



Kvartals- rapport 3. kvartal 2022

Bilag 1 til indstilling til Økonomiudvalget om udviklingen
i Københavns Kommunes større selskaber

| | |
|---|----|
| HOFOR | 3 |
| Udviklingselskabet By & Havn I/S | 9 |
| Metroselskabet I/S | 15 |
| I/S Amager Ressourcecenter (ARC) og I/S Vestforbrænding (VF) | 20 |
| Arena CPHX P/S | 25 |
| Trafikselskabet Movia | 28 |
| Centralkommunernes Transmissionselskab I/S (CTR) | 33 |
| Hovedstadens Beredskab I/S | 38 |

HOFOR

HOFOR

Særlige opmærksomhedspunkter

- Selskabet rapporterer i løbet af året på tertialer (tredjedele), og denne rapportering tager derfor udgangspunkt i 2. tertial 2022.
- Der har været tre lukninger af badesteder på grund af meget regn.

Aktuelle oplysninger

- Elpriserne er i løbet af 2021 og 2022 steget væsentligt. HOFOR har prissikret store dele af det forventede elsalg fra Amagerværket samt fra vindmøller og solceller på lavere prisniveauer, som HOFOR på daværende tidspunkt anså for attraktive. HOFOR havde således i det eksterne regnskab et underskud på 777 mio. kr. før skat i 2021. Økonomiudvalget er orienteret særskilt via fortrolig orientering på aflæggebordet.

HOFOR

Figur 1:

Der har været tre lukninger af badesteder.

Figur 2:

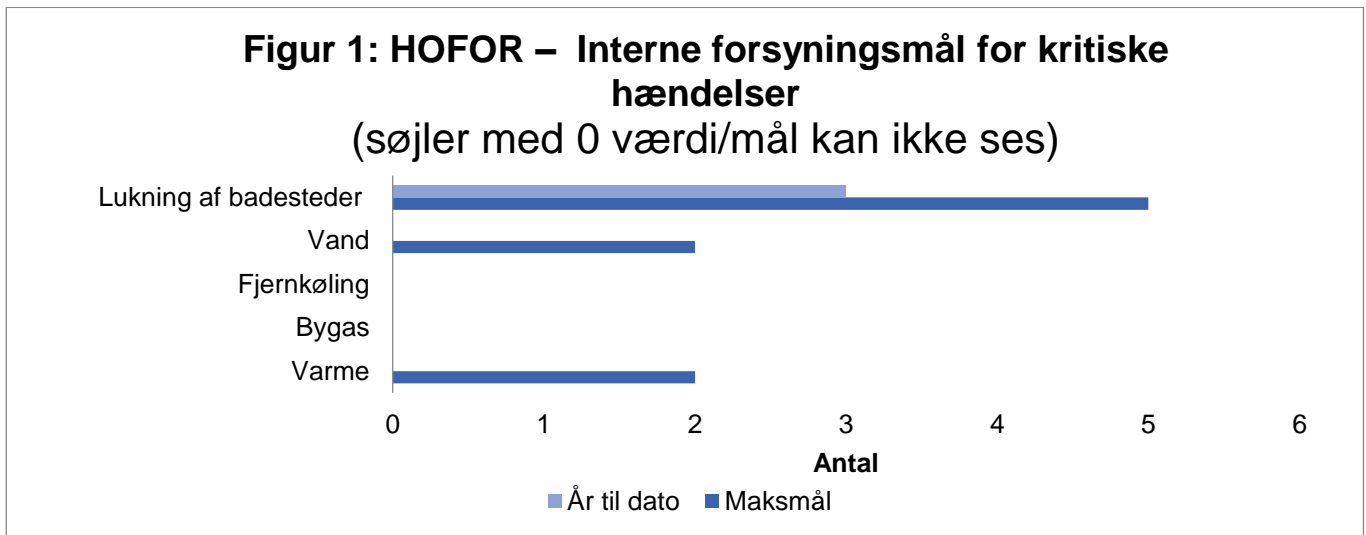
Skybrudstunnellerne er gule ved tidsplanerne pga. projektændringer i form af ændrede udløbspunkter m.m.

Tidsplanen for vandværksrenoveringer holdes på de igangværende projekter, der er i udførelse. De igangværende projekter er forsinket ca. 1 år - dels Værket ved Regnemark pga. krav om fuld miljøkonsekvensvurdering (VVM), dels Værket ved Islevdal, hvor omfattende forurening af grundvandet eventuelt medfører behov for avanceret vandbehandling. Dette er en ny problemstilling primært foranlediget af stoffet DMS og PFAS. Estimat for det samlede vandværksprogram er pt. på 5,1 mia. kr. Dette er dog under revision da Værket ved Islev og Værket ved Slangerup endnu ikke er fastlagt. Revideret styrende budget fastlægges i første del af 2023.

Figur 5:

Figuren viser gælden i HOFOR-koncernen, underopdelt mellem den kommercielle del og den ikke-kommercielle del.

HOFOR – Forsyningsikkerhed og miljø



Figur 2: HOFOR – væsentlige projekter (farveindikator – Grøn/Gul/Rød)

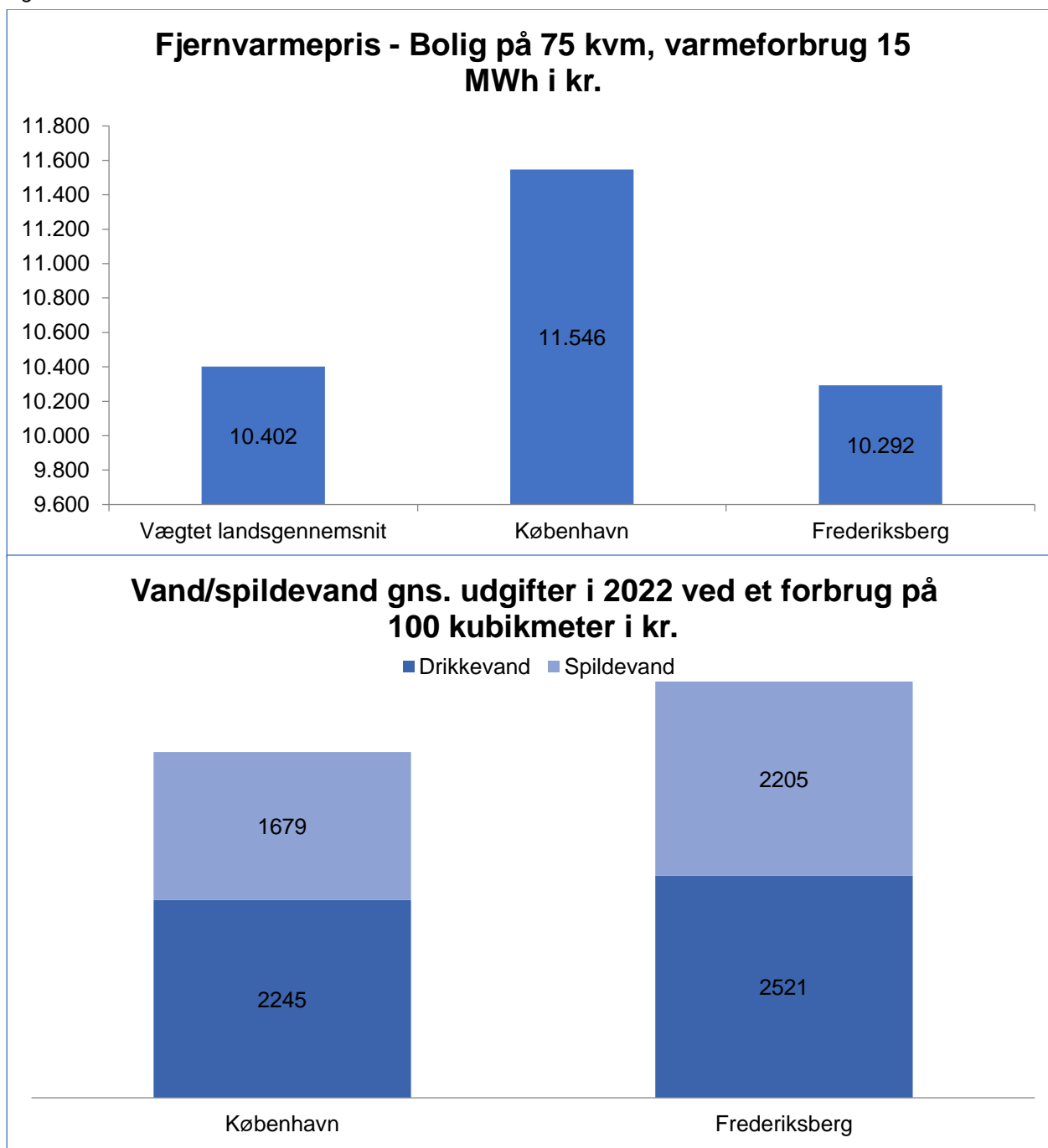
| HOFOR | Tidsplan | Status / Økonomi | Trend / Kvalitet |
|--------------------------------------|----------------|------------------|------------------|
| HOFOR -- Tunnelprojekter | | | |
| Kalvebod Brygge | Afsluttes 2026 | | |
| Svanemøllen | Afsluttes 2030 | | |
| Østerbro - Strandboulevarden | Afsluttes 2022 | | |
| Valby – Grønttorvet - Valbyparken | Afsluttes 2028 | | |
| Renovering af 7 regionale vandværker | Afsluttes 2026 | | |

I projektskemaerne betyder farvekoderne følgende:

1. Projektet forløber planmæssigt / indenfor fastlagte rammer
2. Risiko for overskridelse af tidsplan eller budget
3. Tidsplan eller budget forventes ikke overholdt / projekt afviger fra fastlagte rammer

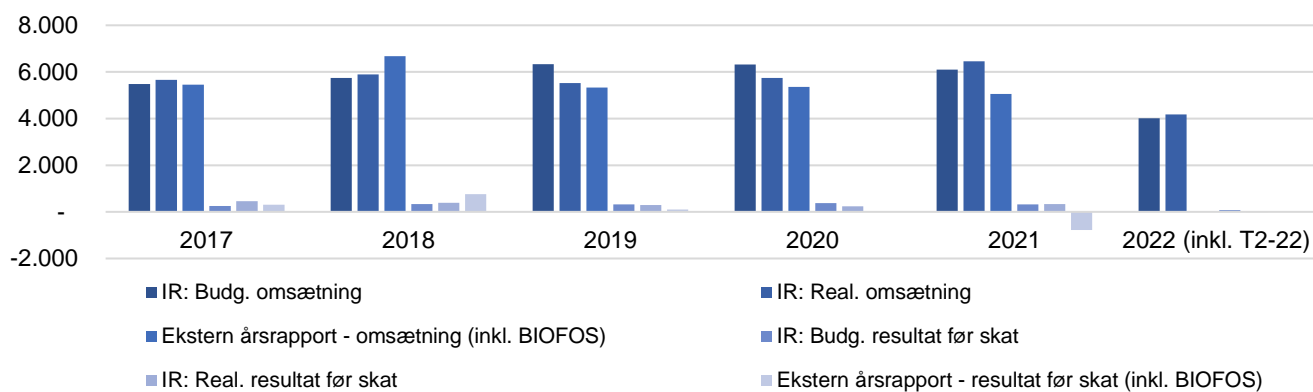
HOFOR - Priser / omkostninger

Figur 3

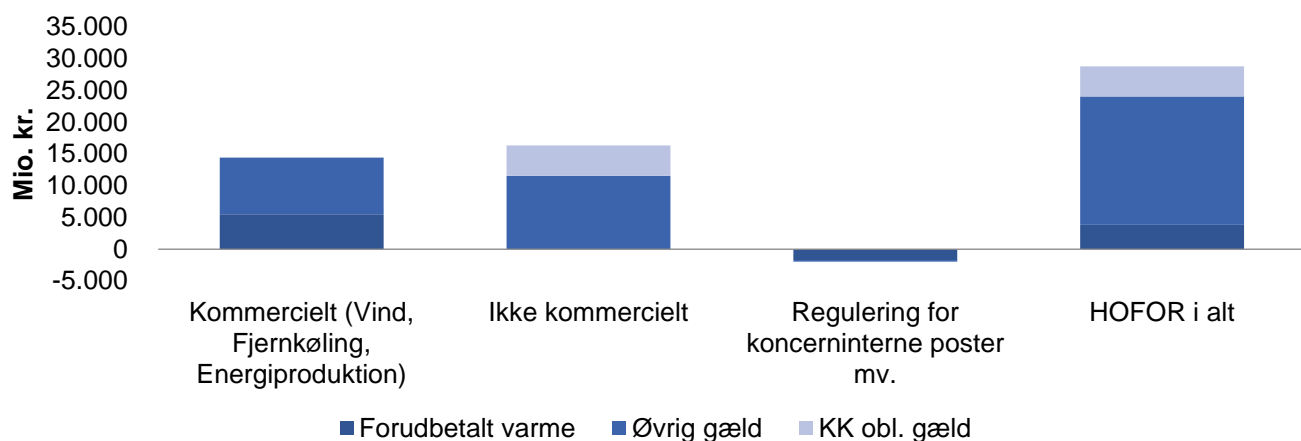


HOFOR - Risiko/gæld

Figur 4: HOFOR's interne regnskab (IR) omsætning samt resultater fra årsrapporterne



Figur 5: Gæld i HOFOR koncernen



Udviklingselskabet By & Havn I/S

By & Havn

- Selskabets resultat for 3. kvartal 2022 blev på 2.006 mio. kr. Resultatet er som forventet set i lyset af den generelle økonomiske situation.
- By & Havn har i perioden 2014-2020 dækket renteudgifter med indtægterne fra den løbende drift. Dette har ikke været muligt i 2021 og forventes heller ikke muligt i 2022. Situationen kan forbedres i de kommende år i takt med, at bl.a. krydstogt genopstår, og indtægter fra udlejning og parkering styrkes. Der forventes dog tidligst rentedækning fra 2034.
- Gælden er steget med 184 mio. kr. i strategiperioden 2020-2023.
- Der er solgt ejendomme pr. 3. kvartal 2022 for 228 mio. kr.
- Egenkapitalen er forbedret med 1.744 mio. kr. i strategiperioden 2020-2023, når der tages højde for markedsværdiregulering af gælden og udbetalingen i 2020 af 483 mio. kr. vedr. korrektionsreserven til Sydhavnsmetroen.
- Fælledby og Stejlepladsen er indregnet i salgsindtægten og egenkapitalforbedringen og udgør væsentlige andele af målopfyldelsen.

Aktuelle oplysninger:

- Det endelige udkast til Strategisk Miljøvurdering (SMV) vedrørende Lynetteholm er i høring indtil årsskiftet med henblik på endelig aflevering omkring 1. marts 2023.
- By & Havns bestyrelse har besluttet, at der skal arbejdes på at etablere 40 procent almene boliger på Svanemølleholm i den kommende udvidelse af Nordhavn.
- Miljø- og Fødevareklagenævnet har stadfæstet gyldigheden af kommuneplantillæg, lokalplan og miljøvurdering vedr. Stejlepladsen. Ejendomsselskabet Stejlepladsen kan som planlagt gå i gang med første del af byggemodningen i foråret 2023.
- Københavns Byret har i december meddelt opsættende virkning i en retssag mellem Miljø- og Fødevareklagenævnet og Amager Fælleds Venner. Fælledby P/S, som er ejet af By & Havn og Pension Danmark, har sat arbejdet på byggepladsen i bero, indtil myndighederne får skabt klarhed over kendelsens virkning for projektet. By & Havn har fået tilladelse til at kære Københavns Byrets kendelse om opsættende virkning ift. Fælledby til landsretten.

By & Havn

Forretningsstrategi for 2020-2023 er godkendt af selskabets bestyrelse og af Borgerrepræsentationen den 19. september 2019.

Den overordnede målsætning er at servicere selskabets renteudgifter med den løbende pengestrøm fra driften. Målsætningen blev realiseret i 2020. I 2021 og de kommende år forventes målsætningen imidlertid ikke realiseret pga. nedgang i driftsindtægter og stigende renteudgifter.

I strategiperioden (til og med 2023) vil selskabet herudover bl.a.:

Figur 6: Sælge byggerettigheder for 3,4 mia. kr. Ved udgangen af 3. kvartal 2022 er der solgt for 3.459 mio. kr. Heri er indregnet betydelige indtægter fra Fælledby og Stejlepladsen.

Figur 7: Sælge ca. 250.000 etagemeter byggeret til boliger (heraf knytter ca. halvdelen sig til Stejlepladsen og Fælledbyen) og 350.000 etagemeter til erhverv (primært i Nordhavn).

Efter 3. kvartal 2022 er målet for salg af byggeret til boliger for hele strategiperioden allerede realiseret - 364.000 etagemeter er solgt. Vedrørende salg til erhverv er 253.000 etagemeter realiseret, og målopfyldelsen er hermed godt undervejs.

Det bemærkes, at Fælledby og Stejlepladsen er indregnet i salget og udgør væsentlige andele af målopfyldelsen.

Figur 8: Ikke have stigende gæld i perioden - bortset fra udbetaling til Nordhavnstunnellen og bidrag til Sydhavnsmetroen. Gælden er pr. 3. kvartal 2022 steget med 184 mio. kr. Den øgede gæld skal dog ses i forhold til, at den sidste del (483 mio. kr.) af 10 pct. reserven vedr. Sydhavnsmetroen er udbetalt ultimo

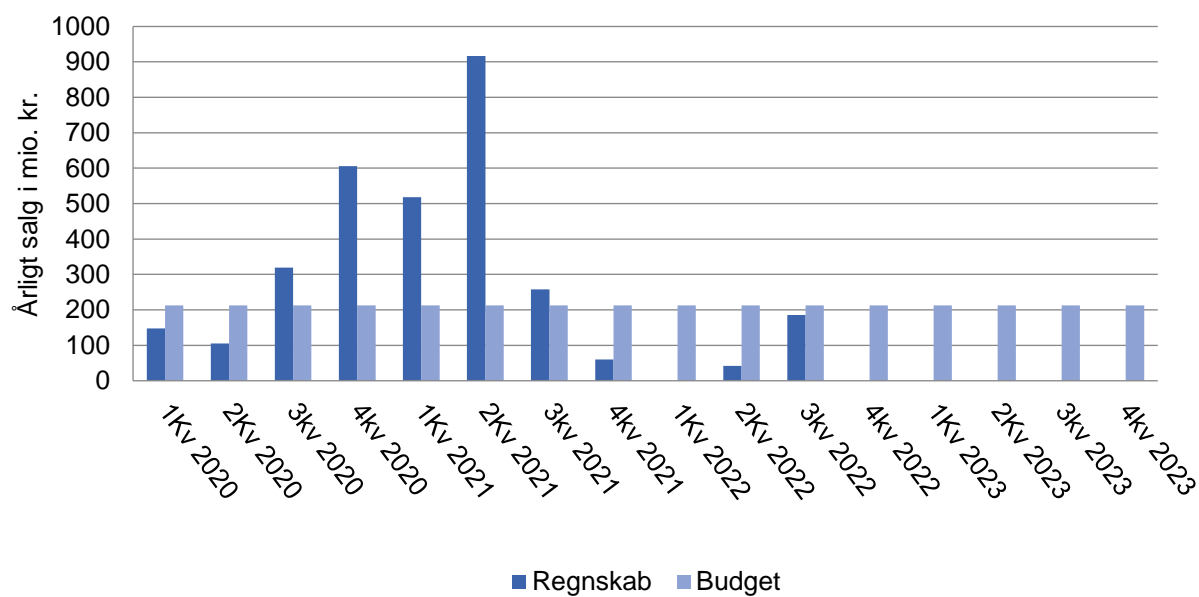
2020 og der er optaget lån for 683 mio. kr. vedr. Lynetteholm.

Medmindre der skal udbetales yderligere af korrektionsreserven til Sydhavnsmetroen, forventes målsætningen for strategiperioden opfyldt.

Figur 9: Forbedre egenkapitalen med 3 mia. kr. ekskl. værdireguleringer af gæld og evt. yderligere udbetaling af korrektionsreserve til Sydhavnsmetroen. Reguleret herfor er egenkapitalen aktuelt forbedret med 1.744 mio. kr.

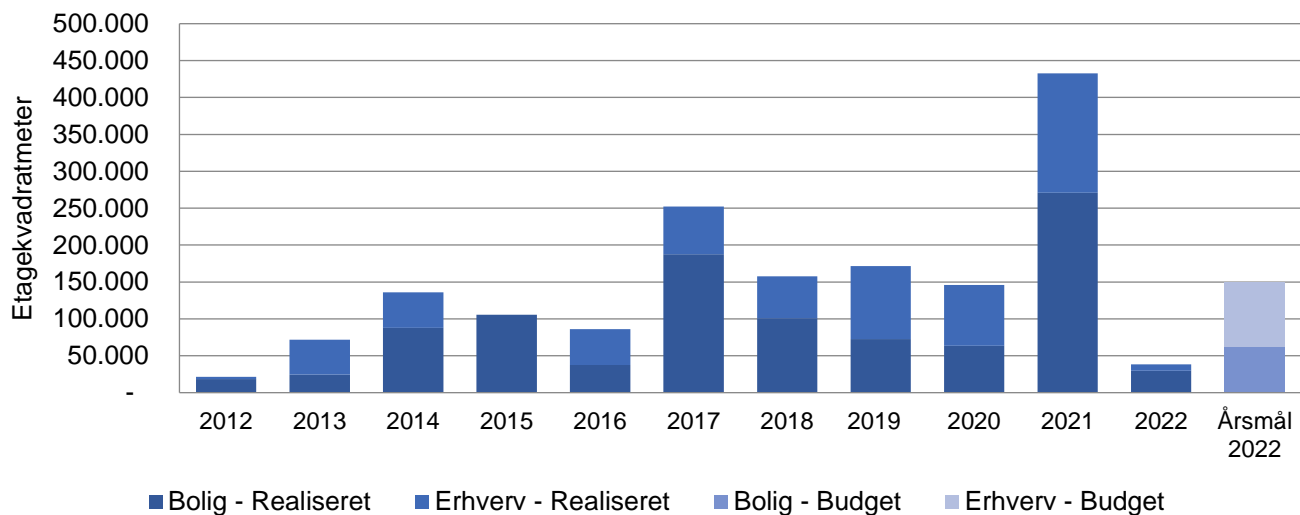
By & Havn - Byudvikling

Figur 6: By & Havns Forretningsstrategi
Kvartalsvise salgsindtægter



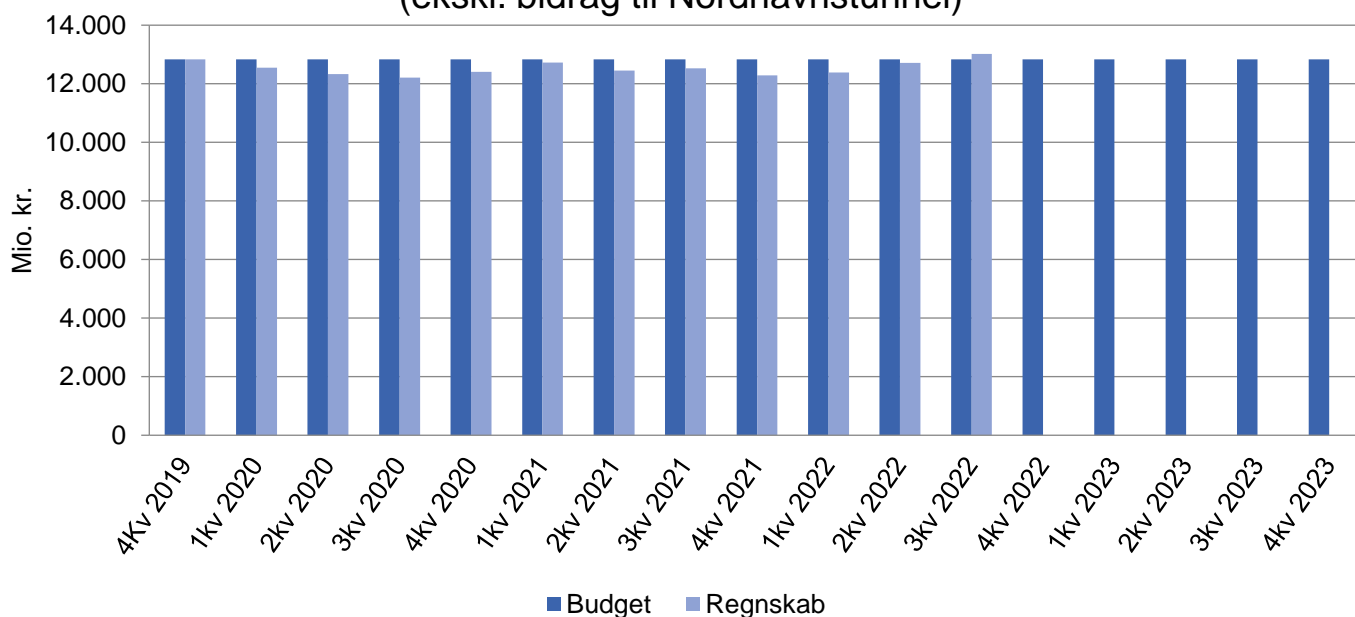
By & Havn - Byudvikling

Figur 7: Salg af byggeret til bolig og erhverv
(akkumuleret pr. år)



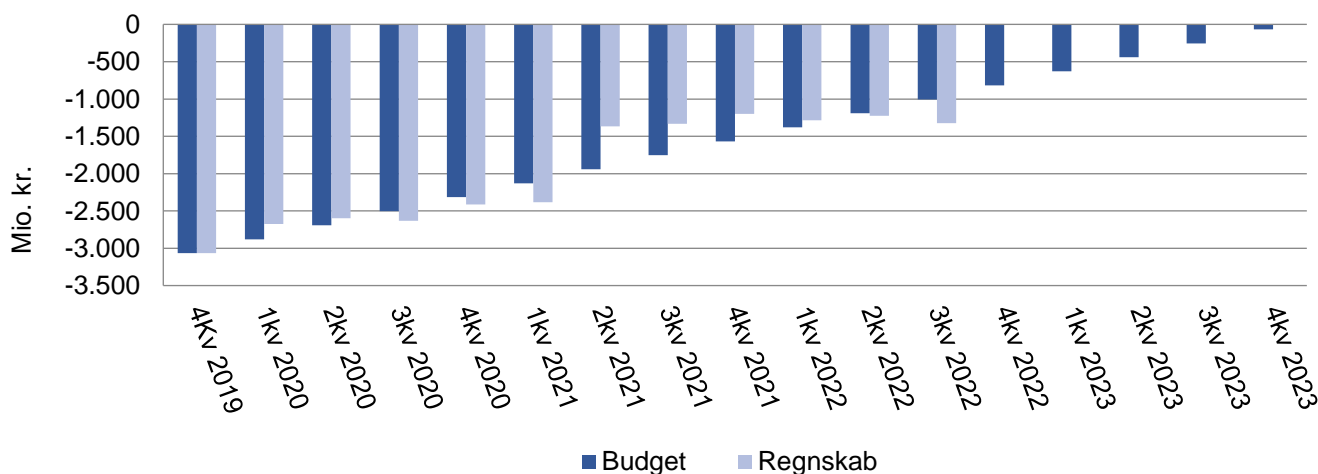
By & Havn - Risiko / Gæld

Figur 8: Nominel gæld
(ekskl. bidrag til Nordhavnstunnel)



Note: Ifølge By & Havns langtidsbudget forventer selskabet at gælden er afviklet i år 2046 eller år 2050 - alt afhængig af om resten af korrektionsreserven til Sydhavnsmetro kommer til udbetaling.

Figur 9: Forretningsstrategi 2020 for By & Havn
Målsætning om egenkapitalforbedring
på 3 mia. kr. i perioden 2020-2023



Note: Målfastsættelsen er baseret på egenkapitalen ekskl. virkninger af yderligere udbetalinger besluttet af selskabets ejere til Sydhavnsmetroens budgetreserve.

Metroselskabet I/S

Metroselskabet

Særlige opmærksomhedspunkter

- Økonomiudvalget er ved mail den 28. oktober 2022 orienteret om forskningsrapport fra Aarhus Universitet, som vurderer, at der er et højt niveau af partikelforurening i Metroen - særligt på linjerne M3 og M4 (Cityring og Nordhavn), men også på linjerne M1 og M2 (Vanløse - Amager). Aarhus Universitet har den 20. januar 2023 udsendt pressemeddelelse om rapporten, som har affødt indslag og artikler i medierne. Metroselskabet tager rapporten meget alvorligt og har i oktober straks reageret på resultaterne. Indholdet af ultrafine partikler i luften ligger under de vejledende grænseværdier i EU, og i henhold til gældende regler kan passagererne derfor trygt benytte Metroen. Det samme gælder i forhold til overholdelsen af det danske Arbejdstilsyns grænseværdier, som gælder for medarbejdere. Selskabet og Metro Service har bl.a. iværksat følgende initiativer:
 - Vask af Metroens tunneler i uge 3 i 2023. Herefter vaskes alle stationer.
 - Undersøgelse af mulighederne for og effekten af øget udluftning.
 - Om muligt udvikling af nye filtre til opsamling af fine partikler i metroogene og stationer.
 - Nedsættelse af "taskforce" sammen med Dansk Jernbaneforbund som følger arbejdet med luftkvaliteten.

Aktuelle oplysninger

- Metroselskabets langtidsbudget er i forbindelse med budgetlægningen for 2023 blevet opdateret, hvor bl.a. de langsigtede rente- og inflationsforventninger er opdateret med finansministeriets forventninger. Forventningerne til renten er i perioden frem til 2048 steget i forhold til tidligere, og inflationsforventningerne er faldet i samme periode. Dette har en samlet negativ indflydelse på selskabets langtidsbudget og tilbagebetalingstiden med 4 år, som er forlænget til 2066. Det er selskabets vurdering, at den aktuelle forlængelse ikke giver anledning til yderligere overvejelser i forhold til selskabets samlede økonomi på nuværende tidspunkt.

Metroselskabet

Figur 10: Samlet har metrolinjerne i 3. kvartal 2022 haft en tilfredsstillende driftsstabilitet over målsætningen på 98 pct.

Figur 11: Metroselskabets omsætning udgør for 3. kvartal 2022 1.164 mio. kr. i forhold til en forventet omsætning på 1.003 mio. kr.

Det realiserede passagertal udgør for samme kvartal 78,2 mio. passagerer og er således i niveau med forventningen.

Årets resultat før af- og nedskrivninger er ved 3. kvartals opfølgning estimeret til et underskud på 91 mio. kr. mod et budgetteret underskud ved seneste estimat på 46 mio. kr. Ændringen på 45 mio. kr. skyldes primært en lavere forventet gennemsnitlig indtægt pr. passager som følge af ændrede rejsemønstre efter COVID-19.

Figur 12: I forbindelse med årsregnskabet 2021 og budget 2022 er selskabets langtidsbudget justeret, således at det fremgår, at selskabets nettogæld forventes at nå sit maksimum i 2025 på 33,6 mia. kr. (i løbende priser og inkl. renter). Gælden forventes at være tilbagebetalt i 2062.

Figur 13: Den overordnede økonomi for anlæg af Sydhavnslinjen, i forhold til det godkendte anlægsbudget, følger i al væsentlighed planen.

Arbejdet på anlægget af M4 Sydhavn er dog presset ift. den generelle mangel på ressourcer og leverancer af materiel og materialer, og økonomien er derfor markeret gul.

Der er på nuværende tidspunkt en akkumuleret forsinkelse på projektet på otte uger.

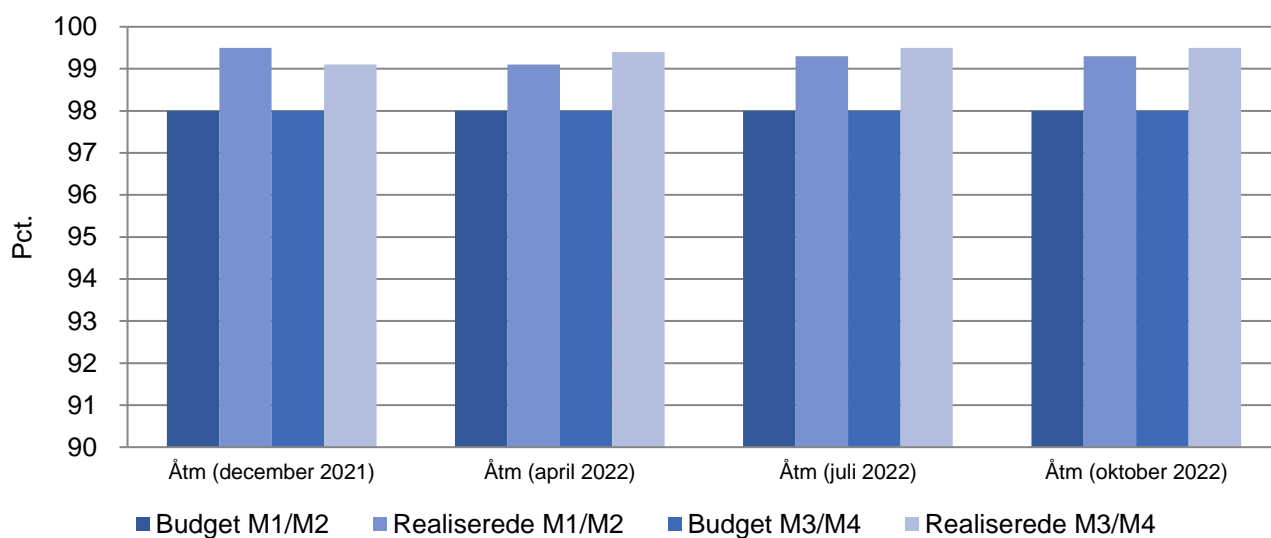
Der forhandles løbende med entreprenørerne om mitigerende løsninger på forsinkelse og pres på ressourcer.

Der forhandles ligeledes med anlægssentreprenøren TUNN3L om indgåelse af en Commercial Settlement Agreement, som vil formalisere en opdateret tidsplan, der overholder projektets overordnede tidsplan. Aftalen vil herudover afklare økonomien i forbindelse med et antal ændringsarbejder, ligesom rejste claims med få, mindre undtagelser vil blive forligt.

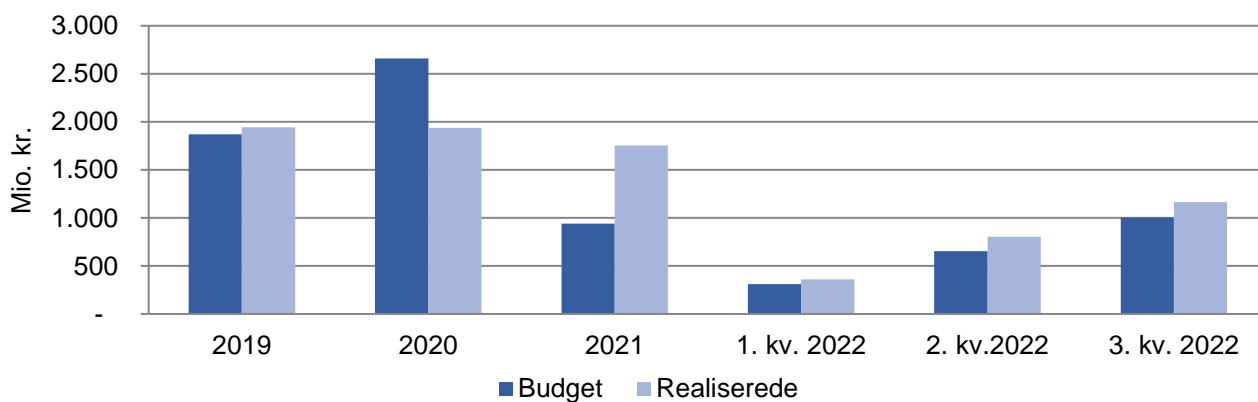
M4 Sydhavn forventes fortsat at nå sine væsentlige milepæle og åbne rettidigt.

Metroselskabet - Forsyningssikkerhed

Figur 10: Metsroselskabet - Driftsstabilitet for M1/M2 og M3/M4



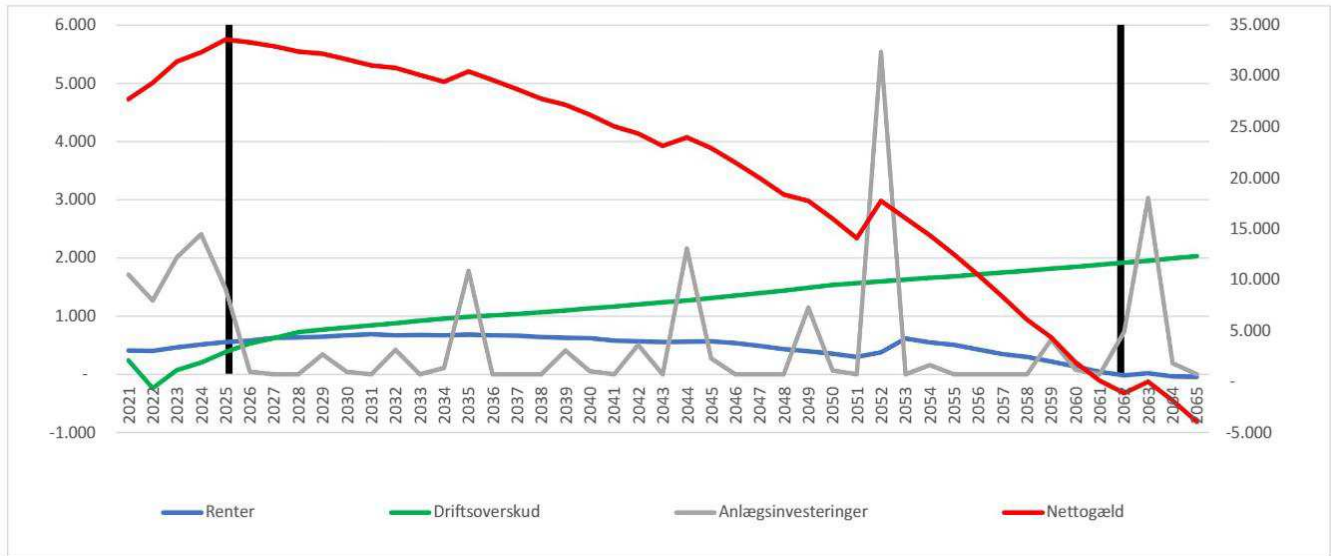
Figur 11: Metsroselskabet - Omsætning



Metroselskabet - Risiko / Gæld

Figur 12: Metroselskabet - Gæld

Sammenhængene i selskabets langtidsbudget (DKK mio.)



Figur 13: Metroselskabet - Anlægsprojekter - Sydhavnsmetroen



I projektskemaerne betyder farvekoderne følgende:

1. Projektet forløber planmæssigt / indenfor fastlagte rammer
2. Risiko for overskridelse af tidsplan eller budget.
3. Tidsplan eller budget forventes ikke overholdt / projekt afviger fra fastlagte rammer

**I/S Amager
Ressourcecenter
(ARC) og I/S
Vestforbrænding (VF)**

ARC og VF

Særlige opmærksomhedspunkter

- Den seneste langtidsprognose for ARC viser, at affaldsenergianlægget i en lang periode vil have en negativ likviditet. Likviditetsmanglen vil hovedsageligt være afhængig af, i hvilket omfang den fulde forbrændingskapacitet kan udnyttes.
- VF har som følge af de høje elpriser haft såvel en stigning i selskabets indtægter som øgede omkostninger til eget elforbrug på anlæg og pumper.

Aktuelle oplysninger

- Lovforslag til "Ny organisering af affaldsforbrændingssektoren og konkurrenceudsættelse af forbrændingseget affald" er sendt i høring med frist for høringsvar den 14. marts 2023. Implementeres forslaget i sin nuværende form vil dette bl.a. medføre udbudspligt af det forbrændingsegnet affald, krav om selskabsgørelse af forbrændingsanlæggene samt krav om fortsat kommunal majoritetskontrol med eksisterende kommunale forbrændingsanlæg. Københavns Kommune vil afgive et høringsvar inden fristen.
- Borgerrepræsentationen vedtog i Budget 2023 en hensigtserklæring i relation til ARC, hvoraf fremgår, at Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen frem mod overførselsagen i 2023 afklarer behovet for en analyse af, hvordan et fuldskalaanlæg til CO₂-fangst på ARC kan realiseres.
- VF blev medio august 2022 udvalgt sammen med Ørsted og Aalborg Portland til at deltage i udbuddet om tildelingen af tilskud fra Energistyrelsens CCUS-pulje på 8,3 mia. kr. VF har indgået et Letter of Intent med Evida og Gas Storage Denmark vedrørende hhv. transport og lagring af den indfangede CO₂. Der er frist for indlevering af 'Best and final offer' til Energistyrelsen den 31. marts 2023. VF's bestyrelse og ejerkommuner skal træffe beslutning om sagen inden denne fristdato. Energistyrelsen forventer at offentliggøre den vindende part i april 2023.

ARC og VF

Kvartalsrapportering for de to affaldsforbrændingsselskaber foretages under ét for at give bedre adgang til sammenligning af de to selskabers nøgletal, uanset at selskabernes forretningsområder ikke er helt sammenfaldende, idet VF i modsætning til ARC tillige forestår transmission og distribution af fjernvarme i eget opland.

Figur 14:

I ARC's budget 2022 forventes mængden af forbrændte mængder at udgøre 535.000 ton, hvilket er opjusteret med 5.000 ekstra ton i den nyeste prognose for 2022. Efter 3. kvartal 2022 har ARC forbrændt 411.000 ton, hvoraf 74.000 ton bestod af importaffald, og 100.000 ton bestod af biomasseaffald.

VF's 2022-budget er på 530.100 ton forbrændt affald, men efter 1. kvartal 2022 forventer selskabet at realisere i alt 502.100 ton. Reduktionen skyldes en forlængelse af anlægsudtaget som følge af en silobrand. Efter 3. kvartal har VF brændt 361.800 ton. VF forventer ikke at forbrænde importaffald i 2022.

Figur 15:

I 2022 har ARC budgetteret med et driftsresultat (EBITDA) på 153,2 mio. kr., hvilket er blevet opjusteret til 235,5 mio. kr. i den opdaterede prognose. Den primære årsag hertil er de meget høje elpriser, der øger ARC's elomsætning.

VF har budgetteret med et samlet driftsresultat (EBITDA) på 167 mio. kr. Iht. opdateret prognose har VF opjusteret deres forventning til 299,1 mio. kr.

Figur 16:

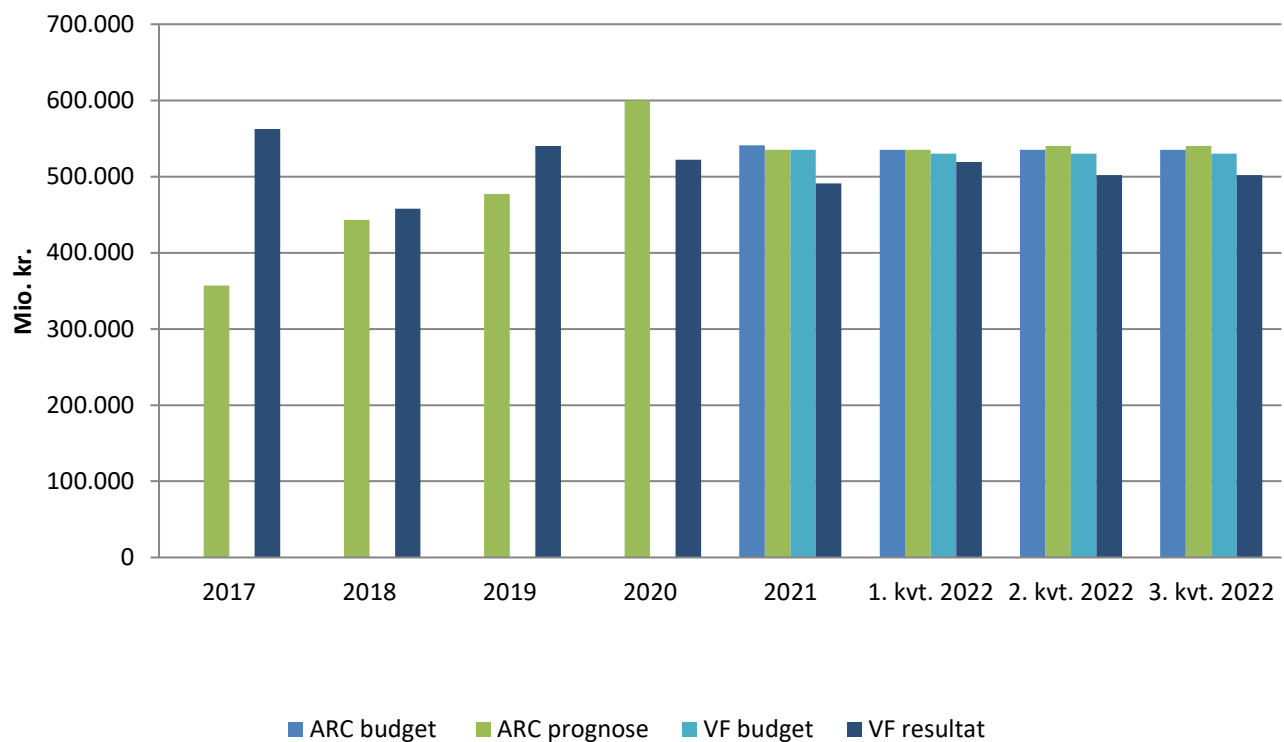
Iht. ARC's prognose 2022 er årets langfristede gæld 1.251,3 mio. kr. Efter 3. kvartal 2022 er den anslået til 1.265,6 mio. kr.

Iht. til ny varmeaftale overdrog ARC primo 2022 1.955 mio. kr. i gæld til CTR svarende til varmesidens andel af den samlede anlægsinvestering.

VF forventer, at selskabets låneportefølje vil andrage 1.746 mio. kr. ultimo 2022.

ARC og VF - Forsyningssikkerhed

Figur 14: Forbrændte mængder - ARC og VF



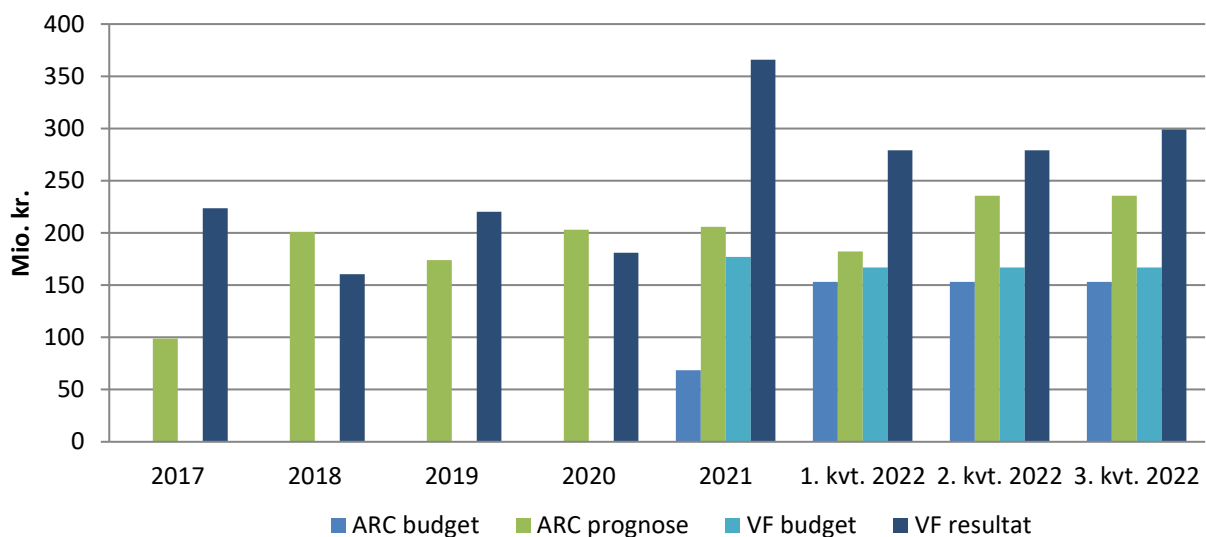
Selskaberne har kapacitet til afbrænding af følgende affaldsmængder:

ARC: 560.000 ton

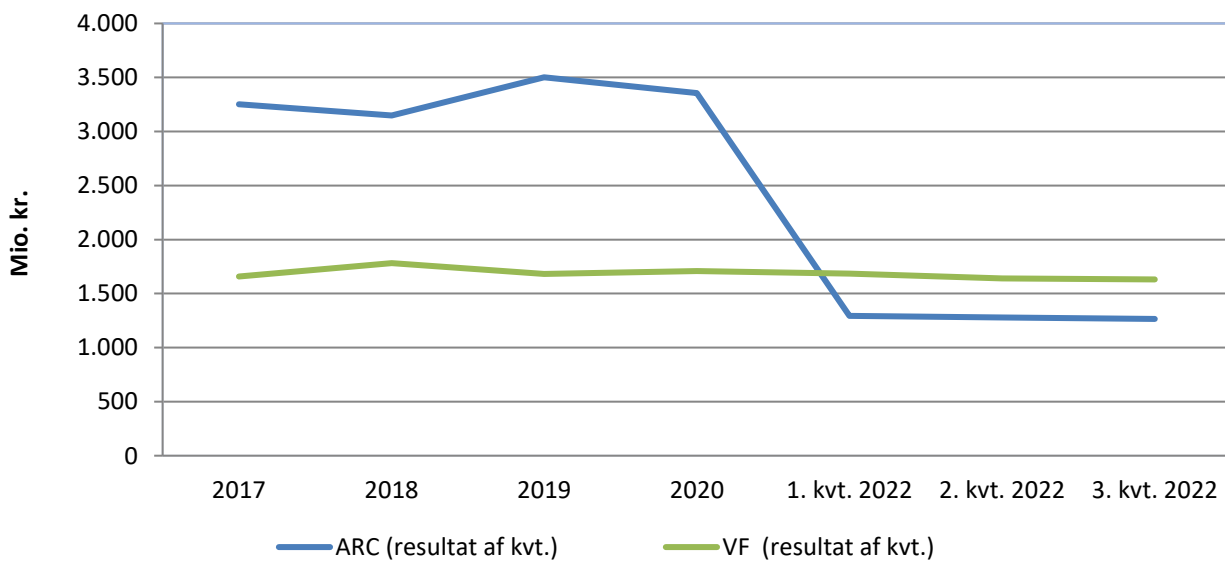
VF: 600.000 ton

ARC og VF - Risiko / Gæld / Priser

Figur 15: Driftsresultat (EBITDA) - ARC og VF



Figur 16: Udvikling i langfristet gæld - ARC og VF



Arena CPHX P/S

Arena CPHX P/S

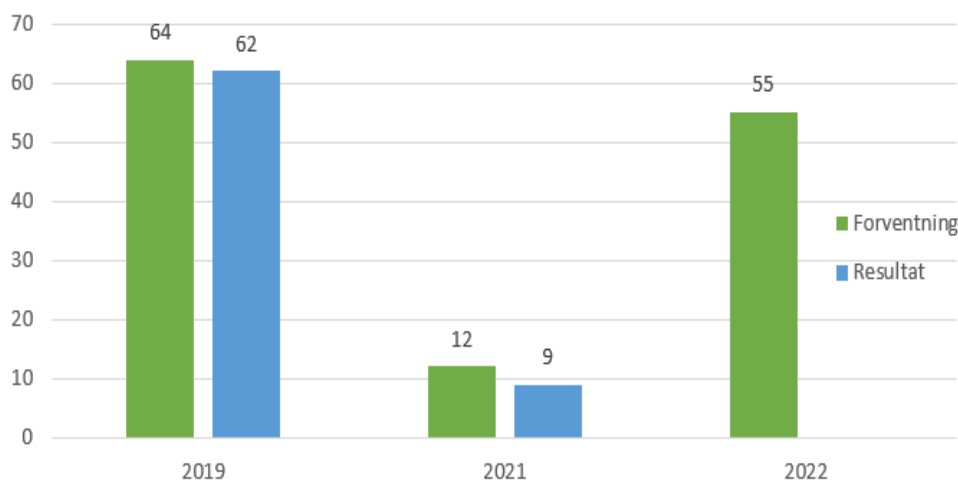
Aktuelle oplysninger

- Danmarks genåbning efter Corona-nedlukningen primo 2022 har haft en positiv effekt for aktiviteterne i Royal Arena, og der er positive forventninger til selskabets resultat for 2022. Forventningerne til 2022 var afholdelse af mindst 55 arrangementer, heraf 50 kulturarrangementer og 5 sportsarrangementer (inkl. E- sport) med knap 0,5 mio. gæster.

Arena CPHX P/S

Arena CPHX P/S har forestået byggeriet af Royal Arena. Efterfølgende varetager selskabet ejerskabet til arenaen, herunder som lejer af den grund (ejet af By & Havn), hvor arenaen er opført, og som udlejer af arenaen til operatøren Danish Venue Enterprise A/S (DVE). Endvidere varetager selskabet pleje af den af selskabet optagne gæld. Operatøren, DVE, står for driften af Royal Arena, herunder udlejning af arenaen til eventarrangører. Aktiviteten i Royal Arena blev kraftigt negativt påvirket af regeringens COVID19-restriktioner, nedenfor illustreret ved at sammenholde tal for 2019 (året før COVID19) med tal for hhv. 2021 og 2022 (forventet).

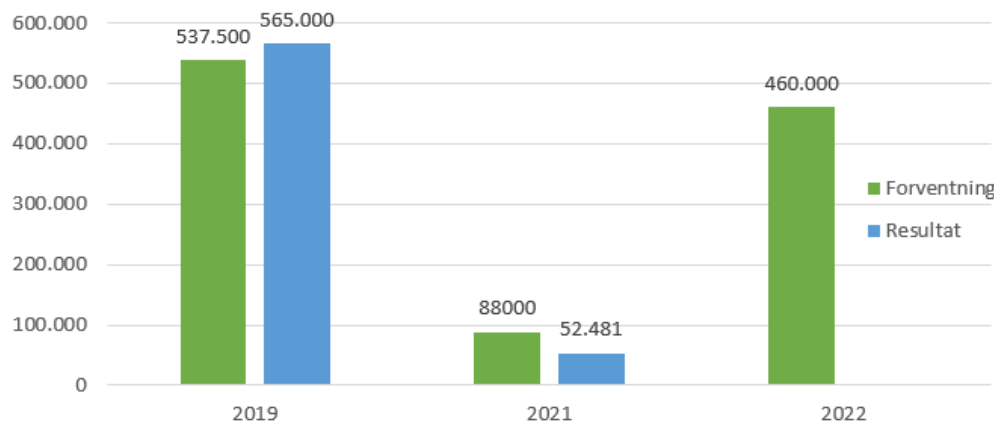
Figur 17a: Forventninger til antal arrangementer i 2022 sammenholdt med forventninger og resultater for 2019 og 2021



Figur 17a: I 2022

forventes afholdt mindst 55 arrangementer, heraf 50 kulturarrangementer og 5 sportsarrangementer. Forventningerne til 2022 er dermed næsten på niveau med aktiviteterne

Figur 17b: Forventninger til antal besøgende sammenholdt med forventninger og resultater for 2019 og 2021



Figur 17 b: DVE forventede i

2021 at modtage besøg fra 88.000 gæster, hvilket ift. 2019 var markant lavere. Årsagen var nedlukningen af arenaen frem til 31. august 2021. Resultatet for 2021 blev, at Royal Arena havde besøg af 52.481 gæster.

I 2022 forventes et besøgstal på 460.000.

Trafikselskabet Movia

Movia

Særlige opmærksomhedspunkter

- Movias bestyrelse har den 15. december 2022 orienteret alle kommuner og regioner i Movias område om, at der i 2023 forventes et samlet højere tilskudsbehov på 232 mio. kr. end forventet ved 1. behandlingen af budgettet for 2023. Det svarer til samlet ca. 45 mio. kr. for Københavns Kommune inklusiv Flextrafik. Stigningen skyldes især energipriserne, der samtidig svinger i en sådan grad, at der er større usikkerhed i budgetlægningen end normalt.
De store ekstraudgifter i 2023 kommer oveni de store ekstraudgifter i 2022, hvor Movias bestyrelse har været nødt til at bede kommuner og regioner om at indbetale yderligere 149 mio. kr. pr. 1. oktober 2022 til Movia.
Det ekstraordinært høje tilskudsbehov vurderes at være et problem til og med 2023. I 2024 er forventningen på baggrund af Nationalbankens prognoser, at bidragene til Movia i faste priser vil falde med godt 200 mio. kr. i forhold til 2023, som følge af højere passagerindtægter, lavere forventede energiudgifter og bedre kontraktpriser i det seneste udbud af bustrafik, som har fuld effekt i 2024.
Movia arbejder for at reducere udgiftspresset i 2023 for kommuner og regioner gennem fremrykning af takstindtægter, øget låneadgang, revurdering af aconto-betalinger i juni 2023 og besparelser på bus- og lokalbanedrift. Økonomiudvalget er særskilt orienteret om situationen den 20. december 2022.

Movia

Figur 18a og 18b: Fra 2019 og frem måles fremkommelighed i vægtet hastighed inkl. stop.

Den vægtede rejsehastighed for AC-buslinjerne i 3. kvartal 2022 ligger på 16,2 km/t, hvilket er på samme niveau som samme kvartal året før.

Rejsehastigheden på AC-buslinjerne i 3. kvartal 2022 ligger lige over målsætningen, som er på 15,9 km/t.

En af årsagerne til at 3. kvartal 2022 opfylder målsætningen skyldes mindre trafik på vejene og færre passagerer i busserne i juli-august perioden set ift. de øvrige kvartaler på året.

Den generelle tendens for rejsehastigheden for AC-buslinjer for 3. kvartal er faldende og i de kommende kvartaler kan der forventes yderligere forringelse af fremkommeligheden for busserne.

En af de største stigninger i hastighed fra 2. til 3. kvartal 2022 på AC-buslinjer kan ses på linje 1A, hvilke primært skyldes afslutningen på genopretningsprojektet af Østerbrogade, hvor busserne var omlagt i retning mod Hellerup St.

Den vægtede rejsehastighed for S-buslinjerne i 3. kvartal 2022 ligger på 26,4 km/t, hvilket er en smule højere end samme kvartal året før og højere end 2. kvartal. Rejsehastigheden på S-buslinjerne i 3. kvartal 2022 ligger marginalt under målsætningen på 26,7 km/t.

Årsagerne til den høje rejsehastighed for S-buslinjer i 3. kvartal 2022 er de samme som nævnt for AC-buslinjerne.

Den generelle tendens for rejsehastigheden for S-buslinjer for 3. kvartal er faldende (dog ikke nær så kraftigt som for AC-buslinjerne), og i de kommende kvartaler kan der

forventes yderligere forringelse af fremkommeligheden for busserne.

En af de største stigninger i hastighed fra 2. til 3. kvartal 2022 på S-buslinjer kan ses på linje 150S og 250S, som primært skyldes den mindre trafik på de mest belastede delstrækninger i den centrale del af København.

Figur 19: Movia udarbejder 2 estimater i løbet af budgetåret, og tal og bemærkninger er derfor uændrede fra sidste rapportering. Københavns Kommunes tilskudsbehov til bus i 2022 er ved 2. estimat for året 86 mio. kr. højere end i budget 2022 uden COVID-19. Heri indgår COVID-19-relateret mertilskud på 42 mio. kr. (hovedsageligt grundet lavere passagerindtægter). COVID-19 mertilskuddet er blevet mindre end forventet ved estimat 1, fordi passagererne er vendt lidt hurtigere tilbage til busserne end tidligere forudsat. Aftalerne mellem KL, Danske Regioner og regeringen af 8. juni og 20. september 2022 dækker forventeligt ca. 30 mio. kr. af det COVID-19-relaterede mertilskud. Af de 12 mio. kr., som ikke kompenseres, finansieres hovedparten af besparelser og omprioriteringer i Movia.

Efter statskompensationen på 30 mio. kr. for COVID-19-relateret mertilskud, er der en stigning i tilskudsbehovet på 56 mio. kr. i forhold til budget. Stigningen skyldes hovedsageligt højere prisindeks for diesel, el og rente, hvilket har øget udbetalingerne til busoperatørerne.

Efter den ekstraordinære indbetaling af 23 mio. kr., som vedtaget på bestyrelsesmødet 30. juni 2022 pga. stigende priser, samt omprioritering af midler fra rejsekortstrategien er den forventede efterregulering for 2022 på 26 mio. kr.

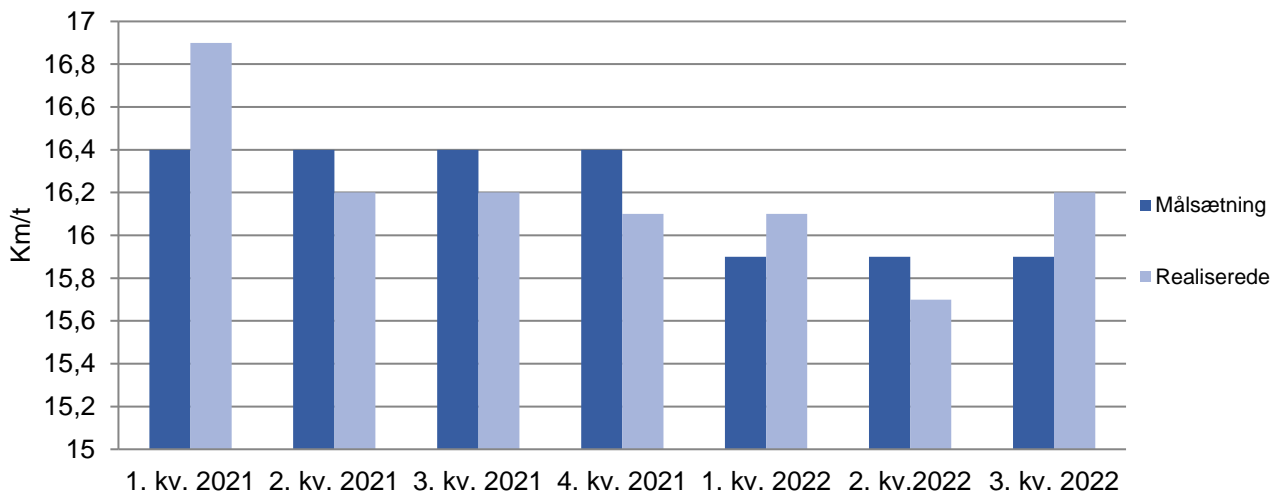
Kommuner og regioner har mulighed for at indbetale den forventede efterregulering for 2022 eller dele heraf i 2022, i stedet for at betale via den normale efterregulering af regnskab 2022 i januar 2024.

Figur 20: Movia udarbejder 2 estimater i løbet af budgetåret, og tal og bemærkninger er derfor uændrede fra sidste rapportering. Stigningen skyldes dels at passagertallet i 2022 er reduceret på grund af COVID-19 særligt i starten af 2022 med 3. bølge. Passagererne er frem til sommeren vendt gradvist tilbage, og ved udgangen af 2022 forventes det nu, at passagertallet kommer op på 93 pct. af, hvis der ikke havde været COVID-19.

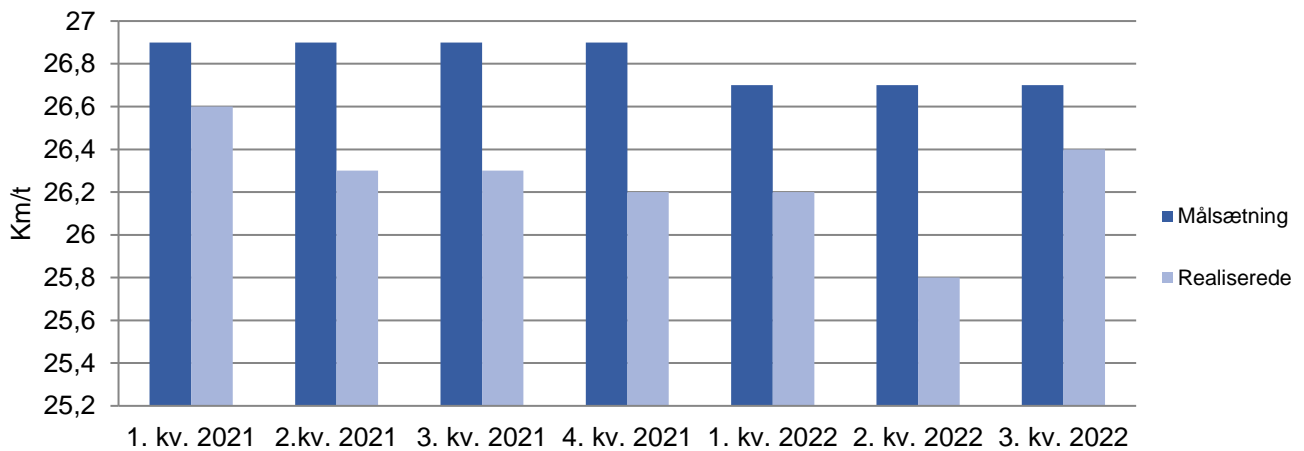
Stigende prisindeks, som betyder højere udbetalinger til operatørerne, har også bidraget til stigningen.

Movia - Forsyningssikkerhed

Figur 18a: AC busser - Fremkommelighed - København

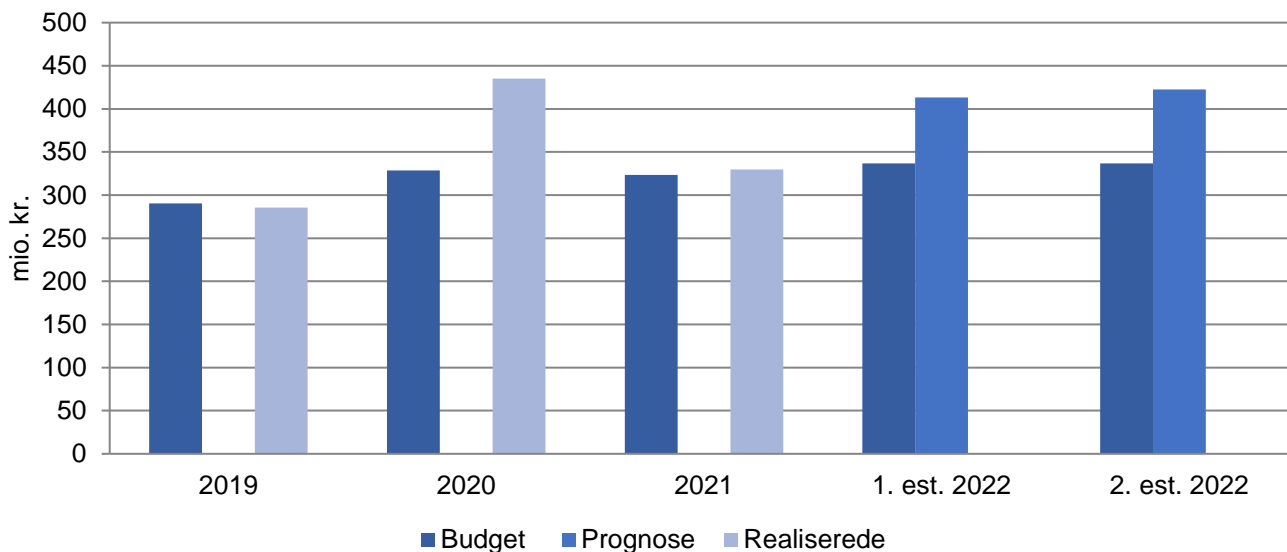


Figur 18b: S-busser - Fremkommelighed - København

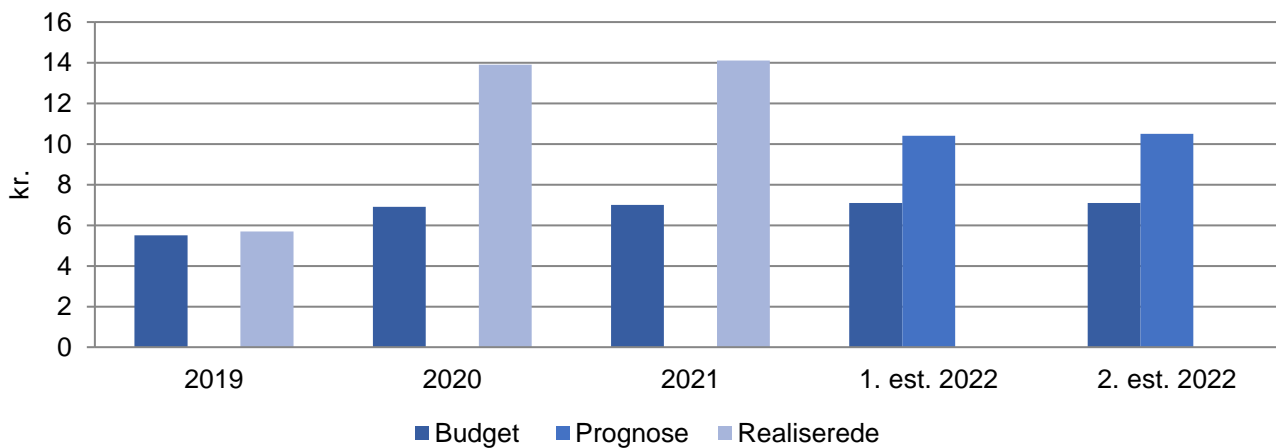


Movia - Priser

Figur 19: Tilskudsbehov - Bus - Københavns Kommune



Figur 20: Tilskud pr. passager - Storkøbenhavn



Centralkommunernes Transmissionsselskab I/S (CTR)

CTR

Særlige opmærksomhedspunkter

- Selskabet forventer et resultat for 2022 til indregning i varmeprisen på -256 mio. kr. (budget -31 mio. kr.). Dette skyldes de voldsomme prisstigninger på brændsler.
- Iht. revideret budget og varmepris for 2023 stiger CTR's varmepris med 8 pct. fra 2022 til 2023 i stedet for en stigning på 31 pct., som CTR oprindeligt budgetterede med. Reduktionen skyldes overskud fra elproduktionen hos HOFOR. Ændringen for varmemeforbrugeren vil være +930 kr. pr. år frem for +3.050 kr. pr. år.

Aktuelle oplysninger

- Der pågår pt. drøftelser i CTR's bestyrelse og ejerkommuner om forskellige modeller for det videre samarbejde mellem CTR og Dragør Kommune.

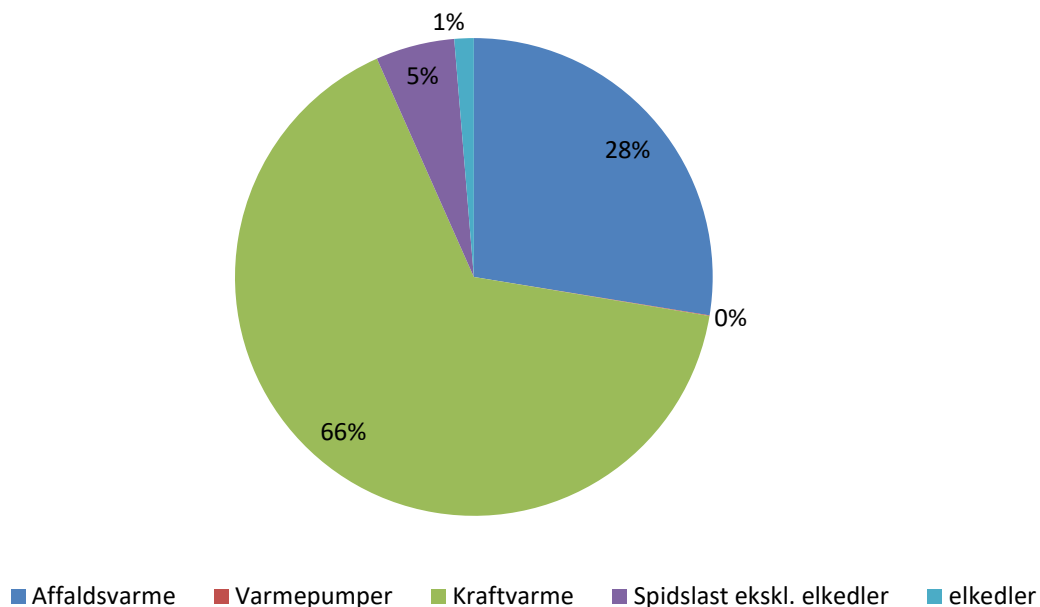
CTR

Figur 22: Viser, at kraftvarme udgjorde 65 pct. af CTR's varmekøb i 3. kvartal 2022, og affaldsvarme udgjorde 29 pct., mens de resterende 6 pct. var henholdsvis spidslastvarme (5 pct.) og elkedler (1 pct.).

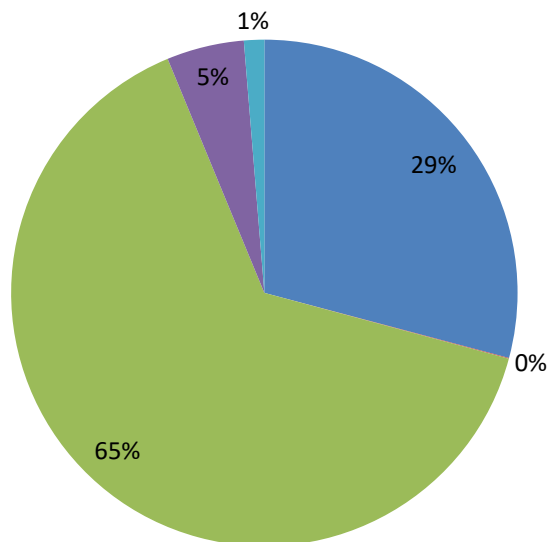
Til sammenligning vises den realiserede fordeling i 2021 i **figur 21**.

Figur 23: Viser, at CTR's forventede resultat (prognose) for 2022 til indregning i varmeprisen er -256 mio. kr. mod et budget på -31 mio. kr.

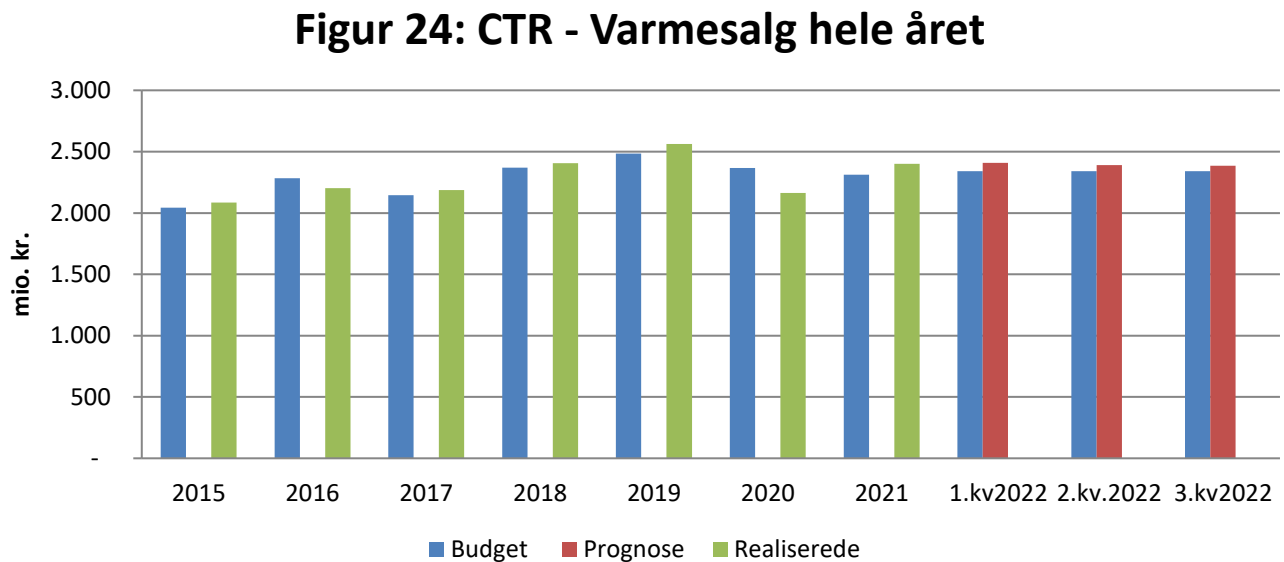
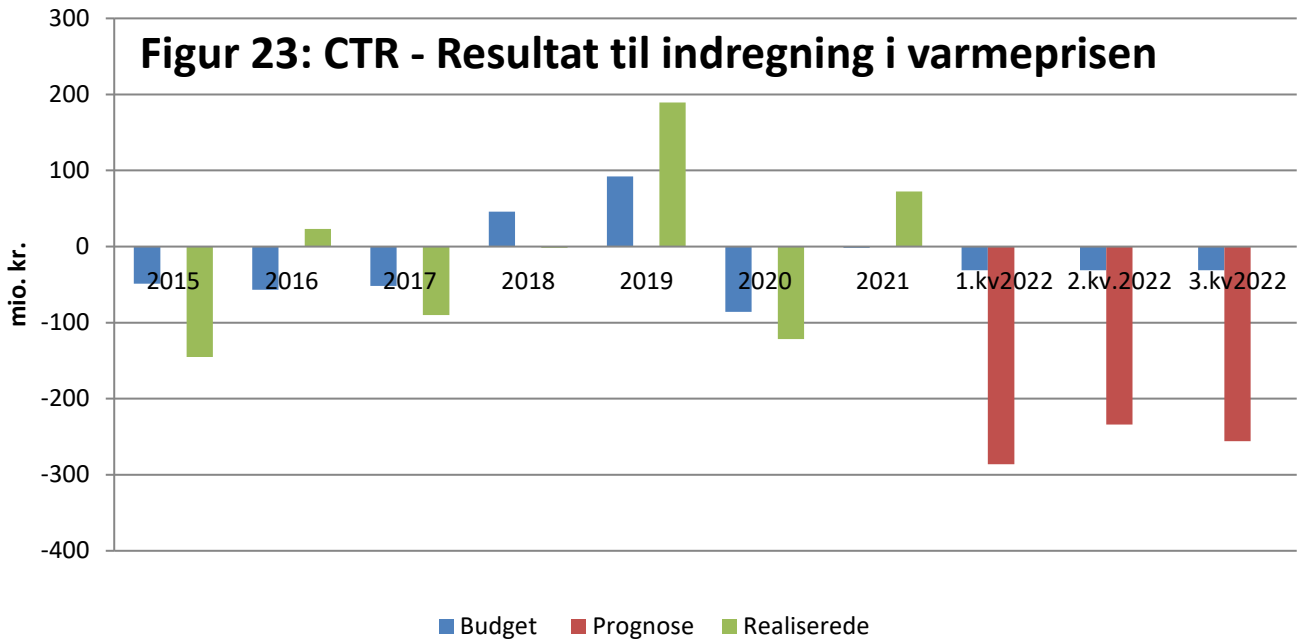
Figur 24: Viser, at CTR forventer et varmesalg i 2022 på 2.385 mio. kr., hvilket er 45 mio. kr. over budgettet (2.340 mio. kr.).

Figur 21: Varmekøb til kommunerne 2021 realiseret**Figur 22: Varmekøb til kommunerne 2022
3. kvartal realiseret**

■ Affaldsvarme ■ Varmepumper ■ Kraftvarme ■ Spidslast ekskl. elkedler ■ elkedler



CTR - Omsætning og omkostninger



Hovedstadens Beredskab I/S

Hovedstadens Beredskab I/S (HBR)

Aktuelle oplysninger

- Selskabet har særlig fokus på nedbringelse af sygefravær. Selskabet har hidtil haft et samlet måltal på 5 fraværsdagsværk pr. årsværk for hele organisationen. Fremadrettet vil selskabet arbejde med differentierede måltal på fire forskellige områder, hvor de respektive måltal fastsættes, så de er markant lavere end områdets sygefravær var i 2021. Frem mod 2025 vil målet være at nedbringe sygefraværet med den del, som må antages at relatere sig til trivsel og arbejdsmiljø. Dette vil kræve fuld implementering af de fem indsatsområder: Data, forebyggelse, sygemelding, organisation og koordinering, som selskabet har arbejdet med i sygefraværprojektet.

Hovedstadens Beredskab I/S

Af figur 25 fremgår måltal for henholdsvis disponeringstid, responstid (tryghed), responstid (kapacitet), brandsyn og sygefravær.

Disponeringstid: Måltal opfyldt.

Responstid (tryghed): Måltal opfyldt.

Responstid (kapacitet): Måltal opfyldt.

Brandsyn: Brandsynslovgivning er ændret markant pr. 01.01.2022 og blev først udgivet i december 2021, så de første måneder af 2022 har været anvendt til fortolkning og beskrivelse af fælles praksis, og opstarten af brandsynene har derfor været lidt senere end foregående år. Alle lovpligtige brandsyn gennemføres i 2022.

Sygefravær: Måltal for hele 2021 er 5 fraværsdage pr. årsværk, hvilket ikke opfyldes, da der allerede i 3. kvartal 2022 blev registreret 11,2 fraværsdage pr. årsværk.

Hovedstadens Beredskab I/S - Serviceniveau

Hovedstadens Beredskab I/S – Serviceniveau

Figur 25

| Område | Fagligt mål | Målopfyldelse ved udgang af 4. kvartal 2021 (år til dato) | Målopfyldelse ved udgang af 1. kvartal 2022 (år til dato) | Målopfyldelse ved udgang af 2. kvartal 2022 (år til dato) | Målopfyldelse ved udgang af 3. kvartal 2022 (år til dato) |
|-------------------------------|--|---|---|---|---|
| Disponeringstid* | Alarmcentrals disponering ift. ildløstjeneste: 95 % indenfor 1 min. | 95,69 % | 95,10 % | 95,70 % | 96,02 % |
| Responstid (tryghed) | Først mødte køretøj kan påbegynde indsatsen: 95 % af udrykningerne indenfor 10 min. | 97,31 % | 96,96 % | 96,95 % | 96,72 % |
| Responstid (kapacitet) | Alt nødvendigt materiel/mandskab til indsatsen: 95 % af udrykningerne indenfor 10 min. | 96,39 % | 96,30 % | 96,21 % | 96,09 % |
| Brandsyn* | Alle lovpligtige tilsyn skal være gennemført indenfor fristerne. | 100 % | 16,6 % | 34,50 % | 73,10 % |
| Sygefravær | Max. 5 dages fravær (dagsværk pr. årsværk) | 14,3 | 5,1 | 9,4 | 11,2 |

*) Inkluderer tidligere Københavns Brandvæsens og Frederiksberg Brandvæsens udrykningsområder