

Aarhus Kommune  
Rådhuset, Rådhuspladsen 2  
8100 Aarhus C  
Att: Stadsdirektør Niels Højbjerg

Region Midtjylland Aarhus Kommune  
Regionshuset Viborg  
Skottenborg 26  
8800 Viborg  
Att: Regionsdirektør Jacob Steengaard Madsen

## Notat

Aarhus Letbane I/S  
P. Hiort Lorenzens Vej 71-95  
DK-8000 Aarhus C

CVR: 34704724  
EAN: 5798002913088  
info@aarhusletbane.dk  
letbanen.dk

25 september 2017  
Journal-nr. SP-Interessenter

### Læsevejledning

Processen for godkendelse af Aarhus Letbane har strakt sig over mange år, i hvert fald siden 2011/2012. Derfor er der prioriteret i redegørelsen for at fokusere på de vigtigste forhold. Der er således risiko for, at komplekse forhold forenkles for meget. Samtidig er redegørelsen skrevet under betydeligt tidspres og med inddragelse af mange mennesker, hvilket gør, at tone, prioritering og klarhed kan variere.

For ikke at overdrage en for lang og for kompleks redegørelse, er denne opdelt i en række centrale støttedokumenter og bilag:

- A. Forløb for sikkerhedsgodkendelsen.pdf
- B. Hvilke godkendelser har Aarhus Letbane.pdf
- C. Forløb den 01. – 22. september 2017.pdf

### Bilag

- 1. Brev fra Ricardo Rail: RR-AL483 AAL AR106 Technical rules.pdf

Med henvisning til brev fra Region Midtjylland og Aarhus Kommune af 23. september 2017 redegøres der for:

1. Forløbet frem til den manglende sikkerhedsgodkendelse af Letbanen
2. En plan for opnåelse af endelig sikkerhedsgodkendelse

I det følgende findes en redegørelse for begge forhold

## Executive summary

I forbindelse med store komplekse baneprojekter er det altid en udfordring, at nå i mål med de mange og komplekse godkendelser. Det skyldes, at anlægget først skal færdigbygges, herefter testes og til slut skal assessor udarbejde sin sikkerhedsvurderingsrapport. Sidst i den lange proces kommer Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse, som ganske naturligt tildeles i sidste øjeblik før idriftsættelse.

Det er årsagen til, at assessor som teknisk ekspert afleverer sin rapport, som styrelsen kan basere sin godkendelse på. Assessor følger som styrelsens forlængede arm projektet tæt igennem flere år, hvor styrelsen ikke følger projektets reelle fremdrift tæt.

Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen har afvist at godkende en idriftsættelse af Aarhus Letbane af to årsager:

1. Tekniske sikkerhedsregler (omhandler fremtidigt vedligehold)
2. Manglende kvalitet i operatøren Keolis' sikkerhedsledelsessystem

Hvad angår de foreløbige kommentarer til de tekniske sikkerhedsregler, så udestår alene 2 ud af 59 kommentarer fra i fredags fra at være fuldt ud indarbejdede letbanens omfattende regelværk. Hvad angår Keolis er der tale om udfordringer med de administrative rammer og ikke om sikkerheden af selve driften. Det er beskrevet i de operative regler, som alle er godkendt.

Aarhus Letbane vurderer ikke, at Keolis' sikkerhedsledelsessystem er tilstrækkeligt godt, men dog at manglerne har et omfang, så letbanen burde kunne åbnes med vilkår om forbedringer.

Helt frem til fredag middag den 22. september 2017, havde direktionen derfor en berettiget forventning om, at letbanen ville åbne som planlagt på en række vilkår. Denne vurdering var baseret på flere forhold i ugen op til åbningen:

- Det trods alt begrænsede omfang af de forhold, der mangler at blive afklaret
- Det høje antal godkendelser, der modtages fra styrelsen i løbet af ugen
- At Keolis godkendes som Jernbanevirksomhed 2 dage inden åbning
- At der ligger anmærkningsfri rapporter fra assessor på alle tekniske anlæg
- At det desværre er en velkendt udfordring at få godkendelser i hus i god tid ved meget store og komplekse anlæg
- At der er dialog med styrelsen om den særtogskørsel, der er planlagt til at foregå til Letbanens afterparty på åbningsdagen
- Det er ikke unormalt, at baneanlæg sættes i drift med en række vilkår, der skal løses over tid

Der var således grund til bekymring, men det var klart forventningen, at man ville kunne finde hinanden. Direktionen i Aarhus Letbane kan her flere dage efter stadig ikke redegøre for rationale bag styrelsens afvisning af at gå i dialog om nogle vilkår for driften. I lyset af konsekvenserne er det ikke proportionelt med manglernes størrelse.

## Redegørelse for forløbet frem til den manglende sikkerhedsgodkendelse af Letbanen

Som indledning skal det slås fast, at alle i Aarhus Letbane er dybt berørte over, ikke at have kunnet overlevere den letbane, der står færdigbygget til vores ejere.

En sikkerhedsgodkendelse af en letbane er ikke beskrevet særskilt i love eller bekendtgørelser. Derfor følges de bekendtgørelser der gælder for jernbanen. Det passer ikke altid i forhold til en letbane, hvorfor der må laves særskilte aftaler med myndigheden om det.

Overordnet set skal der være godkendelser på følgende områder:

- Infrastrukturforvalter (Aarhus Letbane)
- Operatør (Keolis)

- Infrastrukturen (Aarhus Letbane)
- Letbanetog (Aarhus Letbane)
- Operative Regler (Både Aarhus Letbane & Keolis)
- Tekniske Regler (vedligehold og eventuelt anlæg) (Aarhus Letbane)
- Uddannelser (Keolis)
- Helbred (Keolis)

Letbanen er baseret på kendt teknologi, som kører i hele Europa. Processen for at få letbanen godkendt bevæger sig over flere år, og følger i det store hele følgende proces:

1. Design
2. Anlæg
3. Test
4. Verifikation af test mod design
5. Myndighedsgodkendelse

For operatøren og infrastrukturforvalteren er alene sidste punkt relevant. Altså skal de begge med udgangspunkt i deres sikkerhedsledelsessystemer ansøge myndigheden om tilladelse i forhold til det system der skal driftes.

Letbanens anlæg er designet, anlagt, testet og verificeret af internationale og markedsledende virksomheder. Når man gennemfører et så omfattende projekt, vil der naturligvis være fejl og mangler i anlæg, i dokumentation og i procedurer og ledelsessystemer. Det samme gælder sikkerhedsledelsessystemerne. At påstå andet ville være naivt. Der er altid plads til forbedringer.

I sikkerhedsdrevne virksomheder som Aarhus Letbane og Keolis skal sikkerhedsledelsessystemet sikre, at de fejl der findes i beskrivelser, procedurer, tekniske og operative regler løbende forbedres. Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen fører tilsyn med virksomhedernes brug og efterlevelse af deres sikkerhedsledelsessystem.

Letbanens sikkerhedsledelsessystem har ingen mangler, og letbanen er derfor blevet godkendt som infrastrukturforvalter. Keolis sikkerhedsledelsessystem er ikke perfekt, men det er Aarhus Letbanes opfattelse, at det ikke er så ringe, at der ikke kan afvikles en sikker drift.

Der findes ikke nogen facitliste på, hvad god sikkerhedsledelse er for en størrelse. Det er langt hen af vejen en subjektiv vurdering, og derfor også et spørgsmål om tillid.

Det er vigtigt at understrege, at Aarhus Letbane aldrig ville have anmodet om at sætte letbanen i drift, hvis der var tvivl om, hvorvidt letbanen er sikker. Det er den.

## Godkendelser til Aarhus Letbane

Helt tilbage i maj 2017 startede et omfattende testprogram med kørsel på strækningen mellem Aarhus H og Universitetshospitalet. Alle disse tests blev afsluttet i juli måned og beskrevet i en lang række testrapporter. Disse testrapporter er blevet valideret op imod designet af en international, uafhængig akkrediteret assessor.

Aarhus Letbanes tog har ligeledes gennemgået omfattende tests og ligesom på infrastrukturen er disse blevet valideret af en international, uafhængig akkrediteret assessor.

I dag mangler Aarhus Letbane reelt alene at få afsluttet processen for de tekniske regler. Der findes ingen tekniske regler for letbaner i Danmark. Aarhus Letbane har derfor måttet udvikle sit helt eget regelværk for samtlige anlæg. For at kunne gennemføre dette valgte Aarhus Letbane at basere sig på anerkendte danske regler og normer fra Banedanmark.

De fremsendte regler er kun i meget begrænset omfang ændret teknisk, men derimod tilpasset til letbanens organisation og den enklere anvendelse med meget lettere tog og lavere hastighed som er på en letbane, modsat på en jernbane. Assessor har afleveret en anmærkningsfri sikkerhedsvurderingsrapport.

På trods heraf meddeler Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen den 22. september kl. 14.52 til Aarhus Letbane, at Styrelsen "*... på det foreliggende grundlag ikke kan godkende de indsendte tekniske sikkerhedsregler til fase 1 af ibrugtagningen af Aarhus Letbane*". Samtidig udleveres en midlertidig liste med 59 observationer.

Aarhus Letbane har over weekenden gennemgået og udredt listen. Allerede i dag, den 25. september 2017, er 57 af 59 udeståender blevet rettet. Efter aftale med letbanens assessor afventer letbanen de resterende kommentarer fra Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen, der forventes at blive modtaget inden ugens udgang.

Efter gennemgangen vurderer Aarhus Letbane ikke, at der ud fra de på nuværende tidspunkt kendte kommentarer kan siges, at de afspejler en akut driftsmæssig risiko. For en uddybning henvises til støtte dokument A ("*Forløb for sikkerhedsgodkendelsen*").

Uanset dette forhold har assessor, der er Trafik-, Bygge og Boligstyrelsens forlængede arm, afgivet en sikkerhedsvurderingsrapport uden anmærkninger om også de tekniske regler. Som det fremgår af bilag 1, er det assessors faglige vurdering, at letbanen kunne sættes i drift lørdag den 23. september 2017 som planlagt.

## Keolis har på mange områder påvist sin kompetence

Det næste betydende forhold er letbanens operatør Keolis og deres sikkerhedsgodkendelse. Aarhus Letbane Drift og Midttrafik indgik i sin tid en kontrakt med Keolis, som er verdens største operatør af letbaner, i forventning om at det ville de være de bedste og mest erfarne til.

Keolis har de seneste mange måneder evnet at ansætte dygtige og dedikerede medarbejdere. Det er Aarhus Letbanes klare oplevelse fra mængden af indmeldinger af store og små forhold, og på baggrund af medarbejdernes ageren i den daglige drift og vores samarbejde med dem, at Keolis har opbygget en stærk sikkerhedskultur.

Keolis har beskrevet og fået Trafik-, Bygge og Boligstyrelsens godkendelse af deres sikkerhedsinstrukser (OSI), deres OCC Instruks og deres uddannelser (Se støttedokument B: "*Hvilke godkendelser har Aarhus Letbane*"). Trafik-, Bygge og Boligstyrelsens har desuden givet tilladelse til, at Keolis kan drive jernbanevirksomhed.

Desværre har Keolis ikke på overbevisende vis evnet at dokumentere deres sikkerhedsledelsessystem. En ikke ubetydelig del af udfordringen skyldes, at Keolis vælger et nyt IT system, som viser sig for visse brugertyper at have en række forstyrrende fejl. Det er yderligere uheldigt, at Keolis holder fast i IT systemet på trods af flere opfordringer fra Aarhus Letbane om at flytte sikkerhedsledelsessystemet over i et papirformat, på samme måde som Aarhus Letbane har gjort det.

Det er en ledelsesmæssig fejlvurdering hos Keolis. Det betyder dog ikke, at Keolis ikke har et sikkerhedsledelsessystem, men for udenforstående fremstår de IT-relaterede fejl forstyrrende.

## Nuværende sikkerhedsledelsessystem har ingen betydning for sikker drift

Som kort beskrevet herover, er et sikkerhedsledelsessystem et system, der beskriver en jernbanevirksomheds aktiviteter (hvad laver vi), farer (hvilke risici har vi), barrierer (hvilke tiltag har vi sat op for at modvirke vores risici), kompetencer (hvad skal vi kunne og hvem kan det) samt processer, procedurer og instrukser (hvordan skal vi gøre det).

Et ledelsessystem udtaler sig derimod *ikke* om operationelle og driftsvendte processer. Alt det, der omhandler medarbejderes adfærd i driften, er beskrevet i de operationelle regler og instrukser. Et sikkerhedsledelsessystem er således et system for ledelsen til at sikre at den overordnede ramme er på plads, og at der tænkes sikkerhed ind i alle virksomhedsprocesser.

Et mindre godt sikkerhedsledelsessystem er således *ikke* afgørende for en sikker drift på kort sigt. Selvom Keolis sikkerhedsledelsessystem er mindre godt, burde det ikke være grund til at letbanen ikke kan sættes i drift.

## Et spørgsmål om tillid

I dialogen med Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen og fra Keolis selv er det forståelsen, at en del af udfordringen for Keolis ikke alene bunder i selve sikkerhedsledelsessystemet, men også i det forhold at der grundlæggende ikke tidligere har været tillid i Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen til Keolis' daværende sikkerhedschef.

For at sikre, at det ikke bliver et blokerende forhold, laver Aarhus Letbane og Keolis en aftale den 21. august 2017 om, at Aarhus Letbanes sikkerhedschef efter aftale med bestyrelsen indtræder som fungerende sikkerhedschef i Keolis.

Aarhus Letbanes sikkerhedschef er et kendt navn i banebranchen, har lang erfaring og et godt renommé. Det fremgår klart af aftalen, at Keolis fortsat har det fulde og hele ansvar for at opnå de nødvendige godkendelser.

På dette tidspunkt får Aarhus Letbanes specialister mulighed for selv at besigtige Keolis' sikkerhedsledelsessystem, og konstaterer ligesom Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen, at systemet ikke har den fornødne kvalitet. Derfor udarbejdes der et statusnotat med en handlingsplan med udgangspunkt i tilsynsrapporterne, som fremsendes til Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen.

Der indgås en dialog med Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen om en ny dokumentgennemgang. Det skal understreges, at det er meget sent i processen for Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen at foretage en ny dokumentgennemgang. En sådan plejer at blive lavet tidligere, efterfulgt af funktionstilsyn og implementeringstilsyn.

Aarhus Letbane vurderer dog, at selvom Keolis sikkerhedsledelsessystem ikke er perfekt, så er det ikke så ringe, at det giver anledning til ikke at kunne køre med letbanen.

Det fremsendte statusnotat beskriver, hvordan Keolis i perioden september til ultimo december vil færdiggøre sikkerhedsledelsessystemet, så det bliver af tilfredsstillende

kvalitet. Styrelsen tager planen til efterretning, og skriver at de vil tilpasse den planlagte dokumentgennemgang til den beskrevne status.

## Utilfredsstillende dokumentgennemgang

Den 13. og 14. september gennemføres dokumentgennemgangen af Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen. Styrelsens medarbejdere oplever desværre en del IT problemer, således at slettede dokumenter optræder som gældende og nye dokumenter ikke kan åbnes.

Samtidig foretages der gennemgang af dokumenter, som Keolis allerede har orienteret om ikke er opdateret, hvilket for letbanen forekommer at være i modstrid med det aftalte. Styrelsens medarbejdere søger ikke hjælp til de rejste IT problemer. Der er således ingen tvivl om, at Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen ikke opfatter dokumentgennemgang som tilfredsstillende.

AAL's sikkerhedschef tager på denne baggrund kontakt til styrelsen med henblik på at finde "en vej frem". Selvom det er udfordrende, tolker Aarhus Letbane samlet set meldingerne som positive.

## De sidste tre uger inden aflysningen

Der forefindes en mere detaljeret oversigt over begivenhederne de sidste tre uger inden aflysningen af letbanens åbning den 23. september 2017 i støttedokument C "Forløb den 01. – 22. september 2017".

## Inddragelse af bestyrelse og ejere

Ledelsen har på bestyrelsesmøder og på møder med interessenterne løbende afrapporteret på risikosituationen.

I den seneste halvårsrapport for 2017 blev situationen udtrykt således:

*"Operatøren Keolis har nogle udfordringer med udarbejdelsen af deres sikkerhedsledelsessystem og dermed med at opnå deres sikkerhedscertifikat. Driften kan ikke opstartes uden at både Infrastrukturforvalteren Aarhus Letbane er sikkerhedsgodkendt og Operatøren Keolis har fået udstedt et certifikat. Aarhus Letbane følger Keolis' arbejde og fremdrift nøje og er trådt ind for fagligt og på anden vis at hjælpe med udarbejdelsen af sikkerhedsledelsessystemet og sikkerhedsledelse, så Keolis rettidigt kan blive godkendt som Operatør af Letbanen."*

I direktionsberetningen fremsendt til bestyrelsen den 10. august og til interessenterne den 11. august berettes der om følgende:

## Sikkerhed

### **Status på tidsplan**

Overordnet vurderes det fortsat, at åbningsdatoen den 23. september 2017 på strækningen mellem Aarhus H og Universitetshospitalet kan fastholdes. Åbningsdatoen er dog udfordret af, at alle sikkerhedsmæssige leverancer fra ASAL, Ricardo og AAL leveres rettidigt i forhold til den aftalte tidsplan mellem parterne, herunder i sidste ende Trafik-, Bolig- og Byggestyrelsen.

*Odderbanen forventes fortsat åbnet i uge 48. Åbningen af Grenaabanen er forbundet med usikkerhed, hvorfor denne dato ikke er endeligt udmeldt.*

### **Godkendelse af letbanen til start af operationel drift**

*En af de væsentligste forudsætninger for driftsstart den 23. september 2017 er opnåelse af sikkerhedsgodkendelse som infrastrukturforvalter. Aarhus Letbane havde Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen på sidste funktionstilsyn den 2. og 3. august 2017, hvilket gav anledning til, at Aarhus Letbane indstilles til godkendelse via Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens certificeringskomite.*

*Tilsynet forløb således særdeles positivt, og Aarhus Letbanes har dermed demonstreret, at sikkerhedsledelsessystemet lever op til bekendtgørelsens krav.*

*Sideløbende er der pågået et intenst arbejde med koordinering af tidsplaner, som alle parter har skullet acceptere. Parterne i godkendelsesprocessen indbefatter ASAL-kon-sortiet, Ricardo som assessor, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som godkender, samt Aarhus Letbane. Der foreligger primo august en konsolideret tidsplan, som forventes at holde, dog som tidligere nævnt betinget af, at aftalte leverancer i forhold til endelige ansøgninger om godkendelse, leveres.*

*Den oprindelige plan frem imod endelig godkendelse under Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens myndighedsområde indbefattede, at der mellem nuværende testperiode (under Arbejdstilsynets myndighedsområde), skulle ansøges om testtilladelse i forhold til jern-banelovgivningen, inden endelig idriftsætning med passagerer den 23. september 2017.*

*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har primo august oplyst, at de ikke "blander" sig i andre myndigheders ansvarsområder, hvilket betyder, at den nuværende testperiode løber frem til og med den 22. september 2017, hvorefter der overgås direkte til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens myndighedsområde.*

*Ovenstående medfører en administrativ lettelse i forhold til, at der ikke skal udføres CSM-arbejde i relation til en testansøgning, mens der ikke forudses ændringer i forudsætningerne for driftsstart.*

*Som det fremgår af planen, forventes det, at samtlige godkendelser er på plads forud for 23. september 2017, hvilket er forudsætningen for endelig sikkerhedsgodkendelse som forvalter.*

*Forudsætninger for endelig godkendelse indbefatter.*

- Godkendelse af køretøjer
- Godkendelse af infrastruktur
- Godkendelse af operationelle regler
- Godkendelse af tekniske regler
- Godkendelse af uddannelsesplaner

### **Udstedelse af operatørcertifikat til Keolis**

*Keolis er kraftigt udfordret i forhold til færdiggørelse af deres sikkerhedsledelsessystem til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn den 28. og 29. august. Keolis har ikke evnet at projektlede, udvikle og implementere et sikkerhedsledelsessystem i henhold til bekendtgørelserne. Problemet er i særdeleshed Keolis's kompetenceniveau og selskabet har taget konsekvensen heraf og har afsluttet samarbejdet med deres Sikkerhedschef.*

*Det er den 9. august aftalt med Keolis, at Aarhus Letbane påtager sig opgaven, men ikke ansvaret, med at få klargjort Keolis sikkerhedsledelsessystem, så Keolis kan få udstedt et operatørcertifikat inden den 23. september. Der laves i den forbindelse to aftaler, der klart beskriver, at ansvaret for opgavens løsning fuldt og helt er Keolis', uanset at det er Aarhus Letbane, der tager opgaven med at komme i mål med systemet. Bech Bruun vurderer omfanget af det ansvar, som Aarhus Letbane påtager sig i denne sammenhæng.*

*Samtidig aftales det, at letbanens sikkerhedschef Claus Pedersen også indtræder som fungerende sikkerhedschef i Keolis for at sikre den nødvendige stabilitet og troværdighed overfor Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Det er forventningen, at denne opgavevaretagelse er kortvarig, da processen med at finde en ny sikkerhedschef i Keolis har kørt et stykke tid. Men af hensyn til sikkerhedsgodkendelserne tør vi ikke vente på, at det sker.*

I referatet fra bestyrelsesmødet den 17. august, som fremsendes til bestyrelsen den 24. august skrives der:

#### Sikkerhedsgodkendelse

*CRM gennemgik status for godkendelsesprocessen. AAL befinder sig midtvejs i en længere testfase, hvor ASAL konsortiet skal påvise, at letbanesystemet fungerer, og at det sikkerhedsmæssigt er i orden. De dynamiske test er afsluttet og den tekniske trial run test kører på 5. erfaringsuge. Testen foregår på en byggeplads med godkendelser fra Aarhus Kommunes vejmyndighed, Arbejdstilsynet og Politiet.*

*Den operationelle trial run, hvor der køres under godkendelser udstedt af Trafikstyrelsen, er ikke længere påkrævet og vi går derfor direkte fra Trial Run Test til drift med passagerer den 23. september.*

*De operationelle regler bliver grundigt testet i trial run fasen og via dialog med letbaneførere samles der op på forslag til ændringer af kørereglerne.*

*AAL følger tidsplanen og forventer fortsat at få samtlige godkendelser på plads forud for den 23. september 2017.*

*Forudsætninger for endelig sikkerhedsgodkendelse som infrastrukturforvalter indbefatter:*

- *Godkendelse af køretøjer*
- *Godkendelse af infrastruktur*
- *Godkendelse af operationelle regler*
- *Godkendelse af tekniske regler*
- *Godkendelse af uddannelsesplaner*

*I sikkerhedsafdelingen er der fuld fokus på afslutning af CSM-proces for operationelle regler, tekniske regler (normgrundlag) og ibrugtagningstilladelser på infrastruktur og letbanetog, således at vi rettidigt kan fremsende ansøgninger om godkendelser. Herudover skal letbaneførerne have en opdatering af deres uddannelse ifht. nyeste version af de operationelle regler.*

*AAL har modtaget Trafikstyrelsens tilsynsrapport fra funktionstilsynet den 2. – 3. august 2017. Rapporten konkluderer, at alle mangler er opfyldt, hvilket betyder, at AAL indstilles til at blive sikkerhedsgodkendt som infrastrukturforvalter. Trafikstyrelsen har*



oplyst at certificeringskomitéen har møde den 31. august og at AAL umiddelbart efter kan forvente at modtage svar i forhold til at blive infrastrukturforvalter.

#### Udstedelse af operatør certifikat til Keolis

CRM orienterede om at Keolis klarer sig godt i testkørslerne. De er gode til at køre tog og afvikle trafikken, men de har ikke evnet at opbygge og skrive et sikkerhedsledelsessystem i henhold til bekendtgørelserne.

Der er ikke meget tid tilbage, og opgaven er helt kritisk for, at letbanen kan åbne til tiden. AAL har derfor indskudt to ressourcepersoner og en konsulent for fokuseret at få de af trafikstyrelsens påpegede afvigelser ryddet af vejen og få lagt en plan for, hvad der skal til for at få godkendelsen på plads til den 23. september.

For at sikre den nødvendige troværdighed overfor Keolis, indtræder letbanens sikkerhedschef Claus Petersen på en tidsbegrænset kontrakt også som Sikkerhedschef i Keolis under Keolis instruktion. Keolis betaler AAL for ydelserne.

AAL har været i kontakt med Keolis' adm. Direktør Peter Lanng, og vi har sendt et brev, hvori vi gør opmærksom på de kritiske forhold, hvor AAL gør opmærksom på, at AAL i yderste konsekvens kan træde ind i kontrakten.

Trafikstyrelsen kommer på et helt afgørende funktionstilsyn hos Keolis den 13.-14. september.

Bestyrelsen opfordrede til, at denne forhøjede risiko formidles til interessenterne i næste uge på kvartalsmødet og at der forberedes krisekommunikation i AAL's kommunikationsafdeling.

På statusmøde med interessenterne den 24. august orienteres interessenterne om den forhøjede risiko på sikkerhedsområdet.

I en mail fremsendt til bestyrelsen den 31. august orienteres bestyrelsen om:

*I dag har vi nået endnu en kritisk milepæl, da vi nu godkendes som infrastrukturforvalter. Der er stadig nogle tekniske godkendelser der udestår, inden vi kører med passagerer, men uden en godkendelse kommer vi ikke ud at køre.*

For hændelsesforløbet i september måned henvises til Støttedokument C "Forløb den 01 - 22 september 2017"

## En plan for at nå i mål med at opnå godkendelse til at idriftsætte Aarhus Letbane

Aarhus Letbane har lørdag den 23. september 2017 anmodet Keolis om at levere en detaljeret plan for Keolis Aarhus Letbane A/S opnåelse af Sikkerhedscertifikat. Planen bedes skal overdrages pr. mail til granskning senest tirsdag den 26/9 – 2017, kl. 12.00.

I lyset af at Keolis har fået varslet afslag på sin ansøgning om sikkerhedscertifikat den 22. september 2017, skal der lægges betydelig vægt på både robustheden i planen og de kompetencer og ressourcer, der tilknyttes for at løse opgaven.

Vurderer Aarhus Letbane, at planen er troværdig og relevant, vil planen kunne lægges til grund for Keolis' dialog med og efterfølgende accept fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for udstedelse af sikkerhedscertifikat.

Uanset ovenstående forbeholder Aarhus Letbane sig retten til at iværksætte de i brev af 15. august 2017 beskrevne misligholdelsesbeføjelser.

Aarhus Letbane har indgået aftale med Metroselskabet om, at de kan indgå i et review af den plan og de ressourcer, som Keolis fremlægger. Denne review rapport vil indgå i den advokatvurdering, der er under udarbejdelse for at afklare eventuelle retslige forhold.

I lyset af at Keolis' plan på nuværende tidspunkt vurderes at være afgørende for letbanens åbning, er det for tidligt at præsentere en egentlig plan til ejerne, ligesom det er for tidligt at sige noget om eventuelle økonomiske konsekvenser.

Aarhus Letbane vil holde interessenter og bestyrelse orienteret om arbejdets fremdrift og efter aftale med bestyrelsen fremsende statusnotater og en egentlig plan til interessenterne.

Hvad angår åbningen af henholdsvis Odderbanen og Grenaabanen, må de kommende ugers afklaring af de udestående forhold afgøre, om den forsinkede godkendelse for fase 1 kan have afsmittende betydning for tidsplanen for idriftsættelse af Odder- og Grenaabanen.