

STATUS LETBANE

Afrapportering

Oktober 2018



Indholdsfortegnelse

1	Sammenfatning	3
1.1	Generelt	3
1.2	Økonomi	3
1.3	Aktiviteter og tid	3
1.4	Risiko	3
1.5	Øvrige informationer	3
2	Økonomi	4
2.1	Anlægsudgifter, S-kurven	4
2.2	Driftsrelaterede Anlægsudgifter, S-kurve	5
3	Aktiviteter og tid	5
3.1	Samlet fremdrift på anlægget	5
3.2	Projekttidsplan	7
3.3	Fremdrift på bygge- og anlægsarbejdet	7
3.4	Status anlæg	9
3.5	Kritisk vej	10
4	Risiko	11
4.1	Det nuværende risikobillede	11
5	Øvrige informationer	12
5.1	Arbejds miljø	12
5.2	Myndigheder	15
5.3	Projektkommunikation	16
5.4	Trafikafvikling	19
5.5	Ekspropriationer	20
5.6	Ledningsomlægninger	21
5.7	Lærlinge	22

1 Sammenfatning

1.1 Generelt

Denne rapport dækker som udgangspunkt perioden frem til ultimo oktober 2018. Lærlinge (afsnit 5.7) dækker dog kun perioden frem til ultimo september 2018. Skæringdatoer er afhængige af, hvornår data er tilgængeligt for selskabet.

1.2 Økonomi

Anlægsøkonomien for letbanen til og med oktober 2018 forløber overordnet set som forventet. Således er der ikke dokumenteret væsentlige afvigelser mellem det planlagte- og aktuelle forbrug på letbaneprojektet. De budgetterede anlægsudgifter frem til ultimo oktober 2018 er 818 mio. kr. De afholdte udgifter til og med september 2018 samt estimerede udgifter for oktober er 759 mio. kr. De budgetterede driftsrelaterede anlægsudgifter frem til ultimo oktober 2018 er 202 mio. kr. De faktiske udgifter frem til og med september samt estimerede udgifter for oktober er 185 mio. kr.

1.3 Aktiviteter og tid

Forudsatte milepæle for oktober er overordnet set opnået. Ledningsomlægninger i flere kommuner forløber således som forventet, ligesom arbejdet med CMC følger tidsplanen, dog med en pause i arbejdet grundet arkæologiske fund. Forhandlinger med entreprenørerne har resulteret i en tidsplan med færdiggørelse og åbning af letbanen for passagerdrift 2025. For så vidt angår de økonomiske konsekvenser har kravene fra entreprenørerne med enkelte undtagelser været betydeligt højere end forventet. Forhandlingerne har resulteret i samlede ekstraomkostninger til entreprenørerne på 140 mio. kr.

1.4 Risiko

I 3. kvartal 2018 er der foretaget en opdatering af grundlaget for projektets fremadrettede risikostyring. På baggrund af opdateringen er den samlede økonomiske risiko opgjort til ca. 264 mio. kr. Svarende til ca. 4,2 pct. af basisoverslaget på 6.250 mio. kr. (Basisoverslaget blev opjusteret i 3. kvartal 2018 med 140 mio. kr. fra 6.110 til 6.250 mio. kr.) Korrektionsreserven udgør 954 mio. kr. I 4. kvartal vil der yderligere blive foretaget en samlet gennemgang af risikoniveauet.

1.5 Øvrige informationer

- For de igangværende kontrakter er der ikke indrapporteret ulykker med fravær til og med oktober 2018.
- Kommunerne og regionen har anvendt 50 % af Hovedstadens Letbane materiale i kommunikationen med borgere og virksomheder i perioden fra august til og med oktober 2018.
- I forbindelse med ekspropriationsforretningerne er der til og med 1. november 2018 overtaget flere boliger/erhvervsjendomme i Glostrup og Brøndby. Der er indtil 1. november 2018 udbetalt erstatninger via kommissarius i fbm. overtagelse af boliger, arealer samt ulemper under den almindelige ekspropriation på ca. 70 mio. kr.

2 Økonomi

2.1 Anlægsudgifter, S-kurven

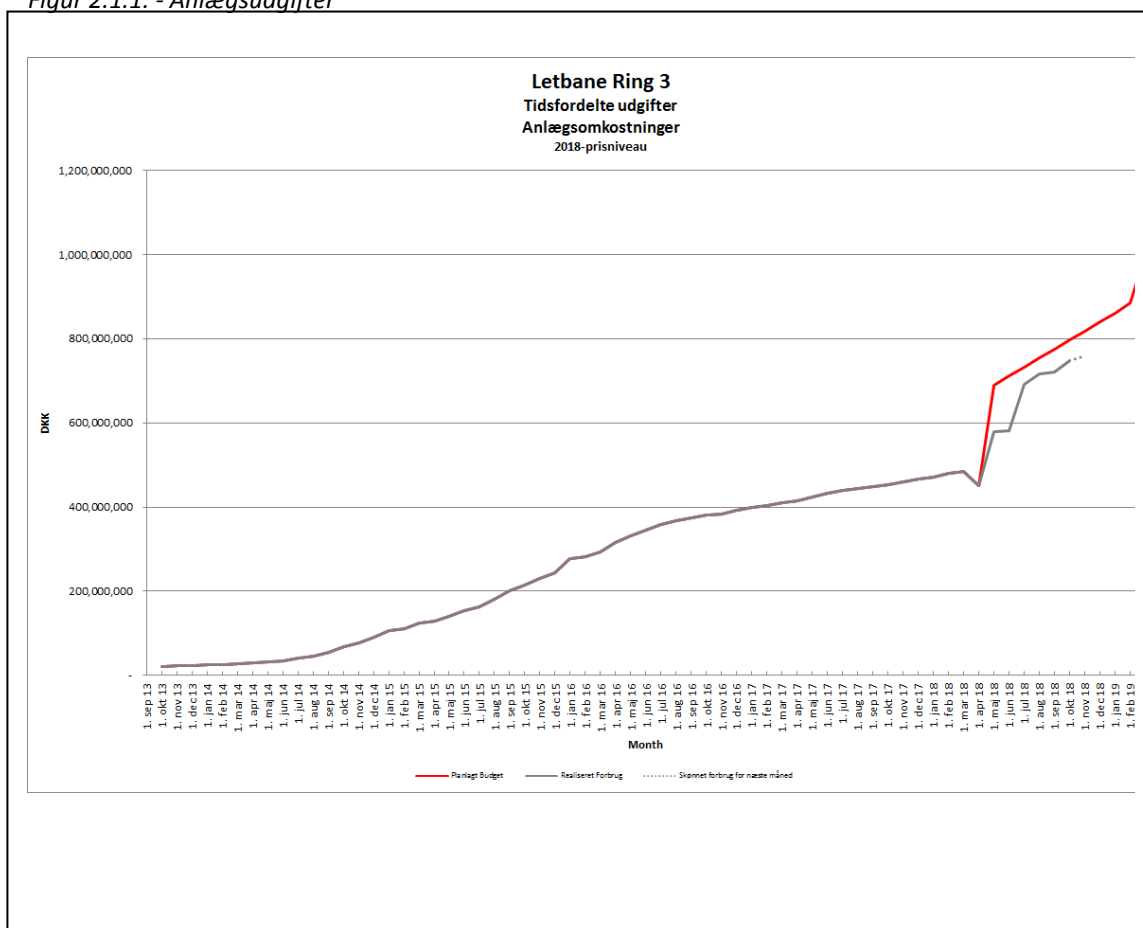
Anlægsudgifter for letbanen til og med oktober 2018 forløber overordnet set som forventet, med mindre afvigelser forklaret i afsnit 3.1.

Anlægsomkostningerne er visualiseret i "S-kurven" nedenfor (Figur 2.1.1). Kurven viser de afholdte udgifter (grå linje) sammenholdt med de forventede udgifter (rød linje). De forventede faktiske udgifter er tilmed angivet (grå stiplede linje).

De budgetterede anlægsudgifter til slut oktober er 818 mio. kr.

De afholdte udgifter frem til og med september samt estimerede udgifter for oktober er 759 mio. kr.

Figur 2.1.1. - Anlægsudgifter



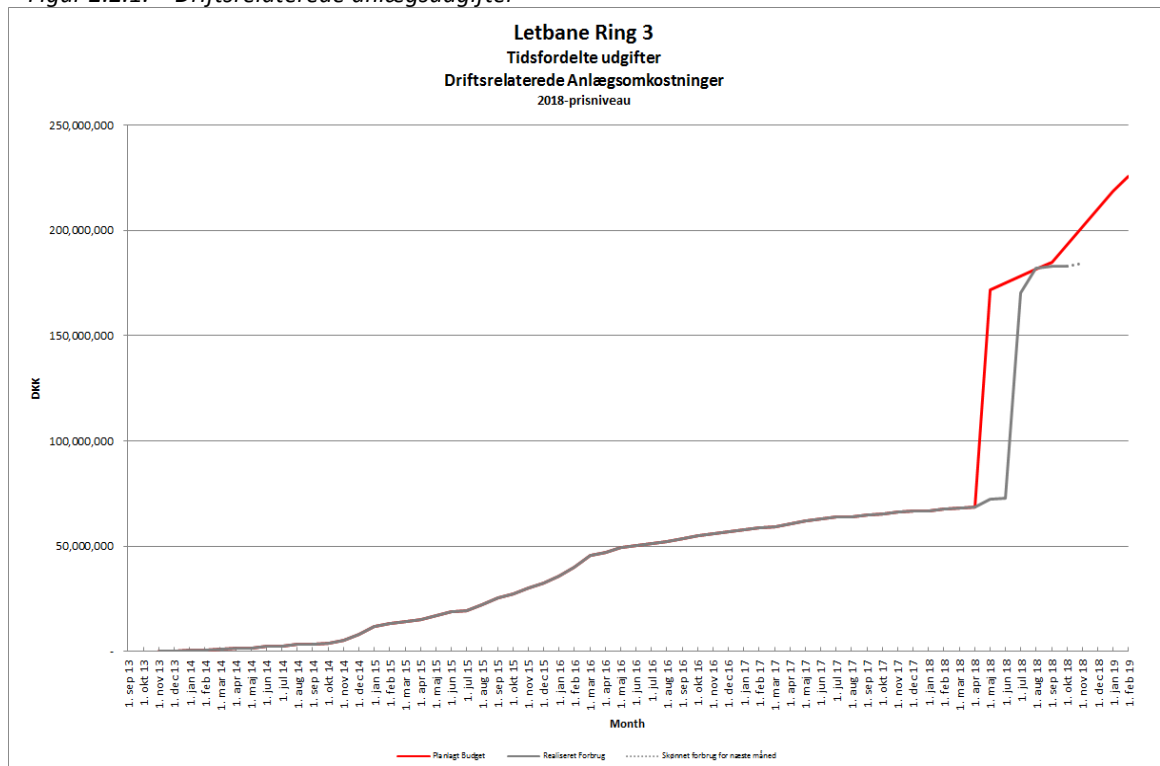
2.2 Driftsrelaterede Anlægsudgifter, S-kurve

De driftsrelaterede anlægsudgifter for letbanen forløber overordnet set som forventet, med mindre afvigelser forklaret i afsnit 3.1.

De driftsrelaterede anlægsudgifter er visualiseret i "S-kurven" nedenfor (Figur 2.2.1). Kurven viser de afholdte udgifter (grå linje) sammenholdt med de forventede udgifter (rød linje). De forventede faktiske udgifter er tilmed angivet (grå stiplede linje).

De budgetterede driftsrelaterede anlægsudgifter til slut oktober er 202 mio. kr. De faktiske udgifter frem til og med september samt estimerede udgifter for oktober er 185 mio. kr.

Figur 2.2.1. – Driftsrelaterede anlægsudgifter



3 Aktiviteter og tid

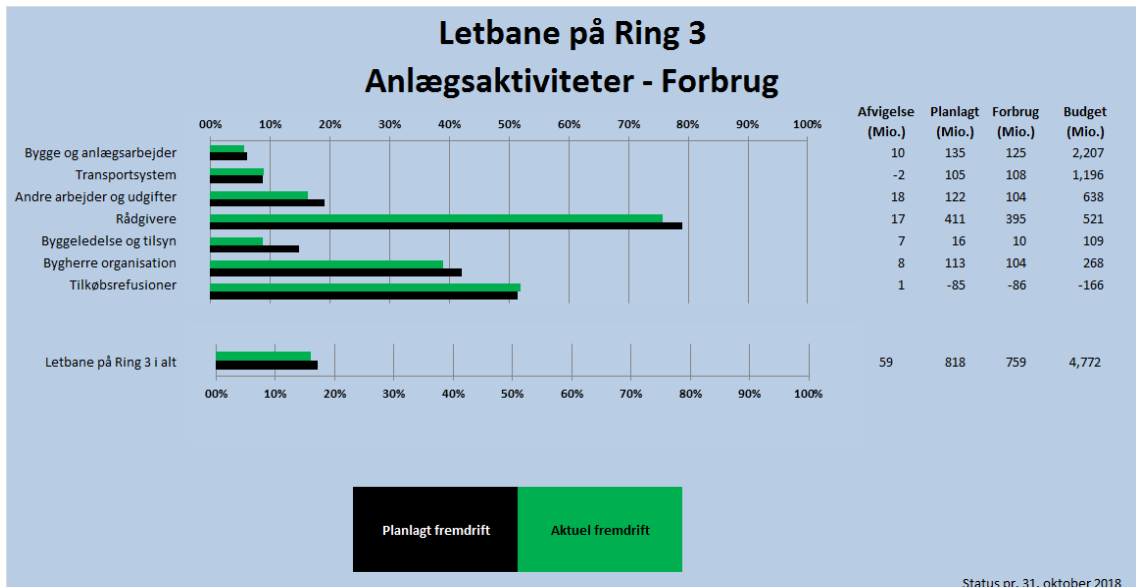
3.1 Samlet fremdrift på anlægget

Nedenfor vises den samlede fremdrift på anlæg af letbanen. Fremdriften er opgjort på baggrund af forbrug. Figur 3.1.1 viser letbanens samlede forbrug fordelt på anlægsaktiviteter, mens figur 3.1.2 viser letbanens samlede forbrug fordelt på de driftsrelaterede anlægsaktiviteter. Forekommer en afvigelse mellem den planlagte fremdrift (sort progressionslinje) og den aktuelle fremdrift (grøn progressionslinje) vil denne fremgå til højre i figurerne, hvor også det samlede budget pr. aktivitet fremgår.

Overordnet set, er der ikke dokumenteret væsentlige afvigelser mellem den planlagte og aktuelle fremdrift på anlæg af letbanen. Dog er der mindre afvigelser på enkelte poster under både anlægsaktiviteter og driftsrelaterede anlægsaktiviteter.

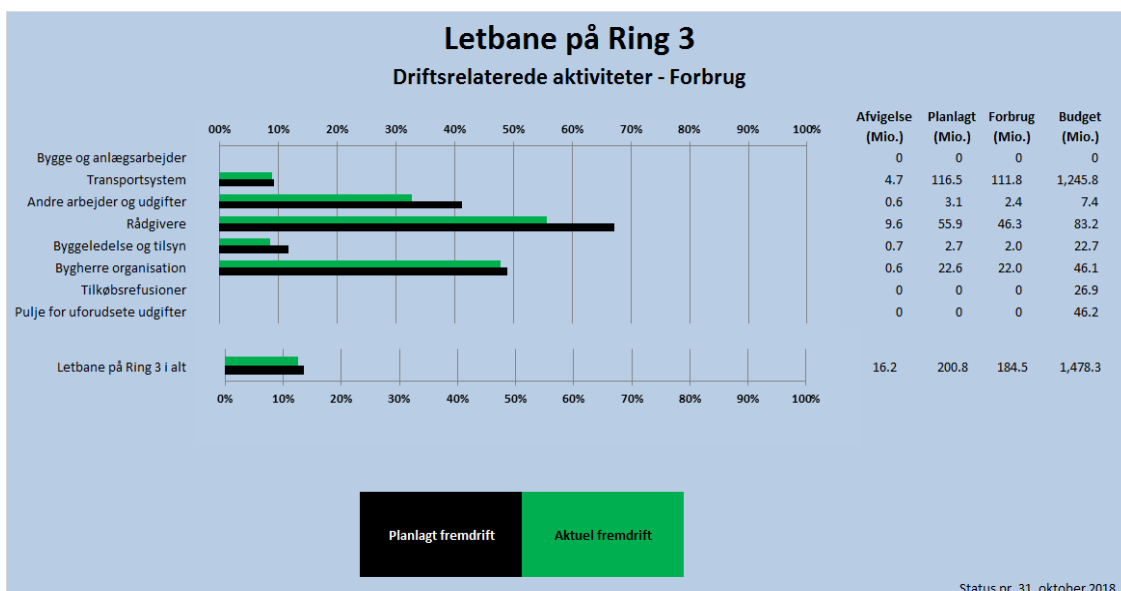
Den samlede afvigelse for anlægsaktiviteter på 59 mio. kr. skyldes primært afvigelser under posterne bygge- og anlægsarbejder, andre arbejder og udgifter samt rådgivere. Afvigelserne skyldes bl.a., at der er budgetteret penge til tillægsarbejder og afspejler således ikke, at arbejdet er bagud.

Figur 3.1.1. - Anlægsaktiviteter



Afvigelsen på 16,2 mio. kr. under driftsrelaterede anlægsaktiviteter skyldes primært afvigelser i posterne transportsystem samt rådgivere. Afvigelsen på 4,7 mio. kr. under transportsystem skyldes primært forsinkelser i CMC kontrakten, da der er gjort arkæologiske fund under oprydning af arealet. Afvigelserne afspejler ikke, at arbejdet er bagud.

Figur 3.1.2 - Driftsrelaterede anlægsaktiviteter



3.2 Projektidsplan

På det ekstraordinære bestyrelsesmøde den 18. oktober 2018 tog bestyrelsen for Hovedstadens Letbane den forlængede tidsplan for letbaneprojektet til efterretning.

Den seneste tids forhandlinger med entreprenørerne har resulteret i en tidsplan med færdiggørelse og åbning af letbanen for passagerdrift i 2025 – svarende til forventningerne.

For så vidt angår de økonomiske konsekvenser har kravene fra entreprenørerne med enkelte undtagelser været betydeligt højere end forventet. Forhandlingerne har resulteret i samlede ekstraomkostninger til entreprenørerne på 140 mio. kr.

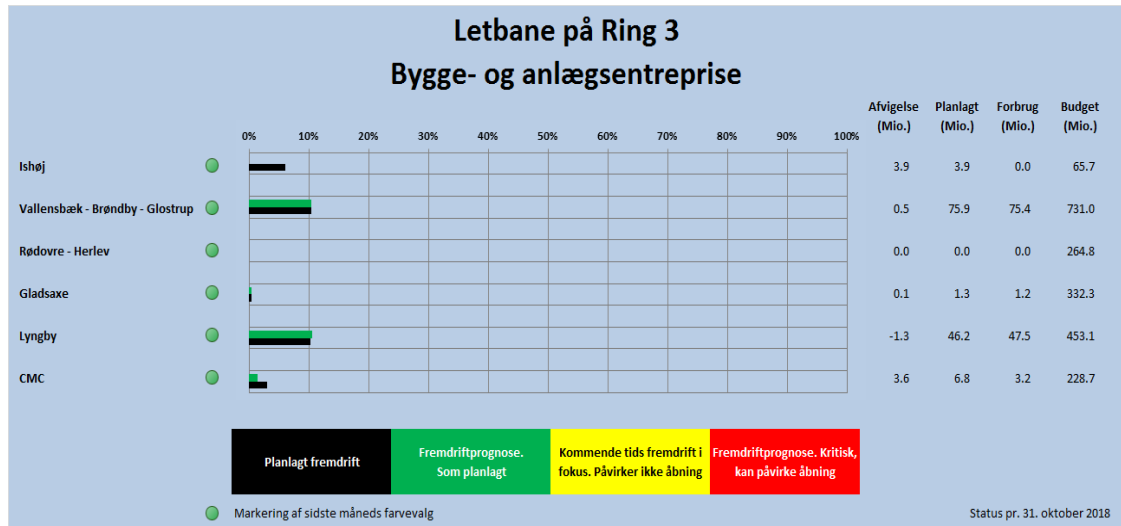
3.3 Fremdrift på bygge- og anlægsarbejdet

Der er ikke dokumenteret væsentlige afvigelser mellem den planlagte- og aktuelle fremdrift på letbaneprojektets bygge- og anlægsarbejder. Fremdriften er således i overensstemmelse med det planlagte, med en undtagelse for CMC kontrakten, forklaret nedenfor.

Figur 3.3.1 viser fremdriften på bygge- og anlægsarbejdet. Fremdriften er opgjort på baggrund af forbrug og desuden opdelt kontraktvis. Forekommer en afvigelse mellem den planlagte fremdrift (sort progressionslinje) og den aktuelle fremdrift (grøn progressionslinje) vil dette anskueliggøres med enten en gul progressionslinje (afvigelsen er i fokus) eller en rød progressionslinje (afvigelsen er kritisk). Yderst til højre i figuren oplyses budget, forbrug og eventuelle afvigelser i mio. kroner.

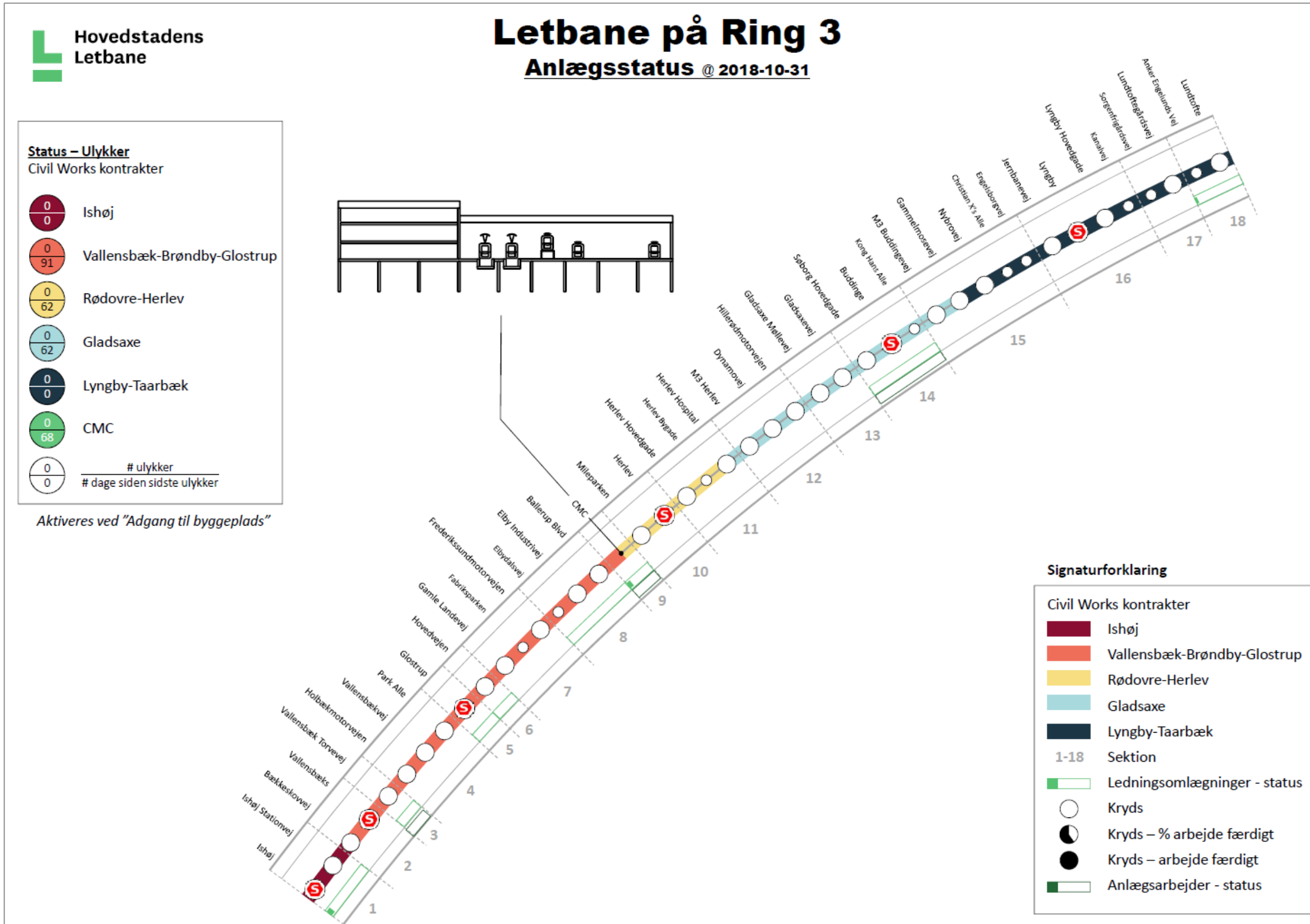
Afvigelserne er primært en afspejling af forskudte betalinger og arkæologiske fund på CMC området jævnfør ovenfor. Afvigelseerne er således ikke et udtryk for forsinkelser i arbejdet. Afvigelsen på 3,9 mio. kr. under Ishøj kontrakten skyldes et planlagt forbrug der udgør 80 procent af milepælsbetalingen. Denne milepæl forventes først opnået i januar 2019, men det er aftalt, at entreprenøren kan få udbetalt 80 procent af beløbet i oktober/november 2018. Afvigelse afspejler dermed ikke at arbejdet er bagud.

Figur 3.3.1 – Fremdrift på bygge- og anlægsarbejdet



3.4 Status anlæg

Figur 3.4.1 – Anlægsstatus



Ledningsomlægninger:
De første ledningsarbejder, der ligger forud for etableringen af letbanen, er påbegyndt i sektion 1, 3, 5, 6, 8, 9, 14 og 18. Arbejdet pågår i overensstemmelse med det planlagte.

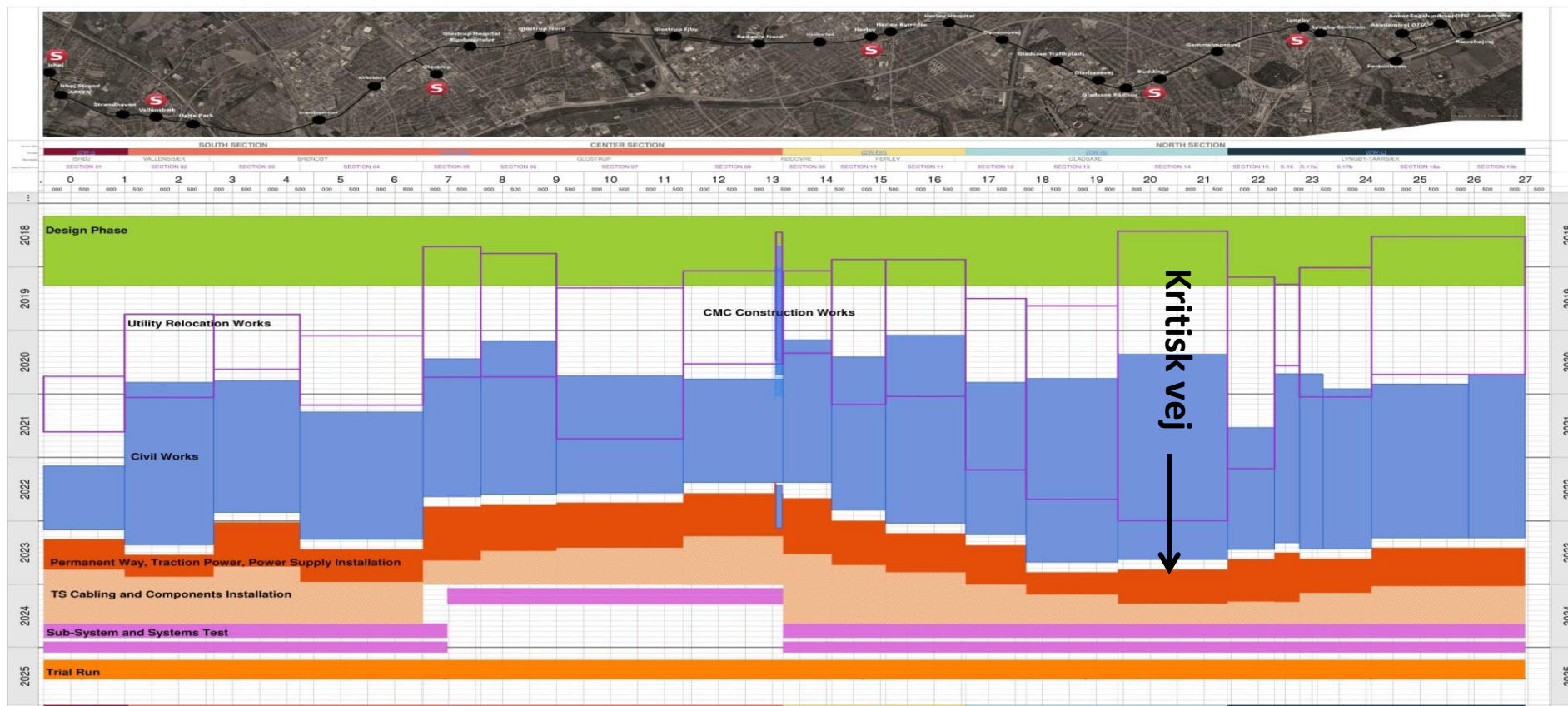
CMC:
Opstart af CMC fulgte det planlagte forløb. Der er dog sket arkæologiske fund på CMC området, der betyder en pause i anlægsarbejdet frem til januar 2019.

Anlægsarbejder:
Anlægsarbejderne er påbegyndt med forberedende arbejder for stitunnel ved Buddinge St. (sektion 14) samt arbejder vedr. stibro over København - Ringsted banen (sektion 3).

3.5 Kritisk vej

Den kritiske vej viser de anlægsforløb/strækninger, hvor en given forsinkelse risikerer at påvirke den samlede tidsplan negativt. Med andre ord vil en forsinkelse på den kritiske vej kunne medføre en forsinkelse af åbningen af letbanen. Den kritiske vej kan i løbet af letbaneprojektet variere afhængig af, hvorledes projektet forløber. Som belyst på nedenstående figur er letbaneprojektets nuværende kritiske vej strækningen mellem rundkørslen ved Buddingevej og afkørslen til Motorring 3, den såkaldte protokol 14, hvorfor denne strækning for nuværende har et særligt fokus.

Figur 3.5.1 – Kritisk vej



4 Risiko

4.1 Det nuværende risikobillede

I 3. kvartal 2018 er der foretaget en opdatering af grundlaget for projektets fremadrettede risikostyring, bl.a. på baggrund af den ændrede tidsplan og de dermed forbundne ekstraomkostninger til entreprenørerne, som er en konsekvens af den sene ejerbeslutning og de deraf følgende forsinkelser af ekspropriationerne. Denne opdatering har medført et signifikant fald i den samlede risikovurdering. I 4. kvartal vil der yderligere blive foretaget en samlet gennemgang af risikoniveauet.

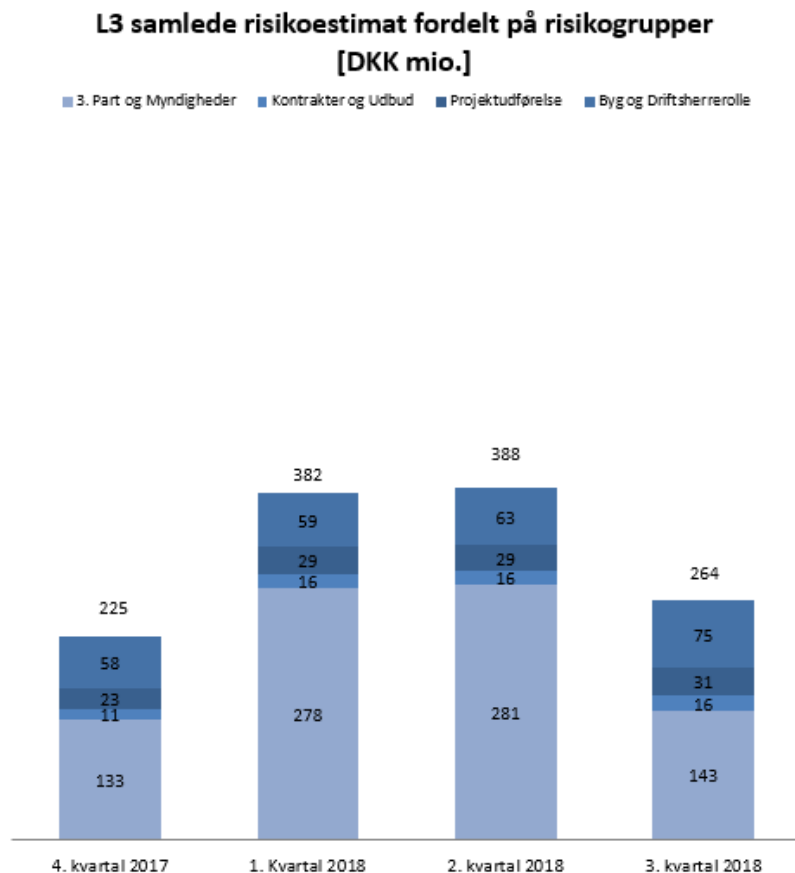
Den økonomiske risiko for anlægsbudgettet er vurderet til ca. 226 mio. kr.

Den samlede tidsmæssige risiko er vurderet til ca. 107 dage. Denne tidsmæssige risiko omregnes til en økonomisk effekt på ca. 39 mio. kr.

Således er den samlede økonomiske risiko opgjort til ca. 264 mio. DKK. Svarende til ca. 4,2 pct. af basisoverslaget¹ på 6.250 mio. kr. Hvilket udgør en netto reduktion på ca. 124 mio. kr. siden 2. kvartal 2018.

På nedenstående figur er udviklingen af risikoniveauet de sidste fire kvartaler vist.

Figur 4.1.1 – Samlet risikoestimat



¹ Basisoverslaget blev opjusteret i 3. kvartal 2018 med 140 mio. kr. fra 6.110 til 6.250 mio. kr.

5 Øvrige informationer

5.1 Arbejdsmiljø

I 3. kvartal har der været fokus på onboarding-aktiviteter med hovedentreprenørerne. Topledelsen i HL og hos entreprenørerne har deltaget i en række fælles byggepladsbesøg med fokus på sikkerhed på en af hovedentreprenørernes igangværende byggepladser. Topledelsen i HL har således set tre forskellige projekter fremvist af henholdsvis CG Jensen, Aarsleff og Siemens-Aarsleff. Et byggepladsbesøg med MJ. Eriksson er planlagt i januar 2019. Besøgene var frugtbare og udgjorde en mulighed for at drøfte hovedentreprenørernes generelle tilgang til sikkerhed samt de konkrete tiltag de fremviste ved besøget og hvordan disse kan overføres til Letbane-projektet. Overordnet var der forskel på, hvordan de forskellige entreprenører greb arbejdsmiljøarbejdet an, og det er selskabets vurdering, at der skal arbejdes med erfaringsudveksling på tværs.

Derudover har HL afholdt et social arrangement med hovedentreprenørerne med det formål at etablere relationer og skabe netværk.

Ulykker

For de igangværende kontrakter har der ikke været ulykker med fravær til og med oktober 2018.

Arbejds miljø Key Performance Indicators

For at følge entreprenørernes sikkerhedsarbejde tættere og mere proaktivt, end antallet af ulykker giver mulighed for, er der etableret et sæt KPI'er. Nedenstående skema angiver, hvilken procentsats entreprenøren har opnået på de tre KPI'er for september. KPI rapporteringen er i en opstartsfasen, hvor ikke alle KPI'er endnu er relevante på projektet. Når flere kontrakter og entreprenører går i anlægsfase, vil skemaet også vise en løbende sammenligning af entreprenørerne.

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.

Tabel 5.1.1 – KPI'er

Key Performance Indicator		2018						2019						Entreprenør / Kontrakt		
		Q3			Q4			Q1			Q2					
		jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	mar	apr	maj	jun			
KPI 1 Inspections and workplace safety	Total number of green/satisfying markings (Mønsterarbejdsplads) from weekly inspections at all Site Areas, in percentage of total number of observations listed.			94	79										CG Jensen/CW Rødovre-Herlev+Gladsaxe	
																Aarsleff/CW Lyngby + Vallensbæk, Brøndby, Glostrup
																MJ Eriksson/CW Ishøj
					96											CG Jensen/CW CMC
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.		0			0									CG Jensen/CW Rødovre-Herlev+Gladsaxe	
															Aarsleff/CW Lyngby + Vallensbæk, Brøndby, Glostrup	
															MJ Eriksson/CW Ishøj	
			0			0									CG Jensen/CW CMC	
KPI 3 Compliance with WEA regulation	WEA visits with no request for corrective actions, in percentage of total number of WEA-visits.														CG Jensen/CW Rødovre-Herlev+Gladsaxe	
															Aarsleff/CW Lyngby + Vallensbæk, Brøndby, Glostrup	
															MJ Eriksson/CW Ishøj	
				100	100										CG Jensen/CW CMC	

Bemærkninger til skema:

- De måneder/kontrakter, der endnu ikke har haft anlægsarbejde, er markeret med gråt.
- Tomme felter i måneder med rapportering betyder, at der ikke er data til KPI'en i den pågældende måned – fx ingen besøg fra Arbejdstilsynet.

5.2 Myndigheder

Trafikafvikling i anlægsperioden

Der har været afholdt en række trafikafviklingsmøder også kaldet L3TM-møder (Letbanen på Ring 3 Traffic Management) med primært Glostrup Kommune. De bilaterale L3TM-møderækker med vejmyndighederne har til formål at forberede afviklingen af trafikken under de forskellige gravearbejder, således at myndighedsbehandlingen af graveansøgningerne kan ske så smidigt som muligt. Udover HL og vejmyndigheden vil entreprenøren for de pågældende arbejder, politiet og Movia oftest deltage. Omfanget af L3TM-møder vil stige betydeligt i 2019.

Forud for L3TM-møderne afholdes en række forberedelsesmøder, hvor HL bistår vejmyndighedernes og forsyningsselskabernes dialog om tilrettelæggelse og trafikafvikling i forbindelse med omlægning af de største forsyningsledninger i Herlev, Gladsaxe og Lyngby. Der er særlig fokus på strækningerne ved Motorring 3/Hillerød motorvejen, Buddinge st. og syd for Lyngby st., der er både anlægslogistisk og trafikalt komplicerede.

Kommunernes meldinger om vejarbejder bliver nu i vidt omfang vist på trafikinfo.dk og appen Trafikken Hovedstaden. Antallet af vejarbejder med trafikale konsekvenser på letbanestrækningen er endnu begrænset.

Miljøtilladelser

Opnåelse af rettidige miljøtilladelser sikres gennem planlægning og gennem løbende møder med entreprenører og myndigheder. I samarbejde med entreprenørerne oplystes samtlige påkrævede miljøtilladelser overordnet samt områdespecifikt og evt. tidskritiske tilladelser identificeres og fremskyndes. For nuværende er fokus rettet mod planlægning af miljøtilladelser til rydninger og nedrivningsarbejder og til arbejder ved krydsninger af spor. Koordinering og udpegning af fremtidige tilladelsesbehov sker på møderækker i myndighedsgrupper opdelt efter kontrakt/entreprenør henholdsvis Rødovre-Herlev-Gladsaxe, Ishøj-Vallensbæk-Brøndby-Glostrup, Lyngby-Taarbæk og CMC-Glostrup.

Albertslund Kommune er i færd med at oprette et natur – og landskabsprojekt ved Motorring 4 til nyttiggørelse af overskudsjord blandt andet fra Hovedstadens Letbane. Albertslund Kommunes byråd har givet politisk mandat til at indgå kontrakt med HL om modtagelse af de skønnede 400.000 m³ overskudsjord fra projektets anlægsfase. I tidsrummet indtil Albertslunds Kommunes natur- og landskabsprojekt går i drift skal overskudsjord fra projektet, herunder fra forberedende arbejder og fra CMC, bortskaffes til eksisterende godkendte jordmodtagere. Hovedstadens Letbane arbejder sammen med kommunerne på procedurer, der beskriver håndtering af forskellige typer af ren og forurenede jord på tværs af kommunegrænserne. Procedure til håndtering af nyfunden forurening er godkendt af kommuner og region. Procedure for jordhåndtering færdiggøres i forbindelse med overgang til anlægsfasen, når modtagekriterier for Natur- og landskabsprojektet er kendt.

Anlægsarbejde på forurenede grunde kræver tilladelse iht. Jordforureningslovens § 8. Hovedstadens Letbane har indhentet denne tilladelse for langt de fleste forurenede grunde i kommunerne, for at reducere tidsrisici forbundet med tilladelsesprocessen i anlægsfasen. Der er god dialog med kommunerne og Regionen om tilrettelæggelse af tilladelsesprocessen for de få tilbageværende § 8-tilladelser samt om potentielle vilkår, som kan være indeholdt i tilladelserne.

5.3 Projektkommunikation

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

Kommunikation til omgivelserne

Opstart på kommunikation om anlægsaktiviteter

I sensommeren 2018 gik de første anlægsaktiviteter i gang, f.eks. klargøring til byggeri af Kontrol- og Vedligeholdelsescentret i Glostrup, byggeriet af en stibro over København-Ringstedbanen i Brøndby, samt byggeri af en fodgængertunnel under S-togs-sporene ved Buddinge station. Dette blev markeret med en presseindsats i lokale og nationale medier. Dermed er også selskabets kommunikation om anlægsaktiviteter i gang, og som beskrevet i 'Strategi for kommunikation, dialog og samarbejde med omgivelserne' varetages afsenderrollen til borgere og virksomheder af ejerkommunerne og Region Hovedstaden, som løfter opgaven med udgangspunkt i de materialer, som HL leverer i Letbanens Kommunikationsportal.

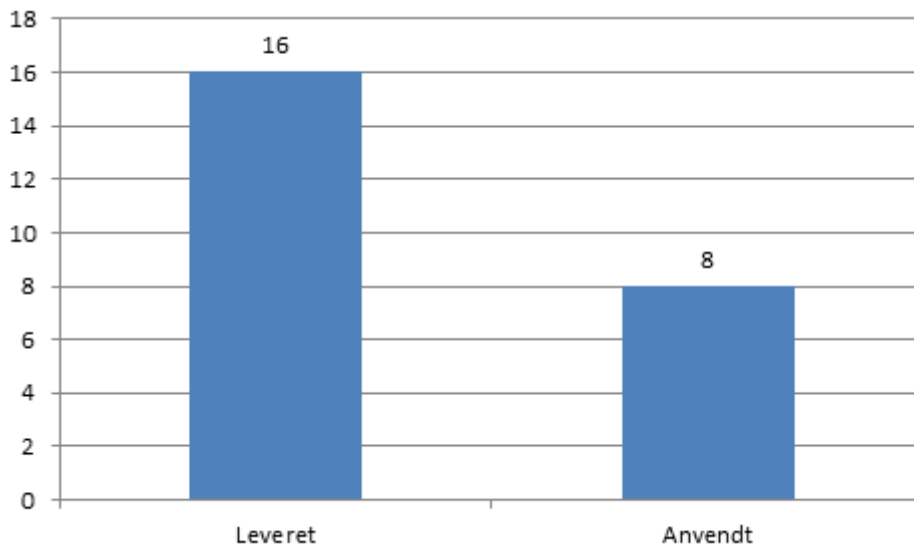
Letbanens Kommunikationsportal

Letbanens Kommunikationsportal har været i drift siden ultimo august og er blevet taget godt imod af kommunerne og Region Hovedstaden, som her har let adgang til kommunikationsmaterialer om både konkrete anlægsaktiviteter og om letbaneprojektet generelt.

Selskabet er i løbende dialog med ejerkredsen om de nye værktøjer og kommunikation om projektet generelt. Dialogen foregår dels på fællesmøder med alle ejere og dels på individuelle møder og anden form for dialog med de enkelte kommuner og Region Hovedstaden.

Af nedenstående graf fremgår det, hvor stor en del af det producerede materiale, som kommunerne og regionen har anvendt i kommunikationen med borgere og virksomheder i perioden fra august til og med oktober 2018. Som det fremgår af grafen har kommunerne anvendt det leverede materiale i 50 % af tilfældene.

Figur 5.3.1 – Oversigt over leveret og anvendt kommunikationsmateriale

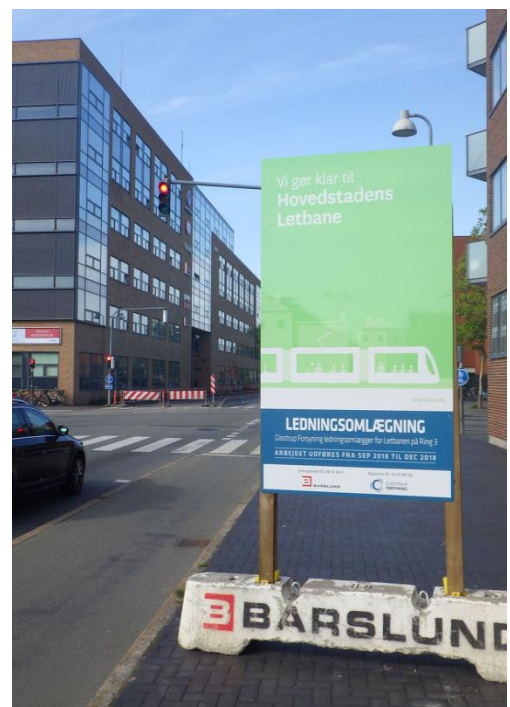


Af diagrammet fremgår det, hvor mange gange selskabet totalt set har leveret kommunikationsmateriale (gennem kommunikationsportalen) til de enkelte kommuner i ejerkredsen eller regionen med henblik på videre kommunikation til borgere, virksomheder og omverden, og i hvor mange af disse tilfælde, ejerkredsen har rapporteret at have anvendt det udarbejdede materiale i kommunikationen til borgere og virksomheder.

Bygherreskilte

På bestyrelsesmødet i oktober drøftede bestyrelsen de byggepladsskilte, produceret af Hovedstadens Letbane, som primært ledningsejerne anvender i tilknytning til de aktiviteter, der udføres inden selve anlægsarbejdet, hvor Hovedstadens Letbane er bygherre, påbegyndes. Bestyrelsen udtrykte ønske om, at Hovedstadens Letbanes kontaktinformationer i form af telefonnummer og mailadresse fremgår af skiltene, således at selskabet, også hvad angår de forberedende arbejder, fremstår som fælles kontaktindgang over for borgere, virksomheder og andre, der berøres af arbejdet. Skiltenes udformning justeres nu i overensstemmelse med bestyrelsens ønske. Ledningsejernes egne bygherreskilte inklusive kontaktinformationer vil fortsat også være til stede, se eksempel på billede til højre. Det er et krav fra selskabet, at ledningsejeren altid angiver sine kontaktdata.

Som konsekvens af den øgede synlighed ved de forberedende arbejder, særligt ledningsomlægningerne, forventer selskabet, at antallet af henvendelser til selskabet via mail og telefon vil ligge på et højere niveau end hidtil estimeret og dette vil være ved frem til afslutningen af ledningsomlægningerne, forventeligt i 2022.



Glostrup Forsynings brug af HL-skilt i forbindelse med ledningsomlægninger ved Glostrup Station.

Kommunikation gennem egne kanaler

Letbanens Borgerpanel

Ultimo oktober blev der afholdt møde med Letbanens Borgerpanel. På mødet fik deltagerne en status på projektet, samt et teknisk oplæg om hvordan letbanen bygges. Borgerpanelet gav ligeledes en tilbagemelding på deres oplevelse af kommunikationen om de første anlægsaktiviteter i deres egne lokalområder. Oplevelserne af kommunikationen varierede mellem medlemmerne, men overordnet efterlyste panelmedlemmerne mere information direkte til den enkelte borger fra kommunen. Næste møde forventes afholdt i foråret 2019.

Hjemmeside

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.

I tabel 5.3.2 findes en oversigt over antallet af sidevisninger på dinletbane.dk samt antallet af tilmeldte nyhedsbrevmodtagere ved månedens udgang. Antallet af sidevisninger steg i forbindelse med pressemarkeringen ultimo august og opstarten på anlægsaktiviteterne i september og oktober.

Tabel 5.3.2: Oversigt over antallet af sidevisninger og nyhedsbrevmodtagere

	1. kv. 2018	2. kv. 2018	3. kv. 2018	Oktober 2018
Antal sidevisninger*	90.295	43.693	71.681	30.388
Antal nyhedsbrevmodtagere	n/a	n/a	n/a	n/a

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

Henvendelser fra offentligheden

Hovedstadens Letbane modtager løbende henvendelser fra offentligheden, der har spørgsmål til letbaneprojektet. Henvendelserne omhandler en lang række forskellige emner vedr. både drift og anlæg af letbanen. En stor del af henvendelserne omhandler detaljerede spørgsmål til linjeføringen og særligt spørgsmål om ekspropriationer. Derudover er der spørgsmål til tidsplaner for arbejde og til trafikafviklingen under og efter anlægsarbejdet.

Tabel 5.3.3 viser antallet af henvendelser i perioden fra 2015 og til med oktober 2018.

Tabel 5.3.3: Oversigt over antallet af henvendelser til Hovedstadens Letbane fra 2015 til oktober 2018

	2015	2016	2017	1. kv. 2018	2. kv. 2018	3. kv. 2018	Oktober 2018
Henvendelser*	318	174	321	138	144	85	53

*Oversigt viser alene antallet af henvendelser indkommet via mailen info@dinletbane.dk eller via nabotelefon på 7242 4500.

5.4

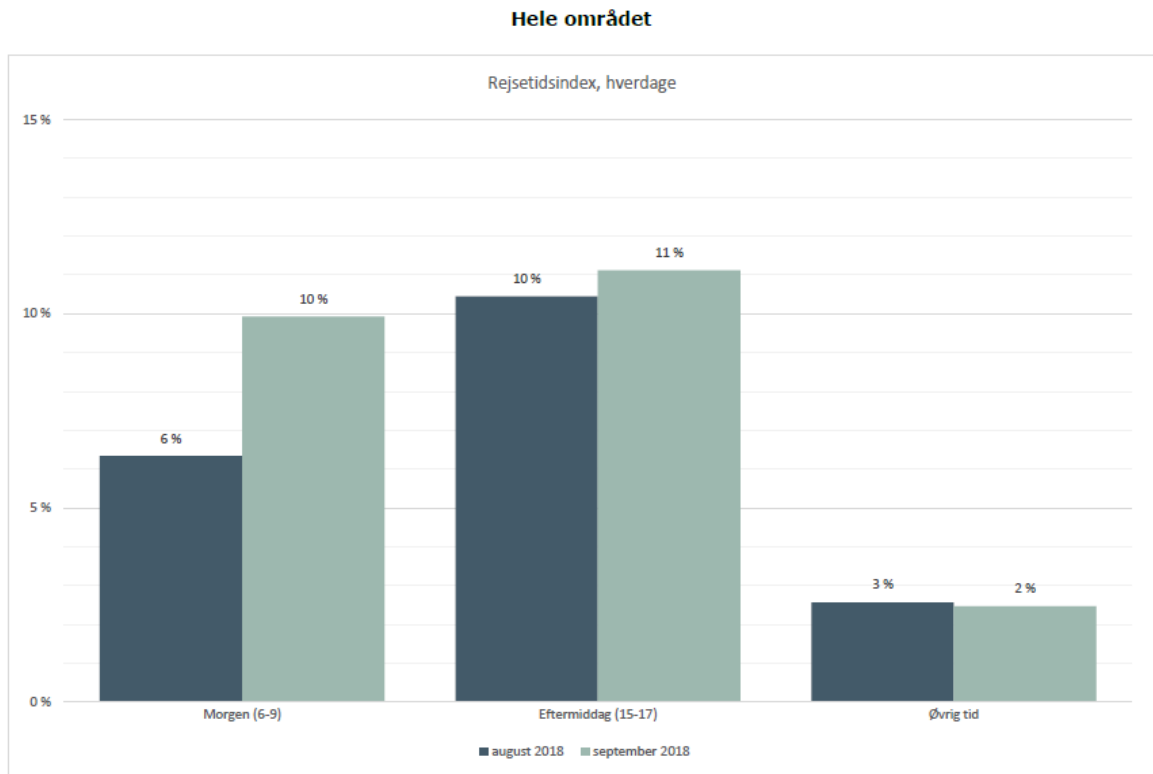
Trafikafvikling

Figur 5.4.1 viser den gennemsnitlige rejsetid for 3. kvartal 2018 holdt op mod normalrejsetiden, der med virkning fra sommeren 2018 defineres som perioden 3-4. kvartal 2017 og 1-2. kvartal 2018. Denne normalrejsetid vil fremover være det sammenligningsgrundlag ("baseline"), som rejsetiderne vil blive holdt op mod. Indekset omfatter alle delstrækninger dækket af City Sense – dvs. både trafikstrømme på langs og på tværs af Ring 3 såvel som svingende trafik.

Indekset for 3. kvartal 2018 viser, at rejsetiderne ligger over normalrejsetiden – især om eftermiddagen. En stor del af rejsetidsforøgelsen hænger sammen med arbejder på både Nordre Ringvej og Ballerup Boulevard/Slotsherrensvej, hvor antallet af kørespor er reduceret. Arbejderne er delvist letbanerelateret. De største forsinkelser på Ring 3 oplever sydgående trafik om eftermiddagen.

Rejsetidsindekset omfatter hverdage, hvorfor juli ikke indgår, da hele måneden er defineret som ferieperiode.

Figur 5.4.1 – Rejsetidsindeks, hverdage



5.5

Ekspropriationer

Ekspropriationsforretninger

For 2. halvår af 2018 er der planlagt 27 dage til ekspropriationsforretninger. De kommende ekspropriationer foretages i hhv. Lyngby-Taarbæk, Glostrup, Rødovre og Herlev kommuner. Endelig er 2 af dagene pt. afsat til at samle op på udeståender, fortrinsvis i form af erstatningsfastsættelser.

Der er foreløbigt anmodet om 53 ekspropriationsdage i 2019 hos Kommissarius.

Planlagte antal ekspropriationsdage 1. halvår 2019	32 dage
Planlagte antal ekspropriationsdage 2. halvår 2019	21 dage

Programmet frem til påske er modtaget, hvori der er programsat 17 ekspropriationsdage af de ovenstående 32. Det er uden fortilfælde, at Kommissarius nøjes med at programlægge for det kommende kvartal, fremfor det kommende halvår. Dette skyldes, at der for tiden er særligt mange ønsker til ekspropriationsdage fra anlægsmyndighederne. Den resterende del af programmet forventes modtaget primo 2019.

Ejendomme

I forbindelse med ekspropriationsforretningerne er der til og med 1. november 2018 overtaget flere boliger/erhvervsjendomme i Glostrup og Brøndby:

Glostrup: 20 lejligheder, 6 garager og 3 erhvervsagre på Nordre Ringvej 1-5 og Søndre Ringvej 6. Hertil kommer 2 parcelhuse og 1 tankstation. Der udestår 2 lejligheder på Sydvestvej til overtagelse.

Brøndby: 1 parcelhus. Der udestår 1 parcelhus, som forventes overtaget 1. december 2018.

Overtagelser i Gladsaxe og Lyngby/Taarbæk vil først ske primo 2019.

Tidligere er der overtaget 22 boliger og 1 erhvervsgrund under fremrykket ekspropriation.

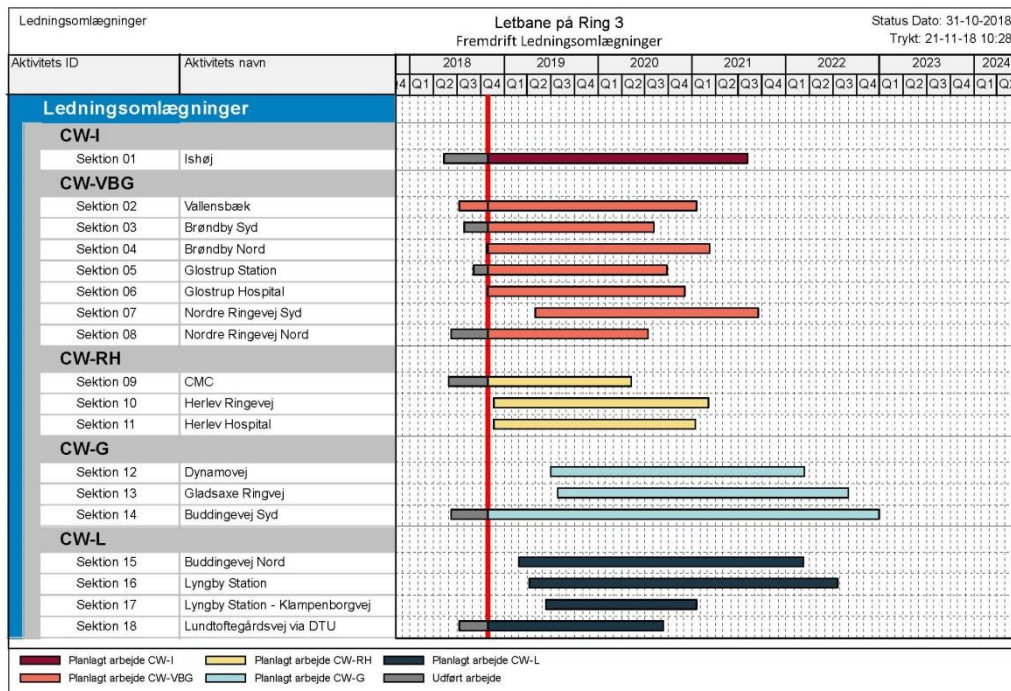
Der er indtil 1. november 2018 udbetalt erstatninger via kommissarius i fbm. overtagelse af boliger, arealer samt ulemper under den almindelige ekspropriation på ca. 70 mio. kr.

Aftaler

Der har i 1. halvår af 2018 været fokus på at afslutte de grænsefladeaftaler, som vedrører tidskritiske lokaliteter. Der er i 2. halvår af 2018 fokus på at indgå aftaler med ejerkredsen og øvrige infrastrukturforvaltere omhandlende anlæg, drift og vedligehold.

5.6 Ledningsomlægninger

Ledningsarbejdet, der ligger forud for anlæg af letbanen, forløber efter planen, således at den aktuelle fremdrift svarer til det planlagte til dato. Ledningsarbejdet er påbegyndt i sektion 1, 3, 5, 6, 8, 9, 14 og 18 jf. figur 5.6.1. At sektion 6 er startet lidt før planlagt (marginalt som ikke ses på nedenstående figur) og sektion 2 ikke er startet som planlagt har ikke betydning for den overordnede planlægning og udførelse, da det vedrører ledningsomlægninger, der ikke er tidskritiske.



5.7 Lærlinge

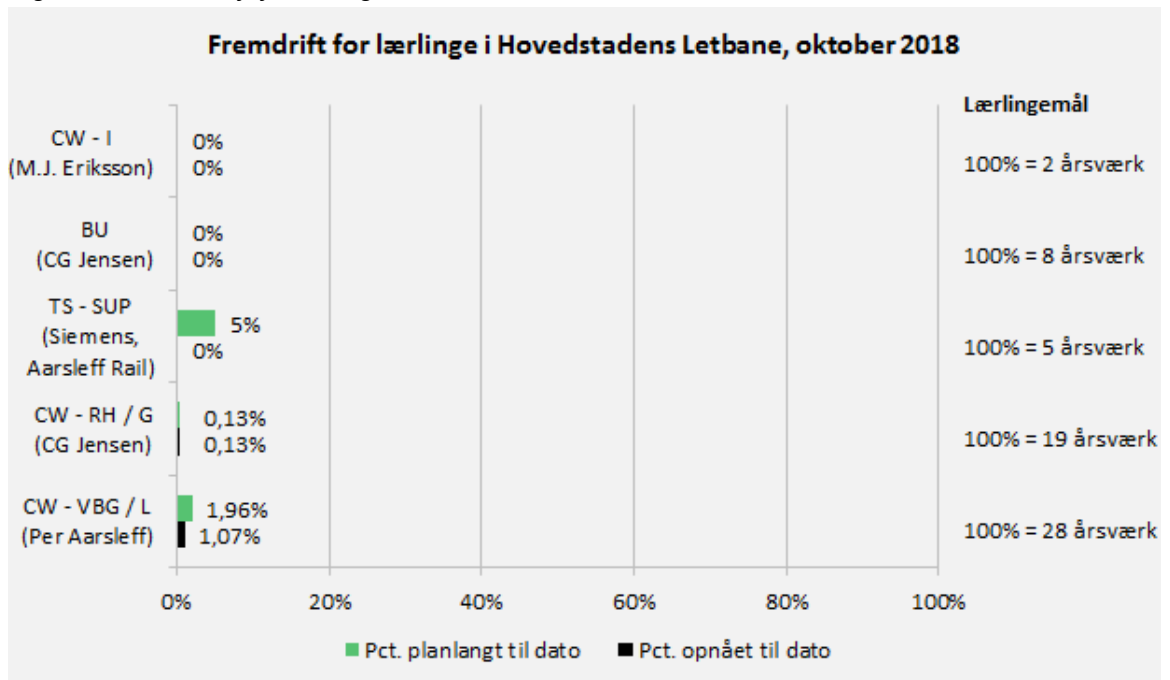
Siden sidste rapportering har alle entreprenørerne på Hovedstadens Letbane fremsendt elevplaner, som er et kontraktkrav, over deres forventninger til ansættelse af lærlinge under hele projektperioden. Der er ligeledes fremsendt de første indrapporteringer fra samtlige entreprenører.

Som planlagt og forventet af entreprenørerne, er der endnu ikke ansat lærlinge elever på de enkelte sites, men udelukkende på kontor, hvor der bl.a. er ansat elever inden for specialerne Allround kontor, Indkøb og IT.

Der er blandt entreprenørerne fokus på ansættelse af lærlinge efterhånden som arbejdet på de enkelte sites opstartes, her under bl.a. på nedrivning af de eksproprierede ejendomme.

Figur 5.7.1 viser, hvor mange procent af det forventede antal lærlinge, der er beskæftiget på opgørelsestidspunktet. Entreprenørerne vil en gang om året blive kontaktet af Hovedstadens Letbane, såfremt de ikke lever op til deres plan for ansættelse af lærlinge. De vil her blive bedt om, at redegøre for hvorledes de forventer at leve op til det samlede krav på den enkelte kontrakt, samt at fremsende en revideret plan for beskæftigelse af lærlinge. Entreprenørerne har mulighed for frit at justere på deres plan så længe den opfylder det samlede kontraktkrav.

Figur 5.7.1 – Fremdrift for lærlinge



Som det fremgår af figuren, følger entreprenørerne, i det store hele, den plan, de har angivet til Hovedstadens Letbane. Lærlingekravet er i figuren opgjort pr. entreprenør medregnet hele deres lærlingekrav. Det vil sige, at det er opgjort således, at opgørelsen indeholder alle de kontaktkrav, entreprenøren måtte have på projektet med Hovedstadens Letbane. Der har indtil dato været lærlinge på det arbejde, som CG Jensen og Per Aarsleff har udført. På TS kontrakten er der, trods entreprenørens planlægning heraf, endnu ikke ansat lærlinge.