



# STATUS LETBANE

## Afrapportering

November 2025





## Indholdsfortegnelse

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Sammenfatning</b>  | <b>3</b>  |
| 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         |
| <b>2</b> | <b>Økonomi</b>  | <b>5</b>  |
| 2.1      | Samlet økonomisk fremdrift - Anlægsomkostninger                   | 5         |
| 2.2      | Samlet økonomisk fremdrift - Driftsrelaterede Anlægsinvesteringer | 6         |
| <b>3</b> | <b>Tid</b>  | <b>7</b>  |
| 3.1      | Fremdrift på det samlede anlægsprojekt                            | 7         |
| 3.2      | Fremdrift på transportsystem                                      | 7         |
| <b>4</b> | <b>Mobilisering til drift</b>                                     | <b>9</b>  |
| 4.1      | Kritisk vej   | 9         |
| 4.2      | Myndighedsforhold   | 10        |
| 4.3      | Myndighedsgodkendelser af design                                  | 10        |
| 4.4      | Vejmyndigheder og gravetilladelser                                | 11        |
| 4.5      | Miljømyndigheder og tilladelser                                   | 11        |
| <b>5</b> | <b>Risiko</b>   | <b>12</b> |
| 5.1      | Det nuværende risikobillede opdateret i 4. kvartal 2025           | 12        |
| <b>6</b> | <b>Øvrige informationer</b>                                       | <b>13</b> |
| 6.1      | Ledningsomlægninger   | 13        |
| 6.2      | Arbejds miljø   | 13        |
| 6.3      | Kommunikation og markedsføring                                    | 14        |
| 6.4      | Ekspropriationer  | 16        |
| 6.5      | Retssager   | 18        |
| 6.6      | Lærlinge  | 19        |
| 6.7      | Signalanlæg   | 20        |



## 1 Sammenfatning

### 1.1 Generelt

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

### 1.2 Økonomi

Budgettet for de samlede anlægsinvesteringer er uændret i forhold til seneste estimat ved 2. kvartals opfølgning 2025.

Der er ved 3. kvartals opfølgning budgetmæssigt overført 26 mio. kr. fra driftsrelaterede anlægsinvesteringer til anlægsomkostninger. Ændringen skyldes, at transportsystems anlægsomkostninger forventes at blive højere end tidligere forventet. Ændringen har ingen betydning for selskabets økonomi og påvirker ikke ejernes betalinger.

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

Efter åbningen af den sydlige strækning af Letbanen den 26. oktober 2025 er fokus i relation til fremdrift rettet mod den nordlige strækning. Arbejdet på den nordlige strækning har ikke helt fulgt det planlagte forløb pga. forskellige udfordringer herunder sen leverance af kørestrømsmaster, facadeankre i Lyngby centrum, udfordringer med trækning kabler m.m. Selskabet er i tæt dialog med entreprenøren om en optimering af de nævnte arbejder, således at den overordnede tidsplan fastholdes.

### 1.4 Myndighedsforhold

Samarbejdet med trafik- og miljømyndigheder, herunder 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 trafikoplægninger. Disse består nu primært af skinneentreprenørens arbejder på den nordlige strækning.

Proces med udarbejdelse af Trafiksikkerheds- og Tilgængelighedsrevisioner trin 4 (TSR/TGR 4) følger planen. Der er modtaget revisioner for strækningen Vallensbæk til Rødovre samt Lyngby. Revisionerne er i proces med besvarelse og beslutningsafgørelse med vejmyndighederne. TSR/TGR 4 for Herlev til Gladsaxe fremsendes januar og februar 2026.

Det blev sikret, at processen med analyse og løsninger for kørestrømsmasters placering ikke påvirkede Letbanens sydlige åbning.

På den sydlige del er der dog enkelte udeståender med vejmyndighederne omkring master tilbage. Selskabet arbejder med at skitsere konkrete løsninger omkring dem. Parallelt hermed foregår der planlægning af flytningen af enkelte allerede opsatte master, hvor selskabet ikke kunne opnå accept af placeringen eller den pågældende mast endnu ikke var leveret.

På den nordlige del er der afholdt gennemgangsmøder med alle vejmyndigheder. Der foregår skitsering af løsninger ved master (f.eks. opsætning af autoværn eller kantstensflytninger), således at endelig accept af placeringen kan opnås ved Vejmyndigheden.



## 1.5 Risiko

Den samlede økonomiske risiko for anlægsprojektet er i 4. kvartal 2025 opgjort til ca. 72 mio. kr. Den samlede tidsmæssige risiko er vurderet til ca. 26 mio. kr. Dermed er den samlede risiko for projektet opgjort til 98 mio. kr.

I forhold til 3. kvartal 2025 er der sket en nedjustering af det samlede risikoniveau for hele projektet på ca. 75 mio. kr. Den primære årsag til nedjusteringen er åbningen af den sydlige strækning den 26. oktober 2025.

Der er identificeret tre væsentlige aktuelle risici for projektet:

- Utilstrækkelig koordinering mellem driftsoperatør og TS-entreprenør kan påvirke driftsstabiliteten på den sydlige strækning og projektets fremdrift på den nordlige strækning, mens anlægsarbejde og tests fortsætter her.
- Begrænset adgang til mandskab, materiel og specialkompetencer kan forsinke færdiggørelsen af projektet.
- Risiko for personulykker i forbindelse med kørsel i blandet trafik, som er særligt relevant under test og ved opstart af den nordlige strækning, men som også vil være aktuell i driftsfasen.

## 1.6 Øvrige informationer

Der har i perioden august 2025 til og med oktober 2025 været én ulykke 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. otte klager per uge. I forrige periode fra februar til maj 2025 var der ca. seks klager per uge.



## 2 Økonomi

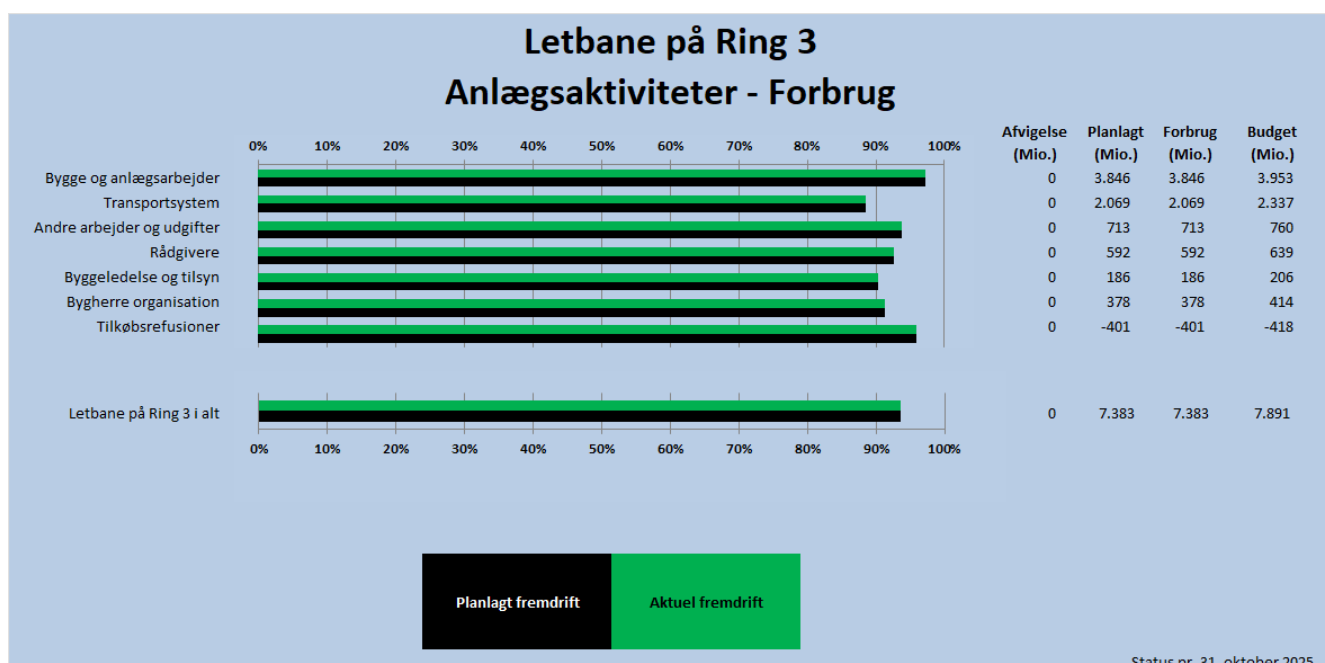
### 2.1 Samlet økonomisk fremdrift - Anlægsomkostninger

Der er ved 3. kvartals opfølgning budgetmæssigt overført 26 mio. kr. fra driftsrelaterede anlægsinvesteringer til anlægsomkostninger. Ændringen skyldes, at transportsystems anlægsomkostninger forventes at blive højere end tidligere forventet.

Nedenfor vises den samlede økonomiske fremdrift på anlæg af Letbanen. Hvis 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 oktober 2025 udgør 7.383 mio. kr., som også er det planlagte forbrug i perioden.

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





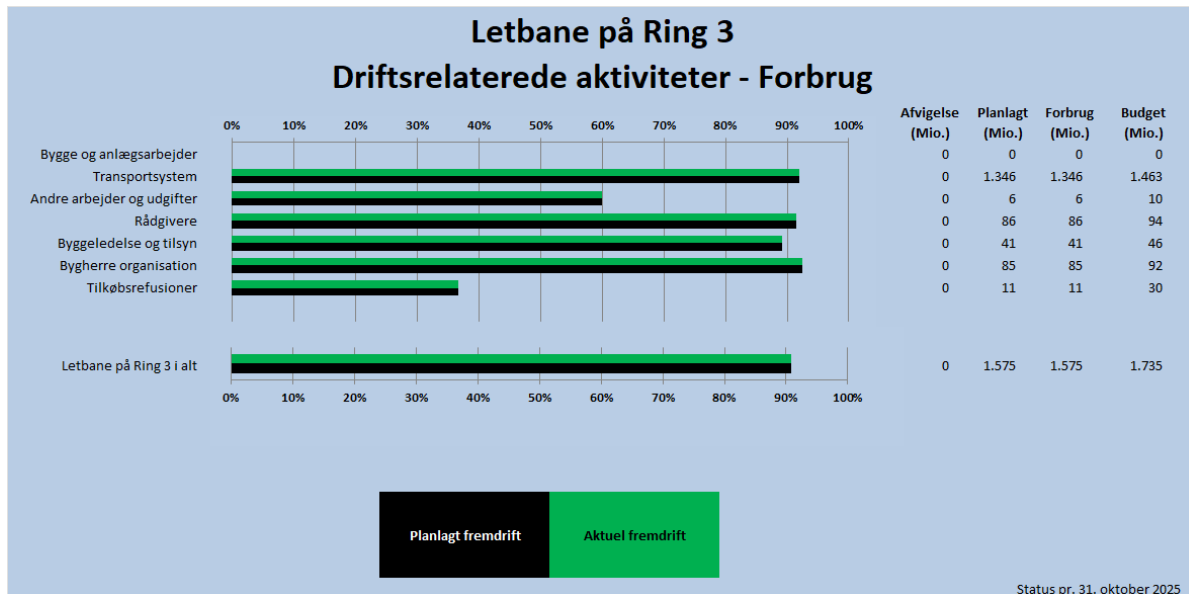
## 2.2 Samlet økonomisk fremdrift - Driftsrelaterede Anlægsinvesteringer

Der er ved 3. kvartals opfølgning budgetmæssigt overført 26 mio. kr. fra driftsrelaterede anlægsinvesteringer til anlægsomkostninger. Ændringen skyldes, at transportsystems anlægsomkostninger forventes at blive højere end tidligere forventet.

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 oktober 2025 udgør 1.575 mio. kr., som også er det planlagt forbrug for perioden.

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





### 3 Tid

#### 3.1 Fremdrift på det samlede anlægsprojekt

##### *Sydlig strækning*

Den sydlige strækning fra Rødovre Nord (ved kontrol- og vedligeholdelsescenteret) til Ishøj er i drift med åbningen den 26. oktober. Der foregår mangeludbedringer samt korrektion af nogle få master i Ishøj, hvilke vil blive udført i forbindelse med færdiggørelsen frem mod åbningen af hele letbanestrækningen til Lundtofte.

##### *Nordlig strækning*

På den nordlige strækning er fokus på færdiggørelse af de fysiske arbejder, herunder særligt kørestrøm, kabling og sporarbejder i forbindelse med "grønt spor" i Lyngby. Fremdriften følges tæt, så ressourcer anvendes optimalt for projektet. Der afholdes møder hver anden uge mellem selskabet og Siemens Aarsleff Rail for at følge fremdriften og sikre den rette prioritering af restarbejder for alle involverede entreprenører. Det tætte samarbejde forventes at fortsætte frem til prøvekørsel (Trial run).

Per Aarsleff udfører i øjeblikket de afsluttende mangeludbedringer i Lyngby. For CG Jensens vedkommende er samarbejdet i processen forbedret, så der nu er fremdrift. Det konstruktive samarbejde forventes fortsat henimod en færdiggørelse. Det er fortsat ikke lykkedes at afklare endelig aftale for *Substantial Completion* og efterfølgende *Hand Over* for Gladsaxe. For Rødovre-Herlev kontrakten har CG Jensen opnået, *Hand Over* 29. oktober 2025, dog med en række udestående mangler. Manglerne omfatter bl.a. udbedringer i forhold til tilgængelighed på stationerne, plantearbejder samt jording. Selskabet arbejder på at sikre, at de udestående arbejder og mangler gennemføres inden de bliver kritiske for den overordnede tidsplan.

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 arbejder, som først afsluttes efter Letbanen er gået i drift. Herunder også tilgængelighedsrelaterede projekter.

#### 3.2 Fremdrift på transportsystem

##### *Sydlig strækning*

Den sydlige strækning fra Rødovre Nord (ved kontrol- og vedligeholdelsescenteret) til Ishøj er i drift med åbningen den 26. oktober.

Kritiske udeståender og fejl blev løst og var færdigmeldt inden idriftsættelsen i syd. Kun få udeståender er tilbage som fortsat afventer afhjælpning, f.eks. montering af yderlige u-bolte. Dog skal det bemærkes, at der er støj- og vibrationsproblemer i relation til vibration af sveller som vibrerer ved togets gennemkørsel, dette ved Brøndbyvester og Glostrup. Afklaring foregår.

Fejl og mangler i infrastrukturen konstateret i forbindelse med inspektioner før overlevering af strækningen og KVC til Hovedstadens Letbane afhjælpes løbende. I perioden fra 15. juli til 25. november 2025 er der noteret 38 nye skjulte fejl og mangler (Defects after Handover).

Alle tog er overdraget fra Siemens Aarsleff Rail til Hovedstadens Letbane på nær tog # 101, som skal anvendes til test på den nordlige strækning og tog #102 som er beskadiget og pt under reparation.



### *Nordlig strækning*

På den nordlige strækning er arbejdet på stationerne endnu ikke helt afsluttet. Transformerstationerne er ikke spændingssatte endnu, dette kommer i forbindelse med Power ON på den nordlige del. Mastefundamenter og master er opsat uanset enkelte heraf skal udskiftes/flyttes. Derudover udestår den efterfølgende opsætning af kørestrømssystemet sammen med de sidste kabler for stærkstrøm, svagstrøm, med mere, hvilket er godt på vej.

Facadeankrene på Klampenborgvej er færdigmonteret og testet med succes.

Som tidligere nævnt er der udfordringer i relation til BPU-området (Beskyttelses- og Potentialudligningsområdet) ved Lyngby Station, som parterne fortsat har fokus på. Det forventes at der kan aftales en løsning i december 2025 og installation i januar 2026.

Arbejdet på den nordlige strækning er forsinket i forhold til tidsplanen fra august 2024. Primært opsætning af kørestrøm og trækning af kabler er forsinket af forhold, som ikke kun er relateret til Siemens Aarsleff Rail, men også andre entreprenørers fejl og mangler eksempelvis kabeltrug. Selskabet er i afklaring og forhandling med Siemens Aarsleff Rail om mulig afhjælpning af forsinkelsen og udarbejdelse af ny tidsplan.

Forberedende arbejder i forhold til etablering af grønt spor foregår og forventes afsluttet i starten af 2026.

Test-aktiviteter (SAT) er påbegyndt.



## 4 Mobilisering til drift

Efter driftsstart af Letbane på den sydlige strækning fortsætter Hovedstadens Letbane en tæt dialog med Metro Service for at udarbejde en arbejdsplan og en mobiliseringsplan for den nordlige strækning.

27 ud af 29 letbanetog er blevet overdraget fra Hovedstadens Letbane til Metro Service, samt kontrol- og vedligeholdelsescentret og al infrastruktur på den sydlige strækning fra Ishøj til Rødovre Nord/KVC.

Under mobiliseringen af den nordlige strækning vil fokus primært være på at ansætte de resterende ressourcer og letbaneførere, der er nødvendige for at sikre den fulde drift, udføre de få resterende "Train the Trainer"-kurser og sikre, at alle driftsindkøb opdateres i henhold til erfaringerne fra Trial Run, der blev afsluttet lige før åbningen.

Derudover vil Hovedstadens Letbane, Metro Service og Siemens Aarsleff Rail fortsat være i tæt dialog for at løse mulige uregelmæssigheder, der måtte opstå under driften på den sydlige strækning og dermed skal indgå i integrationsfasen mellem syd- og nordstrækningen, for at sikre rettidig respons.

De nye letbaneførere vil fortsat modtage en tilpasset version af sikkerhedsintroduktionen "Sikkerhed på rette spor". Virksomhedens mål er, at alle bidrager til et højt niveau af bevidsthed om usikre og utrygge forhold og opfordres til at stoppe usikre aktiviteter, hvis det er nødvendigt.

Hovedstadens Letbane er ansvarlig for grænsefladerne og dialogen med myndigheder, kommuner, Banedanmark og Vejdirektoratet i bestræbelserne på at sikre, at forskellige betingelser, som myndigheder og systemejere måtte stille baseret på deres respektive procedurer, standarder og regler, overholdes. De samme grænseflade- og koordineringsansvar med kommuner og myndigheder opretholdes på den nordlige strækning.

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 [November 2025]**

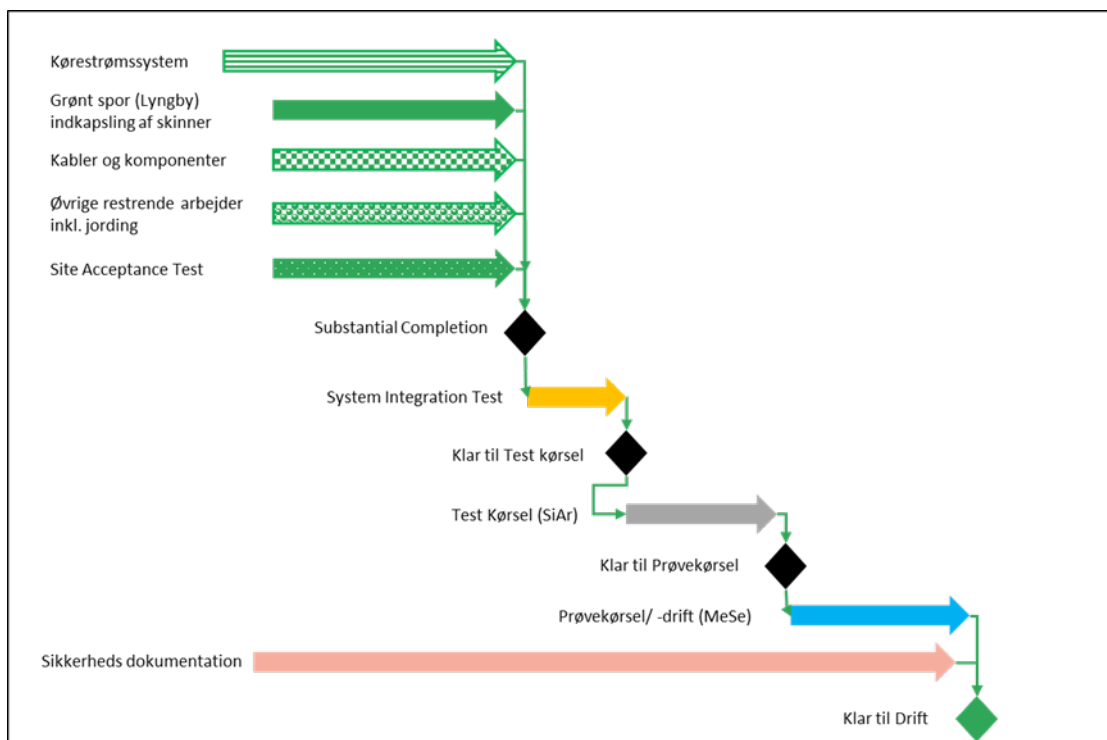
| Område                    | November2025 | 2026 (Full L3 Opening) |
|---------------------------|--------------|------------------------|
| Ledelse og administration | 12           | 12                     |
| Vedligehold               | 31           | 31                     |
| Drift                     | 113          | 145                    |

### 4.1 Kritisk vej

Efter åbningen af den sydlige strækning går den kritiske vej for den samlede åbning gennem færdiggørelsen i nord. Den kritiske vej for Letbanens nordlige del omfatter særligt færdiggørelse af kørestrømssystemet samt afhjælpning af diverse udeståender i infrastrukturen, herefter følger SAT og TEST kørsel med toget. Åbning af den nordlige del er uændret planlagt til sommeren 2026.



Figur 3: Kritisk vej illustreres



Den kritiske vej for den resterende nordlige del af letbanestrækningen (sektion 9-18) fra Rødovre Nord station til Lundtofte Station, er drevet af arbejdet i relation de igangværende transportsystemaktiviteter i Gladsaxe og Lyngby. Disse arbejder forløber stort set som planlagt, jf. tidsplanen fra september 2024 for Gladsaxedelen, men har været udfordret i Lyngby. Det er planen at afslutte arbejder med infrastrukturen og udføre integrationstest i første kvartal 2026. Derpå er det planen at starte testkørsel på den nordlige strækning i marts/april 2026 med henblik på at gå i drift i sommeren 2026.

#### 4.2 Myndighedsforhold

Projektet har oplevet en fortrinsvis fleksibel og konstruktiv tilgang hos myndighederne og Vejdirektoratet under tilvejebringelsen af de nødvendige tilladelser i forbindelse med tilladelse til kørsel i blandet trafik, en tilgang HL håber kan fortsætte. Det samme gælder dialogen om forhold, der opstår under udførelsen, samt i forbindelse med om master og trafikikkerheds- og tilgængelighedsrevisioner trin 4.

#### 4.3 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 foregår med CG. Jensen og Vejdirektoratet. Desuden kommer der fortsat løbende små ændringer i forbindelse med mangeludbedringer eller tilstødende tredjeparts projekter, som kræver, at selskabet involverer sig heri det samme gælder design. HL faciliterer samtidig kommentering og godkendelse hos myndighederne. Dertil ser selskabet også henvendelser om kommentering af tredjeparts design og dets indvirkning på letbanen.

Selskabet har modtaget Trafikkerheds- og Tilgængelighedsrevisioner trin 4 for protokollerne i Vallensbæk, Brøndby og Lyngby. Selskabet besvarer de emner, der bliver rejst, hvorefter de sendes



til kommunerne ultimo november/primò december 2025 for besvarelses af selskabets vurdering af punkterne.

Ligeledes fremsendes selskabets besvarelser til revisionerne på Functional Section i Glostrup og Rødovre primò december 2025.

Revisionerne for protokollerne i Herlev forventes fortsat fremsendt januar 2026 og for Gladsaxe i februar 2026.

Hovedstadens Letbane arbejder fortsat aktivt for at tilsikre godkendelse af masteplaceringer. Der blev indgået aftaler med vejmyndighederne, så det ikke påvirkede åbningen af Letbanens sydlige strækning. Dertil søges det at undgå påvirkning af togets hastighed.

Der er få udestående afklaringer tilbage i alle kommunerne på den sydlige del. Udeståender handler om at illustrere og udføre løsninger i marken. Desuden det har dog ikke kunnet undgås at skulle flytte nogle kørestrømsmaster, hvilket for nuværende er under forberedelser til at ske.

I den nordlige del har selskabet færdiggjort analysen af masteplaceringer og afholdt gennemgangsmøder med vejmyndighederne. Der foregår nu et arbejde med at skitsere og aftale endelige løsninger for lokationer, hvor myndigheden kan acceptere at masten bliver stående, med nogle givne tiltag f.eks. opsætning af autoværn eller mindre ombygning af en heller eller fortov.

#### **4.4 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 trafikoplægningerne fylder nu kun på mindre dele af strækningen og påvirker trafikken minimalt. Anlægsarbejdet foregår primært i de nordlige sektioner – primært med etablering af kørestrømsanlægget.

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.

#### **4.5 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 til et minimum, idet der kun foretages mindre gravearbejder. Selskabet deponerer fortsat udelukkende overskudsjord hos kommercielle jordmodtagere.



## 5 Risiko

### 5.1 Det nuværende risikobillede opdateret i 4. kvartal 2025

I forhold til 3. kvartal 2025 er der sket en nedjustering af det samlede risikoniveau for hele projektet på ca. 75 mio. kr., hvilket skyldes åbningen af den sydlige strækning d. 26. oktober 2025. Risikoniveauet vedrører således åbningen af den nordlige strækning samt de få udestående arbejder på den sydlige strækning.

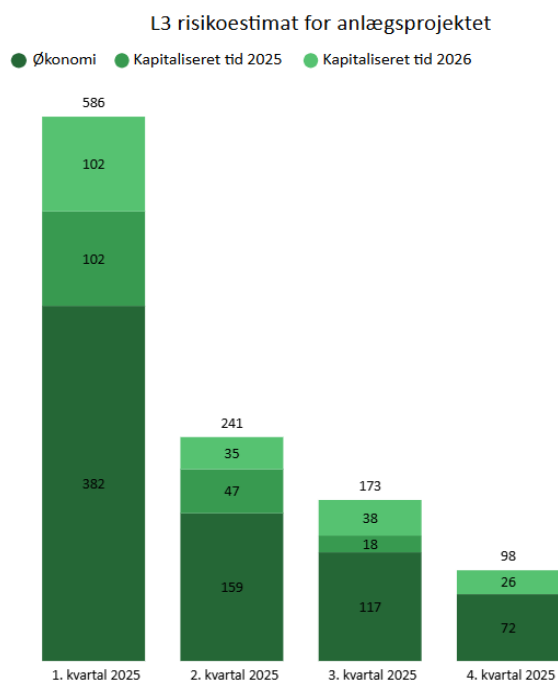
Den samlede økonomiske risiko for projektet er vurderet til ca. 72 mio. kr. Dette svarer til en nedjustering af det økonomiske risikoniveau på ca. 45 mio. kr. siden 3. kvartal 2025.

Den tidsmæssige risiko for åbningen af den nordlige strækning i 2026 er vurderet til ca. 71 dage. Det omregnes til en økonomisk effekt på ca. 26 mio. kr. Dette svarer til en nedjustering af 35 dage svarende til en økonomisk effekt på 12 mio. kr. Det samlede tidsmæssige risikoniveau på ca. 26 mio. kr. betyder en nedjustering svarende til 30 mio. kr. siden 3. kvartal 2025.

Da den sydlige strækning åbnede den 26. oktober 2025, er de tidsmæssige risici for åbning i 2025 lukket. Dette medfører en nedjustering af de tidsmæssige risici for åbning i 2025 med 42 dage svarende til en økonomisk effekt på ca. 18 mio. kr. Den samlede risiko (økonomi og forsinkelse) for hele projektet er således opgjort til ca. 98 mio. kr., svarende til ca. 1,0 pct. af basisoverslaget på 9.624 mio. kr. Den generelle finansieringsreserve er opgjort til 350 mio. kr.

Nedenstående figur viser udviklingen af risikoniveauet for projektet for de fire seneste kvartaler. 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. 98 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 4: Udvikling i risikoniveauet for projektet [per november 2025]**



Tallene er i mio. kr. og repræsenterer summen af risicis 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 august 2025 til og med oktober 2025 afholdt *Safety-Orientation*-kurser med deltagelse af 14 medarbejdere fra entreprenørerne på letbaneprojektet. Akkumuleret har 1.298 medarbejdere fra entreprenørerne deltaget på kurset.

Der er det første halve år af 2025 afholdt særskilte *Safety-Orientation*-kurser for 64 kommende letbaneførere. Indholdet er tilpasset og indarbejdet i 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 august 2025 til og med oktober 2025 været én ulykke med fravær:  
Én medarbejders knæ går af led, da vedkommende løber over ballast

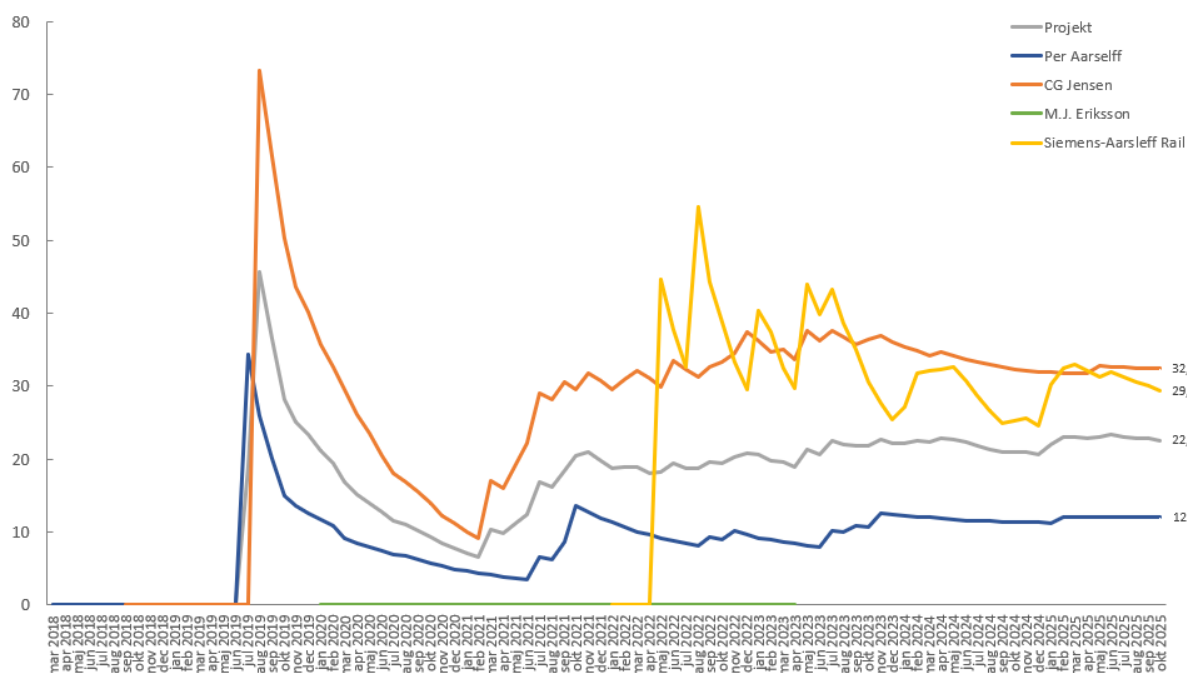
#### *Akkumuleret ulykkesfrekvens.*

Ulykkesfrekvensen angiver raten af ulykker per million arbejdstimer. *Figur 5* viser ulykkesfrekvensen for arbejdere fra begyndelsen af projektet til og med oktober 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 oktober 2025. Det bemærkes ligeledes, at der for Per Aarsleff ikke modtages timetal fra juni 2025 og frem, hvorfor Per Aarsleffs timetal ligeledes er baseret på et estimat over perioden juni til og med oktober 2025.



Figur 5: Akkumuleret ulykkesfrekvens [løbende skæringsdatoer]



### 6.3 Kommunikation og markedsføring

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 fremover om anlægsaktiviteter på den nordlige strækning 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.

#### *Nabo- og borgerdialog inden åbningen i syd*

Selskabet har i 2025 informeret om åbningen og fordelene ved at bruge Letbanen – særligt på sociale medier. Op til åbningen supplerede selskabet online-indsatsen med en række fysiske borger-events i de sydlige kommuner Ishøj, Vallensbæk, Brøndby, Albertslund, Glostrup og Rødovre. Her bød medarbejdere fra selskabet på kaffe og stod til rådighed for spørgsmål samt delte informationsmateriale og merchandise ud. I arrangementet i Rødovre deltog desuden Rødovres borgmester og erhvervsministeren.

#### *Kommercielle initiativer i forbindelse med åbningen*

I forbindelse med åbningen i syd har Hovedstadens Letbane iværksat en række målrettede initiativer for at styrke kendskabet til den nye forbindelse og tiltrække passagerer. Selskabet har gennemført en kommerciel kampagne, der har haft fokus på at skabe bred synlighed omkring Letbanen. Kampagnen er udviklet på baggrund af indsigter fra selskabets GTM-strategi, hvor målgrupper og kundebehov er kortlagt og blev lanceret to uger før åbningen og fortsatte med høj intensitet i fire uger efter. Kampagnen har været synlig på tværs af digitale kanaler, sociale medier, outdoor-platforme og trykte medier. Desuden uddelte selskabet på åbningsdagen ca. 7.000 fysiske postkort, der gav modtagerne adgang til tre fribilletter.



### *Kommunikation gennem egne kanaler [hjemmeside, sociale medier og nyhedsbrev]*

Projektets hjemmeside (dinletbane.dk) har undergået en gennemgribende opgradering, sådan at siden med målrettet afspejler, at Letbanen nu er i drift på en delstrækning, mens der fortsat arbejdes på den resterende strækning.

På sociale medier har selskabet fortsat fokus på historier om vækst, bolig- og erhvervsudvikling i de kommuner, som Letbanen skal køre igennem. Samtidig er fokus øget på at formidle, hvilke fordele passagerer kommer til at opnå med en Letbane i drift. Dermed er fokus reduceret på anlægsarbejder således, at historier om gener for naboer og trafikanter ikke længere publiceres.

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]**

|                  | April 2025 | Juli 2025 | Oktober 2025 |
|------------------|------------|-----------|--------------|
| <b>Facebook</b>  | 1.500      | 12.100    | 13.100       |
| <b>Instagram</b> | 1.600      | 1.700     | 2.100        |
| <b>LinkedIn</b>  | 1.100      | 1.300     | 1.700        |

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 | 3. kv. 25     | Okt. 25      |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|-----------|---------------|--------------|
| Antal sidevisninger <sup>1)</sup><br><sub>2)</sub> | 277.019 | 340.018 | 200.450 | 195.457 | 203.061 | 270.312 | 310.227 | 55.585    | 38.845    | <b>18.627</b> | 174.000      |
| Antal tilmeldte til Infoservice                    | n/a     | 2.518   | 3.711   | 4.109   | 4.553   | 5.283   | 6.027   | 6.133     | 6.155     | <b>6.193</b>  | <b>6.244</b> |

### *Henvendelser fra offentligheden*

Fra august til oktober 2025 har selskabet modtaget i alt 138 klager fordelt med 39 i august, 47 i september og 52 i oktober svarende til ca. 11 klager per uge. I forrige periode fra maj til juli 2025 var der ca. 8 klager per uge. Det let stigende, men dog i historisk sammenhæng lave, klagebillede afspejler primært en række aktiviteter på strækningen, hvor naboer har oplevet støjgener fra testkørsel eller trafikoplægninger, der medfører kødannelse og forlænget rejsetid.



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

|                                       | 2015       | 2016       | 2017       | 2018       | 2019       | 2020       | 2021         | 2022         | 2023         | 2024 <sup>4)</sup> | Jan.-<br>Sept.<br>2025 | Oktober<br>25 |
|---------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------------|------------------------|---------------|
| Henvedelser <sup>1)</sup>             | 318        | 174        | 321        | 422        | 841        | 628        | 637          | 835          | 896          | 546                | 288                    | 5820          |
| Klager <sup>2)</sup><br><sup>3)</sup> | n/a        | n/a        | n/a        | n/a        | 119        | 320        | 550          | 841          | 1.510        | 711                | 261                    | 5237          |
| <b>Total</b>                          | <b>318</b> | <b>174</b> | <b>321</b> | <b>422</b> | <b>960</b> | <b>948</b> | <b>1.187</b> | <b>1.676</b> | <b>2.406</b> | <b>1.257</b>       | <b>549</b>             | <b>110</b>    |

<sup>1)</sup> Oversigten viser antallet af henvendelser indkommet via mailen info@dinletbane.dk eller via nabotelefon på 72424500.

<sup>2)</sup> Opgørelsen af klager er påbegyndt den 25. marts 2019.

<sup>3)</sup> Fra 1. oktober 2020 opgøres henvendelser om bygningskader som 'Klager' i stedet for 'Henvendelser'.

<sup>4)</sup> 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 næsten afsluttet. I enkelte tilbageværende 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 14 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 november 2025]**

| Kommune      | Ejendomme  | Periode afsluttet                      |   |   |   |
|--------------|------------|--|---|---|---|
|              |            | Tilfredsheds-<br>erklæring<br>modtaget | Tilfredsheds-<br>erklæring<br>fremsendt | Tilfredsheds-<br>erklæring <b>ikke</b><br>fremsendt | Tilfredsheds-<br>erklæring <b>ikke</b><br>nødvendig |
| Ishøj        | 7          | 6                                      | 0                                       | 0   | 1   |
| Vallensbæk   | 10         | 2                                      | 3                                       | 0   | 5   |
| Brøndby      | 77         | 55                                     | 10                                      | 0   | 12  |
| Glostrup     | 49         | 20                                     | 17                                      | 1   | 11  |
| Rødovre      | 3          | 1                                      | 0                                       | 0   | 2   |
| Herlev       | 36         | 22                                     | 8                                       | 2   | 4   |
| Gladsaxe     | 96         | 44                                     | 31                                      | 3   | 18  |
| Lyngby       | 54         | 12                                     | 28                                      | 8   | 6   |
| <b>Total</b> | <b>332</b> | <b>162</b>                             | <b>97</b>                               | <b>14</b>   | <b>59</b>   |



**Tabel 6: Status for tilbageleveringer af midlertidige arbejdsarealer [per august 2025]**

| Kommune      | Ejendomme  | Periode afsluttet                      |   |   |   |
|--------------|------------|--|---|---|---|
|              |            | Tilfredsheds-<br>erklæring<br>modtaget | Tilfredsheds-<br>erklæring<br>fremsendt | Tilfredsheds-<br>erklæring <b>ikke</b><br>fremsendt | Tilfredsheds-<br>erklæring <b>ikke</b><br>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   |
| <b>Total</b> | <b>332</b> | <b>155</b>                             | <b>99</b>                               | <b>19</b>   | <b>59</b>   |

Den matrikulære og tinglysningsmæssige berigtigelse er igangsat, på de strækninger, hvor det har været muligt. Der er igangsat matrikulær berigtigelse på større strækninger i de fleste kommuner. Processen tager længere tid hos Ledende Landinspektør end forudsat.

Endelig er processen omkring håndteringen af ejerkredsejendomme i forhold til den matrikulære og tinglysningsmæssige berigtigelse igangsat. For Vallensbæk Kommune har både kommunen og Vejdirektoratet godkendt materialet, og det er ligeledes fremsendt til Ekspropriationskommissionen og Ledende Landinspektør. De øvrige kommuner er i proces.

Der er indtil november 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 forsat 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 HOFORs fremsendelse af nødvendige kortbilag over ledninger mv.



## 6.5 Retssager

Tabel 7: 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        | Berømmet til 19.-21. januar 2027. (Replik fra HL indgivet den 29. oktober 2025)   |
| 2. Hovedstadens Letbane    | Erhverv, Herlev                      | Princip om fradrag for fordele                                 | Retten i Odense         | Ikke berømmet pt. Sag i bero.   |
| 3. Privat borger, Søborg   | Hovedstadens Letbane                 | Erstatningsstørrelse samt princip om fradrag for fordele       | Retten i Helsingør      | Ikke berømmet pt. Sag i bero.   |
| 4. Hovedstadens Letbane    | Erhverv, Søndre Ringvej 41A, Brøndby | Princip om fradrag for fordele                                 | Københavns Byret        | Berømmet til 3.-5. november 2026. (Replik indleveret af HL 28. oktober 2025)  |
| 5. Hovedstadens Letbane    | Erhverv, Søndre Ringvej 49A, Brøndby | Princip om fradrag for fordele                                 | Retten i Glostrup       | Berømmet til juni 2026. (Processkrift I indleveret af HL den 27. oktober 2025)  |
| 6. Hovedstadens Letbane    | Erhverv, Søborg                      | Princip om fradrag for fordele                                 | Københavns Byret        | Ikke berømmet pt. Frist for modparts processkrift medio dec. 2025.  |
| 7. Hovedstadens Letbane    | Erhverv, Kongens Lyngby              | Princip om fradrag for fordele                                 | Københavns Byret        | Ikke berømmet pt. Frist for modparts processkrift medio dec. 2025)  |
| 8. Hovedstadens Letbane    | Uddannelse, Frederiksberg            | Princip om fradrag for fordele                                 | Retten på Frederiksberg | Ikke berømmet pt. Frist for indlevering af replik primo dec. 2025.  |
| 9. Privat borger, Glostrup | Hovedstadens Letbane                 | Grundlag for ekspropriation og erstatning                      | Østre Landsret          | Twisten om erstatning hovedforhandles den 20. januar 2026.  |
| 10. Erhverv, Brøndby       | Hovedstadens Letbane                 | Erstatning for overgravning af kabler i 2610 Rødovre.          | Glostrup Byret          | Sagen hævet af sagsøger i sideløbende retssag om det samme krav mellem de "rigtige" parter. Sagen endeligt afsluttet ved voldgiftsretten uden omkostningsafgørelse, da det ikke kunne betale sig for HL.        |
| 11. Erhverv, Lyngby        | Hovedstadens Letbane                 | Erstatning for påstået manglende vejadgang til parkeringsanlæg | Østre Landsret          | HL blev frifundet ved Retten i Lyngby ved dom af 21. oktober.<br><br>Sagsøger har ved ankestævning af den 4. november 2025 indbragt sagen for Østre Landsret. Der er frist for ankesvarskrift den 8. jan. 2026. |

### Sagerne nr. 1-8:

Siden rapporteringen fra august 2025 er alle sager søgt genoptaget hos Taksationskommissionen og samtlige genoptagelsessager (8 i HL) er – som forventet – blevet *afvist* af Taksationskommissionen.

Det er 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. (8 i HL og 1 i MS)

Den første af de i alt 8 sager i HL er berammet til hovedforhandling i juni 2026 ved Retten i Glostrup. Baseret på udfaldet af denne sag vil HL i tæt dialog med selskabets juridiske rådgivere vurdere næste sagsskridt i de øvrige sager 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 kunne 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. Voldgiftssagen blev hævet af Kyndryl den 12. august 2025. Dette skete som følge af et forlig mellem Kyndryl og Per Aarsleff om det samme krav i den sideløbende retssag.

Sagen blev afsluttet uden en omkostningsafgørelse, da det viste sig, at Voldgiftsnævnet aldrig havde opkrævet depot i sagen. For at få en omkostningsafgørelse krævede Voldgiftsnævnet indbetaling af et sådant depot, så der kunne udmeldes en dommer til at træffe afgørelse herom. Det blev imidlertid vurderet, at det ikke ville skabe værdi at indbetale et sådant depot, da det var usikkert, om der overhovedet vil være en "gevinst" for Hovedstadens Letbane i en sådan omkostningsafgørelse. Dette henset til, at voldgiftssagen blev sat i bero allerede ved sagsanlægget, og at der ikke har været skriftveksling mellem parterne.

#### *Sag nr. 11:*

HL blev ved Retten i Lyngby frifundet for påstået manglende vejadgang til et parkeringsanlæg i Lyngby i forbindelse med letbanearbejderne ved dom af den 21. oktober 2025. Retten fandt det ikke godtgjort, at anlægsarbejdet i varighed og intensitet væsentligt er gået ud over, hvad sagsøger (et parkeringsselskab) måtte tåle. Sagsøger har ved ankestævning af den 4. november 2025 indbragt sagen for Østre Landsret. Der er frist for ankesvarskrift den 8. jan. 2026.

## 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 halvandet 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 ad-hoc møder mellem RTSS-entreprenøren og bygherre for at sikre fremdriften i installationen af signalanlæg og almen koordinering. Udførelsesfasen nærmer sig afslutning idet 4 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 gennem 2025 indtil nu, markeret detektorfelter for at vurdere, om de opfylder designkravene. Det er nu blevet fastslået, at de ikke opfylder kravene. Der er blevet sat en proces i gang mellem HL og RTSS-leverandøren, der har til hensigt, at de radarer der ikke opfylder kriterierne der er lavet i samarbejde, skal udskiftes inden handover Der er udført ibrugtagning på alle signalanlæg i Ishøj, Vallensbæk, Brøndby og Glostrup. I de øvrige kommuner foregår arbejdet med ibrugtagning mellem RTSS-entreprenøren, bygherre og vejmyndigheden stadig. Fremdriften er overordnet set positiv, hvor 55 ud af 59 signalanlæg er anlagt, og 54 er idriftsat. M. J. Eriksson er begyndt at installere master i de sidste kryds på DTU. Det forventes at endnu et anlæg kan idriftsættes i december 2025, mens de tre resterende forventes idriftsat i januar 2026.

### Programmering af signalerne

Alle signalprogrammer er myndighedsgodkendt. Derudover foregår almindelig opfølgning og tilpasning af programmet i samspil med entreprenøren og vejmyndigheder. Der er lavet interimjusteringer 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 trafikanter.

**Tabel 8: Fremdrift for signalprogrammet og anlæg [per november 2025]**

|            | Software opdateret/i alt | Software endeligt godkendt/i alt | Anlagte signaler/i alt | Vurdering |
|------------|--------------------------|----------------------------------|------------------------|-----------|
| Lyngby     | 17/17                    | 17/17                            | 13/17                  | 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.