

STATUS LETBANE

Afrapportering

Januar 2020



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	Arbejds miljø	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	20
5.7	Lærlinge.....	21
5.8	Udbud af signalanlæg.....	22

1 Sammenfatning

1.1 Generelt

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

1.2 Økonomi

Anlægsbudgettet for letbanen er opdateret iht. godkendt budget 2020. Figurer og kurver under økonomiafsnittet er opdateret iht. dette godkendte budget og fremdriften er således baseret på samme budget.

Anlægsøkonomien for letbanen til og med januar 2020 forløber som forventet. Således er der ikke dokumenteret afvigelser mellem det planlagte- og aktuelle forbrug på letbaneprojektet. De budgetterede anlægsudgifter frem til slut januar er 1.267 mio. kroner. De afholdte udgifter frem til og med december samt estimerede udgifter for januar er 1.267 mio. kroner. De budgetterede driftsrelaterede anlægsudgifter til slut januar er 287 mio. kr. De faktiske udgifter frem til og med december samt estimerede udgifter for januar er 287 mio. kr.

1.3 Tid

Fremdriften på det samlede anlægsprojekt forløber overordnet som planlagt. Afvigelser forekommer dog på CW-RH (Rødovre, Herlev) og CW-G (Gladsaxe), da entreprenørens detailprojekt ikke har haft den forventede fremdrift ift. at opnå en myndighedsgodkendelse af projektet. Den manglende fremdrift har givet anledning til lokale forsinkelser af projektet. Selskabet, entreprenør og relevante kommuner arbejder intensivt på at accelerere fremdriften således, at detailprojektet i sidste ende kan godkendes af kommunerne som myndighed. Selskabet har blandt andet nedsat en task force, der har til formål at belyse og udbedre de forhold, der pt. står i vejen for en myndighedsgodkendelse.

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 1. kvartal 2020 opgjort til ca. 354 mio. kr. Svarende til ca. 7,1 pct. af basisoverslaget på 4.965 mio. kr. Korrektionsreserven for anlægsprojektet udgør 970 mio. kr. Den samlede økonomiske risiko for de driftsrelaterede anlægsaktiviteter er vurderet til ca. 66 mio. kr., svarende til ca. 4,2 pct. af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer på 1.571 mio. kr. Den samlede risiko for projektet er således opgjort til 419 mio. kr., hvilket kan holdes indenfor de samlede reserver på 1010 mio. kr. bestående af 970 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

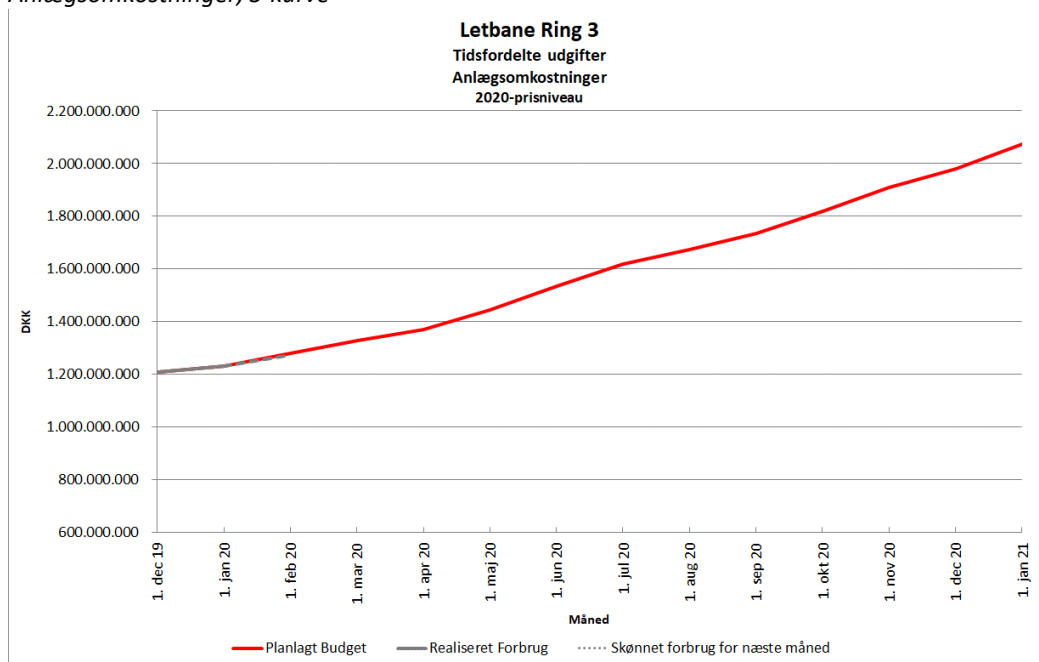
- Der har i perioden november 2019 til og med januar 2020 været 0 ulykker med fravær.
- Fra november 2019 til januar 2020 har selskabet modtaget i alt 51 klager, hvilket er lidt flere end gennemsnittet set over hele året. Dette afspejler den øgede aktivitet langs strækningen.

2 Økonomi

2.1 Samlet økonomisk fremdrift - Anlægsomkostninger

Budgettet for anlægsomkostninger er i nedenstående S-kurve fordelt tidsmæssigt i forhold til godkendt budget 2020.

Anlægsomkostninger, S-kurve



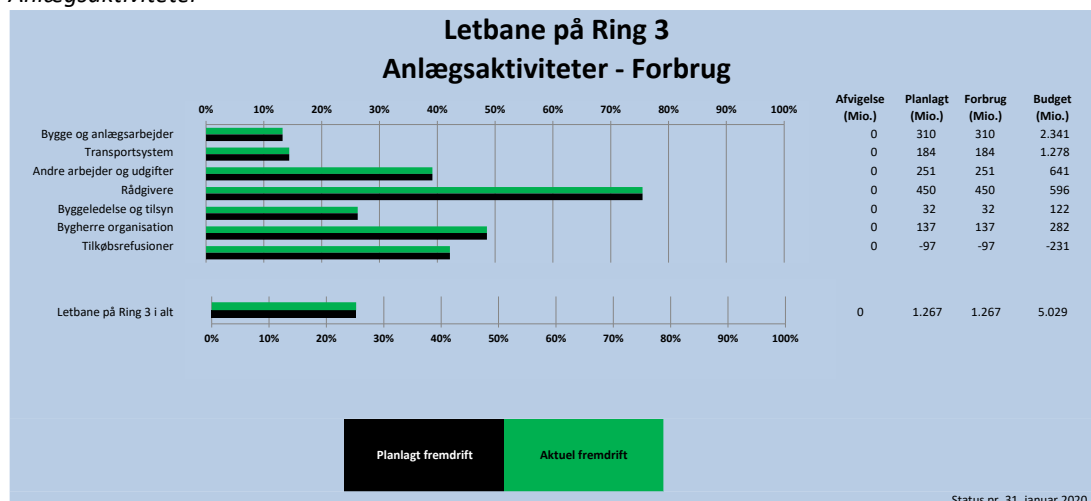
Kurven viser de afholdte udgifter (grå linje) sammenholdt med de forventede udgifter (rød linje). De forventede faktiske udgifter er tilmed angivet (grå stiplet linje).

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 januar er 1.267 mio. kr. De afholdte udgifter frem til og med december samt estimerede udgifter for januar er 1.267 mio. kr.

I nedenstående figur belyses anlægsudgifter for letbanen til og med januar 2020. Anlægsudgifterne forløber som forventet og der er ikke noteret nogen afvigelser.

Anlægsaktiviteter

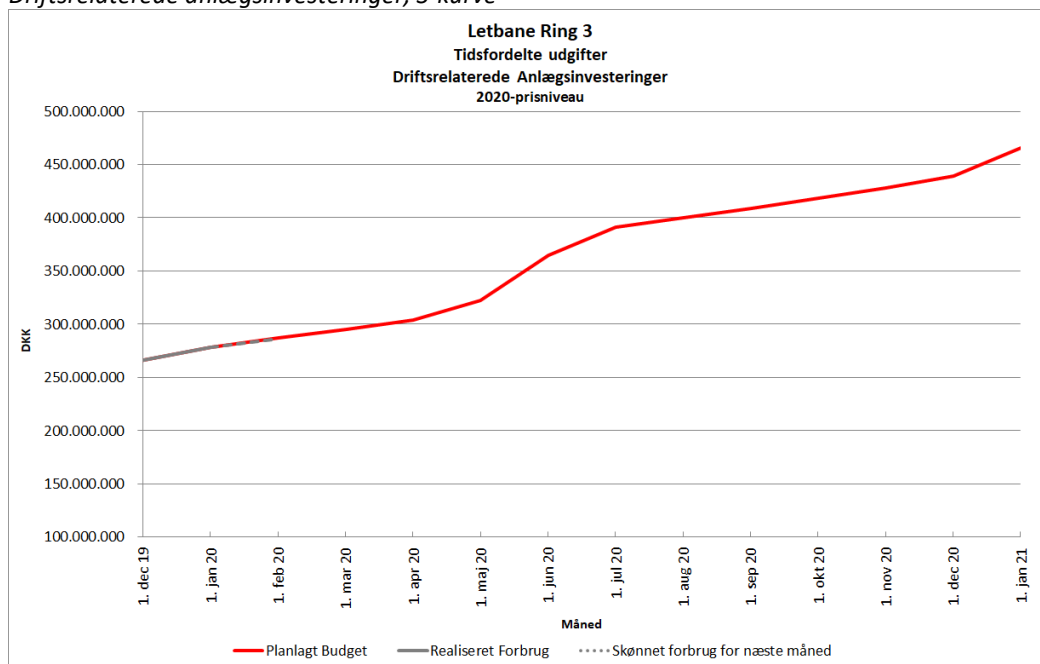


2.2

Samlet økonomisk fremdrift - Driftsrelaterede Anlægsinvesteringer

Budgettet for driftsrelaterede anlægsinvesteringer er i nedenstående S-kurve fordelt tidsmæssigt i forhold til godkendt budget 2020.

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).

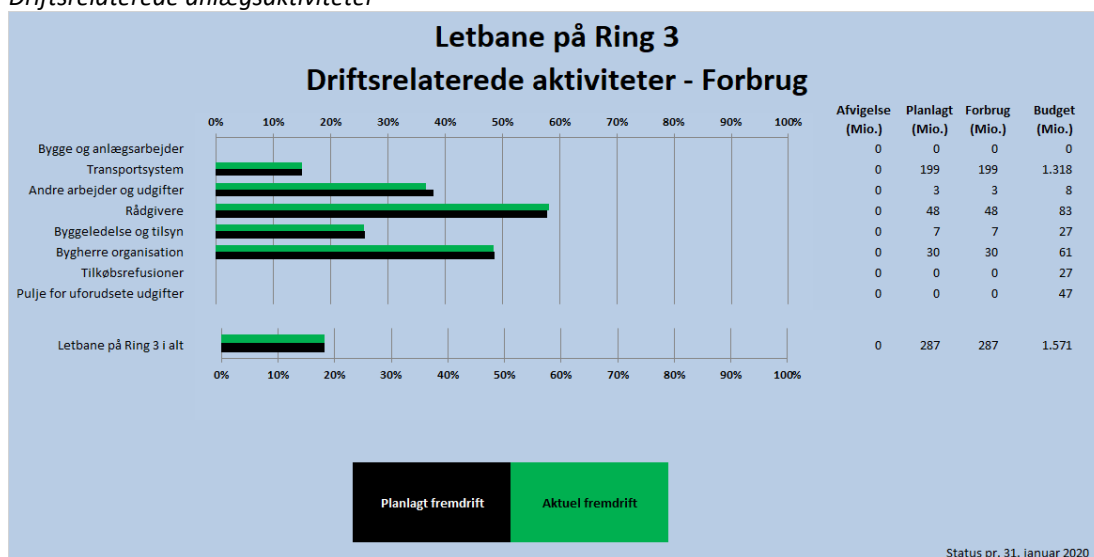
Nedenfor vises den samlede økonomiske fremdrift på driftsrelaterede anlægsinvesteringer. Forekommer en afvigelse mellem det planlagte forbrug (sort progressionslinje) og det aktuelle

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 januar er 287 mio. kr. De afholdte udgifter frem til og med december samt estimerede udgifter for januar er 287 mio. kr.

I nedenstående figur belyses de driftsrelaterede anlægsinvesteringer for letbanen til og med januar 2020. De driftsrelaterede anlægsinvesteringer forløber som forventet og der er ikke noteret nogen afvigelser.

Driftsrelaterede anlægsaktiviteter



3 Tid

3.1 Fremdrift på det samlede anlægsprojekt

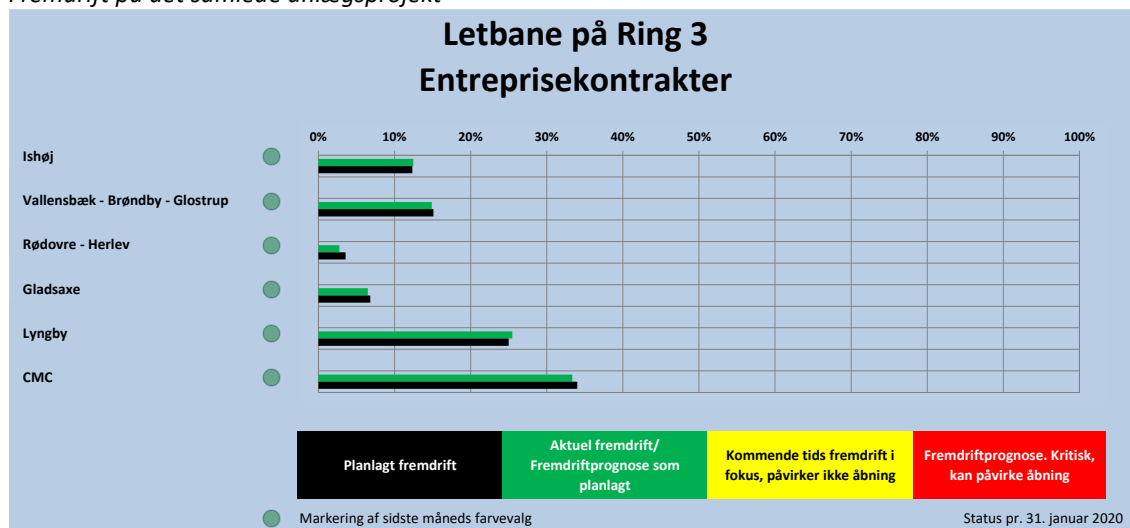
Fremdriften på det samlede anlægsprojekt forløber overordnet som planlagt jf. nedenstående figur. Afvigelser forekommer dog på CW-RH (Rødovre, Herlev) og CW-G (Gladsaxe), da entreprenørens detailprojekt ikke har haft den forventede fremdrift ift. at opnå en myndighedsgodkendelse af projektet. Den manglende fremdrift har givet anledning til lokale forsinkelser af projektet. Selskabet, entreprenør og relevante kommuner arbejder intensivt på at accelerere fremdriften således, at detailprojektet i sidste ende kan godkendes af kommunerne som myndighed. Selskabet har blandt andet nedsat en task force, der har til formål at belyse og udbedre de forhold, der pt. står i vejen for en myndighedsgodkendelse.

BU (CMC) entreprenørens arbejdsplan er pt. ved at blive opdateret for mindre mangler. Arbejdet med etablering af Kontrol- og vedligeholdelsescenteret pågår, og de mest synlige arbejder er pt. på administrationsbygningen, hvor betonelementmontage pågår.

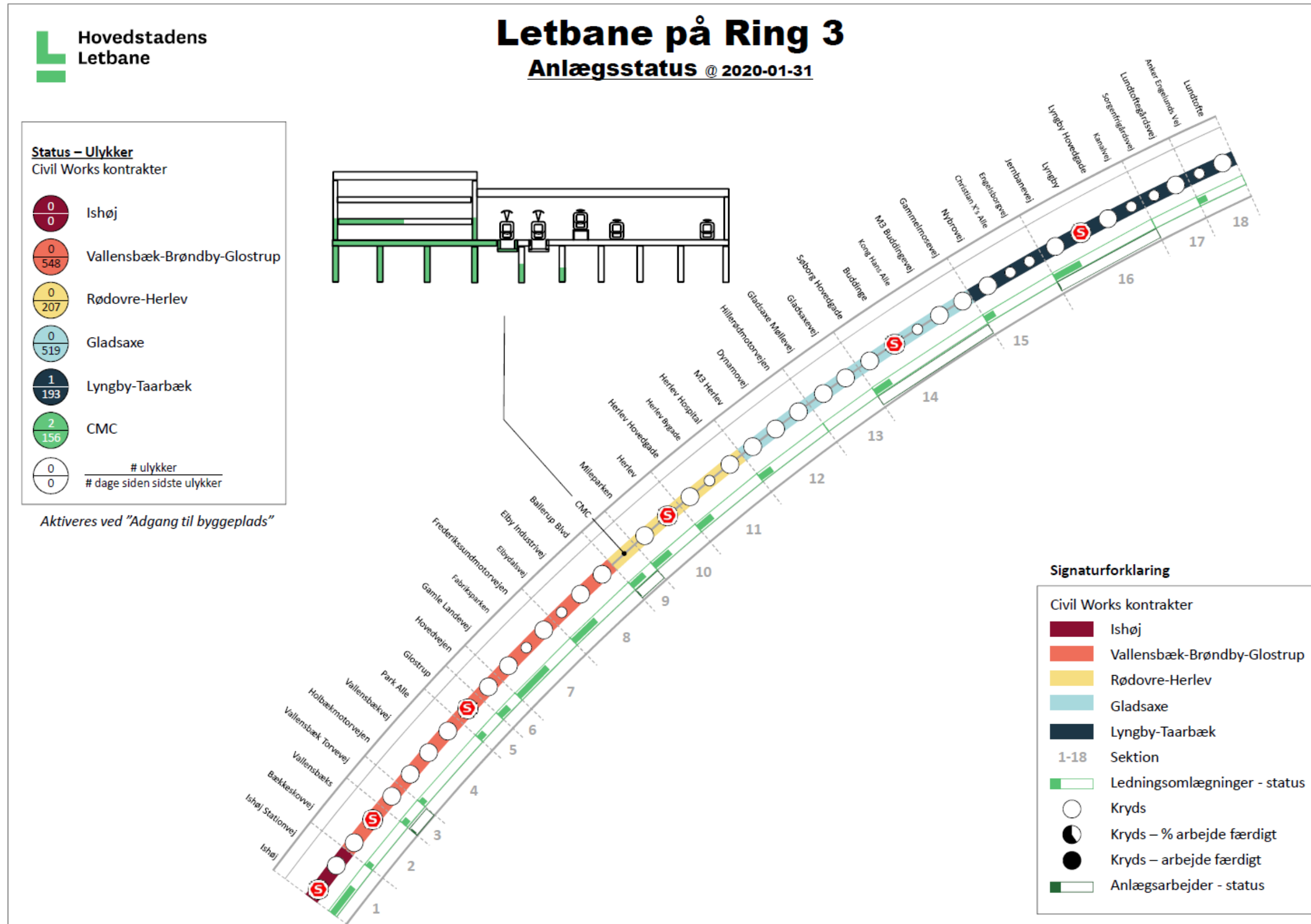
CW-L (Lyngby) betonarbejder på Lyngby station pågår i form af arbejder vedrørende tunnel til Letbane samt tunnel til fodgængere. Endvidere foregår de afsluttende anlægsarbejder på vejstrækningen på Vinkelvej/Buddingevej tæt på Lyngby Station.

Kontraktidsplanerne for C.G. Jensens kontrakter Rødovre-Herlev og Gladsaxe er udarbejdet og under granskning af HL. 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. C.G. Jensen har fået adgang til Sektion 11, der er en del af Rødovre-Herlev kontrakten i slutningen af januar. Der er udarbejdet en protokol for forholdene i forbindelse med overdragelsen af arbejdsarealet. Som ovenfor beskrevet har C.G. Jensen dog ikke opnået en myndighedsgodkendelse af deres detailprojekt Sektion 11, hvorfor en række arbejder ikke kan igangsættes som ellers planlagt.

Fremdrift på det samlede anlægsprojekt



Anlægsstatus



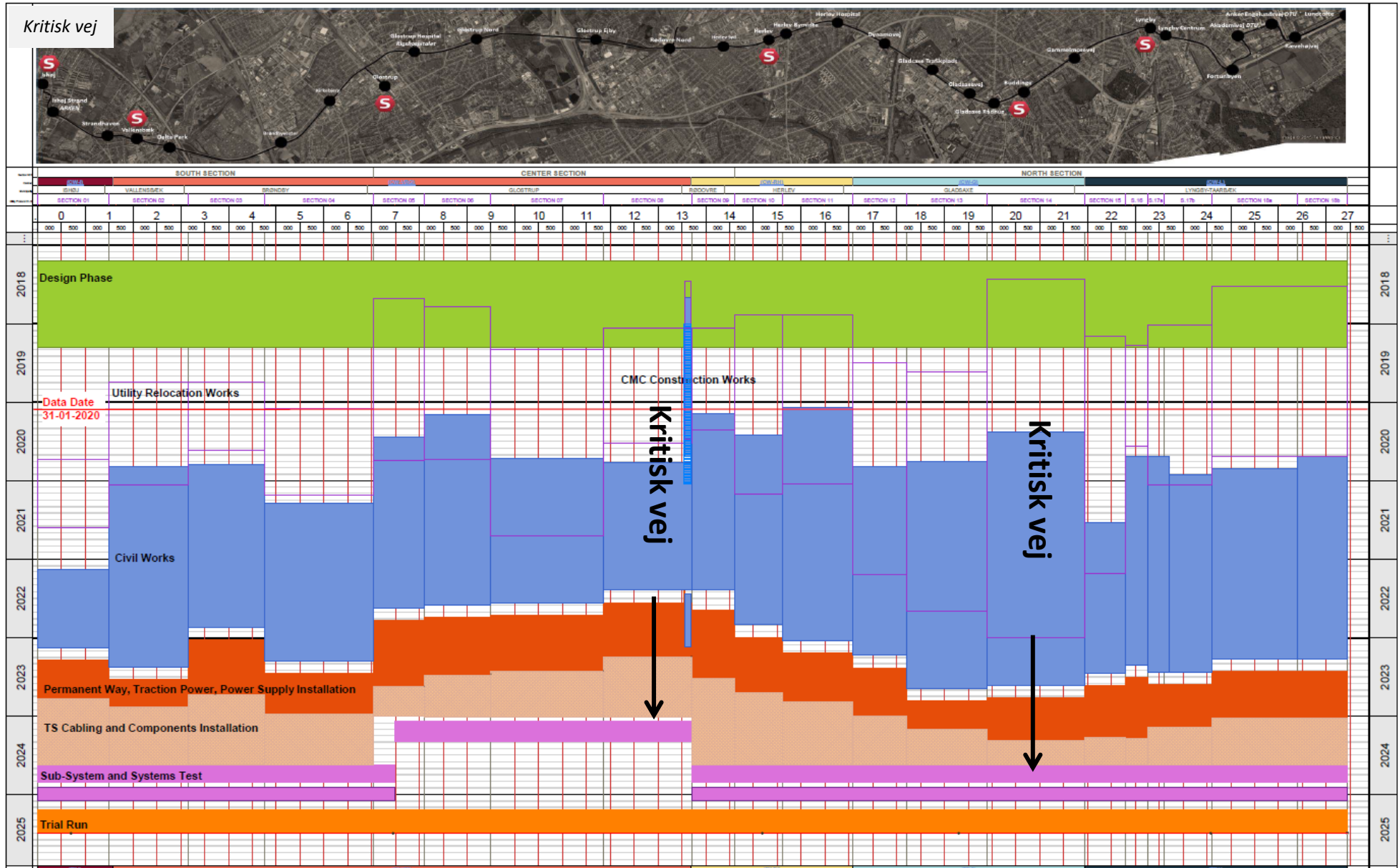
Ledningsomlægninger:
Arbejder pågår på størstedelen af strækningen.

CMC:
Betonarbejder og kloakeringsarbejder fortsætter med flere støbninger foretaget. Væggene og etagedæk er ligeledes rejst for administrationsbygningen.

Anlægsarbejder:
Anlægsarbejder foregår på stitunnel ved Lyngby St. (sektion 16). De koordinerede sporspærringer af S-banen foregår i koordinering med DSB. Ydermere, foregår anlægsarbejder på Buddingevej, støttemur parallelt til vejen. Anlægsarbejdet, der er angivet i Sektion 3 vedrører tidligt arbejde (cykel- og gangbro over Køge-Ringsted banen) som blev udført inden åbning af Køge-Ringsted banen.

3.2 Kritisk vej

Den kritiske vej viser de anlægsforløb/strækninger, hvor en given forsinkelse risikerer at påvirke den samlede tidsplan negativt. Med andre ord vil en forsinkelse på den kritiske vej kunne medføre en forsinkelse af åbningen af letbanen. Den kritiske vej kan i løbet af letbaneprojektet variere afhængig af, hvorledes projektet forløber. Som belyst på nedenstående figur er letbaneprojektets nuværende kritiske vejstrækning mellem rundkørslen ved Buddingevej og afkørslen til Motorring 3, den såkaldte protokol 14, hvorfor denne strækning for nuværende har et særligt fokus. En anden kritisk vej omfatter færdiggørelse af Kontrol- og vedligeholdelsescenteret sammen med den første teststrækning frem til Glostrup. Denne kritiske vej omfatter protokol 5-8. Resultaterne fra denne teststrækning vil give mulighed for at justere systemer og udstyr og dermed optimere test og prøvedrift på den fulde strækning.



4 Risiko

4.1 Det nuværende risikobillede

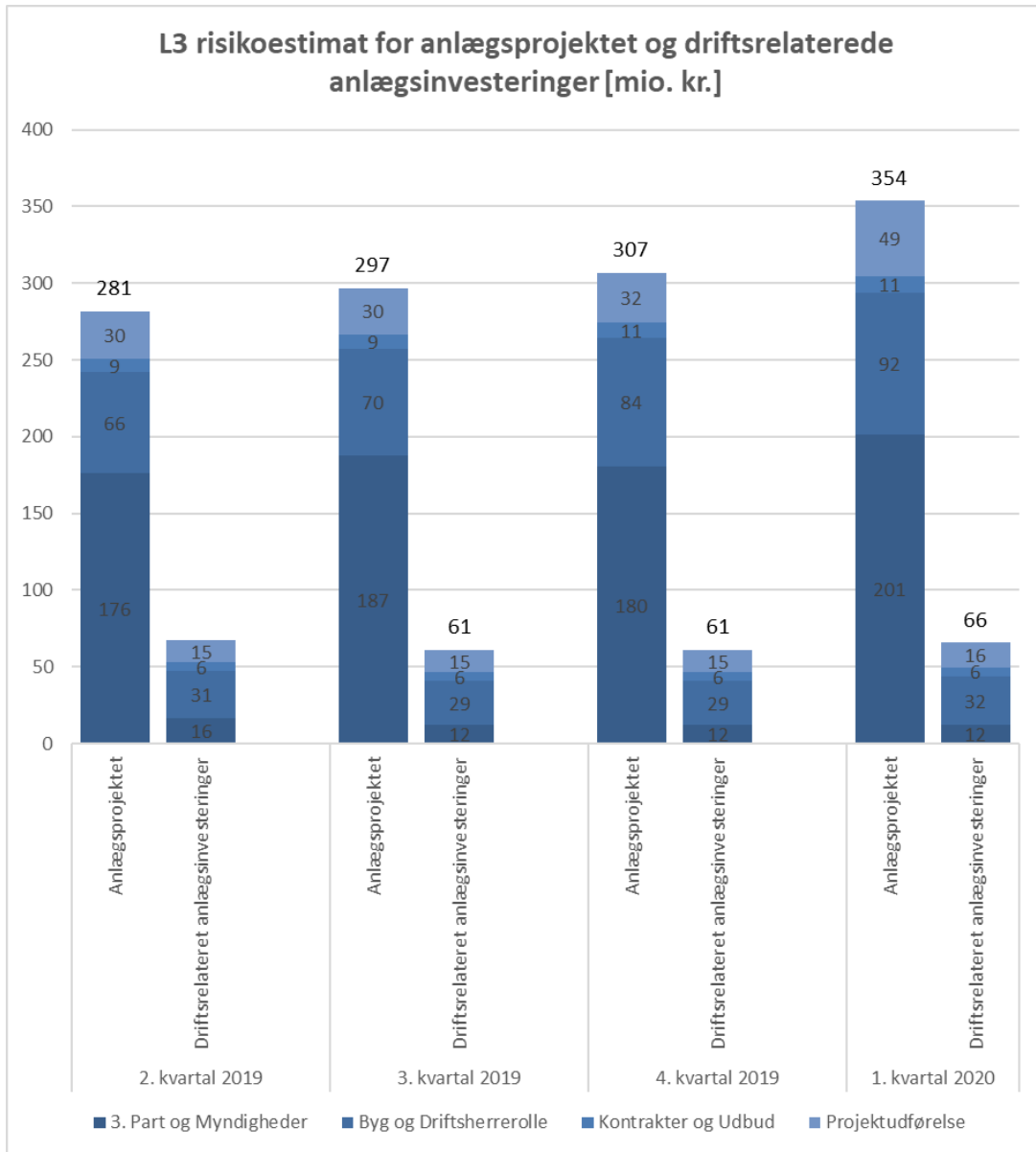
Afsnittet er opdateret i denne rapport på grundlag af risikorapporten. Risikobilledet i denne rapport er baseret på opdateringen i 1. kvartal 2020.

Den økonomiske risiko for anlægsprojektet er vurderet til ca. 302 mio. kr., som er en opjustering på ca. 39 mio. kr. siden 4. kvartal 2019. Den samlede tidsmæssige risiko er vurderet til ca. 142 dage, hvilket er en opjustering på ca. 21 dage siden 4. kvartal 2019. Denne tidsmæssige risiko omregnes til en økonomisk effekt på ca. 51 mio. kr. Således er den samlede økonomiske risiko opgjort til ca. 354 mio. kr., svarende til 7,1 pct. af basisoverslaget på 4.965 mio. kr. Stigningen i risikoestimatet skyldes primært, at nye beregninger har vist, at der kan være behov for at etablere yderligere vibrationsdæmpning på en længere strækning end forudsat.

Den økonomiske risiko for de driftsrelaterede anlægsaktiviteter er vurderet til ca. 48 mio. kr., og den samlede tidsmæssige risiko er vurderet til ca. 48 dage. Den tidsmæssige risiko omregnes til en økonomisk effekt på ca. 17 mio. kr. Således er den samlede økonomiske risiko opgjort til ca. 66 mio. kr., hvilket svarer til 4,2 pct. af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer på 1.571 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 419 mio. kr., hvilket kan holdes indenfor de samlede reserver på 1010 mio. kr.

Risikoestimat



5 Øvrige informationer

5.1 Arbejdsmiljø

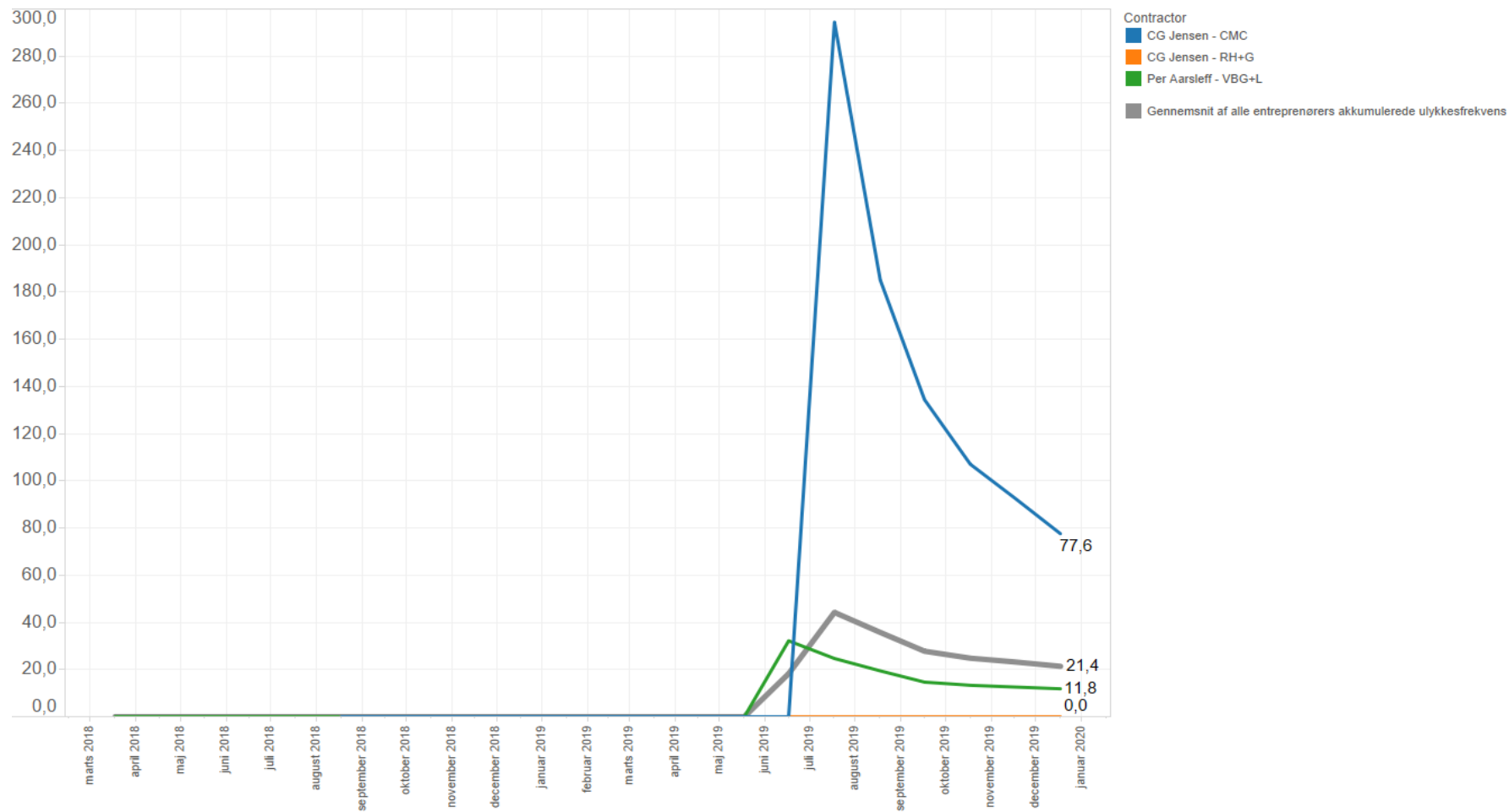
Der er i perioden november 2019 til og med januar 2020 afholdt 4 Safety Orientation kurser med deltagelse af 37 medarbejdere fra entreprenørerne på Letbanen. Akkumuleret har 208 medarbejdere fra entreprenørerne på Letbanen deltaget på kurset.

Der er i perioden november 2019 til og med januar 2020 afholdt de første 2 Intervention Training kurser med deltagelse fra 14 medarbejdere fra entreprenørerne på Letbanen. Akkumuleret har 27 medarbejdere fra entreprenørerne på Letbanen deltaget på kurset.

Ulykker med fravær

Der har i perioden november 2019 til og med januar 2020 været 0 ulykker med fravær på Letbanen.

Akkumuleret ulykkesfrekvens. Ulykkesfrekvensen angiver raten for ulykker pr. million arbejdstimer. Grafen viser ulykkesfrekvensen for arbejdere fra begyndelsen af Letbaneprojektet til og med januar 2020.



Arbejds miljø Key Performance Indicators

For at følge entreprenørernes sikkerhedsarbejde tættere og mere proaktivt, end antallet af ulykker giver mulighed for, er der etableret et sæt KPI'er. Nedenstående skema angiver, hvilken procentsats entreprenøren har opnået på de tre KPI'er frem til og med januar 2020.

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, der skematisk bruges til at vurdere byggepladsen ved ugentlige inspektioner, som er grønne eller med andre ord – ikke udgør en risiko. Det giver en indikation af, hvor mange forhold på byggepladsen der løbende observeres som usikre og udgør dermed et pejlemærke til at vurdere sikkerhedsniveauet på byggepladsen.
- KPI 2 fokuserer på topledelsens engagement i sikkerhed på projektet. KPI'en angiver hvor stor en andel af inspektionerne som entreprenørens eller underentreprenørens topledelse har deltaget i. Det giver både den øverste ledelse værdifuld viden om sikkerhedsniveauet på projektet, 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 hvor mange besøg den enkelte byggeplads på projektet har haft uden anledning til påbud, og giver dermed en indikation af om byggepladsen lever op til lovgivningen.

Rapporteringen for KPI 1 for kontrakterne på Lyngby, Vallensbæk- Brøndby-Glostrup samt CMC tegner generelt et positivt billede af forholdene på pladserne. Det bemærkes i den forbindelse, at entreprenøren på CMC-kontrakten har rettet op på problemstillingen om manglende inspektioner i perioden juli 2020 til og med september 2020.

For KPI 2 tegner sig ligeledes et positivt billede af, at entreprenørerne har opmærksomhed på at opfylde kravet om topledelsens deltagelse på inspektioner.

KPI'er for arbejdsmiljø

Key Performance Indicator		2019									2020			Entreprenør / Kontrakt	
		Q2			Q3			Q4			Q1				
		apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	mar		
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.	97	92	96	%	%	%	84	%	%	%			CG Jensen/CW Rødovre-Herlev+Gladsaxe	
		99	100	96	88	85	91	93	91	92	91			Aarsleff/CW Lyngby + Vallensbæk, Brøndby, Glostrup	
															MJ Eriksson/CW Ishøj
		%	100	100	%	%	%	80	88	88	85				CG Jensen/CW CMC
															Siemens + Aarsleff Rail/TS-SUP
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.	2			0			0			0*			CG Jensen/CW Rødovre-Herlev+Gladsaxe	
		6			12			7			3*			Aarsleff/CW Lyngby + Vallensbæk, Brøndby, Glostrup	
															MJ Eriksson/CW Ishøj
		1			0			3			0*			CG Jensen/CW CMC	
															Siemens + Aarsleff Rail/TS-SUP
KPI 3 Compliance with WEA regulation	WEA visits with no request for corrective actions, in percentage of total number of WEA-visits.	x	100	x	x	x	x	x	x	x	x			CG Jensen/CW Rødovre-Herlev+Gladsaxe	
		x	x	100	100	50	x	100	x	x	x			Aarsleff/CW Lyngby + Vallensbæk, Brøndby, Glostrup	
															MJ Eriksson/CW Ishøj
		x	x	x	x	x	x	100	x	0	x				CG Jensen/CW CMC
															Siemens + Aarsleff Rail/TS-SUP

* Antallet af inspektioner med deltagelse fra Entreprenør/Underentreprenørs Project og Deputy Project Manager er registreret kvartalsvist. Tallet er derfor først endeligt ved kvartalets afslutning.
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 pågående jord-forbelastning, og Glostrup og Brøndby Kommuner er blevet orienteret om de kommende arbejder omkring krydsning af banen ved Glostrup station. HL deponerer overskudsjord i Albertslund på de vilkår, som er givet ved Jordmodtagefacilitetens, Hyldager Bakkers, miljøgodkendelse. Noget af den overskudsjord, som var tiltænkt Hyldager Bakker, må dog som følge af modtagekravene og Hyldager Bakkers egen anlægssekvens sendes til andre jordmodtagere, hvilket HL er i løbende dialog med Hyldager Bakker og Albertslund kommune om Detaljerede beregninger af vibrationspåvirkningen af naboer til Letbanen er under udførelse til brug for design af sporsystem.

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 flere steder langs strækningen, hvor arbejdet hovedsageligt består af større konstruktioner samt nedrivning af bygninger og rydning af arealer. Selskabet har løbende kommunikeret om både igangværende og nye aktiviteter via selskabets hjemmeside samt de kommuneopdelte nyhedsbreve, kaldet 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.

Ny film – 'Oplev den kommende letbanes rute'

Selskabet har produceret en 4 minutter lang film, som viser letbanens rute fra Ishøj til Lyngby. I filmen køres ruten igennem med angivelse af stationernes placering undervejs. Filmen har blandt andet været et ønske fra ejerkredsen, og den er tilgængelig via selskabets hjemmeside, dinletbane.dk, ligesom filmen er blevet anvendt på selskabets sociale medier. Ejerkredsens kommunikations-afdelinger er ligeledes informeret om filmen med opfordring til at dele den i deres sociale medier og øvrige kommunikationskanaler.

Kommunikation gennem egne kanaler

Hjemmeside, sociale medier 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.

Selskabets Facebook-profil havde premiere ultimo september 2019, og selskabet er fortsat i gang med at øge antallet af følgere gennem annoncering blandt brugere, der har en interesse for offentlig transport samt geografisk udvalgte målgrupper. Derudover udbredes kendskabet til siden i

samarbejde med de enkelte ejerkommuner og deres kommunikationskanaler. Selskabet er ligeledes til stede på Instagram, og på begge sociale medier deles løbende billeder fra livet langs letbanen og de igangværende arbejder på og omkring Ring 3 samt posts om visionerne for den færdige letbane.

Via selskabets kommuneopdelte nyhedsbrev, Infoservice, udsendes løbende 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	2019	Januar 2020
Antal sidevisninger * / **	277.019	340.018	24.458
Antal tilmeldte til Infoservice	n/a	2.518	2.772

* 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 del af henvendelserne er detaljerede spørgsmål til linjeføringen og detaljer om det færdige projekt. Derudover modtager selskabet spørgsmål om, hvornår arbejdet forventes at foregå i hvilke områder samt den forventede påvirkning af omgivelserne – herunder også de gener, man som nabo til byggeriet kan opleve, f.eks. i forhold til støj, trafik mv.

Fra november 2019 til januar 2020 har selskabet modtaget i alt 51 klager, hvilket er lidt flere end gennemsnittet set over hele året. Dette afspejler den øgede aktivitet langs strækningen og må derfor også forventes at stige yderligere i den kommende periode. Klagerne har som forventet primært handlet om trafikafviklingen samt skiltningen i forbindelse med ledningsejernes forberedende arbejde i blandt andet Herlev og Glostrup – herunder forhold for cyklister. Disse henvendelser er håndteret i samarbejde med de respektive kommuner og ledningsejere. Derudover har klagerne omhandlet støj både fra ledningsomlægninger og selskabets egne anlægsarbejder, ligesom der har været enkelte klager over manglende information fra ledningsejere om de ledningsomlægninger, der er startet i perioden.

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 januar 2020.

Oversigt over antallet af henvendelser og klager til Hovedstadens Letbane fra 2015 til januar 2020.

	2015	2016	2017	2018	2019	Januar 2020
Henvendelser*	318	174	321	422	841	53
Klager**	n/a	n/a	n/a	n/a	119	12
Total	318	174	321	422	960	65

*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.

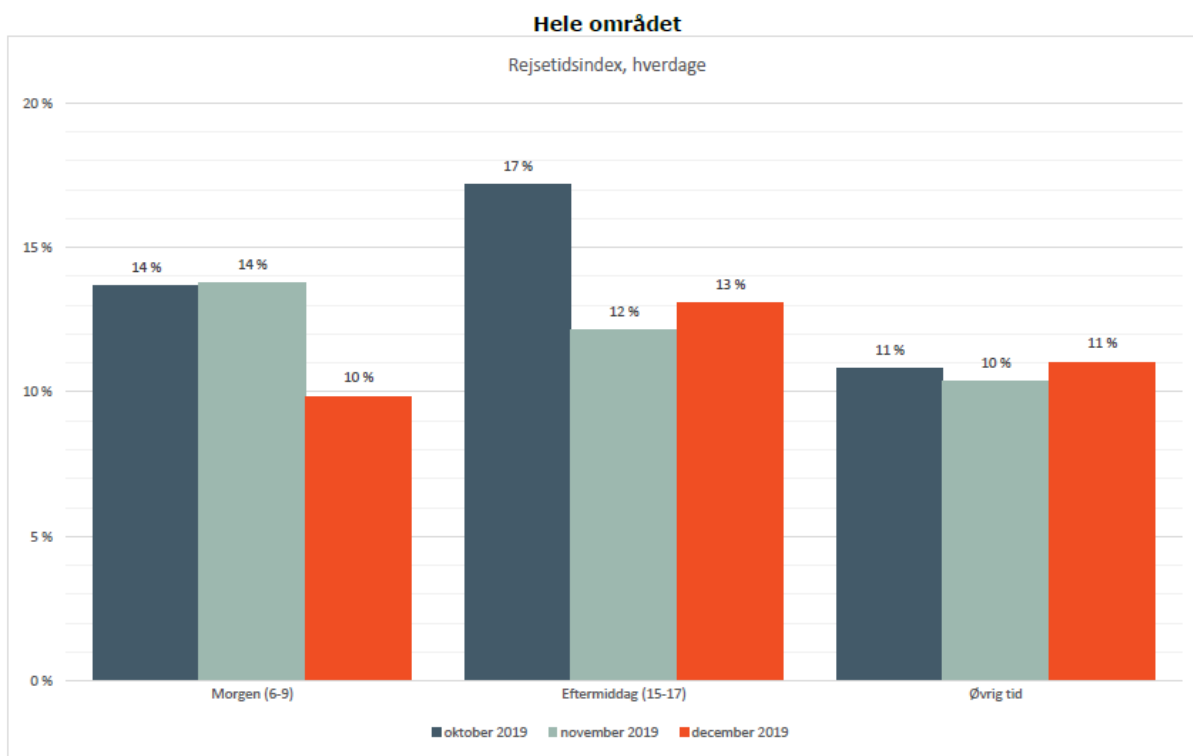
** Opgørelsen af klager er påbegyndt den 25. marts 2019.

5.4 Trafikafvikling

Nedenstående figur viser den gennemsnitlige rejsetid for 4. 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.

Indekset for 4. kvartal 2019 er højere end de foregående kvartaler. Udviklingen i rejsetidsindekset afspejler det øgede omfang af trafikomlægninger – først og fremmest som følge af ledningsarbejder. De største ledningsarbejder har været omkring Herlev Hospital samt ved Hovedvejskrydset i Glostrup. Rejsetidsforøgelserne har været størst i nordgående retning og været mest mærkbare omkring Herlev.

Rejsetidsindeks, hverdage



5.5 Ekspropriationer

Ekspropriationsforretninger

Kommissionsprogrammet for 1. halvår af 2020 er godkendt af kommissarius. De kommende ekspropriationer foretages i hhv. Vallensbæk og Lyngby-Taarbæk Kommuner. Arealekspropriationerne i alle kommunerne vil endeligt være afsluttet i 1. halvår 2020.

I forbindelse med ekspropriationsforretningerne er der i perioden 1. november 2019 til 31. januar 2020 sket følgende:

Ekspropriationsforretningerne i den nordlige del af Gladsaxe kommune fra Gammellosevej mod Fort Alle er afsluttet.

Ekspropriationsforretninger i den nordlige del af Lyngby-Taarbæk Kommune, herunder ved DTU, er afsluttet.

Ultimo december 2019 afsagde ekspropriationskommissionen kendelse ift. sagen mellem HL og DTU angående afholdelse af omkostninger til indarbejdelse af vibrationsdæmpning. Kommissionen gav HL fuldstændig medhold, hvorfor omkostninger skal afholdes af DTU.

Taksationsforretninger

Der er planlagt taksationsforretninger for en række ejendomme i Glostrup, Herlev og Lyngby-Taarbæk Kommuner i marts 2020.

Ejendomme

Ekspropriationskommissionen traf ved kendelse af den 18. december 2019 afgørelse om, hvorvidt DTU var erstatningsberettigede i forbindelse med omkostninger som følge af yderligere vibrationsdæmpende tiltag ud over, hvad der på nuværende tidspunkt er indarbejdet i projektet. Ekspropriationskommissionen fandt, at det forhold, at DTU selv har initieret og finansieret tilkøbet af linjeføringen igennem DTU, gør, at der slet ikke kan blive tale om erstatning. Videre fandt kommissionen, at selvom DTU i princippet var berettiget til erstatning, ville resultatet have været det samme som følge af princippet om "fradrag for fordele". DTU har ikke indbragt kendelsen til efterprøvelse ved Taksationskommissionen.

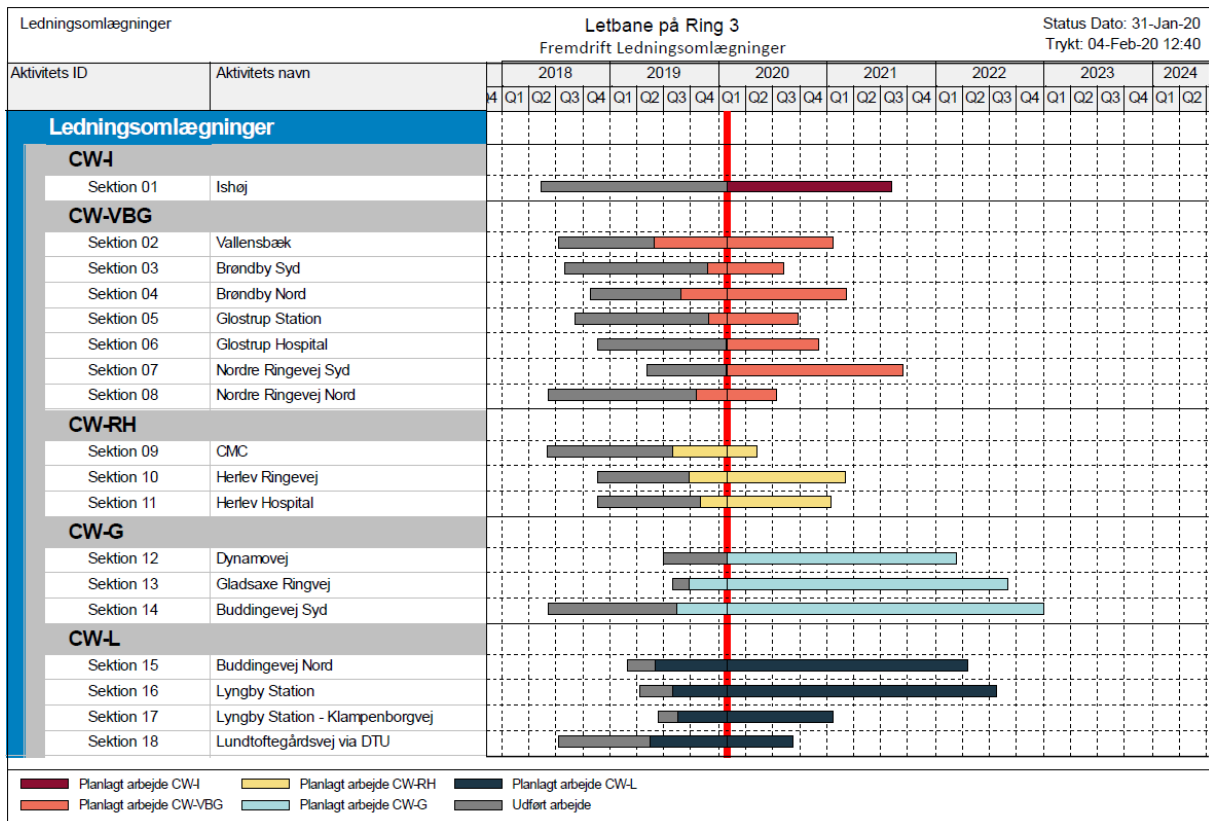
Der er indtil 31. januar 2020 udbetalt erstatninger via kommissarius i forbindelse med overtagelse af boliger, arealer samt ulemper og lign. på ca. 198 mio. kr., hvilket svarer til det forventede.

De gennemførte taksationsforretninger viser en opjustering af det erstatningsniveau, som ekspropriationskommissionen har fastlagt. Det har forventeligt mindre betydning for den samlede erstatningsudmåling, og det forventes derfor, at denne fordyrelse kan afholdes inden for det gældende budget.

5.6 Ledningsomlægninger

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. 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 ledningesejerne kan mitigere den manglende fremdrift.

Fremdrift Ledningsomlægninger



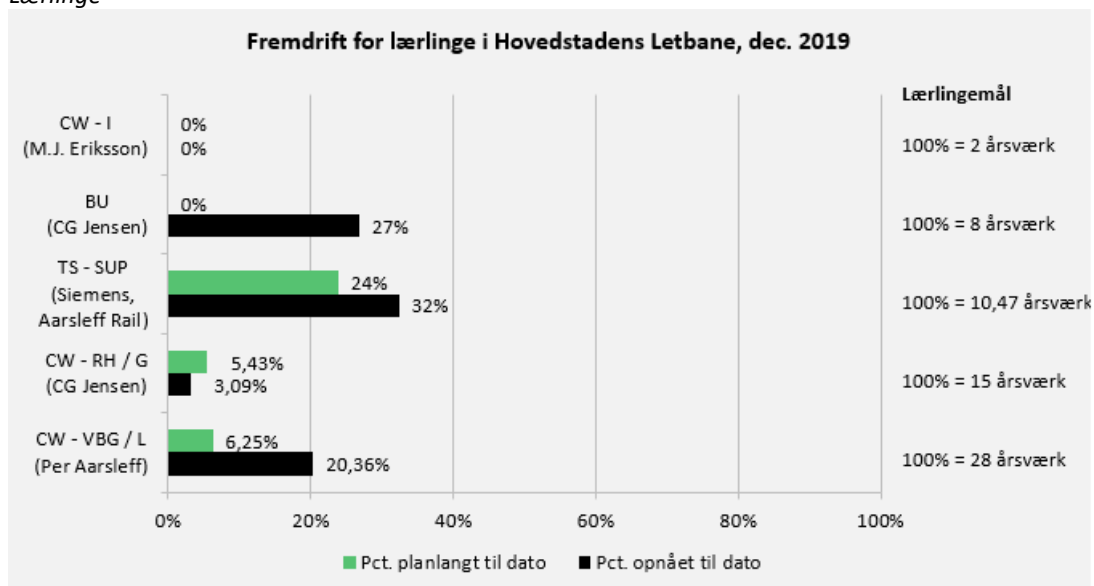
5.7

Lærlinge

Det fremgår af nedenstående graf at to af entreprenørerne er foran deres indsendte lærlingeplan. Selskabet sender, jf. selskabets procedure herfor, en gang årligt en status til alle entreprenørerne, hvor selskabet oplyser status på antallet af lærlinge for entreprenørerne herunder om der er en bod eller en bonus i sigte. Dette gøres for at entreprenørerne er opmærksomme på kontraktkravet samt at det følges af Letbaneselskabet.

Kontrakten på kontrol- og vedligeholdelsescenteret (BU-kontrakten), afrapporteres løbende på byggemøder mellem bygherre og entreprenør. Der er på denne kontrakt ikke krav om og hellere ikke udarbejdet en plan over, hvornår de enkelte lærlinge vil blive beskæftiget.

Lærlinge



Figuren er ikke opdateret i forhold til den nye lærlingemålsætning for CW -RH/G. Entreprenøren på denne kontrakt er bedt om at fremsende en revideret plan for beskæftigelse af lærlinge, hvorefter figuren vil kunne opdateres. 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 med de første tre år, hvor letbanen er i drift.

Hovedstadens Letbane I/S modtog ved fristen for aflevering af første tilbud den 10. januar tre tilbud på opgaven. Fire ansøgere var prækvalificeret til at afgive tilbud på opgaven.