

STATUS LETBANE

Afrapportering

Juli 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	10
4	Risiko	12
4.1	Det nuværende risikobillede	12
5	Øvrige informationer.....	14
5.1	Ledningsomlægninger	14
5.2	Arbejds miljø	16
5.3	Miljømyndigheder	20
5.4	Kommunikation, dialog og samarbejde med omgivelserne.....	20
5.5	Trafikafvikling	22
5.6	Ekspropriationer	23
5.7	Retssager	24
5.8	Lærlinge	24
5.9	Udbud af signalanlæg.....	25

1 Sammenfatning

1.1 Generelt

Denne rapport dækker som udgangspunkt perioden frem til ultimo juli 2020. Skæringsdatoer er afhængige af, hvornår data er tilgængeligt for selskabet.

1.2 Økonomi

Anlægsøkonomien for letbanen til og med juli 2020 forløber med mindre afvigelser ift. det planlagte budget. De budgetterede anlægsudgifter frem til slut juli er 1.675 mio. kr. De afholdte udgifter frem til og med juni samt estimerede udgifter for juli er 1.585 mio. kr. De budgetterede driftsrelaterede anlægsudgifter til slut juli er 397 mio. kr. De faktiske udgifter frem til og med juni samt estimerede udgifter for juli er 413 mio. kr.

1.3 Tid

Der er forsinkelser i fremdriften for ledningsomlægningerne, som udføres af ledningsejerne. Derudover er der afvigelser på CW-RH (Rødovre, Herlev) og CW-G (Gladsaxe), da entreprenørens detailprojekt ikke har haft den forventede kvalitet og 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 og Vejdirektoratet som myndigheder. 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 (Anlæg-A) er i 3. kvartal 2020 opgjort til ca. 614 mio. kr. Svarende til ca. 12,2 pct. af basisoverslaget på 5.031 mio. kr. Korrektionsreserven for anlægsprojektet udgør 906 mio. kr. Den samlede økonomiske risiko for de driftsrelaterede anlægsaktiviteter (Anlæg-D) er vurderet til ca. 73 mio. kr., svarende til ca. 4,6 pct. af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer på 1.572 mio. kr. Den samlede risiko for projektet er således opgjort til 687 mio. kr., hvilket kan holdes indenfor de samlede reserver på 943 mio. kr. bestående af 906 mio. kr. afsat i korrektionsreserve til anlægsbudgettet, samt 37 mio. kr. afsat i generel finansieringsreserve.

1.5 Øvrige informationer

- Der har i perioden maj 2020 til og med juli 2020 været 0 ulykker med fravær.
- I samme periode har selskabet modtaget i alt 79 klager, hvilket er lidt flere end gennemsnittet set over hele året. Dette afspejler den øgede aktivitet langs strækningen.

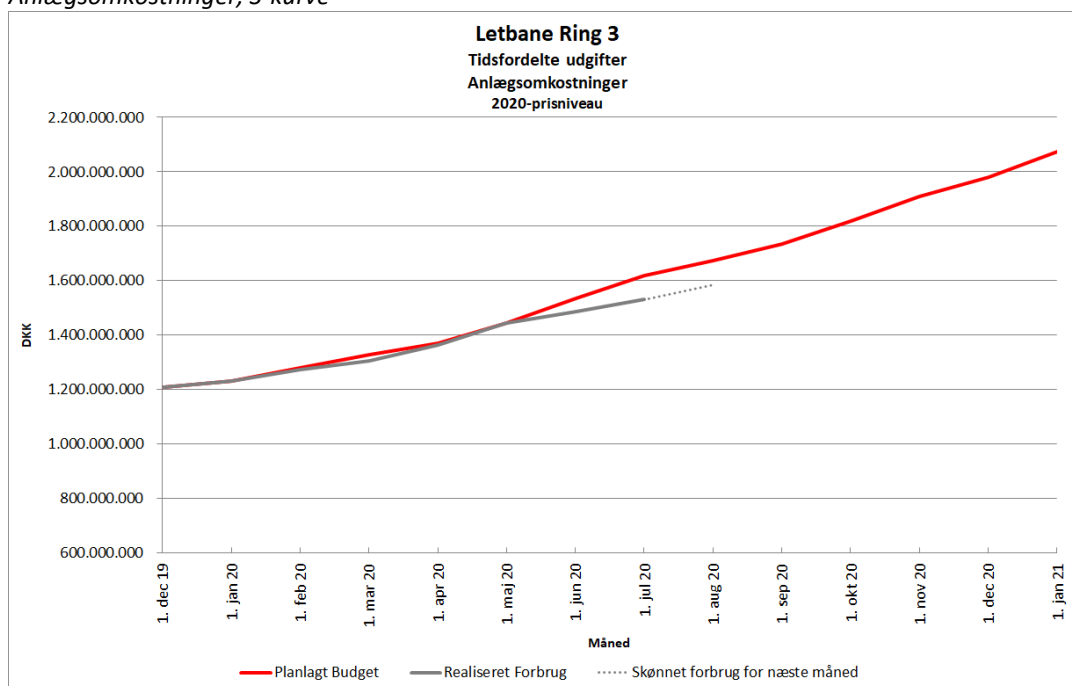
2 Økonomi

2.1 Samlet økonomisk fremdrift - Anlægsomkostninger

Budgettet for projektet er opdateret iht. godkendt budget 2. kv. 2020, hvor der er godkendt en tilføjelse på 3 mio. kr. til projektet ifm. arbejdsmiljøstrategien for 2020-2021. Ud af disse 3 mio. kr. er det 2,5 mio. kr. som er tilføjet budgettet for anlægsomkostningerne (de resterende 0,5 mio. kr. er tilføjet budgettet for de driftsrelaterede anlægsomkostninger nedenfor).

Budgettet for anlægsomkostninger er i nedenstående S-kurve fordelt tidsmæssigt i forhold til godkendt budget 2. kv. 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.

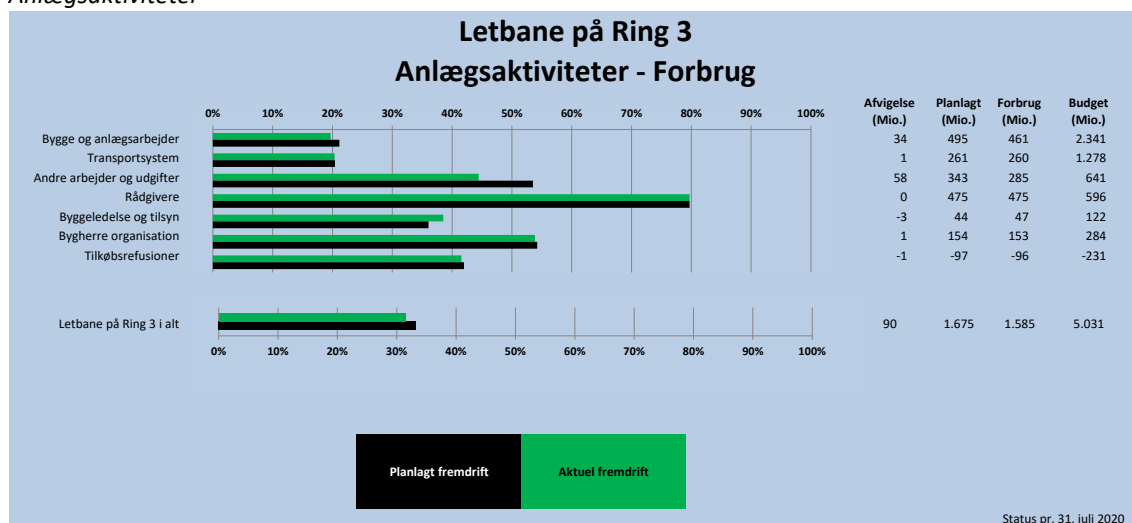
Fremdriften er opgjort på baggrund af forbrug. De budgetterede anlægsudgifter til slut juli er 1.675 mio. kr. De afholdte udgifter frem til og med juni samt estimerede udgifter for juli er 1.585 mio. kr.

I nedenstående figur belyses anlægsudgifter for letbanen til og med juli 2020. Den samlede afvigelse på projektet viser et underforbrug på 90 mio. kr. i forhold til budgettet.

Under posten bygge- og anlægsarbejder er det planlagte budget 34 mio. kr. større end forbruget. Afdvigelsen opstår på kontrakterne CW-RH og CW-G og skyldes manglende myndighedsgodkendelse, samt forsinkelser i ledningsomlægningsarbejdet, hvilket påvirker fremdriften ude på pladsen.

Under posten andre arbejder og udgifter er der noteret en større afvigelse, hvor forbruget er mindre end det planlagte budget. Dette skyldes at ledningsomlægningsarbejderne er forsinket ift. tidsplanen, da arbejdet har vist sig at være mere komplekst end forventet. Samtidig måtte ekspropriationsarbejder holde stille på grund af corona og nogle taksationsforretninger er blevet udskudt til efteråret.

Anlægsaktiviteter



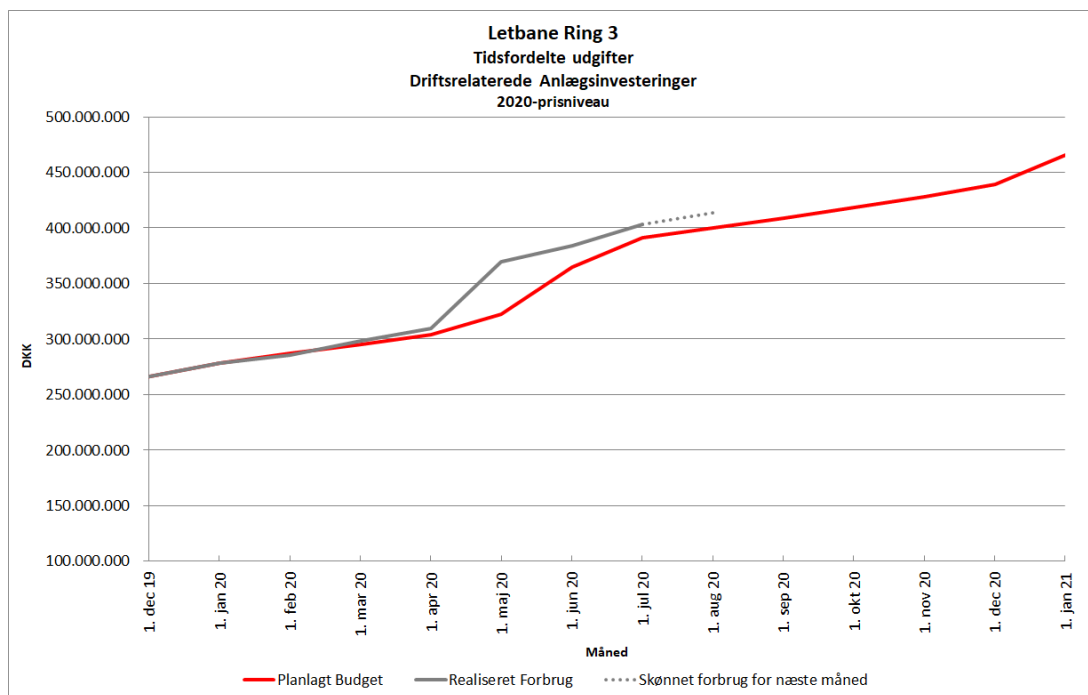
2.2

Samlet økonomisk fremdrift - Driftsrelaterede Anlægsinvesteringer

Budgettet for projektet er opdateret iht. godkendt budget 2. kv. 2020, hvor der er godkendt en tilføjelse på 3 mio. kr. til projektet ifm. arbejdsmiljøstrategien for 2020-2021. Ud af disse 3 mio. kr. er det 0,5 mio. kr. som er tilføjet budgettet for driftsrelaterede anlægsinvesteringer.

Budgettet for driftsrelaterede anlægsinvesteringer er i nedenstående S-kurve fordelt tidsmæssigt i forhold til godkendt budget 2. kv. 2020.

Driftsrelaterede anlægsinvesteringer, S-kurve



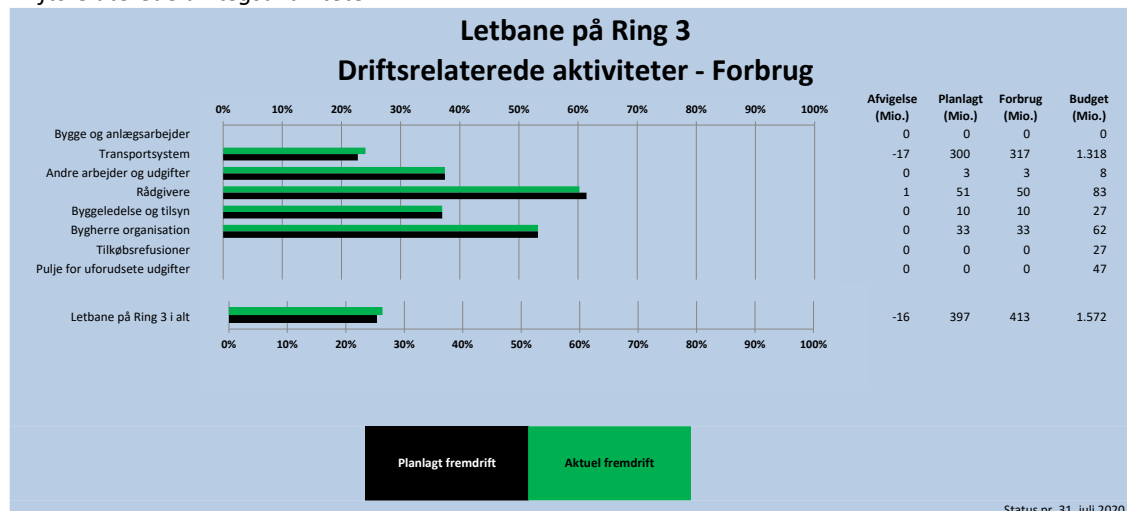
Kurven viser de afholdte udgifter (grå linje) sammenholdt med de forventede udgifter (rød linje). De forventede faktiske udgifter er tilmed angivet (grå stiplede linje).

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 juli er 397 mio. kr. De afholdte udgifter frem til og med juni samt estimerede udgifter for juli er 413 mio. kr.

I nedenstående figur belyses de driftsrelaterede anlægsinvesteringer for letbanen til og med juli 2020. De driftsrelaterede anlægsinvesteringer forløber som forventet, med en undtagelse for posten transportsystemer, som har et større forbrug på 17 mio. kr. i forhold til det planlagte budget. Dette større forbrug skyldes primært indgåelse af VO'er på BU kontrakten.

Driftsrelaterede anlægsaktiviteter



3 Tid

3.1 Fremdrift på det samlede anlægsprojekt

En række kommunale myndighedsgodkendelser af letbanens design er blevet forsinket primært pga. manglende kvalitet i entreprenørens detailprojekt. Det gælder især CW-RH (Rødovre og Herlev) og CW-G (Gladsaxe). Ydermere er en række myndighedsgodkendelser blevet forsinket pga. relativt mange kommunale krav til projektet. Det gælder især CW-VBG.

På trods af, at 12 ud af 18 kommunale protokoller på nuværende tidspunkt er godkendt af myndighederne har den manglende kvalitet og de relativt mange kommunale krav givet anledning til lokale forsinkelser af projektet.

Selskabet, entreprenør og relevante kommuner arbejder intensivt på at accelerere fremdriften og sikre, at de resterende kommunale myndighedsgodkendelser opnås rettidigt. 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.

Udover de kommunale myndighedsgodkendelser mangler Vejdirektoratet at myndighedsgodkende deres del af projektet, dvs. motorvejsramper og -broer. Letbaneprojektet oplever pt. væsentlige udfordringer med at opnå disse godkendelser. Den manglende godkendelse vil forventeligt give lokale forsinkelser, og selskabet er derfor i tæt dialog med både Vejdirektoratet og entreprenør med henblik på at accelerere processen således, at forsinkelserne minimeres mest muligt.

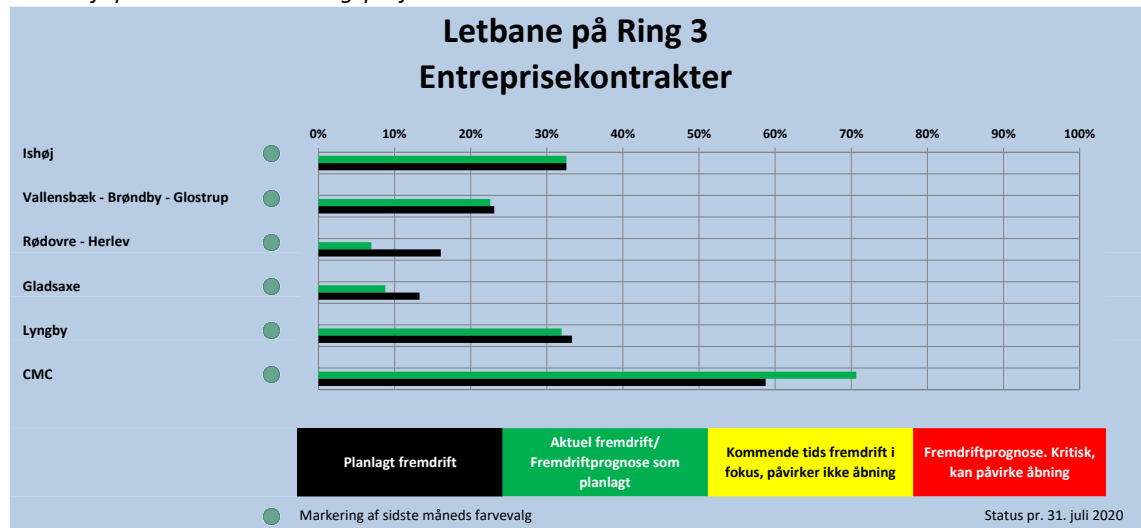
Arbejdet med etablering af Kontrol- og vedligeholdelsescenteret (CMC) pågår, og de mest synlige arbejder er pt. på administrationsbygningen, hvor betonelementmontage er afsluttet og aptering i bygningen er startet. Mht. vedligeholdelsesbygningen pågår elementmontage efter afslutning af betondæk.

CW-L (Lyngby) betonarbejder på Lyngby station pågår i form af arbejder vedrørende tunnel til Letbane samt tunnel til fodgængere.

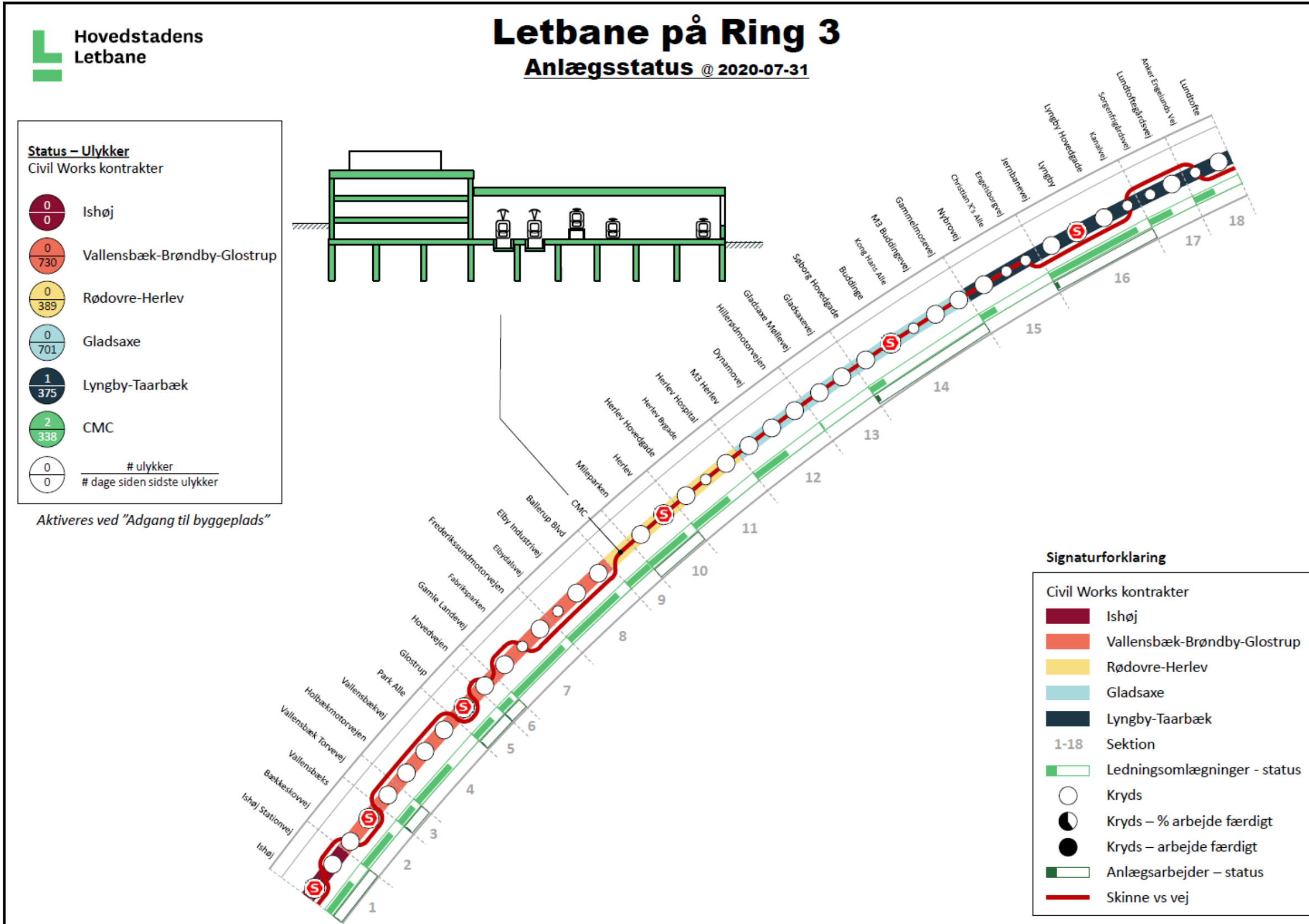
Kontrakttidsplanen fra C.G. Jensen for CW-RH og CW-G har opnået en betinget godkendelse.

C.G. Jensen har fået adgang til Sektion 9, 10, 11 og 14. Sektion 9, 10 og 11 udgør hele CW-RH (Rødovre, Herlev) kontrakten.

Fremdrift på det samlede anlægsprojekt



Anlægsstatus



Ledningsomlægninger:
Arbejder pågår på størstedelen af strækningen.

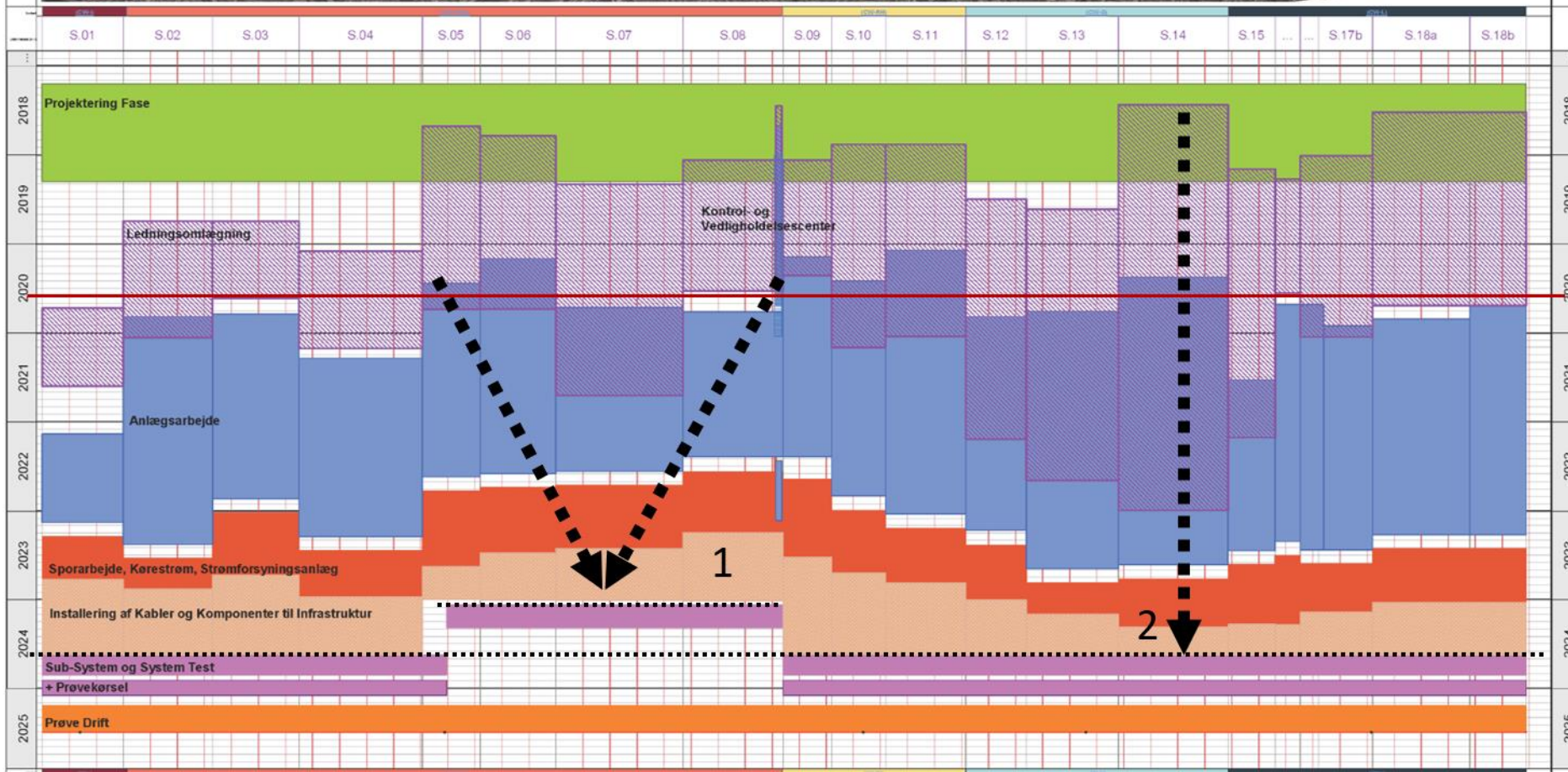
CMC:
Betonelementmontage og tagdæk er afsluttet og aptering i administrationsbygningen er startet. Montage af bærende stålramme pågår i vedligeholdelsesbygningen.

Anlægsarbejder:
Anlægsarbejder foregår på stitunnel ved Lyngby St. (sektion 16). De koordinerede sporspæringer af S-banen foregår i koordinering med DSB. 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. Ydermere, foregår anlægsarbejder i sektion 5 & 6 (Glostrup Station og Hovedvejskrydset).

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.

Kritisk vej



4 Risiko

4.1 Det nuværende risikobillede

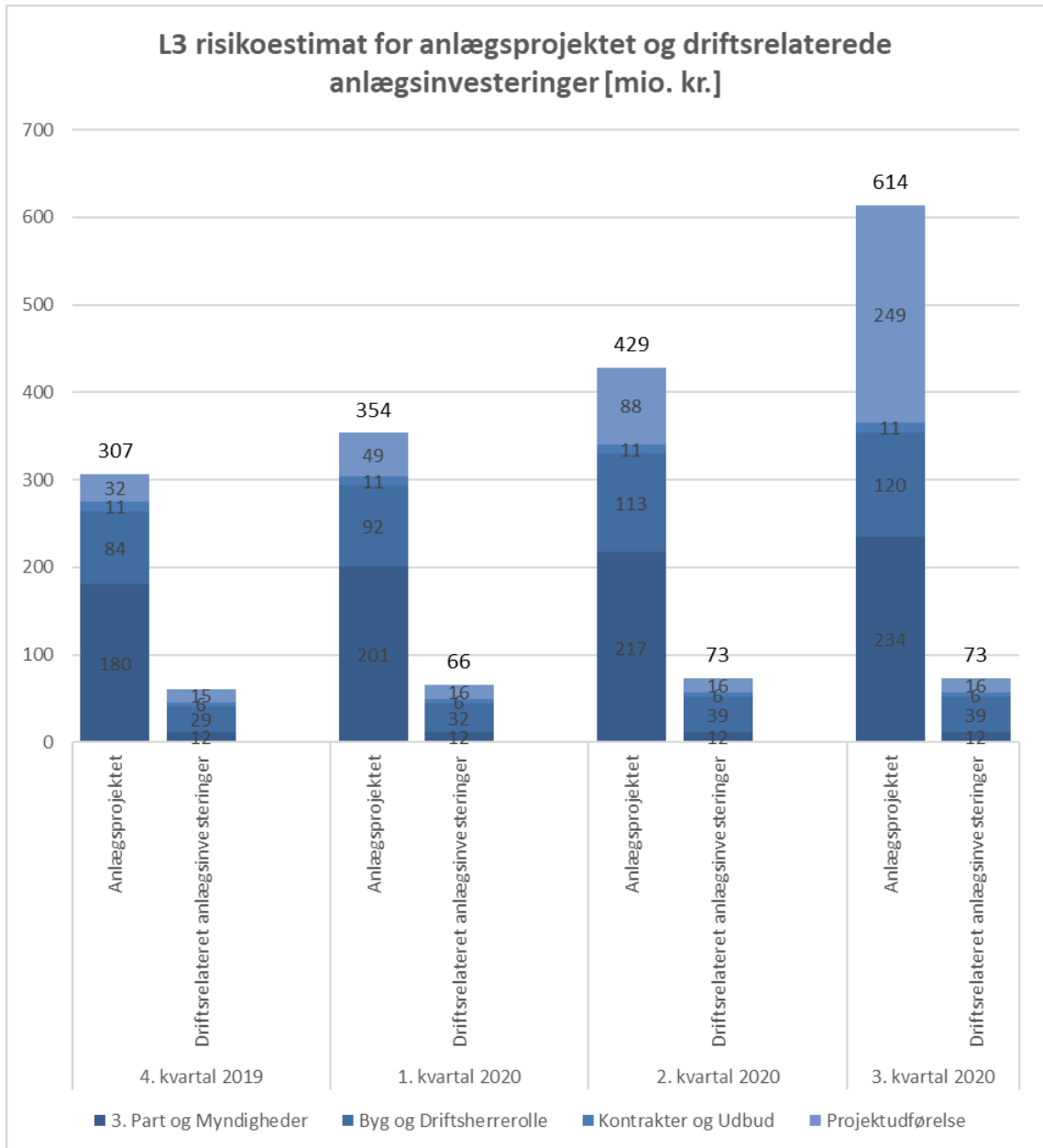
Afsnittet er opdateret i denne rapport på grundlag af risikorapporten. Risikobilledet i denne rapport er baseret på opdateringen i 3. kvartal 2020.

Den økonomiske risiko for anlægsprojektet (Anlæg-A) er vurderet til ca. 450 mio. kr., som er en opjustering på ca. 185 mio. kr. siden 2. kvartal 2020. Den samlede tidsmæssige risiko er vurderet til ca. 453 dage. Denne tidsmæssige risiko omregnes til en økonomisk effekt på ca. 164 mio. kr. Således er den samlede økonomiske risiko opgjort til ca. 614 mio. kr., svarende til 12,2 pct. af basisoverslaget på 5.031 mio. kr. Opskrivningen skyldes primært en øget risiko for større behov for vibrationsdæmpning end tidligere antaget. Risikovurderingen baserer sig på beregninger af vibrationsniveau fra én rådgivervirksomhed, hvilket er behæftet med en vis usikkerhed. En granskning af beregningerne udført af en anden rådgivervirksomhed peger nemlig på, at der kan være usikkerhed herom. Nærværende risikovurdering er foretaget "konservativt" med afsæt i de førstnævnte beregninger, og frem mod næste risikoreportering vil rådgivernes beregninger derfor blive analyseret yderligere, hvilket kan medføre ændringer.

Den økonomiske risiko for de driftsrelaterede anlægsaktiviteter (Anlæg-D) er vurderet til ca. 51 mio. kr., og den samlede tidsmæssige risiko er vurderet til ca. 61 dage. Den tidsmæssige risiko omregnes til en økonomisk effekt på ca. 22 mio. kr. Således er den samlede økonomiske risiko opgjort til ca. 73 mio. kr., hvilket svarer til 4,6 pct. af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer på 1.572 mio. kr.

For projektet samlet er den samlede risiko (økonomi og tidsmæssige) således opgjort til 687 mio. kr., hvilket kan holdes indenfor de samlede reserver på 943 mio. kr. bestående af 906 mio. kr. afsat i korrektionsreserve til anlægsbudgettet, samt 37 mio. kr. afsat i generel finansieringsreserve. På nedenstående figur er udviklingen af risikoniveauet for anlægsprojektet samt for de driftsrelaterede anlægsaktiviteter for de sidste fire kvartaler vist.

Risikoestimat



5 Øvrige informationer

5.1 Ledningsomlægninger

Ledningsomlægningerne er i gang på hele strækningen. Generelt har ledningsomlægningerne udfordringer med at opnå den planlagte fremdrift. Komplexiteten varierer i høj grad fra protokol til protokol. Det generelle billede er, at der er flere og større ledningsomlægninger i den nordlige halvdel, og dermed også større risiko for forsinkelse. HL har for protokol 10 og 11 påtaget sig en større koordineringsopgave i form af detaljeret håndtering af ledningsejernes tidsplan og arbejdsområder samt disses grænseflader til anlægssentreprenørens arbejder i området. For protokol 12, 13 og 14 har HL ligeledes påtaget sig denne opgave på foranledning af ledningsejerne for at optimere tidsplanen. Ledningsejerne bidrager aktivt i koordineringen af arbejderne og med at finde løsninger til de udfordringer, der opstår i forbindelse med ledningsomlægningerne.

Nedenfor ses opdateret tabel som var medtaget på seneste møde i bilag B35-11-03 - *Orientering om Ledningsomlægninger*.

Sektion / Protokol	Status maj 2020	Status aug 2020	Bemærkninger
1 – Ishøj	Grøn	Grøn	
2 – Vallensbæk	Grøn	Grøn	
3 – Brøndby syd	Grøn	Grøn	
4 – Brøndby nord	Rød	Rød	Forhandlinger med Anlægsentreprenør om omprioritering af arbejdstakt pågår.
5 – Glostrup st.	Grøn	Grøn	
6 - Glostrup Hospital	Grøn	Grøn	
7 - Nordre Ringvej Syd	Grøn	Grøn	
8 - Nordre Ringvej Nord	Grøn	Grøn	
9 - CMC/Rødovre	Gul	Grøn	Anlægsentreprenøren har udskudt planlagt opstart, hvorved ledningsarbejderne kan afsluttes inden.
10 - Herlev Syd	Rød	Gul	HOFOR har omprioriteret så der er skabt luft i tidsplanen.
11 - Herlev Nord	Rød	Rød	HL har påtaget sig en yderligere opgave med at detaljekoordinere ledningernes tidsplan og trafikafvikling samt grænsefladen til anlægsentreprenøren.
12 - Gladsaxe ved Dynamovej	Gul	Gul	
13 - Gladsaxe Ringvej	Gul	Rød	Forberedende arbejder udskudt, ledningsarbejder kan ikke opstarte. HL har skriftligt udtryk bekymring for fremdriften af arbejdet overfor anlægsentreprenøren og rykket for revideret tidsplan.
14 - Buddinge St.	Gul	Gul	
15 - Lyngby Buddingevej	Rød	Rød	Lyngby-Taarbæk Forsyning undersøger mulig forcering, trafik giver udfordringer. Forhandlinger med Anlægsentreprenør om omprioritering af arbejdstakt pågår.
16 - Lyngby St.	Gul	Gul	

17 - Lyngby City Klampenborgvej	Grøn	Gul	Ledningsejerne er stødt på et utal af ukendte ledninger som undersøges, dette har givet forsinkelse. Ledningsejer har koordineret en forcering.
18 - Lyngby Lundtoftegårdsvej	Gul	Grøn	Anlægsentreprenøren har udskudt planlagt opstart, hvorved ledningsarbejderne kan afsluttes inden.

Tabel 1: Status for ledningsarbejdernes effekt på fremdrift af anlægsarbejder.

Der er vurderet i 3 kategorier, som er:

- **Grøn:** Følger planen
- **Gul:** Mindre forsinkelse, risiko for effekt på anlægsarbejdernes fremdrift.
- **Rød:** Forsinkelse af ledningsomlægning er indtrådt, effekt på anlægsarbejdernes fremdrift.

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

5.2 Arbejdsmiljø

Der er i perioden maj 2020 til og med juli 2020 afholdt 1 Safety Orientation kursus med deltagelse fra 16 medarbejdere fra entreprenørerne på Letbanen. Akkumuleret har 244 medarbejdere fra entreprenørerne på Letbanen deltaget på kurset.

Der har i perioden maj 2020 til og med juli 2020 ikke været afholdt Intervention Training kurser med deltagelse fra entreprenørerne på Letbanen. Akkumuleret har 27 medarbejdere fra entreprenørerne på Letbanen deltaget på kurset.

Der er i perioden maj 2020 til og med juli 2020 afholdt 2 On Site Risk Assessment kurser med deltagelse fra 4 medarbejdere fra entreprenørerne på Letbanen. Akkumuleret har 10 medarbejdere fra entreprenørerne på Letbanen deltaget på kurset.

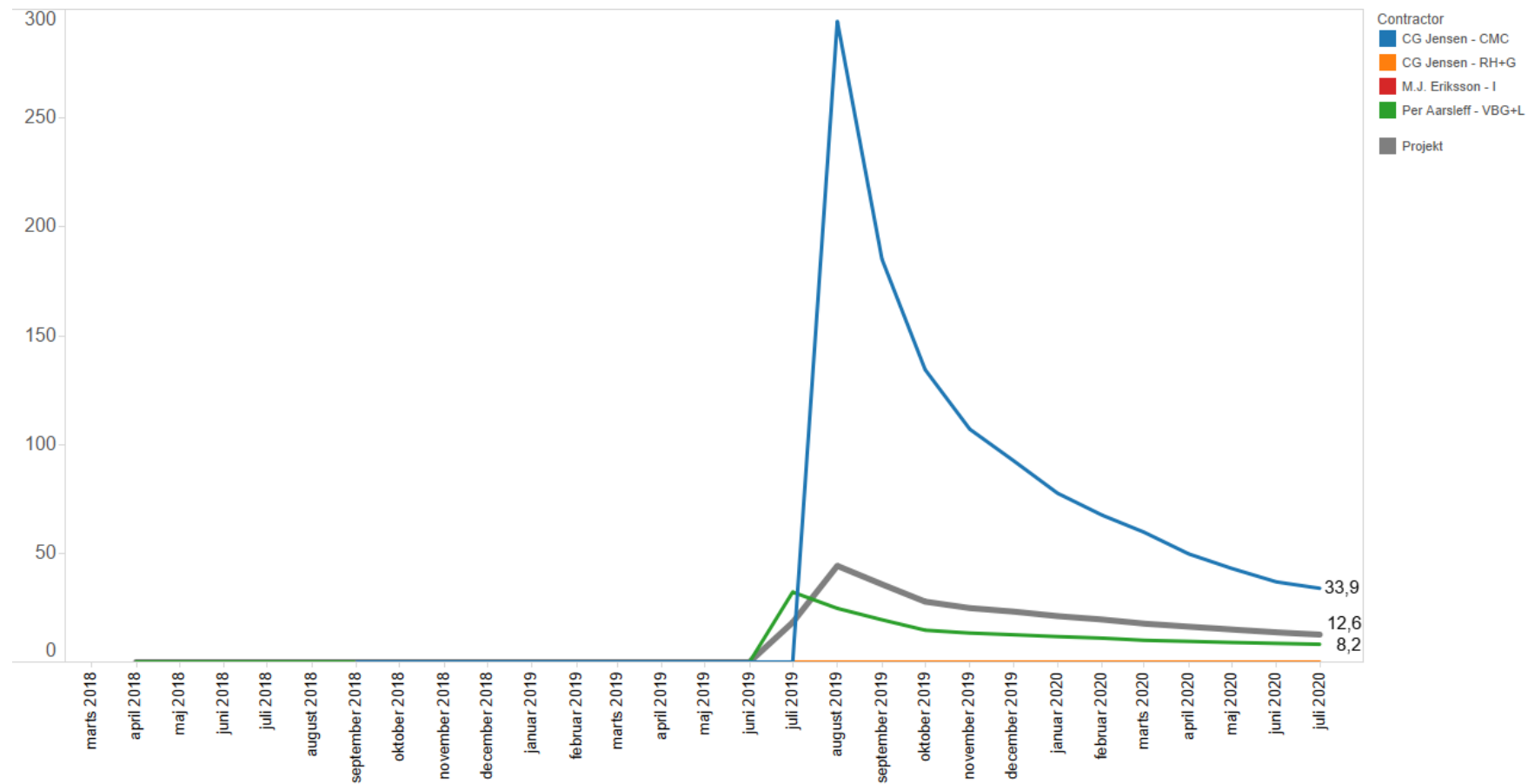
Ulykker med fravær

Der har i perioden maj 2020 til og med juli 2020 været 0 ulykker med fravær på Letbanen.

Det bemærkes i forbindelse med de ulykkesfrekvenser, som fremgår af figuren på næste side, at der er foretaget en mindre korrektion af projektets samlede ulykkesfrekvens som følge af en tilføjelse af timetal for de gennemførte aktiviteter i Ishøj. Korrektionen medfører samlet set en nedjustering af den akkumulerede ulykkesfrekvens til og med juli 2020 fra 12,9 til 12,6.

Det bemærkes derudover, at der ikke har været ulykker med fravær i Ishøj, hvorfor korrektionen alene medfører ændringer for projektets overordnede ulykkesfrekvenser.

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

For KPI 2 tegner sig et positivt billede af, at entreprenøren på kontrakterne Lyngby og Vallensbæk-Brøndby-Glostrup har opmærksomhed på at opfylde kravet om topledelsens deltagelse på inspektioner. Samtidig bemærkes det, at der for kontrakten på CMC ikke har været deltagelse fra topledelsen i de afholdte inspektioner i 2020.

KPI'er for arbejdsmiljø

Key Performance Indicator		2019						2020						Entreprenør / Kontrakt					
		Q3			Q4			Q1			Q2						Q3		
		jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	mar	apr	maj	jun				jul	aug	sep
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.	%	%	%	84	%	%	%	95	%	%	%	76	80			CG Jensen/CW Rødovre-Herlev+Gladsaxe		
		88	85	91	93	91	92	91	98	92	94	95	94	98			Aarsleff/CW Lyngby + Vallensbæk, Brøndby, Glostrup		
																	MJ Eriksson/CW Ishøj		
		%	%	%	80	88	88	85	92	89	84	87	100	92			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.	0			0			0			0			0*		CG Jensen/CW Rødovre-Herlev+Gladsaxe			
		12			7			20			37			6*		Aarsleff/CW Lyngby + Vallensbæk, Brøndby, Glostrup			
																	MJ Eriksson/CW Ishøj		
		0			3			0			0			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	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0	x		CG Jensen/CW Rødovre-Herlev+Gladsaxe			
		100	50	x	100	x	x	x	100	x	100	x	100	100		Aarsleff/CW Lyngby + Vallensbæk, Brøndby, Glostrup			
																	MJ Eriksson/CW Ishøj		
		x	x	x	100	x	0	x	x	x	0	x	100	100		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 %.

5.3 Miljømyndigheder

Der er i både fra selskabets side og entreprenørernes side en god dialog med miljømyndighederne som bidrager til at sikre en fortsat smidig og rettidig sagsbehandling af de for arbejderne nødvendige miljøtilladelser. På miljøområdet har selskabet generelt fokus på håndtering af jord og støj. Der er fortsat dialog med og orientering af Herlev Kommune om de forestående arbejder ved Herlev station i forhold til bl.a. støjomfang. Selskabet 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. Selskabets dialog med Hyldager Bakker og Albertslund kommune tyder på at noget af denne jord eventuelt kan modtages efter sommer. Detaljerede beregninger af vibrationspåvirkningen af naboer til Letbanen er under bearbejdning til brug for design af sporsystem. Se afsnit 4.1 for risikoen forbundet med vibrationspåvirkningen ift. drift.

5.4 Kommunikation, dialog og samarbejde med omgivelserne

Selskabet 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.

Rejsegilde på kontrol- og vedligeholdelsescentret

Den 30. juni 2020 blev der holdt rejsegilde på letbanens kontrol- og vedligeholdelsescenter. Under hensyntagen til det aktuelle forsamlingsforbud deltog borgmestre fra ejerkredsen, entreprenøren CG Jensen samt repræsentanter fra selskabet i den traditionelle kranshejsning. Begivenheden blev omtalt både i lokale medier, landsdækkende fagmedier samt selskabets egne kommunikationskanaler.

Nabofolder

Selskabet har udarbejdet en kommuneopdelt 'nabofolder', som handler om det at være nabo til letbanebyggeriet i de kommende år. I folderen kan man blandt andet læse mere om projektet samt se, hvordan man holder sig orienteret om byggeriet. Ligeledes kan man se, hvor man finder information om trafiksituationen. Folderen er pt. udarbejdet for 6 af de 8 anlægskommuner¹ og anvendes fremadrettet i det strategiske nabo-kommunikationsarbejde – blandt andet til husstandsomdeling, når arbejdet påbegyndes i et nyt område, og i andre ad hoc-sammenhænge.

¹ Nabofolderen for Ishøj og Vallensbæk kommuner forventes udarbejdet i efteråret 2020 for at sikre størst mulig aktualitet i indholdet – herunder nye visualiseringer af letbanen i disse kommuner. Et eksemplar af de 6 udarbejdede nabofoldere er vedlagt mødematerialet.

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.

På Facebook er selskabet fortsat i gang med at øge antallet af følgere gennem annoncering rettet mod geografisk udvalgte målgrupper samt brugere, der har en interesse for offentlig transport. Derudover udbredes kendskabet til siden i samarbejde med de enkelte ejerkommuner og deres kommunikationskanaler. Selskabet er ligeledes til stede på Instagram og LinkedIn, og på alle sociale medier deles løbende billeder og videoer fra de igangværende og kommende 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	1. kv. 2020	2. kv. 2020	Juli 2020
Antal sidevisninger */**	277.019	340.018	63.170	45.699	16.642
Antal tilmeldte til Infoservice	n/a	2.518	3.028	3.210	3.361

* 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 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 maj til juli 2020 har selskabet modtaget i alt 79 klager – heraf 37 alene i juni.

I slutningen af maj gik et større, støjende spuns-arbejde i gang i Herlev Kommune omkring Herlev Station. Samtidig er tilsvarende større arbejder i gang ved Glostrup Station, hvor byggeriet af nye stålbroer er i gang, samt i Lyngby-Taarbæk Kommune, hvor viadukten er lukket for almindelig biltrafik i forbindelse med ledningsomlægninger.

Klagerne har derfor som forventet primært handlet om støj og lignende gener fra arbejdet samt trafikale forhold for primært cyklister og fodgængere. Disse henvendelser er håndteret i samarbejde med de respektive kommuner og ledningsejere.

Generelt er aktivitetsniveauet langs strækningen stadig stigende og antallet af klager må derfor også forventes at stige yderligere i den kommende periode.

I opgørelsen sondres ikke mellem om klagen er berettiget eller uberettiget – eksempelvis om 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 juli 2020.

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

	2015	2016	2017	2018	2019	1. kv. 2020	2. kv. 2020	Juli 2020
Henvendelser*	318	174	321	422	841	170	125	64
Klager**	n/a	n/a	n/a	n/a	119	37	85	27
Total	318	174	321	422	960	207	210	91

*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.

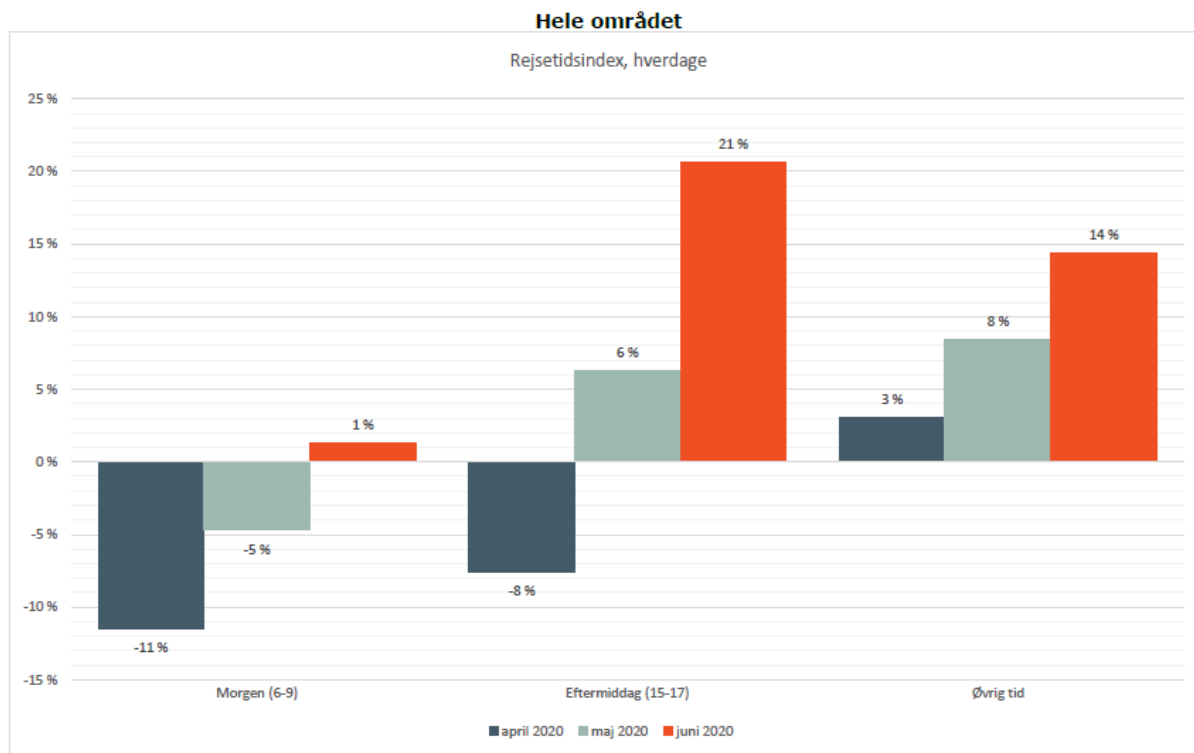
5.5 Trafikafvikling

Nedenstående figur viser den gennemsnitlige rejsetid for 1. kvartal 2020 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.

Trafikken i 2. kvartal 2020 har været meget usædvanlig som følge af Coronakrisen. I løbet af perioden har den gradvise genåbning af samfundet medført stigende trafikmængder. Samtidig har trafikanterne mødt flere markante trafikomlægninger – med lukning af Buddingevej ved viadukten i Lyngby som den største.

Rejsetidsindekset viser store udsving henover kvartalet. April 2020 ligger noget under normalrejsetiden i myldretiderne. Indekset for juni 2020 afspejler derimod en del ekstra forsinkelser – især om eftermiddagen. Lyngby ligger i top på omfanget af forsinkelser, men også Herlev og i nogen grad Glostrup har været mærkbart påvirket i maj og juni.

Omfanget af trafikomlægninger har været ganske betydeligt i 2. kvartal 2020. Udover lukning af Buddingevej ved viadukten har trafikken især været påvirket af flere andre ledningsarbejder i Lyngby, mange ledningsarbejder i Gladsaxe og Herlev samt anlægsarbejder omkring Hovedvejskrydset i Glostrup og ved krydsning af S-banerne i Herlev og Glostrup. Rejsetidsforøgelserne har generelt været størst i sydgående retning.



Rejsetidsindeks, hverdage

Trafikale hændelser/ulykker

Der har i perioden maj 2020 til og med juli 2020 været 1 færdselsulykke på Letbaneprojektet, hvor en lastbil fra en underentreprenør til arbejderne i Glostrup påkørte en mand på en invalideknallert, da medarbejderen skulle dreje til højre ind på byggepladsen. Skadelidte fik en flænge i hovedet og på benet. Entreprenøren har som følge af ulykken foretaget ændringer af byggepladsens indretning for at sikre bedre udsyn ved ind- og udkørsel fra pladsområdet.

5.6 Ekspropriationer

Ekspropriationsforretninger

De kommende ekspropriationer foretages i Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk Kommuner. Arealekspropriationerne i alle kommunerne, med undtagelse af Ishøj Kommune, vil endeligt være afsluttet i 2020. Forretninger i Gladsaxe Kommune er udskudt til 2. halvår af 2020, hvilket ikke er tidskritisk.

Alle ekspropriationsforretninger følger således tidsplanen.

Taksationsforretninger

Der har i perioden 1. maj 2020 til 30. juli 2020 været afholdt taksationsforretninger for i alt 16 ejendomme.

Selskabet har modtaget afgørelser i sagerne om arealerstatninger i Brøndby Kommune. I disse sager er ekspropriationskommissionens afgørelser delvis fastholdt, og der er i enkelte tilfælde sket en skønsmæssig forhøjelse af erstatningen.

Frem mod næste statusrapport vil taksationsforretningerne, og deres afgørelser, blive uddybet yderligere.

Ejendomme

Der er indtil 31. juli 2020 udbetalt erstatninger via kommissarius i forbindelse med overtagelse af boliger, arealer samt ulemper og lign. på ca. 220 mio. kr., hvilket svarer til det forventede.

5.7 Retssager

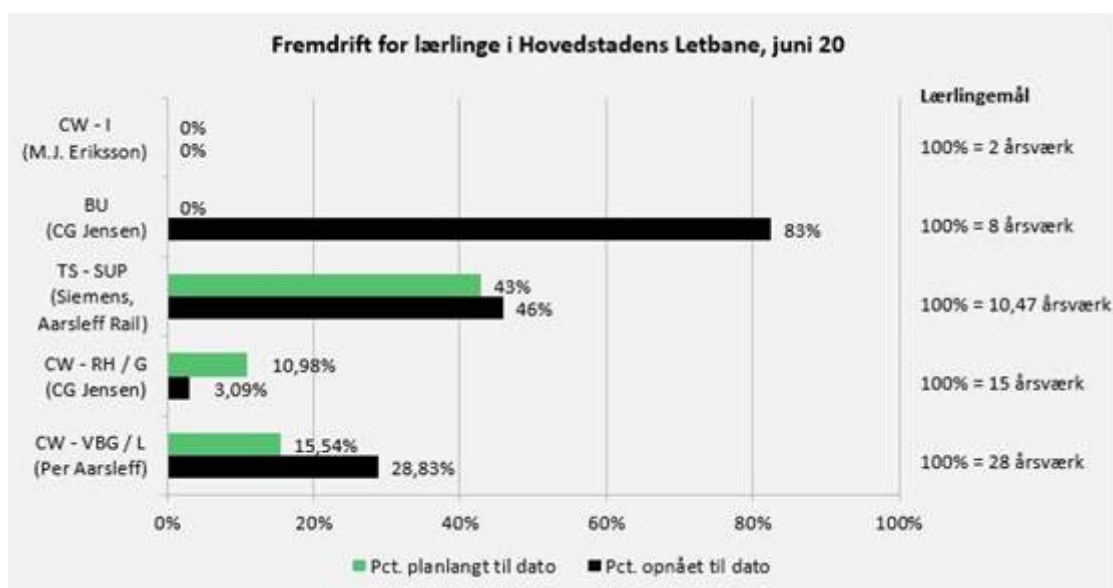
I begyndelsen af juni 2020 er HL blevet stævnet af en lodsejer i Glostrup Kommune, som har indbragt en taksationskendelse for domstolen. Lodsejer ønsker tilkendt erstatning forhøjet. Sagen er endnu ikke berammet i byretten.

5.8 Lærlinge

Det fremgår af figuren, at med undtagelse af kontrakten CW-RH/G., er der den ønskede fremgang i antallet af lærlinge i forhold til kontraktmålene. Der er to kontrakter, der pt. er foran deres lærlingeplaner.

Figuren er opdateret i forhold til det nye lærlingemål for CW-RH/G. Det nye lærlingemål er 15 mod tidligere 19. For kontrakten CW-RH/G. vil der blive taget en dialog med C.G Jensen om udviklingen, hvor afstanden mellem hvad der er planlagt og hvad der er opnået, er vokset, således at C. G Jensen er kommet længere væk fra deres eget planlægningsmål og dermed kontraktmålet. Det bemærkes, at der formodentlig er sammenhæng til, at den fysiske fremdrift på CW-RH/G ligeledes er udfordret jf. afsnit 3.1.

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, hvorfor denne opgørelse er anderledes i figuren neden for. Det er noteret, at der fortsat er fremgang i antallet af lærlingen og at entreprenøren ikke er langt fra det endelige mål.



Der er samlet 17 årsværk uddannet indtil dato.

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 selskabets 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.

5.9 Udbud af signalanlæg

Udbudsprocessen er afsluttet og HL har den 3. juni indgået kontrakt med ITS Teknik A/S om installering og drift af 60 signalanlæg i eksisterende og nye kryds på letbanens strækning. Kontrakten omfatter drift og vedligehold fra idriftsættelse til den 2. juli 2028 med mulighed for forlængelse i op til yderligere otte år.

Der pågår udarbejdelse af de signalprogrammer som skal lægges ind i de leverede styreapparater. De to første af disse signalprogrammer er fremsendt til myndighedsgodkendelse.