

10.12.2021
Banedanmark Carsten
Niebuhrs Gade 431573
København V8234 0000
Banedanmark.dk

Banedanmarks samarbejde med Odense Letbane

Problemstilling

Odense Letbane har ikke fået tilladelse til at sætte strøm til deres anlæg de steder, hvor letbanen møder Banedanmarks fjernbane. Det skyldes, at Odense Letbane har ønsket at udvikle en unik og uprøvet metode til at dokumentere, at letbanens anlæg ikke kan påvirke Banedanmarks sikringsanlæg med deraf følgende fare for passagererne. Banedanmark har brugt meget betydelige ressourcer på at bistå Odense Letbane med at få den af Odense Letbane valgte metode til at fungere.

CVR: 1863 2276

Odense Letbane, dennes leverandør (COMSA) og leverandørens rådgiver har imidlertid ikke på tilstrækkelig vis dokumenteret deres løsning på trods af intensiv dialog herom. Banedanmark har flere gange pointeret over for Odense Letbane og COMSAs rådgiver, at leverancer til Banedanmark har været forsinkede og mangelfulde. Det har krævet stor involvering fra Banedanmarks side at guide særligt COMSAs rådgiver i forbindelse med opgaven. Dette er overraskende, givet at rådgiveren er et stort og internationalt anerkendt rådgivningsfirma med konkret kendskab til Banedanmarks sikringsanlæg.

Banedanmark vurderer dog, at en tilladelse kan opnås i nær fremtid, forudsat at Odense Letbane holder den lovede fremdrift.

Indledning

Odense Letbane opfører et strømførende anlæg tæt på Banedanmarks sikringsanlæg tre steder på fjernbanen. Det medfører en risiko for, at strømmen ved fejl på Odense Letbanes anlæg 'vandrer' til Banedanmarks sikringsanlæg. Hvis det sker, betyder det i værste fald, at Banedanmarks sikringsanlæg slår fra, så togene ikke modtager de rigtige signaler til kørsel, og så er der risiko for kollision. Desuden er der risiko for påvirkning af overkørslen ved Hjallesø Station, så bommen ikke reagerer, når toget passerer, og bilerne kan kolidere med togene.

Derfor præsenterede Banedanmark helt tilbage i 2018 Odense Letbane for en anerkendt løsning, som også er anvendt i forbindelse med etableringen af Aarhus Letbane, hvor præcist den samme problemstilling gør sig gældende. Denne løsning afviste Odense Letbane, da Odense Letbane mente, at løsningen var for dyr.

Odense Letbane ønskede i stedet at afsøge en uafprøvet metode. Banedanmark accepterede at undersøge alternative løsninger, men Banedanmark har ikke kunnet garantere Odense Letbane, at det var en farbar vej. Det har været en udfordrende opgave for Odense Letbane, dennes leverandør COMSA og COMSAs rådgiver at udvikle denne metode og få den godkendt. Dette på trods af, at Banedanmark har ydet omfattende støtte til, at Odense Letbane kan komme i mål, herunder senest leveret model og beregninger af jordpotentiale ved nedfald af køreledning.

Frem til 2020 har Odense Letbane ikke været i dialog med Banedanmark om udviklingen af den unikke løsning. Banedanmark er ikke vidende om, hvad Odense

Letbane har brugt disse to år til i forhold til udvikling af den model, som Odense Letbane har ønsket.

Side 2/4

Siden 2020 har Banedanmark været i dialog med Odense Letbane om, hvordan det kan dokumenteres, at letbanen ikke påvirker Banedanmarks sikringsanlæg. Banedanmark har forståelse for, at det kan opleves som en vanskelig proces, men Banedanmark gjorde det meget klart for Odense Letbane, at den af Odense Letbane valgte løsning er kompliceret og uprøvet. Da Banedanmark er ansvarlig for sikkerhedsgodkendelsen af den valgte løsning, kan Banedanmark ikke overtage opgaven med at eftervise løsningen, som Odense Letbane har påtaget sig.

I juli 2021 kunne Banedanmark – på baggrund af beskrivelsen af den løsning, som Odense Letbane havde udarbejdet på dette tidspunkt – fremlægge en endelig og klar kravspecifikation til, hvordan Odense Letbane skal dokumentere, at Odense Letbane ikke påvirker Banedanmarks sikringsanlæg og en plan for den efterfølgende sagsbehandling i Banedanmark.

Siden august 2021 er der afholdt dialogmøder om fremdriften ca. en gang om ugen kombineret med ad hoc-møder, skriftlig granskning m.v. Således har der i den sidste periode været daglige møder for at få løsningen på plads.

I september 2021 konstaterede Banedanmark og Odense Letbane manglende fremdrift, hvor det i den forbindelse blev oplyst, at COMSAs (COMSA er en stor entreprenørkoncern med base i Spanien) rådgiver har været en begrænsende faktor. Banedanmark har derfor overtaget ledelsen af samarbejds møderne. Endvidere har Banedanmark frigivet ressourcer, som COMSAs rådgiver egentligt havde dedikeret til Banedanmarks Signalprogram, men som COMSAs rådgiver var afhængige af for at komme i mål med deres leverancer til Odense Letbane.

Dialog og kvalitet i leverancer

Banedanmark oplever overordnet et godt og konstruktivt samarbejde med Odense Letbane, men Banedanmark kan samtidigt konstatere, at det har været en udfordring for Odense Letbane, at styre deres leverandør og dennes rådgiver, som ikke har sikret tilstrækkelig kvalitet og fremdrift i opgaven. Der har fra Odense Letbane været et ønske om et meget højt tempo i sagsbehandlingen, men Banedanmark må konstatere, at det typisk er COMSAs rådgiver, der ikke formår at holde fremdrift i opgaven. Dette har Odense Letbanes ledelse medgivet.

Banedanmark går langt for at sagsbehandle materiale fra Odense Letbane, herunder hjælper med formuleringer til diverse dokumenter, står til rådighed på chef- og sagsbehandlerniveau stort set hele døgnet og har blandt andet sikret Odense Letbane togfri intervaller til test med meget kort varsel, selvom det ikke har fulgt de normale processer.

Tilladelse til test ved Hjallese

Banedanmark gav 20. oktober 2021 Odense Letbane tilladelse til at strømsætte letbanens kørestrømsanlæg ved Hjallese Station på baggrund af oplæg fra Odense Letbane og dennes leverandør og rådgiver. Odense Letbane kunne dermed køre på strækningen for at uddanne lokoførere m.v., uden at der skal ansøges om sporspærringer forud på Banedanmarks infrastruktur.

Tilladelsen blev givet på baggrund af en række betingelser, som Banedanmark havde drøftet med Odense Letbane og COMSAs rådgiver. Forudsætningen for tilladelsen til strømsætning af letbanen ved Hjallesø Station var, at Odense Letbane manuelt skulle overvåge vandringen af strøm fra Odense Letbanes anlæg over i Banedanmarks spor.

Testkørsel ved Hjallesø

Det har i første omgang været muligt for Odense Letbane at køre testkørsel ved Hjallesø siden 27. oktober 2021, hvor Banedanmark modtog samtlige dokumenter der blev efterspurgt ved testtilladelsen af 20. oktober 2021.

Af de planer, Banedanmark har fået, fremgår, at der har været planlagt testkørsel på seks dage á ca. syv timers varighed. Så vidt Banedanmark er orienteret, har Odense Letbane dog ikke benyttet alle de oplyste tidsrum, blandt andet fordi Odense Letbane har haft udfordringer med at skaffe ressourcer til test. Banedanmark har været på uanmeldt besigtigelse i et tidsrum, hvor Odense Letbane havde meddelt, at de ville teste, for at sikre, at overvågningen i forbindelse med test var sat op som aftalt. Ved Banedanmarks besigtigelse var der ikke strøm på letbanen, og dermed blev der ikke testkørt.

Banedanmark stoppede 8. november 2021 al testkørsel ved Hjallesø pga. utilfredsstillende manuel overvågning, hvor to overskridelser af de aftalte grænseværdier ikke blev registreret af overvågningspersonalet, men først i den efterfølgende dataanalyse tre dage senere. Dette kunne potentielt have ledt til en sikkerhedskritisk hændelse.

Banedanmark gav 21. november tilladelse til at genoptage test, da den manuelle overvågning blev præciseret og skærpet som aftalt mellem Banedanmark og Odense Letbane, men Odense Letbane har valgt ikke at genoptage testen, fordi de ikke har kunnet leve op til de betingelser, under hvilke tilladelsen blev givet.

Proces for tilladelse til test ved Middelfartvej og Odense Banegård

Banedanmark godkendte 21. november 2021, at Odense Letbane kunne starte testkørsel ved Middelfartvej og Odense Banegård på baggrund af oplæg fra Odense Letbane, COMSA og dennes rådgiver. Odense Letbane har valgt ikke at genoptage testen, fordi de ikke har kunne leve op til de betingelser, under hvilke tilladelsen blev givet, hvilke er de samme som for Hjallesø Station.

Banedanmarks skinner er immuniseret over for Banedanmarks egen vekselstrøm, men er følsomme over for vagabonderende jævnstrøm fra letbanen, fordi Banedanmarks sikringsanlæg ikke er immuniseret over for jævnstrøm. Aktuelt måler Odense Letbanes udstyr så meget "støj" fra Banedanmarks vekselstrømsanlæg, at det skygger for målinger af jævnstrøm. Dermed kan påvirkninger fra Odense Letbane ikke detekteres, og det er derfor ikke muligt for Odense Letbane at lukke for deres anlæg, inden en situation, som påvirker Banedanmarks sikringsanlæg, opstår.

Det er vigtigt at understrege, at selvom Odense Letbanes måleudstyr ikke kan skelne mellem vekselstrøm og jævnstrøm, så er Banedanmarks anlæg kun immune over for vekselstrøm. Således er problemstillingen en direkte konsekvens af Odense Letbanes

valg af en unik og uafprøvet metode til at dokumentere, at letbanens anlæg ikke kan påvirke Banedanmarks sikringsanlæg.

Side 4/4

Banedanmark og Odense Letbane er aktuelt i dialog for at finde en ny løsning, dvs. metode til at dokumentere, at der ikke er påvirkning fra letbanen til Banedanmarks sikringsanlæg, så testkørsel kan genoptages hurtigst muligt ved Hjallesø Station, Middelfarvej og Odense Banegård. Dette er en yderst højt prioriteret opgave for Banedanmark, hvorfor der holdes møder flere gange dagligt.

Der er dog pr. 1. december 2021 ikke en konkret tidsfrist for, hvornår Banedanmark kan give tilladelse til testkørsel, men der er god fremdrift i dialogen mellem Banedanmark og Odense Letbane, hvorfor en tilladelse forventes at kunne gives inden for nær fremtid.