

STATUS LETBANE

Afrapportering

Maj 2023



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	5
3.1	Fremdrift på det samlede anlægsprojekt	5
3.2	Fremdrift på transportsystem	7
3.3	Kritisk vej	7
4	Myndighedsforhold	9
4.1	Generelt	9
4.2	Myndighedsgodkendelser af design	9
4.3	Vejmyndigheder og gravetilladelser	9
4.4	Miljømyndigheder og -tilladelser	10
5	Risiko	10
5.1	Det nuværende risikobillede	10
6	Øvrige informationer	11
6.1	Ledningsomlægninger	11
6.2	Arbejds miljø	11
6.3	Kommunikation, dialog og samarbejde med omgivelserne	13
6.4	Trafikafvikling	15
6.5	Ekspropriationer	17
6.6	Retssager	17
6.7	Lærlinge	18
6.8	Signalanlæg	19

1 Sammenfatning

1.1 Generelt

Denne rapport dækker perioden frem til ultimo maj 2023. Skæringsdatoer er afhængige af, hvornår data er tilgængeligt for selskabet.

1.2 Økonomi

Nærværende rapport er baseret på det eksisterende budget for letbanen. Selskabet har gennemgået budgettet med henblik på at kunne forelægge resultatet for bestyrelsen i juni måned 2023.

Anlægsbudgettet for Anlæg A er opskrevet med 342 mio.kr. til i alt 6.048 mio.kr. (eksklusiv korrektionsreserve). Restværdien af korrektionsreserve K2-A udgør 16 mio.kr. og K2-B udgør 420 mio.kr. Interessenterne har på ekstraordinært interessentskabsmøde den 15. december 2022 godkendt frigivelsen af 20 pct. korrektionsreserven til mulig disponering for Hovedstadens Letbanes bestyrelse. Frigivelsen er betinget af statens efterfølgende godkendelse og medfinansiering. Processen med anmodning om statens godkendelse og medfinansiering er igangsat. Opskrivning af budgettet relaterer sig udelukkende til indeksering af prisniveauet fra medio 2022 prisniveau til medio 2023 prisniveau.

Budgettet for Driftsrelaterede anlægsinvesteringer er opskrevet med 76 mio.kr. til i alt 1.697 mio.kr. Opskrivning af budgettet relaterer sig udelukkende til indeksering af prisniveauet fra medio 2022 til medio 2023.

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 maj 2023 er 4.048mio. kr. med forbrug på 3.978 mio. kr. Dvs. et mindre forbrug på ca. 2 procent ift. det planlagte. De budgetterede driftsrelaterede anlægsinvesteringer til slut maj 2023 er 685 mio. kr. med forbrug på 668 mio. kr. Dvs. et mindre forbrug på ca. 2 procent ift. det planlagte.

1.3 Tid

Sektion 1, sektion 5-8 samt det mest af sektion 9 er nu overdraget til TS-entreprenøren (Siemens-Aarsleff) for TS-arbejder. Samtidig arbejder anlægsentreprenørerne på de øvrige strækninger. Der arbejdes således stort set på hele strækningen hvilket er meget synligt for trafikanter, naboer og andre interessenter.

Der er sammen med kommunerne generelt fundet løsninger i kritiske strækninger og kryds således, at arbejdet kan udføres mere optimalt så fremdriften forbedres.

Letbaneprojektet oplever fortsat udfordringer på en række strækninger og kryds. Anlægsentreprenørernes fremdrift følges tæt i forhold til de indgåede aftaler. Siden sidste rapportering er fremdriften stadig ikke øget tilstrækkeligt til det forventede og nødvendige omfang, dette bl.a. med baggrund i udskiftning af ikke bæredygtig jord, afklaring af trafikale forhold i vejkryds samt andre uforudsete hindrende forhold i til gene for fremdriften.

Anlægsentreprenørerne har i et vist omfang opdateret kontrakt- og arbejdstidsplaner på baggrund af de reviderede tidsplaner i forligsaftalerne samt efterfølgende afklarede hændelser med indflydelse på milepælene i de enkelte områder. Flere sektioner er fortsat påvirket af forsinkelser på kontraktarbejder pga. mangel på ressourcer samt tekniske grænsefladeafklaringer mellem CW-arbejder og TS-arbejder dette særligt i Gladsaxe og Herlev. Dette åbner op for genforhandling af milepælene på kontraktarbejderne. Der pågår desuden kommercielle forhandlinger med Siemens-Aarsleff i tilknytning til de tidsmæssige konsekvenser af ændrede overdragelsesterminer, der er et resultat af de forudgående arbejder ved Aarsleff og CG Jensen.

1.4 Myndighedsforhold

Samarbejdet med trafik- og miljømyndigheder er fortsat konstruktivt fsva. tilvejebringelse af projektets nødvendige tilladelser. Letbanearbejdet fylder nu meget og er intenst på stort set hele strækningen. Der foretages mange og store ændringer i arbejdsområders størrelse og placering, hvilket påvirker trafikken. Såvel de kommunale vejmyndigheder, som Vejdirektoratet, udviser stor forståelse for dette, og arbejder konstruktivt ind i de behov der følger med høj anlægsaktivitet.

På CG Jensens kontrakter udestår fortsat flere afgørende designafklaringer, om end antallet er nedbragt betydeligt. Designudeståender for Hillerødmotorvejen er særdeles kritisk. Især fordi der er påvist manglende bæreevne i den eksisterende bros fundamenter og søjler såfremt den eksisterende broklasse ønskes fastholdt. Dette forventes løst tidsmæssigt med en forudsætning om at Vejdirektoratet renoverer de underliggende søjler og fundamenter, så de fremstår med deres oprindelige bæreevne. Væsentlige forudsætninger omkring selve brodækket er nu afklaret mellem Hovedstadens Letbane, CG Jensen og Vejdirektoratet, hvorefter designarbejdet ligger til godkendelse hos Vejdirektoratet.

1.5 Risiko

Den samlede økonomiske risiko for anlægsprojektet (Anlæg-A) er i 2. kvartal 2023 opgjort til ca. 1.398 mio. kr., svarende til 23 pct. af basisoverslaget på 6.048 mio. kr. Den samlede økonomiske risiko for de driftsrelaterede anlægsaktiviteter (Anlæg-D) er vurderet til ca. 128 mio. kr., svarende til ca. 8 pct. af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer på 1.643 mio. kr. Den samlede risiko for projektet er således opgjort til 1.526 mio. kr.

I forhold til 1. kvartal 2023 er der sket en marginal justering af det samlede risikoniveau for hele projektet på ca. 9 mio. kr. Der er således ikke ændret ved det samlede risikobillede, der blev forelagt bestyrelsen i 1. kvartal 2023.

1.6 Øvrige informationer

- Der har i perioden februar 2023 til og med april 2023 været én ulykke med fravær.
- Fra februar til april 2023 har selskabet modtaget i alt 420 klager fordelt med 125 i februar, 191 i marts og 104 i april. I perioden for denne rapport, februar til april 2023, har selskabet modtaget ca. 32 klager pr. uge, mens det for forrige periode fra november 2022 til januar 2023 var ca. 18 klager pr. uge.

2 Økonomi

2.1 Samlet økonomisk fremdrift - Anlægsomkostninger

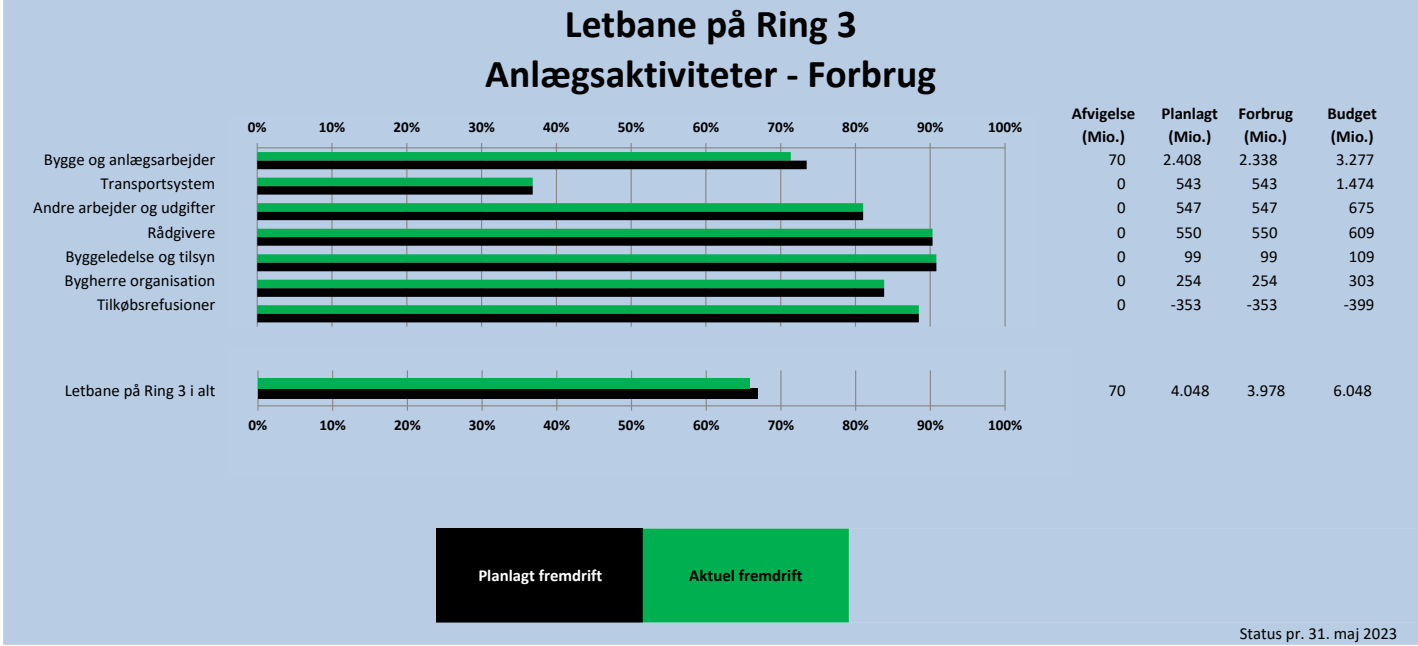
S-kurver indgår ikke i denne udgave af rapporten. Disse afventer nyt budget- og plangrundlag.

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 figurerne, hvor også det samlede budget pr. hovedaktivitet fremgår.

Fremdriften er opgjort på baggrund af forbrug. De budgetterede anlægsudgifter til slut maj 2023 er 4.048 mio. kr. De afholdte udgifter frem til og med april 2023 samt estimerede udgifter for maj 2023 er 3.978 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 fra Q2/2022 med henblik på at få elimineret/indhentet denne afvigelse og dette således følger s-kurven for anlægsomkostninger.

Anlægsaktiviteter



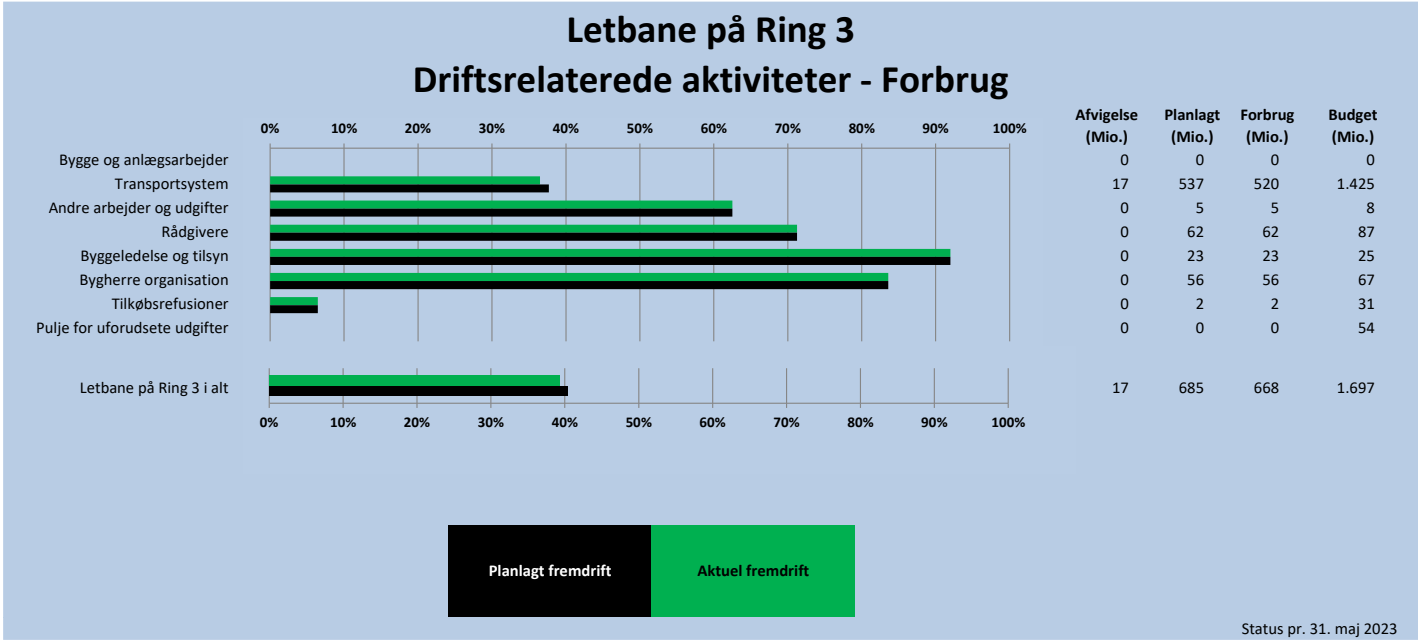
2.2 Samlet økonomisk fremdrift - Driftsrelaterede Anlægsinvesteringer

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 maj 2023 er 685 mio. kr. De afholdte udgifter frem til og med april 2023 samt estimerede udgifter for maj 2023 er 668 mio. kr.

De driftsrelaterede anlægsinvesteringer viser en afvigelse på 17 mio. kr. som skyldes et underforbrug på posten ”Transportsystemer”, herunder TS-SUP entreprisekontrakten.

Driftsrelaterede anlægsaktiviteter



3 Tid

3.1 Fremdrift på det samlede anlægsprojekt

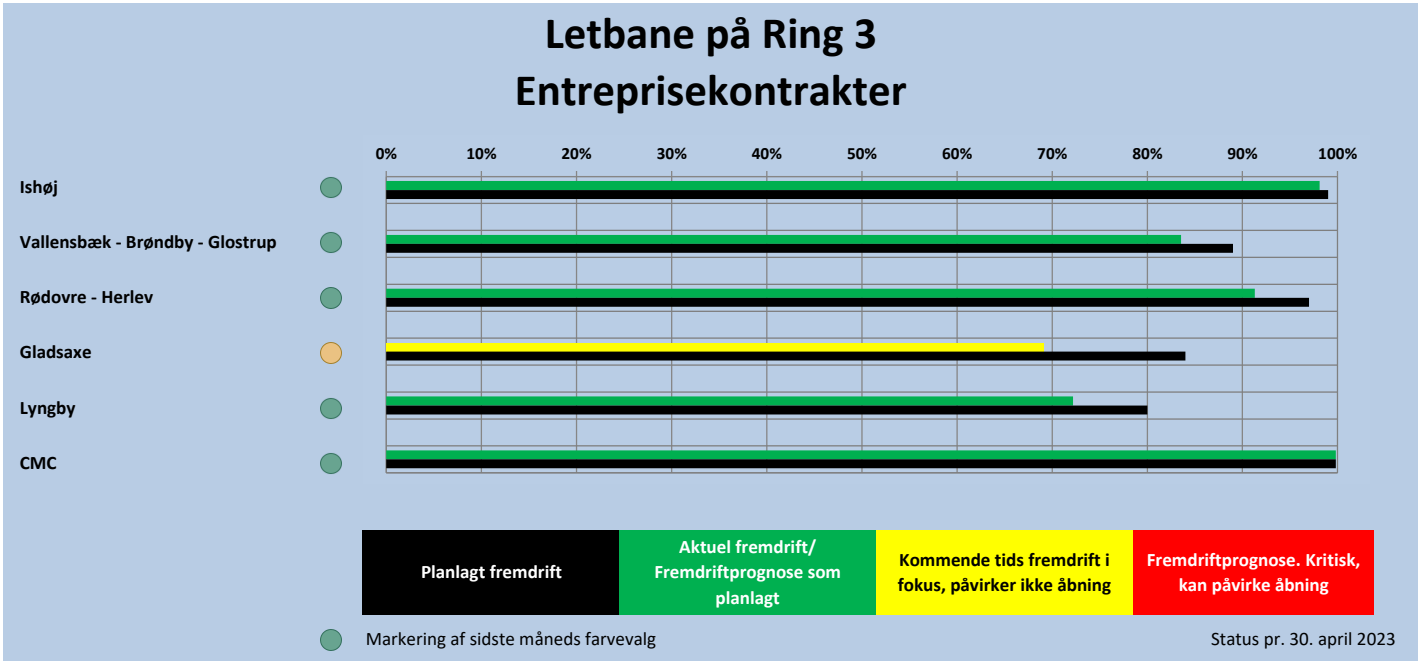
Projektet er udfordret af stor logistisk kompleksitet i forbindelse med den fysiske gennemførelse. Der kan herunder nævnes hensyn til trafikafvikling, udskiftning af blød bund, sene designafklaringer – og efterfølgende myndighedsaccept. Entreprenørerne og specielt CG Jensen har været, og er, udfordret på geotekniske forhold og forhold i forbindelse med eksisterende konstruktioner, der opdages og afklares sent. Endvidere opleves mangel af 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, den planlagte- og faktiske fremdrift på anlægskontrakterne med projektets anlægsentreprenører. I figuren refererer ”planlagt” til de overordnede tidsplaner, der er aftalt i forbindelse med forligsaftalerne indgået ultimo maj og primo juni 2022. Anlægskontrakten for Ishøj med entreprenøren M.J. Eriksson indikerer en mindre forsinkelse som ikke giver anledning til bekymring. Forsinkelserne på de øvrige strækninger kan i stort omfang tilskrives manglende fremdrift i forhold til det planlagte, en meget høj kompleksitet i koordineringen af arbejdet og sene projektafklaringer. Strækningen omkring Gladsaxe er markeret gul fordi design og godkendelse af konstruktionerne i forbindelse med Hillerød motorvejen, hvor letbanens krydsning af den eksisterende bro ikke er afsluttet. Samtidig med at afklaring og godkendelse pågår overvejes mitigerende handlinger, der bl.a. omfatter midlertidige konstruktioner.

I forbindelse med udarbejdelsen af de indgåede forceringsaftaler med Per Aarsleff og CG Jensen er der udarbejdet overordnede tidsplaner, hvilke ikke er tilstrækkeligt detaljerede til anvendelse i styringsøjemed og detailkoordinering. Disse planer udmøntes først i en opdateret ”Contract Schedule” og efterfølgende i 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 pågår processen fortsat, men det forventes at Contract Schedule for Rødovre-Herlev er på plads ultimo maj. Contract Schedule for Gladsaxe er blevet godkendt med en række forbehold. Working Schedule for Gladsaxe er afvist, da denne ikke opfylder kontraktens krav til samme.

Som konsekvens af, at der arbejdes efter accelererede planer med mange parallelle aktiviteter, er der øget risiko forbundet med planernes overholdelse. Det prioriteres derfor højt, at sikre løbende afklaring af forhold, der måtte stå i vejen for fremdriften.

Fremdrift på det samlede anlægsprojekt



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

3.2 Fremdrift på transportsystem

Siemens-Aarsleff arbejder fortsat i functional section (protokol 5-9), hvor der er god fremdrift. Der er som tidligere nævnt udfordringer i Hovedvejskrydset pga. manglende gravetilladelser, samt udfordringer omkring CWC- brønde som ligger for tæt på spor. Fundamenter til infostandere og billetautomater er blevet installeret i Glostrup.

På området ved kontrol- og vedligeholdelsescentret er køremasterne ved at blive installeret og trækning af kabler pågår.

Test af togene på Siemens test center i Wildenrath i Tyskland skrider frem som planlagt, og første tog forventes fortsat at blive leveret i sensommeren 2023 til KVC. Serieproduktionen af karosseriet til tog nr. 2-6 er igangsat på Siemens fabrik.

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, og 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. Endvidere har Siemens Aarsleffs arbejder i og omkring hovedvejskrydset i Glostrup været påvirket af manglende godkendelse fra Glostrup Kommune. Drøftelser med Siemens-Aarsleff angående dette pågår. I april har Siemens Aarsleff overtaget de sidste delstrækninger på strækningen protokol 5-8.

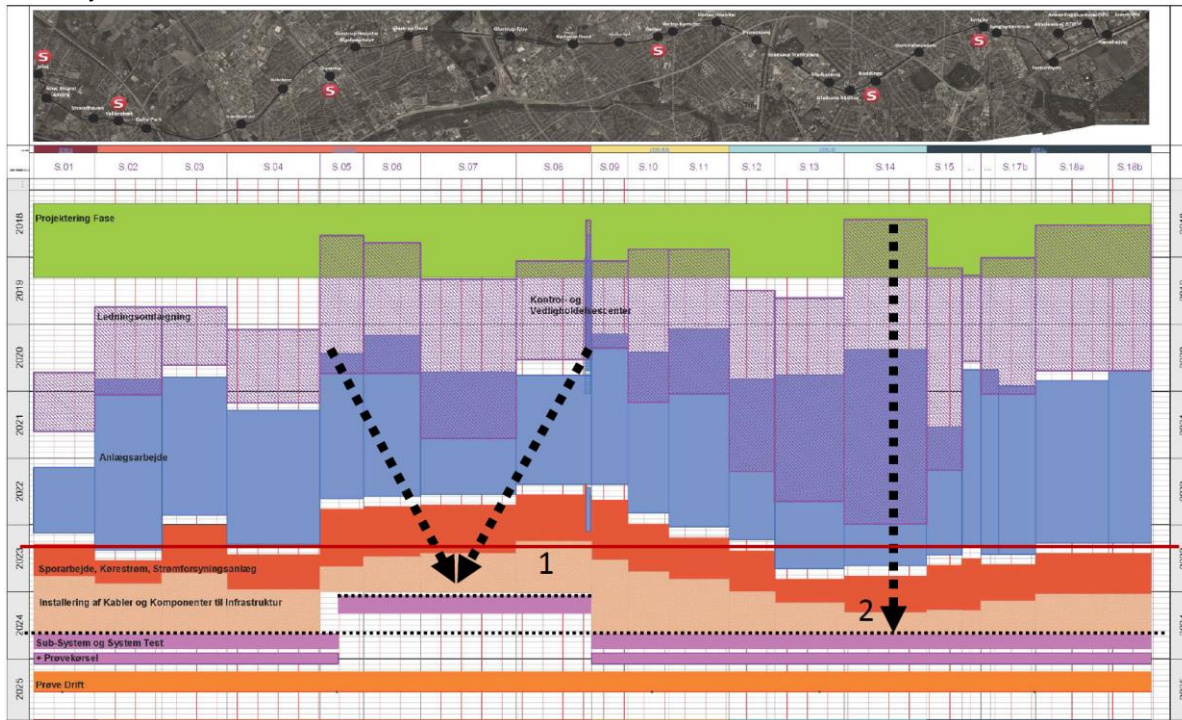
Drøftelser angående den samlede tidsmæssige indflydelse for Siemens Aarsleffs arbejder som konsekvens af overdragelsen af reducerede arealer samt forsinkede overdragelser er ligeledes iværksat med særligt fokus på at etablere en ændret kritisk vej med den mindst mulige effekt på den samlede tidsplan, herunder særligt teststrækningen Functional Section (protokol 5-8). Selskabet har placeret sig selv centralt i dette arbejde i erkendelse af, at det alene er her det samlede overblik befinder sig, herunder særligt i relation til mulighederne for aftaler omkring trafikreguleringer med myndighederne.

Den kritiske vej angivet med nr. 2 omfatter hele letbaneprojektets rettidige færdiggørelse. Den nuværende mest kritiske trækning er protokol 14 (mellem rundkørslen ved Buddingevej og afkørslen til Motorring 3). Denne strækning har været og er specielt i fokus, da anlægsarbejderne er planlagt afsluttet senere end de øvrige strækninger, og 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 der fra Gladsaxe Kommune givet tilladelse til at broen over Motorring 3 lukkes frem til årsskiftet, med tre ramper åbne for højresving. Dette giver mulighed for færre trafik- og udførelsesfaser, hvilket positivt vil påvirke fremdriften.

Arbejderne i protokol 12, specielt arbejder i relation til Hillerød motorvejen (cykeltunnel, ramper, broer) er stadig udfordret mht. design, produktion af broer samt udførelse, hvorfor dette nu er den største tidsmæssige udfordring og derfor et fokusområde.

Afkłaring af bæreevne af eksisterende bro over Hillerødmotorvejen er afsluttet. Opstart af arbejderne afventer den endelige godkendelse fra Vejdirektoratet. Når letbanen fremover skal passere midt på den eksisterende bro, skal fodgængere og cyklister fremover benytte nye broer på hver side af den eksisterende bro. Udførelse af konstruktionerne omkring broen samt trafikhåndtering er her en særlig udfordring.

Kritisk vej



4 Myndighedsforhold

4.1 Generelt

Projektet oplever fortrinsvis fleksibilitet og konstruktiv tilgang hos myndighederne og Vejdirektoratet under tilvejebringelsen af de for projektet nødvendige tilladelser. Tillige oplever projektet fleksibilitet omkring nødvendige ændringer til designet under udførelse. Der er fortsat udfordringer relateret til design, som udgør en risiko for projektets fremdrift, særligt i forhold til Vejdirektoratet.

4.2 Myndighedsgodkendelser af design

I Herlev er der indgået en aftale om at fuldføre CW-entreprenørens anlæg, baseret på de godkendelser med forbehold som Herlev Kommune gav i 2020.

I Gladsaxe udestår fortsat endelig godkendelse af P12, P13 og P14. Her er der tale om udeståender af formel karakter, som forventes afklaret i første halvår af 2023.

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 i første halvår af 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. Dette med et særligt fokus på krydsningerne med M3 Buddinge og Hillerød motorvejen. Via en task-force mellem Hovedstadens Letbane, CG Jensen inkl. rådgiver og Vejdirektoratet er væsentlige forudsætninger omkring broen over Hillerød motorvejen nu afklaret, hvorefter designarbejdet kan formentlig godkendes endeligt af Vejdirektoratet.

4.3 Vejmyndigheder og gravetilladelser

Samarbejde med kommunerne lokalt og Vejdirektoratet om tilvejebringelse af de nødvendige gravetilladelser er generelt godt.

Letbanearbejdet fylder rigtig meget og trafikomlægningerne i den forbindelse er intense på stort set hele strækningen. Der foretages mange og store ændringer i arbejdsområdets størrelse og placering, hvilket påvirker trafikken. Såvel de kommunale vejmyndigheder, som Vejdirektoratet, udviser stor forståelse for dette, og arbejder konstruktivt ind i de behov der følger med høj anlægsaktivitet.

Dialogen med trafikmyndighederne om opstart af TS-fasen i protokol 9 og 8 m.fl. pågår uændret med henblik på at tilvejebringe de for TS-fasens nødvendige tilladelser.

En dialog er også indledt med TS og CW om at arbejde i samme arbejdsområdsområde og under samme tilladelser (guest on site), hvor det menes at være muligt og til gavn for projektet.

Derudover er der særlig fokus på at sikre, at Glostrup Kommune giver de nødvendige gravetilladelser, som kan sikre skinnelægning i protokol 6 (Hovedvejskrydset i Glostrup).

Letbaneprojektet bruger fortsat flere ressourcer på koordinering end forventet for at understøtte entreprenørens indhentning af myndighedsgodkendelser og den forøgede kompleksitet som konsekvens af underopdeling af de oprindelige sektioner.

4.4 Miljømyndigheder og -tilladelser

Det gode samarbejde med myndighederne på miljøområdet fortsætter til gavn for den løbende håndtering af jord og støj og øvrige miljøsager.

Efter lukning af jordmodtagefaciliteten Hyldager Bakker, deponerer selskabet nu udelukkende overskudsjord hos kommercielle jordmodtagere. Kapaciteten hos jordmodtagerne er fortsat 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 2. kvartal 2023. I forhold til 1. kvartal 2023 er der sket en marginal opjustering af det samlede risikoniveau for hele projektet på ca. 9 mio. kr., der ikke ændrer ved det risikobillede, der blev forelagt bestyrelsen i 1. kvartal 2023.

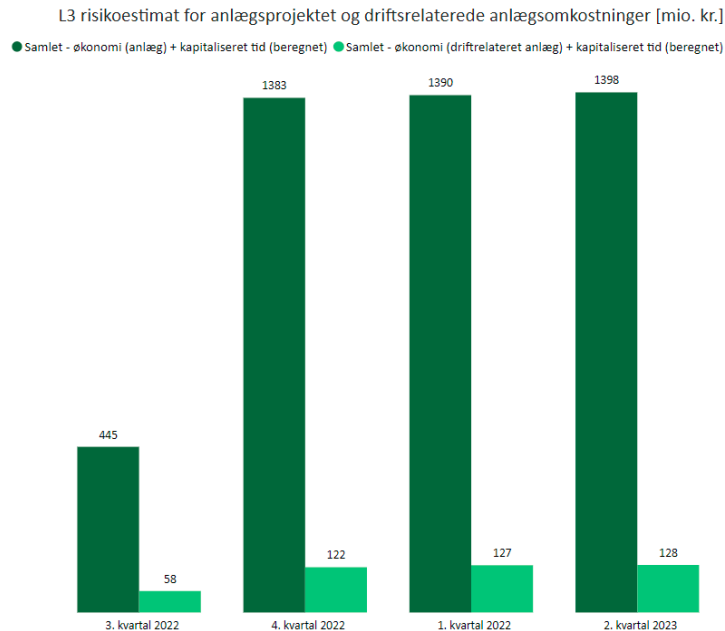
Den økonomiske risiko for anlægsprojektet (Anlæg A) er vurderet til ca. 1.231 mio. kr., og den samlede tidsmæssige risiko er vurderet til ca. 462 dage. Denne tidsmæssige risiko omregnes til en økonomisk effekt på ca. 167 mio. kr. Således er den samlede økonomiske risiko opgjort til ca. 1.398 mio. kr., svarende til 23 pct. af basisoverslaget på 6.048 mio. kr. Dette svarer til en opjustering af risikoniveauet på ca. 8 mio. kr. siden 1. kvartal 2023. Ændringen skyldes bl.a. at der hos enkelte entreprenører italesættes likviditetsudfordringer. Desuden er der opstået udfordringer med grænsefladekoordinering mellem TS-entreprenørerne og Banedanmark i forhold til lokaltogs godkendelsesprocedurer. Den samlede opjustering dækker også over nedjusteringer grundet projektfremdrift bl.a. at der er færre udfordringer med mangel på mandskab end tidligere særligt på CW-arbejderne, og at de resterende ledningsomlægninger forventes at være begrænset.

Den økonomiske risiko for de driftsrelaterede anlægsaktiviteter (Anlæg-D) er vurderet til ca. 110 mio. kr., og den samlede tidsmæssige risiko er vurderet til ca. 50 dage. Denne tidsmæssige risiko omregnes til en økonomisk effekt på ca. 18 mio. kr. Således er den samlede økonomiske risiko opgjort til ca. 128 mio. kr., svarende til ca. 8 pct. af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer på 1.643 mio. kr. Dette svarer til en opjustering af risikoniveauet på ca. 1 mio. kr. siden 1. kvartal 2023. Opjusteringen skyldes en ny risiko vedr. operatørens sikkerhedscertifikat og sikkerhedsgodkendelse, der i dette kvartal er taget ud af den overordnede risiko for ibrugtagningstilladelser og blevet en selvstændig risiko med det formål at kunne lave tættere opfølgning. I 2022 trådte en ny lovgivning angående selvforvaltning af trafikale og tekniske sikkerhedsregler i kraft, som gælder operatøren. Usikkerheder forbundet med implementering og håndhævelse af ny regulering øger risikoen for forsinkelse af operatørgodkendelse.

For projektet samlet er den samlede risiko (økonomi og tidsmæssige) således opgjort til 1.526 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

Der er ikke flere (planlagte) ledningsomlægninger tilbage. Det sidste oprensningsarbejde ift. oliespild i protokol 14 Gladsaxe blev afsluttet inden påsken.

Den oversigt, som tidligere har vist fremdriften for ledningsomlægninger er nu taget ud, da arbejderne er gennemført.

6.2 Arbejdsmiljø

Der er i perioden februar 2023 til og med april 2023 afholdt fem Safety Orientation kurser med deltagelse fra 48 medarbejdere fra entreprenørerne på letbaneprojektet. Akkumuleret har 969 medarbejdere fra entreprenørerne deltaget på kurset.

Der er i perioden februar 2023 til og med april 2023 ikke afholdt Intervention Training kurser med deltagelse fra medarbejdere fra entreprenørerne. Akkumuleret har 70 medarbejdere fra entreprenørerne deltaget på kurset.

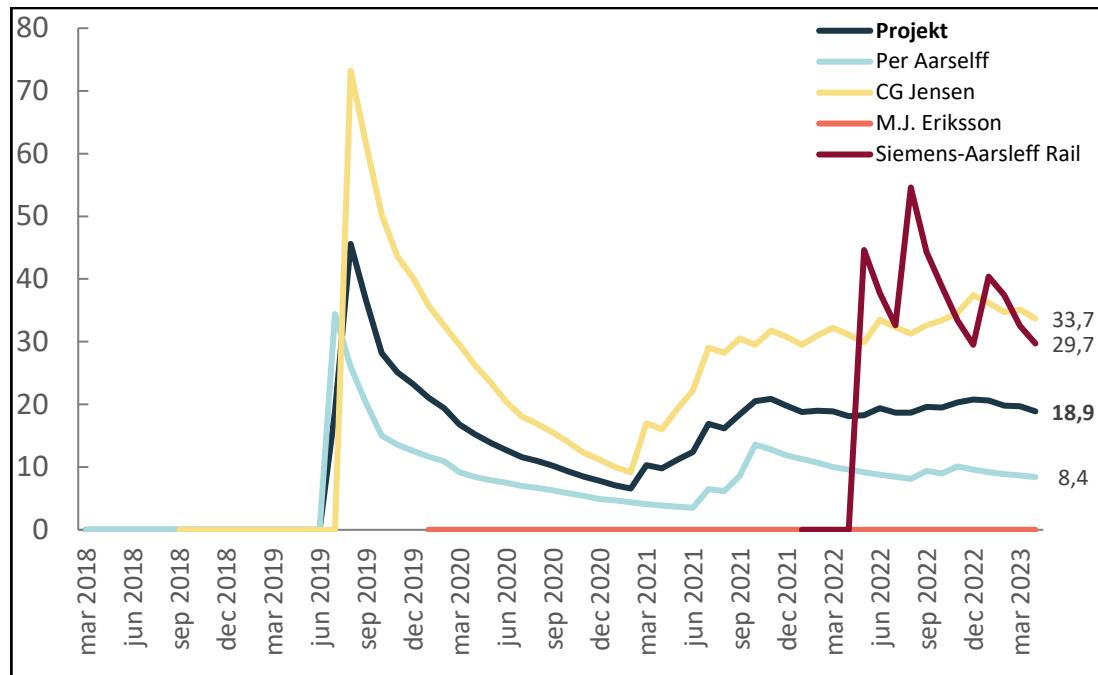
Ulykker med fravær

Der har i perioden februar 2023 til og med april 2023 været én ulykke med fravær:

- En medarbejder fik et smæld i ryggen, da han anvendte en håndskovl. Han oplevede store smerter og kunne ikke mærke sine ben.

Akkumuleret ulykkesfrekvens.

Ulykkesfrekvensen angiver raten af ulykker pr. million arbejdstimer. Grafen viser ulykkesfrekvensen for arbejdere fra begyndelsen af Letbaneprojektet til og med april 2023.



Arbejdsmiljø Key Performance Indicators

For at følge entreprenørernes proaktive sikkerhedsarbejde, er der etableret et sæt KPI'er.

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 have baggrund i en anden tilgang til inspektionerne, hvorfor tallene ikke kan sammenlignes med de øvrige entreprenører. Der bemærkes dog en positiv udvikling for så vidt angår disse opgørelser.

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 en generel positiv udvikling i andelen af besøg fra Arbejdstilsynet, som ikke resulterede i en indskærpelse.

KPI	2022						2023						Entreprenør
	3. Kvartal			4. Kvartal			1. Kvartal			2. Kvartal			
	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	mar	apr	maj	jun	
Andel emner tjekket på inspektioner, som var tilfredsstillende (grønne).	90%	87%	87%	81%	90%	70%	87%	88%	92%	84%			CG Jensen
	77%	75%	83%	84%	86%	84%	91%	85%	86%	82%			Per Aarsleff
	x	90%	95%	90%	89%	85%	86%	91%	94%	96%			MJ Eriksson
	67%	43%		37%	39%	63%	76%	72%	81%	72%			Siemens-Aarsleff Rail
Antal inspektioner hvor entreprenørens projektdirektør eller vice-projektdirektør deltog.	2			1			0			0*			CG Jensen
	0			0			0			0*			Per Aarsleff
	0			0			0			0*			MJ Eriksson
	0			0			0			0*			Siemens-Aarsleff Rail
Andel besøg fra Arbejdstilsynet som hverken medførte påbud eller forbud.			100%	100%			100%	100%		0%			CG Jensen
		100%	100%	100%	100%			100%					Per Aarsleff
													MJ Eriksson
		50%		0%		0%	50%						Siemens-Aarsleff 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 stort set hele 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. I perioden for denne rapport, februar til april 2023, har naboer og trafikanter oplevet en række større forandringer langs letbanestrækningen, herunder ikke mindst trafikale omlægninger og deraf følgende forlængede rejsetider og kødannelse. Selskabet har i perioden informeret de berørte målgrupper via nyhedsbreve og fysiske varslinger samt øget brug af SMS, når forholdene ændrer sig med kort varsel, eller når akutte gener påvirker målgrupperne.

"Kig op" sikkerhedskampagne

En ny kampagne om bløde trafikanters opmærksomhed i trafikken, når de færdes langs letbanestrækningen, er i januar-februar gennemført som en test på udvalgte lokationer. Et af testfasens resultater var, at 40 pct. af de bløde trafikanter oplevede, at kampagnen fik dem til at tænke over og være mere opmærksomme på deres egen adfærd i trafikken. Derfor har selskabet besluttet at udrulle indsatsen på hele letbanestrækningen. Indsatsen, der består af spray på cykelstier og i lyskryds samt bagsidebannere på 300S-busserne, vil blive suppleret af andre kommunikationsinitiativer, som kan forlænge og understøtte den betalte indsats.

Arrangementer og events

Lørdag d. 29. april deltog selskabet på bæredygtigheds-arrangementet "Grøn Dag" i Albertslund med ca. 2.000 deltagere. Selskabet var til stede med en kaffevogn og to medarbejdere, og fik i dagens løb opfyldt ambitionen om dialog og udbredelse af kendskabet til letbanen over for nysgerrige og interesserede borgere.

I april holdt selskabet møde med Letbanens Borgerpanel, hvor 10 af 13 medlemmer deltog. Mødet blev afholdt i Lyngby-Taarbæk Kommune i samarbejde med kommunens Center for Trafik, Miljø og Bæredygtighed. På mødet fik deltagerne – ud over en status på projektet generelt og i Lyngby-Taarbæk Kommune specifikt – en rundvisning ved De Engelske Rækkehuse på Buddingevej, hvor det første arbejde med letbanens transportsystem i kommunen er godt i gang. Næste møde forventes afholdt i efteråret 2023, hvor borgerpanelet skal se letbanens første tog på kontrol- og vedligeholdelsescentret i Glostrup Kommune.

Lyngby-Taarbæk Kommune arrangerer dialogmøder hver anden måned, hvor naboer og andre interessenter har mulighed for at kigge forbi til et 'kom og spørg'-arrangement i et lokale i varehuset Magasin. Hovedstadens Letbane har deltaget på møderne i februar og april 2023 og har her svaret på spørgsmål om blandt andet den forestående fase med transportsystemet, støj fra letbanen i drift samt det forventede åbningstidspunkt. Selskabet fortsætter sin deltagelse på de resterende møder i 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 perioden fra og med 1. februar til og med 30. april 2023 nåede selskabet ud til ca. 205.000 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	2022	1. kvartal 2023	April 2023
Antal sidevisninger ^{1) 2) 3)}	277.019	340.018	200.450	195.457	203.061	74.849	20.876
Antal tilmeldte til Infoservice	n/a	2.518	3.711	4.109	4.553	4.744	4804

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.

³⁾ I april overgik Hovedstadens Letbane til et nyt GDPR-compliant statistikværktøj. Overgangen betyder, at der kan være forskelle i data sammenlignet med tidligere perioder.

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 februar til april 2023 har selskabet modtaget i alt 420 klager fordelt med 125 i februar, 191 i marts og 104 i april. I perioden for denne rapport, februar til april 2023, har selskabet modtaget ca. 32 klager pr. uge, mens det for forrige periode fra november 2022 til januar 2023 var ca. 18 klager pr. uge.

Det kraftigt stigende antal klager skal ses i sammenhæng med selskabets forceringsplaner, især i Vallensbæk Kommune, Herlev Kommune og Gladsaxe Kommune, og det dermed stigende aktivitetsniveau, hvor anlægsarbejdet flere steder foregår parallelt med arbejdet med transportsystemet. Samtidig udføres de igangværende arbejder stort set udelukkende af Hovedstadens Letbanes entreprenører og ikke længere ledningsejere, hvorfor flere henvendelser og klager sendes til selskabet.

Aktuelt bidrager større trafikomlægninger, f.eks. på dele af Herlev Ringvej, i centrale dele af Vallensbæk og en otte måneder lang spærring af Buddingevej henover Motorring 3 for gennemkørende trafik, til, at antallet af både klager og henvendelser er stigende.

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

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	1. kvartal 2023	April 2023
Henvendelser ¹⁾	318	174	321	422	841	628	637	835	217	39
Klager ^{2) 3)}	n/a	n/a	n/a	n/a	119	320	550	841	414	104
Total	318	174	321	422	960	948	1.187	1.676	631	143

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 bygningsskader som 'Klager' i stedet for 'Henvendelser'.

6.4

Trafikafvikling

På grund af en fejl i beregningsmetoden af rejsetidsdata, var der ingen afrapportering i forrige statusletbane rapport. Derfor rapporteres der på udviklingen i rejsetiderne for både 4. kvartal 2022 og 1. kvartal 2023.

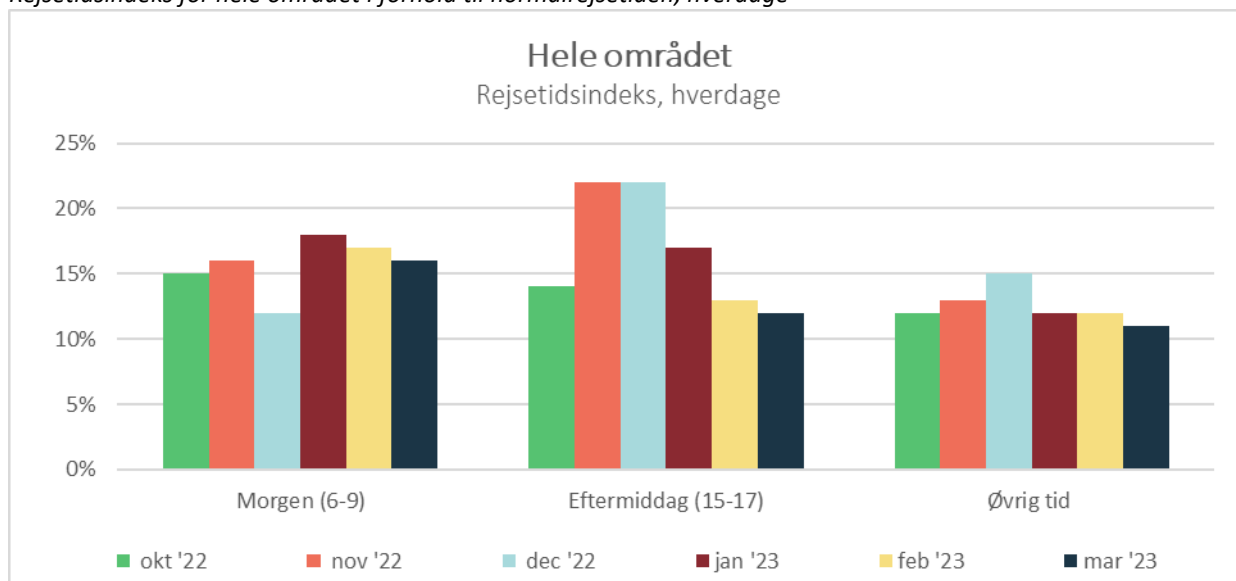
Rejsetid for hele området

Rejsetid for hele området dækker trafik langs Ring 3, krydsende trafik samt trafik, der svinger til- eller fra Ring 3.

Langs strækningen er der fortsat stor anlægsaktivitet knyttet til anlægget af letbanen. Dette medfører trafikomlægninger, hvorfor store rejsetidsforlængelser fortsat ses i flere af kommunerne, jf. figur 1, der viser den gennemsnitlige rejsetid for 4. kvartal 2022 samt 1. kvartal 2023 holdt op mod normalrejsetiden¹.

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

Rejsetidsindeks for hele området i forhold til normalrejsetiden, hverdage



I første kvartal 2023 var rejsetiden størst for morgenmyldertiden med rejsetidsforlængelser på 17 pct. ift. normalrejsetiden, hvorimod den var 14 pct. i 4. kvartal 2022. For eftermiddagsmyldretiden er denne størst i 4. kvartal 2022 med en rejsetidsforlængelse på 19 pct. ift. normalrejsetiden, hvor den var 14 pct. i 1. kvartal 2023. Rejsetidsforlængelser for kvartalerne i 2022 og for 1 kvartal 2023, kan ses nedenfor:

Gennemsnitlige rejsetidsindeks for hele området, hverdage.

Gennemsnitlig rejsetidsindeks	1 kv. 2022	2 kv. 2022	3 kv. 2022	4 kv. 2022	1 kv. 2023
Morgenmyldretid	11%	18%	26%	14%	17%
Eftermiddagsmyldretid	8%	20%	24%	19%	14%

Rejsetid langs Ring 3

Trafik langs Ring 3 dækker den nord- og sydgående trafik langs Ring 3, og inddrager således ikke den krydsende trafik samt trafik, der svinger til- eller fra Ring 3.

Rejsetidsforlængelserne er størst i den nordgående retning for både 1. kvartal 2023 og 4. kvartal 2022 for begge myldretider. For morgenmyldretiden ses en rejsetidsforlængelse på hhv. 56 og 49 pct. ift. normalrejsetiden og for eftermiddagsmyldretiden en rejsetidsforlængelse på hhv. 52 og 50 pct. Rejsetidsforlængelser for kvartalerne i 2022 og for 1. kvartal 2023, for nord- og sydgående retning, kan ses nedenfor:

Tabel 2. Gennemsnitlige rejsetidsindeks for trafik langs Ring 3, hverdage.

Gennemsnitlig rejsetidsindeks		2 kv. 2022	3 kv. 2022	4 kv. 2022	1 kv. 2023
Sydgående	Morgenmyldretid	48%	41%	41%	50%
	Eftermiddagsmyldretid	47%	43%	37%	33%
Nordgående	Morgenmyldretid	43%	60%	49%	56%
	Eftermiddagsmyldretid	37%	53%	50%	52%

Lokale forhold

I Herlev, Rødovre og Ballerup er der fortsat store rejsetidsforlængelser, ifm. arbejder på strækningerne, herunder ved Hovedstadens Letbanes kontrol- og vedligeholdelsescenteret samt Rødovre Nord Station, hvor der på grund af ændrede trafikale forhold fortsat er et midlertidigt signalreguleret kryds på Nordre Ringvej ved Ballerup Boulevard.

Fra starten af februar 2023 har krydset ved Herlev Hovedgade været omlagt til en stor oval rundkørsel. Det er vurderingen, at det har været en god løsning i forhold til at sikre god plads og afvikling af trafikken uden kødannelse. Den ovale rundkørsel frigiver pladsen i midten til anlæg af krydset samt opbygning af Letbanens transportsystem (skinner, kørestrøm mv.) og generer trafikken mindre ved ikke at have mange og kortvarige ændringer i trafikafviklingen, som forvirrer trafikanterne og dermed kan påvirke afvikling og rejsetid negativt.

Den lange, ovale rundkørsel har skabt problemer i forhold til rejsetidsmålingerne, fordi dens lange udstrækning har medført manglende rejsetidsdata. I de opgjorte rejsetider mangler der rejsetidsdata for de trafikstrømme, som tidligere var venstresvingende trafik i krydset ved Herlev Hovedgade. Dette kan betyde ændrede rejsetider for krydset samt de samlede rejsetider for Herlev kommune. Rådgiver har oplyst, at der arbejdes på at finde en teknisk løsning, og på den baggrund tilrette rejsetidsmålingssystemet. Eventuelle ændringer i rejsetider vil blive afrapporteret i kommende statusletbane rapport.

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 fortsat i gang. I en række tilfælde har kvaliteten af de tilbageleverede arealer og/eller konstruktioner fra entreprenøren ikke levet op til det aftalte. Dette forlænger fortsat tilbageleveringsprocessen til de berørte lodsejere samt projektets fremdrift på de konkrete lokationer. I mange tilfælde har entreprenør ikke reetableret og afsluttet anlægsarbejder til tiden på de private arealer. Dette medfører at Hovedstadens Letbane efterregulerer lodsejere for den tabte tid, hvor entreprenøren har rådet over de midlertidige arbejdsarealer.

Der er fortsat behov få afsluttet arbejderne på de private ejendomme og således kunne gennemføre tilbageleveringer af arealer på hele projektet. Tilbageleveringer vil fortsat løbende blive prioriteret og håndteret i takt med projektets fremdrift.

Der er fortsat et prioriteret fokus på at sikre arealrettigheder til den udførende TS-entreprenør. Der er en indgående koordinering med TS-entreprenøren om omfanget af arealbehov for placering af arbejdsarealer, omformerstationer og master. I den forbindelse vil man indkalde relevante lodsejere til besigtigelse og ekspropriation, hvor det er nødvendigt at råde over privat ejendom.

Der er blevet afholdt tilbageleveringer i Gladsaxe, Brøndby og Glostrup Kommuner. Det forventes, at der gennemføres tilsvarende i den kommende periode i Brøndby, Herlev, Gladsaxe, Ishøj, Vallensbæk og Lyngby-Taarbæk kommuner. Servitutindhold for sikkerhed og drift er defineret indledningsvis og servitutforretninger efter sommerferien 2023. Den endelige udstrækning af de arealmæssige indgreb og omfang af servitutterne har vist sig at være mindre omfangsrigt end først antaget, da sikkerhedszonen er indskrænket og derved minimerer påvirkningerne af omkringliggende matrikler. Servitutforretningerne bliver derfor mindre omfattende og fordyrende for letbaneprojektet i forbindelse med pålæg af sikkerhedsservitutter.

Der er indtil 30. april 2023 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.

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 arealrettigheder sikres. Hovedbestanddelen af aftaler er indgået og underskrevet.

Sager ved domstolene

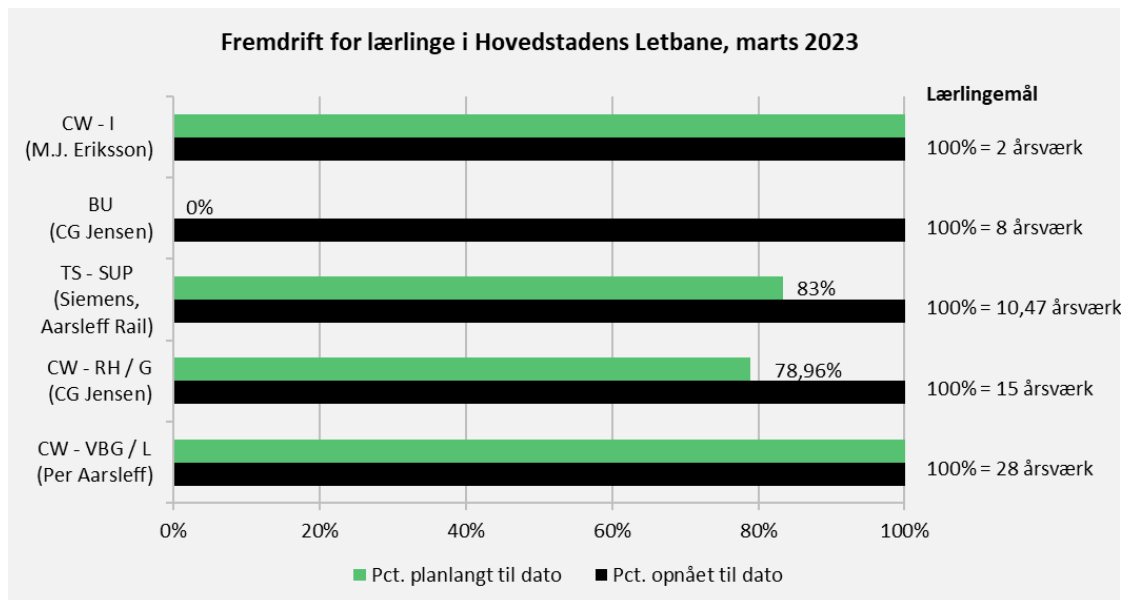
Sagsøger	Sagsøgte	Indhold	Domstol	Status
Privat borger, Brøndby	Hovedstadens Letbane	Erstatning	Københavns Byret	Skal muligvis sambehandles med sag/stævning indgivet mod Brøndby Kommune. Selskabet forventer, at den tidligere berammede hovedforhandling i marts 2023 udskydes.
Hovedstadens Letbane	Erhverv, 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 Gyldigheds-spørgsmålet er afgjort ved Højesteret.	Kendelse 26. september 2022: Højesteret har til selskabets fordel fundet ekspropriationen gyldig og har dermed stadfæstet Østre Landsrets dom fra 2021.

6.6

Lærlinge

Entreprenørerne har samlet set haft godt 85 lærlingeårsværk under uddannelse siden projektets opstart og frem til udgangen af marts 2023. 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. Lærlingetallet fordeler sig således mellem entreprenørerne:

- Per Aarsleff på VBG/L har opnået 37,4 årsværk; 9,4 mere end kravet på 28
- CG Jensen på RH/G har opnået 19,4 årsværk; godt 4 mere end kravet på 15
- M.J. Eriksson på I, har opnået 3,25 årsværk; 1,25 mere end kravet på 2
- Siemens/Aarsleff Rail, som er entreprenør på TS-SUP, har opnået 11,9 årsværk; 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.



6.7

Signalanlæg

Signalanlægget består af både signalmaster og styreskabe m.m. i 61 kryds langs letbanestrækningen. Entreprisen for udførelsen af signalanlæg (RTSS entreprisen) håndteres i modsætning til de øvrige entrepriser som en hovedentreprise.

Programmeringen af styreprogrammer forløber parallelt med Civil Works-entreprenørernes arbejder, og prioriteres efter kadencen for færdiggørelsen af de tilhørende vejkryds. Programmerne er afgørende for om de nye kryds kan idriftsættes. Signalerne overdrages løbende og tages i brug af den driftsansvarlige myndighed/kommune sammen med den hertil hørende vejstrækning.

ITS Teknik A/S, som er selskabets Road Traffic Signal System (RTSS)-leverandør, fortsætter sin installation af signalanlæg i henholdsvis Glostrup og Rødovre. Det drejer sig om otte ud af de i alt 61 kryds på strækningen. Fem af disse kryds er nu færdiginstalleret.

For at sikre den nødvendige og rette koordinering mellem ITS, CW-entreprenørerne og kommunerne har Hovedstadens Letbane et øget fokus på dette arbejde. RTSS-fortsætter sine arbejder i Ishøj, Glostrup, Herlev, Gladsaxe og Lyngby i løbet af 2. kvartal 2023.

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 90 pct. af krydsene, som nu behandles af vejmyndighederne forud for endelig tilretning og godkendelse.

Processen omkring programmering af software til de enkelte kryds er i 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. Fremdriften for tilretning af programmerne og myndighedernes godkendelse besværliggøres af langsom udveksling af tegningsmateriale med CW-entreprenørerne.

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	2/18	2/18		0/18	
Gladsaxe	5/11	0/11		0/11	
Herlev	7/7	2/7		0/7	
Rødovre	1/1	0/1		1/1	
Glostrup	12/12	7/12		4/12	
Brøndby	2/4	0/4		0/4	
Vallensbæk	0/5	0/5		0/5	
Ishøj	0/3	0/3		0/3	
I alt	29/61	11/61		5/61	

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.