



# Kvartals- rapport 4. kvartal 2021

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

<b>HOFOR</b>	3
<b>Udviklingsselskabet By &amp; Havn I/S</b>	9
<b>Metroselskabet I/S</b>	15
<b>I/S Amager Ressourcecenter (ARC) og I/S Vestforbrænding (VF)</b>	20
<b>Arena CPHX P/S</b>	25
<b>Trafikselskabet Movia</b>	28
<b>Centralkommunernes Transmissionselskab I/S (CTR)</b>	33
<b>Hovedstadens Beredskab I/S</b>	38

**HOFOR**

# HOFOR

## Særlige opmærksomhedspunkter

- HOFOR rapporterer i løbet af året på tertialer (tredjedele). Nærværende rapportering tager udgangspunkt i 3. tertial 2021 (helårstal for 2021).
- Der har været 7 forsyningskritiske hændelser i 2021, heraf er de 5 lukninger af badesteder pga. meget regn samt 2 drikkevandshændelser (i Herlev Kommune). Målsætningen om året er maks. 4 lukninger af badesteder og 2 hændelser på drikkevandsområdet.
- Elpriserne er i løbet af 2021 steget væsentligt. HOFOR har prissikret store dele af det forventede el-salg fra Amagerværket og fra vindmøller og solceller på lavere prisniveauer, som HOFOR på daværende tidspunkt anså for attraktive. Prisudviklingen har dog vist, at priserne kunne blive endnu højere. Det betyder, at HOFOR skal indbetale sikkerhedsmargin (likviditet) på prissikringsaftalerne, og at der ultimo 2021 var et ikke-realiseret tab på prissikringen i 2021-regnskabet, som vil vare, indtil prissikringsaftalerne begynder at udløbe. I løbet af 2022 vil HOFOR levere den fysiske elproduktion, som prissikringen vedrører, hvorefter prissikringsaftalerne leveres med den fysiske elproduktion, og hvor de urealiserede tab efterhånden elimineres. I figur 4 ses således, at HOFOR i det eksterne regnskab har et underskud på 777 mio. kr. før skat i 2022.

## Aktuel oplysning

- Henrik Plougmann Olsen er pr. 1. maj 2022 startet som ny administrerende direktør for HOFOR.

## HOFOR

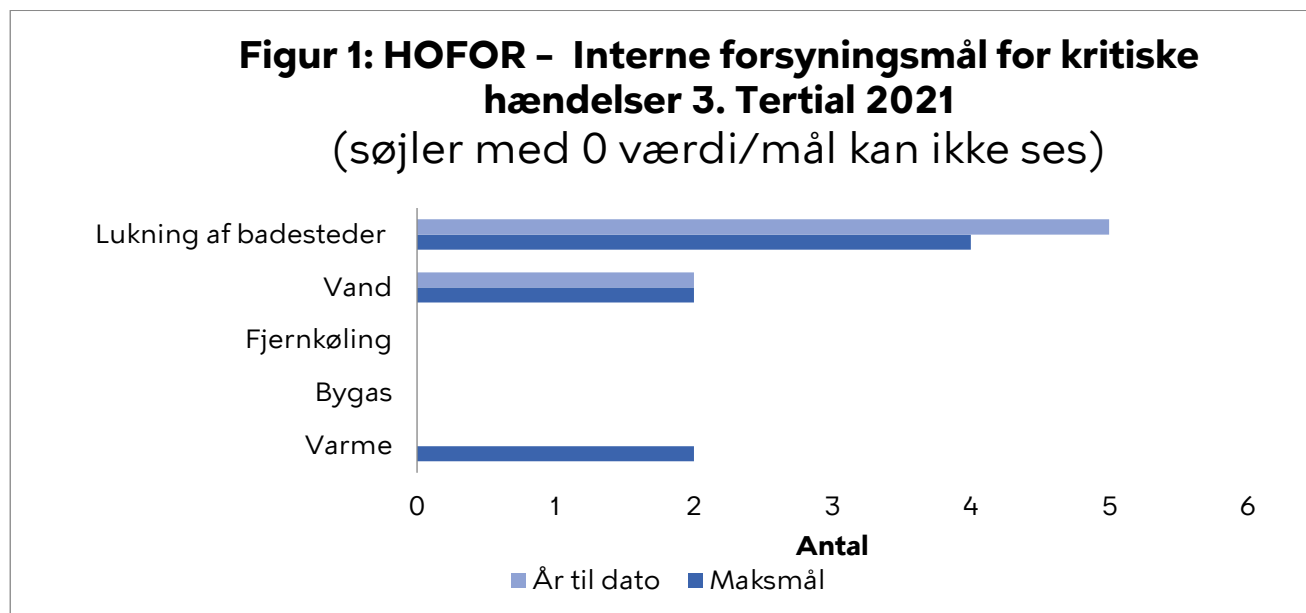
### Figur 2:

Skybrudstunnel Kalvebod Brygge er gul på økonomi pga. højere udbudspriser i entreprisen og højere kompleksitet. Skybrudstunnel Svanemøllen er gul på tidsplan, da udløbspunktet for tunnelen er ændret fra Svane-møllebugten til Fiskerihavnen/Skudehavnen i Nordhavn, hvilket også øger bassinkapacitet og projektets samlede størrelse. Østerbrotunnelen er gul pga. forsinkelse forårsaget af Corona, men er tæt på afslutning. Valbytunnelen er også gul pga. forsinkelse, da udløbspunktet er blevet flyttet.

### Figur 5:

Soliditeten i HOFOR's kommercielle del (energi, vind og fjernkøling) er relativt lav, hvilket øger risikoeksponeringen. Økonomiforvaltningen bemærker, at HOFOR's elproduktionsaktiviteter (vindmøller, solceller og el-siden af kraftvarmeværker) og fjernkølingsaktiviteter er kommercielle, og derfor er disse også forbundet med en kommerciel forretningsrisiko. Økonomiforvaltningen har således fastsat afkastkrav for vindmøller og solceller, og HOFOR har tilsvarende mål for fjernkøling og kraftvarme, der afspejler risikoen ved projekterne / investeringerne.

## HOFOR - Forsyningsikkerhed og miljø



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

HOFOR	Tidsplan	Status / Økonomi	Trend / Kvalitet
<b>HOFOR - Tunnelprojekter</b>			
Kalvebod Brygge	Afsluttes 2025		
Svanemøllen	Afsluttes 2027		
Østerbro - Strandboulevarden	Afsluttes 2021		
Valby - Grønttorvet - Valbyparken	Afsluttes 2027		

I projektskemaerne betyder farvekoderne følgende:

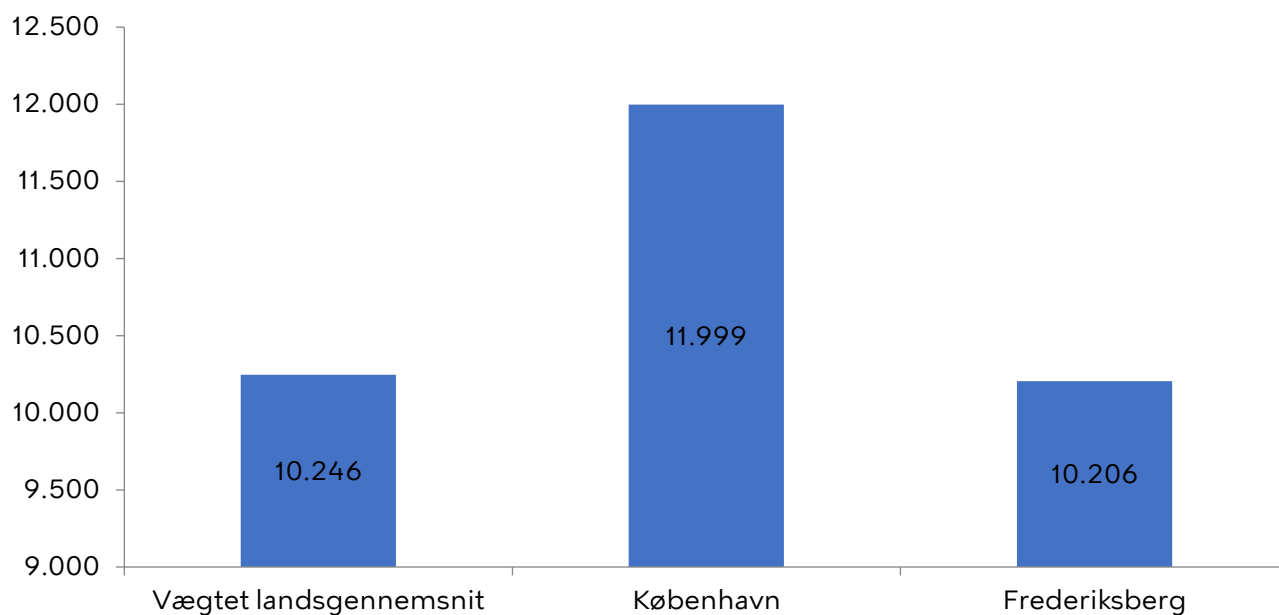
1. Projektet forløber planmæssigt / indenfor fastlagte rammer

2. Risiko for overskridelse af tidsplan eller budget

3. Tidsplan eller budget forventes ikke overholdt / projekt afviger fra fastlagte rammer

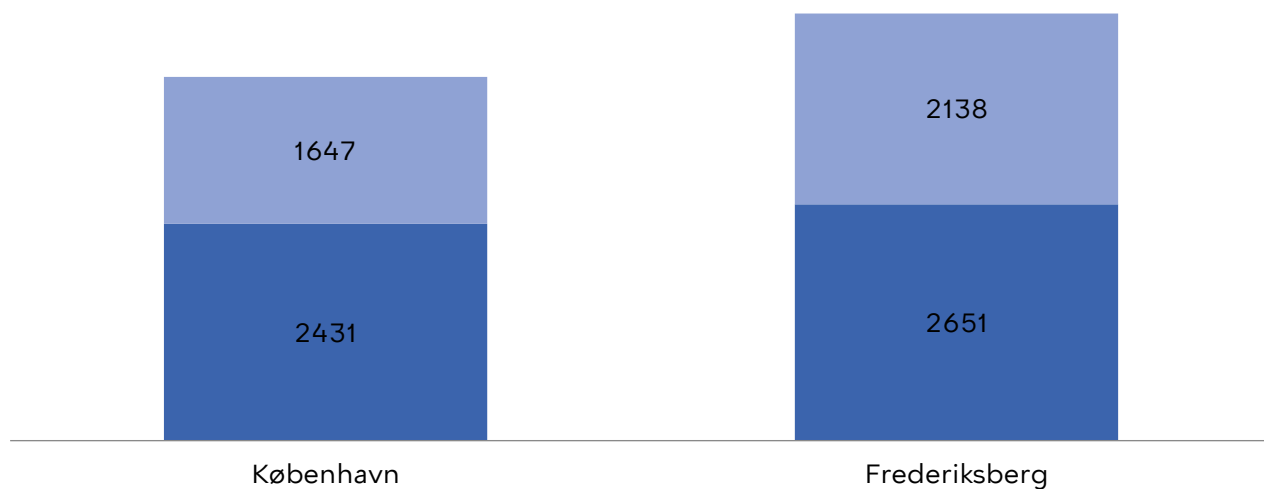
## HOFOR - Priser / omkostninger

**Figur 3: Fjernvarmepris 2021 - Bolig på 75 kvm, varmeforbrug 15 MWh i kr.**

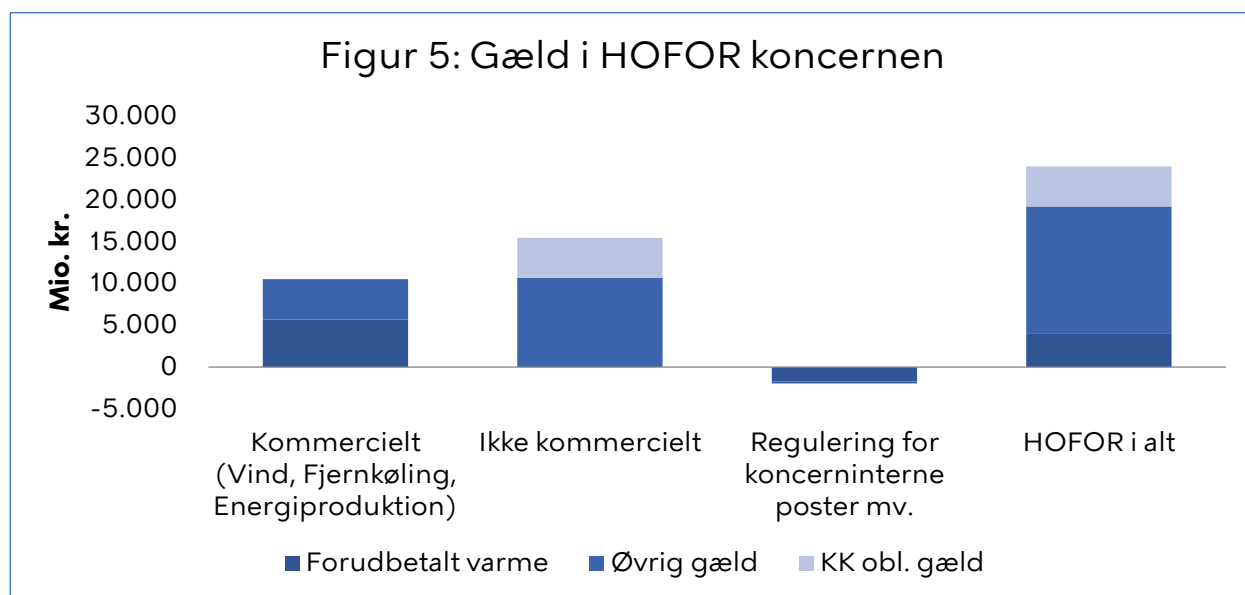
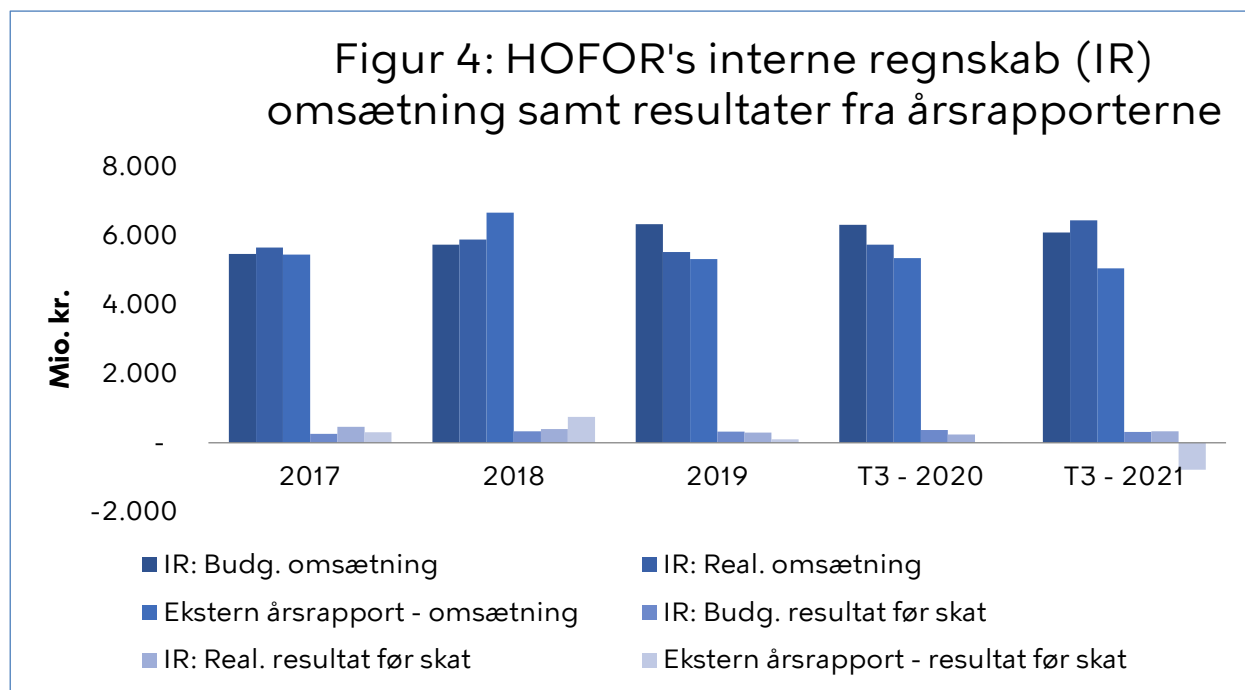


**Vand/spildevand gns. udgifter i 2021 ved et forbrug på 100 kubikmeter i kr.**

■ Drikkevand ■ Spildevand



## HOFOR - Risiko/gæld





# **Udviklingselskabet By & Havn I/S**

## By & Havn

- By & Havns resultat for 2021 blev på 1.498 mio. kr. Resultatet er tilfredsstillende.
- Selskabet har i perioden 2014-2020 dækket renteudgifter med indtægterne fra den løbende drift. Dette har ikke været muligt i 2021, hvor renteudgifterne overstiger driftsindtægterne med ca. 71 mio. kr. Begrundelsen er højere renteudgifter pga. stigende renter, færre indtægter fra parkering (pga. hjemsendte parkanter under Corona-krisen) og uventede højere udgifter til ejendomsskat pga. tabte klagesager.
- Selskabet forventer, at 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 nedbragt med 554 mio. kr. i strategiperioden.
- Der er solgt ejendomme i 4. kvartal 2021 for 60 mio. kr. – samlet for året er der solgt for 1.753 mio. kr.
- Egenkapitalen er forbedret med 1.753 mio. kr. i strategiperioden, når der tages højde for markedsværdiregulering af gælden og udbetalingen i 2020 af 483 mio. kr. vedrørende korrektionsreserven til Sydhavnsmetroen.

### Aktuel orientering:

- Lynetteholms entreprenør, Per Aarsleff A/S, har påbegyndt Fase 1 med at grave blødt havbundsmateriale væk i det vandområde, hvor Lynetteholms stendæmning ud mod Øresund skal etableres. Fase 1 forventes afsluttet 1. kvartal 2023.
- By & Havn undersøger alternativer til klapning ifm. anlæg af Lynetteholm. På den baggrund iværksættes prækvalifikation og udbudsproces for fase 2 ikke på nuværende tidspunkt. Der arbejdes frem mod en samlet afrapportering af undersøgelsen af alternativer til klapning med henblik på politisk stillingtagen inden udgangen af juni.
- Klagerne vedr. Fælledby har ikke fået medhold i Planklagenævnet og Miljø- og Fødevarerklagenævnet. Amager Fælleds Venner har 2. februar 2022 stævnet Miljø- og Fødevarerklagenævnet med påstand om fejl i nævnets afgørelse.
- Projektet fortsætter under tilsyn af Teknik- og Miljøforvaltningen og Miljøstyrelsen.

## By & Havn

Ny 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 4. kvartal 2021 er der solgt for 3.235 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 4. kvartal 2021 er målet for salg af byggeret til boliger for hele strategiperioden allerede realiseret - 334.000 etagemeter er solgt. Vedrørende salg til erhverv er 244.000 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. På trods af, at den sidste del (483 mio. kr.) af 10 pct. reserven vedr. Sydhavnsmetroen er udbetalt ultimo 2020, har selskabet nedbragt gælden med 554 mio. kr. i strategiperioden.

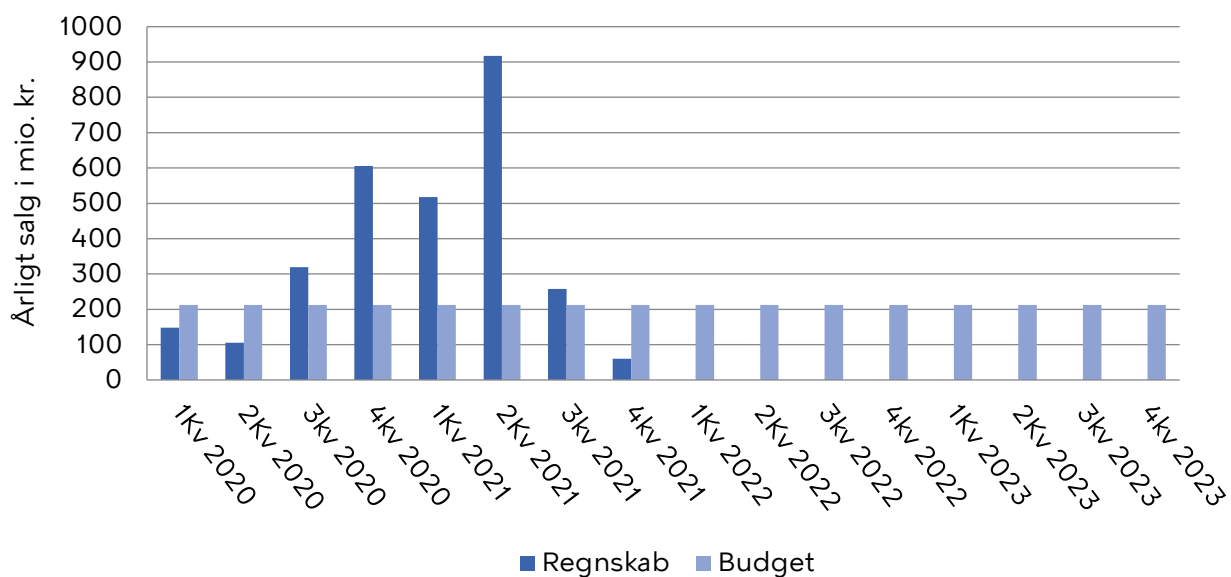
Medmindre der skal udbetales yderligere af korrektionsreserven til

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 1.866 mio. kr.

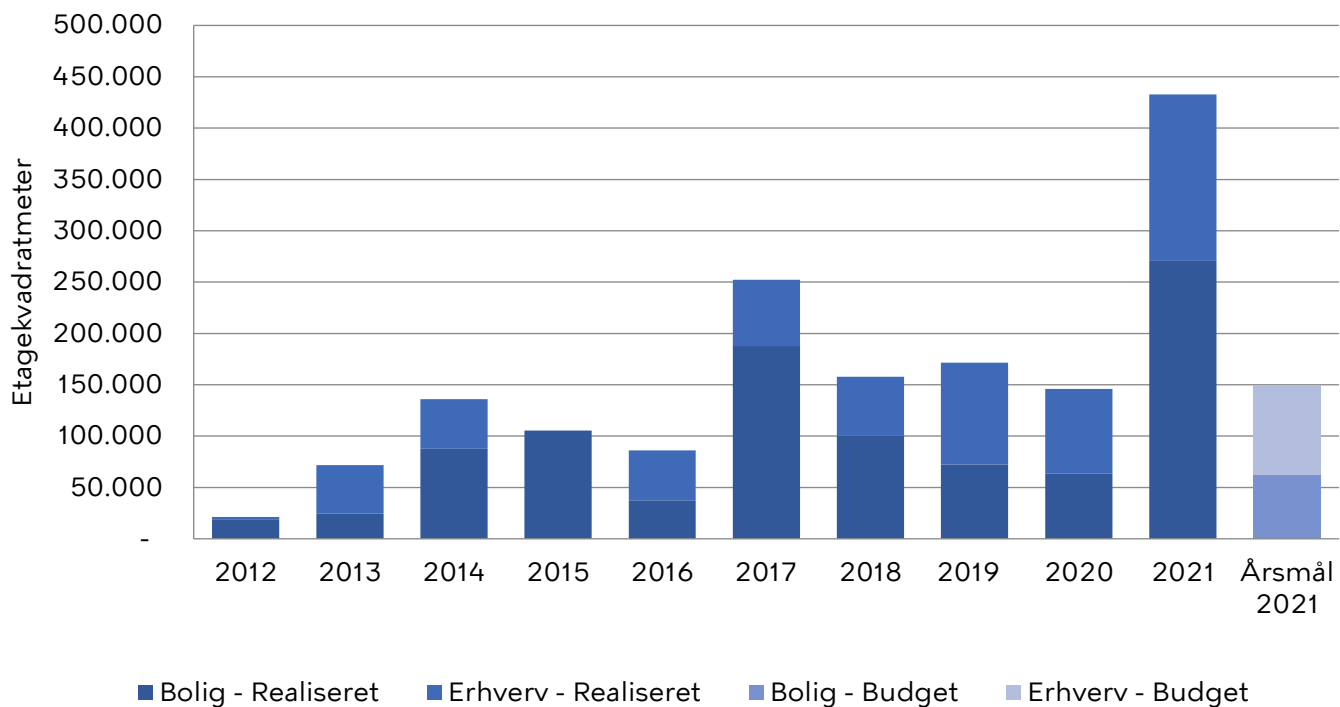
## By & Havn - Byudvikling

Figur 6: By & Havns Forretningsstrategi  
Kvartalsvise salgsindtægter



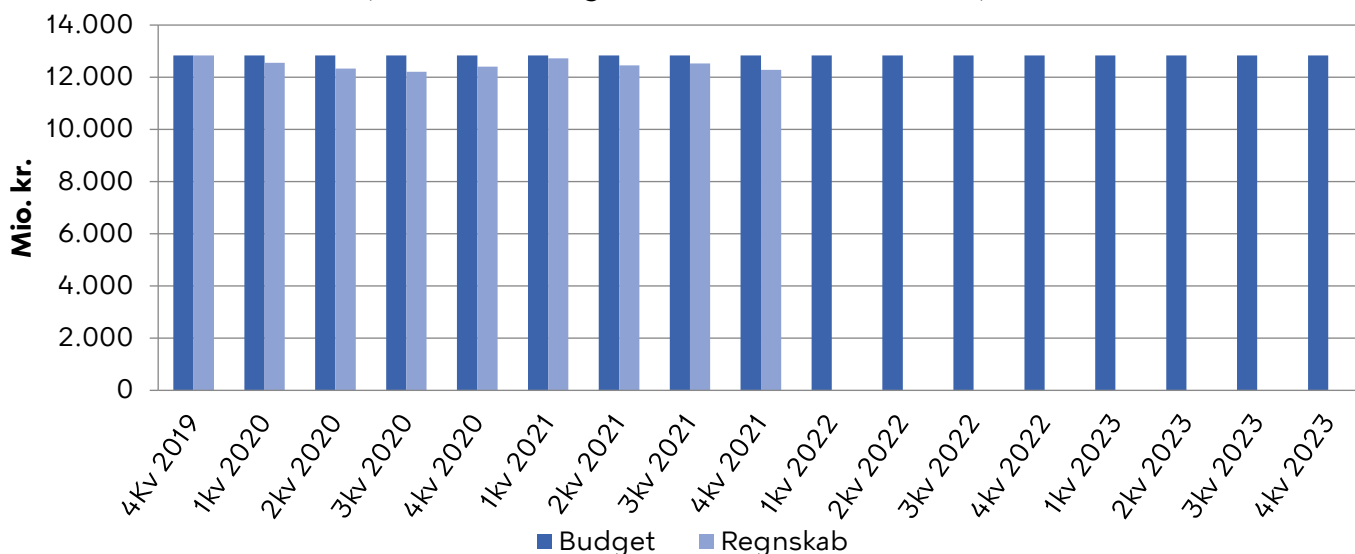
## By & Havn - Byudvikling

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



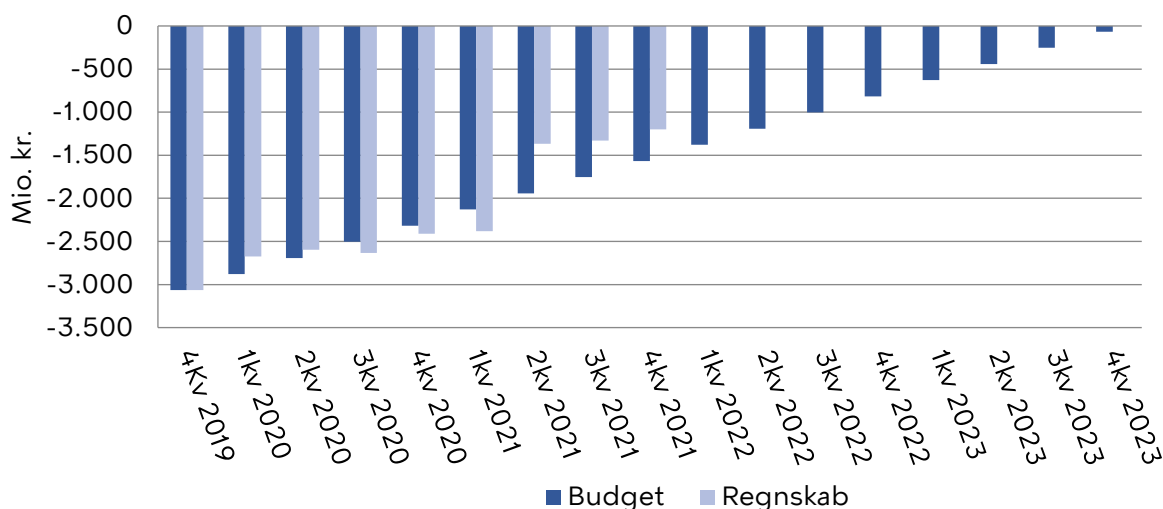
## By & Havn - Risiko / Gæld

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



Note: Ifølge By & Havns langtidsbudget forventer selskabet at gælden er afviklet i år 2047 eller år 2051 - 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

- Der pågår i øjeblikket i regi af Transportministeriet et arbejde vedr. effektivisering og nyttiggørelse af data fra bl.a. rejsekort i forbindelse med billetindtægtsdelingen mellem trafikselskaberne i hovedstadsområdet. Forslag til nye modeller for indtægtsdelingen præsenteret i forbindelse arbejdet har vist sig at indebære, at principperne for indtægtsdelingen ændres, hvorved billetindtægter flyttes fra de kortere rejser og dermed fra Metroselskabet og Movia til de lange rejser og dermed til DSB. Afhængig af valg af løsningsmodel kan det få væsentlig negativ betydning for de driftsøkonomiske forudsætninger for eksisterende projekter og for fremtidige investeringer i den kollektive trafik. Overborgmesteren har derfor i et fælles brev sammen med andre hovedstadsborgmestre rettet henvendelse til transportministeren med ønske om bekræftelse på, at dette ikke vil ske. Transportministeren har besvaret henvendelsen den 4. maj 2022, hvoraf det fremgår, at ministeriet den 1. april har præsenteret DOT-parterne for en ny model, der overordnet baserer sig på de samme principper som den eksisterende, men samtidig indebærer, at rejsekortindtægterne fordeles på baggrund af data om de faktiske rejser, mens øvrige produkter, fx pensionistkort, indtil videre fordeles efter de hidtidige metoder. Det fremgår også, at Transportministeriet vil fortsætte arbejdet i dialog med parterne. Målet er i første omgang, at en løsning for rejsekortrejser kan rulles ud fra næste år. Ministeriet overvejer også muligheden for, at eventuelle indtægtsforskydninger mellem selskaberne kompenseres ved en såkaldt nulpunktsforskydning. Endelig indbyder ministeriet til et møde på embedsmandsniveau, hvor udfordringer og løsning kan drøftes. Sagen følges tæt af Metroselskabet og Økonomiforvaltningen.

## Aktuel orientering

- Passagertallet for 2022 budgetteres til 91 mio. og er påvirket af den forventede effekt af COVID-19. Passagertallet forventes at udgøre 116 mio. i 2023 stigende til 174 mio. i 2027.
- Direktør Rebekka Nymark er pr. 1. maj 2022 konstitueret som adm. direktør i Metroselskabet, indtil ny administrerende direktør tiltræder.



## Metroselskabet

**Figur 10:** Samlet har metrolinjerne i 2021 haft en tilfredsstillende driftsstatistik over målsætningen på 98 pct.

**Figur 11:** Metroselskabets omsætning for året 2021 udgør 1.754.591 t.kr. i forhold til en forventet omsætning på 941.850 t.kr. ved seneste estimat. Den primære årsag til den højere omsætning er, at der i budget 2021 ikke er budgetteret med statslig kompensation som følge af COVID-19, der for 2021 udgjorde 705.526 t.kr.

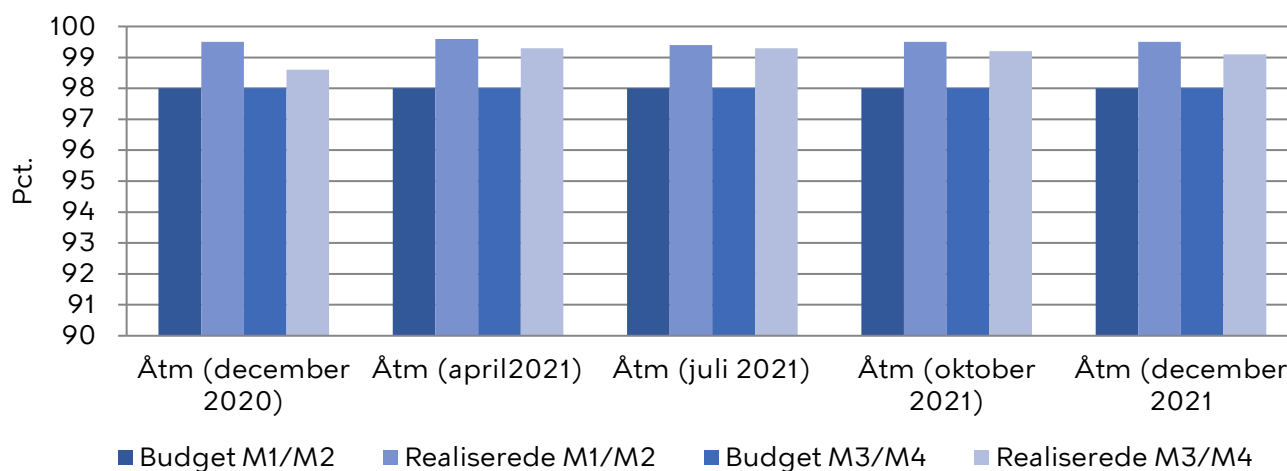
**Figur 12:** I forbindelse med årsregnskabet 2021 og budget 2022 er selskabets langtidsbudget justeret, således at det fremgår, at selskabets nettogæld forventes at nå sit maksimum i 2025 på 33,6 mia. kr. (i løbende priser og inkl. renter). Gælden forventes at være tilbagebetalt i 2062. Tilbagebetalingstiden er dermed forøget med et år som følge af COVID-19 og udvidelse af selskabets renteafdækning til 80% af gælden.

**Figur 13:** Den overordnede økonomi i forhold til det godkendte anlægsbudget følger i al væsentlighed planen.

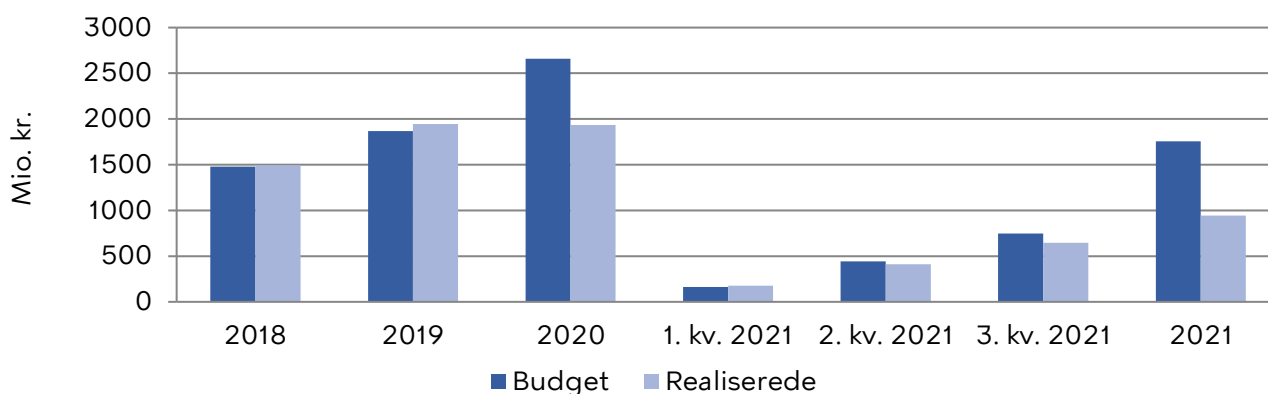
COVID-19 situationen har givet projektet mange udfordringer, herunder forsinkelser indenfor alle områder, og nogle steder på op til 5 uger, men der er løbende foretaget tiltag for at begrænse effekterne heraf. I forbindelse med entreprenørens nye tidsplan, hvor der bl.a. arbejdes med ressourceoptimering, er det forventningen, at de væsentligste milepæle vil kunne fastholdes med uændret åbning i 2024.

## Metroselskabet - Forsyningssikkerhed

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



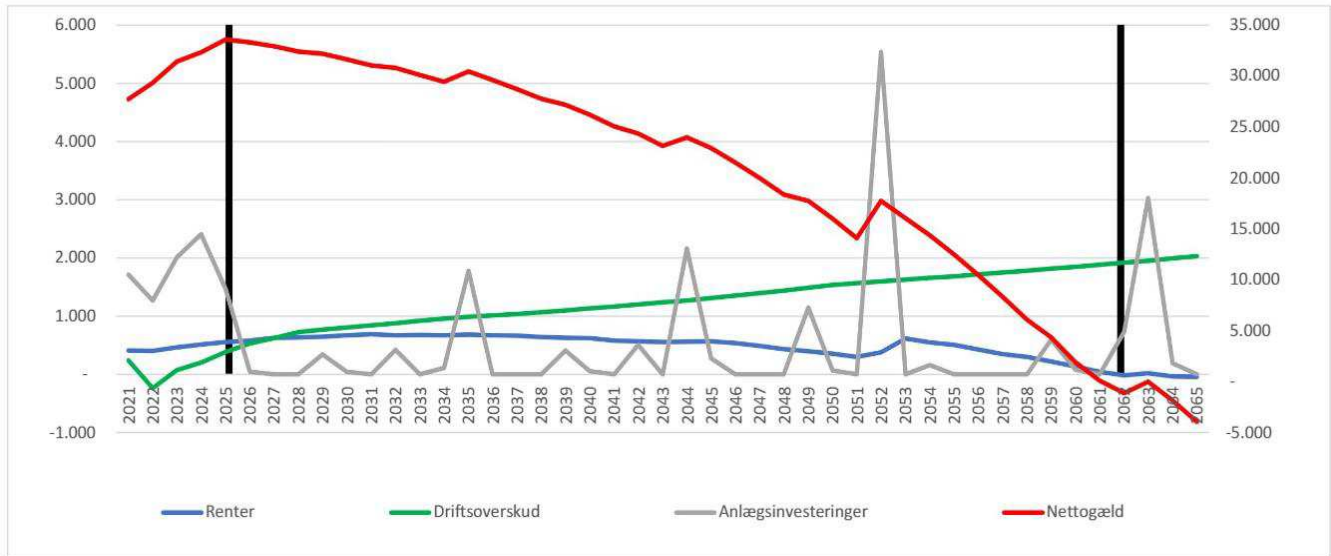
Figur 11: Metroselskabet - Omsætning



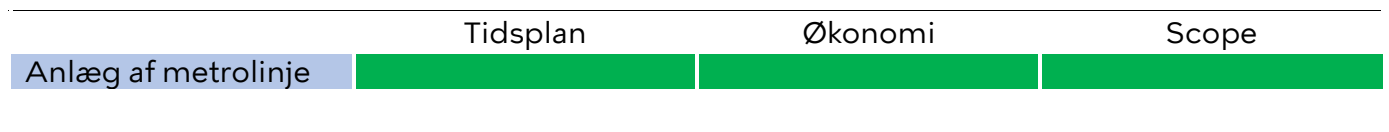
## Metroselskabet - Risiko / Gæld

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 længere periode vil have en negativ likviditet. Likviditetsmanglen vil hovedsageligt være afhængig af, i hvilket omfang den fulde forbrændingskapacitet kan udnyttes, og hvilke ændringer i rammerne for affaldsforbrændingssektoren, som "Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi" vil resultere i.
- VF realiserede efter 4. kvartal 2021 en omsætning på 1.484 mio. kr. og et driftsresultat på 192 mio. kr. Endvidere viste balancen for VF, at selskabet ultimo 2021 har aktiver på 3.551 mio. kr. og en egenkapital på 1.139 mio. kr. (soliditet 32 pct.).

### Aktuel orientering

- Både ARC og VF afventer pt. rammerne for fremtidens affaldsforbrændingssektor, der står overfor at skulle liberaliseres.
- ARC har siden medio 2021 haft et pilotanlæg til CO<sub>2</sub>-fangst i drift på affaldsenergianlægget med fangstkapacitet på 850 kg. CO<sub>2</sub>/døgn. Anlægget forventes erstattet af et større demonstrationsanlæg med fangstkapacitet på 500 kg. CO<sub>2</sub> i timen, der opsættes ultimo 2022 og idriftsættes i 1. halvår 2023.
- ARC fik ultimo 2021 afslag på deres EU-ansøgning om støtte til EUR 162 mio., men har i marts 2022 genansøgt midler fra EU.
- Første fase af udbudsmaterialet vedrørende statens CCS-pulje på 16 mia. kr. blev offentliggjort den 2. maj 2022. CO<sub>2</sub>-fangstoperatører har frist til at søge om prækvalificering den 10. juni 2022. Der er tale om udbud med forhandling, og første indikative tilbud skal indsendes senest den 31. august 2022. Herefter følger en forhandlingsrunde, og det endelige tilbud skal indsendes den 14. november 2022.

## 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** | ARC's budget 2021 forventedes mængden af forbrændte mængder at udgøre 541.000 ton. I den opdaterede prognose for 2021 blev forventningen nedjusteret til 525.000 ton. Det samlede resultat for 2021 er 535.000 ton, heraf var ca. 47.000 ton importaffald fra udlandet, ca. 23.000 ton nationalt importaffald og ca. 152.000 ton biomasseaffald.

VF's 2021-budget var på 535.300 ton forbrændt affald, og efter 4. kvartal 2021 har VF realiseret i alt 490.800 ton.

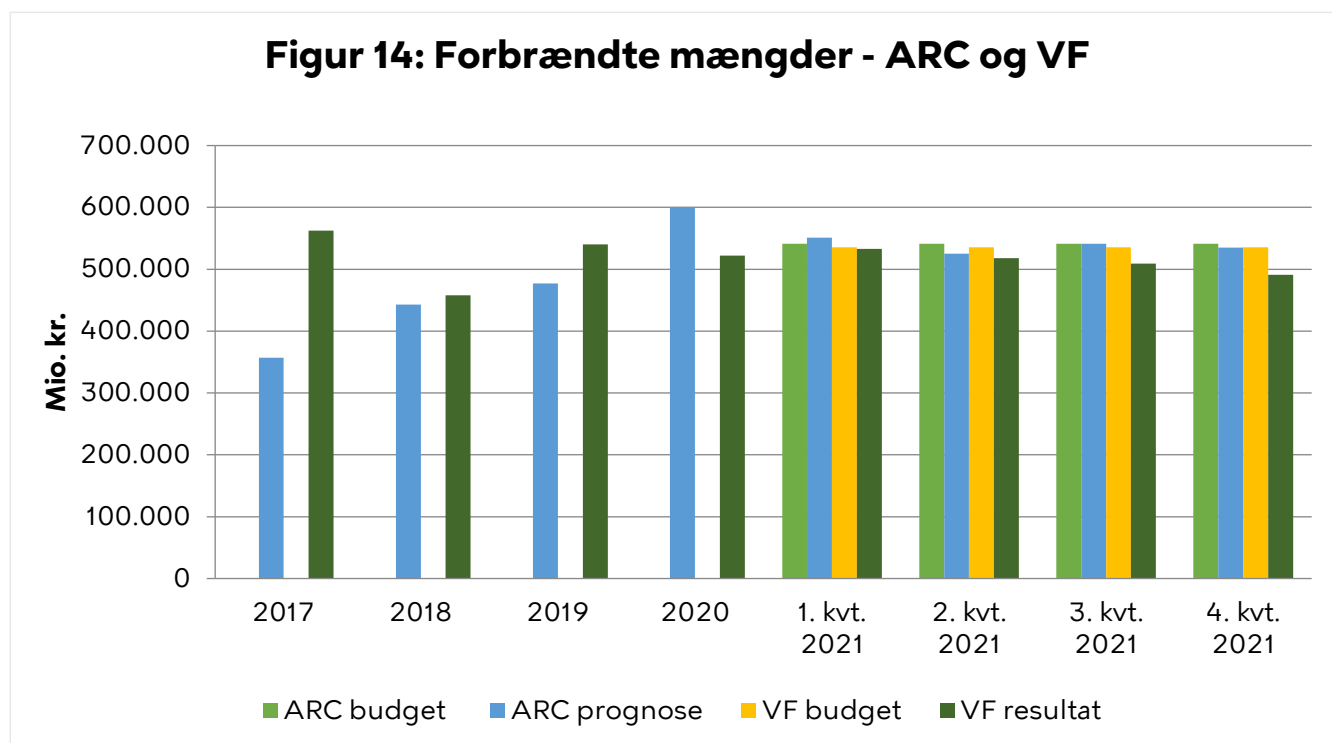
**Figur 15:** ARC's driftsresultat (EBITDA) for 2021 er 205,8 mio. kr., mod prognosens 199 mio. kr. og budgettets 68,5 mio. kr.

I ARCs budget 2021 forventes et samlet resultat på 6,4 mio. kr. Det samlede resultat for 2021 er et underskud på 32,9 mio. kr., hvilket er sammensat af et underskud i Energi på 32,3 mio. kr. og et underskud på Genbrugsservice på 0,6 mio. kr. Resultatet er ikke tilfredsstillende.

VF realiserede efter 4. kvartal 2021 et driftsresultat på 192 mio. kr. for hele 2021 (budgettet var på 7 mio. kr.).

**Figur 16:** Iht. ARCs prognose 2021 er årets langfristede gæld 3.389,2 mio. kr. Resultatet for 3. kvartal 2021 er 3.432,5 mio. kr.

## ARC og VF - Forsyningssikkerhed

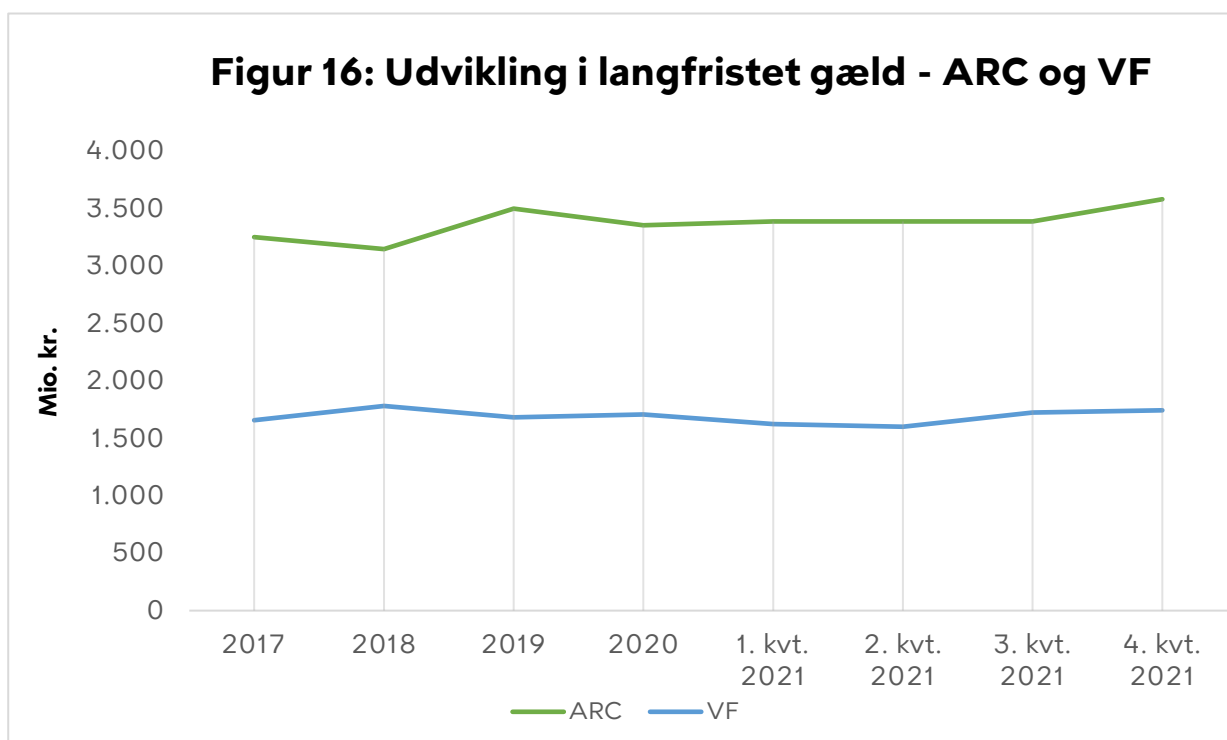
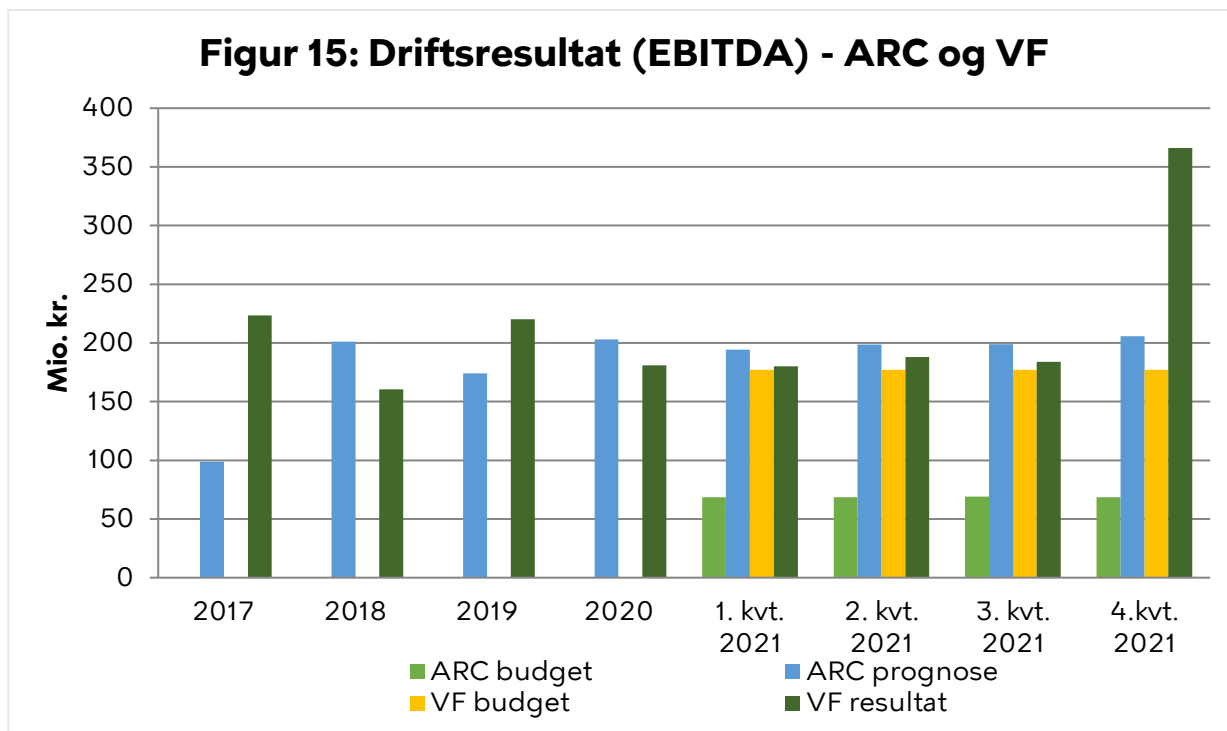


Selskaberne har kapacitet til afbrænding af følgende affaldsmængder:

**ARC:** 560.000 ton

**VF:** 600.000 ton

## ARC og VF - Risiko / Gæld / Priser





# Arena CPHX P/S

## Arena

### Særlige opmærksomhedspunkter

- Covid-19 og det deraf afledte forsamlingsforbud har påvirket afholdelsen af events i Royal Arena negativt i 2021. Royal Arena har været nedlukket fra 1. januar 2021 til og med 31. august 2021.

### Aktuel orientering

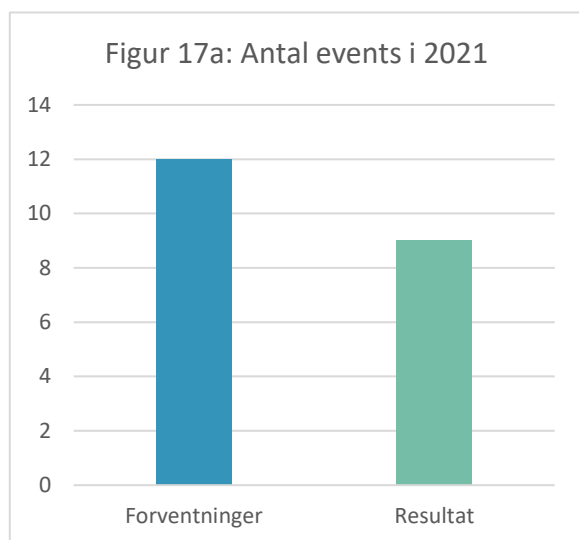
- Den 14. april 2022 passerede gæst nr. 2 millioner i Royal Arena siden åbningen.
- Danmarks genåbning primo 2022 (efter Corona-nedlukningen) har en positiv effekt for aktiviteterne i Royal Arena, og forventningen til 2022-resultatet er positivt.
- I 2022 forventes afholdt 55 arrangementer, bestående af 50 kulturarrangementer og 5 sportsarrangementer (inkl. E- sport) med cirka 460.000 gæster.
- Forventningerne til 2022 vurderes ikke på nuværende tidspunkt at blive påvirket af situationen i Ukraine.

## Arena

Arena CPHX P/S forestod 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.

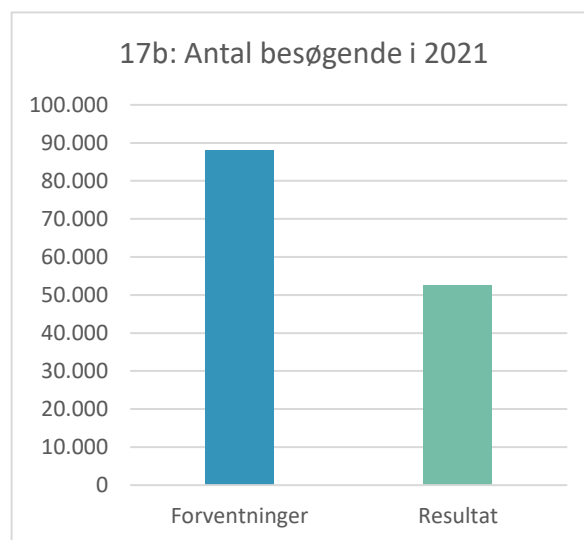
Operatøren, DVE, står for driften af Royal Arena, herunder udlejning af arenaen til eventarrangører.

Aktiviteten i Royal Arena har været kraftigt påvirket af regeringens COVID-19-restriktioner.



**Figur 17 a:** DVE forventede i 2021 at afholde 12 arrangementer, hvilket sammenlignet med tidligere år er markant mindre. Årsagen hertil var nedlukningen af arenaen frem til 31. august 2021.

Resultatet for 2021 er, at der er blevet afholdt 9 arrangementer, bestående af 6 kulturarrangementer og 3 sportsarrangementer (e-sport).



**Figur 17 b:** DVE forventede i 2021 at modtage besøg fra 88.000 gæster, hvilket sammenlignet med tidligere år er markant lavere. Årsagen hertil var nedlukningen af arenaen frem til 31. august 2021.

Resultatet for 2021 er, at Royal Arena har haft besøg af 52.481 gæster.

# Trafikselskabet Movia

# Movia

## Særlige opmærksomhedspunkter

- Movias årsregnskab 2021 er godkendt af bestyrelse og repræsentantskab og har fået en blank påtegning af selskabets revisorer. Årsregnskabet ligger offentligt tilgængeligt på Movias hjemmeside.
- Movias årsregnskab for 2021 er markant påvirket af COVID-19 og myndighedernes vekslende restriktioner, krav og anbefalinger til kollektiv transport. Busser, lokaltog og flextrafik er en del af den samfundskritiske infrastruktur, og Movia har med høj fleksibilitet sikret fuld køreplan for busser, lokaltog og den nødvendige flextrafikkørsel af sårbare kunder under såvel nedlukning som den gradvise genoplukning af samfundet.
- Movia er omfattet af "Aftale mellem regeringen, KL og Danske Regioner om støtte til de regionale trafikselskaber i 2021", og selskabet har i årsregnskabet 2021 indregnet statskompensation på 464 mio. kr. til dækning af nettomeromkostninger (dvs. netto merudgifter og mindreindtægter) som følge af COVID-19.
- Regnskab 2021 viser et tilskudsbehov fra kommuner og regioner til Movia på i alt 3.114 mio. kr. mod et budgetteret tilskudsbehov på 3.054 mio. kr. Afvigelsen på ca. 60 mio. kr. skyldes hovedsageligt højere operatøromkostninger som følge af prisudviklingen i de indeks, der regulerer kontraktbetalingerne.
- I løbet af 2021 blev antallet af elbusser i Movias område mere end fordoblet, idet der blev indsat 83 nye elbusser, således at den samlede flåde af elbusser nåede op på 160 busser. Det svarer til 12 pct. af alle rutebusser i Movias busnet. I løbet af 2022 fordobles antallet af elbusser, således at 25 pct. af busflåden ved udgangen af 2022 består af elbusser. Desuden indsættes to nye eldrevne havnebusser i forbindelse med udvidelse af ruteføringen for Københavns havnebusser til Nordhavn.
- I budget 2022 er det forudsat, at Movia modtager fuld statskompensation for COVID-19-relaterede mindreindtægter og merudgifter i 2022 i lighed med 2020 og 2021.

## Aktuel orientering

- Der er ifølge Økonomiforvaltningens oplysninger pt. ikke indgået aftale mellem regeringen, KL og Danske Regioner om støtte til de regionale trafikselskaber i 2022 til dækning af nettomeromkostninger som følge af COVID-19.
- I 2023 forudsættes 98 pct. af Movias indtægter genetableret efter COVID-19.
- Der pågår pt. i regi af Transportministeriet et arbejde vedr. indtægtsdelingen, jf. ovenstående orientering for Metroselskabet.

## Movia

**Figur 18a og 18b:** Fra 2019 og frem vil fremkommelighed blive målt i vægтет hastighed inkl. stop.

Den vægtede rejsehastighed for AC-buslinjerne har været jævnt faldende i løbet af 2021. Rejsehastigheden er faldet fra 16,9 km/t til 16,1 km/t fra 1. kvartal 2021 til 4. kvartal 2021. Sammenlignes med 4. kvartal sidste år opleves også et fald i rejsehastigheden fra 16,4 km/t til 16,1 km/t. Indikationerne tyder på, at vi snart er tilbage på samme niveau (4. kvartal 2019 = 16,0 km/t) som inden COVID-19-krisens begyndelse.

En af de primære årsager til denne udvikling skyldes tilbagevenden af vejtrafikken efter fjernelse af COVID-19-restriktionerne (inden 15. december 2021) samt de igangværende vejarbejder i Københavns Kommune og de omkringliggende kommuner. De tilbagevendte passagerer i den kollektive trafik bidrager også til den lave rejsehastighed.

Den vægtede rejsehastighed for S-buslinjerne har også været jævnt faldende i løbet af 2021, men dog ikke så kraftig som for AC-buslinjerne. Rejsehastigheden er faldet fra 26,6 km/t til 26,2 km/t fra 1. kvartal 2021 til 4. kvartal 2021. Sammenlignes med 4. kvartal sidste år opleves også et fald i rejsehastigheden fra 26,5 km/t til 26,2 km/t. Årsagerne til udviklingen er de samme, som nævnt for AC-buslinjerne, men det tyder dog på, at de forskellige vejarbejder i mindre grad påvirker S-buslinjerne, især linje 150S og 500S, der også kører på motorvejsnettet.

**Figur 19:** Københavns Kommunes tilskudsbehov til bus er i Regnskab 2021 126 mio. kr. højere end i budget 2021 uden COVID-19. Heri indgår COVID-19 relateret mertilskud på 120 mio. kr. (hovedsageligt grundet lavere passagerindtægter), som staten dækker. Dermed bliver kommunens tilskud til

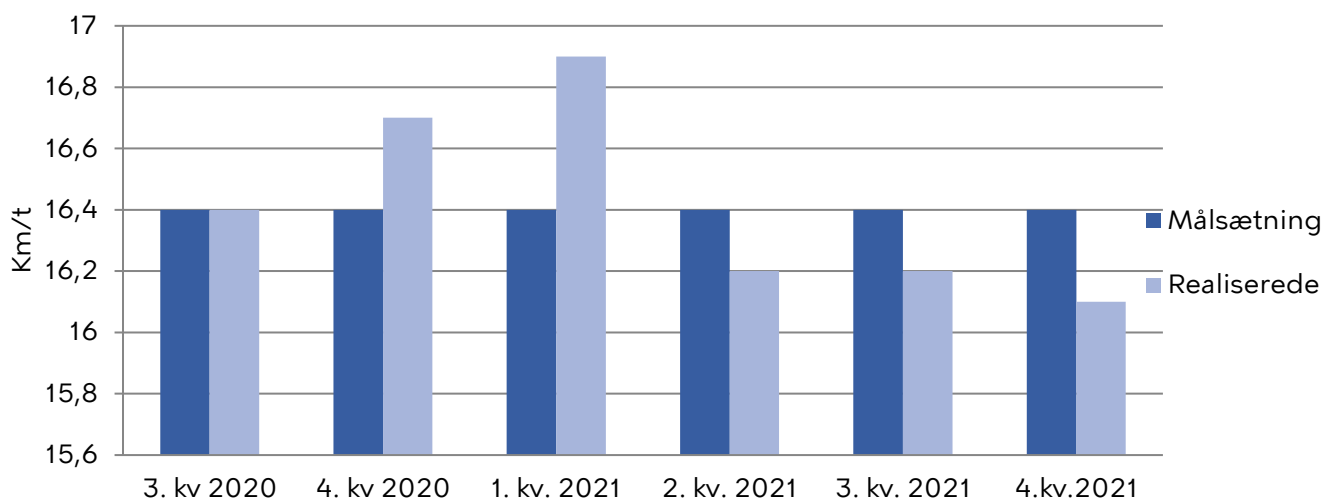
busdrift på 6,5 mio. kr. over det forventede svarende til 2 pct. Stigningen skyldes hovedsageligt højere prisindeks for diesel og løn.

**Figur 20:** Den markante stigning skyldes hovedsageligt, at passagertallet i 2021 var kraftigt reduceret på grund af COVID-19.

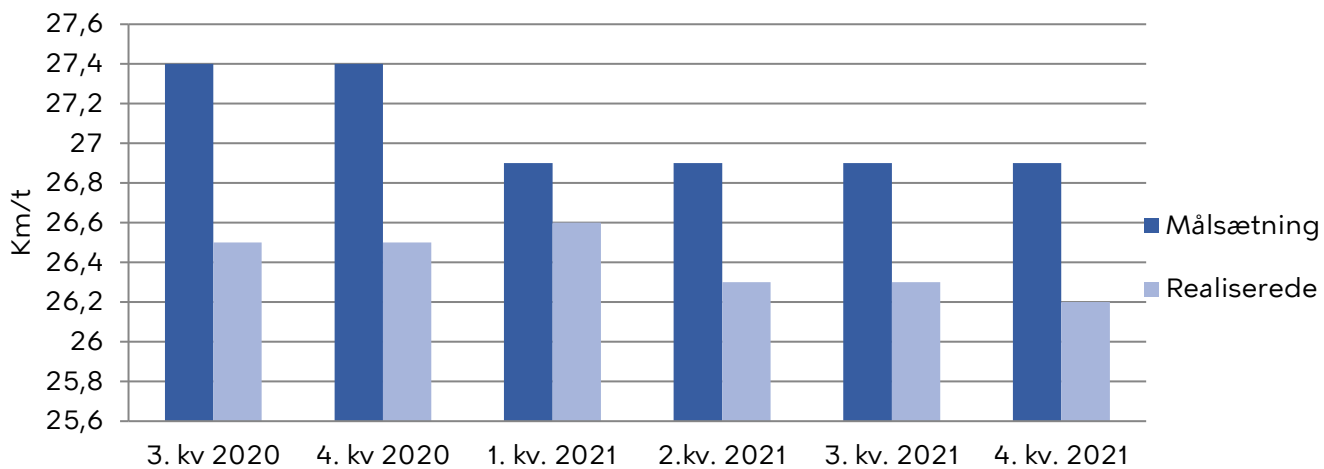
I væsentligt mindre omfang har de stigende prisindeks, som betyder højere udbetalinger til operatørerne, også bidraget til stigningen.

## Movia - Forsyningssikkerhed

Figur 18a: AC busser - Fremkommelighed - København

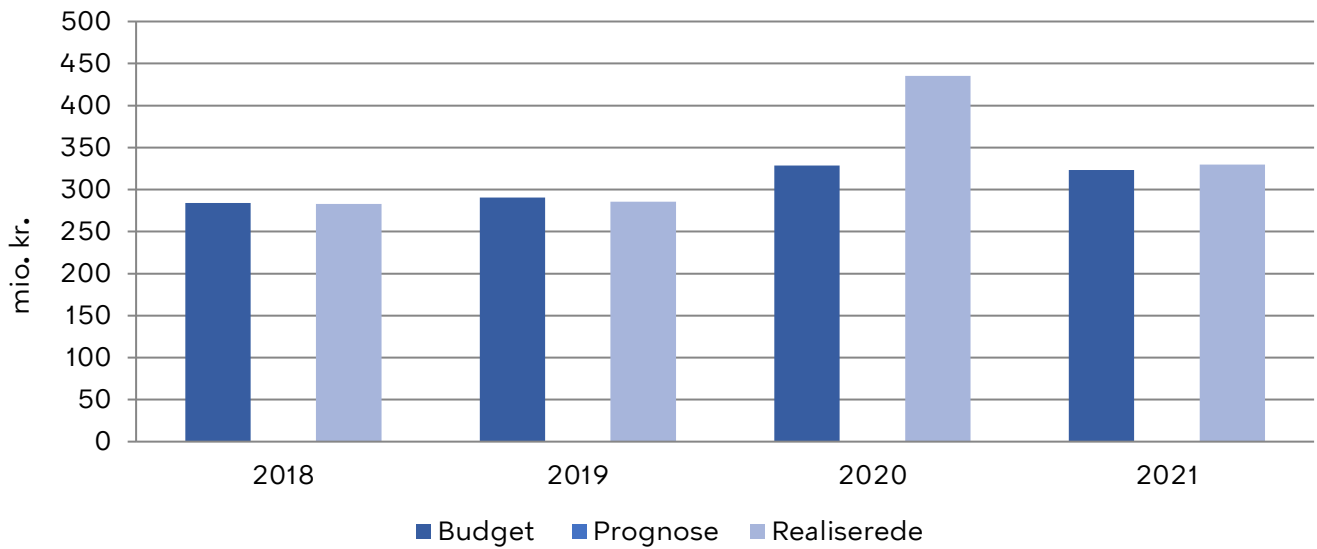


Figur 18b: S-busser - Fremkommelighed - København

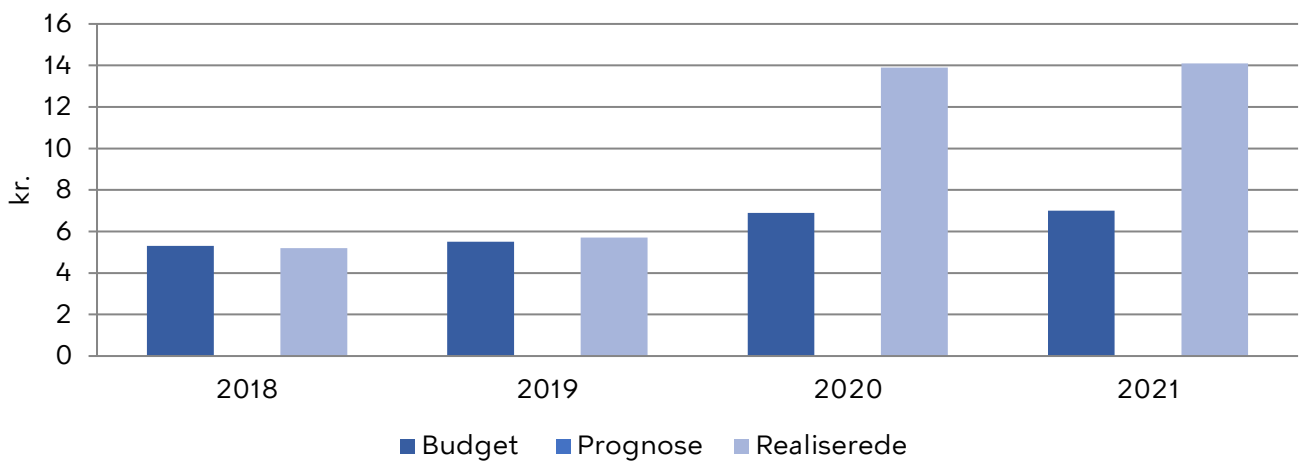


## Movia - Priser

Figur 19: Tilskudsbehov - Bus - Københavns Kommune



Figur 20: Tilskud pr. passager - Storkøbenhavn





# **Centralkommunernes Transmissionsselskab I/S (CTR)**

## **CTR**

### Særlige opmærksomhedspunkter

- Selskabet opnåede et varmesalg i 2021 på 2.400 mio. kr. (budget 2.312 mio. kr.) samt et resultat til indregning i varmeprisen på 73 mio. (budget -2 mio. kr.)

## CTR

**Figur 22:** Viser, at kraftvarme udgjorde 66 pct. af CTR's varmekøb i 4. kvartal 2021, og affaldsvarme udgjorde 28 pct., mens de resterende 6 pct. var henholdsvis spidslastvarme (5 pct.) og elkedler (1 pct.).

Til sammenligning vises den realiserede fordeling i 2020 i **figur 21**.

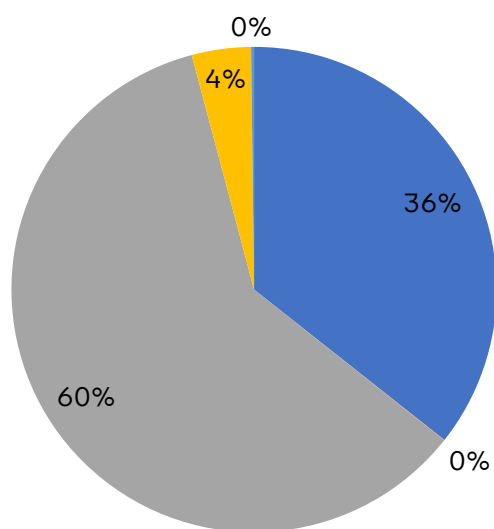
**Figur 23:** Viser, at CTR's forventede resultat for 2021 til indregning i varmeprisen er 73 mio. kr. mod et budget på -2 mio. kr.

**Figur 24:** Viser, at CTR realiserede et varmesalg i 2021 på 2.400 mio. kr., hvilket er 88 mio. kr. over budgettet (2.312 mio. kr.).

## CTR - Miljø

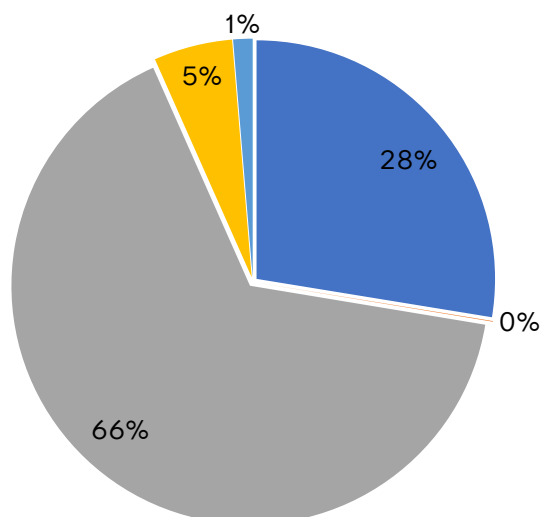
**Figur 21: Varmekøb til kommunerne 2020 realiseret**

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

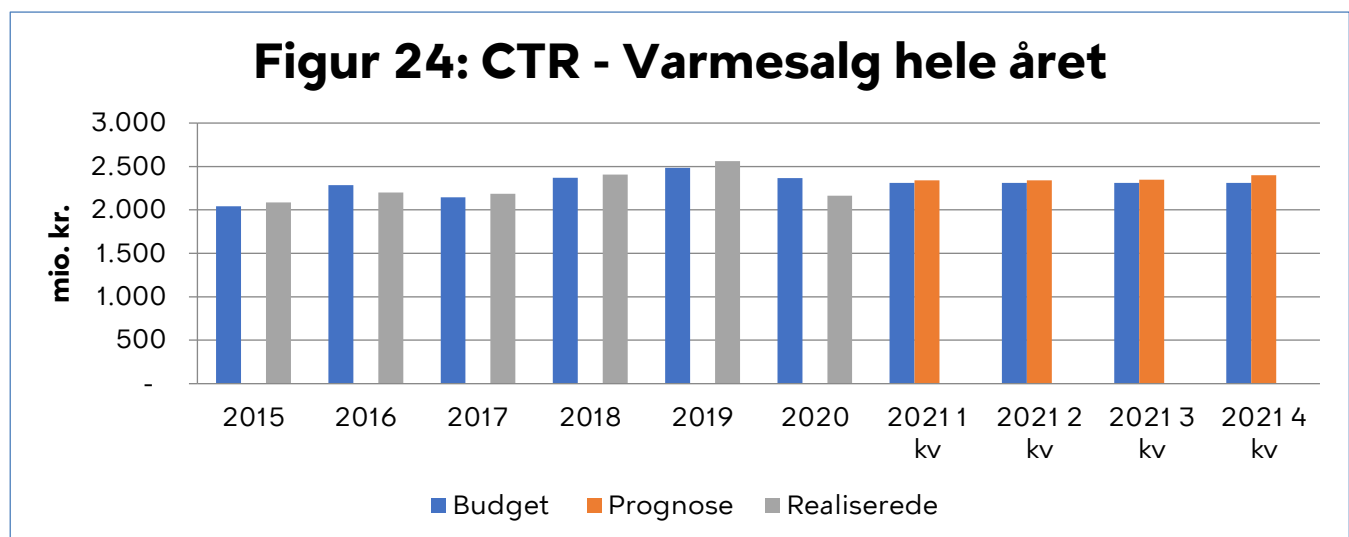
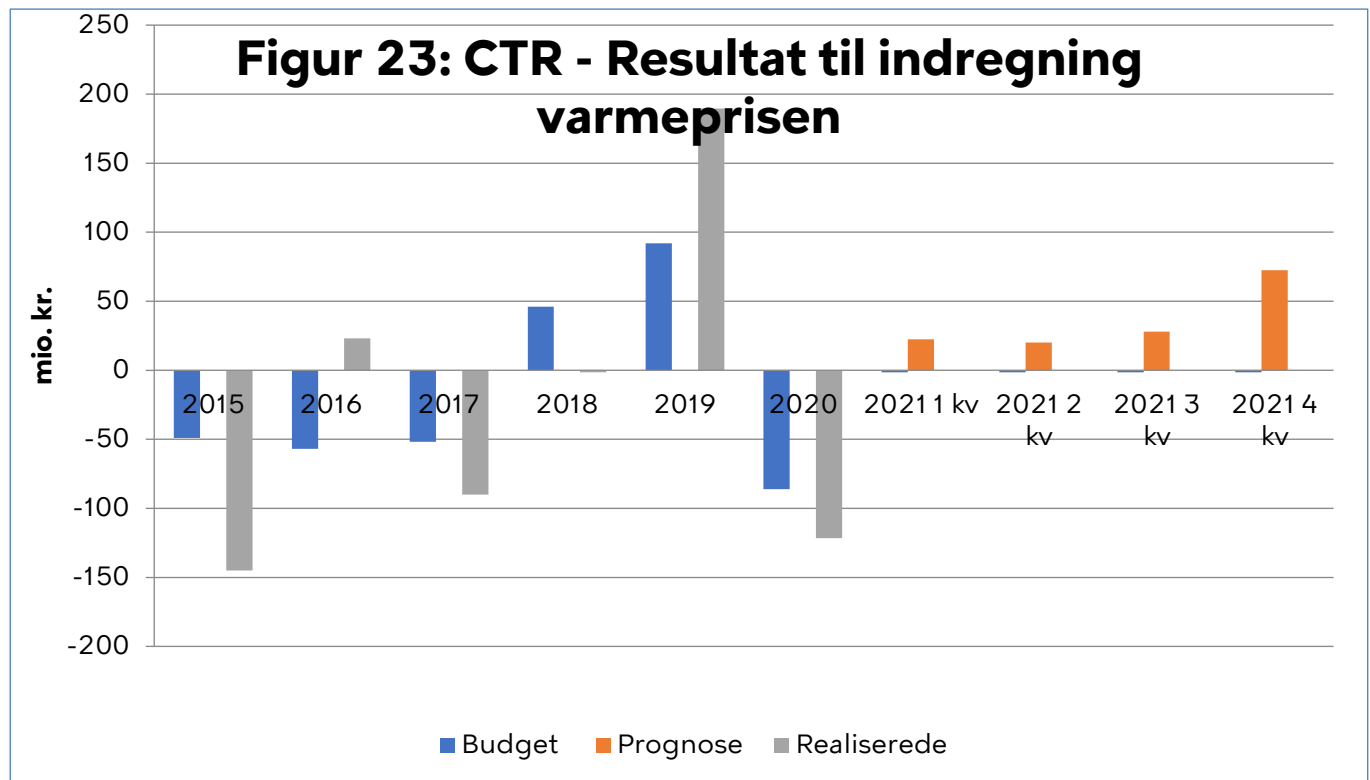


**Figur 22: Varmekøb til kommunerne 2021 4. kv. realiseret**

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



## CTR - Omsætning og omkostninger



# **Hovedstadens Beredskab I/S**

## Hovedstadens Beredskab I/S (HBR)

### Særlige opmærksomhedspunkter

- Siden HBR i august 2021 blev bekendt med, at selskabet fra 1. februar 2023 ikke længere skal forestå ambulancekørsel for Region Hovedstaden (RH), har HBR haft en kompleks opgave med at sikre driften indtil kontraktophør. Udfordringerne i forhold hertil forstærkes af, at ambulanceområdet - både i hovedstaden og i Danmark generelt - er presset pga. mangel på mandskab og højt arbejdspress.

### Aktuel orientering

- Regionsrådet i Hovedstaden og bestyrelsen for HBR har i marts-april 2022 godkendt en samarbejdsaftale, hvorefter RH hjemtager ambulancekontrakterne med HBR pr. 1. juni 2022 ud fra en fælles interesse i at sikre en stabil ambulancedrift nu og i fremtiden. I aftalen indgår, at HBR-medarbejdere i samarbejde med tillidsrepræsentanter og efter aftale virksomheds-overdrages eller udlånes til RH, samt at HBR stiller køretøjer og baser til rådighed for RH. Desuden er mellem parterne aftalt en økonomisk afregning, som bl.a. indebærer, at RH kompenseres for overtagelse af driftsrisiko i aftaleperioden, at HBR gennemfører tiltag til fastholdelse af medarbejdere, og at RH af HBR køber mundering, udstyr og lagerbeholdninger mv.

## 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:** Måltal opfyldt.

**Sygefravær:** Måltal for hele 2021 er 5 fraværsdage pr. årsværk, hvilket ikke er opfyldt, da der i 2021 er registreret 14,3 fraværsdage pr. årsværk.



## Hovedstadens Beredskab I/S - Serviceniveau

Hovedstadens Beredskab I/S - Serviceniveau

Figur 25

Område	Fagligt mål	Målopfylde- lse ved udgang af 1. kvartal 2021 (år til dato)	Målopfylde- lse ved udgang af 2. kvartal 2021 (år til dato)	Målopfylde- lse ved udgang af 3. kvartal 2021 (år til dato)	Målopfylde- lse ved udgang af 4. kvartal 2021 (år til dato)
<b>Disponeringstid*</b>	Alarmcentrals di- sponering ift. ild- løstjeneste: 95 % indenfor 1 min.	96,16 %	95,78 %	95,82 %	95,69 %
<b>Responstid (tryghed)</b>	Først mødte køre- tøj kan påbe- gynde indsatsen: 95 % af udryknin- gerne indenfor 10 min.	97,88 %	97,14 %	97,17 %	97,31 %
<b>Responstid (kapacitet)</b>	Alt nødvendigt materiel/mand- skab til indsatsen: 95 % af udryknin- gerne indenfor 10 min.	97,66 %	96,69 %	96,22 %	96,39 %
<b>Brandsyn</b>	Alle lovpligtige tilsyn skal være gennemført in- denfor fristerne.	17,1 %	43,32 %	47,74 %	100 %
<b>Sygefravær</b>	Max. 5 dages fravær (dagsværk pr. årsværk)	3,6	7,0	10,2	14,3

\*) Inkluderer tidligere Københavns Brandvæsens og Frederiksberg Brandvæsens udrykningsområder