

STATUS LETBANE

Afrapportering

Oktober 2019



Indhold

1	Sammenfatning	3
1.1	Generelt.....	3
1.2	Økonomi	3
1.3	Tid	3
1.4	Risiko	3
1.5	Øvrige informationer	3
2	Økonomi	4
2.1	Samlet økonomisk fremdrift - Anlægsomkostninger	4
2.2	Samlet økonomisk fremdrift - Driftsrelaterede Anlægsinvesteringer	5
3	Tid	7
3.1	Fremdrift på det samlede anlægsprojekt.....	7
3.2	Kritisk vej	9
4	Risiko	11
4.1	Det nuværende risikobillede	11
5	Øvrige informationer	13
5.1	Arbejdsmiljø	13
5.2	Miljømyndigheder	17
5.3	Kommunikation, dialog og samarbejde med omgivelserne	17
5.4	Trafikafvikling	19
5.5	Ekspropriationer	20
5.6	Ledningsomlægninger	21
5.7	Lærlinge	22
5.8	Udbud af signalanlæg	22

1 Sammenfatning

1.1 Generelt

Denne rapport dækker som udgangspunkt perioden frem til ultimo oktober 2019. Skæringsdatoer er afhængige af, hvornår data er tilgængeligt for selskabet.

1.2 Økonomi

Anlægsøkonomien for letbanen til og med oktober 2019 forløber overordnet set som forventet. Således er der ikke dokumenteret væsentlige afvigelser mellem det planlagte- og aktuelle forbrug på letbaneprojektet. De budgetterede anlægsudgifter frem til slut oktober er 1.249 mio. kroner. De afholdte udgifter frem til og med september samt estimerede udgifter for oktober er 1.085 mio. kroner. De budgetterede driftsrelaterede anlægsudgifter til slut oktober er 299 mio. kr. De faktiske udgifter frem til og med september samt estimerede udgifter for oktober er 258 mio. kr.

1.3 Tid

Projektet forløber overordnet som planlagt uden større afvigelser. Der er dog mindre afvigelser på design pakkerne for CW-RH (Rødovre, Herlev) og CW-G (Gladsaxe) da Preliminary Design pakkerne (forprojekt) fra entreprenørerne manglede at opfylde alle kriterier for godkendelse. HL og entreprenøren har fælles aftalt at acceptere forprojektet, men manglerne flyttes til Detail Design (projektering). Selskabet har påtaget sig en mere aktiv koordineringsrolle i designprocessen med henblik på at afklare aktuelle uoverensstemmelser, så projektet i sidste ende kan godkendes af myndighederne.

1.4 Risiko

Risikobilledet rapporteres for både anlægsprojektet og de driftsrelaterede anlægsinvesteringer, og risiciene opgøres i både tid og økonomi. Den samlede økonomiske risiko for anlægsprojektet er i 4. kvartal 2019 opgjort til ca. 307 mio. kr. Svarende til ca. 6,2 pct. af basisoverslaget på 4.919 mio. kr. Korrektionsreserven for anlægsprojektet udgør 965 mio. kr. Den samlede økonomiske risiko for de driftsrelaterede anlægsaktiviteter er vurderet til ca. 61 mio. kr., svarende til ca. 3,9 pct. af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer på 1.559 mio. kr. Den samlede risiko for projektet er således opgjort til 398 mio. kr., hvilket kan holdes indenfor de samlede reserver på 1052 mio. kr. bestående af 965 mio. kr. afsat i korrektionsreserve til anlægsbudgettet, 47 mio. kr. i en pulje oparbejdet til uforudsete udgifter i forbindelse med det driftsrelaterede anlægsbudget, samt 40 mio. kr. afsat i generel finansieringsreserve.

1.5 Øvrige informationer

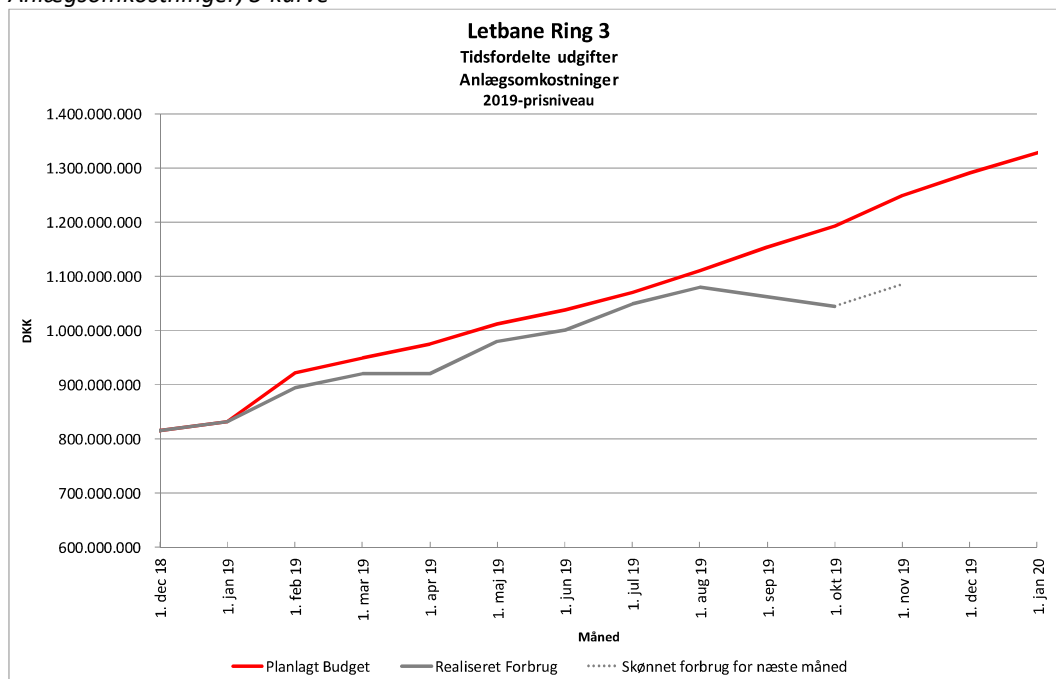
- Der har i perioden august 2019 til og med oktober 2019 været 2 ulykker med fravær.
- I oktober 2019 fik selskabet 97 henvendelser, hvoraf 12 er blevet kategoriseret som klager. I 3. kvartal 2019 fik selskabet 255 henvendelser, hvoraf 36 var klager.

2 Økonomi

2.1 Samlet økonomisk fremdrift - Anlægsomkostninger

Budgettet for anlægsomkostninger er i nedenstående S-kurve fordelt tidsmæssigt i forhold til godkendt budget 2019. I forbindelse med opdatering af selskabets projektstyringssystem arbejder selskabet på at opdatere S-kurven i overensstemmelse med de indgåede anlægskontrakter for hele projektets anlægsperiode.

Anlægsomkostninger, S-kurve



Kurven viser de afholdte udgifter (grå linje) sammenholdt med de forventede udgifter (rød linje). De forventede faktiske udgifter er tilmed angivet (grå stiplet linje).

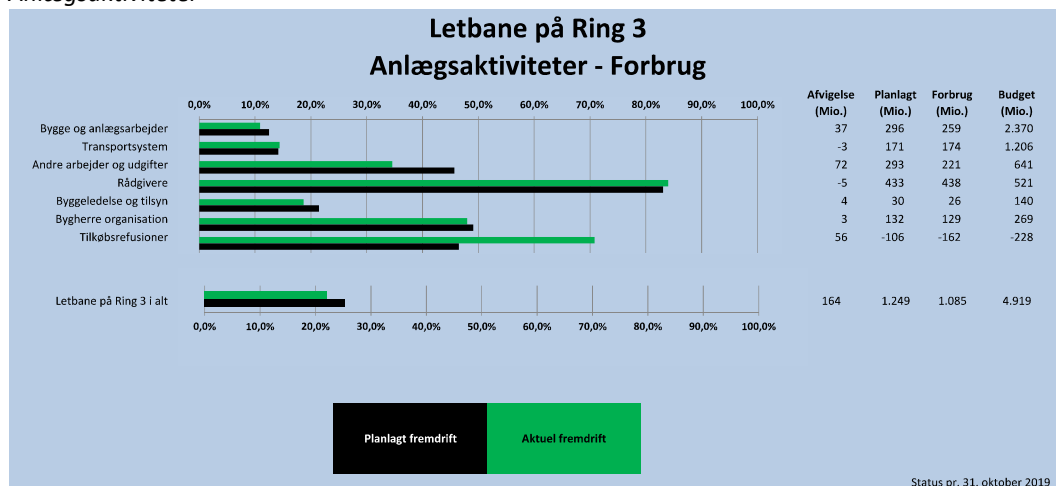
Nedenfor vises den samlede økonomiske fremdrift på anlæg af letbanen. Forekommer en afvigelse mellem det planlagte forbrug (sort progressionslinje) og det aktuelle forbrug (grøn progressionslinje) vil denne fremgå til højre i figurene, hvor også det samlede budget pr. hovedaktivitet fremgår.

Fremdriften er opgjort på baggrund af forbrug. De budgetterede anlægsudgifter til slut oktober er 1.249 mio. kr. De afholdte udgifter frem til og med september samt estimerede udgifter for oktober er 1.085 mio. kr.

I nedenstående figur belyses anlægsudgifter for letbanen til og med juni 2019. Anlægsudgifterne forløber overordnet som forventet, men dog med mindre afvigelse på samlet 164 mio. kr.

De væsentligste årsager til afvigelsen er, at ledningsejerne har faktureret omkostninger væsentligt senere end oprindeligt forudsat, der er modtaget betaling for tilkøbsaftaler i perioden på 65 mio.kr. og at der endnu ikke er sket betaling af milepælen for Preliminary Design for C.G.Jensen. Det sidste forventes at ske i november måned.

Anlægsaktiviteter

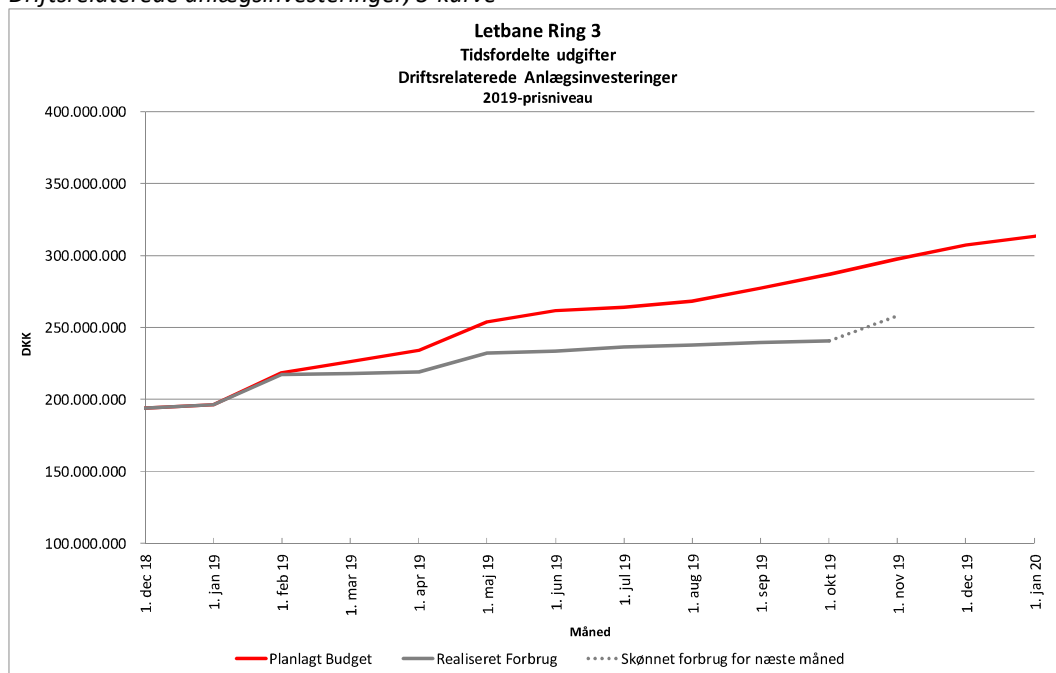


2.2

Samlet økonomisk fremdrift - Driftsrelaterede Anlægsinvesteringer

Budgettet for driftsrelaterede anlægsinvesteringer er i nedenstående S-kurve fordelt tidsmæssigt i forhold til godkendt budget 2019. I forbindelse med opdatering af selskabets projektstyringssystem arbejder selskabet på at opdatere S-kurven i overensstemmelse med de indgåede anlægskontrakter for hele projektets anlægsperiode.

Driftsrelaterede anlægsinvesteringer, S-kurve



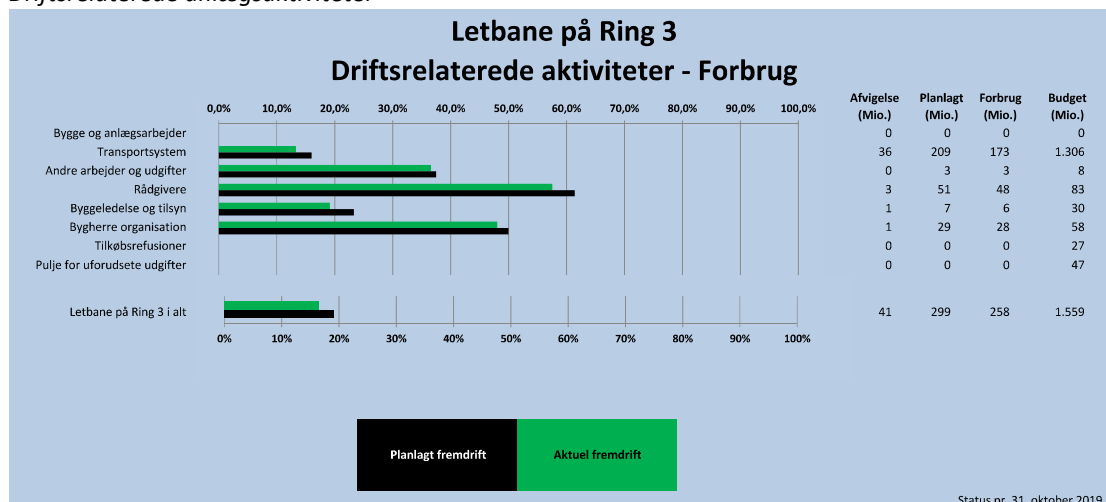
Kurven viser de afholdte udgifter (grå linje) sammenholdt med de forventede udgifter (rød linje). De forventede faktiske udgifter er tilmed angivet (grå stiplede linje).

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

Fremdriften er opgjort på baggrund af forbrug. De budgetterede driftsrelaterede anlægsinvesteringer til slut oktober er 299 mio. kr. De afholdte udgifter frem til og med september samt estimerede udgifter for oktober er 258 mio. kr., hvilket er 41 mio. kr. under budgettet.

I nedenstående figur belyses de driftsrelaterede anlægsinvesteringer for letbanen til og med oktober 2019. Afvigelsen mellem planlagt og faktisk forbrug skyldes i det væsentligste, at opstarten på CMC byggepladsen blev forsinket i forbindelse med arkæologiske fund. Den overordnede tidsplan forventes ikke påvirket heraf.

Driftsrelaterede anlægsaktiviteter



3 Tid

3.1 Fremdrift på det samlede anlægsprojekt

Fremdriften på det samlede anlægsprojekt forløber overordnet som planlagt jf. nedenstående figur. Mindre afvigelser forekommer dog på CW-RH (Rødovre, Herlev) og CW-G (Gladsaxe) mht. preliminary designpakkerne som ikke opnåede godkendelse grundet manglende materiale. Denne afvigelse bestræbes at blive indhentet i Detail Design (projekteringsfasen). Specielt gældende for RH og G kontrakterne viser tidlig feedback fra kommunerne dog, at flere detaljer mangler i "detail-designpakkerne" i projekteringsfasen. Dette har medført en forøget korrespondance mellem alle parter og flere iterationer end forventet.

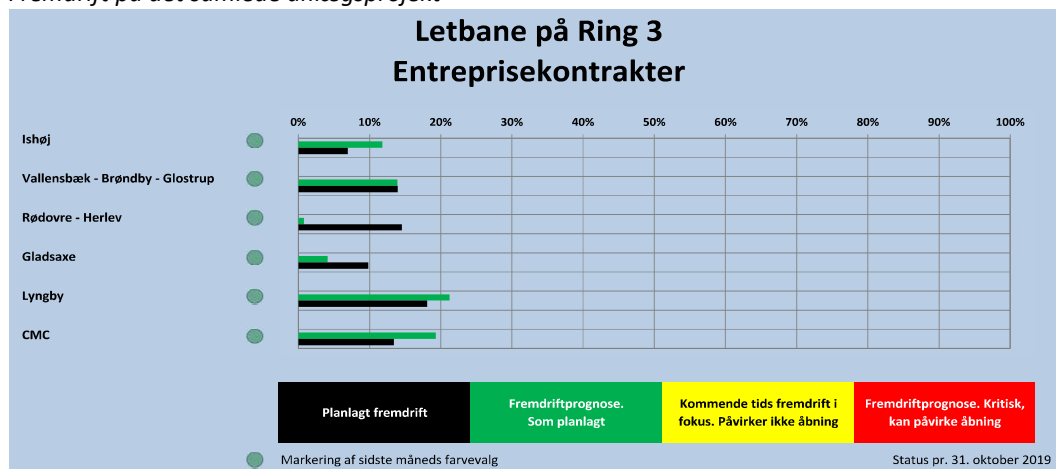
HL forsøger at løse udfordringen ift. designpakkerne ved påtage sig at en mere aktiv rolle i designprocessen, således at designpakkerne i sidste ende kan myndighedsgodkendes af kommunerne. Første skridt ift. denne strategi har været at afholde en workshop med C.G Jensen, hvor formålet var at belyse mangler med henblik på tilretning af designpakkerne

BU (CMC) entreprenørens tidsplan er pt. ved at blive opdateret for mindre mangler.

CW-L (Lyngby) betonarbejder på Lyngby station er fire uger forsinket. Det betød, at passagererne fortsat skulle skifte tog på stationen, samt at S-togene fortsat kørte med 10-minutters drift frem til uge 42. Arbejder på spor 1 og 2 er færdiggjort og der påbegyndes samme arbejder på spor 3. Ydermere, foregår anlægsarbejder på vejstrækningen på Vinkelvej/Buddingevej tæt på Lyngby Station, som kan forårsage trafikale flaskehals i perioder i de opkommende måneder.

Kontrakttidsplanerne for C.G. Jensens kontrakter RH og G er stadig under drøftelse. Dette udestående har ikke haft effekt for de tidlige fysiske arbejder. Det giver dog nogle udfordringer i relation til design, da der uden en aftalt tidsplan ikke er fuld gennemsigtighed for dette ligesom grænseflader til eksterne parter kompliceres. Designdatoerne påvirkes ikke af diskussionerne. På baggrund af de sidste forhandlingsmøder forventes af C.G. Jensen at levere en mere robust tidsplan for henholdsvis RH og G, end den tidsplan selskabet indtil videre er blevet præsenteret for.

Fremdrift på det samlede anlægsprojekt



Anlægsstatus



Hovedstadens
Letbane

Letbane på Rindø

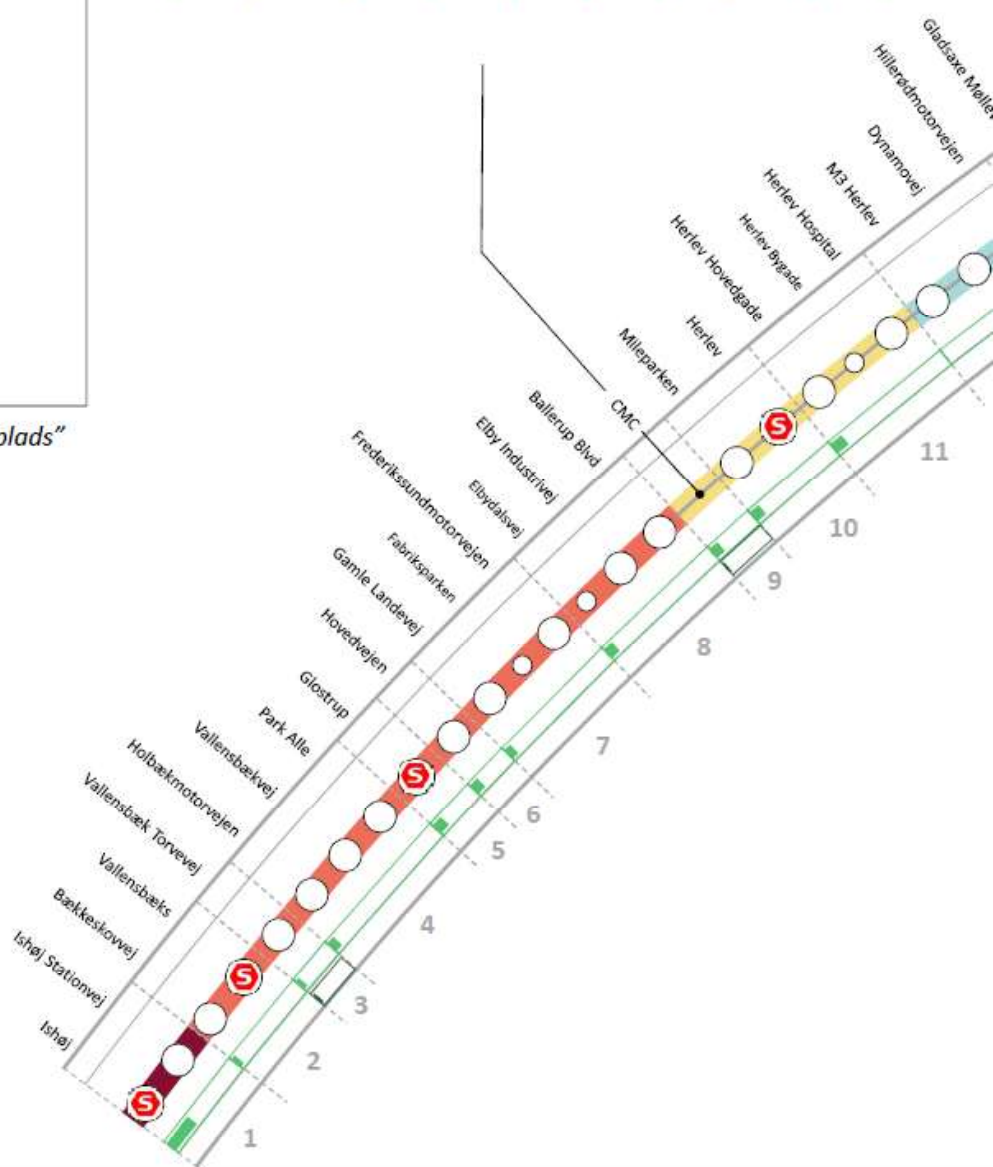
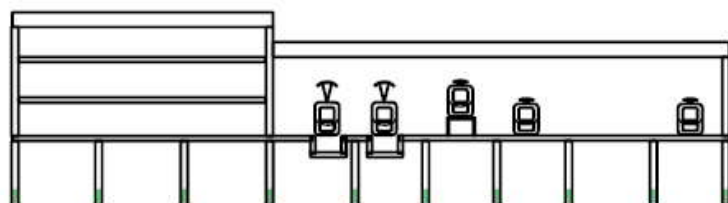
Anlægsstatus @ 2019-10

Status – Ulykker

Civil Works kontrakter

0 0	Ishøj
0 456	Vallensbæk-Brøndby-Glostrup
0 115	Rødovre-Herlev
0 427	Gladsaxe
1 101	Lyngby-Taarbæk
2 64	CMC
0 0	# ulykker # dage siden sidste ulykke

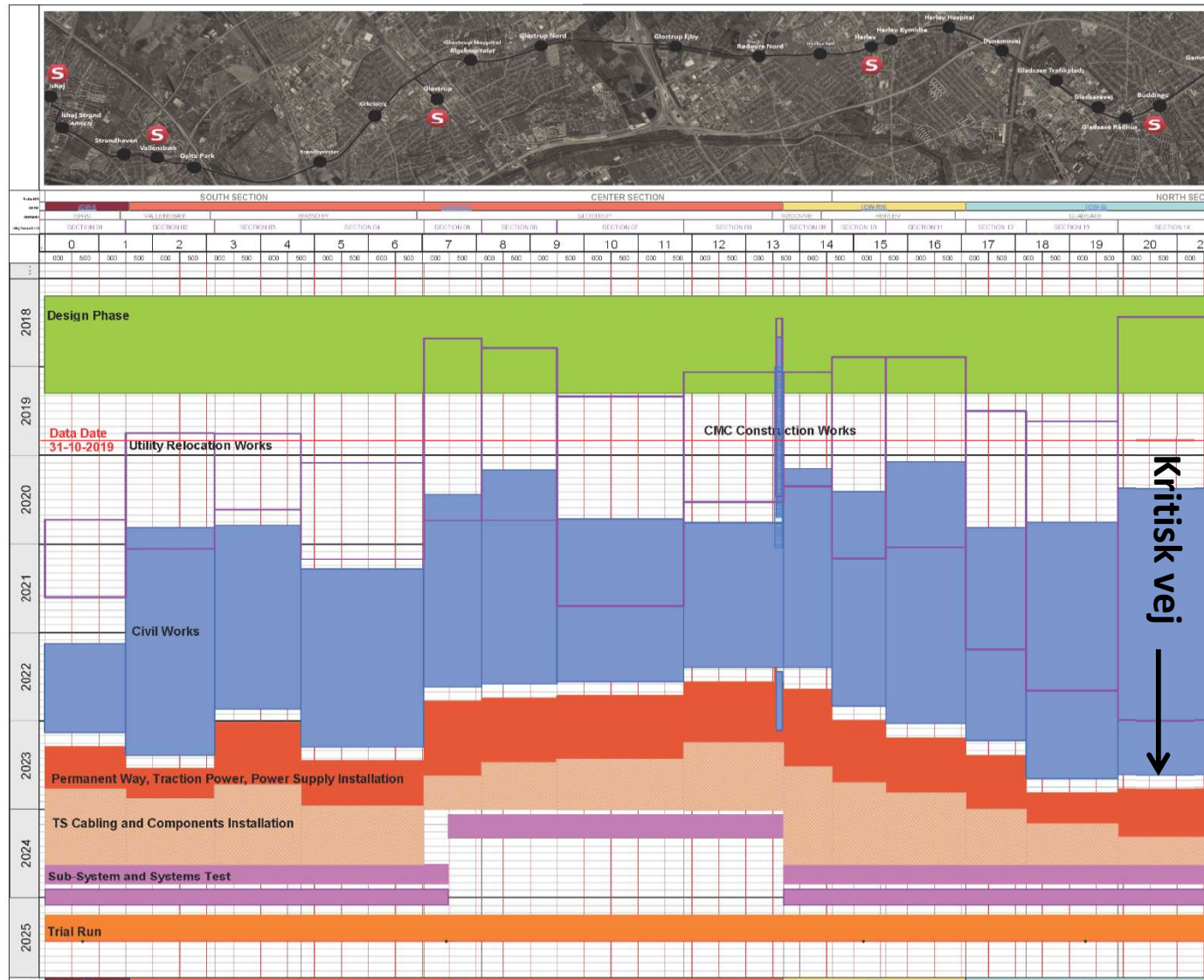
Aktiveres ved "Adgang til byggeplads"



3.2 Kritisk vej

Den kritiske vej viser de anlægsforløb/strækninger, hvor en given forsinkelse risikerer at påvirke den samlede tidsplan. Hvis der på den kritiske vej kunne medføre en forsinkelse af åbningen af letbanen. Den kritiske vej kan i løbet af letbaneprojektet ændres. Som belyst på nedenstående figur er letbaneprojektets nuværende kritiske vejstrækning mellem rundkørslen 3, den såkaldte protokol 14, hvorfor denne strækning for nuværende har et særligt fokus.

Kritisk vej



4 Risiko

4.1 Det nuværende risikobillede

Afsnittet er opdateret i denne rapport på grundlag af risikorapporten. Risikobilledet i denne rapport er baseret på opdateringen i 4. kvartal 2019.

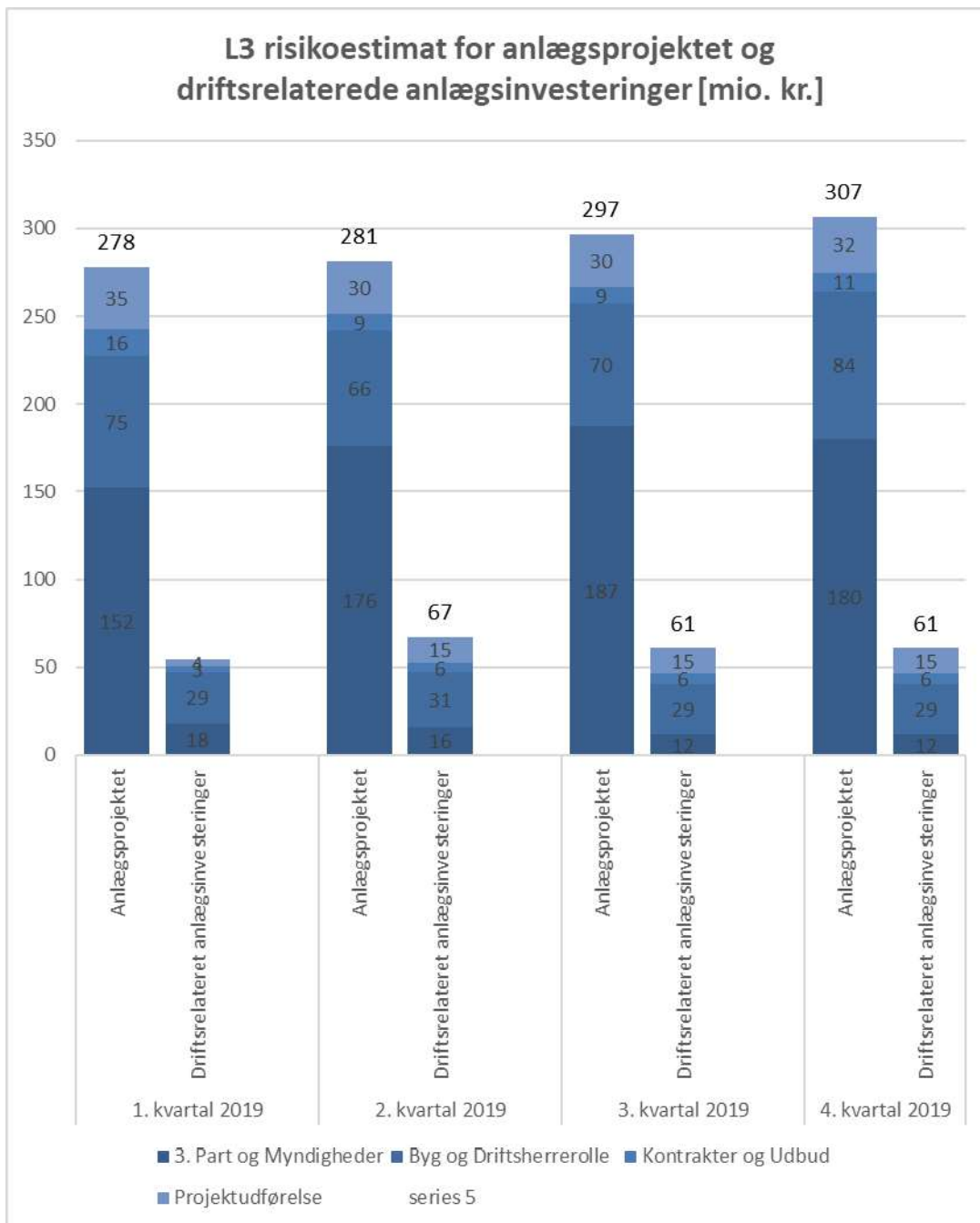
Den økonomiske risiko for anlægsprojektet er vurderet til ca. 263 mio. kr., som er en opjustering på ca. 15 mio. kr. siden 3. kvartal 2019. Den samlede tidsmæssige risiko er vurderet til ca. 121 dage, hvilket er en nedjustering på ca. 14 dage siden 3. kvartal 2019. Denne tidsmæssige risiko omregnes til en økonomisk effekt på ca. 44 mio. kr. Således er den samlede økonomiske risiko opgjort til ca. 307 mio. kr., svarende til 6,2 pct. af basisoverslaget på 4.919 mio. kr.

Den økonomiske risiko for de driftsrelaterede anlægsaktiviteter er vurderet til ca. 45 mio. kr., og den samlede tidsmæssige risiko er vurderet til ca. 45 dage, og der er derfor ingen ændring siden 3. kvartal 2019. Den tidsmæssige risiko omregnes til en økonomisk effekt på ca. 16 mio. kr. Således er den samlede økonomiske risiko opgjort til ca. 61 mio. kr., hvilket svarer til 3,9 pct. af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer på 1.559 mio. kr. På nedenstående figur er udviklingen af risikoniveauet for anlægsprojektet samt for de driftsrelaterede anlægsaktiviteter for de sidste fire kvartaler vist.

For projektet samlet er den økonomiske risiko således opgjort til 398 mio. kr., hvilket kan holdes indenfor de samlede reserver på 1052 mio. kr.

På nedenstående figur er udviklingen af risikoniveauet de sidste fire kvartaler vist.

Risikoestimat



5 Øvrige informationer

5.1 Arbejdsmiljø

Der er i perioden august 2019 til og med oktober 2019 blevet afholdt 5 Safety Orientation kurser med deltagelse af 78 medarbejdere fra entreprenørerne på Letbanen. Akkumuleret har 171 medarbejdere fra entreprenørerne på Letbanen deltaget på kurset.

Der er i perioden august 2019 til og med oktober 2019 blevet afholdt de første 2 Intervention Training kurser med deltagelse fra 13 medarbejdere fra entreprenørerne på Letbanen.

Ulykker med fravær

I august 2019 har der været 2 ulykker med fravær i forbindelse med det arbejde, som CG Jensen udfører på CMC i Glostrup.

Den ene ulykke omhandlede en medarbejder, der slog hovedet mod rotortilten på en gravemaskine, da personen var ved at hægte løftekæder på gravemaskinens krog.

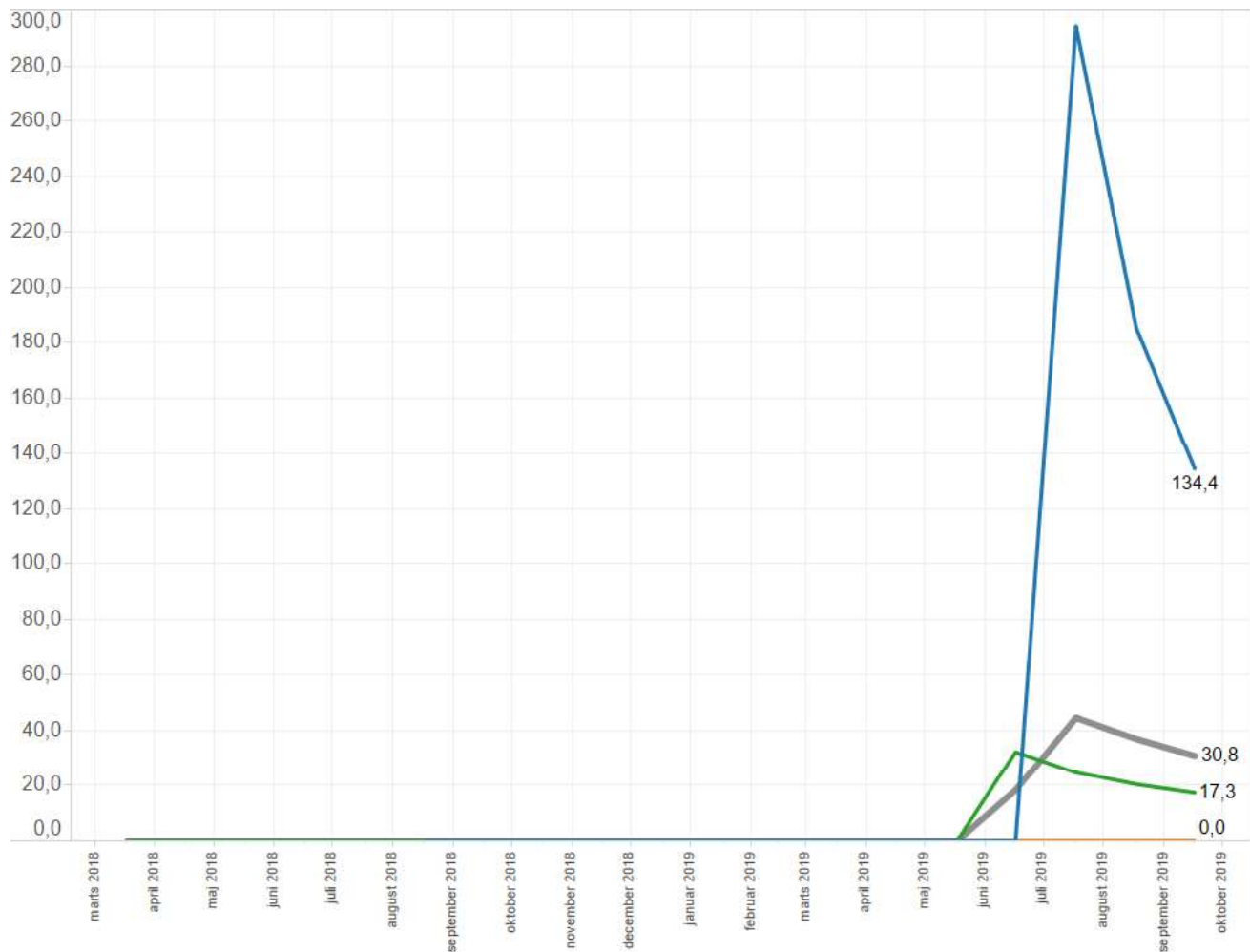
Der er efterfølgende foretaget en gennemgående kommentering på entreprenørens rapportering og opfølgende arbejde, ligesom HL har deltaget i en udvidet skadessamtale om hændelsen. Det er herigennem afklaret, at ulykken skete, da medarbejderen tog et skridt til siden for at give plads til, at en kollega kunne assistere i at påhægte kæden. I den forbindelse var medarbejderen ikke opmærksom på, at medarbejderen derved træder ind under maskinens gravearm.

Entreprenøren har efterfølgende undersøgt muligheden for at implementere forskellige tekniske løsninger, som skal sikre, at medarbejderne ikke befinder sig under gravearmen, når løftekæderne påhægtes. Heriblandt løftes gravearmen til øjenhøjde, så medarbejderne ikke skal bukke sig ned.

Den anden ulykke omhandlede en medarbejder, der slog sig over sin lillefinger med en hammer. Da medarbejderen havde lillefingeren uden på en lomme, hvori der var en hård genstand, blev neglen på lillefingeren klemmt mellem hammeren og genstanden. Dette medførte at neglen blev blå, hvorfor arbejdet blev midlertidigt stoppet.

Entreprenøren har i det opklarende arbejde konkluderet, at ulykken skyldtes manglende koncentration hos medarbejderen, hvilket tilskrives en repetitiv arbejdsopgave.

Akkumuleret ulykkesfrekvens. Ulykkesfrekvensen angiver raten for ulykker pr. million arbejdstimer. Grafen viser fra begyndelsen af Letbaneprojektet til og med august 2019.



HOVEDSTADENS LETBANE

Arbejdsmiljø Key Performance Indicators

For at følge entreprenørernes sikkerhedsarbejde tættere og mere proaktivt, end antallet af ulykker giver mulighed for, er der udviklet tre KPI'er. Nedenstående skema angiver, hvilken procentsats entreprenøren har opnået på de tre KPI'er frem til og med oktober 2019.

KPI'erne dækker over tre områder af sikkerhedsarbejdet.

- KPI 1 er fokuseret på inspektioner og pladssikkerhed. KPI'en angiver, hvor stor en andel af de observationer på byggepladsen ved ugentlige inspektioner, som er grønne eller med andre ord – ikke udgør en risiko. Det giver et positivt billede af forhold på byggepladsen der løbende observeres som usikre og udgør dermed et pejlemærke til at vurdere sikkerheden på byggepladsen.
- KPI 2 fokuserer på topledelsens engagement i sikkerhed på projektet. KPI'en angiver hvor stor en andel af inspektioner eller underentreprenørens topledelse har deltaget i. Det giver både den øverste ledelse værdifuld viden om sikkerheden på byggepladsen og sender et vigtigt signal om topledelsens prioritering af sikkerhed på projektet.
- KPI 3 fokuserer på Arbejdstilsynets vurdering af sikkerheden på byggepladsen i forhold til lovgivningen. KPI'en angiver om enkelte byggeplads på projektet har haft uden anledning til påbud, og giver dermed en indikation af om byggepladsen er i overensstemmelse med lovgivningen.

Rapporteringen for KPI 1 for kontrakterne på Rødovre-Herlev, Gladsaxe, Lyngby, Vallensbæk- Brøndby-Glostrup og Brøndby-Glostrup viser et positivt billede af forholdene på pladserne. Dog rapporteres der for to kontrakter ingen inspektioner i perioden oktober 2019. Selskabet har på baggrund af dette løftet problemstillingen med den pågældende entreprenør på projektdirektørniveau og har forbindelse at entreprenøren har rapporteret om afholdte inspektioner i oktober 2019.

For KPI 2 tegner sig ligeledes et positivt billede af, at entreprenørerne har opmærksomhed på at opfylde kravet til deltagelse i inspektioner. Dog bemærkes der manglende deltagelse fra topledelsen på CMC i 3. kvartal, hvilket drøftes med projektdirektørniveau.

KPI'er for arbejdsmiljø

Key Performance Indicator		2019												
		Q1			Q2			Q3			Q4			
		jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	
KPI 1 Inspections and workplace safety	Total number of green/satisfying markings (Mønsterarbejdsplads) from weekly inspections at all Site Areas, in percentage of total number of observations listed.	93	94	94	97	92	96	%	%	%	84			CG Jensen/
		98	96	100	99	100	96	88	85	91	93			Aarsleff/CV
														MJ Eriksson
		%	%	%	%	100	100	%	%	%	80			CG Jensen/
														Siemens +
KPI 2 Commitment of management	Number of inspections with attendance from Contractor/Sub-contractor's Project or Deputy Project Manager in percentage of number of all inspections. Note: As there is a contractual requirement that senior management shall attend a safety inspection at least quarterly, the KPI is noted as the total number of inspections per quarter.	0			2			0			0*			CG Jensen/
		1			6			12			0*			Aarsleff/CV
														MJ Eriksson
		1			1			0			1*			CG Jensen/
														Siemens +
KPI 3 Compliance with WEA regulation	WEA visits with no request for corrective actions, in percentage of total number of WEA-visits.	x	100	100	x	100	x	x	x	x			CG Jensen/	
		50	100	100	x	x	100	100	50	x	100			Aarsleff/CV
														MJ Eriksson
		x	x	x	x	x	x	x	x	x	100			CG Jensen/
														Siemens +

* Antallet af inspektioner med deltagelse fra Entreprenør/Underentreprenørs Project og Deputy Project Manager er registreret kvartalsvist. Tallet er derfor Bemærkninger til skema:

- De måneder/kontrakter, der endnu ikke har haft anlægsarbejde, er skraverede.
- Tomme felter i måneder med rapportering betyder, at der ikke er leveret data til KPI'en for den pågældende måned.
- De måneder/kontrakter, hvor der ikke har været besøg fra arbejdstilsynet er markeret med x.
- De måneder/kontrakter, hvor der ikke har været gennemført inspektioner er markeret med %.

5.2 Miljømyndigheder

I miljøregi afholdes møder mellem HL og miljømyndighederne med ad hoc deltagelse af entreprenørerne for at sikre en smidig og rettidig sagsbehandling af de for arbejderne nødvendige miljøtilladelser. På miljøområdet har HL generelt fokus på håndtering af jord og støj, i vinterhalvåret særligt på at forhold omkring jord er afklaret generelt forud for anlægsarbejdernes opstart i 1. kvartal 2020. Derudover pågår der fortsat dialog med Herlev Kommune om de forestående arbejder ved Herlev station i forhold til bl.a. støjomfang, der er dialog med Ishøj/Vallensbæk om den forestående jord-forbelastning, og Glostrup og Brøndby Kommuner orienteres om de kommende arbejder omkring krydsning af banen ved Glostrup station. Som bestyrelsen tidligere er orienteret om, er det forudsat, at jorddeponi kan ske i Albertslund Kommune, som dog ikke var klar til at modtage jord fra CMC, idet CMC blev fremrykket i den overordnede tidsplan. Jordmodtagefaciliteten, Hyldager Bakker, åbnede for jordmodtagelse primo september 2019, hvorved HL kan deponere overskudsjord i Albertslund på de vilkår, som er givet ved Jordmodtagefacilitetens miljøgodkendelse. Noget af den overskudsjord, som var tiltænkt Hyldager Bakker, må som følge af modtagekravene sendes til anden jordmodtager, hvilket HL har været i dialog med Hyldager Bakker og Albertslund kommune om.

5.3 Kommunikation, dialog og samarbejde med omgivelserne

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

Kommunikation til omgivelserne

Kommunikation om anlægsaktiviteter

En række anlægsaktiviteter er i gang i Glostrup, Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk kommuner – blandt andet større konstruktioner samt nedrivning af bygninger og rydning af arealer. Selskabet har løbende kommunikeret om både igangværende og nye aktiviteter via selskabets hjemmeside samt den kommuneopdelte Infoservice. Kommunikation om anlægsaktiviteterne koordineres løbende med de enkelte kommuner i overensstemmelse med den enkelte kommunes ønske.

Selskabet er i løbende dialog med ejerkredsen om kommunikation om projektet generelt. Dialogen foregår dels på fællesmøder med alle ejere og dels på individuelle møder og anden form for løbende dialog med de enkelte kommuner og Region Hovedstaden.

Grønne tog på letbanen

I forbindelse med premieren på selskabets redesignede hjemmeside præsenterede selskabet samtidig de grønne tog på letbanen. Selskabets visualiseringer fra strækningen er opdateret med grønne tog og er indarbejdet i den nye hjemmeside, ligesom de fremadrettet anvendes i præsentationer og øvrigt materiale.

Letbanens Borgerpanel

Ultimo oktober blev der afholdt møde med Letbanens Borgerpanel, hvor 10 af de 14 medlemmer deltog. Mødet blev afholdt på byggepladsen for kontrol- og vedligeholdelsescentret i Glostrup. På mødet fik deltagerne en rundvisning på byggepladsen og derefter en status på projektet. Borgerpanelet gav ligeledes en tilbagemelding på deres oplevelse af kommunikationen om selskabets anlægsaktiviteter i deres egne lokalområder. Deltagerne gav positiv tilbagemelding på Infoservice samt den redesignede hjemmeside, som især fremhævedes for at give et godt overblik over selskabets anlægsaktiviteter langs strækningen. Deltagerne efterlyste endvidere døgnbetjening på letbanen, når den åbner, da det af borgerpanelet vil opleves som en oplagt forbedring af den kollektive transport i nattetimerne i området. Næste møde forventes afholdt i foråret 2019.

Kommunikation gennem egne kanaler

Hjemmeside, Facebook og nyhedsbrev

Projektets hjemmeside, dinletbane.dk, bliver løbende opdateret med information om projektet. Blandt andet findes en side for hver kommune, hvor anlægsaktiviteter i den pågældende kommune er samlet. Ligeledes indeholder hjemmesiden information om processen, historien og dokumenter om selskabet. Hjemmesiden er de seneste måneder blevet redesignet til bedre at understøtte den øgede mængde af anlægsinformationer, så den fremadrettet i højere grad kan levere et godt overblik over igangværende og kommende anlægsaktiviteter. Den redesignede hjemmeside havde premiere den 7. oktober 2019.

Selskabets Facebook-profil havde premiere den 25. september 2019. Siden blev i første omgang introduceret for en begrænset gruppe for at opbygge en konstruktiv gruppe af følgere blandt de borgere og aktører, som har en interesse i letbaneprojektet. I den kommende tid arbejdes mere målrettet på at øge antallet af følgere gennem annoncering blandt brugere, der har en interesse for offentlig transport samt geografisk udvalgte målgrupper. Derudover ventes kendskabet til siden udbredt i samarbejde med de enkelte ejerkommuner og deres kommunikationskanaler.

Letbanens digitale nyhedsbrev blev lanceret i december 2018. Nyhedsbrevet var tænkt som en kvartalsvis udsendelse med milepælshistorier fra hele byggeriet på tværs af kommuner. Kort efter blev det besluttet, at selskabet skulle overtage en række kommunikationsopgaver – primært visions- og anlægskommunikation fra ejerne. For at løfte denne opgave blev et kommuneopdelt nyhedsbrev - kaldet "Infoservice" - etableret ultimo marts 2019. I forlængelse af lanceringen af den redesignede hjemmeside i oktober 2019 er disse to services (nyhedsbrev og Infoservice) sammenlagt til én samlet løsning, hvorefter de tilmeldte både vil modtage konkret information om anlægsarbejdet i den enkelte kommune samt milepæls- og visionshistorier om projektet og dets fremdrift.

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

Oversigt over antallet af sidevisninger samt tilmeldte til Infoservice

	2018	1. kv. 2019	2. kv. 2019	3. kv. 2019	Oktober 2019
Antal sidevisninger */**	277.019	76.987	103.118	106.497	20.512
Antal tilmeldte til Infoservice	n/a	n/a	1.675	2.166	2.368

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

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

Henvendelser fra offentligheden

Hovedstadens Letbane modtager løbende henvendelser fra offentligheden, der har spørgsmål til letbaneprojektet. Henvendelserne omhandler en lang række forskellige emner vedr. både drift og anlæg af letbanen. En stor del af henvendelserne omhandler detaljerede spørgsmål til linjeføringen og særligt spørgsmål om ekspropriationer og aflastningsmuligheder i forbindelse med arbejdet ved Lyngby Station. Derudover er der spørgsmål til tidsplaner for arbejdet og til trafikafviklingen under og efter anlægsarbejdet.

Fra august til oktober har selskabet modtaget klager, der primært har omhandlet støj fra særligt ledningsomlægninger og selskabets egne anlægsarbejder. Der er ligeledes enkelte klager over

manglende information fra ledningsejere om de ledningsomlægninger, der er startet i perioden. Derudover er der få klager om trafik. I opgørelsen sondres ikke mellem om klagen er berettiget eller uberettiget – eksempelvis at der var tale om tilladt støjende arbejde – eller om klagen skyldes en anden entreprenørs arbejde. Nedenstående tabel viser antallet af hhv. henvendelser og klager i perioden fra 2015 og til og med oktober 2019.

Oversigt over antallet af henvendelser og klager til Hovedstadens Letbane fra 2015 til oktober 2019

	2015	2016	2017	2018	1. kv. 2019	2. kv. 2019	3. kv. 2019	Oktober 2019
Henvendelser*	318	174	321	422	152	269	255	97
Klager**	n/a	n/a	n/a	n/a	0	32	36	12
Total	318	174	321	422	152	301	291	109

*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.

** Opgørelsen af klager er påbegyndt den 25. marts 2019.

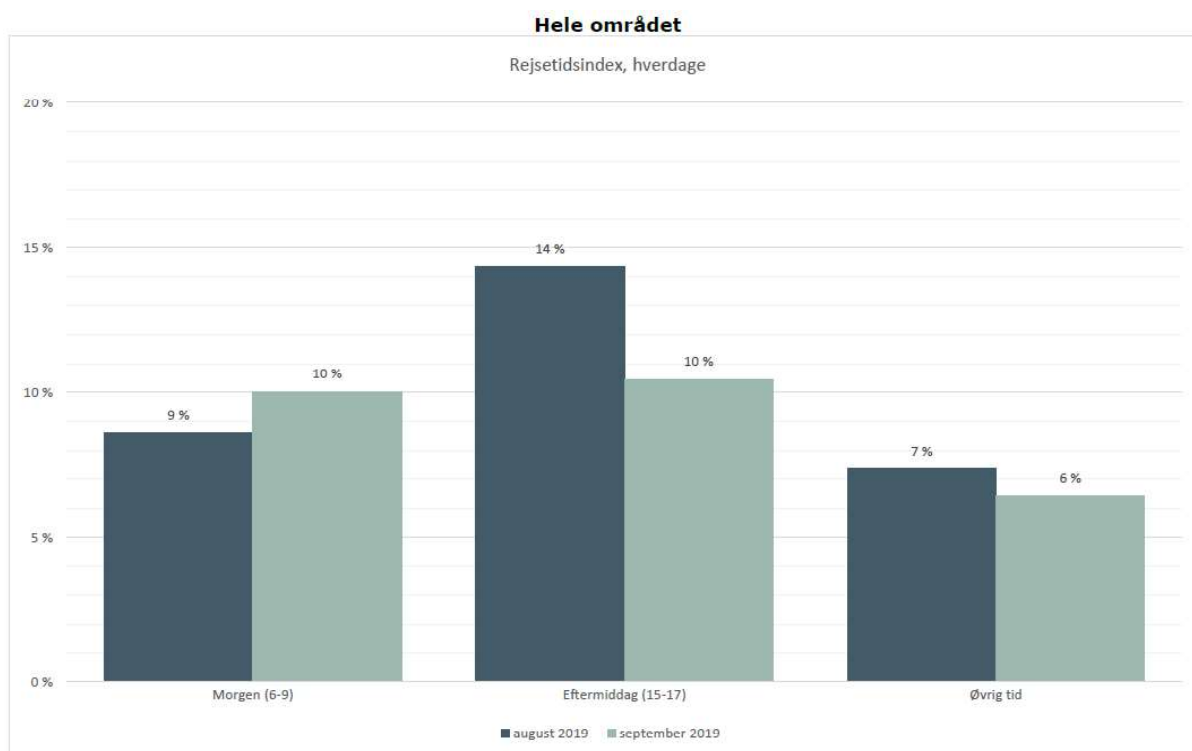
5.4

Trafikafvikling

Nedenstående figur viser den gennemsnitlige rejsetid for 3. kvartal 2019 holdt op mod normalrejsetiden, ("baseline" defineret som perioden 3-4. kvartal 2017 og 1-2. kvartal 2018). Indekset omfatter alle delstrækninger dækket af City Sense – dvs. både trafikstrømme på langs og på tværs af Ring 3 såvel som svingende trafik. Juli er defineret som ferieperiode og derfor ikke medtaget.

Indekset for 3. kvartal 2019 er lidt højere end 2. kvartal – med flest ekstra forsinkelser om eftermiddagen i august. Rejsetidsforøgelsen har været størst i sydgående retning om eftermiddagen. En stor del af rejsetidsforøgelsen hænger sammen arbejder ved Vinkelvej før Lyngby st., omkring Buddinge st., arbejdsved Herlev Hospital samt ved Hovedvejskrydset i Glostrup.

Rejsetidsindeks, hverdage



5.5

Ekspropriationer

Ekspropriationsforretninger

Kommissionsprogrammet for 1. halvår af 2020 er afleveret, og Hovedstadens Letbane afventer om Kommissarius kan imødekomme ønsker til ekspropriationsdage. De kommende ekspropriationer foretages i hhv. Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk Kommuner.

Taksationsforretninger

Der er planlagt 8 taksationsforretninger i november 2019 for en række ejendomme i Glostrup og Lyngby-Taarbæk Kommuner.

Ejendomme

I forbindelse med ekspropriationsforretningerne er der i perioden 1. august 2019 til 31. oktober 2019 sket følgende:

Ekspropriationsforretningerne for erhvervsområderne i Brøndby Kommune på den østlige side af Sønder Ringvej nord og syd for krydset v. Park Allé er afsluttet. Der er gennemført ekspropriationsforretninger i Gladsaxe Kommune for de ejendomme der ligger omkring det kommunale tilkøb "Gladsaxe Boulevard". Der pågår ekspropriationsforretninger i den nordlige del af Lyngby-Taarbæk Kommune. Der er foretaget ny besigtigelse af den kommende letbanestation ved Delta Park i Vallensbæk Kommune.

Der er indtil 31. oktober 2019 udbetalt erstatninger via kommissarius i forbindelse med overtagelse af boliger, arealer samt ulemper og lign. på ca. 180 mio. kr., hvilket svarer til det forventede. De gennemførte taksationsforretninger viser en mindre opjustering af det erstatningsniveau, som ekspropriationskommissionen har fastlagt. Det er dog uden betydelig indflydelse på den samlede erstatningsudmåling.

Aflastningsordning

Aflastningsordningen for naboerne ved viadukten på Lyngby Station sluttede med udgangen af oktober 2019. Det forventes dog, at der vil være støjende natarbejde i en enkel uge i slutningen af januar 2020. De berørte naboer vil i den forbindelse blive informeret via brev om, at der tilbydes aflastning på hotel i perioden. Af de i alt 317 har 49 husstande i perioden fra den 22. juni – 31. oktober 2019 søgt og fået aflastning på hotel. I perioden har 3 husstande med spædbørn anmodet om aflastning andetsteds, hvilket er imødekommet. De samlede udgifter i hele perioden har udgjort 3,2 mio.

Samlet forbrug på aflastningstilbud i Lyngby i perioden 22. juni 2019 - 31. oktober 2019

Periode	Udsendte tilbud (igangværende faser)	Tilmeldte til hotelordning	Forbrug hotel tkr.	Bemærkning
22. juni 2019 - 31. oktober 2019	317	49	3.200	Ordningen trådte i kraft pr. 22. juni 2019.

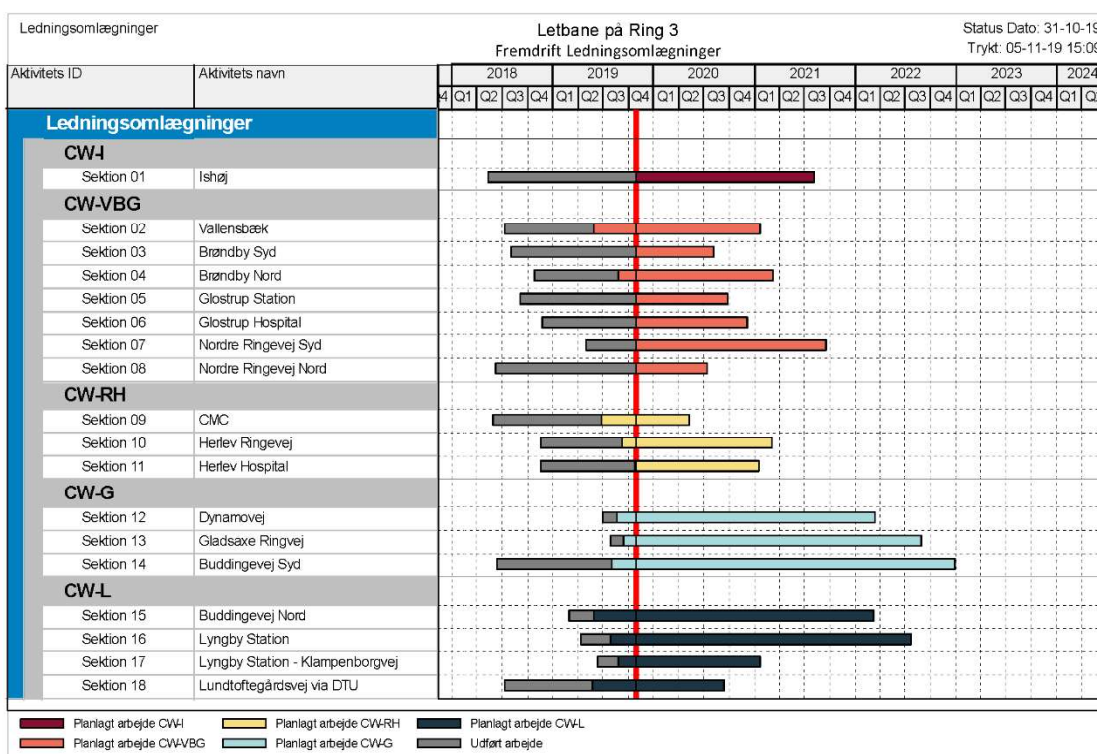
5.6

Ledningsomlægninger

På baggrund af henvendelser fra en række store ledningsejere i forbindelse med Folketingets behandling af anlægsloven indgik det i anlægsloven, at ledningsomlægningerne først skulle påbegyndes, når ejergodkendelsen på grundlag af udbuddet forelå. Det indebærer, at ledningsomlægningerne først blev igangsat samtidig med anlægsarbejderne og ikke sideløbende med udbudsprocessen, som det er normal praksis, og derfor også var forudsat for letbanen. Denne ændring indebærer, dels at letbaneprojektet har fået pålagt en ekstraordinær koordineringsopgave mellem ledningsejerne og anlægsejere, som i lovbemærkningerne er omtalt som en risiko for ekstraomkostninger på 100 mio. kr. Af samme grund følges arbejdet med ledningsomlægninger tæt i statusrapporteringen på letbaneprojektet.

Ledningsarbejdet er påbegyndt tilnærmelsesvis i alle sektioner jf. nedenstående figur. Sektion 2, 4, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17 og 18 har ikke opnået den planlagte fremdrift. Dette har ikke betydning for den overordnede planlægning og udførelse, da det vedrører ledningsomlægninger, der ikke er tidskritiske. Det forventes, at planlagt fremdrift kan opnås ved koordinering forud for overdragelse af arealerne for sektion 2, 4, 11 og 18. For sektion 15 og 16 skyldes manglende fremdrift en forsinket rydning af arealerne. Selskabet har instrueret entreprenørerne i, at de fremadrettet skal have større fokus på, at rydning af arealer skal ske som planlagt. Det forventes, at en yderligere koordinering mellem CW og ledningsejerne kan mitigere den manglende fremdrift.

Fremdrift Ledningsomlægninger



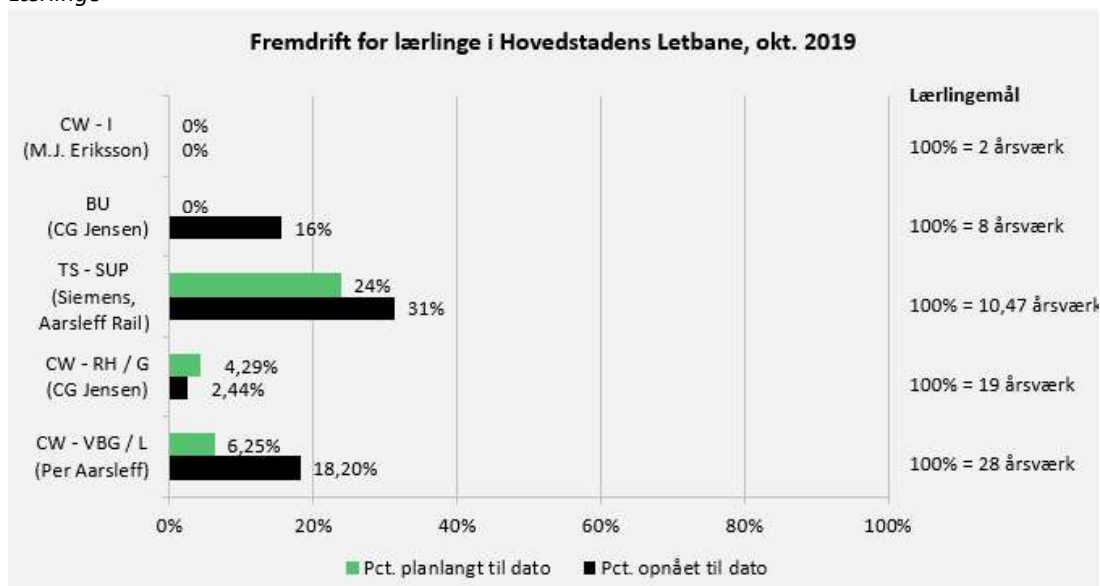
5.7

Lærlinge

Det fremgår af nedenstående graf at to af entreprenørerne er foran deres indsendte lærlingeplan.

Kontrakten på kontrol- og vedligeholdelsescenteret (BU-kontrakten), afrapporteres løbende på byggemøder mellem bygherre og entreprenør. Der er på denne kontrakt ikke udarbejdet en plan over, hvornår de enkelte lærlinge vil blive beskæftiget, hvilket følger af selskabets kontrakt med C. G. Jensen.

Lærlinge



Figuren er ikke opdateret i forhold til den nye lærlingemålsætning for CW -RH/G. Det skal bemærkes, at entreprenøren på TS-SUP, Siemens – Aarsleff Rail, i deres lærlingeplan, forventer beskæftigelse af i alt 10,47 årsværk i kontraktperioden. De forventer lærlinge inden for det merkantile område, bl.a. kontor og IT. Kravet fra HL's side er 5 årsværk. I figuren måles der op imod entreprenørens forventede lærlingemål. Justerer entreprenøren på dette mål vil selskab sikre det fremgår af rapporteringen. Selskabet vil ligeledes fremhæve når kontaktmålet er nået.

5.8

Udbud af signalanlæg

Hovedstadens Letbane I/S udbød ultimo august de fremtidige signalanlæg til vejkrydsene på letbanestrækningen. Kontrakten omfatter alt ydre signaludstyr, styreapparater, kabler og installationsarbejder samt et styrings- regulerings- og overvågningssystem for 63 kryds i alt. Desuden skal leverandøren stå for løbende vedligehold og service på signalanlæggene fra de opsættes til og

Ansøgninger om prækvalifikation blev modtaget 4. oktober. Hovedstadens Letbane I/S har den 23. oktober inviteret fire ansøgere til at afgive tilbud på opgaven. Første tilbud modtages primo januar 2020.