnisser. Hun kommer i sin iver til at smadre en glaskugle på gulvet, men forsikrer os om, at det nok skal blive jul i Onboard alligevel.

Operations pynter ikke

I modsatte side af bygningen sidder cheffingeniør fra Operations, Jens Holst Møller. Der er endnu ikke hængt pynt op i afdelingen:

"Vi har mange udenlandske konsulenter her, som har meget travlt. Jeg tror simpelt hen ikke, at vi når at pynte op til festen."

På tredje sal hos fjernbane IT har julestemningen også ramt. Her blinker et juletræ i guld, mens et lille



JULETID. Der bliver juleet mange steder i virksomheden – også i Signalprogrammet. Foto: Christoffer Regild

tog kører rundt på skinner omkring det. I afdelingen hænger også julehjerter og en masse anden julepynt.

"Vi går benhårdt efter sejren og regner da også med at vinde. Det handler om æren. Derfor er meget

af vores julepynt også af den fineste kvalitet og lavet i hånden," siger Michael Rosgaard, projektingeniør i fjernbane-IT.

Juledysten afgøres den 8. december inden julefrokosten, og vinderen

bliver den afdeling, som får flest stemmer af kollegerne.

Efter konkurrencen er afgjort spiller SP band op til julefest med blandt andet programdirektør Jan Erik Schneider-Tilli ved klaveret.



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, 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

Vi spurgte i sidste konkurrence til, hvornår 6. hovedspor på S-banen ved København H blev færdigt. Sporet, der er med til at gøre trafikafviklingen omkring København H mere robust, stod klar i 2011, og det vidste blandt andre projekteringsleder Lars KG Andersen fra Ringsted-Fjern Banen, som får en præmie tilsendt.

Så er vi nået til sidste konkurrence i baneavisens historie, da avisen ophører med at udkomme til nytår. Derfor vil det være passende her i sidste konkurrence at spørge til, hvornår den første udgave af baneavisen udkom?

Kan du svare på spørgsmålet så send en mail til konkurrence@bane.dk. Vi skal have dit svar senest torsdag den 14. december.



HVORNÅR VAR DET NU, DET VAR?

Her er første udgave af baneavisen, men hvornår udkom den?

Illustration: Banedanmark

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: På strækingsbesøg på København-Ringsted banen med EPAS. #EP #mitbanedanmark #elektrificeringsprogrammet

Ballast

AF LARS ANDERSEN

