



STATUS LETBANE

Afrapportering

Maj, 2025





Indholdsfortegnelse

1	Sammenfatning	3
1.1	Generelt	3
1.2	Økonomi	3
1.3	Tid	3
1.4	Myndighedsforhold	3
1.5	Risiko	4
1.6	Øvrige informationer	4
2	Økonomi	5
2.1	Samlet økonomisk fremdrift - Anlægsomkostninger	5
2.2	Samlet økonomisk fremdrift - Driftsrelaterede Anlægsinvesteringer	6
3	Tid	7
3.1	Fremdrift på det samlede anlægsprojekt	7
3.2	Fremdrift på transportsystem	8
3.3	Mobilisering til drift	8
3.4	Kritisk vej	9
4	Myndighedsforhold	11
4.1	Generelt	11
4.2	Myndighedsgodkendelser af design	11
4.3	Vejmyndigheder og gravetilladelser	11
4.4	Miljømyndigheder og -tilladelser	12
5	Risiko	13
5.1	Det nuværende risikobillede	13
6	Øvrige informationer	14
6.1	Ledningsomlægninger	14
6.2	Arbejds miljø	14
6.3	Kommunikation, dialog og samarbejde med omgivelserne	15
6.4	Ekspropriationer	17
6.5	Retssager	18
6.6	Lærlinge	19
6.7	Signalanlæg	20



1 Sammenfatning

1.1 Generelt

Denne rapport dækker perioden frem til ultimo maj 2025. Rapportens skæringsdatoer er afhængige af, hvornår data er tilgængelige for selskabet.

1.2 Økonomi

Budgettet for anlægsomkostninger og driftsrelaterede anlægsinvesteringer er opdateret i henhold til budget 1. kvartal 2025. Det samlede anlægsbudget er ved 1. kvartals opfølgning 2025 forhøjet med 250 mio. kr., hvorefter de samlede reserver i anlægsbudgettet nu er fuldt disponeret.

Budgettet for de periodiserede anlægsomkostninger samt driftsrelaterede anlægsinvesteringer er uden afvigelser, da de planlagte aktiviteter nu følger den opdaterede tidsplan.

Det vurderes fortsat, at projektet kan færdiggøres og idriftsættes indenfor det samlede langtidsbudget.

1.3 Tid

Alle delsektioner er nu overdraget til transportsystementreprenøren. Derudover er der indgået aftale med Metro Service om udlån af fire tog til træning af deres personale til togkørsel.

For anlægskontrakten i Gladsaxe udestår arbejdet med mangeludbedringer samt nogle udskudte arbejder. Hertil kommer såkaldte "Finishing Works", der blandt andet omfatter asfaltslidlag, træplantning, autoværn m.m. Dette arbejde pågår i øjeblikket.

Arbejderne i relation til accelerationsaftalen fra efteråret 2024 med transportsystementreprenøren – Siemens Aarsleff Rail – pågår stort set som planlagt. For den sydlige del af strækningen er arbejderne stort set afsluttet. Efterfølgende vil de næste faser med integrationstest, testkørsel, prøvedrift og sikkerhedsgodkendelserne være i fokus.

Testkørsel på den sydlige strækning er startet som planlagt ultimo marts 2025. Derfor vil der nu være tog på hele den sydlige strækning med den igangværende test- og træningskørsel.

1.4 Myndighedsforhold

Samarbejdet med trafik- og miljømyndigheder er fortsat konstruktivt i forhold til at få indhentet, de for projektet, nødvendige tilladelser. Trafikken påvirkes fortsat i mindre omfang af nødvendige trafikomlægninger. Disse består nu primært af skinneentreprenørens arbejder, men også de afsluttende asfaltarbejder/slidlagsarbejder i især Gladsaxe.

Både de kommunale vejmyndigheder og Vejdirektoratet udviser stor forståelse, og arbejder konstruktivt med selskabets behov der følger med høj anlægsaktivitet.

Samarbejdet med vejmyndighederne om at opnå tilladelser til Test Run og Trial Run i den sydlige del foregår stort set planmæssigt. Et stort opmærksomhedspunkt er dog for nuværende, at afklaringen af problematikken med placering af kørestrømsmaster er stadig i gang. Glostrup Kommune har afvist at godkende flere af de master, hvor selskabet har anmodet om accept af den nuværende placering. Uenigheden mellem selskabet og Glostrup Kommune kan ultimativt føre til, at vejmyndigheden stiller vilkår i godkendelsesprocessen som vil påvirke åbningsdatoen.



1.5 Risiko

Den samlede økonomiske risiko for anlægsprojektet er i 2. kvartal 2025 opgjort til ca. 159 mio. kr. Den samlede tidsmæssige risiko er vurderet til ca. 82 mio. kr. Dermed er den samlede risiko for projektet opgjort til 241 mio. kr.

I forhold til 1. kvartal 2025 er der sket en nedjustering af det samlede risikoniveau for hele projektet på ca. 345 mio. kr. Nedjusteringen skyldes primært den indgåede aftale med Siemens Aarsleff Rail, som bestyrelsen godkendte på bestyrelsesmødet i 1. kvartal 2025.

1.6 Øvrige informationer

Der har i perioden februar 2025 til og med april 2025 været fire ulykker med fravær.

Fra februar til april 2025 har selskabet modtaget i alt 78 klager fordelt med 34 i februar, 27 i marts og 17 i april svarende til ca. 6 klager pr. uge. I forrige periode fra november 2024 til januar 2025 var der ca. 7 klager pr. uge.



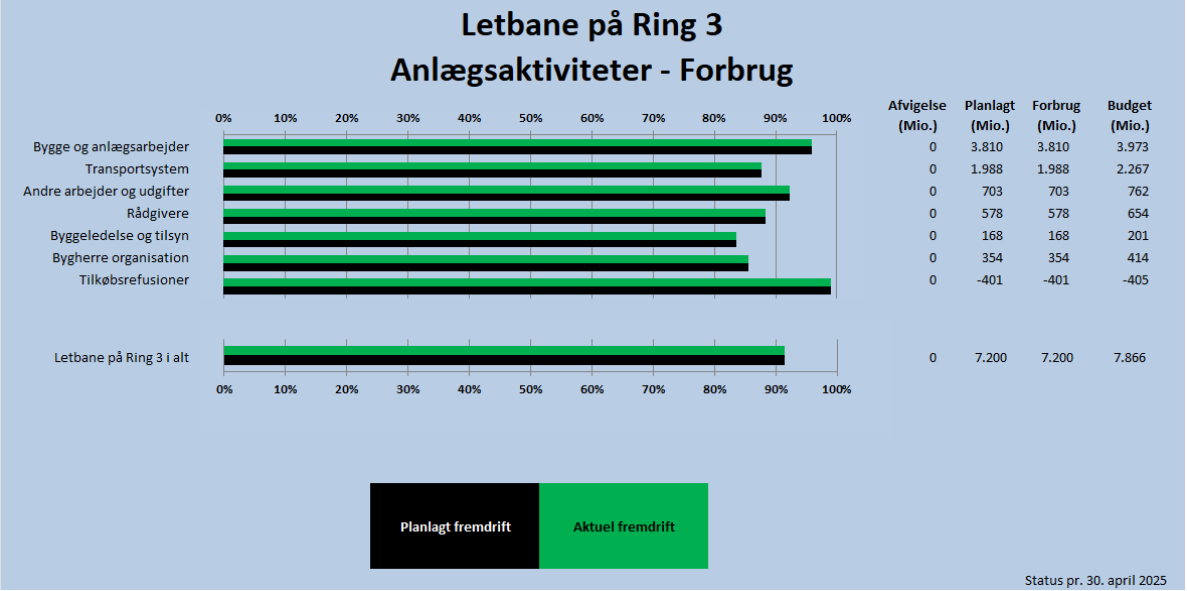
2 Økonomi

2.1 Samlet økonomisk fremdrift - Anlægsomkostninger

Budgettet for anlægsomkostninger er opdateret i 1. kvartal 2025. Det samlede anlægsbudget er ved 1. kvartals opfølgning 2025 forhøjet med 250 mio. kr., hvorefter de samlede reserver i anlægsbudgettet nu er fuldt disponeret. Nedenfor vises den samlede økonomiske fremdrift på anlæg af Letbanen. Såfremt der forekommer en afvigelse mellem det planlagte forbrug (sort progressionslinje) og det aktuelle forbrug (grøn progressionslinje), vil denne fremgå til højre i figurerne, hvor også det samlede budget pr. hovedaktivitet fremgår.

Fremdriften er opgjort på baggrund af forbrug. De budgetterede anlægsudgifter til slut april 2025 er 7.200 mio. kr. De afholdte udgifter frem til og med marts 2025 samt estimerede udgifter for april 2025 er 7.200 mio. kr.

Anlægsaktiviteter





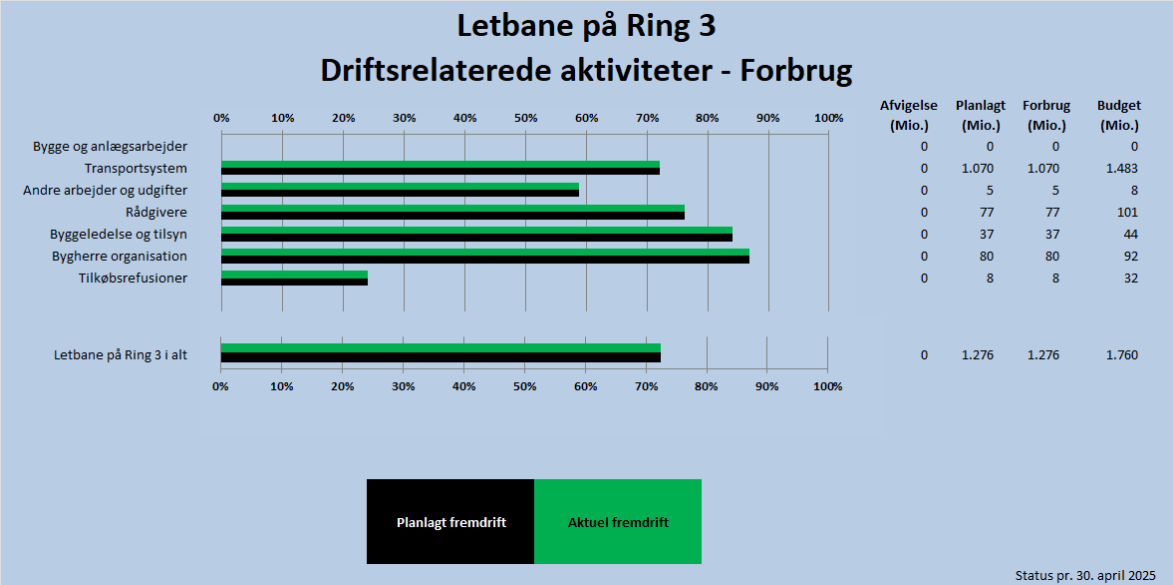
2.2 Samlet økonomisk fremdrift - Driftsrelaterede Anlægsinvesteringer

Budgettet for driftsrelaterede anlægsinvesteringer er uændret i forhold til budget 2025.

Nedenfor vises den samlede økonomiske fremdrift på driftsrelaterede anlægsinvesteringer. Forekommer en afvigelse mellem det planlagte forbrug (sort progressionslinje) og det aktuelle forbrug (grøn progressionslinje) vil denne fremgå til højre i figurerne, hvor også det samlede budget pr. hovedaktivitet fremgår.

Fremdriften er opgjort på baggrund af forbrug. De budgetterede driftsrelaterede anlægsinvesteringer til slut april 2025 er 1.276 mio. kr. De afholdte udgifter frem til og med marts 2025 samt estimerede udgifter for april 2025 er 1.276 mio. kr.

Driftsrelaterede anlægsaktiviteter





3 Tid

3.1 Fremdrift på det samlede anlægsprojekt

I Functional Section forløber testforløbet med tog nr. 1 fortsat tilfredsstillende. Parallelt med de resterende tests pågår udarbejdelse af dokumentation, som efterfølgende indgår i typegodkendelsen. De efterfølgende tog skal gennemføre et reduceret testforløb, der sikrer, at de er identiske med tog nr. 1. Der er nu leveret 26 ud af 29 togsæt, hvoraf 11 togsæt skal bruges til drift i den sydlige del. Hertil skal 4 til 5 tog holdes i reserve i forbindelse med vedligehold samt opretholdelse af planlagte køretider. De resterende togsæt leveres planmæssigt før sommeren 2025.

Fokus i relation til fremdrift er nu primært rettet mod de resterende strækninger – Remaining Infrastructure – gældende for både den sydlige og den nordlige strækning. Fokus er forskelligt for de to strækninger, idet det for den sydlige strækning gælder at der her afhjælpes mangler og laves slutarbejder, mens der på den nordlige strækning arbejdes med egentlig produktion, herunder særligt kørestrøm, kabling og mindre sporarbejder. Dette sker blandt andet på baggrund af de erfaringer, som selskabet har fået via testkørsel i Functional Section.

Fremdriften følges tæt således, at ressourcer anvendes optimalt for projektet. Der har således siden september været ugentlige møder mellem selskabet og Siemens Aarsleff Rail for at følge fremdriften og sikre den rette prioritering af alle involverede entreprenører. Dette tætte samarbejde forventes at fortsætte fremover. Fokus er nu ændret til sikring af et rettidigt testforløb på den sydlige strækning, hvilket vil blive efterfulgt af et kraftigt fokus på færdiggørelsen af den nordlige strækning. Testforløbet på den sydlige strækning startede som planlagt i slutningen af marts med forventet slutdato medio juli 2025, hvorefter Trial Run forventes indledt.

Per Aarsleffs udfører nu de afsluttende mangeludbedringer i Lyngby. Udførelse af konstruktionerne for krydsning af Hillerødmotorvejen har været langvarig og særdeles kritisk i forhold til fremdriften. Disse arbejder er nu afsluttet. I Gladsaxe udestår udlægning af slidlag. Dette arbejde er påbegyndt i slutningen af april og vil forløbe til efter sommerferien.

For CG Jensens vedkommende er processen forbedret, så der nu er god fremdrift og et konstruktivt samarbejde henimod en færdiggørelse. Endelige aftaler for "HandOver" for de to udestående milepæle for Rødovre-Herlev og Gladsaxe er det stadig ikke lykkedes at få afklaret. Derudover lider arbejdet stadig af mangler. Manglerne omfatter bl.a. udbedringer i forhold til tilgængelighed på stationen samt jording. Hovedstadens Letbane arbejder på at sikre, at de udestående arbejder og mangler gennemføres inden de bliver kritiske for den overordnede tidsplan.

Af hensyn til fremdriften har det været nødvendigt at tilknytte supplerende interne ressourcer i selskabet for at sikre korrekt kodning og struktur i "As Built"-materialet fra CG Jensen. Det samme gælder for lukning af såkaldte Safety Cases, hvor der i efteråret 2024 blev suppleret med eksterne ressourcer for at sikre den nødvendige fremdrift i denne del af arbejdet.

Selskabet arbejder på nuværende tidspunkt sideløbende med mangellister for alle protokoller på strækningen. Disse udgør en opsummering af kommentarer til entreprenøren fra Hovedstadens Letbane og kommunerne. Kommunerne inviteres løbende til gennemgang af listerne.

Arbejdet med udbedring af punkterne på mangellisterne er en prioriteringsøvelse, og selskabet prioriterer først og fremmest punkter, som sikrer, at Letbanen kan åbne til tiden. Det betyder, at der må forventes en del arbejder som først afsluttes efter Letbanen er gået i drift. Herunder også tilgængelighedsrelaterede projekter.



3.2 Fremdrift på transportsystem

Functional Section og Sydlige strækning

Test af tog nr. 1 på Functional Section er afsluttet og den sydlige strækning strømsat.

Testkørsler med fokus på optimering af plandata er i den afsluttende fase for Functional Section og for den sydlige strækning. Dette omfatter køreplaner, passagerinformation i tog, korrekt rute ved ud/indkørsel ved kontrol- og vedligeholdelsescentret, Glostrup Station og Ishøj.

I den kommende periode vil de resterende tog gennemføre de krævede serietests på Functional Section, for at togene kan opnå den nødvendige myndighedsgodkendelse. Serietest af togene følger tidsplanen.

For den sydlige strækning er parterne nået til enighed om en tidsplan op til åbningen i efteråret 2025. Test Run for den sydlige strækning blev påbegyndt i slutningen af marts og udføres i dagtimerne. Der er indgået aftale med Metro Service om overtagelse af indtil videre fire tog til opstart af træning af deres personale til togkørsel. Denne træning foregår i aftentimerne, fra kl. 16.00 og frem. Trial Run forventes påbegyndes midt i juli med Metro Service som ansvarlig for afprøvning af diverse driftsscenarier, herunder det obligatoriske strækningskendskab som afprøves uden passager.

Nordlig strækning

På den nordlige strækning fra kontrol- og vedligeholdelsescentret til Lundtofte er alle skinner udlagt, og arbejdet med stationerne er tæt på afsluttet. Det samme gælder for de tilhørende transformerstationer, der derfor ikke er spændingssatte endnu. Hovedparten af mastefundamenter og master er udført. Derudover udestår den efterfølgende opsætning af kørestrømssystemet sammen med de sidste kabler for stærkstrøm, svagstrøm osv.

Generelt udføres arbejdet på den nordlige strækning i henhold til tidsplanen. Som tidligere rapporteret, har der været udfordringer med fastgørelsen af facadeankre på en række facader på Klampenborgvej i Lyngby centrum. Her var både den tekniske løsning samt tidsplanen i relation til den opnåede ekspropriation tidligere udfordret. Der arbejdes intensivt på at finde løsninger, som forventeligt kan implementeres uden indsigelser fra de pågældende matrikelejere. De første facadeankre er monteret og testet med succes. Således forventes den tidligere påpegede udfordring i relation til ekspropriation at være imødekommet.

3.3 Mobilisering til drift

I henhold til beslutningen om todelt åbning har selskabet fortsat en tæt og løbende dialog med Metro Service for at tilpasse alle milepæle for mobilisering til den nye projektplan.

For at muliggøre den todelte åbning har Hovedstadens Letbane, Metro Service og Siemens Aarsleff Rail etableret en proces for overdragelse af både tog og Kontrol- og Vedligeholdelsescentret i forbindelse med overgangen til Trial Run. Parterne mødes hver anden uge for at sikre fremdrift og finde løsninger sammen op til åbningen af den sydlige strækning.

Uddannelse af letbaneførere skrider frem efter planen. Indtil videre har 32 førere gennemført fuld certificering, mens yderligere 16 er under uddannelse med henblik på kommende Trial Run. Train-the-Trainer-programmet afsluttes snart og langt hovedparten af kurserne er afholdt. Uddannelsen i kontrolcenteret er også afsluttet. De foreløbigt fire letbanetog som midlertidigt er overført til Metro Service er med henblik på netop disse uddannelsesformål.

Hovedstadens Letbane og Metro Service indgik i starten af året en aftale om at alle letbaneførere fik en tilpasset version af sikkerhedsintroduktionen "Sikkerhed på rette spor". Målet for selskabet er, at alle bidrager til en høj opmærksomhed på usikre og utrygge forhold og opfordres til om nødvendigt at standse usikre aktiviteter.



Metro Service, Siemens Aarsleff Rail og Hovedstadens Letbane er i tæt dialog om start af Trial Run for den sydlige strækning, for at sikre rette deling af ansvar, opgaver og testaktiviteter som vil skulle foregå parallelt. Således forventes Hovedstadens Letbane en tæt involvering i såvel planlægning af selve Trial Run. Hovedstadens Letbane varetager ligeledes grænsefladerne og dialogen med myndighederne, kommunerne, Banedanmark og Vejdirektoratet i bestræbelser på at få sikret forskellige forudsætninger, som myndigheder og systemejere eventuelt stiller ud fra deres respektive procedurer, standarder og regler.

Der foregår en koordinering med Letbanens politikredse og beredskabsenheder med at udarbejde beredskabsplaner i samarbejde med Metro Service, som skal sikre en sikker, effektiv og målrettet indsats og koordinering mellem Letbanens driftsovervågning i kontrolcentret og den enkelte indsatsleder på stedet. Samarbejdet har allerede sikret processer for håndtering af kørestrøm, indsatsfoldere for beredskabspersonale og processer for håndtering af ulykker og hændelser tæt på Letbanens tracé.

Som infrastrukturforvalter får Metro Service i slutningen af Trial Run ansvaret for at drive afgørelsesvirksomhed i forhold til Jernbaneloven. I forbindelse med disse forberedelser er Hovedstadens Letbane sammen med Metro Service i færd med at sikre, at der konstant er regler for aktiviteter langs Letbanen, som skal sikre mest mulig sikkerhed for mennesker og anlæg ved at rammesætte de nødvendige afstande og grænser for adfærd og genstande, der kan udsættes for risici ved f.eks. kollision. Samtidigt foregår der både i Hovedstadens Letbane og Metro Service et arbejde med at klarlægge processer for håndtering af 3. parters aktiviteter langs Letbanen.

Der afholdes fortsat regelmæssige møder med Trafikstyrelsen og assessoren (TÜV) for at sikre alle sikkerhedsaspekter, og for være klar til at have alle nødvendige certifikater på plads.

Letbanens køreplaner for den kommercielle drift er afleveret til samarbejdspartnere i det fælles faglige samarbejde i regi af DOT (Din Offentlige Transport) med henblik på at få lagt mest optimale køreplaner for Movias busser og DSB's S-tog, som enten krydser eller har endestation ved en af Letbanens stationer. Hensigten er at skabe et så sammenhængende produkt som muligt til gavn for de mange kunder, som dagligt vælger bus, tog og Letbane.

Herunder ses den nuværende status for den nødvendige rekruttering af letbaneførere, personale til vedligehold og drift i forbindelse med den kommende åbning.

Status for rekruttering	April 2025	Sommer 2025 (Trial Run start)
Ledelse og administration	10	12
Vedligehold	31	31
Drift	97	113

3.4 Kritisk vej

Den kritiske vej viser de anlægsforløb/strækninger, hvor en given forsinkelse risikerer at påvirke den samlede tidsplan negativt. Oversigten er justeret så den afspejler en åbning i to faser.

Den kritiske vej for Letbanens sydlige del omfatter strækningen fra kontrol- og vedligeholdelsescentret (Rødovre Nord station) og frem til Ishøj Station med åbning i efteråret 2025.



Kritisk vej udgøres af to parallelle forløb

1.	Testkørsel, Dokumentation til sikkerhedsgodkendelse for infrastruktur samt tog (type- og seriegodkendelse), Sikkerhedsgodkendelse af assessor & Trafikstyrelsen, Tilladelse til at gå i drift
2.	Testkørsel, Prøvekørsel, Dokumentation til sikkerhedsgodkendelse af MetroService som operatør, Tilladelse til at gå i drift som operatør

Der pågår en planlægningsøvelse med øvrige aktører, hvor selskabet har placeret sig selv centralt i erkendelse af, at det alene er her det samlede overblik befinder sig, herunder særligt i relation til fremtidig operatør og mulighederne for aftaler og sonderinger med myndighederne omkring trafikreguleringer og øvrige nødvendige tilladelser.

Den kritiske vej for den resterende nordlige del af letbanestrækningen (sektion 10-18) fra Rødovre Nord station til Lundtofte station har tidligere været drevet af arbejdet i relation til krydsning af Hillerød motorvejen sammen med resten af Gladsaxe-kontrakten. Disse arbejder er nu afsluttet og de igangværende transportsystem-aktiviteter i denne og øvrige sektioner forløber stort set som planlagt, jf. tidsplanen fra september 2024. Det er planen at afslutte arbejder med infrastrukturen inden årsskiftet, udføre integrationstest i januar 2026 og starte testkørsel på den nordlige strækning primo februar med henblik på at gå i drift i sommeren 2026.



4 Myndighedsforhold

4.1 Generelt

Projektet oplever fortrinsvis fleksibilitet og konstruktiv tilgang hos myndighederne og Vejdirektoratet under tilvejebringelsen af de nødvendige tilladelser og håndteringer af forhold, der opstår under udførelse.

4.2 Myndighedsgodkendelser af design

Myndighederne er fortsat involveret i designgodkendelser. Omfanget er begrænset efterhånden som de fleste anlægsarbejder er afsluttet. Der er stadig udestående ift. Vejdirektoratet og Gladsaxe Kommune, primært om forhold der er opstået under udførslen eller ændringsønsker.

Selskabet er ved at forberede gennemførelse af trafik- og sikkerhedsrevisioner på den del af projektet, som ligger syd for Functional Section og efterfølgende nord for. Drøftelser om indholdet af trafik- og sikkerhedsrevisionerne er påbegyndt med Glostrup og Brøndby Kommuner. Det er fortsat forventningen, at antallet af udestående punkter herefter vil være minimale, da selskabet forventer at have identificeret og udbedret hovedparten af de påtalte forhold, på baggrund af en konkret gennemgang og afhjælpning af mangler.

Afklaringen af problematikken med placering af kørestrømsmaster er stadig i gang. Glostrup Kommune har afvist at godkende flere af de master, hvor selskabet har anmodet om accept af den nuværende placering. Selskabets vurdering er baseret på en grundig risikoanalyse af de sikkerhedsmæssige konsekvenser ved placeringen. Uenigheden mellem selskabet og Glostrup Kommune kan ultimativt føre til, at vejmyndigheden stiller vilkår i godkendelsesprocessen – enten om lavere hastighed for Letbanen eller om flytning af konkrete master. Disse vilkår vil forringe driften betydeligt og ved krav om flytning af master betyder det afbrudt drift. Det er ikke muligt at flytte master nu uden, at det 1:1 påvirker åbningsdatoen. I Glostrup er der tale om otte master. Hovedstadens Letbane fortsætter dialogen med Glostrup Kommune om accept af masteplaceringen for de otte master for at minimere eventuel påvirkning af Trial Run og senere drift. Ishøj Kommune har ligeledes afvist en enkelt mast. I Brøndby Kommune er afklaringsarbejdet ift. master endnu ikke afsluttet. Rødovre Kommune har godkendt deres master. Forløbet med kommunerne er meget differentieret, hvilket påvirker resultatet af disse gennemgange af masteplaceringer. Til sikring af en fælles forståelse af gældende forsikringsforhold, lovgivning og regler for togdrift særligt i blandet trafik er der gennemført en briefing af de sydlige kommuner (hidtil ekskl. Brøndby) for at give kommunerne en mulighed for at opnå den samme forståelse og håndtering af udfordringer i forbindelse med placering af kørestrømsmaster.

For master på projektets nordlige del er arbejdet med at registrere masterne begyndt, så der kan indledes en proces med Herlev, Gladsaxe og Lyngby Kommune om accept af master, der ikke til fulde følger anbefalingerne i Vejreglerne i relation til kollisions- og sikkerhedszoner.

4.3 Vejmyndigheder og gravetilladelser

Samarbejde med kommunerne lokalt og Vejdirektoratet om tilvejebringelse af de nødvendige gravetilladelser er reduceret til et absolut minimum pga. projektets nuværende stade.

Letbanearbejdet og de nødvendige trafikomlægningerne fylder nu kun på mindre dele af strækningen og påvirker i mindre grad trafikken. Anlægsarbejdet foregår primært i de nordlige sektioner – primært med etablering af kørestrømsanlægget.

I Gladsaxe Kommune er udlægningen af det afsluttende asfaltslidlag indledt ultimo april og fortsætter frem til medio juli, hvorefter det pauses og genoptages i august måned. Slidlagsudlægningen vil under udførelsen påvirke trafikafviklingen.



Den overordnede dialog med politi, vejmyndighed (først Glostrup og Rødovre Kommuner), transportsystem-entreprenør og operatør om hvilke tilladelser, der er nødvendige for at kunne udføre testkørsler i Functional Section er afsluttet og bliver nu genbrugt på den sydlige strækning.

Der er aftalt et mødeforum med deltagelse af vejmyndigheder, politi, Hovedstadens Letbane, beredskabet, Siemens, Metro Service og Movia, med henblik på effektivt og oplyst at kunne behandle kommende ansøgninger om at køre testkørsler.

Efter at testkørslerne succesfuldt er startet op med de nødvendige tilladelser fra vejmyndighederne m.fl. i Functional Section, er gruppen herover udvidet med vejmyndighederne i Ishøj, Vallensbæk og Brøndby, samt suppleret med Beredskab 4K i disse kommuner. Gruppen her har forberedt en ansøgning til vejmyndighederne i den sydlige del om testkørsel og tilladelsen til dette er givet.

I øjeblikket arbejder gruppen på at sikre en god ansøgning til at modtage en tilladelse til at køre Trial Run på hele den sydlige strækning mellem Rødovre og Ishøj. Gruppen arbejder også på at forberede kommende testkørsel på den nordlige strækning, og vil her involvere de tre nordlige kommuner, Herlev, Gladsaxe og Lyngby samt Nordsjællands Politi.

Der følges fortsat løbende op på indrapporterede trafikale hændelser med henblik på at evaluere mulighederne for forbedringer.

4.4 Miljømyndigheder og -tilladelser

Det gode samarbejde med myndighederne på miljøområdet fortsætter. Der indhentes løbende dispensationer til de af skinneentreprenørens arbejder, som har en karakter, der nødvendiggør udførelse udenfor normal arbejdstid.

Jordproduktionen er aftaget markant i og med at kun mindre gravearbejder foretages. Selskabet deponerer fortsat udelukkende overskudsjord hos kommercielle jordmodtagere.



5 Risiko

5.1 Det nuværende risikobillede

Risikobilledet for 2. kvartal 2025 er opdateret primo maj. Risikovurderingen for 2. kvartal 2025 afspejler risikoniveauet efter indgåelse af aftaler med Siemens Aarsleff Rail, som bestyrelsen godkendte på bestyrelsesmødet den 5. marts 2025.

Den samlede risiko (økonomi og forsinkelse) for hele projektet er opgjort til 241 mio. kr. Det betyder, at der ift. 1. kvartal 2025 er sket en nedjustering af det samlede risikoniveau for hele projektet på ca. 345 mio. kr.

Den samlede økonomiske risiko for projektet er opgjort til ca. 159 mio. kr. Dette svarer til en nedjustering af risikoniveauet på ca. 223 mio. kr. siden 1. kvartal 2025. Den tidsmæssige risiko for 2025 er vurderet til ca. 111 dage. Den tidsmæssige risiko for 2025 omregnes til en økonomisk effekt på ca. 47 mio. kr. Den tidsmæssige risiko for 2026 er vurderet til ca. 96 dage. Den samlede tidsmæssige risiko for 2026 omregnes til en økonomisk effekt på ca. 35 mio. kr. Den samlede tidsmæssige risiko (kapitaliseret tid) for projektet er vurderet til ca. 82 mio.kr. Dette svarer til en nedjustering af risikoniveauet på ca. 122 mio. kr. siden 1. kvartal 2025.

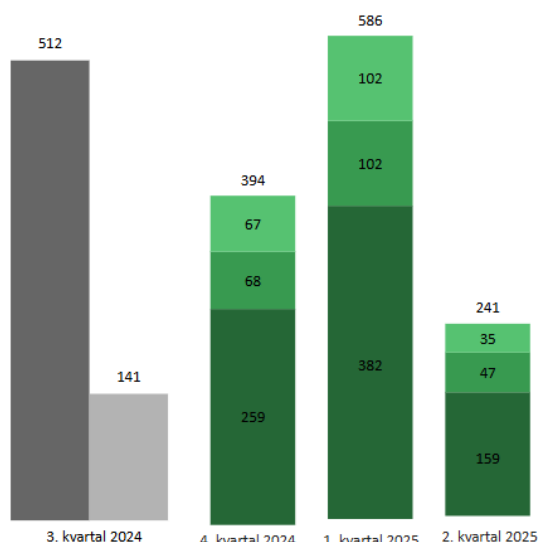
Den samlede nedjustering skyldes, den indgåede aftale med Siemens Aarsleff Rail og fastlæggelse af en mere detaljeret tidsplan, som har tydeliggjort rolle- og ansvarsfordelingen mellem parterne samt projektets stade. Derudover er et par risici vedrørende godkendelser fra Trafikstyrelsen og vejmyndighederne blevet opjusteret som følge af projektets stade, da disse godkendelser er vigtige i takt med, at åbningen nærmer sig.

Risikostyring er et projektværktøj, hvor fokus først og fremmest er på at prioritere og minimere risici typisk via mitigerende tiltag. Risikoværdien er en matematisk beregnet værdi, som er udtryk for usikkerhed i projektet (ikke at det sker) og afspejler projektets risici og kompleksitet. Det aktuelle risikoniveau på ca. 241 mio. kr. vurderes, grundet ovenstående, at kunne håndteres indenfor det eksisterende budget inkl. den generelle finansieringsreserve.

Nedenstående figur viser udviklingen af risikoniveauet for projektet for de seneste fire kvartaler.

L3 risikoestimat for anlægsprojektet

- Økonomi ● Kapitaliseret tid 2025 ● Kapitaliseret tid 2026
- Samlet – Økonomi (anlæg) + kapitaliseret tid ● Samlet – Økonomi (driftrelateret anlæg) + kapitaliseret tid



Fra Q4 2024 er risikoniveauet rapporteret i forhold til én samlet projektøkonomi og to tidsplaner, mens Q3 2024 er rapporteret i forhold til Anlæg A og Anlæg D.
Fra Q4 2024 er kapitaliseringsfaktoren justeret ift. de to tidsplaner.

6 Øvrige informationer

6.1 Ledningsomlægninger

Det resterende omfang af ledningsomlægninger er minimalt.

6.2 Arbejdsmiljø

Der er i perioden februar 2025 til og med april 2025 afholdt tre Safety Orientation kurser med deltagelse af 20 medarbejdere fra entreprenørerne på letbaneprojektet. Akkumuleret har 1.274 medarbejdere fra entreprenørerne deltaget på kurset.

Der er i perioden ikke afholdt Intervention Training kurser med deltagelse fra medarbejdere fra entreprenørerne. Akkumuleret har 70 medarbejdere fra entreprenørerne deltaget på kurset.

Ulykker med fravær

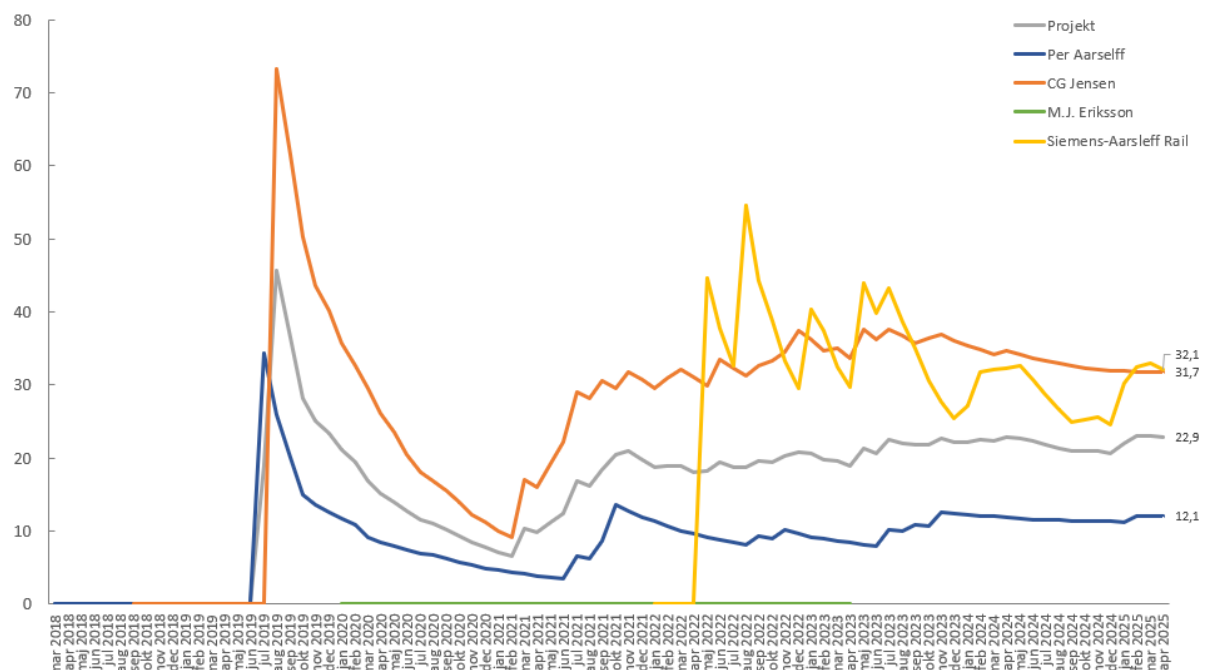
Der har i perioden februar 2025 til og med april 2025 været fire ulykker med fravær:

- En medarbejder slår sit skulderblad under fald i udgravning
- En medarbejder slår sin venstre side under et fald på vej op af kabelkasse
- En medarbejders fingre gik af led, da de kom i klemme mellem paller og sæk
- En medarbejder forvred sin ankel ved udstigning ned på vintermåtte

Akkumuleret ulykkesfrekvens.

Ulykkesfrekvensen angiver raten af ulykker pr. million arbejdstimer. Grafen viser ulykkesfrekvensen for arbejdere fra begyndelsen af Letbaneprojektet til og med april 2025.

Det bemærkes, at der er udfordringer med at opgøre endelige timetal for CG Jensen, hvorfor den akkumulerede ulykkesfrekvens for CG Jensens kontrakter er baseret på et estimat af timetal over perioden januar til og med april 2025.





Arbejds miljø Key Performance Indicators

For at følge entreprenørernes proaktive sikkerhedsarbejde, er der etableret et sæt KPI'er.

For KPI 1 ses en stigning for Siemens-Aarsleff Rail. Det bemærkes at Per Aarsleff og CG Jensen ikke længere afholder sikkerhedsmøder, grundet overdragelse af områder til Siemens-Aarsleff Rail.

For KPI 2 tegner sig fortsat et billede af udfordringer med entreprenørernes ledelses engagement i forhold til deltagelse i sikkerhedsinspektioner.

For KPI 3 bemærkes det, at der i en længere periode ikke har været besøg fra arbejdstilsynet.

KPI	2024						2025						Entreprenør
	3. Kvartal			4. Kvartal			1. Kvartal			2. Kvartal			
	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	mar	apr	maj	jun	
Andel emner tjekket på inspektioner, som var tilfredsstillende (grønne).	84%		93%	88%									CG Jensen
													Per Aarsleff
													MJ Eriksson
	87%	83%	81%	81%	88%	87%	78%	77%	80%	93%			Siemens-Aarsleff Rail
Antal inspektioner hvor entreprenørens projektdirektør eller vice-projektdirektør deltog.	0			0			0						CG Jensen
	0			0			0						Per Aarsleff
	0			0			0						MJ Eriksson
	0			0			0						Siemens-Aarsleff Rail
Andel besøg fra Arbejdstilsynet som hverken medførte påbud eller forbud.													CG Jensen
													Per Aarsleff
													MJ Eriksson
		100%		100%									Siemens-Aarsleff Rail

6.3 Kommunikation, dialog og samarbejde med omgivelserne

Selskabet bestræber sig på at levere relevant og rettidig kommunikation, samt indgå i et konstruktivt samarbejde med pressen og øvrige medier.

Kommunikation til omgivelserne

Kommunikation om anlægsaktiviteter

Selskabet kommunikerer løbende om anlægsaktiviteter via selskabets hjemmeside samt de kommuneopdelte nyhedsbreve, kaldet Infoservice. Kommunikation om anlægsaktiviteterne koordineres med de enkelte kommuner i overensstemmelse med den enkelte kommunes ønske, ligesom selskabet løbende er i dialog med ejerkredsen om kommunikation om projektet generelt via forummet Kommunikationsgruppen, der mødes fire gange om året.

I denne periode, februar til april 2025, har naboer og trafikanter i nogle af letbanekommunerne navigeret i mærkbare forandringer langs letbanestrækningen. Dette gælder især trafikale omlægninger og deraf følgende forlængede rejsetider og kødannelse i Gladsaxe Kommune på grund af asfaltarbejde. Selskabet har i perioden informeret de berørte målgrupper via nyhedsbreve og fysiske varslinger samt brug af SMS, når forholdene ændrer sig med kort varsel, eller når akutte gener påvirker målgrupperne.

Kommunikation gennem egne kanaler

Hjemmeside, sociale medier og nyhedsbrev

Projektets hjemmeside, dinletbane.dk, bliver løbende opdateret med information om projektet. Bl.a. findes en side for hver kommune, hvor anlægsaktiviteter i den pågældende kommune er samlet. På sociale medier har selskabet fortsat fokus på historier om fremdriften i anlægsarbejdet samt vækst, bolig- og erhvervsudvikling i de kommuner, som Letbanen skal køre igennem.



Samtidig er fokus øget på at formidle og forankre, hvordan passagerer og naboer kommer til at opleve Letbanen i drift. Dermed er fokus reduceret på de mindre anlægsarbejder således, at historier om gener for naboer og trafikanter generelt fylder mindre på de sociale medier.

Selskabet opgør antallet af følgere på de enkelte sociale medier, da dette tal på en overskuelig måde viser, hvor mange brugere der aktivt vælger selskabets kanaler og indhold til.

Antal følgere af Letbanen på diverse SoMe-platforme

	Januar 2025	April 2025
Facebook	10.700	11.500
Instagram	1.500	1.600
LinkedIn	800	1.100

Via selskabets kommuneopdelte nyhedsbrev, Infoservice, udsendes løbende information om anlægsarbejdet i den enkelte kommune samt milepælshistorier om projektet og dets fremdrift.

I nedenstående tabel findes en oversigt over antallet af sidevisninger på dinletbane.dk samt antal tilmeldte til letbanens Infoservice ved periodens udgang.

Oversigt over antallet af sidevisninger samt tilmeldte til Infoservice

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	1. kv. 2025	April 2025
Antal sidevisninger ^{1) 2) 3)}	277.019	340.018	200.450	195.457	203.061	270.312	310.227	55.585	13.596
Antal tilmeldte til Infoservice	n/a	2.518	3.711	4.109	4.553	5.283	6027	6133	6155

¹⁾ Sidevisninger er det samlede antal sider, der er vist. Gentagne visninger af den samme side tælles med.

²⁾ Ny hjemmeside havde premiere 7. oktober 2019 med opdateret cookie-politik, som betyder, at de besøgende kan fravælge at tælle med i statistikkerne. Dette kan påvirke det registrerede antal sidevisninger.

³⁾ I april 2023 overgik Hovedstadens Letbane til et nyt GDPR-compliant statistikværktøj. Overgangen betyder, at der kan være forskelle i data sammenlignet med tidligere perioder.

Henvendelser fra offentligheden

Fra februar til april 2025 har selskabet modtaget i alt 78 klager fordelt med 34 i februar, 27 i marts og 17 i april svarende til ca. 6 klager pr. uge. I forrige periode fra november 2024 til januar 2025 var der ca. 7 klager pr. uge.

Den positive udvikling i klagebilledet er tydelig, hvis man sammenligner data for klager og henvendelser i begyndelsen af 2025 med tilsvarende data for de år, hvor anlægsarbejdet var på sit højeste. Tallene er 2025 er betragtelig lavere, hvilket primært skyldes afslutningen på anlægsarbejdet i en række af letbanekommunerne. Fraset Gladsaxe Kommune, hvor anlægsarbejdet stadig er i gang, er det arbejdet med skinner, master, kørestrømsledninger m.m., der dominerer strækningen. Dette arbejde foregår primært i Letbanens eget spor og påvirker dermed ikke naboer, trafikanter og andre borgere i samme omfang som anlægsarbejdet, hvilket bidrager til at reducere antallet af klager og øvrige henvendelser til selskabet.



Oversigt over antallet af henvendelser og klager til Hovedstadens Letbane fra 2015 til 2023

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 ⁴⁾	1.kvartal 2025	April
Henvendelse ¹⁾	318	174	321	422	841	628	637	835	896	546	143	34
Klager ^{2) 3)}	n/a	n/a	n/a	n/a	119	320	550	841	1.510	711	93	17
Total	318	174	321	422	960	948	1.187	1.676	2.406	1.257	236	51

¹⁾ Oversigten viser alene antallet af henvendelser indkommet via mailen info@dinletbane.dk eller via nabotelefon på 72424500. Selskabet oplever også at modtage henvendelser mundtligt ved borgermøder og lignende.

²⁾ Opgørelsen af klager er påbegyndt den 25. marts 2019.

³⁾ Fra 1. oktober 2020 opgøres henvendelser om bygningsskader som 'Klager' i stedet for 'Henvendelser'.

⁴⁾ Som en konsekvens af selskabets overgang til et nyt journaliseringssystem i januar 2024 og deraf følgende ændring i opgørelsesmetode er klage- og henvendelsestal for 2024 ikke fuldstændigt sammenlignelige med de tilsvarende tal for perioden 2019-2023. Tidligere blev klager opgjort på baggrund af antal henvendelser, f.eks. mails, mens klager fra 2024 og frem opgøres på baggrund af antal sager, hvor en sag kan rumme flere henvendelser. Derfor kan klagetallene for 2024 og frem fremstå marginalt lavere i forhold til tidligere år.

6.4 Ekspropriationer

Retablering og tilbageleveringer af arealer og konstruktioner til lodsejere m.fl. er forsat godt i gang. I en række tilfælde har kvaliteten af de tilbageleverede arealer og/eller konstruktioner fra entreprenøren ikke levet op til det aftalte. Dette forlænger fortsat tilbageleveringsprocessen til de berørte lodsejere samt projektets fremdrift på de konkrete lokationer. Der er foretaget tilbageleveringer af arealer i alle kommuner. Samlet set er 332 ejendomme omfattet af ekspropriation til midlertidigt arbejdsareal på ejendommen. Der udestår alene 22 lodsejere, som Hovedstadens Letbane endnu ikke har fremsendt tilfredshedserklæring til, da arealet endnu ikke er reetableret i tilstrækkelig grad.

Status for tilbageleveringer af midlertidige arbejdsarealer

		Periode afsluttet			
Kommune	Ejendomme	Tilfredshedserklæring modtaget	Tilfredshedserklæring fremsendt	Tilfredshedserklæring ikke fremsendt	Tilfredshedserklæring ikke nødvendig
Ishøj	7	6	0	0	1
Vallensbæk	10	2	3	0	5
Brøndby	77	51	13	1	12
Glostrup	49	19	18	1	11
Rødovre	3	1	0	0	2
Herlev	36	22	8	2	4
Gladsaxe	96	41	28	9	18
Lyngby	54	11	28	9	6
Total	332	153	98	22	59

Der er udarbejdet Arealfortegnelse for Naturstyrelsens ejendomme, og fremsendt til Naturstyrelsens godkendelse. Naturstyrelsen blev tidligere betragtet som en Ejerkredsejendom, hvilket har vist sig at være forkert, og derfor blev der aldrig afholdt ekspropriation for Naturstyrelsens ejendomme.



Den matrikulære og tinglysningsmæssige berigtigelse er igangsat, hvor det har været muligt. Der er igangsat matrikulær berigtigelse på større eller mindre strækninger i de fleste kommuner. Endelig er processen omkring håndteringen af ejerkredsejendommen igangsat.

Der er indtil maj 2025 udbetalt erstatninger via kommissarius ifm. overtagelse af boliger, arealer samt ulemper og lignende på ca. 297 mio. kr., hvilket ligger inden for det afsatte budget.

Aftaleindgælder

Selskabet er i tæt dialog med diverse aftaleparter om sikring af aftalemæssige udeståender for samarbejdsaftaler, tekniske aftaler og grænsefladeaftaler. Der vil løbende være behov for at indgå nye aftaler i takt med projektets fremdrift, så arealrettigheder sikres.

Der er forsat en tæt grænsefladedialog med Vejdirektoratet og Banedanmark med henblik på at sikre, hvilke arealer der skal ejes og driftes fremadrettet i krydsninger og flader.

Tilsvarende er der forsat en dialog med HOFOR om deres tilstedeværelse af ledningsrettigheder på kontrol- og vedligeholdelsescentret, hvor status p.t. er, at der er enighed om aftalevilkår, men aftaleindgåelse afventer HOFORs fremsendelse af nødvendige kortbilag over ledninger m.v.

6.5

Retssager

Oversigt over sager ved domstolene

Sagsøger	Sagsøgte	Indhold	Domstol	Status
1.Hovedstadens Letbane	Erhverv, Herlev	Princip om fradrag for fordele	Københavns Byret	Ikke berammet pt.
2.Hovedstadens Letbane	Erhverv, Herlev	Princip om fradrag for fordele	Retten i Odense	Ikke berammet pt.
3. Privat borger, Søborg	Hovedstadens Letbane	Erstatningsstørrelse samt princip om fradrag for fordele	Retten i Helsingør	Ikke berammet pt.
4. Hovedstadens Letbane	Erhverv, Søndre Ringvej 41A, Brøndby	Princip om fradrag for fordele	Retten i Glostrup	Ikke berammet pt.
5. Hovedstadens Letbane	Erhverv, Søndre Ringvej 49A, Brøndby	Princip om fradrag for fordele	Retten i Glostrup	Ikke berammet pt.
6. Hovedstadens Letbane	Erhverv, Søborg	Princip om fradrag for fordele	Københavns Byret	Ikke berammet pt.
7. Hovedstadens Letbane	Erhverv, Kongens Lyngby	Princip om fradrag for fordele	Københavns Byret	Ikke berammet pt.
8.Hovedstadens Letbane	Uddannelse, Frederiksberg	Princip om fradrag for fordele	Retten på Frederiksberg	Ikke berammet pt.
9. Privat borger, Glostrup	Hovedstadens Letbane	Grundlag for ekspropriation og erstatning	Østre Landsret	Twisten om erstatning hovedforhandles den 25. januar 2026.
10. Erhverv, Brøndby	Hovedstadens Letbane	Erstatning for overgravning af kabler i 2610 Rødovre.	Glostrup Byret	Sagen hævet af sagsøgte oktober 2024, da parterne har indgået en voldgiftsklausul. Uafklaret, om sagsøger indbringer ved Voldgiftsnævnet. HL har procesunderrettet entreprenør i hovedsagen mellem entreprenør og sagsøger.
11. Erhverv, Lyngby	Hovedstadens Letbane	Erstatning for påstået manglende vejadgang til parkeringsanlæg	Retten i Lyngby	HL har indleveret svarskrift i sagen den 31. januar 2025. Hovedforhandling berammet til oktober 2025.



Sagerne nr. 1-8:

Siden rapporteringen fra februar 2025 er alle sager søgt genoptaget hos Taksationskommissionen.

Selskabet har som bekendt søgt sagerne genoptaget i lyset af Højesterets dom i letbane-sagen i Aarhus. Dommen præciserer, at når et offentligt anlægsprojekt (som f.eks. en letbane) resulterer i en værdistigning for de tilbageværende restejendomme, så skal denne fordel fratrækkes erstatningen til lodsejerne. Dette uanset om værdistigningen er en direkte følge af anlægget eller en generel udvikling af området. Dommen udfordrer efter Hovedstadens Letbanes vurdering dermed Taksationskommissionens syn på erstatningen, dvs. at der kun sker fradrag i de tilfælde, hvor anlægget har været en nødvendig forudsætning for, at restejendommen har kunnet opnå ændrede udnyttelses- eller anvendelsesmuligheder.

De første tre sager er blevet *afvist* genoptaget af Taksationskommissionen. Det må forventes, at Taksationskommissionen i de øvrige seks genoptagelsessager også vil træffe afgørelse om, at Taksationskommissionen ikke vil genoptage sagsbehandlingen og træffe en ny, berigtiget afgørelse, som kan indgå i domstolenes prøvelse i alle retssager.

Som selskabet forstår Taksationskommissionens genoptagelsesafgørelser, er det fortsat Taksationskommissionens opfattelse, at der – modsat hvad der fremgår af præmisserne i Aarhus Letbane-dommen – alene kan foretages fradrag for fordele i ekspropriationserstatningen i de tilfælde, hvor ekspropriationsanlægget har været en "nødvendig forudsætning" for, at restejendommen har kunnet opnå ændrede udnyttelses- eller anvendelsesmuligheder.

De ni fradrag for fordele-retssager repræsenterer isoleret set en sagsværdi på ca. 13 mio. kr.

Hovedstadens Letbane er i tæt dialog med selskabets juridiske rådgivere ift. næste skridt med henblik på at sikre, at Hovedstadens Letbane betaler den rette erstatning i lyset af Højesterets dom.

6.6 Lærlinge

Entreprenørerne har samlet set haft 125 lærlingeårsværk under uddannelse siden projektets opstart og til og med april 2025. Som det fremgår af figuren, er alle entreprenører foran deres plan for beskæftigelse af lærlinge. Det samlede krav til entreprenørerne er 62 årsværk, hvilket på nuværende tidspunkt er nået.

Lærlingetallet fordeler sig således mellem entreprenørerne:

- M.J. Eriksson på CW-I har opnået 3,67 årsværk; godt halvdelen mere end kravet på 2. Lærlingekravet er opgjort for kontrakten og M.J. Eriksson har fået udbetalt bonus for de overpræsterede lærlingeårsværk.
- Siemens/Aarsleff Rail, som er entreprenør på TS-SUP, har opnået 18,29 årsværk; Entreprenøren måles op imod 10,47 årsværk, som de selv har sat som mål for kontraktperioden. Kravet i kontrakten er kun på fem årsværk, hvilket entreprenøren har opnået i starten af 2021.
- CG Jensen på CW-RH/G har opnået 35,99 årsværk; 20,99 mere end kravet på 15.
- Per Aarsleff på CW-VBG/L har opnået 53,20 årsværk; 25,20 mere end kravet på 28.



6.7 Signalanlæg

Signalanlægget består af både signalmaster og styreskabe m.m. i 59 kryds langs letbanestrækningen. Signalerne overdrages løbende og tages i brug af den driftsansvarlige myndighed/kommune sammen med den hertil hørende vejstrækning.

Der afholdes fortsat ugentlige møder mellem RTSS-entreprenøren og bygherre for at sikre fremdriften i installationen af signalanlæg. Koordineringsmøder afholdes efter behov.

Udførelsesfasen nærmer sig afslutning idet 6 ud af i alt 59 kryds mangler at blive installeret. Fokus er nu på at håndtere de udestående problemer fra RTSS-entreprenøren, da disse skal løses, før en overdragelse kan finde sted. Det drejer sig blandt andet om ustabilitet eller ingen registrering i cykeldetektering, udbedring af fejl og mangler påpeget ved ibrugtagning.

Vedrørende cykeldetektering har Hovedstadens Letbane over de seneste måneder markeret detektorfelter for at vurdere, om de opfylder designkravene. Det er nu blevet fastslået, at de ikke opfylder kravene.

Der er en igangværende dialog med RTSS-entreprenøren, som også selv har været ude og teste. Det er i øjeblikket uenighed om cykelradarens funktionalitet/kunnen, der er aftalt en fælles gennemgang med entreprenøren. Der er udført ibrugtagning på alle signalanlæg i Ishøj, Vallensbæk, Brøndby og Glostrup. I de øvrige kommuner pågår arbejdet med ibrugtagning mellem RTSS-entreprenøren, bygherre og vejmyndigheden stadig.

Fremdriften er overordnet set positiv, hvor 53 ud af 59 signalanlæg er anlagt, og 51 er idriftsat. M. J. Eriksson er pt. i gang med at justere master i Glostrup. Herefter forventes det at M. J. Eriksson kan påbegynde installation af de sidste kryds i DTU med forudsætningen om at Per Aarsleff har udbedret alle fejl og mangler der vedrører signalanlægget.

Programmering af signalerne

Alle signalprogrammer er myndighedsgodkendt. Derudover pågår almindelig opfølgning og tilpasning af programmet i samspil med entreprenøren og vejmyndigheder.

Fremdrift for signalprogrammet og anlæg

	<i>Software opdateret/i alt</i>	<i>Software endeligt godkendt/i alt</i>		<i>Anlagte signaler/i alt</i>	<i>Følger tidsplanen</i>
Lyngby	17/17	17/17		11/17	
Gladsaxe	11/11	11/11		11/11	
Herlev	7/7	7/7		7/7	
Rødovre	1/1	1/1		1/1	
Glostrup	11/11	11/11		11/11	
Brøndby	4/4	4/4		4/4	
Vallensbæk	4/4	4/4		4/4	
Ishøj	3/3	3/3		3/3	
I alt	59/59	59/59		53/59	

Der er vurderet i tre kategorier, som er:

- **Grøn:** Følger tidsplanen
- **Gul:** Mindre forsinkelser, kræver tilpasning af signalernes idriftsættelsestidspunkt
- **Rød:** Forsinkelser, som følge af omprioriteringer. Påvirker signalernes oprindelige idriftsættelsestidspunkt.

At en protokol er rød, er ikke ensbetydende med, at åbningsdatoen er påvirket.