

**JERNALDERFUND  
VED GLUMSØ**

**BAGSIDEN**



**STRØM PÅ  
ESBJERG-LUNDERSKOV**

**SIDE 3**

# baneavisen

banedanmarks medarbejderavis | 23. marts 2017 | 18. årgang | nr. 6

## Punktligheden skal op på Københavns Hovedbanegård

Kommer togene punktligt af sted fra København, har det betydning for punktligheden i hele landet. Under navnet Kh 360° undersøger vi nu sammen med DSB, hvad der skal til for at få flere afgang på sekundet.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD  
spfg@bane.dk

Punktligheden på København H har en effekt i resten af landet. Hvis togene kommer rettidigt fra København, kan det aflæses – på den positive måde – helt frem til endestationen.

Men antallet af afgang "på sekundet" ligger på omkring 42 procent, og det er for lavt. Derfor bliver der nu sat fokus på København H og de tilstødende strækninger for at finde frem til, hvordan tallet kan komme op.

"Den bedste forudsætning for at

komme frem til tiden er, at man kommer af sted til tiden. København H er vores største station med alt hvad det indebærer af kompleksiteter, men det skal ikke forhindre os i at få kontrol over processerne dér. Og vi skal have kigget på alt, der går forud og foregår ved afgang. Sammen skal vi finde frem til de værktøjer, der gør, at vi kan få flere tog til at afgå på sekundet. En af de første opgaver er at finde frem til 1-3 indsatser, der kan sættes i gang hurtigt," siger trafikdirektør Peter Svendsen.

Projektet involverer medarbejdergrupper på tværs af DSB og Bane-



**KH360.** Navnet Kh 360° er valgt, fordi projektet vil hele vejen rundt om, hvad der sker på fjernbanen i hovedstadsområdet. Foto: Christoffer Regild

danmark. Målet er senest i september at komme op på, at 50 procent af afgangene sker "på sekundet".

"Er vi punktligt i vores afgang fra København H, så har det en positiv effekt i hele landet. Så derfor begynder vi her ved at implementere indsatser, der kan styrke afgangspunktligheden på både den

korte og den lange bane," siger trafikchef i DSB Stig Friisbæk.

### Fire spor

Navnet Kh 360° er valgt, fordi projektet vil hele vejen rundt om, hvad der sker i Hovedstadsområdet. Projektet er delt op i fire hovedspor, hvor der ses på planlagte range-

ringer, Kyst- og Øresundsbanen, afgang på sekundet fra København H og Østerport samt en balanceret udnyttelse af stationens kapacitet.

Ud over de fire arbejdsplaner er der et ekstra Spor 0, som ser på de tidligere indsatser, som der har været mange af, og så med den viden prioriterer de forslag, der kommer ind

En af dem, der sidder i styregruppen for Kh 360°, er Anders Burchardt Hansen, områdechef for Trafikstyring Øst. Og han har en klar forventning om, at arbejdet giver gode resultater.

"Togene skal være klar til afgang, og der skal være sat signal for dem, så de kan komme af sted på sekundet. Nu skal vi blandt andet se på, hvor vi kan trimme procedurene hos både DSB og Banedanmark, så det kommer til at ske. Og vi skal på jagt efter det, der er med til at forhindre togene i at afgå punktligt," siger han.



### KH 360° KØRER I FIRE SPOR:

- SPOR 1: Planlagt rangering. Fokus på rangeringen på København H og Østerport.
- SPOR 2: Sydøst. Punktligheden er lav på Øresundsbanen, og det forplanter sig til Kystbanen.
- SPOR 3: Afgang på sekundet. Fokus på vigtigheden af rettidige afgang fra København H.
- SPOR 4: Kh i balance. Mere robusthed i trafikafviklingen på København H.

Herudover er der et SPOR 0, som står for at samle op på analyserne, gennemføre supplerende faktaindsamling og for at anbefale prioriteringer af indsatserne. I SPOR 0 ses der også på, hvad der tidligere er gennemført af indsatser – og hvad der har fungeret.



### KØBENHAVN H

Danmarks travleste station målt på ankomster og afgang. Hver dag er der omkring 500 daglige afgang fra stationen. Over 40.000 passagerer benytter S-togene, og over 62.000 fjerntogspassagerer benytter dagligt stationens 13 perronspor.



### FOKUS PÅ AFGANGSTIDER HJALP

Man kan naturligvis ikke sammenligne København H med Kalundborg Station, men en fokuseret indsats for at få togene til at afgå på sekundet har været med til at sikre langt flere punktligt afgang fra Kalundborg.

I 2015 satte præcisionsgruppen for Sjælland fokus på at forbedre afgangsprocedurene fra Kalundborg, fordi antallet af afgang "på sekundet" lå på 56 procent.

Der blev målt på alt fra, hvor lang tid det tager lokomotivføreren at gå hen til toget, til hvor lang tid det tager at klargøre materiellet, og hvor lang rangertid, der må være. Afgangsproceduren blev trimmet med rigtig gode resultater til følge.

I Kalundborg bruges målepunktet stadig som performancemåling imellem personaleleder og lokomotivførerne. Seneste måling viser at 91 procent af alle tog i gennemsnit er afgået inden for det første minut over de sidste 8 uger.

## Vellykket første test af signalsystem i Nordjylland

Signalprogrammet har lavet den første vellykkede test af ERTMS på strækningen mellem Strandby og Frederikshavn.

AF MELISSA FUGL  
mfu@bane.dk

Efter flere sidste-minuts udfordringer fik Signalprogrammet i weekenden den 11.-12. marts udført den første test af ERTMS mellem Strandby og Frederikshavn.

"Det er en stor milepæl. Vi er begyndt at teste, om alt det, vi har prøvet af i vores testlaboratorium i Valby, og som medarbejderne hidtil kun havde prøvet på simulator,

virker i den virkelige verden," siger projektchef Brian Nielsen fra Banedanmarks Signalprogram.

Testen er kompleks og har mange medvirkende fra både Banedanmark, DSB og Nordjyske Jernbaner. Testen er den første af en lang række tests frem mod, at strækningen Frederikshavn-Lindholm-Hobro overgår til det nye signalsystem i 2018.

"Der er lagt et kæmpe arbejde i de her tests fra mange forskellige sider, og jeg er meget glad for al

den opbakning, vi har fået fra både Trafik, DSB, Nordjyske Jernbaner og Trafikstyrelsen. Det er utrolig godt at opleve, at samarbejdet fungerer – også når noget er svært og skal løses hurtigt," siger Brian Nielsen.

Strækningen mellem Frederikshavn, Lindholm og Hobro er teststrækning – såkaldt early deployment strækning – og derfor den første jyske strækning, der bliver udstyret med det nye signalsystem.

### To års forarbejde

I de sidste to år har Signalprogrammet arbejdet med at udstyre sporet mellem Frederikshavn-Lindholm og Hobro med nye komponenter, der

forbereder den nordjyske strækning til det nye signalsystem.

"Vi har lagt kabler, baliser og akseltællere ud i sporet. Sideløbende har vi i vores testlaboratorium sikret os, at ERTMS-systemet er klar til at blive rullet ud på den første strækning," fortæller Brian Nielsen.

### Det nye trafikår på arbejde

Samtidig er der skabt teknisk forbindelse til Banedanmarks nye trafikår i Fredericia, hvor medarbejderne i forbindelse med testen får deres debut med at styre togtrafikken flere hundrede kilometer nordpå på det nye system.

"Det er første gang, vi tager det

nye signalsystem i brug sammen med alle de nye komponenter i infrastrukturen. Formålet med den første test er at se, om det hele virker. Om udstyret i toget, i infrastrukturen og radiosystemet spiller sammen," siger Brian Nielsen.

### Mange spærringer

Frem mod sommerferien er der yderligere syv testweekender på strækningen. Den næste testweekend ligger allerede i næste weekend; den 25.-26. marts.

PÅ DEN KORTE BANE:

# Flere godkendelser – første gang!



Når du bygger om i dit hus, skal du have en byggetilladelse, inden du går i gang, og en ibrugtagningstilladelse, når du er færdig. Det skal man også, når man laver ændringer på jernbanen. Ansøgning og godkendelse foregår i den såkaldte CSM-proces. Målet er, at flere sager bliver godkendt første gang.

AF PIA VANNACCI ELNIF  
pvel@bane.dk

En del af HR's på den korte bane for første halvår af 2017 er at få styrket CSM i hele organisationen.

Når ændringer for eksempel ikke kan godkendes første gang, er det dyrt for Banedanmark, og det kan være med til at forsinke projekter. "Derfor arbejder vi hele tiden på at udvikle vores måde at arbejde på, så vi kan hjælpe vores kolleger rundt i Banedanmark til at gøre tingene rigtigt – første gang," forklarer Claus René Pedersson, der er sektionschef for Risikoledelse i Kvalitet & Sikkerhed.

## Målrettet indsats

Sektionen har ansvaret for at godkende dokumentation, der viser, at ændringer i infrastrukturen kan udføres sikkerhedsmæssigt forsvareligt. De arbejder målrettet på at højne andelen af projekter, der

bliver godkendt første gang.

"Vi har ændret måden, vi arbejder på. Vi kommer ind i processen tidligere ved at samarbejde og understøtte vores kolleger i højere grad end før, hvor vi måske var lidt mere politimandsagtige og kontrollerende," siger Claus René Pedersson.

Blandt andet holder sektionens medarbejdere dialogmøder med dem, der udarbejder CSM-ansøgningerne. Derudover afholdes jævnligt CSM-caféer i både Fredericia og København, hvor aktuelle emner tages op, ligesom der bliver delt erfaringer på tværs af projekter.

## Tavlemøde hver mandag

Omdrejningspunktet for den ændrede måde at arbejde på er ved tavlemøde hver mandag morgen, hvor mål og resultater gennemgås.

De overordnede mål er, at minimum 70 procent af signifikansvurderingerne bliver godkendt første gang, og at mindst 80 procent af ibrugtagningstilladelseerne gives for-



**TAVLEMESTER.** Claus René Pedersson gennemgår hver mandag resultater og bagvedliggende trends og tendenser. Foto: Peter Elmholt

ste gang. På de interne linje er der mål om sagsbehandlingstid, intern kvalitetssikring og dialogmøder.

Den mandag morgen, baneavisen er forbi, lægger Claus René Pedersson ud og siger:

"Som I kan se, er vi i grøn på alle vores mål. Det er vist ikke sket før."

Godkendelsesprocenten ligger over målet på både signifikansvurderinger og ibrugtagningstilladelse.

Det er godt nyt, for det betyder, at projekterne sparer både tid og penge.

## Bedre understøttelse

Nogle af dem, der har gavn af det, er myndighedskoordinatorerne i Anlæg.

"Vi får bedre sparring, og der sker færre misforståelser, når vi samarbejder bedre med Kvalitet & Sikkerhed. Vi får også bedre hjælp i forhold til signifikante ændringer, hvor Trafik- og Byggestyrelsen skal indover," siger Alexander Nuyles



**TAVLEMØDE.** Tavlemøderne gør, at kollegerne videndeler langt mere i sagsbehandlingen. Foto: Peter Elmholt

Nielsen, der er myndighedskoordinator.

Selv om der er grønt over hele linjen, giver det ikke anledning til at hvile på laurbærene. På tavlemødet bliver der kigget på underliggende trends og tendenser for at se på, hvad de kan blive endnu klogere på.

De ser på årsager, hvilke handlinger de så kan sætte i værk, og

hvilke forbedringspotentialer der er.

"Tavlemøderne gør, at vi videndeler langt mere i vores sagsbehandling. Vi har også fået ansat flere sagsbehandlere til myndighedsgodkendelserne, så vi alt i alt kan yde en bedre service til vores kolleger i Banedanmark og i højere grad være rammesættende og understøttende," slutter Claus René Pedersson.

## BELGISK KONGEHUS PÅ BESØG

# Kongeligt besøg planlagt i mindste detalje

Fra sikkerhed og taler til detaljerede tidsplaner – helt ned på minutplan. Det kræver timing og overblik at gøre klar til et kongeligt besøg.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD  
spfg@bane.dk

Intet er overladt til tilfældighederne. Som var det afgangstiderne på myldretidstog på København H er der lagt et minutstøst program for de tre kvarter, der er kongeligt besøg i Trafiktårn Øst den 29. marts. Her besøger Belgiens Kong Philippe trafikttårnet sammen med Kronprins Frederik og en delegation med deltagelse af den belgiske ambassadør, den wallonske ministerpræsident og flere andre.

Gæsterne vil blive modtaget af bl.a. Transport-, Bygnings- og Boligminister Ole Birk Olesen og administrerende direktør Per Jacobsen. Under besøget skal Alstom og Banedanmark fortælle om Signalprogrammet og vejen frem mod implementeringen.

Ønsket om at se Trafiktårn Øst og høre mere om Signalprogrammet kom fra det belgiske kongehus.

"Det belgiske kongehus vil gerne

høre mere om Signalprogrammet og om Alstoms rolle som leverandør. Så besøget kommer til at foregå på 5. sal, hvor styringen af Fjernbane Øst kommer til at foregå i fremtiden. Vi skal så sikre os, at gæsterne får de rette informationer og et godt indtryk – og det på 45 minutter, for længere varer besøget ikke," siger Henrik Holtermann, politisk fagsvarer i Signalprogrammet.

## God planlægning

Den 23. januar kom den første mail fra Kongehuset om, at det belgiske kongehus gerne ville besøge Trafiktårnet og høre mere om Signalprogrammet i forbindelse med statsbesøget sidst i marts. Der blev hurtigt nedsat en lille gruppe, der skulle stå for det praktiske omkring besøget.

Og der er løbende blevet holdt snor i besøget. I begyndelsen af februar kom en "fortrop" med repræsentanter fra hoffene og fra den belgiske ambassade og han-



**INSTRUKSER.** Den 29. marts besøger den belgiske Kong Philippe Trafiktårnet Øst sammen med Kronprins Frederik og en delegation med deltagelse af den belgiske ambassadør, den wallonske ministerpræsident og flere andre. Foto: Christoffer Regild

delsattaché til Trafiktårnet for at se stedet og høre nærmere.

"Vi har også skullet skruet det helt rigtige program sammen, så det ikke bare bliver tale på tale, men så gæsterne også får mulighed for at se, hvad det nye signalsystem kan. Derfor giver vi også den belgiske konge og Kronprinsen muligheden for at prøve en af de simulatorer, som lokomotivførerne benytter i deres uddannelse," siger Henrik Holtermann.

I dagene op til besøget vil der igen komme en belgisk delegation på besøg for at gennemgå programmet for det kongelige besøg.

## Sikkerhed og presse

Der er også et tæt samarbejde med politiet i forbindelse med besøget. Adgangsforhold, evakueringsmuligheder og sikkerhed er nogle af de ting, det er rigtig vigtigt at få styr på.

Pressen er et kapitel for sig. Fotograferne skal naturligvis have mulighed for at få taget de nødvendige billeder, men uden at det forstyrrer de kongelige gæster og deres følge.

Det betyder blandt andet, at der er særlige retningslinjer for, hvor pressefotograferne kan være placeret, og hvornår de kan tage billeder. Det

kan være nødvendigt for medierne både at have en fotograf ved indgangen og oppe på femte sal for at få billeder begge steder fra," fortæller Louise Månsson, sektionschef i Trafik.

## Minut for minut

Som beskrevet i indledningen, så er besøget minutstøst planlagt, lige fra bilerne ankommer til trafikttårnet klokken 14, og til de forlader bygningen tre kvarter senere. Og det tydeligt, at der ikke bliver tale om en "almindelig" rundvisning i Trafiktårn Øst.

"Der er mange detaljer at tage hensyn til, som vi ikke er vant til i hverdagen. Det gælder eksempelvis om at sikre, at vi titulerer gæsterne korrekt, ligesom der kan være en særlig etikette vedrørende påklædning og andet. Og så er der alt det logistiske i forbindelse med besøget, som skal være klart helt ned i detaljen. Det gælder forhold som f.eks., hvor lang tid det tager at få hele følget op og ned med elevatorerne, og hvor bordet med forfriskninger skal stå," fortæller Pia Rudi Christensen, direktionssekretær i Trafik.



**NU TESTES DER.** Testtogene kører nu frem til den 22. april, hvor Teknik overtager anlægget, der dermed vil være klar til drift. Foto: Banedanmark

# Så kom der strøm på, og testtogene ruller

Elektrificeringen af strækningen Esbjerg-Lunderskov passede en milepæl af de største i sidste uge, da der blev sat strøm til anlægget. Det gode samarbejde, der har kendetegnet projektet, fortsætter – for nu skal testtogene ud at køre på strækningen.

AF DORTHE KRISTIANSEN  
dokr@bane.dk

I sidste uge skete det så: Der blev sat spænding på strækningen mellem Esbjerg og Lunderskov, og Elektrificeringsprogrammet kunne sætte hak ud for en meget vigtig milepæl.

Spændingssætningen og den omfattende test af det nye kørestrømsanlæg var den foreløbige kulmination på et arbejde, der begyndte med rydningen af bevoksning langs strækningen i 2014.

"Hele processen med at få sat strøm på krævede et stort forarbejde. Der var udarbejdet en drejebog for testforløbet helt ned i detaljen for, hvad der skulle ske den enkelte dag – time for time."

Første dag blev der testet ved lav spænding, anden dag ved fuld spænding, men kun på enkelte dele af strækningen ad gangen. Tredje dag var der kortslutningstest og en strømtest på hele strækningen, og resten af ugen blev brugt til at teste signalerne for at sikre, at de ikke bliver påvirket af spændingssætningen.

"Under testene var der hver nat omkring 20 mand ude i sporet. Mange funktioner var repræsenteret fra byggeledere, geografer, koblings-



**STRØM PÅ.** I sidste uge blev der sat strøm på strækningen mellem Esbjerg og Lunderskov. Foto: Robert Attermann

ledere, trafikledere, sikringsfolk fra Teknik og TSA. Så Elektrificeringsprogrammet har virkelig kontakter rundt omkring i hele Banedanmark," siger Per le Fevre, der er sektionschef i Elektrificeringsprogrammet.

#### Mange involverede

Kollegerne fra Teknik har især hjulpet til med fejlfinding, og KC Kørestrømscentralen på Otto Bussevej har været involveret i alle test og stillet ekstra personale til rådighed.

"Hele processen med at få sat strøm på krævede et stort forarbejde. Der var udarbejdet en drejebog for testforløbet helt ned i detaljen for, hvad der skulle ske den enkelte dag – time for time. Spændende har det også været, og det har vi kunnet mærke på alle parter – og der har været stor entusiasme hos

alle. Det gælder vores entreprenør, EPAS, og det gælder kollegerne i Teknik, Trafik og hos DSB," fortæller Per le Fevre.

Fra fjernstyringscentralen i Esbjerg sørger Trafik for fjernstyringen, så der er plads til testtogene i sporet, og da der køres testtog både aften og nat, så har der været ekstra mandskab inde over alle steder fra.

#### Testtoget på skinnerne

Frem til 22. april kører der med undtagelse af påsken testtog på strækningen mellem Esbjerg og Lunderskov. Kørslerne foregår om aftenen og om natten, og testtoget er et ombygget IR4-tog, som DSB stiller til rådighed.

Toget kommer til at køre med mellem to og fem togsæt. Elektrificeringen af strækningen

mellem Esbjerg og Lunderskov er den første af flere strækninger, der over de kommende år skal elektrificeres. Så selv om der er nået et delmål, er der mange flere af slagsen forude.

"Ved at få sat strøm på mellem Esbjerg og Lunderskov har vi både nået en milepæl, og samtidig taget et endnu et skridt på en lang og spændende rejse. Med elektrificeringen skaber vi rammerne for en mere moderne og mere grøn jernbane, og samtidig giver det på sigt muligheder for kortere rejsetid, da el-tog accelererer hurtigere end dieseltog," siger projektchef Annette Legart.

Efter elektrificeringen af Esbjerg-Lunderskov følger strækningerne Den nye Bane København-Ringsted, Køge Nord-Næstved samt Roskilde-Kalundborg.

#### ELEKTRIFICERING

##### ESBJERG-LUNDERSKOV:

- 2137 prøvegravninger til fundamenter
- 2088 fundamenter
- 1614 kørestrømsmaster
- 100 kilometer returkabel
- 100 kilometer fødeledning
- 260 kilometer bæretov og køretråd



## KORT NYT

### ÅRSRAPPORT ER UDGIVET

Banedanmarks årsrapport 2016 er udkommet. Årsrapporten er en samlet årsrapportering, der giver et dækkende billede af Banedanmarks økonomi, faglige aktiviteter og vigtige resultater i 2016. Du finder årsrapporten på [bane.dk](http://bane.dk). Her kan du også læse Banedanmarks Grønne Regnskab for 2016.



### RINGSTED-FEMERN BANEN NÅR MILEPÆL

Den første store milepæl i opgraderingen af Ringsted-Femern Banen er nået. Arbejdet med 18 vejbærende broer er afsluttet på Lolland og Falster for at gøre plads til kørestrømsanlæg og et ekstra spor. Arbejdet er en del af en samlet opgradering af cirka 100 broer på hele strækningen. Milepælen blev markeret ved indvielsen af et nyt vejanlæg i Eskilstrup på Falster. Foto: Banedanmark



### I GANG PÅ FACEBOOK

På Banedanmarks officielle facebook-profil bliver der nu løbende lagt nyheder ud om Banedanmark, ligesom anlæggelsen af en ny bro over Masnedsund også har sin egen facebook-side. Facebook er blot et af flere sociale medier, vi benytter til at informere om vores arbejde. Ud over facebook er vi også på Twitter, Instagram, LinkedIn og Youtube. For alle kolleger i Banedanmark er det nu også muligt at tilgå facebook fra arbejdscomputerne.

### VI CYKLER – IGEN – TIL ARBEJDE

Igen i år deltager Banedanmark i Vi cykler til arbejde. Hele maj måned cykles der om point, og selv om du cykler kort eller langt, tager en del af ruten med tog eller bus, så tæller alle cykeldage i regnskabet. Hvert hold består af 4-16 deltagere, og du skal tilmelde dit hold via [www.vcta.dk](http://www.vcta.dk) senest søndag den 30. april. Banedanmark betaler for deltagelsen. (EAN nr. 5798000893207), og når fakturaen havner i din indbakke – skal du videresende den til Birte Hartvig, [bha@bane.dk](mailto:bha@bane.dk).

## KONKURRENCE

Den var for let – konkurrencen i sidste nummer af baneavisen. Godt nok er det en del sæsoner siden, at Souvenirs sendte deres selvbetitlede debutalbum på gaden, men det var ikke vanskeligt for baneavisens læsere at komme frem til, at det var dem, der udgav sangen "Han tog et nattog".

Blandt de rigtige besvarelser har vi udtrukket ledelsessupporter Mette Madsen Lager fra Jernbanesikkerhed i Fredericia, som får en præmie tilsendt.

Vi tager endnu et nattog, men denne gang er det litteraturen, vi tager ud at rejse med. For en halv snes år siden blev romanen "Nattog til Lissabon" noget af



en bestseller. Hovedpersonen Gregorius tager rejsen fra Bern i Schweiz, fordi han er blevet besat af en bog, skrevet af en portugisisk læge.

Det kommer der en fin roman ud af, og for at gøre det lidt vanskeligere denne gang, så vil vi gerne vide, hvilket brætspil Gregorius er en passioneret dyrker af.

Har du et bud på, hvilket spil det er, så send dit svar til konkurrence@bane.dk. Vi skal have dit svar senest torsdag den. 30. marts.



**SPOR FRA FORTIDEN.** Arkæologerne har undersøgt arealerne ved at grave mulden af i brede bælter, som de undersøger for spor af eksempelvis stolper fra tidligere bebyggelser. Foto: Museum Sydøstdanmark

# Tæt på fortiden

Lidt uden for Glumsø finder arkæologerne spændende ting og spor fra Jernalderen i jorden i forbindelse med en kurveudretning, som Ringsted-Femern Banen skal i gang med.

AF LISBETH LIGAARD  
lbl@bane.dk

Når Banedanmark skal arbejde et sted, som ikke har været bebygget i nyere tid, undersøger arkæologerne først de arealer, der bliver berørt af arbejdet. Herved bliver sandsynligheden for at støde på arkæologiske fund under anlægsarbejdet mindre - et eventuelt fund medfører nemlig, at arbejdet skal standse.

Arkæologerne undersøger arealerne ved at grave mulden af i brede bælter, som de undersøger for spor af eksempelvis stolper fra tidligere bebyggelser. Hvis de vurderer, at her er tale om noget særlig interessant, foretager de en egentlig arkæologisk udgravning.

"I Glumsø har det lokale museum lavet udgravninger og skal fore-

tage én eller to mere", fortæller projekteringsleder Mette Daugaard Petersen fra Anlæg.

"Før de gik i gang med at grave, undersøgte de arealet med en detektor og fandt en romersk sølvmønt, så de var godt klar over, at her kunne det godt blive spændende."

Og det blev det da også. Foruden sølvmønten fandt arkæologerne blandt andet et guldstykke fra et armbånd, hvilket de tolker som, at der nok har fundet handel sted på pladsen.

"Samme sted fandt arkæologerne tydelige spor efter mere end 40 bygninger," siger Mette Daugaard Petersen.

"De kan også se, at bygningerne ikke er lige gamle, så teorien er, at der enten er tale om en landsby, som har ligget der i flere hundrede år, eller at folk har bosat sig dér ad flere



**FUND FRA JERNALDEREN.** Der er blandt andet fundet en sølvmønt og et guldstykke fra et armbånd i udgravningerne. Foto: Museum Sydøstdanmark

omgange. Det tyder på, at landsbyen har haft en central funktion."

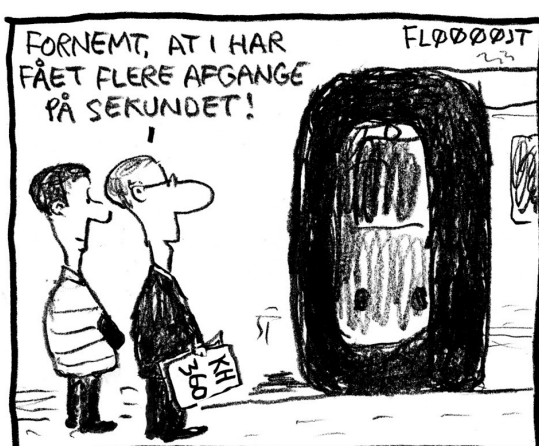
### Åben udgravning

"Vi ved, at rigtig mange mennesker synes, det er interessant at følge arkæologernes arbejde. Derfor var der åben udgravning sammen med Museum Sydøstdanmark onsdag den 22. marts," siger Mette Daugaard Petersen.

Her kunne folk se sølvmønten og guldstykket, og hvad arkæologerne ellers har fundet i jorden, og de blev vist rundt i sporene af bebyggelsen. Det er en god måde at vise befolkningen, at et stort anlægsarbejde som Ringsted-Femern Banen har mange ukendte sider, før det ender med at blive til en jernbane."

### Ballast

AF LARS ANDERSEN



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, Mette Løth Christensen, Tina Nørgaard Andersen, Lisbeth Ligaard, Katrine Bekker Bauer, Gitte Sørensen, Pia Vannacci Elnif, Henrik Strunge, Ebbe Jung Joseffson, Anne Kold Kasper og Anders Paaskesen.

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 læserbrev til baneavisen, er du velkommen til at kontakte os.

Søren-Peter Fiirgaard, 8234 9726,  
Katrine Bekker Bauer 8234 9159,  
baneavis@bane.dk

**banedanmark**

