



STATUS LETBANE

Afrapportering

August 2025





Indholdsfortegnelse

1	Sammenfatning.....	3
1.1	Generelt.....	3
1.2	Økonomi.....	3
1.3	Tid.....	3
1.4	Myndighedsforhold.....	3
1.5	Risiko	3
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	7
3.3	Mobilisering til drift.....	8
3.4	Kritisk vej	10
4	Myndighedsforhold.....	11
4.1	Generelt.....	11
4.2	Myndighedsgodkendelser af design	11
4.3	Vejmyndigheder og gravetilladelser	12
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 august 2025. Rapportens skæringsdatoer er afhængige af, hvornår data er tilgængelige for selskabet.

1.2 Økonomi

Budgettet for anlægsomkostninger og driftsrelaterede anlægsinvesteringer er uændret i forhold til seneste estimat ved 1. kvartals opfølgning 2025. Budgettet for de periodiserede anlægsomkostninger samt driftsrelaterede anlægsinvesteringer er uden afvigelser, idet de planlagte aktiviteter nu følger den opdaterede tidsplan.

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

1.3 Tid

Fokus i relation til fremdrift er nu primært rettet mod de resterende strækninger mod nord og de sidste mangelarbejder mod syd. 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* og den øvrige strækning mod syd.

På den sydlige strækning fra Rødovre Nord (ved kontrol- og vedligeholdelsescenteret) til Ishøj er testforløbet afsluttet medio juli som planlagt, og driftsoperatøren har overtaget strækningen for at udføre *Trial Run* (prøvedrift). Trial Run blev som planlagt påbegyndt den 15. juli med Metro Service som ansvarlig for afprøvning af diverse driftsscenarioer.

1.4 Myndighedsforhold

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

Selskabet har udført en analyse af kørestrømsmasternes placering i den sydlige del og påbegynder snart en tilsvarende analyse af placering i den nordlige del. I det videre forløb vil selskabet arbejde med en model, der sikrer godkendelse med myndighedsvilkår. Formålet hermed er at undgå indvirkning på åbning af Letbanen, og dertil at der kan opnås tilladelse uden påvirkning af togets hastighed. Konkret vil selskabet arbejde for godkendelse af enkelte af placeringer med vejmyndighederne, hvilket aktuelt pågår i dialog med flere kommuner. Her kan det nævnes, at der endnu udestår afklaring vedrørende endelig placering af flere master i Glostrup Kommune, hvor det forventes, at der snart tilgår en afklaring. Problematikken er yderligere udfoldet under *afsnit 4.2* om myndighedsgodkendelser af design.

1.5 Risiko

Den samlede økonomiske risiko for anlægsprojektet er i 3. kvartal 2025 opgjort til ca. 117 mio. kr. Den samlede tidsmæssige risiko er vurderet til ca. 56 mio. kr. Dermed er den samlede risiko for projektet opgjort til 173 mio. kr.

I forhold til 2. kvartal 2025 er der sket en nedjustering af det samlede risikoniveau for hele projektet på ca. 68 mio. kr. Den primære årsag til nedjusteringen er projektets fremdrift, med forventet driftsstart på den sydlige strækning i 4. kvartal 2025.



Den sydlige strækning resterer primært i udbedringsarbejde med henblik på at færdiggøre anlægget. Processen for sikkerhedsgodkendelse forløber planmæssigt, og alle ansøgninger er indsendt til Trafikstyrelsen. Åbning af strækningen er afhængig af den endelige sikkerhedsgodkendelse, og eventuelle mangler i dokumentationen eller forsinkelser kan medføre, at åbningen udsættes.

På den nordlige strækning er sikkerhedsgodkendelsen ligeledes afgørende, idet der skal udstedes en godkendelse for denne strækning før den kan ibrugtages. Den planlagte åbning af den sydlige strækning medfører en risiko for, at entreprenørernes ressourcer nedskaleres for tidligt, hvilket kan påvirke fremdriften af de afsluttende arbejder på den nordlige strækning.

1.6 Øvrige informationer

Der har i perioden maj 2025 til og med juli 2025 været to ulykker med fravær.

Fra maj til juli 2025 har selskabet modtaget i alt 102 klager fordelt med 29 i maj, 36 i juni og 37 i juli, hvilket svarer til ca. 8 klager per uge. I forrige periode fra februar til maj 2025 var der ca. 6 klager per uge.



2 Økonomi

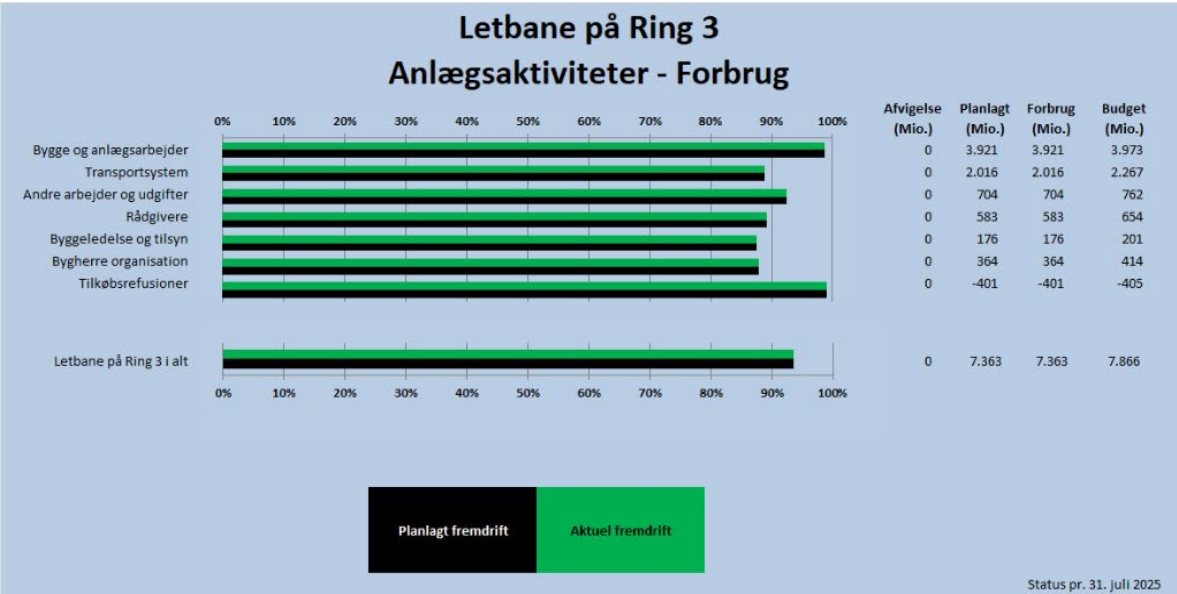
2.1 Samlet økonomisk fremdrift - Anlægsomkostninger

Budgettet for anlægsomkostninger er uændret i forhold til seneste estimat ved 1. kvartals opfølgning 2025.

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 figur 1, hvor også det samlede budget per hovedaktivitet fremgår.

Fremdriften er opgjort på baggrund af forbrug. De afholdte anlægsudgifter til slut juli 2025 udgør 7.363 mio. kr., som også er det planlagte forbrug i perioden.

Figur 1: Anlægsaktiviteter - Forbrug [per ultimo juli 2025]





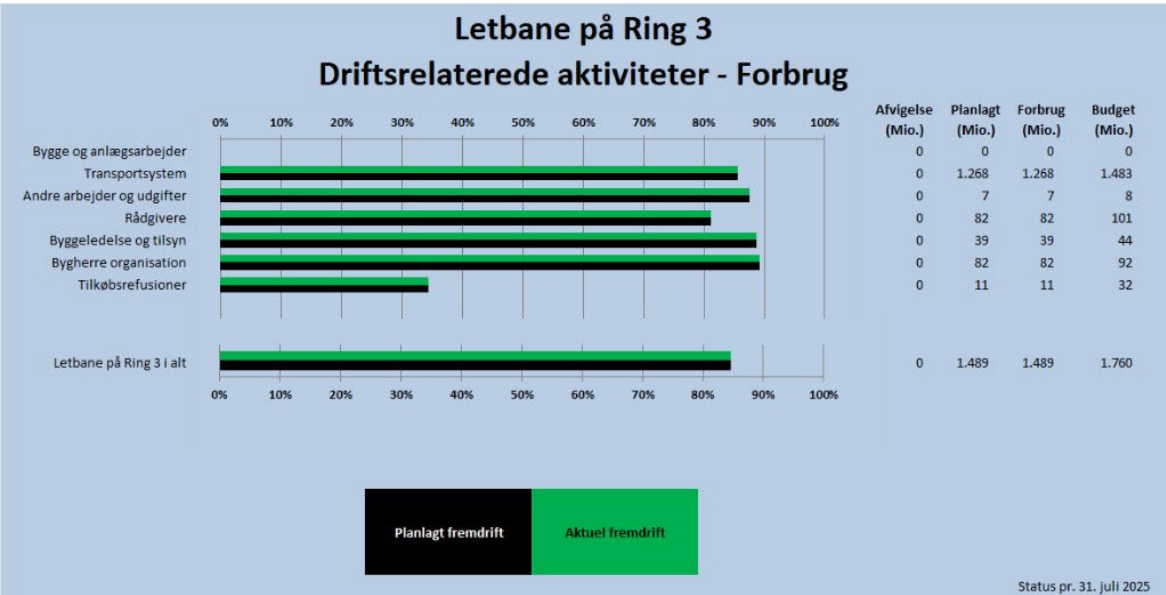
2.2 Samlet økonomisk fremdrift - Driftsrelaterede Anlægsinvesteringer

Budgettet for driftsrelaterede anlægsinvesteringer er uændret i forhold seneste estimat ved 1. kvartals opfølgning 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 figur 2, hvor også det samlede budget per hovedaktivitet fremgår.

Fremdriften er opgjort på baggrund af forbrug. De afholdte driftsrelaterede anlægsinvesteringer til slut juli 2025 udgør 1.489 mio. kr., som også er det planlagt forbrug for perioden.

Figur 2: Driftsrelaterede anlægsaktiviteter - Forbrug [per ultimo juli 2025]





3 Tid

3.1 Fremdrift på det samlede anlægsprojekt

Functional Section og Sydlig strækning

På den sydlige strækning fra Rødovre Nord (ved kontrol- og vedligeholdelsescenteret) til Ishøj er testforløbet afsluttet medio juli som planlagt, og driftsoperatøren har overtaget strækningen for at udføre Trial Run. 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 29 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.

Nordlig strækning

På den nordlige strækning er fokus på færdiggørelse, hvor der 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 og den resterende sydlige strækning. Fremdriften følges tæt, således at ressourcer anvendes optimalt for projektet. Til det formål har der siden september 2024 været afholdt ugentlige møder mellem selskabet og Siemens Aarsleff Rail for at følge fremdriften og sikre den rette prioritering af restarbejder for alle involverede entreprenører. Dette tætte samarbejde forventes at fortsætte fremover.

Per Aarsleff udfører nu de afsluttende mangeludbedringer i Lyngby. I Gladsaxe udestår udlægning af slidlag nord for Rådhuset. Dette arbejde udføres i august og september. For CG Jensens vedkommende er processen forbedret, så der nu er god fremdrift. Der forventes hermed et konstruktivt samarbejde henimod en færdiggørelse. Det er endnu ikke lykkedes at afklare endelig aftale for *Hand Over* for Gladsaxe, mens forgængeren til *Hand Over* (*Substancial Completion*) er gennemført i Rødovre-Herlev. Derudover lider arbejdet stadig af et antal 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 gennemgange 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 Sydlig strækning

Test af tog nr. 1 på Functional Section er afsluttet i forhold til at komme videre med en typegodkendelse af togene til Letbanen. Formålet er at eftervise, at alle togets sikkerhedsfunktioner virker som forventet, og at toget som en samlet enhed er sikkert. Herunder at profilforhold, bremseegenskaber, kontakt mellem hjul og skinne etc. er til tilfredsstillende og i overensstemmelse med krav. Testresultaterne har samlet været positive og samtlige testrapporter er sendt til assessoren for evaluering.



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 samt korrekt rute ved ud- og indkørsel ved kontrol- og vedligeholdelsescentret, Glostrup Station og Ishøj. I den kommende periode vil de resterende tog gennemføre de krævede serietests på Sydlig strækning, for at togene kan opnå den nødvendige myndighedsgodkendelse. Serietest af togene følger tidsplanen. Installation af RVM (Rejsekort validatorer) og IDL (nyt billetsystem) er dertil påbegyndt i stationerne i Functional Section og forventes færdigt ultimo september.

Hovedstadens Letbane har overtaget infrastrukturen fra Ishøj til Rødovre N (ved kontrol- og vedligeholdelsescenteret), reservedele samt de 3 servicekøretøjer. Trial Run blev som planlagt påbegyndt 15 juli med Metro Service som ansvarlig for afprøvning af diverse driftsscenarier, herunder det obligatoriske strækningskendskab som afprøves uden passager. Der er god fremdrift på testene, og udfordringerne med plandata vurderes at være løst.

Hovedstadens Letbane har sammen med Siemens Aarsleff Rail valgt at strømsætte strækningen fra Rødovre N til Lyskær vejkræds, så denne kan anvendes af Siemens til test-aktiviteter for de tog, som ikke er færdigkommissioneret endnu. Det letter presset på den sydlige strækning, hvor Metro Service kører Trial Run fra kl. 05.00 til 24.00.

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 dog 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 matrikelejerne. De første facadeankre er monteret og testet med succes. Således forventes den tidligere påpegede udfordring i relation til ekspropriation at være imødekommet.

Der er udfordringer med trækning af kabler centralt i Lyngby og med BPU-området ved Lyngby Station, som parterne har fokus på at få løst snarest.

Næste levering af master forventes at ske i uge 38, hvorefter opsætning kan påbegyndes.

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 løbet af Trial Run mødes parterne ugentligt for at følge op på status og sikre fremskridt med de aftalte handlinger. Formålet hermed er at opnå en vellykket åbning af den sydlige strækning i fællesskab. Trial Run i den sydlige sektion er i gang, og 40 procent af de operationelle scenarier er blevet testet.

Uddannelsen af Metro Service's personale forløber planmæssigt. 80 letbaneførere har afsluttet uddannelsen og kører under Trial Run, hvor de oplever forskellige typer driftsscenarier for at være fuldt ud erfarne inden åbningen af den sydlige strækning. Næsten alle "Train the Trainer"-kurser for



Metro Service's personale er afsluttet, bortset fra nogle få, der er planlagt til at blive udført inden fulde L3-åbning. Der er også gennemført uddannelse af kontrolcenterpersonalet, og der er planlagt yderligere uddannelse på stedet for at sikre, at operatørerne føler sig trygge ved systemerne under driften.

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 at standse usikre aktiviteter, såfremt det bliver nødvendigt.

Metro Service, Siemens Aarsleff Rail og Hovedstadens Letbane er i tæt dialog under Trial Run for den sydlige strækning for at sikre, at alle opdagede fejl og mangler kan udbedres rettidigt, samtidigt med at den korrekte fordeling af ansvar, opgaver og testaktiviteter finder sted parallelt. Hovedstadens Letbane arbejder derfor tæt sammen med relevante parter i planlægningen af Trial Run på lige fod med de resterende installations- og testaktiviteter. 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. Hovedstadens Letbane bevarer de samme grænseflade- og koordineringsansvar med kommuner og myndigheder i den nordlige sektion.

Der foregår en koordinering med Letbanens politikredse og beredskabsenheder med at udarbejde beredskabsplaner i samarbejde med Metro Service, som skal facilitere 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. Dette sker bl.a. ved at rammesætte de nødvendige afstande og grænser for adfærd og genstande, der kan udsættes for risici (såsom kollision). Samtidigt foregår der både i Hovedstadens Letbane og Metro Service et arbejde med at klarlægge processer for håndtering af tredjeparters 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 snart Letbane.

Af *tabel 1* nedenfor ses den nuværende status for den nødvendige rekruttering af letbaneførere, personale til vedligehold og drift i forbindelse med de kommende åbninger.

Tabel 1: Status for rekruttering [August 2025]

Område	August 2025	2026 (Full L3 Opening)
Ledelse og administration	12	12
Vedligehold	31	31
Drift	113	145



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

Der pågår en planlægningsøvelse med øvrige aktører, hvor selskabet har placeret sig selv centralt med det formål at kunne opnå et samlet overblik. 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, er drevet af arbejdet i relation de igangværende transportsystem-aktiviteter i Gladsaxe og Lyngby. Disse arbejder forløber stort set som planlagt, jf. tidsplanen fra september 2024. Det er planen at afslutte arbejder med infrastrukturen inden årsskiftet og udføre integrationstest i januar 2026. Derpå er det planen at starte testkørsel på den nordlige strækning i første kvartal 2026 med henblik på at gå i drift i sommeren 2026.



4 Myndighedsforhold

4.1 Generelt

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

4.2 Myndighedsgodkendelser af design

Myndighederne er fortsat involveret i designgodkendelser. Der udestår fortsat enkelte designafklaringer. Det drejer sig om Vejdirektoratets støjværn på Motorring 3's krydsning med letbanen, samt ombygning af en motorvejsrampe samme sted (ud for Bauhaus). Afklaring og konstruktiv dialog pågår med CG. Jensen og Vejdirektoratet. Endvidere kommer der løbende små ændringer i forbindelse med mangeludbedringer eller tilstødende tredjeparts projekter, som kræver, at selskabet er inde over designet og samtidigt faciliterer kommentering og godkendelse hos myndighederne. Dertil ser selskabet også henvendelser om kommentering af tredjeparts design og dets indvirkning på letbanen.

Selskabet drøfter fortsat indholdet af trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevisioner trin 4 for Functional Section med Glostrup Kommune. For alle øvrige protokoller ud over Functional Section er arbejdet med at udføre revisionerne startet op i august 2025. Ifølge tidsplanen fremsendes revisionsrapporterne for P2-P4 og P15-P18 medio oktober 2025. Herefter vil selskabet indgå en dialog med de enkelte kommuner, om hvorledes bemærkningerne skal løses/udbedres. Revisionerne for P9-P11 forventes fremsendt januar 2026 og for P12-P14 i februar 2025.

Hovedstadens Letbane arbejder aktivt for at sikre godkendelse af masteplaceringer med myndighedsvilkår for at undgå indvirkning på åbning af Letbanen. Dertil søges det at undgå påvirkning af togets hastighed. Selskabets vurdering af masternes placering er her baseret på en grundig risikoanalyse af de sikkerhedsmæssige konsekvenser. Flere konkrete placeringer udestår i denne sammenhæng endelig afklaring. Til eksempel har Glostrup Kommune endnu ikke godkendt placeringen af flere af de master, hvor selskabet har anmodet om accept af den nuværende placering. Hovedstadens Letbane fortsætter dialogen med Glostrup – og øvrige sydlige kommuner – om accept af masteplaceringerne for at minimere eventuel påvirkning af Trial Run og senere drift. Ishøj Kommune har ligeledes afvist en enkelt mast. Afklaringsarbejdet i Brøndby Kommune pågår fortsat, mens Rødovre Kommune har godkendt deres master. Forløbet med kommunerne er meget differentieret, hvilket påvirker resultatet af disse gennemgange af masteplaceringer.

Med det formål at sikre en fælles forståelse af gældende forsikringsforhold, lovgivning og regler for togdrift (særligt i blandet trafik), er der gennemført en briefing af de sydlige kommuner. Briefingen har dertil givet kommunerne en mulighed for at opnå den samme forståelse og håndtering af udfordringer i forbindelse med placering af kørestrømsmaster i relation til retningslinjerne i Vejreglerne, herunder sikkerheds- og kollisionszoner.

I den nordlige del har selskabet næsten færdiggjort analysen af masteplaceringer. Her har entreprenøren nået at rette fejlplaceringer af stort set alle master på tegningerne, hvor det var påkrævet. De få udeståender vil blive håndteret i en kommende proces med henholdsvis Rødovre, Herlev, Gladsaxe og Lyngby om accept af master, der ikke til fulde følger anbefalingerne i vejreglerne i relation til kollisions- og sikkerhedszoner. Selskabet forventer for nuværende ikke, at der skal flyttes flere master i den nordlige del end de master, der allerede er identificeret og iværksat flytning af. Der er dog også et antal master, der står langs kørebanen, som kan være vanskelige at løse helt korrekt med f.eks. autoværn, hvilket drøftes konkret med hver kommune.



4.3 Vejmyndigheder og gravetilladelser

Samarbejde med kommunerne lokalt og Vejdirektoratet om tilvejebringelse af de nødvendige gravetilladelser er reduceret til et absolut minimum grundet projektets nuværende stade. Letbanearbejdet og de nødvendige trafikomlægningerne fylder nu kun på mindre dele af strækningen og påvirker trafikken minimalt. 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 nu efter en kort pause i juli måned. Slidlagsudlægningen vil under udførelsen påvirke trafikafviklingen.

Der er aftalt et mødeforum med deltagelse af vejmyndigheder, politi, Hovedstadens Letbane, beredskabet, Siemens, Metro Service og Movia. Det gode samarbejde omkring tilladelser til Trial Run fra samtlige vejmyndigheder har nu vist sig succesfuldt i form af den til Trial Run givne tilladelse til kørsel i blandet trafik. 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 tiltag.

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. Selskabet har ligeledes fokus på at tilrettelægge håndtering af miljøsager i den kommende drift.

Jordproduktionen er aftaget markant, idet der kun foretages mindre gravearbejder. Selskabet deponerer fortsat udelukkende overskudsjord hos kommercielle jordmodtagere.

5 Risiko

5.1 Det nuværende risikobillede

Risikobilledet for 3. kvartal 2025 er opdateret primo august.

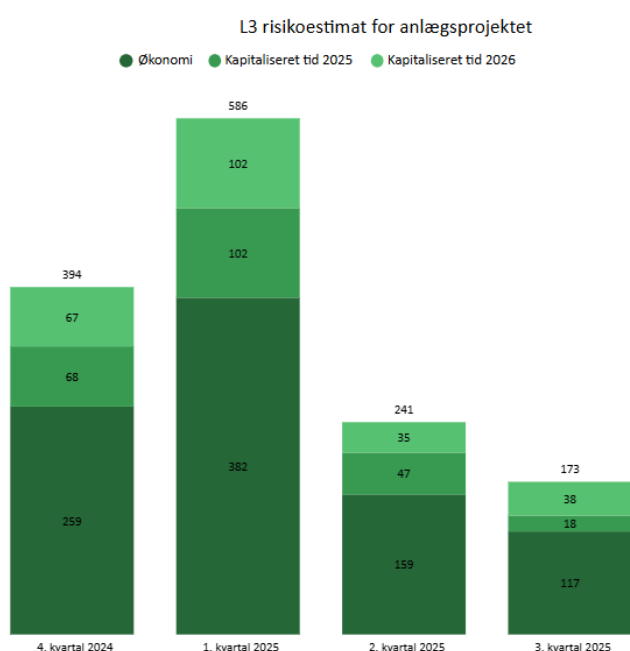
Den samlede risiko (økonomi og forsinkelse) for hele projektet er opgjort til 173 mio. kr. Det svarer til, at der er sket en nedjustering af det samlede risikoniveau for hele projektet på ca. 68 mio. kr i forhold til 2. kvartal 2025.

Den samlede økonomiske risiko for projektet er opgjort til ca. 117 mio. kr. Dette svarer til en nedjustering af risikoniveauet på ca. 42 mio. kr. siden 2. kvartal 2025. Den tidsmæssige risiko for 2025 er vurderet til ca. 42 dage. Den tidsmæssige risiko for 2025 omregnes til en økonomisk effekt på ca. 18 mio. kr. Den tidsmæssige risiko for 2026 er vurderet til ca. 106 dage. Den tidsmæssige risiko for 2026 omregnes til en økonomisk effekt på ca. 38 mio. kr. Den samlede tidsmæssige risiko (kapitaliseret tid) for projektet er vurderet til ca. 56 mio.kr. Dette svarer til en nedjustering af risikoniveauet på ca. 26 mio. kr. siden 2. kvartal 2025.

Den samlede nedjustering skyldes projektets fremdrift med forventet driftsstart på den sydlige strækning i 4. kvartal. Risikoen for personulykker som følge af kørsel i blandet trafik er blevet opjusteret på både den sydlige og den nordlige strækning. Dette skyldes, at projektets nuværende stade medfører et øget fokus på sikkerhedsforhold i forbindelse med trial run på den sydlige strækning samt de planlagte testkørsler og trial run på den nordlige strækning.

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. 173 mio. kr. vurderes, grundet ovenstående, at kunne håndteres indenfor det eksisterende budget inkl. den generelle finansieringsreserve. Nedenstående *figur 3* viser udviklingen af risikoniveauet for projektet for de seneste fire kvartaler.

Figur 3: Udvikling i risikoniveauet for projektet [per august 2025]



Anm. Tallene er i mio. kr. og repræsenterer summen af risici værdi. Forsinkelsesrisici for henholdsvis åbning af den sydlige strækning i 2025 og den nordlige strækning i 2026 er omregnet til en økonomisk værdi i mio. DKK



6 Øvrige informationer

6.1 Ledningsomlægninger

Det resterende omfang af ledningsomlægninger er minimalt.

6.2 Arbejdsmiljø

Der er i perioden maj 2025 til og med juli 2025 afholdt *Safety-Orientation*-kurser med deltagelse af 10 medarbejdere fra entreprenørerne på letbaneprojektet. Akkumuleret har 1.284 medarbejdere fra entreprenørerne deltaget på kurset.

Der er det seneste halve år afholdt særskilte *Safety-Orientation*-kurser for 64 kommende letbaneførere. Indholdet er tilpasset og indarbejdet er deres generelle uddannelse hos Metro Service. Det forventes at genoptage denne uddannelse for kommende letbaneførere i den nordlige strækning i starten af 2026.

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 maj 2025 til og med juli 2025 været to ulykker med fravær:

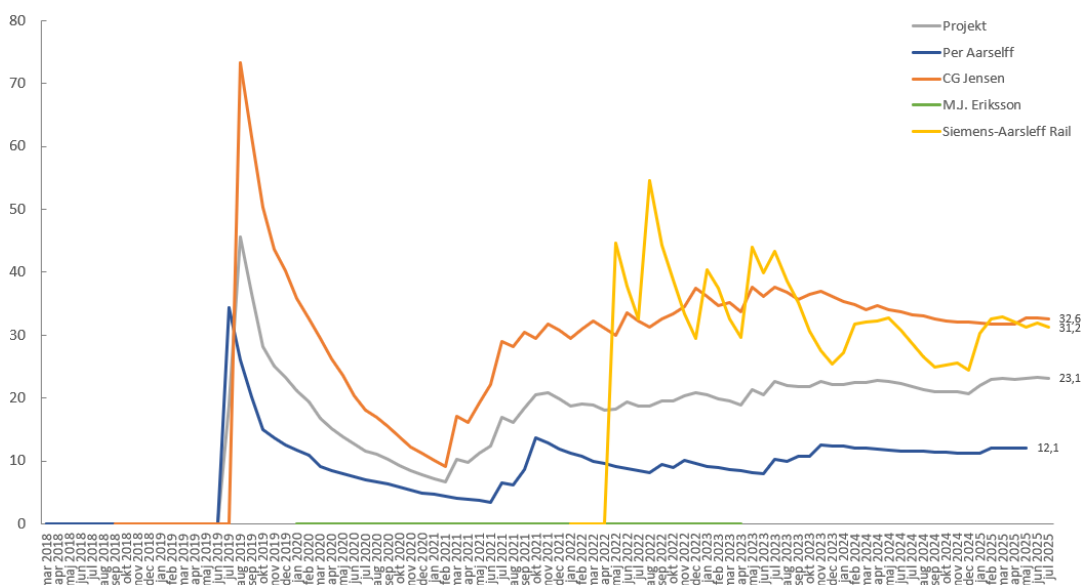
- Én medarbejder forstrækker sin albue under opbrækning af asfalt.
- Én medarbejder slår sin venstre arm under fald, da vedkommende var ved at krydse kørebanen.

Akkumuleret ulykkesfrekvens.

Ulykkesfrekvensen angiver raten af ulykker per million arbejdstimer. *Figur 4* viser ulykkesfrekvensen for arbejdere fra begyndelsen af projektet til og med juli 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 april til og med juli 2025. Det bemærkes ligeledes, at der for Per Aarsleff ikke modtages timetal fra juni 2025 og frem, hvorfor Per Aarsleffs timetal og hændelser kun vil indgå i den akkumulerede ulykkesfrekvens til og med maj 2025.

Figur 4: Akkumuleret ulykkesfrekvens [løbende skæringsdatoer]



Det bemærkes, at der ikke længere rapporteres key performance indicators for arbejdsmiljø grundet overgang til Trial Run og Hand Over på flere kontrakter.

6.3

Kommunikation, dialog og samarbejde med omgivelserne

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

Kommunikation til omgivelserne 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 perioden fra maj til juli 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 på grund af asfaltarbejde samt skinneslibning på den sydlige strækning. Selskabet har i perioden informeret de berørte målgrupper via nyhedsbreve og e-boks 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. 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.

Af *tabel 2* fremgår antallet af følgere på de enkelte sociale medier, idet dette tal på en overskuelig måde viser, hvor mange brugere der aktivt vælger selskabets kanaler og indhold til.



Tabel 2: Antal følgere af Letbanen på diverse SoMe-platforme [per ultimo juli 2025]

	Januar 2025	April 2025	Juli 2025
Facebook	10.700	11.500	12.100
Instagram	1.500	1.600	1.700
LinkedIn	800	1.100	1.300

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

I nedenstående *tabel 3* fremgår en oversigt over antallet af sidevisninger på dinletbane.dk samt antal tilmeldte til letbanens Infoservice ved periodens udgang.

Tabel 3: Oversigt over antallet af sidevisninger samt tilmeldte til Infoservice [per ultimo juli 2025]

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	1. kv. 25	2. kv. 25	Juli 25
Antal sidevisninger ^{1) 2)}	277.019	340.018	200.450	195.457	203.061	270.312	310.227	55.585	38.845	2.227
Antal tilmeldte til Infoservice	n/a	2.518	3.711	4.109	4.553	5.283	6.027	6.133	6.155	6.193

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

²⁾ dinletbane.dk blev relanceret i april 2025 med nyt design, forbedret navigation og mere holdbar teknisk platform. Dette indebærer ændringer i hjemmesidens statistikprogram, og der kan derfor være forskelle i data sammenlignet med tidligere perioder.

Henvendelser fra offentligheden

Fra maj til juli 2025 har selskabet modtaget i alt 102 klager fordelt med 29 i maj, 36 i juni og 37 i juli svarende til ca. 8 klager per uge. I forrige periode fra februar til maj 2025 var der ca. 6 klager per uge. Det let stigende, men dog i historisk sammenhæng lave, klagebillede afspejler en række aktiviteter og øvrige forhold på strækningen, hvor naboer oplever støjgener eller trafikomlægninger, der medfører kødannelse og forlænget rejsetid. Det drejer sig om skinneslibning på den sydlige strækning, etablering af asfaltslidlag og støjgener fra sporskifter. Sidstnævnte klager er koncentreret om et konkret sporskifte i Brøndby.

Tabel 4: Oversigt over antallet af henvendelser og klager til Hovedstadens Letbane fra 2015 til juli 2025

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 ⁴⁾	2.halvår 2025	Juli 25
Henven- delser ¹⁾	318	174	321	422	841	628	637	835	896	546	209	20
Klager ²⁾ ³⁾	n/a	n/a	n/a	n/a	119	320	550	841	1.510	711	175	37
Total	318	174	321	422	960	948	1.187	1.676	2.406	1.257	384	57

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 mfl. er fortsat 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 19 lodsejere, som Hovedstadens Letbane endnu ikke har fremsendt tilfredshedserklæring til, idet arealet endnu ikke er reetableret i tilstrækkelig grad.

Tabel 5: Status for tilbageleveringer af midlertidige arbejdsarealer [per august 2025]

Kommune	Ejendomme	Periode afsluttet			
		Tilfredsheds- erklæring modtaget	Tilfredsheds- erklæring fremsendt	Tilfredsheds- erklæring ikke fremsendt	Tilfredsheds- erklæring ikke nødvendig
Ishøj	7	6	0	0	1
Vallensbæk	10	2	3	0	5
Brøndby	77	52	12	1	12
Glostrup	49	19	18	1	12
Rødovre	3	1	0	0	2
Herlev	36	22	8	2	4
Gladsaxe	96	42	30	6	18
Lyngby	54	11	28	9	6
Total	332	155	99	19	59

Der er indgået aftale med Naturstyrelsen vedrørende erstatning for anvendelse af deres arealer. Naturstyrelsen blev tidligere betragtet som en ejerkredsejendom, hvilket har vist sig at være forkert, og derfor blev der aldrig afholdt ekspropriation for Naturstyrelsens ejendomme. I forbindelse med matrikulære og tinglysningsmæssige berigtigelse, har Naturstyrelsens godkendt materialet, og det er sendt til protokollering hos Ekspropriationskommissionen og matrikulær besigtigelse hos Ledende Landinspektør.

Den matrikulære og tinglysningsmæssige berigtigelse er igangsat, på de strækninger, 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 ejerkredsejendomme i forhold til den matrikulære og tinglysningsmæssige berigtigelse igangsat. For Ishøj Kommune har de godkendt materialet, og det er ligeledes fremsendt til Ekspropriationskommissionen og Ledende Landinspektør. De øvrige kommuner er i proces.

Der er indtil august 2025 udbetalt erstatninger via kommissarius ifm. overtagelse af boliger, arealer samt ulemper og lignende på ca. 298 mio. kr., hvilket ligger inden for det afsatte budget.

Aftaleindgåelser

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 fortsat en dialog med HOFOR om deres tilstedeværelse af ledningsrettigheder på kontrol- og vedligeholdelsescentret, hvor status er, at der er enighed om aftalevilkår, men aftaleindgåelse afventer HOFOR's fremsendelse af nødvendige kortbilag over ledninger mv.

6.5 Retssager

Tabel 6: Oversigt over sager ved domstolene [per august 2025]

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 i forhold til næste skridt med henblik på at sikre, at der betales den rette erstatning i lyset af Højesterets dom.

Sag nr. 10

Kyndryl (ledningsejer) har oprindeligt stævnet Per Aarsleff ved Retten i Glostrup for erstatning i en sag om overgravning af ledninger.

I en ledningsprotokolaftale mellem Kyndryl og Hovedstadens Letbane er imidlertid aftalt voldgift som tvistløsning. Per Aarsleff kan derfor ikke stævne Hovedstadens Letbane ved domstolene, hvorfor retssagen mod Hovedstadens Letbane blev hævet (dvs. aflyst igen).

Efterfølgende har Kyndryl anlagt en voldgiftssag mod HL. Denne sag er sat i bero og afventer udkommet af byretssagen mod Per Aarsleff.

Selskabets advokater har den 30. juni 2025 informeret om, at retssagen mellem Kyndryl og Per Aarsleff muligvis bliver forlig. Forligsforhandlinger pågår. Selskabet har deraf ikke kendskab til status på disse forhandlinger, som i sagens natur er fortrolige, Per Aarsleff og Kyndryl imellem. Hvorvidt voldgiftssagen som konsekvens heraf bliver genoptaget eller hævet vides ikke på nuværende tidspunkt.

6.6

Lærlinge

Entreprenørerne har samlet set haft 130 lærlingeårsværk under uddannelse siden projektets opstart og til og med april 2025. Alle entreprenører er foran deres plan for beskæftigelse af lærlinge. Det samlede krav til entreprenørerne er 63 årsværk, hvilket på nuværende tidspunkt er nået.

Lærlingetallet fordeler sig således mellem entreprenørerne:

- *M.J. Eriksson* på CW-I har opnået 3,67 årsværk, hvilket er godt halvdanet mere end kravet på 2. Lærlingekravet er opgjort for kontrakten. 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. Dette er 20,99 mere end kravet på 15.
- *Per Aarsleff* på CW-VBG/L har opnået 58,34 årsværk med et kontraktkrav på 28. Lærlingekravet er opgjort for kontrakten, og Per Aarsleff har fået udbetalt bonus for de 30,34 overpræsterede lærlingeårsværk.



6.7 Signalanlæg

Signalanlægget består af både signalmaster og styreskabe mv. 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 5 ud af i alt 59 kryds mangler at blive installeret. Fokus er nu på at håndtere de udestående problemer fra RTSS-entreprenøren, idet disse skal løses, før en overdragelse kan finde sted. Det drejer sig blandt andet om fortsat 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. Der er i øjeblikket uenighed om cykelradarens funktionalitet/kunnen, hvorfor 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 54 ud af 59 signalanlæg er anlagt, og 52 er idriftsat. M. J. Eriksson er begyndt at installere master i de sidste kryds på DTU.

Programmering af signalerne

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

Der er lavet interimsjusteringer i programmerne for nogle af krydsene på den sydlige strækning, grundet myndighedskrav om nedsat hastighed, for at sikre toget kan nå over krydsene inden andre retninger får grønt. Dette kan give anledning til borger henvendelser om længere ventetid fra borgere.

Tabel 7: Fremdrift for signalprogrammet og anlæg [per august 2025]

	Software opdateret/i alt	Software endeligt godkendt/i alt	Anlagte signaler/i alt	Vurdering
Lyngby	17/17	17/17	12/17	Rød
Gladsaxe	11/11	11/11	11/11	Grøn
Herlev	7/7	7/7	7/7	Grøn
Rødovre	1/1	1/1	1/1	Grøn
Glostrup	11/11	11/11	11/11	Grøn
Brøndby	4/4	4/4	4/4	Grøn
Vallensbæk	4/4	4/4	4/4	Grøn
Ishøj	3/3	3/3	3/3	Grøn
I alt	59/59	59/59	54/59	

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 driftsættelsestidspunkt.

Det bemærkes, at rød protokol ikke er ensbetydende med, at åbningsdatoen er påvirket.