

Problem	Årsag/Konsekvens	Løsninger	Tidshorizont
Is på køreledningen	Opstår ved høj luftfugtighed og temperaturer under 2 grader C og primært på Grenaabanen og Odderbanen. Er der for meget is, kan toget ikke trække strøm og kan derfor ikke køre. Det betyder aflysninger af morgentrafikken. Kontakt til Bybanen i Bergen viser, at de også i starten oplevede problemer og i januar 2018 havde en del aflysninger. De har i dag gode erfaringer med væske, der kan fjerne og forebygge is. AAL har planlagt endnu et besøg i Bergen primo december.	1) Iskørsel når ugunstige vejrforhold 2) Erstatningsbusser ved iskørsel 3) Indkøbt udstyr med glycerin 4) Indtil 2) forsøg med manuel påføring af glycerin 5) Etablere beslutningsstøtteværktøj 6) Optimering af procedurer	1) Indtil videre 2) Indtil videre 3) Forventes leveret januar 2020 4) Uge 46 - fortsætte? 5) Løbende fra uge 45 6) Løbende fra uge 45
Fejl på overkørsler	Overkørslerne på Grenaabanen har været ude af funktion i 2,5 år og der opstår derfor fejl når de nu er mere i brug. Der har været mange flere fejl end det var forventet. Fejl i overkørsler giver typisk forsinkelser, der breder sig p.g.a. den enkeltesporede strækning.	1) Ekstra uddannelse for Aarsleff Rail og egne medarbejdere for bedre fejlretning 2) Løbende udbedring af fejl 2) Grundig analyse af alle fejl for at kunne fejlrette og forebygge bedre	1) Uge 45 (5 dage) 3) Indtil antal fejl er på et tilpas niveau
Andre tekniske fejl	Der er langt flere fejl på baliser (oplyser bl.a. toget om tilladt hastigheder) og signaler (en del af sikkerheden var letbanen) end forventet (det køres som garantisag over for Hitachi). Begge fejl giver forsinkelser og kan resultere i hjulflader	1) Baliser udskiftes hvis de fejler for tit 2) ASAL udbedrer evt. programmeringsfejl 3) Signaler fejlrettes hvis der ofte er fejl 4) Løbende analyser af fejlkilder	Fejl på disse anlæg skal være stærkt formindsket inden jul. Et antal signaler kræver sikkerhedsgodkendelse, og har længere tidshorizont.
Hjulflader	Opstår når ATP (togkontrollsystemet som baliserne også er en del af) nødbremser toget og giver et flat stykke på hjulet. Det giver dårlige komfort, laver skader på infrastrukturen og skal derfor drejes af (gøres runde igen) inden skaden bliver for stor. Hjulafregning tager 10-11 timer pr. tog med risiko for at der ikke er tog nok til at gennemføre driften.	Aktionsliste med 15 forslag til løsninger. 2 er ikke mulige og 2 er ved at blive lukket. De resterende 11 følges der op på i en taskforce. Problem udfordret fordi løsninger skal løses af flere leverandører Keolis, Stadler, Hitachi	Løbende deadline, mange forslag kræver nøjere analyse. Løsninger implementeres løbende, dog er de sidste forslag er ikke rettet før efter 1/4-20 (når AAL er fuldt dækkende i forhold til regler)
AVLS/trafikinformation	AVLS (der styrer hvilket togsæt, der kører en given tur) sender information i togene og på infoskærme på indre strækning. AVLS skal sende forsinkelser og aflysninger til Rejseplanen, der sender data til infoskærme på Grenaa- og Odderbanen. Manglende information giver utilfredse passagerer.	Forsinkelses-delen var udviklet af ASAL, men ved testen konkluderer Midttrafik fejlagtigt at systemet fejlede. Det viste sig at være en fejl i Rejseplanen, der blev løst. Den del er derfor løst. ASAL lægger pt. sidste hånd på aflysningsdelen. Når det er godkendt, vurderes det systemet nu kan det som det er bestilt til at kunne.	Test formentlig i uge 46/47. System planlagt i brug med ny funktionalitet før jul.

Problem	Årsag/Konsekvens	Løsninger	Tidshorisont
Løvfald	Våde blade kombineret med den meget stejle Nørreport gav mange aflysninger og forsinkelser i 2018. Det er en sæsonbetonet udfordring.	1) Der er indkøbt Alleivate, der påføres skinnerne fra Nørreport til ca. Universitetsparken st. Resultaterne er indtil videre meget positive og der har ikke været aflysninger p.g.a. blade på skinnerne. 2) Evaluering af indsatsen	1) Afsluttes inden for ca. 1 uge 2) Evaluering og plan for 2020 senest med udgangen af januar 2020
Passagertællesystemer	Der er i anlægsfasen kun indkøbt tællesystemer til 6 tog. Aarhus Letbanes bestyrelse besluttede i februar 2019 at indkøbe tælleudstyr til de resterende 20 tog. Sikre passagertal er vigtig for køreplanlægning mv.	1) Tællesystemer bestilt til 11 Variobahn 2) Løsning for 9 Tango i gangsat 3) Stabile data fra eksisterende tællere	1) Medio 2020 2) Usikkert 3) Ultimo 2020