

væsentligt under den grænseværdi, der på forhånd var fastsat, opnåede COMSA først tilladelse til at køre til Hjallesø Station 20. oktober 2021. Godkendelsen kom på plads efter mange drøftelser og møder med BaneDanmark, og i dette forløb blev COMSA gentagne gange mødt med nye krav og testregimer, der kunne forekomme relativt teoretiske set i lyst af de faktuelle testresultater, der forelå.

På Odense Letbanes opfordring blev der 3. september 2021 afholdt møde med BaneDanmarks topledelse for at få løst op for processen omkring de manglende godkendelser og de stadigt øgede krav fra BaneDanmark. På mødet bekræftede BaneDanmark's topledelse, at sagen skulle behandles med en forudsætning om, at Odense Letbane P/S ikke er integreret i BaneDanmarks system – og der var enighed om, at BaneDanmark og Odense Letbane P/S nu måtte stå sammen om at hjælpe COMSA med at tilvejebringe det rette grundlag for godkendelserne. Der har efterfølgende været et godt og konstruktivt samarbejde med BaneDanmark med det fælles mål hurtigst muligt at få godkendelserne på plads.

Det er alene COMSA's ansvar at opnå de nødvendige godkendelser fra BaneDanmark, men som følge af COMSAs manglende rettidige håndtering af situationen har Odense Letbane P/S i hele forløbet med BaneDanmark valgt at hjælpe COMSA på bedst mulig måde med ressourcer for teknisk bistand og således sikre COMSA forudsætninger for at tilvejebringe det rette grundlag for godkendelserne.

Det skal understreges, at hensynet til maksimal sikkerhed på både BaneDanmarks og Odense Letbanes respektive anlæg har været – og fortsat er – altafgørende for begge parter. I denne forbindelse er sikkerheden vigtigere end tid for Odense Letbane P/S.

Den seneste udvikling er, at BaneDanmark den 22. november 2021 gav tilladelse til COMSA i forhold til at indlede testkørsler med strømsætning på den samlede strækning, herunder de områder, hvor letbanen grænser op mod BaneDanmarks anlæg. Godkendelsen var dog givet på visse betingelser, herunder at COMSA/Rambøll i en periode gennemfører realtidsmålinger og løbende overvåger potentielle påvirkninger af BaneDanmarks anlæg i områderne ved Hjallesø Station, Odense Banegård Center og på Middelfartsbroen.

Som forberedelse til de kommende testkørsler blev der mandag 22. november 2021 trukket et tog gennem centrum med henblik på line check mellem Bolbro og Tarup Center. Line checket forløb uden problemer, og det var på dette tidspunkt forventet, at COMSA umiddelbart herefter kunne strømsætte hele anlægget og indlede testkørsler på hele strækningen med gradvist stigende frekvens.

Det har imidlertid vist sig, at målinger ved Odense Banegård Center og Middelfartsbroen – uden strømsætning af COMSAs anlæg – afdækker, at den elektriske baggrundsstøj i BaneDanmarks anlæg i de to områder har en sådan karakter, at meningsfulde realtidsmålinger af eventuelle påvirkninger fra letbanen ikke lader sig gøre med den til rådighed værende teknologi – og således heller ikke dokumenterer tilstrækkelig sikkerhed og robusthed.

Der arbejdes derfor nu intenst på, sammen med BaneDanmark, at udrede og beskrive, hvordan overvågningen nærmere skal være indrettet, og hvilke procedurer der skal følges. Det forventes, at denne udredning

kan være afsluttet i løbet af de kommende uger således, at tests på hele strækningen kan påbegyndes hurtigst muligt herefter. Erfaringer fra processen med BaneDanmark er dog, at der kan opstå nye situationer, som gør, at der vil være behov for mere tid.

2. Konsekvenser – tid og økonomi

Odense Letbane P/S har i seneste direktionsrapport forud for bestyrelsesmødet 15. september 2021 og i efterfølgende ejer- og selskabsorienteringer, henholdsvis 6. og 13. oktober 2021, samt på et tilsynsmøde med Transportministeriet 12. oktober 2021 orienteret om udfordringerne med at sikre den nødvendige dokumentation som beskrevet ovenfor.

Processen har været særdeles kompleks og tidskrævende og indenfor de seneste uger – efter ovenstående orienteringer – har COMSA mod forventning blandt andet identificeret målinger af udefra kommende støj ved såvel Hjallesø Station som ved Odense Banegård Center og Middelfartsbroen, hvilket har udskudt godkendelserne fra BaneDanmark yderligere og samtidig betydet, at det mandskab, COMSA havde mobiliseret til test, måtte aflyses og skal genmobiliseres, når de endelige godkendelser er på plads.

Som det er fremgået af den seneste direktionsrapport forud for bestyrelsesmødet i september har der været en vandring i tidsplanen fra AA2-aftalen med handover 1JUL2021. Vandringen kan med de løbende vurderinger fra COMSA vises således (tabel fra direktionsrapport af 7. september 2021):

	AA2 tillægsaftale		Vurdering Comsa MAR2021		Vurdering Comsa JUN2021		Bemærkninger
	Deadline	Status	Deadline	Status	Deadline	Status	
Comsa skal mobilisere 80-100 ekstra ressourcer	31AUG2020	 	31AUG2020	 	31AUG2020	 	Forcereing gennemført
CMC fuldt klart og funktionsdygtigt	20SEP2020	 	20SEP2020	 	20SEP2020	 	Opfyldt med mindre mangler
Alle anlægsarbejder inklusive systemer skal være færdige	1DEC2020	 	MAJ2021	 	11JUN2021	 	Følges tæt
Uhindret adgang til alle faciliteter for Stadler og Keolis	15JAN2021	 	28MAJ2021	 	2AUG2021	 	Følges tæt
SIT-test skal være klar til start	29JAN2021	 	2JUL2021	 	24AUG2021	 	Følges tæt
Comsa afleverer assessor godkendt APIS til styrelsen	1MAJ2021	 	27AUG2021	 	11OKT2021	 	Følges tæt
Handover dato	1JUL2021	 	5OKT2021	 	17NOV2021	 	Følges tæt

Vandringen i datoen for handover vedrører væsentligst udfordringerne med de nødvendige godkendelser fra BaneDanmark, men også øvrige tekniske udfordringer og færdiggørelse af de sidste anlægsarbejder.

Som det fremgår, var vurderingen fra COMSA på dette tidspunkt handover 17. november 2021, hvilket stadig ville muliggøre idriftsættelse omkring årsskiftet.

Som omtalt på seneste bestyrelses- ejer- og tilsynsmøde har COMSA så sent som i uge 39 meddelt en forventet handover senest 31. december 2021. Dette under forudsætning af, at –

1. godkendelserne fra BaneDanmark var på plads ved udgangen af oktober
2. COMSA på partnermøde i oktober har givet fuld commitment til tidsplanen

Idriftsættelse af letbanen vil kunne ske fire til seks uger efter handover, og Odense Letbane P/S har med baggrund i disse oplysninger fra COMSA haft en berettiget forventning om idriftsættelse af letbanen kort efter årsskiftet – og derfor holdt fast i vores kommunikation om åbning omkring årsskiftet.

Som det fremgår ovenfor, er den første forudsætning omkring godkendelserne fra BaneDanmark endnu ikke opnået, hvorfor Odense Letbane P/S til stadighed afventer en tidsplan fra COMSA med deres commitment. I konsekvens heraf kan den ellers meddelte dato for handover ikke overholdes.

Odense Letbane P/S har yderligere holdt fast i åbning omkring årsskiftet for at lægge et konstant og maksimalt pres på COMSA i relation til overholdelse af egen tidsplan – dette såvel i de løbende forhandlinger som i den daglige kommunikation med COMSA.

Odense Letbane P/S har hen over efteråret 2021 afholdt flere partnern møder, forhandlingsmøder og tekniske møder med COMSA. Odense Letbane havde således tilbage i september 2021 bedt om et partnern møde, men dette blev afslået af COMSA og først 3. november 2021 blev det muligt at afholde dette partnern møde, hvor det dog ikke var muligt at konkludere noget omkring blandt andet tidsplaner, idet COMSA havde brug for mere tid til mere grundige analyser. I ugerne efter har teams fra COMSA og Odense Letbane P/S arbejdet sammen omkring disse analyser, dette som forberedelse til det senest afholdte partnern møde 17. november 2021.

Efter det seneste partnern møde 17. november 2021 afventer Odense Letbane P/S stadig COMSA's konsekvensberegning af påvirkningerne på det samlede projekt som følge af forskydningerne i godkendelser fra BaneDanmark, herunder hvordan COMSA vil orkestrere genmobilisering af ressourcer til at udføre de krævede tests. En konsekvens af denne genmobilisering er, at forsinkelsen ikke vil være 1:1, da ressourcerne først kan arrangeres efter, at godkendelserne fra BaneDanmark foreligger.

Der er tydelige indikationer, dog uden fasthed, fra COMSA's side på, at handover er udskudt til det tidlige forår 2022. Indikationen kan ikke låses fast, idet projektet er i en testfase, der er til for at finde fejl, hvilket kan rykke på datoerne. En sådan udskydelse som indikeret af COMSA er af så stor varighed, at Odense Letbane P/S finder det nødvendigt at orientere sine ejere og bidragsydere herom. Tidspunktet for handover holdes alene som en intern kommunikation og skal ikke offentliggøres, dette for at holde det maksimale pres på entreprenøren og da det er kommunikation til bidragsyderne og ikke offentligheden.

Med den angivne indikation fra COMSA om handover forventer Odense Letbane at kunne åbne medio foråret 2022 og så snart handover er opnået vil det være muligt at fastsætte og oplyse åbningsdatoen.

En sådan eventuel udskydelse vil betyde, at Odense Letbane P/S skal drive anlægsorganisationen og ressourcer til eksterne rådgivere i en længere periode, ligesom det vil medføre yderligere omkostninger til de øvrige entreprenører og leverandører i driftsorganisationen, idet de allerede har mobiliseret alle deres ressourcer mv.

En udskydelse i den størrelsesorden, som COMSA har indikeret vil stadig kunne afholdes inden for Odense Letbanes samlede budget, inklusiv de centrale reserver. Dette ud fra en foreløbig, skønsmæssig vurdering baseret på aktuel og kendt viden og handover medio foråret 2022.

Når Odense Letbane P/S har tilbagemeldingen fra COMSA med den endelige tidsplan og en mere præcis dato for handover, vender Odense Letbane P/S tilbage med en nærmere orientering. Ligeledes vil Odense Letbane P/S give en nærmere orientering, når godkendelser fra BaneDanmark med vilkår, der er mulige at efterleve, er opnået. Endvidere vil Odense Letbane P/S vende tilbage med de endelige økonomiske vurderinger, herunder en eventuel anmodning om træk på de centrale reserver.

Ovenstående skriftlige orientering er ligeledes tilgået Odense Letbanes bestyrelse, Odense Kommune og Region Syddanmark.