



VEDLIGEHOOLD EFTER MASTERPLAN

SIDE 2



GODS PÅ BANEN

SIDE 3

baneavisen

banedanmarks medarbejderavis | 8. juni 2017 | 18. årgang | nr. 11

Til lederdag i Odense

Når Banedanmarks cirka 200 ledere i denne uge mødes i Odense, er omdrejningspunktet en revideret strategi for Banedanmark. De skal først og fremmest få den under huden, så de sammen med medarbejderne kan arbejde efter den i hverdagen.

AF PIA VANNACCI ELNIF
pvel@bane.dk

Det nye kongres- og kulturhus Odeon i Odense danner rammerne om lederdagen i år, hvor alle Banedanmarks produktionsledere, teamledere, sektionschefer, områdechefer og direktører mødes på kryds og tværs.

Sidst, der var lederdag, var i 2015. I år er der to lederdage planlagt.

Den første lederdag har den reviderede strategi for Banedanmark som omdrejningspunkt.

"I form til fremtidens jernbane" er overskriften på den reviderede strategi, og det vil sammen med forventninger til lederne være det, dagen kommer til at handle om.

Den anden lederdag dykker ned i et af strategiens indsatsområder, nemlig "fremtidens virksomhed", med særligt fokus på sygefravær for at højne trivsel og motivation.

"Når vi samler alle ledere, får vi mulighed for at mødes med kolleger fra andre steder i virksomheden og andre steder i landet, end vi plejer. Det giver en helt unik mulighed for

at få andre perspektiver på tingene og for at få sammenhæng på tværs af Banedanmark," siger HR-direktør Charlotte Smidt.

Hun uddyber:
"I det daglige har vi hver især travlt med vores egne områder og opgaver.

"Vi håber meget, at vi med lederdagen kan være med til at klæde lederne på til det arbejde, der venter i divisionerne."

udfordringer med hinanden og på den måde få en bedre forståelse for vores forskelligheder, men også ligheder."

Lederne kan forvente at blive

klogere på baggrunden for den reviderede strategi og indholdet i den. De får også mulighed for at stille spørgsmål til direktionen, så strategien forhåbentlig står lysende klar, når dagen er slut.

Revideret strategi

"På lederdagen vil jeg blandt andet fortælle om de mange forbedringer, vi allerede har udført på jernbanen, og i den måde, vi arbejder på i Banedanmark," fortæller administrerende direktør Per Jacobsen.

"Men jeg vil også fortælle, hvilke udfordringer vi står overfor de kommende år, og hvorfor vi har behov for at komme i form til fremtidens jernbane," siger Per Jacobsen.

Først på dagen bliver fokus for strategien præsenteret sammen med nogle af de strategiske indsatsområder.

Derefter vil der være diskussion

i grupper med henblik på at stille direktionen spørgsmål ved en efterfølgende paneldebat. Om eftermiddagen er temaet forventninger til lederne; hvordan lederne tydeliggør strategien i hverdagen ved at kommunikere den og fastsætte mål, der understøtter de strategiske indsats.

"Vi håber meget, at vi med lederdagen kan være med til at klæde lederne på til det arbejde, der venter i divisionerne. I direktionen har vi nemlig en klar forventning om, at strategien bliver gjort til virkelighed i de enkelte divisioner, områder, sektioner og teams," slutter Per Jacobsen.

Som medarbejder vil du altså høre mere om strategien fra din nærmeste leder, og du vil selvfølgelig også kunne læse mere om strategien på baneinfo og her i baneavisen den næste tid.

Drejeskiven på Padborg Station kører igen

Danmarks største drejeskive, der ligger i Padborg, står igen flot. Den har netop gennemgået en totalrenovering, og når lokomotiverne kan vende på skiven, slipper de for en tur op i Jylland for at vende.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

Der er ikke mange fungerende drejeskiver tilbage i Danmark. På det statslige jernbanenet er der to tilbage, der er i funktion, og den største og ældste af dem – den i Padborg – er netop blevet renoveret og er igen klar til brug.

"Selve svingbroen har været på værksted, hvor den er blevet forstærket, sandblæst og malet. Samtidig har motoren fået en hovedindsats, skinnerne er blevet justeret, og der er tilføjet et nyt elektronisk styreskab til drejeskiven," siger Svend Erik Gaardmand, geografisk fagspecialist i Broer & Bygninger.

Selve svingbroen, som toget kører ind på, står i en cirka en meter dyb grav med betonvæg. Broen kører så på en skinne, der ligger i en ring oven på betonvæggen. Midt i graven står broen på det leje, som den drejer om, når drejeskiven er i aktion.

Bedre mulighed for godstog

Drejeskiven i Padborg har én primær funktion. Den skal bruges til hurtigt at vende lokomotiver eller arbejdskøretøjer, så der ikke skal rangeres unødigt rundt. Det kan eksempelvis være, hvis et arbejdskøretøj med en kran skal vende rundt, så kranen vender rette vej, eller det kan være godstog, der skal vendes.

"Det giver bedre rangeringsmuligheder for især godstogene.

"Det giver bedre rangeringsmuligheder for især godstogene."

Strækningen mellem grænsen og Tinglev er enkeltsporet, og alternativet for lokomotiverne er ofte en køretur helt til Taulov for at vende. Og det er en tur på 110 kilometer hver vej på en strækning, hvor en tur skal passes ind mellem de øvrige tog, der kører på strækningen," siger Alex Skovly Nielsen, Key Account Manager i Trafik.



DANMARKS STØRSTE. Drejeskiven i Padborg har en bro på 23,9 meter, hvilket gør den til landets største. Drejeskiven har én primær funktion: Den skal bruges til hurtigt at vende lokomotiver eller arbejdskøretøjer, så der ikke skal rangeres unødigt rundt. Foto: Banedanmark

Ligger godstogene og kører frem og tilbage uden at vende, kan det give et ujævnt slid på lokomotivet.

Det er især de godstog, der benytter terminalen i Padborg, som får glæde af drejeskiven. Godsvogne kan også køres ind og vendes på drejeskiven, hvis der er behov.

DREJESKIVEN

- Drejeskiven i Padborg er fra 1925
- Den er blevet renoveret flere gange
- Broens længde er 23,9 meter, hvilket gør den til den største i Danmark
- Den anden drejeskive, der stadig er i funktion, ligger i Nykøbing Falster
- Øvrige drejeskiver på det statslige jernbanenet er alle nedlagte

Nye elevatorer forbedrer adgangsforholdene på flere stationer

I Tinglev og Langå er der ved at blive sat nye elevatorer op til perronerne. Og yderligere tre steder bygges der nye elevatorer i 2018.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

Tilgængeligheden for handicappede, gangbesværede og personer med barnevogne eller tunge kufferter på stationerne i Langå og Tinglev bliver nu bedre. Og flere er på vej.

I Tinglev er vi i fuld gang med at sætte nye elevatorer op. Det sker som en del af handicappuljen, der

hvert år sætter 50 millioner af til at forbedre adgangsforholdene for handicappede.

Det er handicaporganisationerne, DSB og Banedanmark, der i et samarbejde beslutter, hvilke projekter der skal gennemføres, og i 2016 var nye elevatorer på Tinglev Station et af de projekter, der blev besluttet.

"Da vi sidste år etablerede gangbro på Tinglev Station, så gjorde vi allerede plads til, at der kunne

komme elevatorer. I slutningen af juni bliver tårnene sat op, og i juli kommer elevatorerne, så elevatorerne kan blive taget i brug i september," fortæller Bjørn Lykke Jensen, der er projektleder i både Tinglev og Langå.

God dialog giver godt resultat

I Langå går jernbanen gennem byen, og der har gennem flere år været stor interesse fra borgerne for at få en stibro hen over sporene. I et samarbejde mellem DSB, Randers Kommune, Banedanmark og en meget aktiv borgergruppe kommer der nu ikke bare elevatorer til stationen, men også en gangbro.

Der vil så fra broen være adgang til både perron 1 og ø-perronen, og man vil kunne komme til stationen fra begge sider af byen. Samtidig sløjfes de elevatorer til perron 1, der er i den nuværende stationsbygning.

"Der har været en god dialog med kommunen, med DSB og med borgerne, og det er en god løsning, vi er kommet frem til. Nu bliver det muligt at komme til og fra perronerne fra begge sider af byen, og fodgængerne får en ny mulighed for at komme fra den ene del af byen til den anden," siger Bjørn Lykke Jensen.

Arbejdet i Langå er lige gået i gang, og Bjørn Lykke Jensen for-

venter, at elevatorer og gangbro står klar, inden året er omme. Projektet i Langå medfinansieres af både DSB, Randers Kommune og tilgængelighedspuljen.

Flere elevatorer på vej

De 50 millioner kroner, der i år blev afsat i handicappuljen til at forbedre tilgængeligheden for handicappede og bevægelseshæmmede, blev tidligere på året udmøntet. Der er i den forbindelse sat midler af til elevatorer på Østerport, Fredericia, Bjerringbro og Valby stationer.

Disse projekter vil blive sat i gang i år, og elevatorerne vil stå klar i løbet af 2018.



BANEN OM NATTEN. Der er travlhed i sporet på København H hver nat. Andre steder i landet kræver grenkuseren spærringer, og det samme gør vedligeholdelsesarbejderne i sporet.
Foto: Peter Thornvig, Peter Elmholt, Christoffer Regild

Bedre planlægning af spærringerne - fra Padborg til Øresund

Med en masterplan for vedligeholdelsesarbejdet i sporet, kan spærringerne planlægges bedre, og arbejdet kan udføres mere effektivt. Samtidig giver det færre ændringer til køreplanen og bedre punktlighed.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

Når natten falder på, og de sidste passagertog når deres endestation, så er der mange, der tror, at der er tyst og stille på banen. Men sådan er det langt fra - nærmest tværtimod. For det er ofte om natten, at det nødvendige vedligeholdelsesarbejde foregår, så jernbanen står klar til at modtage nye passagerer hver morgen, 365 dage om året.

Samtidig er natterne også den del af døgnnet, hvor en rigtig stor del af godstogene kører gennem landet, så der er en del hensyn at tage, når der skal vedligeholdes spor, kørestrøm, signaler, og der også skal være plads og tid til forarbejde og skinslibning.

Med masterplaner for de enkelte strækninger sikrer vi ikke bare, at arbejdet bliver gennemført, men at

der tages hensyn til trafikken og lægges arbejder fra så mange forskellige fag ind i spærringerne som muligt.

Masterplan

En masterplan vil - i grove træk - sige, at der i god tid tildeles faste natspærringer i et område, og at Teknik så udfører arbejderne i de forskellige fag, når spærringen er der. Mange opgaver er normbase-rede arbejder, der skal udføres med faste intervaller, og de passer godt til at lægge ind i "forhåndsreserve-rede" spærringer.

Sporene omkring København H er eksempelvis delt op i otte områder, som i princippet får faste natspærringer hver ottende uge til at gennemføre de nødvendige arbejder i afsnittene.

"Det er en ny måde at arbejde på, som kræver et tæt samarbejde. Og det er dejligt at opleve, at alle kolle-

gerne i Teknik, Trafik og hos jernbanevirksomhederne har vist vilje og ydet en stor indsats i arbejdet med at implementere masterplanen de forskellige steder," siger Niels Henrik Hansen, sektionschef i Kapacitets-disponering.

Første erfaringer

På København H har Teknik og Trafik arbejdet efter masterplan i over et år. Vedligeholdet er blevet mere effektivt, og punktligheden og sporets tilstand er blevet bedre. Der har også været udfordringer med at få det til at spille sammen, men Niels Henrik Hansen peger på, at man hele tiden lærer nyt.

"Også på de baner i Jylland, hvor Arriva kører, har vi fra begyndelsen af året arbejdet med principperne

for masterplan, og det har reduceret antallet af spærringer - nogle steder med helt op til 50 procent. Det kan vi, fordi vi lægger arbejder fra flere forskellige fag ind i samme spærring," siger Niels Henrik Hansen.

På hovedstrækningen går vi nu også over til at arbejde efter masterplan. Fra København til Fredericia var skiftet i april, og til august kommer det på strækningen fra Fredericia til Padborg.

"Da SundtBælt også arbejder på lignende vis på Storebælt og Øresund, så vil vi fra sensommeren arbejde efter masterplan i hele den godskorridor, som Danmark er en del af," siger Niels Henrik Hansen.

Mange spærringer

Antallet af spærringer taler sit eget

tydelige sprog. 27.589 spærringer blev det til i 2016 - og hertil kommer omkring 20.000 intervalspærringer. Og kan vi reducere i antallet af spærringer, giver det selvsagt bedre muligheder for trafikken. Fra 2015 til 2016 lykkedes det at nedbringe antallet af spærringer til vedligehold med cirka 2000.

"Det er naturligvis langt fra alle spærringer, der har trafikale konsekvenser for passagererne, men for jernbanevirksomhederne er det vigtigt, at spærringerne bliver planlagt i så god tid som muligt. Kan vi reducere antallet af spærringer, hjælper det også - og det gælder både for passagertransporten og godset," siger Niels Henrik Hansen.

BEDRE PLANLÆGNING

Eksempler på, at planlægningen er blevet bedre:

- Planlægningen af alle dele af spærringer over 56 timer ligger nu senest 17 uger før. I 2013 var det 4 uger før
- Antallet af spærringer med trafikale konsekvenser bliver bestilt senest 19 uger før arbejdet
- 80 procent af ultralydsopgaverne på hovedstrækningerne er nu planlagt 19 uger før arbejdet. I 2013 var det fire uger før
- På S-banen planlægges mere effektive spærringer i længere togfri intervaller

SPÆRRINGER

- I 2016 var der 27.589 spærringer
- 11.897 var til projekter
- 15.692 var til vedligehold
- Hertil kommer 20.000 intervalspærringer
- Fra 2015-2016 blev antallet af spærringer til vedligehold reduceret med 2000

GODSTRANSPORT

Samarbejde og fleksibilitet skal der til for at få godset frem

Flere steder i landet bliver der gennemført forbedringer, så godstransporten kan glide lettere. Det er ikke nødvendigvis de store forkromede løsninger, der skal til, for at godstrafikken kan glide lettere.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

Når du ser et 825 meter langt godstog passere, så tænker du sikkert ikke over, at kanalen, som toget kører i, kan være bestilt over et år forinden. Eller om der er tale om et godstog, der er kommet for sent ind i landet, og derfor har fået en ny kanal tildelt af kollegerne i Trafikstyring.

Du tænker måske heller ikke over fordelene ved at transportere godset på banen – enten fordi det er tungt, farligt, eller det simpelthen bare bedst kan betale sig at transportere det på jernbanen.

Og læg så dertil al arbejdet med baneafgifter, broafgifter og hvad der ellers skal til, før godset kommer om bord og kan fragtes fra A til B. Enten som indenlandsk gods eller som transitgods i den godskorridor, som strækningen fra Padborg til Øresundsbroen er en del af.

"Når vi arbejder med gods på jernbanen, og hvordan vi gør det attraktivt, er vi nødt til at se på hele turen og ikke bare på den tid, togene er i Danmark. Det drejer sig om meget mere end bare køreplanerne for togene, for vi skal også være med til at sikre de rigtige løsninger for godskunderne på alle områder," siger Hanne Bjørn Nielsen, sektionschef i Key Account Management i Trafik.

Kanalerne

Et af de områder, hvor vi er rigtig gode i Danmark, er, når det drejer



MEST I TRANSIT. I fjerde kvartal af 2016 blev der i alt transporteret 2330 ton gods på den danske jernbane. 1729 mio. ton var transitgods. Foto: Christoffer Regild

sig om at holde godstoget i sin kanal. Det er i snit under en femtedel af togene, der ikke bliver i den kanal, de er tildelt.

Mange godstog kommer allerede forsinket ind i landet. I stedet for så sende dem så godt gennem Danmark, som det er muligt, så er der faste, tomme kanaler til de godstog. Det betyder, at godstogene kommer lettere gennem landet, og at godsjernbanevirksomhederne - og deres kunder - ved, hvornår toget igen forlader landet.

"Får vi et forsinket godstog ind, og det gør vi tit, så kan vi aldrig indhente forsinkelsen, men ved at have faste kanaler klar, som toget kan køre i, så får jernbanevirksomheden en klar indikation af, hvornår toget så forlader landet. Og da langt de fleste godstog, der kører i Danmark, er transittog, så er det med til at hjælpe både jernbanevirksomhederne og deres kunder," siger Hanne Bjørn.

Terminalerne

Banedanmark ejer kombiterminalerne i Høje Taastrup, Taulov og Padborg. Det er her, at godset lastes om. Fra lastbil til jernbane og omvendt.

De tre terminaler, der alle er

blevet opgraderet over de seneste år, drives af henholdsvis DB Cargo og Tx Logistik. Kontrakterne løber frem til 2020, og hos Key Account Management i Trafik er man allerede i gang med at planlægge udbuddene til kontrakterne efter 2020.

"Jernbanen kan ikke slå lastvognstrafikken på fleksibilitet, men vi kan gøre det så fleksibelt, som det er muligt. Og her gælder det blandt andet om at sikre, at der er gode forhold. Ikke bare for de virksomheder, der driver terminalerne, men også for deres kunder. Det skal være enkelt, og der skal være den rette kapacitet på terminalerne, for at det er attraktivt," siger Hanne Bjørn.

Enkle løsninger

Der er også andre steder i landet, hvor enkle løsninger kan være med til at forbedre mulighederne for godstransport på jernbanen. Det gælder både, når der skal udbydes kanaler til godset, men også når det drejer sig om at stille jernbaneinfrastruktur til rådighed, så godstogene kan komme så smidigt gennem landet som muligt.

Det kan være en drejeskive i Padborg, det kan være at sikre, at læssepladsen i Glostrup kan klare



TERMINALERNE. Banedanmark ejer kombiterminalerne i Høje Taastrup, Taulov og Padborg. Terminalen i Padborg blev sidste år udbygget med mere plads til trailere og containere. Foto: Palle Peter Skov

store godsmængder, eller det kan være to nye spor i Aalborg. Godstog kan have en længde på op til 825 meter, så helt enkelt er det ikke altid at sikre de optimale forhold.

"Skal vi have gods på banen – og gerne mere gods – så er der ingen, der kan løse opgaven alene. Det sker i et samarbejde mellem os, godsjernbanevirksomhederne og deres kunder. Vi lytter til deres ønsker, og inden for de rammer, vi har, så forsøger vi at hjælpe," siger Key Account Manager Alex Skovly Nielsen.

Også havnene er der kontakt med for at vurdere mulighederne for, at mere gods kan komme over på banen.

Ny godsstrategi

I de kommende måneder vil der blive arbejdet på en ny godsstrategi i Banedanmark. Målet er ikke en stor forkromet rapport, der opstiller forskellige mere eller mindre realistiske fremtidsscenarier, men den skal i stedet få ridset rollefordelingen klart op.

"Det gælder både internt, men også i forhold til Trafikstyrelsen, jernbanevirksomhederne og deres kunder. Der er et ønske om, at vi i højere grad ser dem, der skal have transporteret godset, som vores

kunder – i stedet for traditionelt set, at se godsjernbanevirksomhederne som kunderne. Det er en ny måde at tænke på, men vi er åbne for at se på, hvad der eventuelt kan lade sig gøre," siger Hanne Bjørn.

Selv om blot omkring en procent af den samlede godsmængde i Danmark transporteres via jernbanen, så bliver det til en del alligevel. I fjerde kvartal af 2016 blev der i alt transporteret 2330 ton gods på den danske jernbane.

Det fordeler sig således:

Indenlandske kørsler:

220 mio. ton

Kørsler til og fra Danmark:

381 mio. ton

Transitkørsler:

1729 mio. ton

I samtlige kvartaler i 2016 lå den samlede godsmængde over niveauet fra 2015.

Det gods, der transporteres på jernbanen, er – ud over containergods – hovedsageligt metalvarer, byggematerialer og træ.

Her er der sket noget på godsområdet:

FLERE TILGÆNGELIGE SPOR PÅ AALBORG STATION

Aalborg Havn har indgået en aftale med DB Cargo om fast at køre tog fra Aalborg to gange om ugen, derudover kører Captrain Aps til havnen med tagplader for Cembrit, så dermed er der to godsjernbanevirksomheder i Aalborg. I den forbindelse har Banedanmark sikret, at der er tilgængelige spor på Aalborg Station. Det er sket ved, at spor 21 og 22 er blevet istandsat to år tidligere end planlagt.

LÆSSEPLADS I GLOSTRUP

Vi har sikret, at læssepladsen i Glostrup stadig kan benyttes. Hidtil har CFL Cargo benyttet pladsen til at læsse betonelementer af, og fremover skal også DB Cargo bruge pladsen til at betonelementer.

BEDRE FORHOLD FOR TRANSIT

Trafik har arbejdet med at forbedre forholdene for de internationale godskørsler. Der er blevet sat flere kanaler til salg via ScanMed, og jernbanevirksomhederne har kvitteret ved at efterspørge disse kanaler. Fra 2017 til 2018 er efterspørgslen steget med 23 procent.

TAULOV CONTAINER- OG BANETERMINAL

Fredericia Shipping åbnede i januar en terminal i Taulov. Alle de involverede fag i Banedanmark har inden åbningen haft et tæt samarbejde med Fredericia Shipping, så terminalen blev indrettet mest hensigtsmæssigt. Trafik og Areal har fulgt processen tæt og sikret, at løsningerne blev de rette.



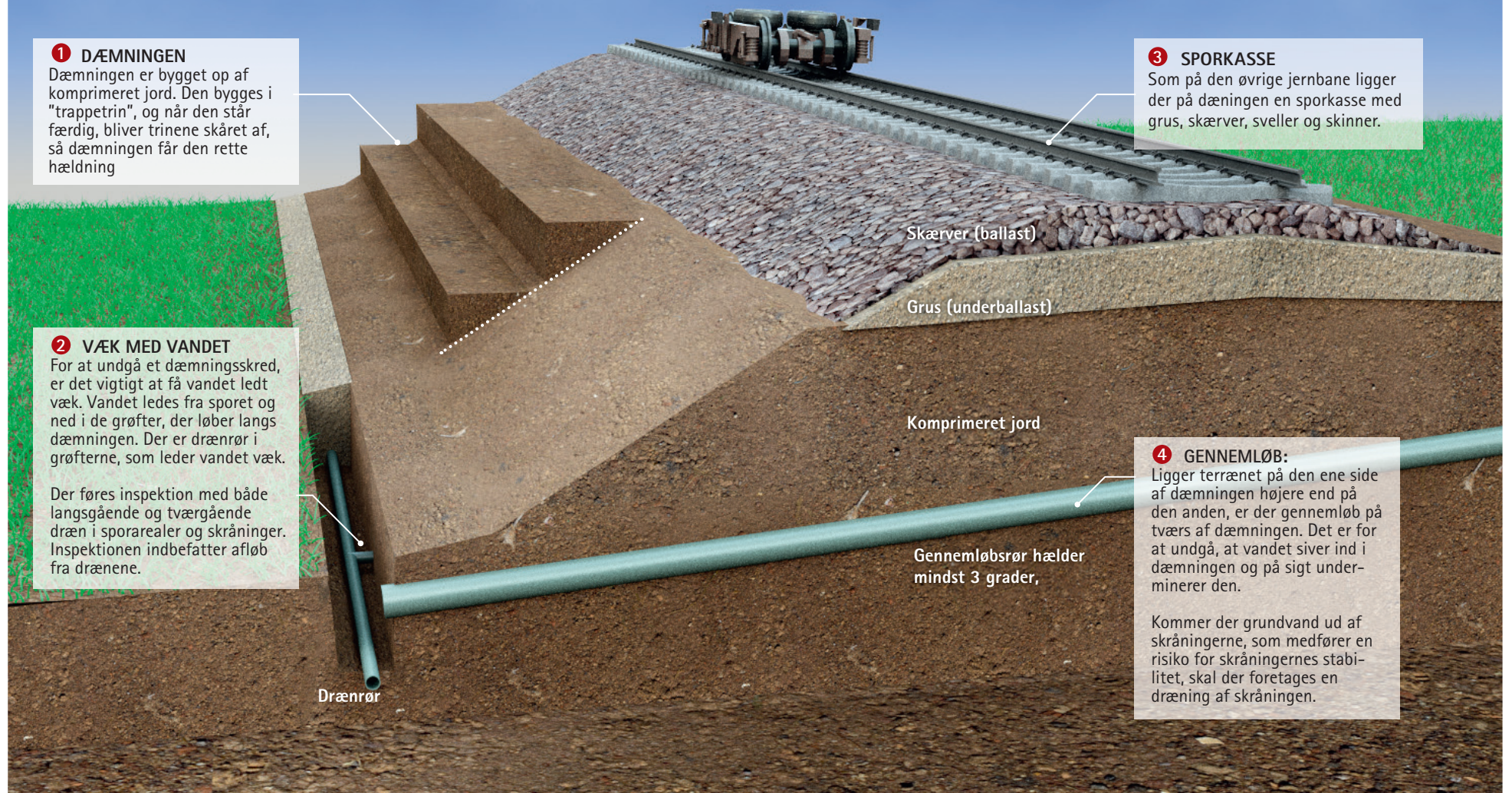
HIRTSHALS HAVN

Både tidsmæssigt og økonomisk er der fordele ved at køre gods på jernbanen fra Hirtshals til Duisburg i Tyskland. Det viser en business-case, som Adm. direktør Jens Kirketerp Jensen fra Hirtshals Havn præsenterede på Banekonferencen. Kombiterminalen på havnen har en længde på 675 meter, et areal på 24.000 kvadratmeter og kan klare tre godstog på terminalen ad gangen. Og såvel i transportbranchen som hos tre jernbanevirksomheder er der interesse for at køre gods på jernbanen.



Sådan skal en dæmning bygges

For at stabilitet og funktionalitet af jernbanesporet kan opretholdes, bliver alle dæmninger konstrueret i henhold til en banenorm.



1 DÆMNINGEN

Dæmningen er bygget op af komprimeret jord. Den bygges i "trappetrin", og når den står færdig, bliver trinene skåret af, så dæmningen får den rette hældning.

2 VÆK MED VANDET

For at undgå et dæmningskred, er det vigtigt at få vandet ledt væk. Vandet ledes fra sporet og ned i de grøfter, der løber langs dæmningen. Der er drænrør i grøfterne, som leder vandet væk.

Der føres inspektion med både langsgående og tværgående dræn i sporarealer og skråninger. Inspektionen indbefatter afløb fra dræne.

3 SPORKASSE

Som på den øvrige jernbane ligger der på dæmningen en sporkasse med grus, skærver, sveller og skinner.

4 GENNEMLØB:

Ligger terrænet på den ene side af dæmningen højere end på den anden, er der gennemløb på tværs af dæmningen. Det er for at undgå, at vandet siver ind i dæmningen og på sigt underminerer den.

Kommer der grundvand ud af skråningerne, som medfører en risiko for skråningernes stabilitet, skal der foretages en dræning af skråningen.



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. Redaktion: 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

Så var vi en tur i det tyske i forbindelse med den seneste konkurrence. Nærmere bestemt i Wuppertal, hvor byens svævebane på tværs af byen både er en del af den kollektive transport i byen og en turistattraktion.

Vi spurgte til, hvad de to endestationer hedder, og det rigtige svar er Vohwinkel og Oberbarmen. Det vidste blandt andre sikringsmontør Hans Henrik Larsen, som får en præmie tilsendt.

Nu skal vi tilbage til Danmark og Banedanmark. Udrulningen af det nye signalsystem betyder, at trafikken fremover skal styres fra Fredericia, København og to fjernarbejdspladser i henholdsvis Aarhus og Aalborg.

Men endnu er der fjernstyringscentraler og kommando-

poster rundt omkring i landet, og nu går der så geografi i den. For vi vil gerne vide, hvad der ligger sydligst: Kommandoposten i Padborg eller FC Nykøbing F.

Har du et bud, så send det til konkurrence@bane.dk senest den 15. juni



SYDPÅ: Ligger FC Nykøbing, som der her er billede fra, sydligere end kommandoposten i Padborg?
Foto: Henrik Elo

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.



pomfritbrit
På seminar mellem broerne i Ringsted
#Banedanmark
#mitbanedanmark
#ringsted
#mellembroerne

Ballast

AF LARS ANDERSEN

