

STATUS LETBANE

Afrapportering

Januar 2021



Indhold

1	Sammenfatning	3
1.1	Generelt.....	3
1.2	Økonomi	3
1.3	Tid	3
1.4	Myndighedsforhold	3
1.5	Risiko	3
1.6	Øvrige informationer	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	Fremdrift på transportsystem	10
3.3	Kritisk vej	10
4	Myndighedsforhold	12
4.1	Generelt.....	12
4.2	Myndighedsgodkendelser af design.....	12
4.3	Vejmyndigheder og gravetilladelser.....	12
4.4	Miljømyndigheder og -tilladelser	13
5	Risiko	13
5.1	Det nuværende risikobillede	13
6	Øvrige informationer	15
6.1	Ledningsomlægninger	15
6.2	Arbejds miljø	17
6.3	Kommunikation, dialog og samarbejde med omgivelserne.....	21
6.4	Trafikafvikling	23
6.5	Ekspropriationer.....	24
6.6	Retssager	25
6.7	Lærlinge	26
6.8	Signalanlæg	27

1 Sammenfatning

1.1 Generelt

Denne rapport dækker som udgangspunkt perioden frem til ultimo januar 2021. Skæringsdatoer er afhængige af, hvornår data er tilgængeligt for selskabet.

1.2 Økonomi

Budgettet for anlægsomkostninger og de driftsrelaterede anlægsinvesteringer er opdateret iht. godkendt budget 2021. Budgettet for både anlægsomkostninger og de driftsrelaterede anlægsinvesteringer til og med januar 2021 forløber med mindre afvigelser som opstår under entreprisekontrakterne og ledningsomlægningsarbejderne. De budgetterede anlægsudgifter frem til slut januar er 2.100 mio. kr. De budgetterede driftsrelaterede anlægsudgifter til slut januar 2021 er 488 mio. kr.

1.3 Tid

Letbaneprojektet oplever lokale forsinkelser på en række delstrækninger. Det skyldes bl.a. forsinkede ledningsejere, manglende forberedende arbejder samt uafklarede myndighedsforhold. Udfordringen er størst på C.G Jensens arbejder i Herlev og Gladsaxe Kommuner samt på C.G. Jensens arbejder i Vejdirektoratets myndighedsområde. Selskabet har i tæt samarbejde med C.G. Jensen arbejdet med en justering af tidsplanen for CW-RH og senere CW-G i form af re-planlægning af udførelsessekvens med henblik på at opnå færdiggørelse af alle arbejder til de aftalte terminer/milepæle med afsæt i de forskellige udfordringer kendt pr. 1. oktober 2020. Arbejdet forventes afsluttet med udgangen af 1. kvartal 2021.

1.4 Myndighedsforhold

Uafklarede myndighedsforhold udgør en risiko for letbaneprojektets fremdrift. C.G. Jensen har endnu ikke fået myndighedsgodkendt deres design af myndighederne i Herlev og Gladsaxe Kommuner, ligesom Vejdirektoratet også mangler at myndighedsgodkende deres del af designet. Per Aarsleff har fået design myndighedsgodkendt i kommunerne, men afventer stadig myndighedsgodkendelse fra Vejdirektoratet. Entreprenørernes uafklarede designforhold besværliggør indhentelse af gravetilladelser hos myndighederne, hvilket har givet anledning til lokale forsinkelser.

1.5 Risiko

Den samlede økonomiske risiko for anlægsprojektet (Anlæg-A) er i 1. kvartal 2021 opgjort til ca. 503 mio. kr. Svarende til ca. 10,1 pct. af basisoverslaget på 4.956 mio. kr. Korrektionsreserven for anlægsprojektet udgør 914 mio. kr. Den samlede økonomiske risiko for de driftsrelaterede anlægsaktiviteter (Anlæg-D) er vurderet til ca. 73 mio. kr., svarende til ca. 4,7 pct. af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer på 1.541 mio. kr. Den samlede risiko for projektet er således opgjort til 576 mio. kr., hvilket kan holdes indenfor de samlede reserver på 961 mio. kr. bestående af 914 mio. kr. afsat i korrektionsreserve til anlægsbudgettet, samt 47 mio. kr. afsat i generel finansieringsreserve.

1.6 Øvrige informationer

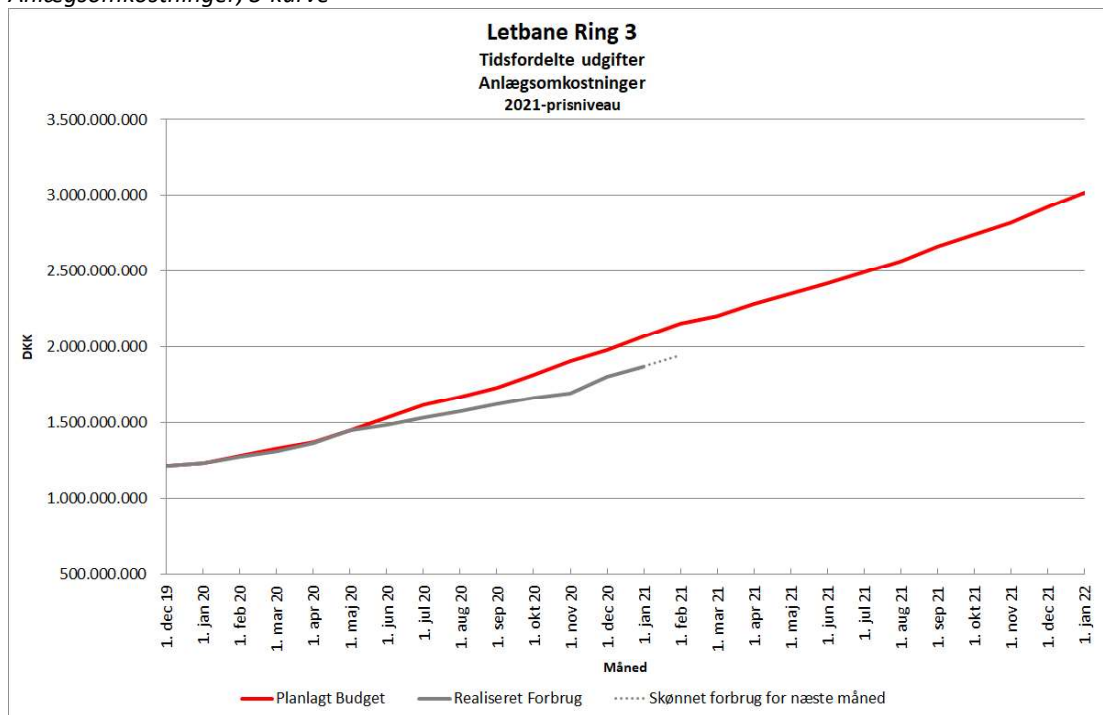
- Der har i perioden november 2020 til og med januar 2021 været 0 ulykker med fravær.
- Fra november 2020 til januar 2021 har selskabet modtaget i alt 131 klager fordelt med 46 i november, 35 i december og 50 i januar. Samlet set fik selskabet 320 klager i løbet af 2020. Det svarer til ca. 6 klager pr. uge. I perioden for denne rapport; november 2020 til januar 2021 er det tilsvarende tal ca. 10 klager pr. uge.
- En række midlertidige ekspropriationer er løbet ud eller ved at løbe ud, uden at anlægsarbejderne er færdiggjort og arealerne retableret. Dette kan udgøre en potentiel risiko for projektets fremdrift.

2 Økonomi

2.1 Samlet økonomisk fremdrift - Anlægsomkostninger

Budgettet for anlægsomkostninger er i nedenstående S-kurve fordelt tidsmæssigt i forhold til godkendt budget 2021. Figuren belyser anlægsomkostninger for letbanen til og med januar 2021.

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 2021 er 2.100 mio. kr. De afholdte udgifter frem til og med december 2020 samt estimerede udgifter for januar 2021 er 1.948 mio. kr.

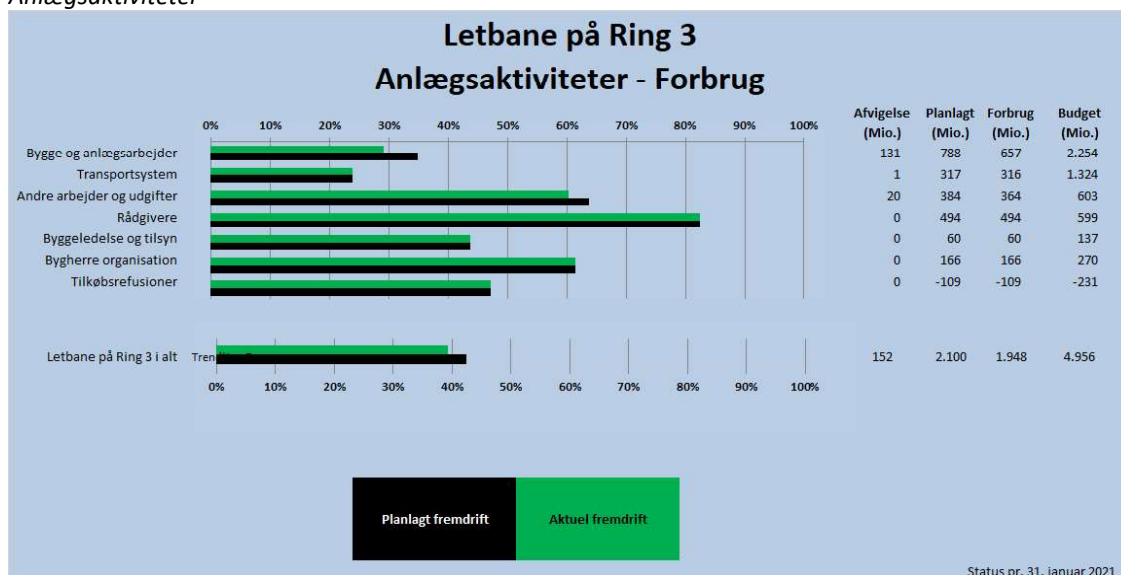
Den samlede afvigelse på projektet viser et underforbrug på 152 mio. kr. i forhold til budgettet. Under posten bygge- og anlægsarbejder er det planlagte budget 131 mio. kr. større end forbruget.

Afvigelsen opstår primært på kontrakterne CW-RH (Rødovre og Herlev) og CW-G (Gladsaxe) og skyldes hovedsageligt forsinkelser i ledningsomlægningsarbejdet, hvilket påvirker fremdriften ude på pladsen. Der er samtidig en afvigelse på CW-VBG (Vallensbæk-Brøndby-Glostrup) kontrakten grundet manglende myndighedsgodkendelse og CW-L (Lyngby) kontrakten grundet ledningsarbejder, der påvirker entreprenørens fremdrift.

Under posten transportsystemer er der en afvigelse på 1 mio. kr. og dermed ligner at der ingen væsentlig afvigelse er. Det er dog værd at nævne at TS-SUP kontrakten er en smule bagud med opnåelse af Detailed Design milepælene, og BU kontrakten (kontrol- og vedligeholdelsescenteret), er foran tidsplanen på udendørsarealet. Den samlede afvigelse af disse to faktorer er en total afvigelse på 1 mio. kr.

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.

Anlægsaktiviteter

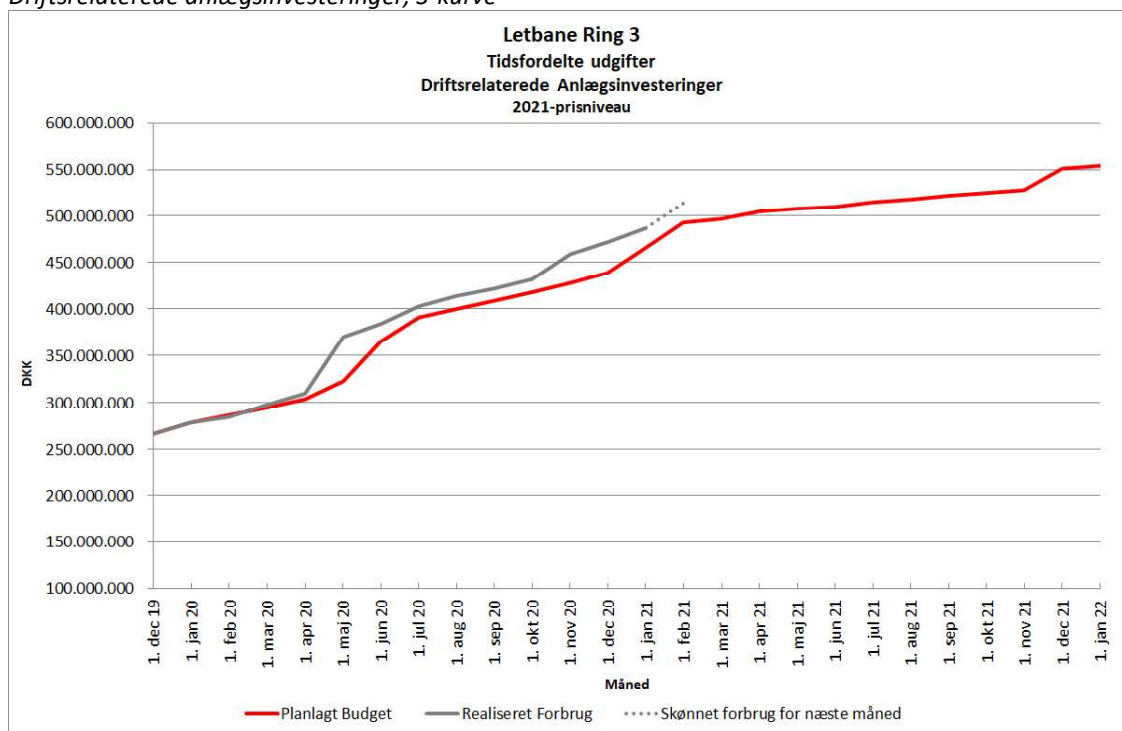


2.2

Samlet økonomisk fremdrift - Driftsrelaterede Anlægsinvesteringer

Budgettet for driftsrelaterede anlægsinvesteringer er i nedenstående S-kurve fordelt tidsmæssigt i forhold til godkendt budget 2021. Figuren belyser de driftsrelaterede anlægsinvesteringer for letbanen til og med januar 2021.

Driftsrelaterede anlægsinvesteringer, S-kurve



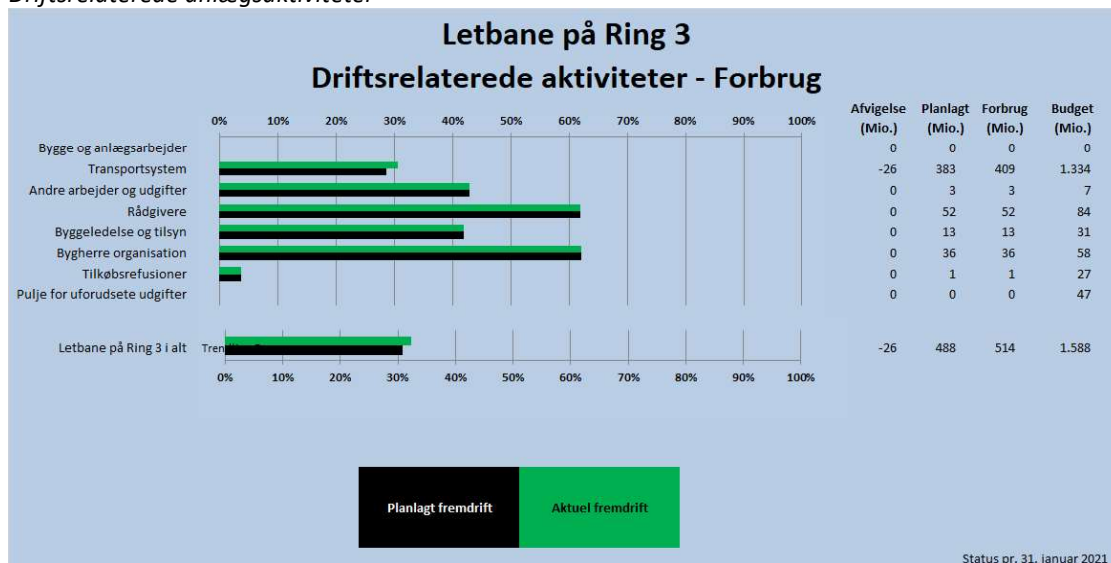
Kurven viser de afholdte udgifter (grå linje) sammenholdt med de forventede udgifter (rød linje). De forventede faktiske udgifter er tilmed angivet (grå stiplede linje).

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 2021 er 488 mio. kr. De afholdte udgifter frem til og med december 2020 samt estimerede udgifter for januar 2021 er 514 mio. kr.

De driftsrelaterede anlægsinvesteringer forløber som forventet, med en undtagelse for posten transportsystemer, som har et merforbrug på 26 mio. kr. i forhold til det planlagte budget. Dette merforbrug skyldes CG Jensen kontrakten (kontrol- og vedligeholdelsescenteret), længe har haft en god fremdrift på bygningen og er foran iht. tidsplanen.

Driftsrelaterede anlægsaktiviteter



3 Tid

3.1 Fremdrift på det samlede anlægsprojekt

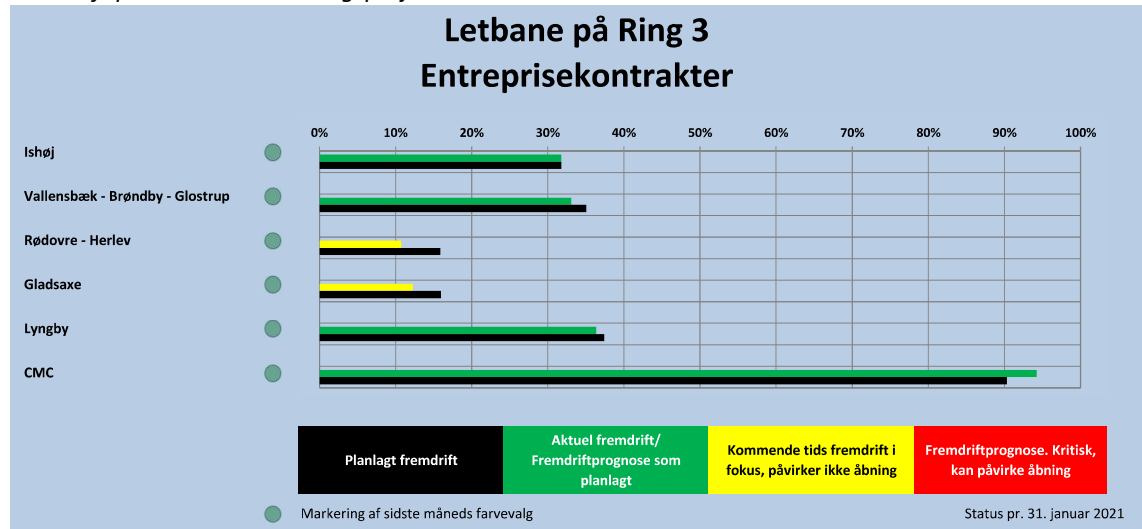
Som nedenstående figur viser, er den planlagte fremdrift på projektet hovedsageligt udfordret på C.G. Jensens kontrakter i Rødovre, Herlev og Gladsaxe Kommune. Ikke desto mindre oplever Per Aarsleff også udfordringer ift. fremdrift, hvorfor Per Aarsleff i øjeblikket analyserer deres tidsplan med henblik på at finde mitigerende forslag, der kan øge fremdriften. Der har været god fremdrift på C.G Jensens færdiggørelse af drifts- og vedligeholdelsescentret, hvorfor bygningen forventes færdig før end planlagt. SiAr planlægger at starte deres arbejde udenfor bygningen (sporarbejde) i august 2021. Arbejdet indeni selve bygningen forventes igangsat ultimo 2021.

Selskabet har stort fokus på den manglende fremdrift på CW-RH (Rødovre-Herlev) og CW-G (Gladsaxe) kontrakten. HL og C.G Jensen er derfor i gang med at afsøge muligheden for at justere og udarbejde en ny arbejdstidsplan, der skal anskueliggøre, hvordan C.G Jensen kan opnå letbaneprojektets milepæle på trods af den nuværende forsinkelse. Forventningen er, at C.G. Jensen ved at ændre arbejdssekvenser og udføre arbejder parallelt kan øge projektets fremdrift.

I nedenstående figur refererer "planlagt" til de p.t. gældende tidsplaner. Med en aftale om en revideret tidsplan, der viser opnåelse af anlægsentreprenørens milepæle for de enkelte kontrakter, vil den forsinkelse, der ses p.t. blive erstattet af en tidsplan, der viser flere parallelle arbejder i samme områder/strækninger, hvor det ikke hidtil har været planen. Der vil være øget sårbarhed overfor mulige påvirkninger fra f.eks. designgodkendelse, 3. parts forhold eller andre udfordringer, der kan påvirke fremdriften. Dette er fokusområder for selskabet, ligesom entreprenørens ressourcer og fremdrift vil blive fulgt tæt.

For en nærmere beskrivelse af områder, hvor der i øjeblikket er letbanerelaterede anlægsarbejder, se figuren over anlægsstatus på side 9.

Fremdrift på det samlede anlægsprojekt



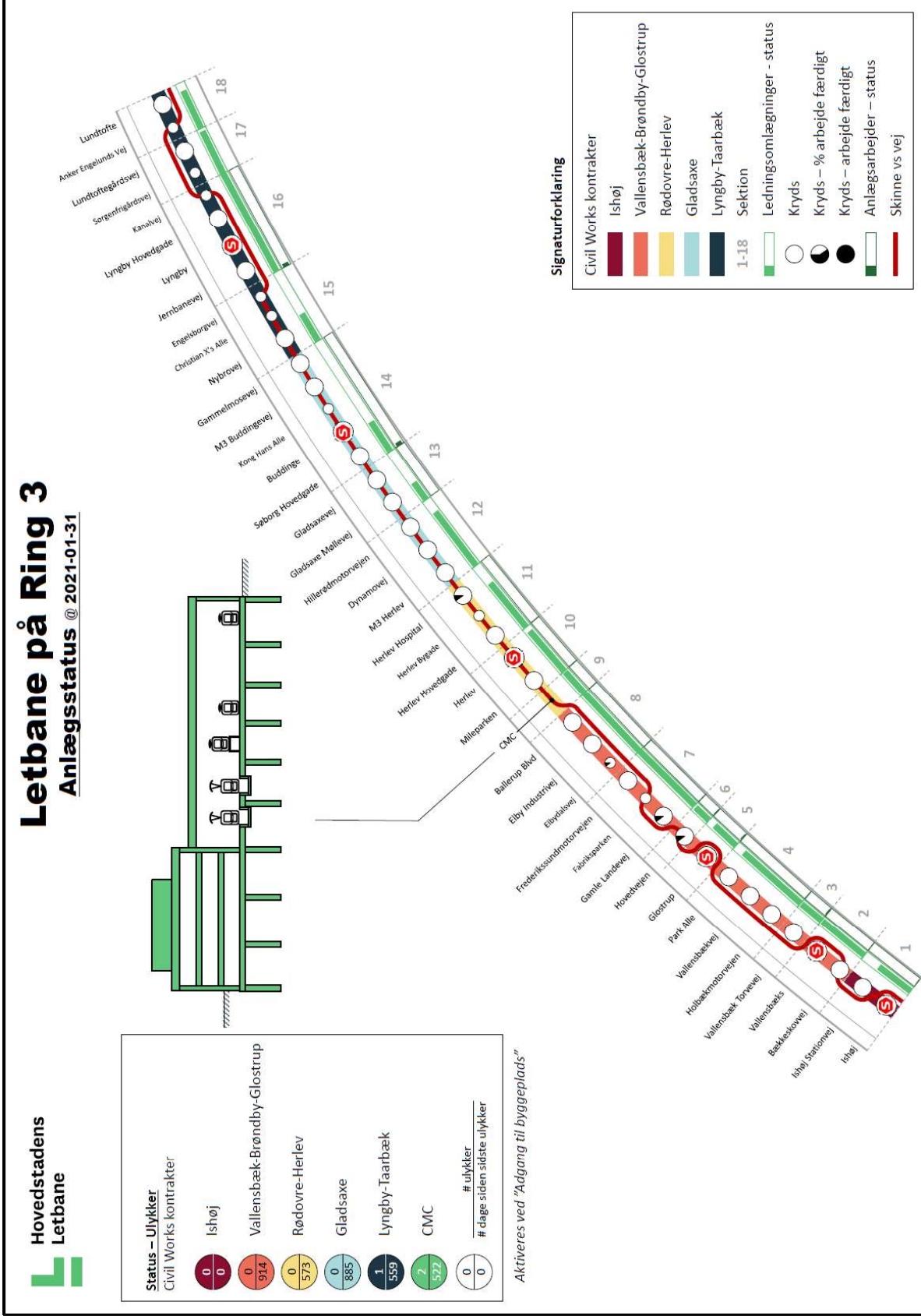
Anlægsstatus

**Hovedstadens
Letbane**

Status – Ulykker	# ulykker
Civil Works kontrakter	0
Ishøj	0
Vallensbæk-Brøndby-Glostrup	914
Rødovre-Herlev	573
Gldsaxe	885
Lyngby-Taarbæk	559
CMC	572
# ulykker	0
# dage siden sidste ulykker	0

Aktiveres ved "Adgang til byggeplads"

Letbane på Ring 3
Anlægsstatus @ 2021-01-31



Ledningsomlægninger:
Arbejder pågår på størstedelen af strækningen.

CMC:

De afsluttende arbejder vedr. afgang i administrationsbygningen og værksted pågår. Facadearbejder, montering af de sidste vinduer og døre pågår.

Anlægsarbejder:

Anlægsarbejder foregår i langt de fleste af de 18 sektioner.

For Lyngby gælder det bl.a.

arbejder ved Torvet samt ved Lyngby Station. Viadukten ved Lyngby Station er genåbnet for trafik.

Af øvrige områder hvor anlægsarbejder pågår kan nævnes:

- Rampe til Glostrup Station
- Hovedvejskrydset i Glostrup,
- Glostrup Hospital
- Herlev station herunder udvidelse af bro over S-banen
- Strækningen mellem Gladsaxe Møllevvej og Tobaksvej
- Buddingevej i Gladsaxe.

3.2 Fremdrift på transportsystem

SiAr har netop opnået detailed design milepælen for letbanetogene. Detail design dækker beskrivelser og beregninger af samtlige tekniske delsystemer på toget. Detail design er altså primært de tekniske systemer

Stationsdesignet (både den tekniske del og den arkitektoniske udformning) foregår som planlagt frem mod milepælen i juni 2021 og fremstilling af materialer og udstyr til SiAr' tekniske systemer påbegyndes i april 2021.

SiAr har fået adgang til mockup på Ejby, hvor de frem til sommeren 2021 installerer bl.a. platforms elementer, informationsstander, bænke og skraldespande. Deres arbejde på CMC starter til august, hvor de får adgang til området.

3.3 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.

Den kritiske vej angivet med nr. 1 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.

Den kritiske vej angivet med nr. 2 omfatter hele letbaneprojektets rettidige færdiggørelse. Den nuværende kritiske vejstrækning er mellem rundkørslen ved Buddingevej og afkørslen til Motorring 3, den såkaldte protokol 14, hvorfor denne strækning for nuværende har et særligt fokus. Denne strækning er specielt i fokus, da anlægsarbejderne er planlagt senere afsluttet end de øvrige strækninger, hvilket efterlader mindre tid og fleksibilitet for skinnelægning, kørestrøm, komponenter og tekniske systemer.

4 Myndighedsforhold

4.1 Generelt

Der er udfordringer i håndteringen af forskellige myndighedsforhold, hvilket udgør en risiko for projektets fremdrift. Ydermere udfordrer håndteringen af myndighedsforholdene også den generelle samarbejdsrelation mellem myndighederne og entreprenør.

Ovenstående gælder primært håndteringen af myndighedsforhold i Herlev og Gladsaxe og i forhold til Vejdirektoratet.

4.2 Myndighedsgodkendelser af design

Generelt har kommenteringsprocessen med myndighederne været langt mere omstændig end forudset. En væsentlig del af udfordringerne omhandler, at relevante myndigheder i kommunerne og Vejdirektoratet endnu ikke har modtaget et tilfredsstillende detailed design fra entreprenørerne. Dette gælder primært for C. G. Jensens kontrakter. Derfor vil myndighederne ikke give en endelig myndighedsgodkendelse af designet, hvilket er forudsætningen for igangsættelsen af anlægsarbejder. Konsekvensen har derfor i flere tilfælde været, at entreprenørerne ikke har igangsat anlægsarbejder rettidigt. I lyset af ovenstående har myndighederne i flere situationer været fleksible og godkendt delelementer af designet, så entreprenøren på trods af en manglende myndighedsgodkendelse har kunne igangsætte de mest kritiske anlægsarbejder. Ovenstående udfordrer letbaneprojektets fremdrift, og er årsag til en række lokale forsinkelser.

Selskabet har stort fokus på at understøtte entreprenørernes designarbejde, så designet i sidste ende kan blive myndighedsgodkendt af de respektive myndigheder. Konkursen hos C.G Jensens designrådgiver, Tyrens, har udgjort en selvstændig udfordring. C.G. Jensen har overdraget designopgaven til Rambøll, og Hovedstadens Letbane har fokus på at efterse, at dette ikke medfører forsinkelser.

Alle Per Aarsleffs protokoller er blevet myndighedsgodkendt af de respektive kommunale myndigheder langs letbanestrækningen, det vil sige Vallensbæk, Brøndby, Glostrup og Lyngby Kommuner. Det betyder, at der er blevet frigivet ressourcer i form af relevante medarbejdere i HL, som nu i højere grad kan fokusere på at understøtte C.G Jensen i deres designarbejde.

4.3 Vejmyndigheder og gravetilladelser

Der er et rigtigt godt samarbejde med kommunerne lokalt omkring tilvejebringelse af de nødvendige gravetilladelser.

Letbaneprojektet har brugt flere ressourcer end forventet på at understøtte entreprenørens indhentning af gravetilladelser. Dels bliver processerne udfordret af mangelfuldt design og den deraf manglende myndighedsgodkendelse fra flere kommuner og Vejdirektoratet, og dels mangler der i nogle tilfælde afklaring fra 3. part ift. grænsefladeprojekter. De mere omstændige processer kombineret med en mangelfuld dokumentation til myndigheden fra entreprenørens side forud for anlægsarbejder, bevirker at der i en række tilfælde opstår lokale forsinkelser. Blandt andet i Vejdirektoratets myndighedsområder, er der opstået væsentlige lokale forsinkelser ift. C.G Jensens arbejder. HL er i løbende dialog med både Vejdirektoratet og C.G. Jensen ift. at finde en løsning på uoverensstemmelserne, og de fleste forhold, der har givet lokale forsinkelser, er efterhånden ved at blive løst.

Der er konstateret en mangelfuld opfyldelse af myndighedsvilkår fra CG Jensens side i Herlev Kommune. HL har derfor valgt i en periode at føre øget tilsyn med C.G Jensens arbejder, med henblik på at samarbejde med entreprenøren om en bedre praksis.

Der er en række udfordringer med hensyn til Per Aarsleffs arbejder i Vejdirektoratets myndighedsområde, da Vejdirektoratet ikke vurderer, at Per Aarsleffs planlagte arbejder er i overensstemmelse med Vejdirektoratets krav til samme. Uoverensstemmelsen har endnu ikke givet væsentlige lokale forsinkelser, og HL arbejder på, at det heller ikke bliver tilfældet.

4.4 Miljømyndigheder og -tilladelser

Der er 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. Derudover er der begyndende fokus på behovet for tilladelser til driftssituationen. Selskabet deponerer overskudsjord i Albertslund på de vilkår, som er givet ved Jordmodtagefacilitetens, Hyldager Bakkers, miljøgodkendelse. En del af den overskudsjord, som var tiltænkt Hyldager Bakker, må dog som følge af modtagekravene sendes til andre jordmodtagere. Selskabets dialog med Hyldager Bakker og Albertslund kommune tyder på at denne praksis vil fortsætte. Detaljerede beregninger af vibrationspåvirkningen af naboer til Letbanen er under bearbejdning til brug for design af sporsystem.

5 Risiko

5.1 Det nuværende risikobillede

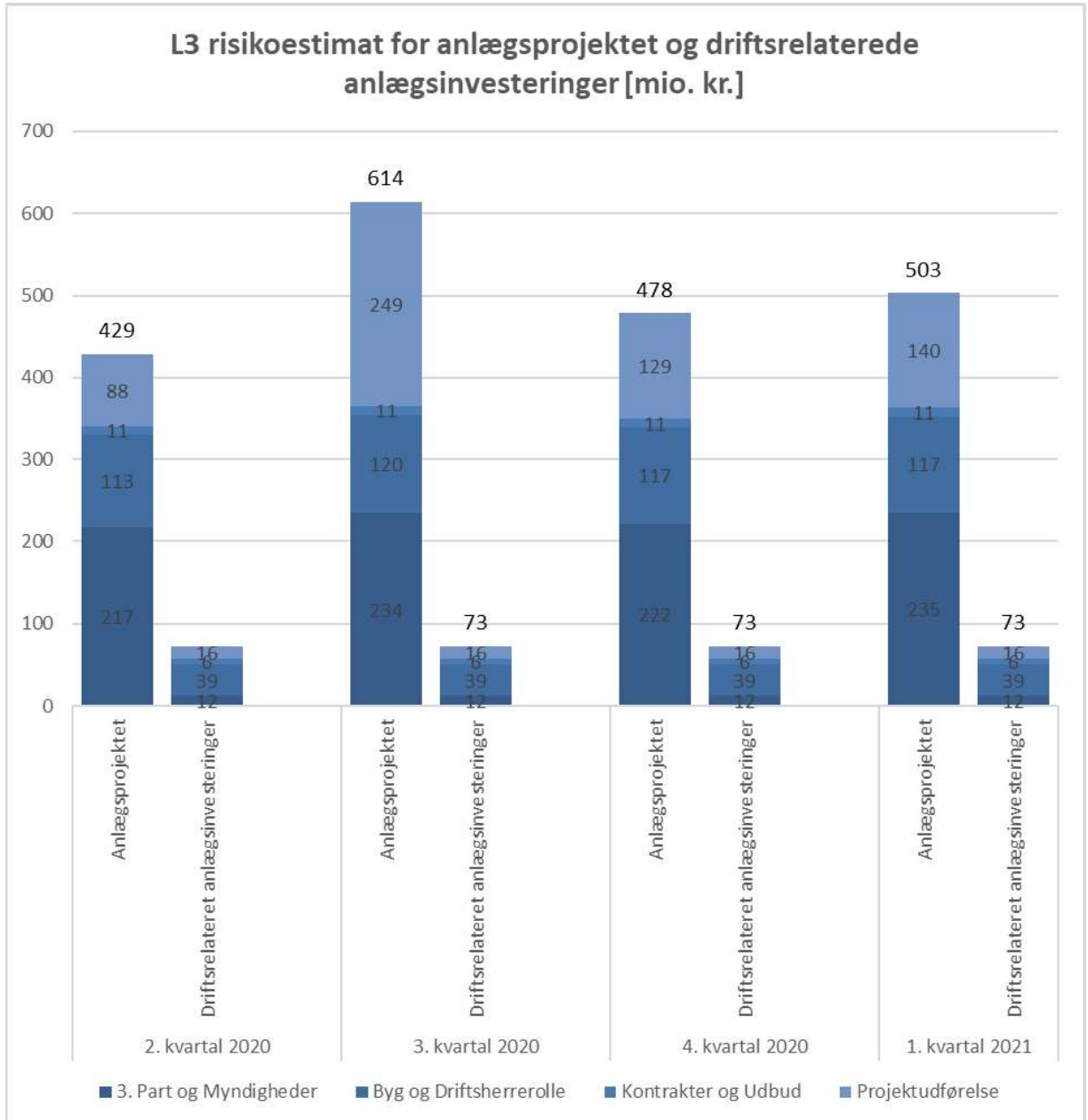
Afsnittet er opdateret i denne rapport på grundlag af risikorapporten. Risikobilledet i denne rapport er baseret på opdateringen i 1. kvartal 2021.

Den økonomiske risiko for anlægsprojektet (Anlæg-A) er vurderet til ca. 397 mio. kr. Den samlede tidsmæssige risiko er vurderet til ca. 293 dage. Denne tidsmæssige risiko omregnes til en økonomisk effekt på ca. 106 mio. kr. Således er den samlede økonomiske risiko opgjort til ca. 503 mio. kr., svarende til 10,1 pct. af basisoverslaget på 4.956 mio. kr. Dette er en samlet opjustering på ca. 25 mio. kr. siden 4. kvartal 2021. Ændringen af risikoniveauet skyldes primært udfordringer med ekspropriationer, da entreprenørerne på nogle lokaliteter ikke udfører arbejdet indenfor aftalt ekspropriationstid, og dermed opstår behov for forlængelse af perioderne for midlertidige ekspropriationer. Videre er nogle af tidsplanerne stadig ikke færdigbehandlet, hvorfor ekspropriationsforretningen udfordres, da der ikke ligger en endelig beskrivelse af ekspropriationsbehovet. Videre er der som følge af Tyréns konkurs foretaget en tidsmæssig opjustering af risikoen i forhold til entreprenørens kvalitet af leverancer for CW arbejdet.

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 4,7 pct. af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer på 1.541 mio. kr. Der er således ikke foretaget ændringer i risikobilledet for de driftsrelaterede anlægsaktiviteter siden sidste rapportering i 4. kvartal 2020.

For projektet samlet er den samlede risiko (økonomi og tidsmæssige) således opgjort til 576 mio. kr., hvilket kan holdes indenfor de samlede reserver på 961 mio. kr. bestående af 914 mio. kr. afsat i korrektionsreserve til anlægsbudgettet, samt 47 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



6 Øvrige informationer

6.1 Ledningsomlægninger

Ledningsomlægningerne er i gang på hele strækningen. Generelt har der været udfordringer med at opnå den planlagte fremdrift, men der er løbende fokus på dette og årsagerne forsøges løbende afdækket og håndteret. 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 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 anlægsentreprenørens 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 vise opdateret tabel over status for ledningsarbejdernes effekt på fremdrift af anlægsarbejder.

Sektion / Protokol	Status aug 2020	Status januar 2021	Bemærkninger
1 – Ishøj	Grøn	Grøn	
2 – Vallensbæk	Grøn	Grøn	
3 – Brøndby syd	Grøn	Grøn	
4 – Brøndby nord	Rød	Gul	Der er fundet en løsningsmodel, som håndterer problemstillingen.
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	Grøn	Grøn	
10 - Herlev Syd	Gul	Grøn	
11 - Herlev Nord	Rød	Gul	HL har påtaget sig en yderligere opgave med at detaljekoordinere ledningernes tidsplan og trafikafvikling samt grænsefladen til anlægssentreprenøren.
12 - Gladsaxe ved Dynamovej	Gul	Grøn	
13 - Gladsaxe Ringvej	Rød	Gul	Anlægssentreprenøren er nu startet på forberedende arbejder som forløber jævnt.
14 - Buddinge St.	Gul	Gul	
15 - Lyngby Buddingevej	Rød	Rød	Lyngby-Taarbæk Forsyning undersøger mulig forcering, trafik giver udfordringer. Forhandlinger med Anlægssentreprenør om omprioritering af arbejdstakt pågår.
16 - Lyngby St.	Gul	Gul	
17 - Lyngby City Klampenborgvej	Gul	Gul	Ledningsejerne er stødt på et utal af ukendte ledninger som undersøges, dette har givet forsinkelse. Ledningsejer har koordineret en forcering.

18 - Lyngby Lundtoftegårdsvej	Grøn	Grøn	Anlægsentreprenøren har udskudt planlagt opstart, hvorved ledningsarbejderne kan afsluttes inden.
-------------------------------	------	------	---

Status for ledningsarbejdernes effekt på fremdrift af anlægsarbejder.

Der er vurderet i tre 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.

6.2 Arbejdsmiljø

Der er i perioden november 2020 til og med januar 2021 afholdt otte Safety Orientation kurser med deltagelse fra 55 medarbejdere fra entreprenørerne på Letbanen. Akkumuleret har 419 medarbejdere fra entreprenørerne på Letbanen deltaget på kurset.

Der er i perioden november 2020 til og med januar 2021 afholdt to Intervention Training kurser med deltagelse fra ti medarbejdere fra entreprenørerne på Letbanen. Akkumuleret har 37 medarbejdere fra entreprenørerne på Letbanen deltaget på kurset.

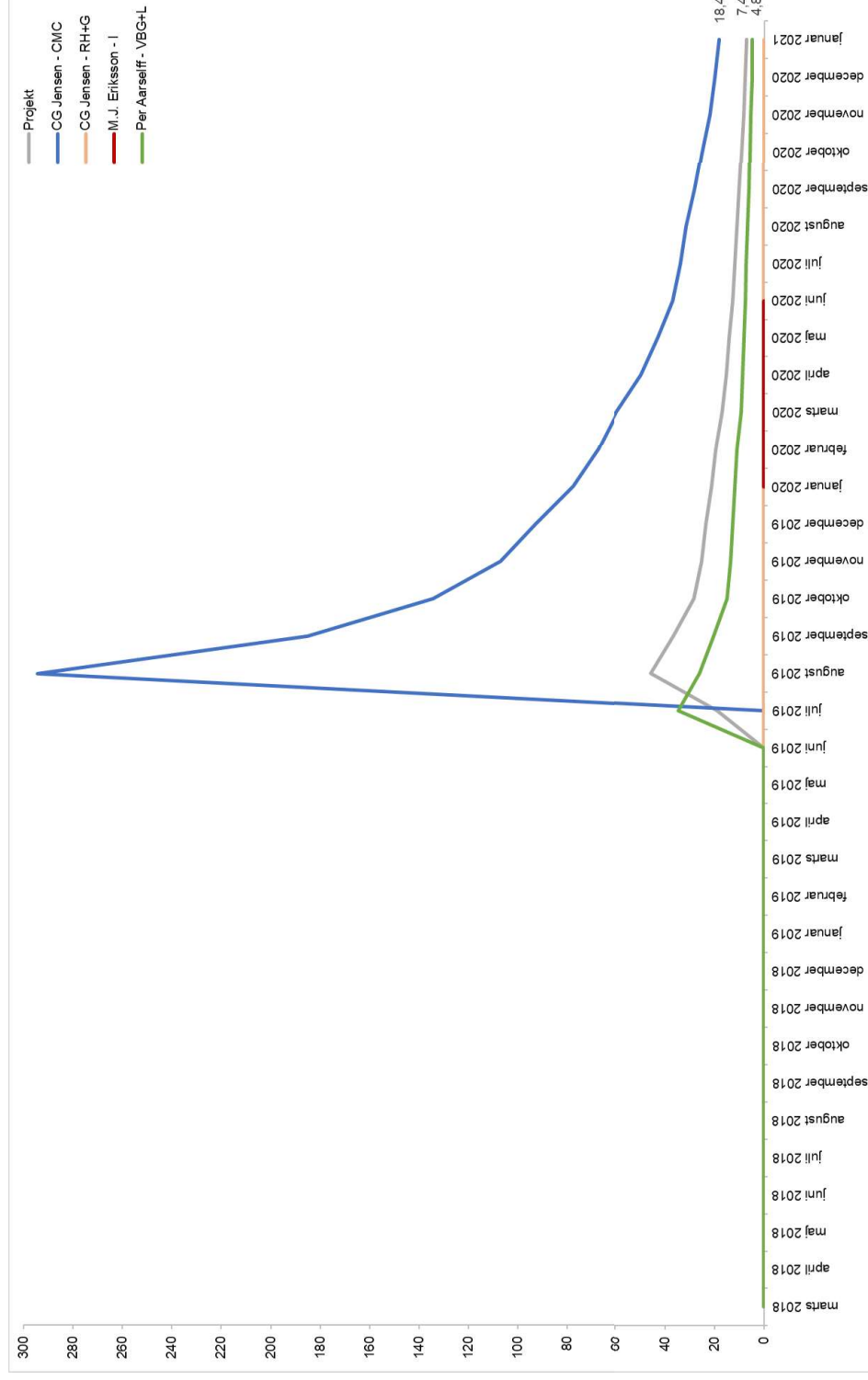
Der er i perioden november 2020 til og med januar 2021 afholdt to "On Site Risk Assessment"-kurser med deltagelse fra otte medarbejdere fra entreprenørerne på Letbanen. Akkumuleret har 20 medarbejdere fra entreprenørerne på Letbanen deltaget på kurset.

Afviklingen af kurser i Safety Academy er løbende tilpasset i henhold til de gældende Covid-19 restriktioner.

Ulykker med fravær

Der har i perioden november 2020 til og med januar 2021 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 2021.



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 procentvise entreprenøren har opnået på de tre KPI'er frem til og med januar 2020.

- 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.

For KPI 1 og KPI 3 tegner sig generelt et positivt billede om forholdene på byggepladserne.

For KPI 2 tegner sig forsåt et billede af, at entreprenøren på kontrakterne Lyngby og Vallensbæk-Brøndby-Glostrup har opmærksomhed på at opfylde kravet om topledelsens deltagelse på inspektioner. Samtidig bemærkes der fortsat en udfordring med manglende topledels deltagelse i sikkerhedsinspektioner på CMC samt på kontrakterne Rødovre-Herlev og Gladsaxe.

Det bemærkes derudover, at oplysningerne om KPI 2 angående ledelsens deltagelse i sikkerhedsinspektioner på kontrakterne Lyngby og Vallensbæk-Brøndby-Glostrup ikke er endeligt opgjort for januar 2021. Der forventes derfor en opjustering af tallene i de kommende opgørelser.

KPI'er for arbejdsmiljø

Key Performance Indicator	2020												2021			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 (Månerarbejdsplads) from weekly inspections at all Site Areas, in percentage of total number of observations listed.	%	%	76	80	88	94	78	%	76	88			CG Jensen/CW Rødovre-Herlev+Gladsaxe			
	94	95	94	98	95	87	97	91	95	84			Aarsleff/CW Lyngby + Vallensbæk, Brøndby, Glostrup			
													MJ Eriksson/CW Ishøj			
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.		84	87	100	92	88	92	87	84	83	76		CG Jensen/CW CMC			
													Siemens + Aarsleff Rail/TS-SUP			
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0*			CG Jensen/CW Rødovre-Herlev+Gladsaxe			
KPI 3 Compliance with WEA regulation WEA visits with no request for corrective actions, in percentage of total number of WEA-visits.		37			22			20		0*			Aarsleff/CW Lyngby + Vallensbæk, Brøndby, Glostrup			
													MJ Eriksson/CW Ishøj			
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0*			CG Jensen/CW CMC			
													Siemens + Aarsleff Rail/TS-SUP			
	x	x	0	x	x	x	x	100	x	100			CG Jensen/CW Rødovre-Herlev+Gladsaxe			
	100	x	100	100	x	100	100	100	100	x			Aarsleff/CW Lyngby + Vallensbæk, Brøndby, Glostrup			
													MJ Eriksson/CW Ishøj			
	0	x	100	100	x	0	100	0	x	100			CG Jensen/CW CMC			
													Siemens + Aarsleff Rail/TS-SUP			

* Antallet af inspektioner med deltagelse fra Entreprenør/Udrentreprenørs Project og Deputy Project Manager er registreret kvartalsvist. Tallet er derfor først endeligt ved kvartalets afslutning. Bemærkninger til skemaet:

- 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 %.

6.3 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 langs store dele af strækningen. Selskabet kommunikerer løbende om disse aktiviteter via selskabets hjemmeside samt de kommuneopdelte nyhedsbreve, kaldet Infoservice. Kommunikation om anlægsaktiviteterne koordineres med de enkelte kommuner i overensstemmelse med den enkelte kommunes ønske, ligesom selskabet løbende er i dialog med ejerkredsen om kommunikation om projektet generelt.

Tidsangivelser på skiltning

I forbindelse med midlertidige lukninger af veje eller gennemkørsler opstiller entreprenøren gule informationsskilte, som informerer trafikanter om lukningens varighed. Selskabet har øget opmærksomheden på denne type skiltning – blandt andet for at sikre, at sluttidspunktet altid er aktuelt og retvisende, samt at tidsangivelsen ikke rummer konkrete datoer, men i stedet eksempelvis 'slutningen af januar', som svarer til tidsangivelserne i den kvartalsvise Kommune- og Regionsorientering. Såvel entreprenører som selskabets fagfolk på trafikområdet er involveret i dette skærpede fokus.

Særligt fokus på bløde trafikanter

Selskabet har ligeledes særligt fokus på de bløde trafikanter, som færdes omkring byggerierne. Ved alle byggerier indgår skilteplaner og omlægning af veje, cykelstier og fortove som en fast del af gravetilladelsen og afklares forud for arbejdet med politi, beredskab, vejmyndigheden m.fl. Det kan desværre ikke undgås, at et skilt blæser ned, en afspærring vælter eller en cykelsti bliver mudret af jordkørsel. I de tilfælde, hvor disse situationer opstår i forbindelse med selskabets egne byggepladser, sørger selskabet i samarbejde med entreprenøren for, at manglerne udbedres hurtigst muligt. I de tilfælde hvor arbejdet er en anden bygherres – f.eks. i forbindelse med ledningsomlægningerne – informerer selskabet den enkelte kommune som vejmyndighed samt den pågældende bygherre. Selskabets fagfolk på trafikområdet holdes ligeledes løbende ajour om denne type henvendelser, så der løbende kan holdes et overblik over bløde trafikanters forhold på strækningen.

Mød selskabet

Tidligere har selskabet i begrænset omfang deltaget i lokale byarrangementer og lignende. Erfaringerne herfra har været positive – det er blevet godt modtaget af borgerne, og det har ført til en positiv og konstruktiv dialog med naboer og andre borgere. Selskabet ønsker derfor at opprioritere denne indsats. Den aktuelle Corona-situation gør, at det ikke i øjeblikket er muligt at møde borgerne ansigt til ansigt, men forberedelserne til at øge denne indsats efter genåbningen af samfundet er i gang. Dels forberedes øget deltagelse på arrangementer arrangeret af andre (f.eks. kommunen, handelsforeningen eller lignende byfest-lignende arrangementer) og dels forberedes igangsættelse af egne arrangementer, hvor naboerne og andre borgere inviteres til at komme forbi og høre nærmere om byggeriet.

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 arbejder selskabet på at nå ud til så mange relevante brugere som muligt med sine opslag, og i 2020 kom selskabet ud til ca. 660.000 alene via Facebook. Selskabet er ligeledes til stede på Instagram og LinkedIn, og på kanalerne deles løbende billeder og videoer fra de igangværende og kommende arbejder på og omkring Ring 3 samt opslag om visionerne for den færdige letbane. Selskabet er løbende i dialog med brugerne på de sociale medier, og selskabet er ved at have opbygget en loyal følgerskare med interesse for letbanen og byggeriet, der i højere grad også besvarer andre brugeres spørgsmål. I den forgangne tid har selskabet endvidere gennemgået de mange henvendelser, som modtages på tværs af selskabets sociale medier. På baggrund af de hyppigst stillede spørgsmål i disse henvendelser, har selskabet udarbejdet en række opslag, som besvarer disse tilbagevendende spørgsmål for alle.

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	2020	Januar 2021
Antal sidevisninger ^{1) 2)}	277.019	340.018	200.450	16.544
Antal tilmeldte til Infoservice	n/a	2.518	3.711	3.762

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

²⁾ 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 letbanebyggeriet og den færdige letbane. Hvis en nabo er utilfreds eller retter kritik af et forhold, registreres denne henvendelse som en klage. I opgørelsen af henvendelser og klager 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. Hvis klagen omhandler selskabets eget arbejde, sørger selskabet i samarbejde med entreprenøren for, at manglerne udbedres hurtigst muligt - ligesom naboen altid får et svar om, hvad selskabet har gjort for at imødekomme klagen.

Hvis klagen omhandler ledningsejernes forberedende arbejde, orienterer selskabet den pågældende ledningsejer om klagens indhold. Naboen navn og kontaktinformationer videregives ikke af hensyn til GDPR-lovgivningen. Derfor informeres naboen om, at det pågældende forhold omhandler en anden bygherres arbejde, og at selskabet derfor har orienteret denne bygherre, men at naboen ikke skal forvente et svar, da klagen er viderebragt i anonymiseret form.

Selskabets svar til naboen indeholder derfor også kontaktoplysninger til den pågældende ledningsejer, så naboen har mulighed for at kontakte ledningsejeren, i fald naboen ønsker en tilbagemelding på sin klage.

Fra november 2020 til januar 2021 har selskabet modtaget i alt 131 klager fordelt med 46 i november, 35 i december og 50 i januar.

De høje klageetal i november og januar skyldes primært Lyngby-Taarbæk Forsynings arbejde i Lyngby, hvor forsyningen har påbegyndt en række støjende spuns-arbejder, som også påvirker trafikafviklingen i den sydlige del af kommunen. Af de modtagne klager i Lyngby-Taarbæk Kommune i november og januar omhandler hhv. ca. 65 og 75% af dem arbejder, som ikke er selskabets. En række arbejder er i gang ved viadukten og stationen i Lyngby, hvor både selskabets anlægsarbejde og ledningsomlægningerne er i gang. Derudover har der i Herlev været udfordringer med ujævn asfalt, som ligeledes har medvirket til det høje klageetal i januar. Endelig er flere store arbejder i gang langs strækningen i øjeblikket – blandt andet omkring Herlev Station og Glostrup Station, hvor entreprenøren bygger nye broer.

Samlet set fik selskabet 320 klager i løbet af 2020. Det svarer til ca. 6 klager pr. uge. I perioden for denne rapport; november 2020 til januar 2021 er det tilsvarende tal ca. 10 klager pr. uge. Som nævnt ovenfor vedrører en stor del af disse klager arbejde udført af Lyngby- Taarbæk Forsyning.

Nedenstående tabel viser antallet af hhv. henvendelser og klager i perioden fra 2015 og til og med januar 2021.

Oversigt over antallet af henvendelser og klager til Hovedstadens Letbane fra 2015 til januar 2021.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Januar 2021
Henvendelser ¹⁾	318	174	321	422	841	628	64
Klager ^{2) 3)}	n/a	n/a	n/a	n/a	119	320	50
Total	318	174	321	422	960	948	114

¹⁾ Oversigten viser alene antallet af henvendelser indkommet via mailen info@dinletbane.dk eller via nabotelefon på 72424500. Selskabet oplever også at modtage henvendelser mundtligt ved borgermøder og lignende.

²⁾ Opgørelsen af klager er påbegyndt den 25. marts 2019.

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

6.4 Trafikafvikling

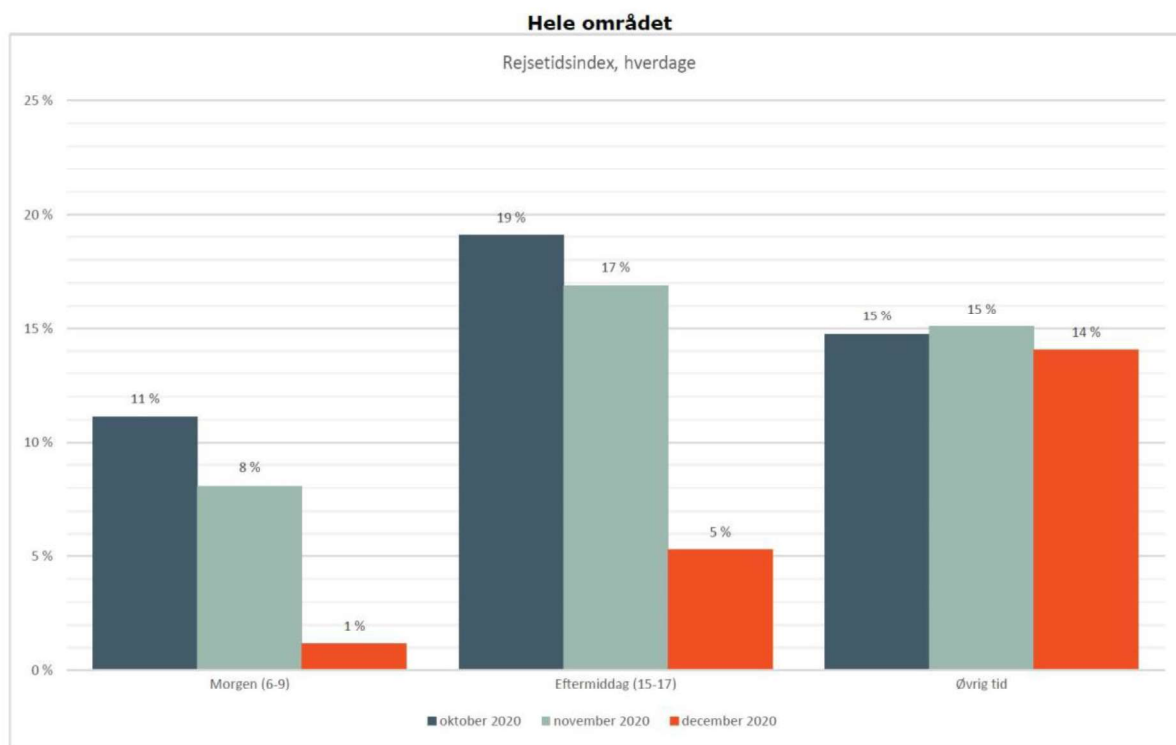
Coronapandemien præger igen trafikken for 4. kvartal 2020 - løbende indførsel af strengere restriktioner og opfordringer til at arbejde hjemmefra, påvirkede trafikmængderne som faldt hen over kvartalet frem til nedlukningen trådte i kraft kort før jul.

Selv med aftagende trafikmængder ses rejsetidsindekset højere end i forhold til baseline. Dette skyldes at der på store dele af strækningen har foregået arbejder, enten ledningsomlægninger, forberedende eller egentlige vejarbejde. Dette har påvirket trafikafviklingen, da der på flere strækninger har været nedsat kapacitet pga. færre antal kørespor og nedsatte hastigheder ned til 40 km/t, hvilket sammen med forlægning af kørespor, har medført øget rejsetider. Rejsetiderne ligger derfor en anelse højere end sidste års index for 4. kvartal 2019.

Rejsetidsforøgelse har generelt været størst langs O3 i sydgående retning. På strækningen har der især været øget rejsetid i kommunerne på den nordlige strækning, hvor der har været mest arbejde.

Herlev topper og Rødovre samt Lyngby ligger højt. Syd ved Vallensbæk er rejsetidsindekset lavere end baseline, hvilket skyldes aftagende trafikmængder samt at arbejdet ikke har påvirket trafikken.

Nedenstående figur viser den gennemsnitlige rejsetid for 4. 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.



Rejsetidsindeks, hverdage

6.5 Ekspropriationer

For en række ejendommene i Rødovre, Herlev og Gladsaxe Kommuner gælder det, at de midlertidige ekspropriationer er løbet ud eller ved at løbe ud, uden at anlægsarbejderne er færdiggjort og arealerne er retableret. Dette kan udgøre en potentiel risiko for projektets fremdrift, da HL ikke nødvendigvis kan sikre de fornødne rettigheder til de midlertidige arbejdsarealer når anlægsentreprenøren, C.G Jensen, skal udføre sine arbejder. HL har ved flere tilfælde sikret de nødvendige rettigheder ved aftaleindgåelse direkte med den private part. Den private part kan dog vælge ikke at ville indgå i en aftale. I det tilfælde vil det være nødvendigt at ekspropriere arealet igen ved en ekspropriationsforretning. Der kan være en risiko for, at HL ikke kan få tilstrækkelige dage ved ekspropriationskommissionen.

For at få udnyttet de tildelte ekspropriationsdatoer optimalt er det en forudsætning, at entreprenøren leverer en tilfredsstillende tidsplan med dertilhørende nødvendig dokumentation for udførelsen af sine anlægsarbejder. Hvis dette ikke sker, kan anmodningen om ekspropriation ved ekspropriationskommissionen blive afvist, hvilket kan betyde en risiko for projektets fremdrift.

HL er derfor i tæt dialog med entreprenøren om udarbejdelse af nødvendige tidsplaner, dokumentation mm., og forsøger i videst muligt omfang at understøtte ham heri.

Der har i perioden 1. november 2020 til 31. januar 2021 været afholdt ekspropriationsforretninger i Gladsaxe Kommune. De fleste ejendomme, som skulle behandles på den planlagte ekspropriationsforretning i december 2020, blev udskudt til januar 2021 på grund af Covid-19, da disse ikke var tidskritiske. På ekspropriationsforretningen i december blev en ejendom i Gladsaxe Kommune behandlet, da denne var tidskritisk. Der blev taget særlige foranstaltninger af hensyn til Covid-19 under gennemførelsen af forretningen.

Selskabet har fået de ønskede 14 forretningsdage for første halvår af 2021 hos ekspropriationskommissionen, og det betyder, at der vil være planlagte ekspropriationer i Ishøj og Brøndby samt nabosager/opfølgning i det kommende halvår.

Som ovenfor beskrevet vil der være stort fokus på at sikre projektets fremdrift på de ejendomme, hvor entreprenøren ikke har nået at udføre sine arbejder inden for den eksproprierede tid. Forlængelser her vil ske ved aftale eller ved ekspropriation. Alle planlagte ekspropriationsforretninger følger tidsplanen.

Taksationsforretninger

Der har i perioden 1. november 2020 til 31. januar 2021 været afholdt taksationsforretninger for i alt 2 ejendomme. Begge forretninger handler om princippet *fradrag for fordele (FFF)*, som bestyrelsen blev orienteret på seneste møde. Hovedstadens Letbane har indbragt de første 2 sager vedr. fradrag for fordele for byretten. Sagerne er endnu ikke berammet for hovedforhandling, se nedenfor under "Retssager".

I de 38 af 66 sager, hvor ekspropriationskommissionen fulgte FFF, udgjorde FFF ca. 34 mio. af den samlede arealerstatning på ca. 46 mio. for de eksproprierede ejendomme. I de 13 sager, hvor taksationskommissionen har truffet kendelse, er erstatningsbeløbet samlet set steget med ca. 15 mio. kr.

Ejendomme

Der er indtil 31. januar 2021 udbetalt erstatninger via kommissarius i forbindelse med overtagelse af boliger, arealer samt ulemper og lign. på ca. 260 mio. kr., hvilket ligger inde for det afsatte budget.

6.6

Retssager

Hovedstadens Letbane har indbragt de første 2 sager vedr. fradrag for fordele for byretten. Sagerne er endnu ikke berammet for hovedforhandling.

Sager ved domstolene

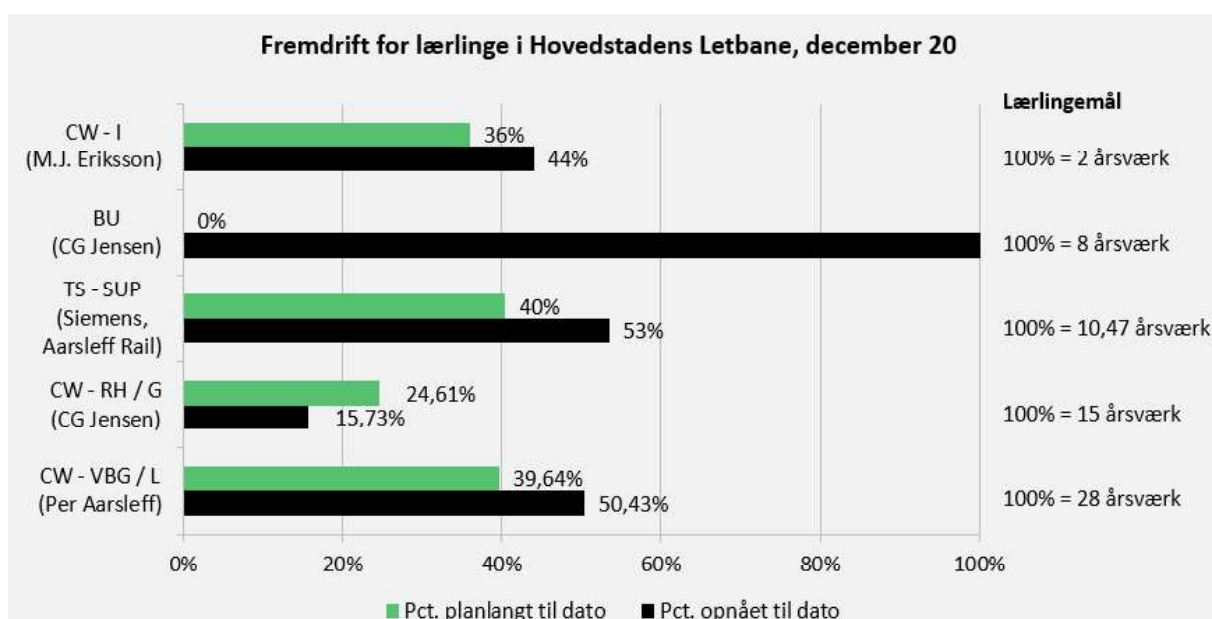
Sagsøger	Sagsøgte	Indhold	Domstol	Status
Privat borger, Nordre Ringvej Glostrup	Hovedstadens Letbane	Erstatningsstørrelse	Københavns Byret	Hovedforhandling 3. juni 2021
Privat borger, Glostrup	Hovedstadens Letbane	Grundlag for ekspropriation	Østre Landsret	Hovedforhandling 11. februar 2021
Hovedstadens Letbane	Erhverv, Herlev	Princip om fradrag for fordele	Københavns Byret	Ikke rammesat pt.
Hovedstadens Letbane	Erhverv, Herlev	Princip om fradrag for fordele	Retten i Odense	Ikke rammesat pt.

6.7

Lærlinge

Hovedstadens Letbane har en procedure, der tilsiger, at selskabet hvert år skriver til alle entreprenørerne med status for deres kontraktlige lærlinge krav. Dette gøres i januar og februar. I brevet gør selskabet entreprenørerne opmærksom på status for kontraktkravet samt beder om en ny lærlingeplan i de tilfælde, hvor entreprenøren ikke har indfriet lærlingeplanen. Som det fremgår af figuren, ligger alle med undtagelse af kontrakten CW-RH/G (Rødovre-Herlev/Gladsaxe) på niveau eller over den planlagte fremgang i antallet af lærlinge i forhold til kontraktmålene. Hovedparten af kontrakterne er foran deres lærlingeplaner. Kontrakten på kontrol- og vedligeholdelsescenteret (BU-kontrakten), har opfyldt deres kontraktuelle krav, på 8 årsværk, Der har på nuværende tidspunkt været 11,82 årsværk.

Figuren er opdateret med de seneste indrapporteringer fra entreprenøren på CW-I (Ishøj), der således har efterrapporteret for flere måneder i 2020.



Der er samlet 34,78 årsværk under uddannelse indtil dato.

Det skal bemærkes, at transportsystemsentreprise, 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. Siemens – Aarsleff Rail kontrakten har haft lærlinge svarende til 5,6 årsværk og har således opnået det kontraktuelle krav. I figuren måles der op imod entreprenørens forventede lærlingemål. Justerer entreprenøren på dette mål vil selskab sikre det fremgår af rapporteringen.

Selskabets samarbejde med projektet ”byg med unge alliancen” har udover øget fokus på beskæftigelse af lærlinge, desværre ikke givet det løft i tilgangen af lærlinge som ventet. Det var især ønsket, at dette tiltag skulle støtte arbejdet med lærlinge på CW—RH/G kontrakten. Arbejdet har gået ud på at foretage en grundig screening af de enkelte byggefaser, med henblik på at identificere egnede uddannelsesmuligheder. Dette er en metode selskabet tidligere har anvendt til at få mere fokus hos entreprenørerne på, hvad der er lærlingeegnet arbejde. CW-entreprenøren på CW- RH/G er som tidligere beskrevet blevet bedt om at fremsende en ny lærlingeplan og en vurdering af, hvordan de når det kontraktuelle mål.

6.8 Signalanlæg

Leverandøren ITS Teknik A/S har gennemført de første arbejder med installation af kabler i kryds i Glostrup. ITS Teknicks montagearbejder skal ifølge kontrakten udføres inden for CW entreprenørernes arbejdsområder efter koordinering med CW-entreprenørerne. ITS Teknicks tidsplan er behæftet med stor usikkerhed pga. mangelfuld koordinering af tidsplaner hos CG Jensen og Per Aarsleff.

Programmeringen af signalerne, som udføres af Cowi for HL, er genoptaget efter indgåelse af aftale om budgetramme for færdiggørelse af det resterende arbejde.

Hovedstadens Letbane har påbegyndt forberedelserne til opstart af driften af de første signalanlæg, forventeligt fra medio 2021, og indgår drøftelser med vejmyndighederne om de fremtidige samarbejdsflader og fordeling af opgaver under driften.