



STRØM
PÅ EN NY MÅDE

SIDE 3



MEDARBEJDERDAG
I SIGNALPROGRAMMET

BAGSIDEN

baneavisen

banedanmarks medarbejderavis | 9. februar 2017 | 18. årgang | nr. 3

PÅ DEN KORTE BANE:

”Vi bringer erfaringer fra driften tilbage ind i projektet”

Når det nye signal-system ruller videre, bliver det med god brug af de erfaringer, der er høstet fra den første strækning.

AF PIA VANNACCI ELNIF
pvel@bane.dk

Når man bygger et nyt hus, og de første beboere flytter ind, er der ofte fejl og mangler, der skal udbedres. Bygger man flere huse, forsøger man ikke at gentage de samme fejl igen og igen. Sådan er det også, når vi tager et nyt signalsystem i brug.

”Vi har fået en masse erfaringer med at tage det nye signalsystem i drift, nu hvor strækningen mellem Jægersborg og Hillerød kører på det nye CBTC-system. De erfaringer

vil vi gerne bringe i spil, inden vi modtager de næste strækninger til driften,” fortæller teknisk direktør Søren Boysen.

Derfor har direktionen for nylig givet grønt lys for et nyt tværgående forum, der ”skal understøtte og bidrage til den tekniske og organisatoriske parathed til at ibrugtage nye strækninger som aftalt og til tiden,” som det står i kommissoriet for det nye forum.

Samlet overblik

Forummet hedder Operational Readiness Board, forkortes ORB, og har repræsentanter fra flere dele af Banedanmark med. Teknisk direktør Søren Boysen sidder som formand for forummet for bordenden.

”Vi bringer alle de kompetencer sammen, som er med til at få implementeret det nye signalsystem succesfuldt. Det vil sige, at blandt andre teknikere, der skal modtage systemet, bringes sammen med tra-

fikstyringsfolk, der skal bruge det, og HR, som sikrer de rette uddannelser,” siger Søren Boysen.

Han forventer, at det nye forum vil give en stærkere forankring, bredere forståelse og en højere grad af parathed, inden næste strækning tages i brug.

Og det er man i Signalprogrammet enig i:

”Det her forum gør, at vi i endnu højere grad kan bringe driftserfaringerne tilbage til projektet, så vi sammen kommer i mål. Vi ved jo, at de første strækninger ikke altid kommer til at forløbe helt som planlagt, så der skal vi lære af vores erfaringer,” siger Jan Erik Schneider-Tilli, der er programdirektør for Signalprogrammet.

Skal lære af vores erfaringer

Ligesom entreprenøren, der bygger et hus, udbedrer fejl og mangler, har Teknik og Signalprogrammet også fokus på at udbedre fejl på den før-

”Vi bringer alle de kompetencer sammen, som er med til at få implementeret det nye signalsystem succesfuldt.”

så har vi lige nu 30 fejl på den første strækning, der er ved at blive udbed-

ste CBTC-strækning. Fejl, som meget gerne skulle undgås på den næste strækning.

”Helt lavpraktisk

ret. Det er ikke alle sammen kritiske fejl, og vi kan sådan set godt leve med dem. Men vi vil ikke have, at de samme fejl er der, som for eksempel problemerne med glatte skinner, når vi tager den næste CBTC-strækning i brug,” siger Søren Boysen.

”Vi skal bruge dette forum til at komme hele vejen rundt i Banedanmark, så vi kan kigge hinanden i øjnene og se, om vi er klar, inden vi går videre.”

OPERATIONAL READINESS BOARD (ORB)



- Tværgående forum med repræsentanter fra Teknik, Trafik, Signalprogrammet, HR, Anlæg og operatørerne.
- Understøtter teknisk og organisatorisk parathed, når nye signalprogram-strækninger tages i brug.
- Møderne afholdes som udgangspunkt hver anden måned.
- Sektionen Forretningsudvikling i Teknik varetager sekretariatsfunktionen for ORB.
- Arbejdet er en del af Banedanmarks ”på den korte bane” for første halvår af 2017 under betegnelsen ”Opstart af styregrupper med relevant tværgående bemanning”.

Alle S-banens lokomotivførere uddannet i CBTC

Fredag den 10. februar er en mærkedag. Her er alle S-banens lokomotivførere uddannet i at køre på S-banens nye signalsystem, CBTC.

AF MELISSA FUGL
mfu@bane.dk

Fredag den 10. februar har DSB uddannet alle S-banens lokomotivførere i at køre på CBTC. Mere end 600 lokomotivførere har været igennem uddannelsen, og bag den 10 dage lange uddannelse står Alis Carøe Christiansen og hendes team fra Signalprogrammet. Hun er stolt af uddannelsen – og af at være nået så langt.

”Det er rigtig dejligt. Det er første gang, vi har skullet lave denne type undervisning. Vi har jo været udfordret af at skulle undervise i et system, som ikke var i drift endnu, og derfor har vi måttet finde nye veje,” siger Alis Carøe Christiansen.

Blandt andet har Signalprogrammet leveret seks simulatorer, som undervisningen foregår på. Samtidig har der sammen med DSB været arbejdet på, at undervisningen er standardiseret, så alle får det samme med sig.

Især simulatorerne, men også en særlig visuel undervisningsmetode, har betydet, at der er god respons fra lokomotivførerne på uddannelsen, fortæller Poul Ejsing, der er lokomotivinstruktør i DSB og nu sammen med det øvrige instruktørhold uddanner S-bane-lokomotivførerne.

Også han er stolt over, at alle lokomotivførerne nu er kommet igennem. Og endda med en minimal dumpeprocent.

”Det er en succes. Vi begyndte i april 2014 og har haft mere end 600 igennem. Det er lidt af en milepæl. Det er lidt ligesom at se sit barn vokse op, og det har været sindssygt spændende at være med til,” siger Poul Ejsing, der har været udlånt til Signalprogrammet og været med til at udvikle uddannelsen.

”Det var dejligt at have mulighed for, at have fingrene i det hele fra starten,” siger Poul Ejsing, der ligesom Alis Carøe Christiansen er glad for, at det er lykkedes at få uddannelsen så standardiseret.

I DSB mangler nu kun køremændene – også kaldet lokomotivfører A – at blive uddannet i CBTC. Det bliver de, når CBTC, rulles ud ved deres depoter.

For Signalprogrammet og DSB fortsætter uddannelsen også – men nu på Fjernbanen, hvor uddannelsen i ERTMS i første omgang går i gang i Aarhus og København.

UDDANNELSE.

Uddannelsen af lokomotivførere begyndte i april 2014 og har haft mere end 600 lokomotivførere igennem.

Foto: Christoffer Regild





IMMUNISERING. De seneste to weekender er blevet brugt til at tage anlægget i brug og teste de mange sporisolatorer på Aarhus H. Foto: Jens Hasse/Chili

Så kan letbanen køre – uden at forstyrre fjern- og regionaltrafikken

Immuniseringen af sporet på og omkring Aarhus H er færdiggjort. 100 sporisolatorer er blevet beskyttet, så sikrings- og fjernstyringsanlægget ikke bliver forstyrret af den elektriske "støj" fra de eldrevne letbanetog.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

Det er mere kompliceret end som så, når en helt ny type jernbane rykker ind på en 90 år gammel banegård. Aarhus H får snart en ny beboer i form af letbanen, hvis eldrevne tog vil passere stationen på vejen fra Grenaa til Odder. Og med udtrykket "komplikeret" tænkes ikke bare på anlægget af nye spor og en ny perron på stationen.

For at den elektromagnetiske

"støj" fra tog og kørestrømsanlæg ikke skal give vanskeligheder for den øvrige trafik på og omkring Aarhus H, har det været nødvendigt at immunisere stationen – og de to strækninger ud af byen.

Sidste weekend i januar og første weekend i februar blev brugt til at tage anlægget i brug – og teste de mange sporisolatorer, hvilket skulle ske i en helt bestemt rækkefølge.

"Vi har brugt de to weekender til at sikre os, at letbanetogene kan køre, uden at forstyrre vores signaler og fjernstyringsanlæg, og i store træk gik alt, som det skulle, så nu er de immuniserede anlæg klar til letbanetogene," siger projektleder Kim Nonbo Pedersen.

Mange medspillere

Da der om få år kommer nyt signalsystem på Aarhus H, fandt man en alternativ og billigere løsning af opgaven, som så igen krævede nye normer. 100 sporisolatorer er over de seneste par år blevet immuniseret, hvilket har krævet trækning af cirka 6000 nye ledninger i sikringsanlægget – på en station med omkring 328 daglige afgang og



ankomster.

"Aarhus H er en stor station, så selve omfanget af projektet har været den største udfordring. Som altid med den type projekter har projekteringen og valideringen ligeledes taget en stor del af tiden," siger Kim Nonbo Pedersen.

Selve projektet har været forankret i Anlæg, men kolleger fra resten af Banedanmark har også været med inde over. I arbejdet med at sikre godkendelserne har Teknik spillet med, og det er også her – i det tidligere Produktion – at man har fundet kollegerne, der har udført det store arbejde.

Også Trafikdisponering og Trafik-

NOK AT HOLDE STYR PÅ. Der er koblet 6000 ledninger ind, og der er arbejdet med 100 spor-isolationer. Det forberedende arbejde tog cirka seks måneder, og ibrugtagningen i weekenden sluttede 24 timer før planlagt. Foto: Banedanmark

styring har været med inde over for at sikre, at opgaven kunne løses med færrest mulige gener for passagererne.

"Vi har trukket på flere dele af Banedanmarks organisation for at få projektet i mål, og alle har bidraget. Det gælder lige fra det ledelsesmæssige niveau til det rent praktiske med at få skaffet de folk, der var i stand til at løse opgaverne ude i marken. Hertil kommer et rigtig godt samarbejde med Aarhus Letbane A/S, som også var nødvendigt for, at vi kunne blive færdige til tiden," siger Rune Stenbæk Olsen, sektionschef i Sikring/Fjernstyring i Anlæg.

LETBANEN

Aarhus Letbane kommer til at køre mellem Odder og Grenaa via Aarhus H. For at sikre optimal drift er det besluttet at adskille jernbane og letbane på Aarhus H, men det kræver flere ombygninger og tilpasninger. Blandt andet er der anlagt et nyt spor – spor 0 – mellem spor 1 og banegårdsbygningen. Letbanen åbner i år. Der bygges nye spor i det centrale Aarhus, men størstedelen af banen består af den nuværende Odder- og Grenaabane. Trafikstyringen af de to strækninger overgår til Aarhus Letbane A/S

HVAD ER IMMUNISERING?

Immunisering er en beskyttelse af de banetekniske installationer som sikrings-, fjernstyrings- og teleanlæg imod den elektriske "støj", der kommer fra kørestrømmen i eltogsdrift. Undlader man at immunisere, kan det påvirke de banetekniske installationer som eksempelvis sikrings- og fjernstyringsanlæggene.

Styr på kompetencerne

Ved Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn i december fik Banedanmark seks bemærkninger, der vedrører vores kompetencestyring. Styrelsen har fokus på Banedanmarks kompetencestyring, fordi det er et krav til os som infrastrukturforvalter. Et nyt SAP-modul hjælper med at få det nødvendige overblik.

AF KATRINE BEKKER BAUER
ktb@bane.dk

Banedanmark har fået et nyt SAP-modul til at holde styr på funktions- og stillingsbeskrivelser – og dermed de jernbanesikkerhedsmæssige kompetencer, der kræves for en stor del af Banedanmarks medarbejdere.

Det skal blandt andet hjælpe med at give et overblik over de kompetencer, medarbejderne har, og hvilke krav der er til medarbejderens stilling. Modulet er med til at give den nødvendige elektroniske under-

støttelse af kompetencestyringen i Banedanmark.

Banedanmark har de seneste år tilpasset antallet af kompetencer, som medarbejdere med jernbanesikkerhedsmæssigt ansvar skal have, også kaldet K-kompetencer, fra oprindeligt 37 til 8. Dog ikke i det tidligere Produktion, hvor arbejdet med at konvertere de 37 K-kompetencer til 8 K-kompetencer skal til at i gang. Disse K-kompetencer indgår som et vigtigt element i konceptet for funktions- og stillingsbeskrivelser.

"Vi havde registrering af funk-

tions- og stillingsbeskrivelser i forvejen i SAP, men det har været i form af pdf-dokumenter, og vi har manglet it-understøttelsen. Det giver det nye SAP-modul os," forklarer Carsten Møller i Løn & Systemsupport.

1500 stillingsbeskrivelser

SAP-modulet har været lang tid undervejs, og der har været mange udfordringer med at få systemet til at fungere som ønsket, erkender Carsten Møller:

"Lige nu går øvelsen ud på at indtaste stillingsbeskrivelserne for alle de stillinger, hvor der indgår jernbanesikkerhedsmæssige kompetencer. Det drejer sig om omkring 1500 stillingsbeskrivelser, og i den forbindelse har brugerne oplevet nogle ting, som med fordel kunne gøres bedre. De ting tager vi meget seriøst, og det har betydet, at vi har måttet afbryde indtastninger af stillingsbeskrivelser i en periode, mens der er blevet foretaget ret-

telser," siger Carsten Møller.

Arbejdet med at taste ind og foretage den nødvendige sagsbehandling og godkendelse er stadig i gang i Kvalitet & Sikkerhed. Til sidst skal medarbejderne og herefter HR godkende stillingsbeskrivelserne. Lokalt sidder områdenes kompetenceassistenter som tovholdere på opgaverne.

"En fordel ved det nye SAP-modul er, at man lettere kan søge information og netop få overblik over kompetenceniveauet og dermed

lave en mere effektiv kompetencestyring. En særlig rapport kan så fortælle, om der er en forskel mellem en medarbejders kompetenceniveau og de kompetencer, der kræves af stillingen, og om der dermed er brug for kompetenceudvikling," forklarer Carsten Møller.

Så snart man er kommet igennem det største arbejdspress i forhold til indtastninger, skal der kigges på at optimere systemet yderligere i samarbejde med kompetenceassistenterne.

DE OTTE JERNBANESIKKERHEDSMÆSSIGE KOMPETENCER:

1. Risikoledeelse – jernbanesikkerhed
2. Jernbanesikkerhedsorganisationen i Banedanmark
3. Hændelseshåndtering
4. Årsagsanalyse
5. Trafikal og jernbaneteknisk faglighed
6. Samspil teknik/trafik
7. Det samlede jernbanesystem
8. Grænseflader til jernbanevirksomheder og andre infrastrukturforvaltere

ELEKTRIFICERING

Snart kan strømmen blive slået til

Transformerne, der skal sikre strømfor- syning til jernbanen mellem Esbjerg og Lunderskov, er snart klar. Ved at benytte særlige autotrans- formere er der behov for færre af de store transformerstationer. Såvel mellem Esbjerg og Lunderskov som på de kommende stræk- ninger, der skal elek- trificeres.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

De tre store transformere i Andst, der ligger fem kilo- meter vest for Lunderskov, er snart klar til at levere strøm til jern- banen. Det samme er transformeren i Esbjerg, samt de to små autotrans- formere i henholdsvis Esbjerg og i Holsted, som er en lille by cirka halvvejs mellem de to endepunkter for elektrificeringen.

Netop autotransformerne er det nye familiemedlem i anlægget. Autotransformeren tager strømmen fra den feeder-ledning, der er en del af kørestrømsanlægget, og ændrer spændingen fra 50.000 volt til det halve, så det passer til den spæn- ding, som togenes strømaftagere skal have.

Populært sagt giver autotransfor- merne togene et "energi-boost". Så der ikke er behov for så mange af de store og dyrere transformere, så på den små 60 kilometer lange stræk- ning kan vi nøjes med tre i Andst og en i Esbjerg.

"Det er første gang, at det sker i



ELEKTRIFICERING. En elektrificeret jernbane kræver strøm. Både mellem Esbjerg og Lunderskov og på fremtidige strækninger vil der blive bygget autotransformere, som får strømmen fra en feeder-ledning, der er en del af køre- strømsanlægget. Foto: Robert Attermann

Danmark, men i lande, hvor større dele af jernbanen er elektrificeret, er det helt almindeligt at sikre strøm til togene på den måde. Ud over at det er billigere i anlægsfasen, så spares der også penge, når anlæg- get er færdigt. Det skyldes, at der skal betales en afgift til Energinet for hver transformer, der skal sættes strøm til, og det skal der kun til de "store" transformere," siger Henrik Vikelgaard, der er driftsleder i Elek- trificeringsprogrammet.

Det er ikke kun på Esbjerg- Lunderskov, at der skal bygges autotransformere. Når Elektrifice- ringsprogrammet rykker videre til de næste strækninger, er der i udbud- dene lagt fast, at anlægget bliver bygget op på samme måde.

Masser af strøm
Og det er ikke fordi, at jernbanen kommer til at mangle strøm, når

eltogene skal til at køre mellem Esbjerg og Lunderskov. De tre store transformere i Andst sørger for, at der kommer rigeligt med strøm i den rette spændingsstyrke, også selv om en af dem skulle sætte ud.

"En transformer er i realiteten nok, men det giver en asymmetrisk belastning af nettet, hvis vi i Andst i perioder kun benyttede en transfor- mer. Derfor er der bygget tre, så hvis en går i stykker, holder vi os stadig inden for grænserne af, hvor skævt vi må belaste nettet hos Energinet," siger Henrik Vikelgaard.

Som noget nyt, så overgår driftsansvaret for transformerne også fra Energinet til Banedanmark. Og det kommer til at ske inden for de kommende måneder, så strøm- men er klar, når prøvetoget kom- mer forbi i det tidlige forår for at gennemkøre strækningen i små 40 nætter.

Der sker altså en del nyt, men på en lang række områder bliver alt ved det gamle, når de 57 kilometer mellem Esbjerg og Lunderskov er elektrificeret. Strømtilførslen til banen fjernstyres, som al den øvrige kørestrøm, fra kørestrømscentralen på Otto Busses Vej i København, og kørestrømsmaster og mastefun- dament er også de velkendte af slagsen.

"Det er første gang, at det sker i Danmark, men i lande, hvor større dele af jernbanen er elektrificeret, er det helt almindeligt at sikre strøm til togene på den måde."

KORT NYT

VELLYKKET CBTC-TEST

I weekenden den 28.-29. januar lavede Banedanmarks Signalprogram en vellykket test på Hillerød Station. Testen skulle vise, om det var lykkedes at integrere S-banens nye signalsystem, CBTC, med Lokaltogs signalsystem. Integrationen betyder, at hele stationen kan styres på ét signalsystem. Det medfører blandt andet, at der fremover langt mere simpelt kan laves fælles, koordinerede køreplaner for S-tog og Lokaltog.



MASNEDSUND- BROEN PÅ FACEBOOK

Nu er Masnedsundbroen også kommet på Facebook med sin egen side, hvor der vil blive postet nyheder, fotos, videoer og information i forbindelse med Banedanmarks projekt med at bygge en ny bro. Face- book-siden med Masnedsund- broen er tilgængelig for alle Facebook-brugere, men Bane- danmark kan målrette annon- cer til de brugere på Facebook, der bor tæt på broen og anlægsprojektet. Det er netop muligheden for at målrette information og nyheder direkte til de berørte af projektet via Facebook, som nu kommer til sin ret. Foto: Per Rasmussen



VINTERFERIE PÅ JERNBANEMUSEET

Danmarks Jernbanemuseum har ekstra tilbud til børnene i vinterferieugerne fra den 11. til den 26. februar. Der findes kassevis af klodser og jern- banespor, bygninger og tog frem, så både drenge og piger kan bygge løs og slippe fanta- sien fri, og der er mulighed for at løse den store opgave om dengang damplokomotivet sad fast i sneen. Minitoget kører alle dage, og på Børnebanegår- den kan man lege lokomotiv- fører, sælge billetter, bemande kommandoposten og rejse til fjerne steder. Medarbejdere hos Banedanmark kan komme gratis ind og få en gæst gratis med. Man skal bare medbringe en kopi af seneste lønseddel. Illustration: Danmarks Jern- banemuseum



**ELEKTRIFICERING
ESBJERG-LUNDERSKOV**
• 2137 prøvegravninger til fundamenter
• 2088 fundamenter
• 1614 kørestrømsmaster
• 100 kilometer returkabel
• 100 kilometer fødeledning
• 260 kilometer bæretov og køretråd
Foto: Robert Attermann

BANETRANSFORMERNE
Tre i Andst og en – lidt mindre – i Esbjerg. Er tilslut- tet Energinets højspændingsnet og sørger for, at den strøm, der kommer ind, får det rette spændings- niveau, inden strømmen sendes ud i kørestrøms- anlægget. Transformatorerne i Andst er seks meter høje, 5,8 meter lange og 4,5 meter brede.
Foto: Banedanmark



AUTOTRANSFORMERNE
Autotransformeren tilfører ikke energi, men omsæt- ter spændingen fra et niveau til et andet – fra 50.000 til 25.000 volt. Her kommer strømmen via en feeder-ledning, der er en del af det samlede køre- strømsanlæg. Der er opsat autotransformer i henholdsvis Esbjerg og i Holsted.
Foto: Banedanmark



KONKURRENCE

Vi har tidligere haft TIB-strækninger som et tema i bagsidens konkurrence, og hver gang viser det sig, at baneavisens læsere har styr på deres TIB. Således også denne gang, hvor vi gerne ville have svar på, hvad TIB-strækningen mellem Hillerød og Hellerup hedder.

Det rigtige svar er TIB 820, og det vidste blandt andre assisterende byggeleder Monica Batz fra Spor i Fredericia, som får en præmie tilsendt.

Vi springer over i litteraturens verden og tager et spring tilbage i tiden. Helt tilbage til 1909, hvor en ung Emil Bønnelycke begyndte hos DSB. Det er dog ikke jernbanen, der har gjort ham berømt, men derimod hans temmelig futuristisk inspirerede digte og bøger.

Fra 1919 og frem til sin død ernærede han sig som fuldtidsforfatter, og blandt hans mest succesrige bøger er romanen "Lokomotivet", der foregår i et jernbanemiljø.

"Lokomotivet" blev filmatiseret i 1942, og så er det jo nærliggende at spørge til, hvad filmen, der bygger på romanen, hedder?

Har du svaret, så send det til konkurrence@bane.dk. Vi skal have dit svar senest torsdag den 16. februar.



FRA ROMAN TIL FILM. Hvad hed filmatiseringen af Emil Bønnelyckes roman "Lokomotivet" fra 1933.

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: Dorte Kristiansen, Melissa Fugl, Mette Løth Christensen, Tina Nørgaard Andersen, Lisbeth Ligaard, Katrine Bekker Bauer, Gitte Sørensen, Pia Vannacci Elnif, Henrik Strunge, Ebbe Jung Josefsson 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



DISKUSSION. Efter oplæg fra progamdirektør Jan Schneider-Tilli og besøg af administrerende direktør Per Jacobsen gik medarbejderne i grupper og diskuterede løs om Signalprogrammets vision, leveregler og mål. Foto: Jesper Blæsild

Medarbejderdag i Signalprogrammet

Planen ligger der, visionen er klar. Hvordan gearer vi os bedst til samarbejdet, opgaverne og fremtiden? Sidste mandag mødtes hele Signalprogrammet til medarbejderdag på Nationalmuseet.

AF METTE LØTH CHRISTENSEN
mlch@bane.dk

Midt i al virakken om Signalprogrammet samledes det 200 mand store hold i sidste uge til en dag om ny vision, leveregler, klare mål og vejen derhen. En vej, som forudsætter et bredt samarbejde i Banedanmark for at komme i hus.

Dagen skulle være med til at styrke den indre sammenhængskraft på kryds og tværs af de mange projekter og den organisation, der til sammen udgør Signalprogrammet.

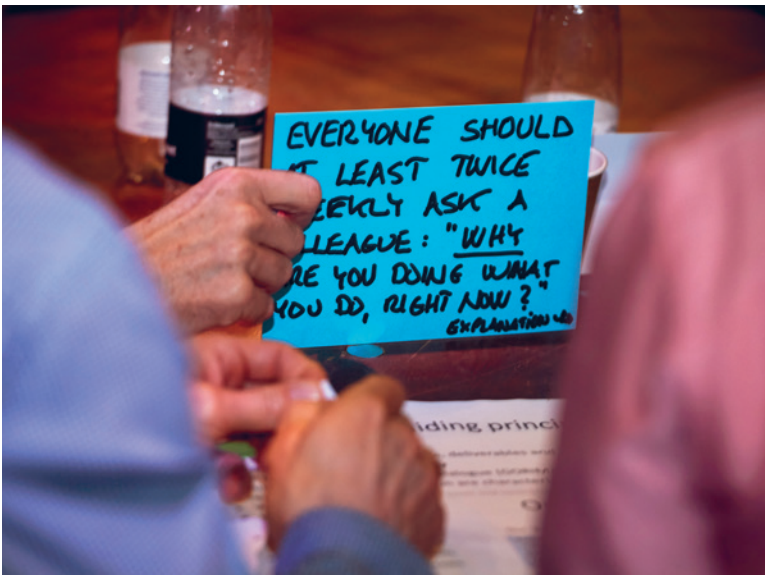
Baggrunden er efterårets nye plan for udrulning, der har trukket en streg i sandet for programmet. Og nu skal der ses fremad.

"Vi er i fuld gang, og alle arbejder fokuseret på den store opgave, vi

har foran os, men det er godt med et realitytjek på og dialog om, at vi også har den samme retning og skærper os selv til den store opgave, og hvordan vi gør det på en fælles måde. At vores måde at arbejde på understøtter den store opgave så godt som muligt," sagde Jan Schneider-Tilli, direktør i Signalprogrammet.

Derudover kom administrerende direktør Per Jacobsen på besøg. Han gav Signalprogrammets medarbejdere et indblik i omverdenens og resten af Banedanmarks forventninger til og samspil med Signalprogrammet.

Derefter gik medarbejderne i grupper og diskuterede løs om Signalprogrammets vision, leveregler og mål, inden den vilde skattejagt gik løs i Nationalmuseets samling.



STIL SPØRGSMÅL. "Alle skal mindst to gange om ugen spørge en kollega: "Hvorfor gør du det, du er i gang med, lige nu". Foto: Jesper Blæsild

SIGNALPROGRAMMETS VISION:
Togtrafikken i Danmark bringes med nye signalanlæg ind i fremtiden via succesfuld leverance og idriftsættelse baseret på forpligtende samarbejde, læring og målopfyldelse.

Ballast

AF LARS ANDERSEN

