

STATUS LETBANE

Afrapportering

Oktober 2022



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.....	4
3	Tid.....	6
3.1	Fremdrift på det samlede anlægsprojekt.....	6
3.2	Fremdrift på transportsystem.....	8
3.3	Kritisk vej.....	8
4	Myndighedsforhold.....	10
4.1	Generelt.....	10
4.2	Myndighedsgodkendelser af design.....	10
4.3	Vejmyndigheder og gravetilladelser.....	10
4.4	Miljømyndigheder og -tilladelser.....	11
5	Risiko.....	12
5.1	Det nuværende risikobillede.....	12
6	Øvrige informationer.....	13
6.1	Ledningsomlægninger.....	13
6.2	Arbejds miljø.....	14
6.3	Kommunikation, dialog og samarbejde med omgivelserne.....	18
6.4	Trafikafvikling.....	20
6.5	Ekspropriationer.....	21
6.6	Retssager.....	22
6.7	Lærlinge.....	23
6.8	Signalanlæg.....	23

1 Sammenfatning

1.1 Generelt

Denne rapport dækker perioden frem til ultimo oktober 2022. Skæringsdatoer er afhængige af, hvornår data er tilgængeligt for selskabet.

1.2 Økonomi

Budgettet er opdateret iht. budgetopfølgning for 3. kvartal 2022. Transportministeriet har frigivet 258,5 Mio.kr. fra korrektionsreserve K2-B, som fremgik af indstillingen til bestyrelsesmødet i den 2. juni 2022. Anlægsbudgettet for Anlæg A er således opskrevet med de 258,5 Mio.kr. til i alt 5.720,5 Mio.kr. (eksklusiv korrektionsreserve). Restværdien af korrektionsreserve K2-B udgør herefter 379,8 mio.kr.

De 258,5 mio.kr. er fordelt på hovedposterne i henhold til indstilling til bestyrelsen fra 2. juni 2022. Der er således tilført 196 mio.kr. til "L1 CW-arbejder", 48,1 mio.kr. til "L4 Andre arbejder" og 14,4 mio.kr. til K2-A (korrektionsreserve K2-A) under "L9".

Budgettet for anlægsomkostninger udviser afvigelser, som primært opstår under CW-entreprisekontrakterne. Budgettet for de driftsrelaterede anlægsinvesteringer udviser en afvigelse under TS-entreprisekontrakten. De budgetterede anlægsudgifter frem til slut oktober 2022 er 3.280 mio. kr. med forbrug på 3.260 mio. kr. Dvs. et mindre forbrug på ca. 1 pct. ift. det planlagte. De budgetterede driftsrelaterede anlægsinvesteringer til slut oktober 2022 er 643 mio. kr. med forbrug på 626 mio. kr. Dvs. et mindre forbrug på ca. 1 pct. ift. det planlagte.

1.3 Tid

Letbaneprojektet oplever fortsat udfordringer på en række strækninger og kryds. Det skyldes fortsat bl.a. forkert omlagte ledninger, uafklarede myndighedsforhold samt anlægsentreprenørernes manglende fremdrift på egne arbejder. Anlægsentreprenørernes fremdrift følges tæt i forhold til de indgåede aftaler. Siden sidste rapportering er bemanningen ikke øget i det forventede omfang, bl.a. grundet rekrutteringsudfordringer.

Det tætte samarbejde om reviderede tidsplaner for anlægsarbejder mellem selskabet og entreprenørerne resulterede i endelige forligsaftaler for VBG (Vallensbæk, Brøndby, Glostrup), Rødovre-Herlev, Gladsaxe og Lyngby kontrakterne. Lyngby-aftalen blev godkendt i december 2021 og VBG-aftalen blev godkendt i maj 2022. Rødovre-Herlev og Gladsaxe-aftalerne blev godkendt i juni 2022. Der har efterfølgende været en del udfordringer hermed. Bl.a. har både færdiggørelsesarbejder og overdragelser været belastet af den manglende fremdrift grundet flere forhold, herunder mangel på ressourcer samt tekniske grænsefladeafklaringer mellem CW-arbejderne og de efterfølgende TS-arbejder.

Der har ikke været kommercielle forhandlinger med Siemens-Aarsleff i tilknytning til de tidsmæssige optimeringer, der er fundet i samarbejdet med Aarsleff og CG Jensen. Anlægsentreprenørerne er i færd med at opdatere kontrakt- og arbejdstidsplaner på baggrund af de reviderede tidsplaner i forligsaftalerne samt efterfølgende afklarede hændelser med indflydelse på milepælene i de enkelte områder.

1.4 Myndighedsforhold

Samarbejdet med trafik- og miljømyndigheder er fortsat konstruktivt fsva. tilvejebringelse af projektets nødvendige tilladelser. På CG Jensens kontrakter udestår dog fortsat flere designafklaringer, som er afgørende for tidsplanen. Derfor er selskabet gået i dialog med de respektive myndigheder om en proces for at opnå godkendelserne. Designudestående for Hillerødmotorvejen er kritisk for fremdriften.

1.5 Risiko

Den samlede økonomiske risiko for anlægsprojektet (Anlæg-A) er i 4. kvartal 2022 opgjort til ca. 1.383 mio. kr. Den samlede økonomiske risiko for de driftsrelaterede anlægsaktiviteter (Anlæg-D) er vurderet til ca. 122 mio. kr. Den samlede risiko for projektet er således opgjort til 1.505 mio. kr.

Øvrige informationer

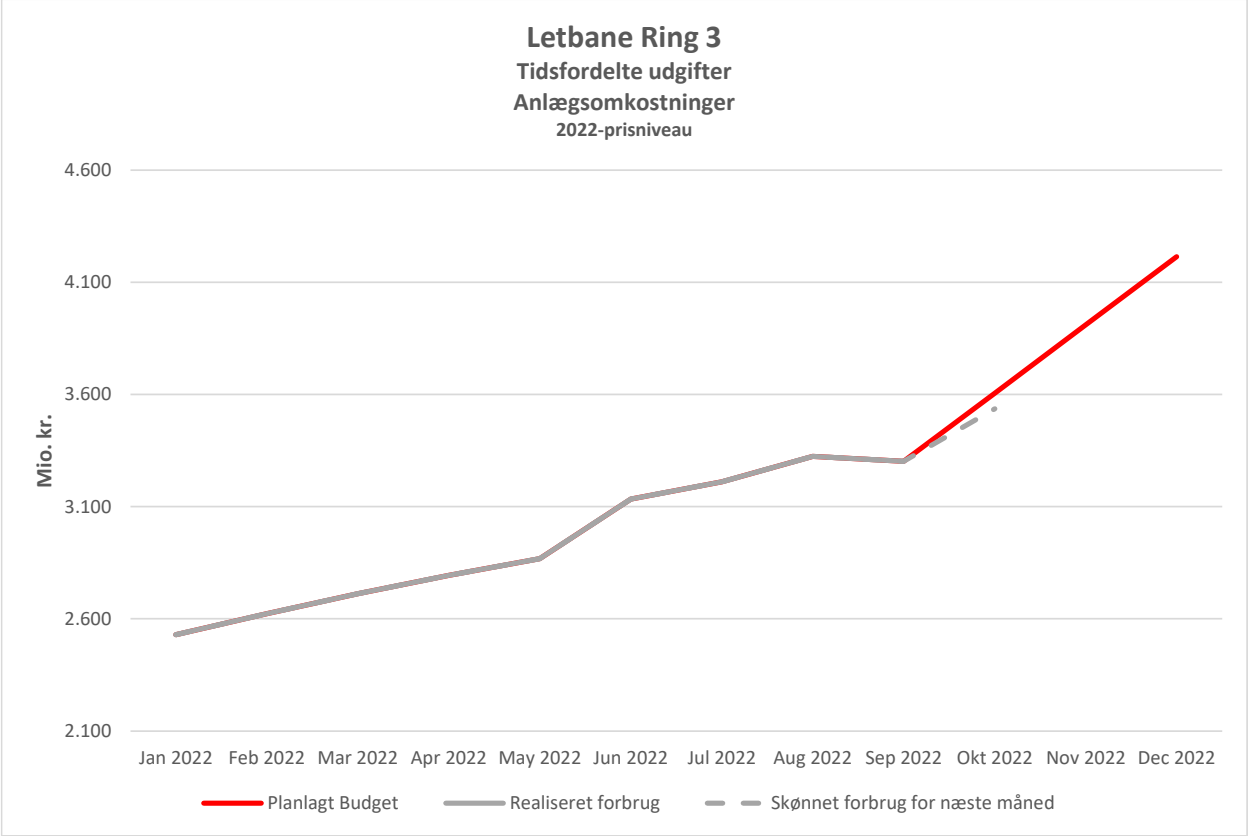
- Der har i perioden august 2022 til og med oktober 2022 været fem ulykker med fravær.
- Fra august til oktober 2022 har selskabet modtaget i alt 196 klager fordelt med 75 i august, 91 i september og 71 i oktober. I 2021 modtog selskabet i gennemsnit 11 klager pr. uge. I perioden for denne rapport, august til oktober 2022, er det tilsvarende tal ca. 18 klager pr. uge. For perioden maj til juli 2022 var ca. 15 klager pr. uge.

2 Økonomi

2.1 Samlet økonomisk fremdrift - Anlægsomkostninger

Budgettet er i nedenstående S-kurve er fordelt tidsmæssigt i forhold til det opdaterede budget i Q3 samt i overensstemmelse med forceringsaftalerne, indgået med Per Aarsleff og CG Jensen på CW-VBG, CW-RH, CW-G og CW-L kontrakterne. Figuren belyser anlægsomkostninger for letbanen til og med oktober 2022.

Anlægsomkostninger, S-kurve



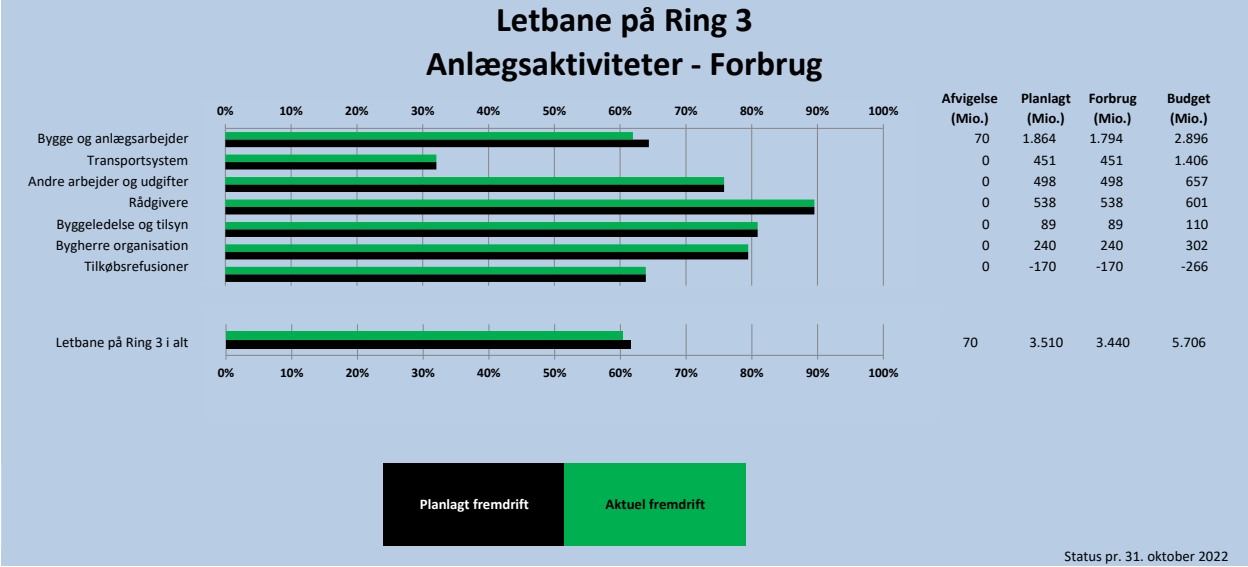
Kurven viser de afholdte udgifter (grå linje) sammenholdt med de forventede udgifter (rød linje). De forventede faktiske udgifter er tilmed angivet (grå stiple linje).

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

Fremdriften er opgjort på baggrund af forbrug. De budgetterede anlægsudgifter til slut oktober 2022 er 3.510 mio. kr. De afholdte udgifter frem til og med september 2022 samt estimerede udgifter for oktober 2022 er 3.440 mio. kr.

Den samlede afvigelse på anlægsomkostninger viser et underforbrug på 70 mio. kr. i forhold til budgettet. Afvigelsen opstår under posten Bygge- og anlægsarbejder, herunder på CW-kontrakterne CW-VBG (Vallensbæk, Brøndby, Glostrup), CW-RH (Rødovre og Herlev), CW-G (Gladsaxe) og CW-L (Lyngby). Tidsplanerne for disse kontrakter er reviderede jf. forceringsaftalerne med henblik på at få elimineret/indhentet denne afvigelse og dette således følger s-kurven for anlægsomkostninger. Afvigelsen skyldes hovedsageligt, at entreprenørerne har haft færre ressourcer til rådighed end planlagt grundet rekrutteringsudfordringer. Afvigelsen skyldes ydermere forsinkelser i levering af materialer.

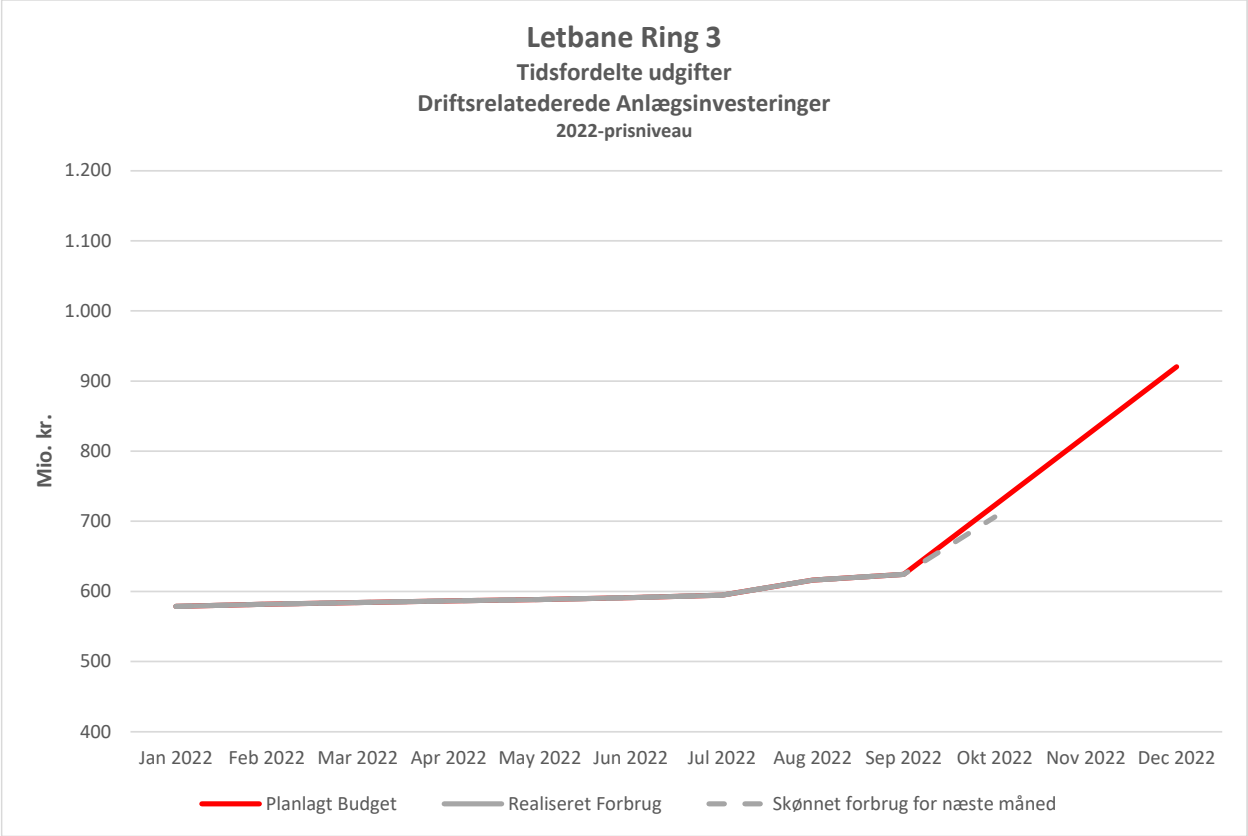
Anlægsaktiviteter



2.2 Samlet økonomisk fremdrift - Driftsrelaterede Anlægsinvesteringer

Budgettet for driftsrelaterede anlægsinvesteringer er i nedenstående S-kurve fordelt tidsmæssigt i forhold til det godkendte budget. Figuren belyser de driftsrelaterede anlægsinvesteringer for letbanen til og med oktober 2022.

Driftsrelaterede anlægsinvesteringer, S-kurve



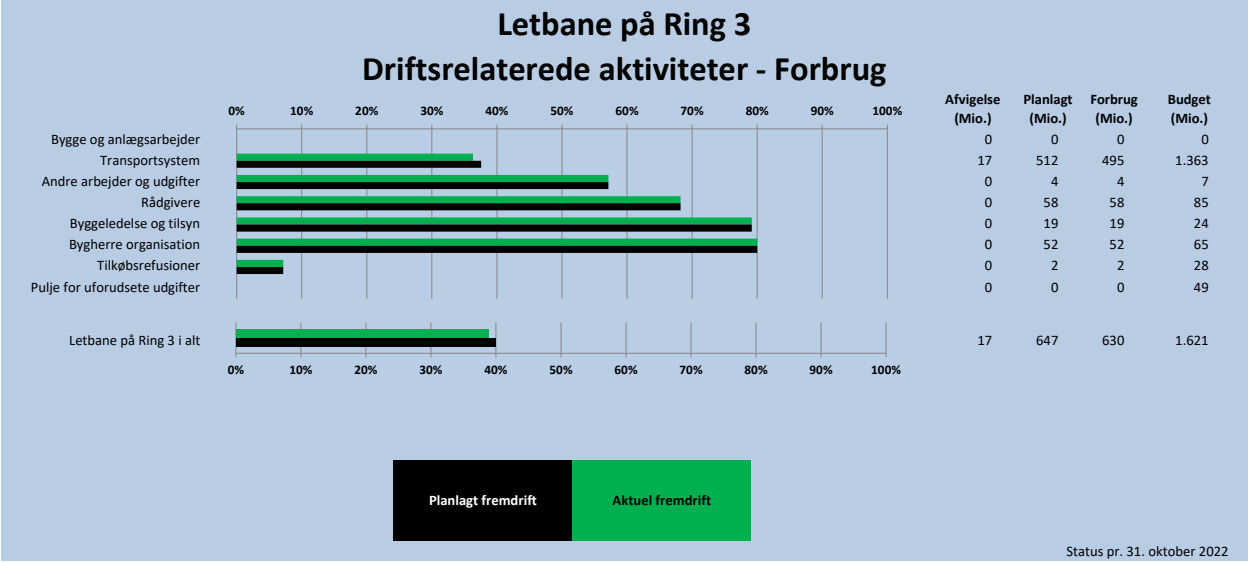
Kurven viser de afholdte udgifter (grå linje) sammenholdt med de forventede udgifter (rød linje). De forventede faktiske udgifter er tilmed angivet (grå stiplede linje).

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

Fremdriften er opgjort på baggrund af forbrug. De budgetterede driftsrelaterede anlægsinvesteringer til slut oktober 2022 er 647 mio. kr. De afholdte udgifter frem til og med september 2022 samt estimerede udgifter for oktober 2022 er 630 mio. kr.

De driftsrelaterede anlægsinvesteringer viser en afvigelse på 17 mio. kr. som skyldes et underforbrug på posten ”Transportsystemer”, herunder TS-SUP entreprisekontrakten. Afvigelsen skyldes en lokal forsinkelse på arealet ved Kontrol- og Vedligeholdelsescentret, hvor entreprenøren mangler at lave den nødvendige understopning af de udlagte skinner. Denne forsinkelse er ikke kritisk og påvirker ikke den samlede fremdrift på projektet.

Driftsrelaterede anlægsaktiviteter



3 Tid

3.1 Fremdrift på det samlede anlægsprojekt

Projektet er på alle områder udfordret af stor logistisk kompleksitet i forbindelse med den praktiske udførelse, herunder af hensynet til trafikafvikling, der yderligere udfordres af forsinkelser/afklaring af design – og myndighedsaccept. Begge entreprenører er udfordret af træghed i leverancer, senest i forbindelse med levering af skærver/underballast samt grus produkter. Derudover ses som tidligere nævnt en mangel på kvalificeret arbejdskraft. Der pågår en overvejende konstruktiv dialog mellem selskabet og entreprenørerne mhp. at afbøde både økonomiske og tidsmæssige konsekvenser af disse forhold.

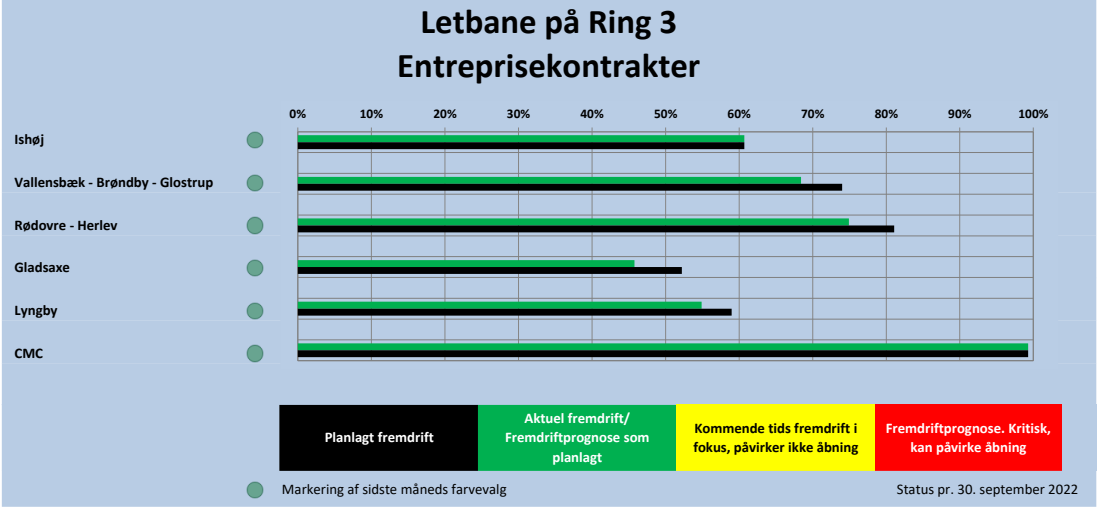
Nedenstående figur viser, at den planlagte fremdrift på projektet er udfordret på de fire anlægskontrakter med entreprenørerne CG Jensen og Per Aarsleff (VBG, RH, G og L). I figuren refererer ”planlagt” til de overordnede tidsplaner, der er aftalt i forbindelse med forligsaftalerne indgået ultimo maj og primo juni 2022. Den manglende fremdrift har for protokol 6-9 betydet, at disse ikke har kunnet overdrages i sin helhed på de aftalte terminer. Der udestår således nogle delstrækninger hvor anlægsarbejderne ikke er afsluttet. Fra selskabets side er der indført en generel procedure (præ-inspektion) ca. én måned før den aftalte færdiggørelsestermin for at sikre det størst mulige fokus, herunder sikre entreprenørernes prioritering af de hertil omfattede arbejder. Særligt er CG Jensens arbejder i Herlev i fokus, da disse p.t. ikke synes at have den rette prioritering hos entreprenøren.

For så vidt angår fremdriften i den femte CW-kontrakt i Ishøj, gennemføres den forholdsvis ukompliceret og jf. gældende tidsplan.

I forbindelse med udarbejdelsen af de indgåede forceringsaftaler med Per Aarsleff A/S og CG Jensen er der udarbejdet overordnede tidsplaner, hvilke ikke er tilstrækkeligt detaljerede til anvendelse i styringsøjemed og detailkoordinering. Disse planer skal nu udmøntes i først en opdateret Contract Schedule og herefter en Working Schedule. Dette arbejde pågår og har høj prioritering i selskabet, da et tilfredsstillende resultat er af afgørende betydning for opnåelsen af kommende milepæle. Der er pt. udarbejdet Contract Schedule for Vallensbæk, Brøndby, Glostrup- og Lyngby-kontrakterne samt Working Schedule for Lyngby-kontrakten – alle i relation til Per Aarsleff. For CG Jensen har processen været træg, men det forventes at Contract Schedule for både Gladsaxe og Rødovre-Herlev er på plads ultimo november.

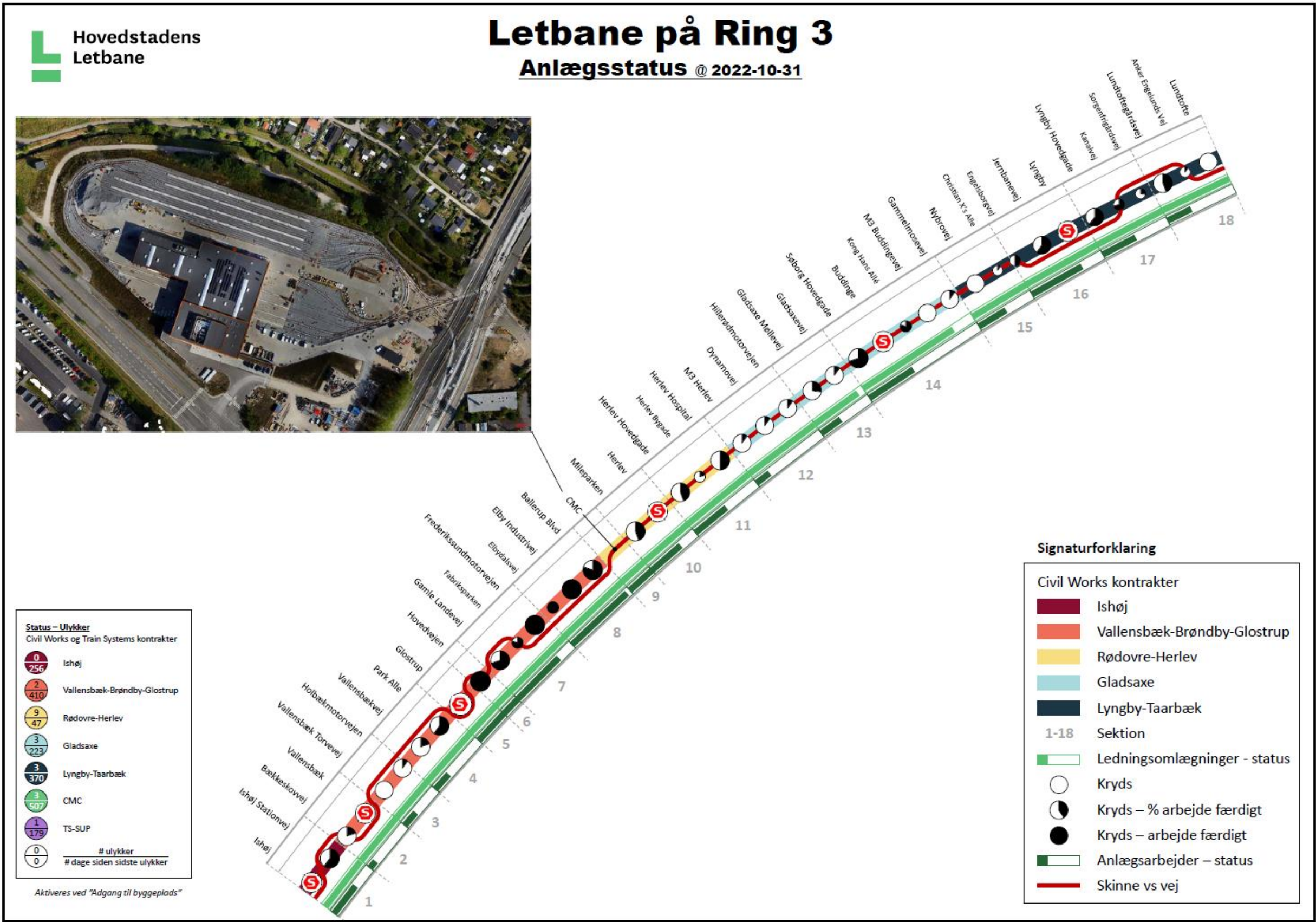
Som konsekvens af den intensiverede produktion, vil der være øgede risici forbundet med udførelsen, hvorfor Hovedstadens Letbanes andel af afklaringer direkte relateret til fremdriften har højeste prioritet i projektorganisationen.

Fremdrift på det samlede anlægsprojekt



For en nærmere beskrivelse af områder, hvor der i øjeblikket er letbanerelaterede anlægsarbejder, se figuren over anlægsstatus på side 7.

Anlægsstatus



Ledningsomlægninger:

Ledningsomlægningsarbejderne er afsluttet på alle protokoller med undtagelse af 14 i Gladsaxe.

Kontrol- og

Vedligeholdelsescentret:

Skinnelægning med ballast og støbning af slabtracks pågår.

Anlægsarbejder:

Anlægsarbejder foregår i alle 18 sektioner.

Endvidere er protokollerne 5-9 helt eller delvist overdraget til Siemens-Aarsleff, som har påbegyndt arbejder med sveller, skinner og mastefundamenter.

Herunder fremgår nogle af områderne, hvor anlægsarbejder pågår:

- Ishøj Stationsvej
- Bækkeskovvej
- Strækningen mellem Park Allé og Glostrup Station
- Slabtrack i Jyllingevej-krydset
- Nordre Ringvej ved Ejby Industrivej
- Herlev Station herunder udvidelse af bro over S-banen
- Strækningen mellem Gladsaxe Møllevvej og Tobaksvej
- Buddingevej i Gladsaxe
- Lyngby Station, fra Klampenborgvej til Lundtoftegårdsvej
- Akademivej og Anker Engelunds Vej ved DTU

3.2 Fremdrift på transportsystem

Siemens-Aarsleff har fået adgang til protokol 5, 6, 7, 8, 9 på letbanestrækningen med visse forsinkelser og udestående anlægsarbejde. Svejsning af skinner, udlægning af skinner og klargøring af mastefundamenter er påbegyndt.

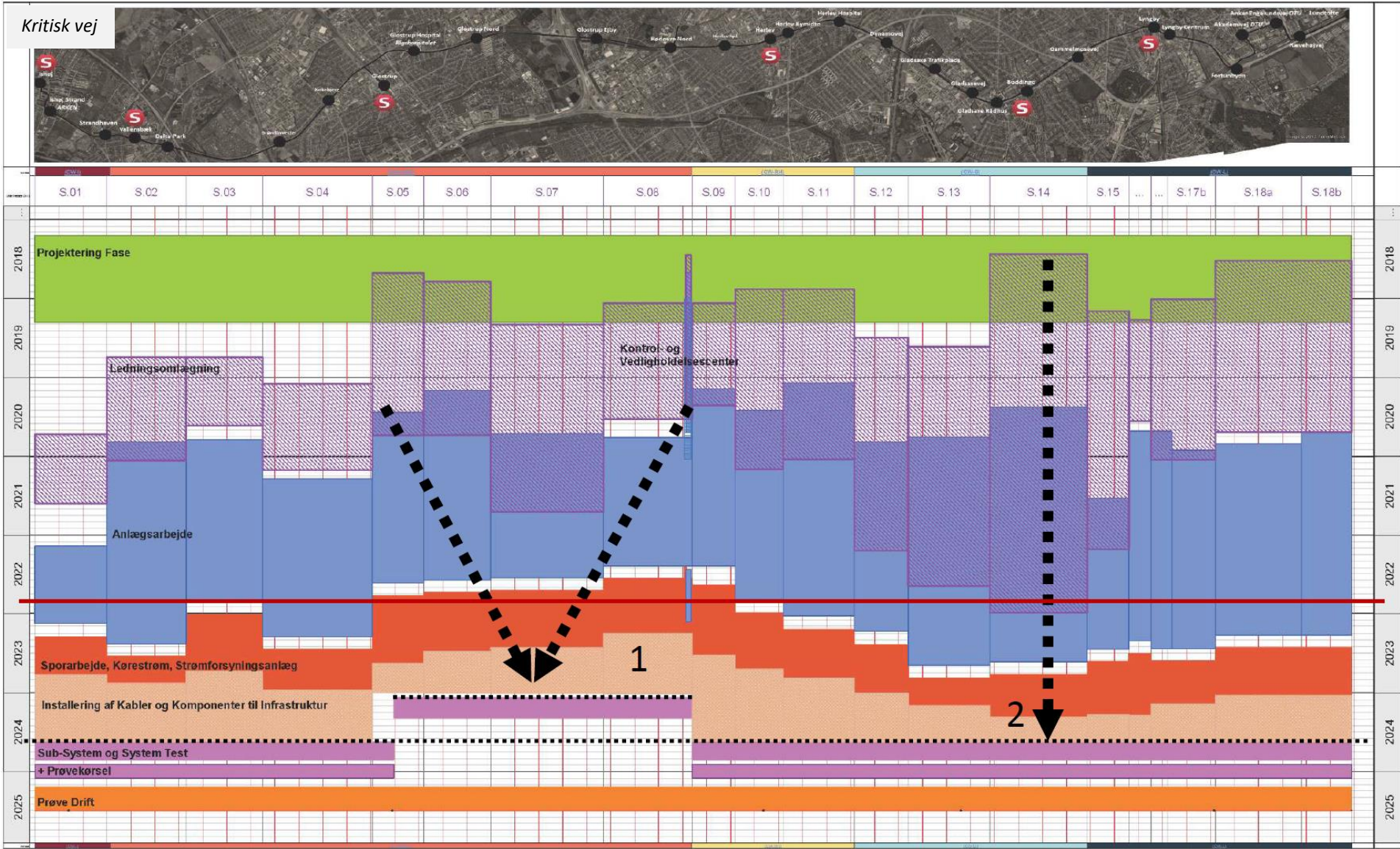
Siemens har begyndt fremstillingen af det første tog på fabrikken i Serbien, og selv med mindre forsinkelser forventes første tog stadig leveret til Danmark i august 2023.

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 afhængigt af, hvorledes projektet hovedaktiviteter rent faktisk forløber.

Den kritiske vej angivet med nr. 1 i figuren nedenfor 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. Fremdriften for dette område (protokol 5-8) har de seneste måneder ikke fulgt det planlagte forløb, hvorfor det ikke har været muligt at overdrage protokollerne i deres helhed som planlagt. Dette har resulteret i en overdragelse af delstrækninger samt områder hvor det har været muligt at lade Siemens Aarsleff arbejde i anlægsentreprenørens arbejdsområde for at reducere den tidsmæssige effekt. Dette har påvirket Siemens-Aarsleffs opstart og re-planlægning i nogle områder. Drøftelser med Siemens-Aarsleff angående dette pågår. Drøftelser angående den samlede tidsmæssige indflydelse for Siemens Aarsleffs arbejder som konsekvens af overdragelsen af reducerede arealer samt forsinkede overdragelser er ligeledes iværksat med særligt fokus på at etablere en ændret kritisk vej med den mindst mulige effekt på den samlede tidsplan.

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 afsluttet senere end de øvrige strækninger, hvilket efterlader mindre tid og fleksibilitet for skinnelægning, kørestrøm, komponenter og tekniske systemer. Endvidere er det på denne strækning det ses, at anlægsarbejder og ledningsomlægninger i stor udstrækning skal foregå parallelt, hvilket ligeledes udfordrer den planlagte fremdrift. Senest er arbejderne i protokol 12, specielt arbejder i relation til Hillerød motorvejen (cykeltunnel, ramper, broer) udfordret mht. design, produktion af broer samt udførelse, hvorfor dette ligeledes er et fokusområde.



4 Myndighedsforhold

4.1 Generelt

Der er stadig udfordringer i håndteringen af forskellige myndighedsforhold, primært relateret til design, hvilket udgør en risiko for projektets fremdrift, særligt i Herlev og Gladsaxe og i forhold til Vejdirektoratet.

4.2 Myndighedsgodkendelser af design

I Herlev er der stadig ikke opnået kommentering af P10 eller endelig godkendelse af P10 og P11. Herlev Kommune har modtaget de opdateringer fra entreprenøren, der var en forudsætning for en endelige kommentering og godkendelse. Materialet har været forsinket, og derfor har Herlev Kommune pt. vanskeligt ved at løfte kommenteringsopgaven, da kommunen også behandler andre projekter. Hovedstadens Letbane er i dialog med kommunen om en løsning, for at opnå en snarlig endelig godkendelse.

I Gladsaxe udestår endelig godkendelse af P12, P13 og P14. Her er der tale om udeståender af formel karakter, som forventes afklaret i forlængelse af P10 og P11.

Protokol 1 er blevet endeligt godkendt af Ishøj Kommune. Der er en lille del, der også skal godkendes af Vallensbæk Kommune, hvilket forventes at kunne ske inden årets udgang.

Derfor er der stadig behov for, at myndighederne delgodkender anlægsarbejder til udførelse lokalt inden for sektioner, hvor myndighedsgodkendelse mangler. Både Herlev og Gladsaxe udviser fortsat her den fornødne fleksibilitet således at fremdriften sikres.

Aarsleffs protokoller P2 – P8 og P15 – P18 er alle endeligt godkendt. Opfølgning på de forbehold, vejmyndighederne har givet i deres godkendelse af Aarsleffs protokoller, sker næste gang til januar 2023.

I forhold til Vejdirektoratets godkendelser, er der udstedt flere delgodkendelser, således at fremdriften har kunnet opretholdes. Hovedstadens Letbane har en tæt dialog med entreprenørerne og Vejdirektoratet om de endelige godkendelser, med fokus på krydsningerne med M3 Buddinge og Hillerødmotorvejen. Især sidstnævnte anses som kritisk for projektet, idet det endelige design endnu ikke forligger.

4.3 Vejmyndigheder og gravetilladelser

Det gode samarbejde med kommunerne lokalt og Vejdirektoratet om tilvejebringelse af de nødvendige gravetilladelser fortsætter.

Hovedstadens Letbane arbejder fortsat sammen med Per Aarsleff, CG Jensen, M.J. Eriksson og relevante myndigheder på at løse situationer, hvor forudsatte trafikale restriktioner udfordres og fleksibiliteten hos myndighederne er stor.

I Herlev gør selskabet fortsat en ekstra indsats sammen med entreprenøren i forsøg på at sikre en bedre planlægning af de kommende gravetilladelser. Der er mellem parterne aftalt ugentlige møder om kommende arbejder og tilhørende gravetilladelser for opfølgning på de mange og store arbejder og tilhørende omlægninger af trafikken, der finder sted.

Dialogen med trafikmyndighederne om opstart af TS-fasen i protokol 9 og 8 er indledt rettidigt i forhold til at tilvejebringe de for TS-fasens nødvendige tilladelser.

Letbaneprojektet bruger fortsat flere ressourcer på koordinering end forventet for at understøtte entreprenørens indhentning af myndighedsgodkendelser. Dette sker som følge af mange omfattende og samtidige arbejder, hvor omfanget er en konsekvens af forceringsaftalerne. Mangelfuldt og endnu ikke myndighedsgodkendt design samt afklaring af grænseflader med 3. part bidrager også til et øget træk på selskabets ressourcer.

4.4 Miljømyndigheder og -tilladelser

På miljøområdet har selskabet fortsat et godt samarbejde med myndighederne om at sikre løbende håndtering af jord og støj. Miljømyndighederne er orienteret om TS-fasen og de relevante myndighedsforhold.

Selskabet forventer at kunne deponere overskudsjord i Albertslund på de vilkår, som er givet ved Jordmodtagefacilitetens, Hyldager Bakkers, miljøgodkendelse indtil december, hvor Hyldager Bakker forventer at være fyldt op. Herefter skal al overskudsjord omdirigeres til de andre jordmodtagere, som selskabet i forvejen benytter, forudsat at disse har kapacitet. Selskabet afsøger andre muligheder, men kapaciteten hos jordmodtagerne er generelt udfordret, hvilket også afspejles i de fortsat stigende deponeringspriser.

5 Risiko

5.1 Det nuværende risikobillede

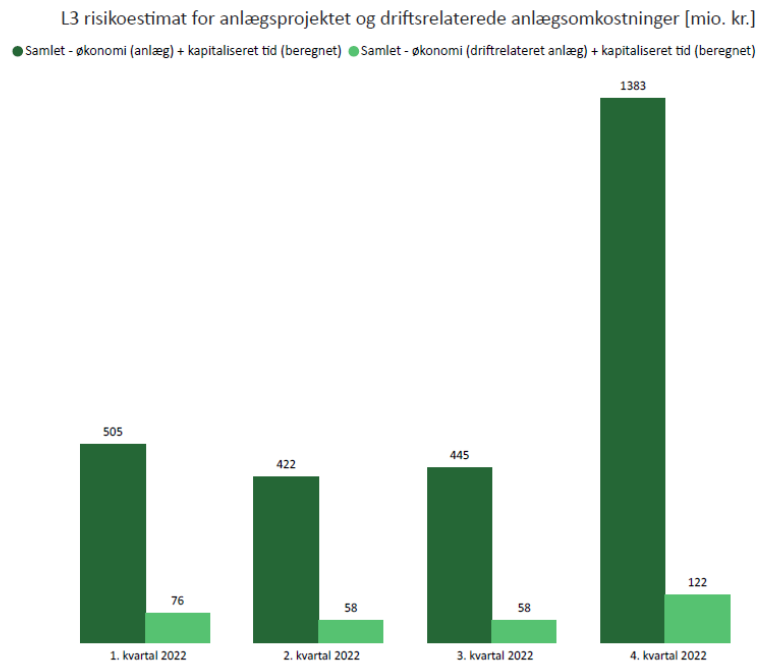
Afsnittet er opdateret på grundlag af risikorapporten. Risikobilledet er opdateret i 4. kvartal 2022.

Den økonomiske risiko for anlægsprojektet (Anlæg A) er vurderet til ca. 1.241 mio. kr., og den samlede tidsmæssige risiko er vurderet til ca. 395 dage. Denne tidsmæssige risiko omregnes til en økonomisk effekt på ca. 142 mio. kr. Således er den samlede økonomiske risiko opgjort til ca. 1.383 mio. kr. Dette svarer til en opjustering af risikoniveauet på ca. 938 mio. kr. siden 3. kvartal 2022. Ændringen skyldes særligt, at der er udfordringer i de globale og lokale forsynings- og leverancekæder, at der er forsinkelser fra ledningsomlægninger og anlægsarbejder, der slår igennem på det igangværende faseskift fra anlægsarbejder til etablering af transportsystem, stærkt stigende priser på deponi af overskudsjord samt at projektets kompleksitet øger risikoen for, at bygherreorganisationen bliver dyrere end forudset.

Den økonomiske risiko for de driftsrelaterede anlægsaktiviteter (Anlæg-D) er vurderet til ca. 107 mio. kr., og den samlede tidsmæssige risiko er vurderet til ca. 40,8 dage. Denne tidsmæssige risiko omregnes til en økonomisk effekt på ca. 14,8 mio. kr. Således er den samlede økonomiske risiko opgjort til ca. 122 mio. kr. Dette svarer til en opjustering af risikoniveauet på ca. 64 mio. kr. siden 3. kvartal 2022. Ændringen skyldes udfordringer i de globale og lokale forsynings- og leverancekæder, der er afgørende i projektets nuværende fase, hvor projektets flåde skal produceres.

For projektet samlet er den samlede risiko (økonomi og tidsmæssige) således opgjort til 1.505 mio. kr., hvilket ikke kan holdes indenfor de samlede reserver. På nedenstående figur er udviklingen af risikoniveauet for anlægsprojektet samt for de driftsrelaterede anlægsaktiviteter for sidste fire kvartaler vist.

Risikoestimat



6 Øvrige informationer

6.1 Ledningsomlægninger

Protokol 14 i Gladsaxe er som ved sidste rapportering den eneste strækning, hvor der arbejdes med ledningsomlægninger. I de øvrige protokoller er arbejdet afsluttet.

Udbyttet af den forceringsaftale selskabet har lavet med CG Jensen er reduceret med 30 dage, fordi Novafo er blevet yderligere forsinket pga. fejl under udførsel. Mitigering pågår.

Status for ledningsarbejdernes effekt på fremdrift af anlægsarbejder

Sektion / Protokol	Januar 2022	April 2022	Juli 2022	Oktober 2022	Bemærkninger
1 – Ishøj	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Afsluttet
2 – Vallensbæk	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Afsluttet
3 – Brøndby syd	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Afsluttet
4 – Brøndby nord	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Afsluttet
5 – Glostrup st.	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Afsluttet
6 - Glostrup Hospital	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Afsluttet
7 - Nordre Ringvej Syd	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Afsluttet
8 - Nordre Ringvej Nord	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Afsluttet
9 - KVC/Rødovre	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Afsluttet
10 - Herlev Syd	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Afsluttet
11 - Herlev Nord	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Afsluttet
12 - Gladsaxe ved Dynamovej	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Afsluttet
13 - Gladsaxe Ringvej	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Afsluttet
14 – Kong Hans Allé til M3	Gul	Gul	Gul	Rød	Fortsat kritisk ift. tidsplan. Mitigering pågår.
15 - Lyngby Buddingevej	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Afsluttet
16 - Lyngby St.	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Afsluttet
17 - Lyngby City Klampenborgvej	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Afsluttet
18 - Lyngby Lundtoftegårdsvej	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Afsluttet

Der er vurderet i tre kategorier, som er:

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

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

6.2 Arbejdsmiljø

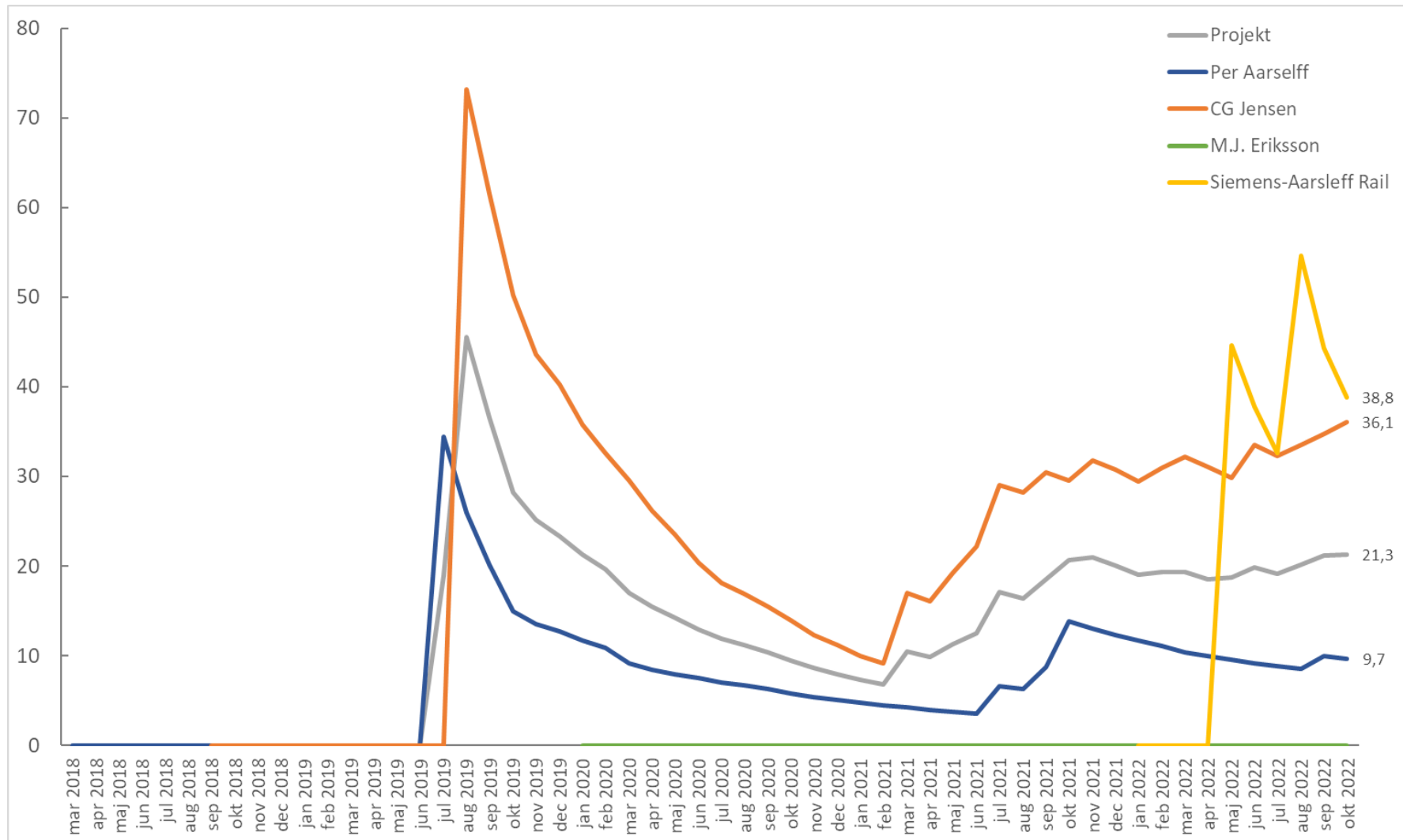
Der er i perioden august 2022 til og med oktober 2022 afholdt fem Safety Orientation kurser med deltagelse fra 45 medarbejdere fra entreprenørerne. Akkumuleret har 837 medarbejdere fra entreprenørerne deltaget på kurset.

Der er i perioden august 2022 til og med oktober 2022 afholdt to Intervention Training kurser med deltagelse fra to medarbejdere fra entreprenørerne. Akkumuleret har 70 medarbejdere fra entreprenørerne deltaget på kurset.

Ulykker med fravær

Der har i perioden august 2022 til og med oktober 2022 været fem ulykker med fravær. Den ene ulykke omhandlede en medarbejder, som gled på en trappe og slog ryggen. Den anden ulykke omhandlede en medarbejder, som faldt bagover fra et trin og fik en hjernerystelse. Den tredje ulykke omhandlede en medarbejder, som skar sig på en motorsav i forbindelse med træbeskæring. Den fjerde ulykke omhandlede en medarbejder, som i forbindelse med håndtering af materialer fik et vrid i ryggen. Den femte ulykke omhandlede en medarbejder, der blev ramt af en mast, som væltede da en gravemaskine fik fat i et midlertidigt ophængt kabel.

Akkumuleret ulykkesfrekvens. Ulykkesfrekvensen angiver raten af ulykker pr. million arbejdstimer. Grafen viser ulykkesfrekvensen for arbejdere fra begyndelsen af Letbaneprojektet til og med oktober 2022.



Arbejdsmiljø 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 oktober 2022.

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.

For KPI 1 tegner sig fortsat et positivt billede af forholdene på byggepladserne hos entreprenørerne Per Aarsleff, CG Jensen og M.J. Eriksson. Det bemærkes, at de forholdsvis lave tal hos entreprenøren Siemens-Aarsleff Rail vurderes at skyldes, at de har en anden tilgang til inspektionerne, hvorfor tallene ikke kan sammenlignes med de øvrige entreprenørerne.

For KPI 2 tegner sig fortsat et billede af udfordringer med entreprenørernes ledelses engagement i forhold til deltagelse i sikkerhedsinspektioner.

For KPI 3 tegner sig udfordringer med antallet af påbud fra Arbejdstilsynet til entreprenøren Siemens-Aarsleff Rail. Påbuddene har særligt peget på udfordringer med manglende brug af procesudsugning i forbindelse med svejsearbejde.

KPI'er for arbejdsmiljø

Key Performance Indicator	2022												Entreprenør
	1. Kvartal			2. Kvartal			3. Kvartal			4. Kvartal			
	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	
Andelen af emner, der blev tjekket på de ugentlige inspektioner, som var tilfredsstillende (grønne).	91%	87%	90%	80%	90%	83%	90%	87%	87%	81%			CG Jensen
	83%	80%	82%	85%	85%	84%	77%	75%	83%	84%			Per Aarsleff
		91%	89%	88%	90%	94%	x	90%	95%	90%			MJ Eriksson
				65%	47%	57%	67%	43%		37%			Siemens-Aarselff Rail
Antallet af inspektioner, hvor entreprenørens projektleder eller vice-projektleder deltog.	3			1			2			1			CG Jensen
	0			0			0			0			Per Aarsleff
	0			0			0			0			MJ Eriksson
	0			0			0			0			Siemens-Aarselff Rail
Andelen af besøg fra Arbejdstilsynet som hverken medførte påbud eller forbud.				100%	100%				100%	100%			CG Jensen
	100%	100%	100%	100%	0%			100%	100%	100%			Per Aarsleff
					100%								MJ Eriksson
						0%		0%		0%			Siemens-Aarselff Rail

6.3 Kommunikation, dialog og samarbejde med omgivelserne

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

Kommunikation til omgivelserne

Kommunikation om anlægsaktiviteter

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.

Byfester, Åbent Hus og dialogmøder

I sensommeren og efteråret har selskabet deltaget på en række borgerrettede arrangementer i flere af ejerkommunerne. Deltagelse i Gladsaxe-dagen, Herlev Festuge, Liv i Lyngby og Glostrup Kulturnat gav selskabets medarbejdere mulighed for dialog med de borgere, der netop nu er naboer til letbanebyggeriet og i driftsfasen forventes at blive passagerer. Fokus i selskabets formidlingsindsats var gevinsterne ved letbanen i drift samtidig med, at borgerne kunne få svar på deres spørgsmål om anlægsfasen.

Søndag den 18. september afholdt selskabet for første gang Åbent Hus på letbanebyggeriet. Arrangementet foregik på letbanens kontrol- og vedligeholdelsescenter i Glostrup Kommune, hvor 750 borgere fra hele letbanestrækningen lagde vejen forbi og fik en rundvisning på området. Nysgerrigheden fra de besøgende var stor, og der blev stillet mange gode spørgsmål. Blandt de besøgende gik et helt særligt ønske igen: Muligheden for at besøge kontrol- og vedligeholdelsescentret, når det første tog er ankommet. Selskabet undersøger muligheden for at gentage arrangementet, inkl. letbanetog, forventeligt i efteråret 2023.

Lyngby-Taarbæk Kommune arrangerer månedlige dialogmøder med fokus på Buddingevej, hvor naboer og andre har mulighed for at kigge forbi til et 'kom og spørg'-arrangement på en skole i lokalområdet. Hovedstadens Letbane har deltaget på møderne i september og oktober. Selskabet fortsætter sin deltagelse på kommende møder, når der er behov herfor.

Møde med Letbanens Borgerpanel

I oktober holdt selskabet møde med Letbanens Borgerpanel, hvor 11 af 13 medlemmer deltog. Mødet blev afholdt på kontrol- og vedligeholdelsescenteret, og på mødet fik deltagerne – ud over en status på projektet – en rundvisning på området og i bygningerne. Borgerpanelets medlemmer udtrykte alle, at anlægsarbejdet påvirker deres nærmiljø i høj grad, men udtrykte samtidig tilfredshed med selskabets informationsindsats. Næste møde forventes afholdt i foråret 2023.

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 sociale medier har selskabet fortsat fokus på historier om fremdriften i anlægsarbejdet samt vækst, bolig- og erhvervsudvikling i de kommuner, som Hovedstadens Letbane skal køre igennem.

Samtidig er fokus øget på at formidle og forankre, hvordan passagerer og naboer kommer til at opleve Hovedstadens Letbane i drift. Dermed er fokus reduceret på de mindre anlægsarbejder, sådan at historier om nabogener og trafikale gener generelt fylder mindre på de sociale medier. I august, september og oktober nåede selskabet ud til ca. 45.000 personer via Facebook og Instagram.

Via selskabets opdelte nyhedsbrev, Infoservice, udsendes løbende 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	2021	1. kv. 2022	2. kv. 2022	3. kv. 2022	Oktober 2022
Antal sidevisninger ^{1) 2)}	277.019	340.018	200.450	195.457	51.493	57.556	41.865	15.094
Antal tilmeldte til Infoservice	n/a	2.518	3.711	4.109	4.245	4.509	4.539	4.555

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.

Fra august til oktober 2022 har selskabet modtaget i alt 196 klager fordelt med 75 i august, 91 i september og 71 i oktober. Samlet set fik selskabet 550 klager i løbet af 2021. Det svarer til ca. 11 klager pr. uge. I perioden for denne rapport, august til oktober 2022, er det tilsvarende tal ca. 18 klager pr. uge, mens det for forrige periode fra maj til juli 2022 var ca. 15 klager pr. uge. Stigningen fra 2021 til 2022 skal ses i sammenhæng med det stigende aktivitetsniveau på hele strækningen, og at de igangværende arbejder stort set udelukkende udføres af Hovedstadens Letbanes entreprenører og ikke længere ledningsejere, hvorfor flere henvendelser og klager sendes til selskabet. Det vurderes, at antallet af klager er acceptabelt i forhold til aktivitetsniveauet.

Oversigt over antallet af henvendelser og klager til Hovedstadens Letbane fra 2015 til oktober 2022.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	1. kv. 2022	2. kv. 2022	3. kv. 2022	Oktober 2022
Henvendelser ¹⁾	318	174	321	422	841	628	637	290	155	197	59
Klager ^{2) 3)}	n/a	n/a	n/a	n/a	119	320	550	202	207	224	71
Total	318	174	321	422	960	948	1.187	492	362	421	130

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

Rejsetiden i 3. kvartal ligger mellem 10-18 pct. over normalrejsetiden for hele strækningen og ligger på niveau med de to forrige kvartaler. Som det sås i forrige kvartal, fordeler rejsetiderne sig jævnt hen over alle tre tidsperioder: morgenmyldretid, eftermiddagsmyldretid samt øvrig tid. Dog har rejsetiden for eftermiddagsmyldretiden enkelte udsving med et noget højere rejsetidsindeks.

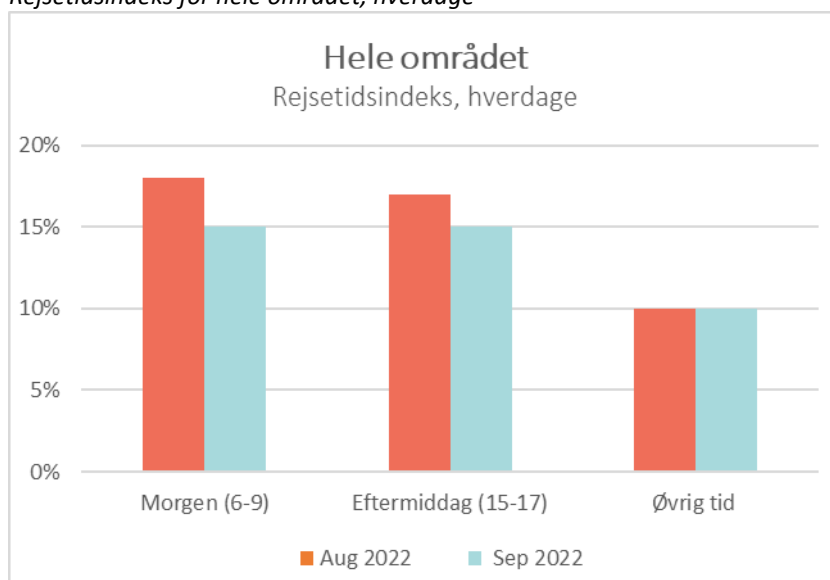
Der er fortsat stor aktivitet langs strækningen med betydelige trafikomlægninger som medfører at kommuner langs Ring 3 oplever større rejsetidsforlængelser, herunder særligt på strækningerne i Herlev, Brøndby og Vallensbæk samt i området ved Kontrol- og Vedligeholdelsescentret på grænsen mellem Herlev, Ballerup og Glostrup Kommune. Rejsetidsforøgelserne langs O3 er mest markant i eftermiddagsmyldretiden i både nord og sydgående retning, i både august og september måned.

På grænsen mellem Herlev, Ballerup og Glostrup Kommune er rejsetidsforlængelserne størst med lige over 50 pct. i september måned, hvilket skyldes at flere arbejder har foregået samtidigt, på udkørsel fra kontrol- og vedligeholdelsescentret, på Rødovre Nord Station og på strækningen. De mange aktiviteter har påvirket trafikken, da det har medført svære svingbevægelser og retningsskift ved passage af det langstrakte arbejdsområde.

I Herlev har der fortsat været store anlægsarbejder på hele strækningen, som påvirker og har givet øgede rejsetider. Der har blandt andet været arbejdet på stationen ud for Herlev bymidte.

Nedenstående figur viser den gennemsnitlige rejsetid for 2. kvartal 2022 holdt op mod normalrejsetiden¹. Indekset omfatter delstrækninger og dækker både trafikstrømme på langs og på tværs af Ring 3 såvel som svingende trafik. Juli måned indgår ikke i rejsetidsindekset, da denne periode er defineret som feriedage.

Rejsetidsindeks for hele området, hverdage



¹ Normalrejsetiden (baseline) defineret som perioden fra 3. kvartal 2017 til og med 2. kvartal 2018.

6.5 Ekspropriationer

Entreprenørernes manglende udnyttelse af de midlertidige ekspropriationer udgør stadig en risiko for letbaneprojektets fremdrift. Hovedstadens Letbane fastholder derfor fokus på at sikre nødvendige rettigheder ved aftaleindgåelse direkte med private parter.

Overdragelser og tilbageleveringer af arealer og konstruktioner til lodsejere m.fl. er i gang. I en række tilfælde har kvaliteten af de tilbageleverede arealer og/eller konstruktioner fra entreprenøren ikke levet op til det aftalte. Dette har forlænget tilbageleveringsprocessen til de berørte lodsejere samt projektets fremdrift på de konkrete lokationer. Ligeledes oplever letbaneprojektet udfordringer med terrænforskydninger mellem entreprenørernes arbejder og de eksisterende forhold. Selskabet har bedt entreprenøren om at håndtere dette.

I foråret 2023 vil der være et intensiveret fokus på at få tilbageleveret og indhentet tilfredshedserklæringer fra lodsejere. Tilbageleveringer vil være målrettet tilbageleveringer af arealer til private lodsejere i Brøndby og Glostrup. De resterende tilbageleveringer vil løbende blive prioriteret og håndteret.

Der er et prioriteret fokus på at sikre arealrettigheder til den udførende TS-entreprenør.

Der er blevet afholdt overdragelser og tilbageleveringer i Brøndby og Herlev Kommuner. Det forventes, at der gennemføres tilsvarende i den kommende periode i Brøndby, Herlev, Gladsaxe, Ishøj, Vallensbæk og Lyngby-Taarbæk kommuner.

Der har i perioden 1. august 2022 til 31. oktober 2022 været afholdt ekspropriationsforretninger i Gladsaxe Kommune. Der har ikke været afholdt taksationsforretning i perioden 1. august 2022 til 31. oktober 2022.

Der er indtil 31. oktober 2022 udbetalt erstatninger via kommissarius i forbindelse med overtagelse af boliger, arealer samt ulemper og lign. på ca. 294 mio. kr., hvilket ligger inden for det afsatte budget.

6.6

Retssager

Sager ved domstolene

Sagsøger	Sagsøgte	Indhold	Domstol	Status
Privat borger, Brøndby	Hovedstadens Letbane	Erstatning	Københavns Byret	Skal foreløbigt behandles af Københavns Byret i marts 2023.
Hovedstadens Letbane	Erhverv, Herlev	Princip om fradrag for fordele	Københavns Byret	Ikke berammet pt.
Hovedstadens Letbane	Erhverv, Herlev	Princip om fradrag for fordele	Retten i Odense	Ikke berammet pt.
Privat borger, Søborg	Hovedstadens Letbane	Erstatningsstørrelse samt princip om fradrag for fordele	Retten i Helsingør	Ikke berammet pt.
Hovedstadens Letbane	Erhverv, Søndre Ringvej 41A, Brøndby	Princip om fradrag for fordele	Retten i Glostrup	Ikke berammet pt.
Hovedstadens Letbane	Erhverv, Søndre Ringvej 49A, Brøndby	Princip om fradrag for fordele	Retten i Glostrup	Ikke berammet pt.
Hovedstadens Letbane	Erhverv, Søborg	Princip om fradrag for fordele	Københavns Byret	Ikke berammet pt.
Hovedstadens Letbane	Erhverv, Kongens Lyngby	Princip om fradrag for fordele	Københavns Byret	Ikke berammet pt.
Hovedstadens Letbane	Uddannelse, Frederiksberg	Princip om fradrag for fordele	Retten på Frederiksberg	Ikke berammet pt.
Privat borger, Nordre Ringvej Glostrup	Hovedstadens Letbane	Erstatningsstørrelse	Retten i Glostrup	Kendelse 1. juli 2021. Hovedstadens Letbane frifundet.
Privat borger, Glostrup	Hovedstadens Letbane	Grundlag for ekspropriation og erstatning	Østre Landsret (forgreninger til Højesteret og Retten i Glostrup) Gyldigheds-spørgsmålet er afgjort ved Højesteret.	Højesteret har til selskabets fordel fundet ekspropriationen gyldig og har dermed stadfæstet Østre Landsrets dom fra 2021, jf. direktørens beretning.

Aftaleindgåelser

Selskabet er i tæt dialog med diverse aftaleparter om sikring af aftalemæssige udeståender for tilkøbsaftaler, samarbejdsaftaler, tekniske aftaler og grænsefladeaftaler.

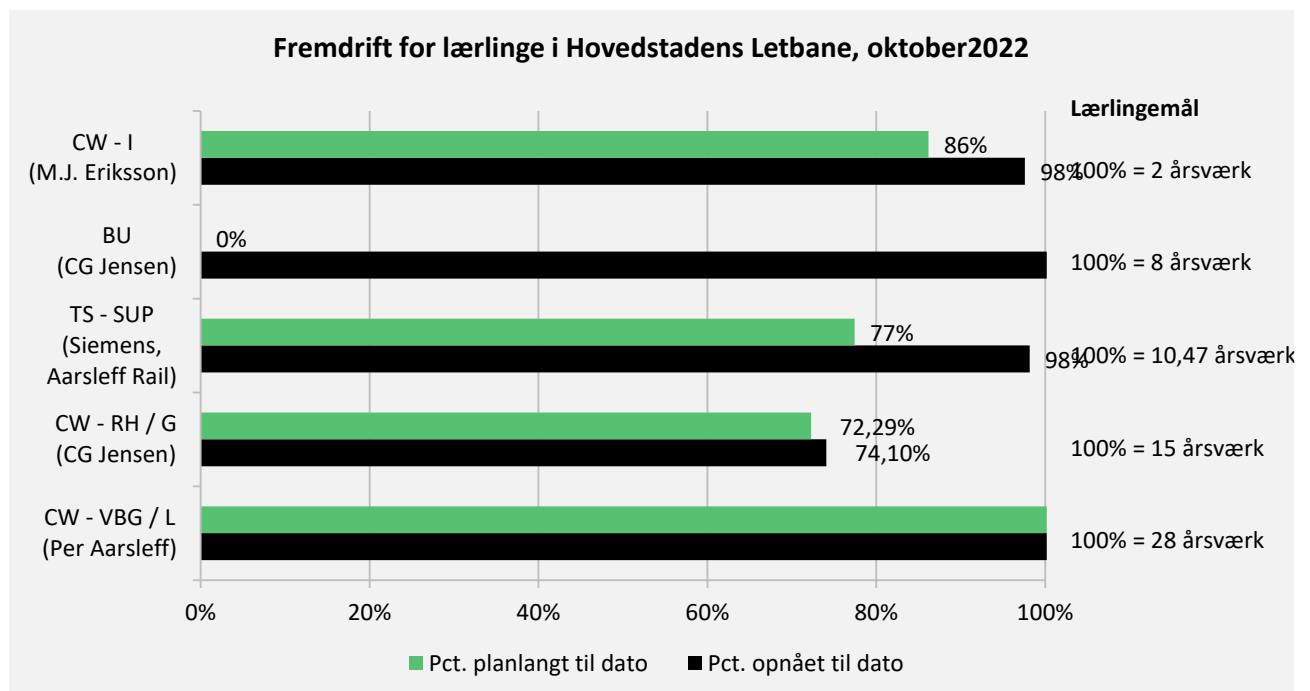
Der vil løbende være behov for at indgå nye aftaler i takt med projektets fremdrift, så rettigheder nedfældes i fornødent omfang. Hovedbestanddelen af aftaler er indgået og underskrevet.

6.7

Lærlinge

Entreprenørerne på letbanen har samlet set haft lige knap 70 årsværk under uddannelse indtil nu. Som det fremgår af figuren, er alle entreprenører foran deres plan for beskæftigelse af lærlinge. Det samlede krav til entreprenørerne er 62 årsværk, hvilket på nuværende tidspunkt er nået.

- Per Aarsleff på VBG/L har opnået 32,45 årsværk; 4,45 mere end det krævede 28
- CG Jensen på RH/G har opnået 11,11 årsværk; lige over det planlagte 10,84
- M.J. Eriksson på I, har opnået 1,95 årsværk; 0,23 mere end det planlagte 1,72
- Siemens/Aarsleff Rail, som er entreprenør på TS-SUP, har opnået 10,28; 2,17 mere end de planlagte 8,11. Entreprenøren måles op imod 10,47 årsværk, som de forventer at kunne beskæftige i kontraktperioden. Kravet i kontrakten er fem årsværk, hvilket entreprenøren har opnået i starten af 2021.



6.8

Signalanlæg

Signalanlægget består af både signalmaster og styrebokse m.m. i 61 kryds langs letbanestrækningen. Sideløbende foregår programmeringen af signalerne uafhængigt af de fysiske anlæg. Signalerne tages i brug løbende inden letbanen begynder at køre på strækningen, dette i takt med at anlæggene er anlagt og udstyret med den færdige software godkendt af de relevante vejmyndigheder.

ITS Teknik A/S, som er selskabets Road Traffic Signal System (RTSS)-leverandør, er begyndt sin installation af signalanlæg i henholdsvis Glostrup og Rødovre. Det drejer sig om syv ud af de i alt 61 kryds på strækningen. Fire af disse kryds er nu færdiginstalleret. Koordineringen mellem anlægsentreprenørerne og ITS Teknik har ikke fungeret efter hensigten. Derfor har Hovedstadens Letbane fokus på at understøtte koordinering og mitigerende. Det forventes, at RTSS-arbejdet bliver igangsat i Ishøj, Glostrup, Herlev, Gladsaxe og Lyngby i løbet af 4. kvartal 2022.

Programmering af signalerne

COWIs programmering af signalerne har af flere årsager været ramt af forsinkelser, et forhold der nu er taget hånd om og begynder at udvise den nødvendige fremdrift.

Programmeringen er gennemført for over 3/4 af krydsene, som nu behandles af vejmyndighederne forud for endelig tilretning og godkendelse. Processen omkring programmering af software til de enkelte kryds er inde i en god gænge, hvor antallet af iterationer frem mod endelig godkendelse er faldende. Til sikring af fremdriften og opretholdelse af en effektiv proces er der aftalt statusmøder med COWI. De mål der er sat for fremsendelse og godkendelse af softwaredesign i 2022 vil blive overholdt.

ITS Teknik har klargjort deres IT-plattform for signalanlæggene kaldet SCADA, og systemet er præsenteret for selskabet og taget i brug.

Fremdrift for signalprogrammet

	<i>Software opdateret/i alt</i>	<i>Software endeligt godkendt/i alt</i>		<i>Anlagte signaler/i alt</i>	<i>Følger tidsplanen</i>
Lyngby	1/18	1/18		0/18	
Gladsaxe	5/11	0/11		0/11	
Herlev	7/7	0/7		0/7	
Rødovre	1/1	0/1		1/1	
Glostrup	12/12	5/12		3/12	
Brøndby	1/4	0/4		0/4	
Vallensbæk	0/5	0/5		0/5	
Ishøj	0/3	0/3		0/3	
I alt	27/61	6/61		4/61	

Der er vurderet i tre kategorier, som er:

- **Grøn:** Følger tidsplanen
- **Gul:** Mindre forsinkelser, kræver tilpasning af signalernes idriftsættelsestidspunkt
- **Rød:** Forsinkelser, vil forsinke signalernes idriftsættelsestidspunkt

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