



Kvartals- rapport 1. kvartal 2022

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

HOFOR	3
Udviklingsselskabet 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 Transmissionsselskab 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 1. tertial 2022.
- Der har været tre lukninger af badesteder på grund af meget regn i 1. tertial 2022.

Aktuelle oplysninger

- Elpriserne er i løbet af 2021 og 2022 steget væsentligt. HOFOR har prissikret store dele af det forventede el-salg fra Amagerværket samt fra vindmøller og solceller på lavere prisniveau, 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 for resten af 2022 og i 2023 og 2024 i forhold til urealiserede tab. I figur 4 ses således, at HOFOR i det eksterne regnskab har haft et underskud på 777 mio. kr. før skat i 2021. Prisaftalerne modsvares af den faktiske elproduktion, men først når der produceres og sælges. Derved elimineres de urealiserede tab efterhånden. HOFOR har ikke indgået nye prissikringsaftaler, men selskabet har for en del af elproduktionen aftaler, der løber frem til 2024. Økonomiudvalget er orienteret særskilt via fortrolig orientering på aflæggerbordet.

HOFOR

Figur 1:

Der har været tre lukninger af badesteder i første tertial 2022.

Figur 2:

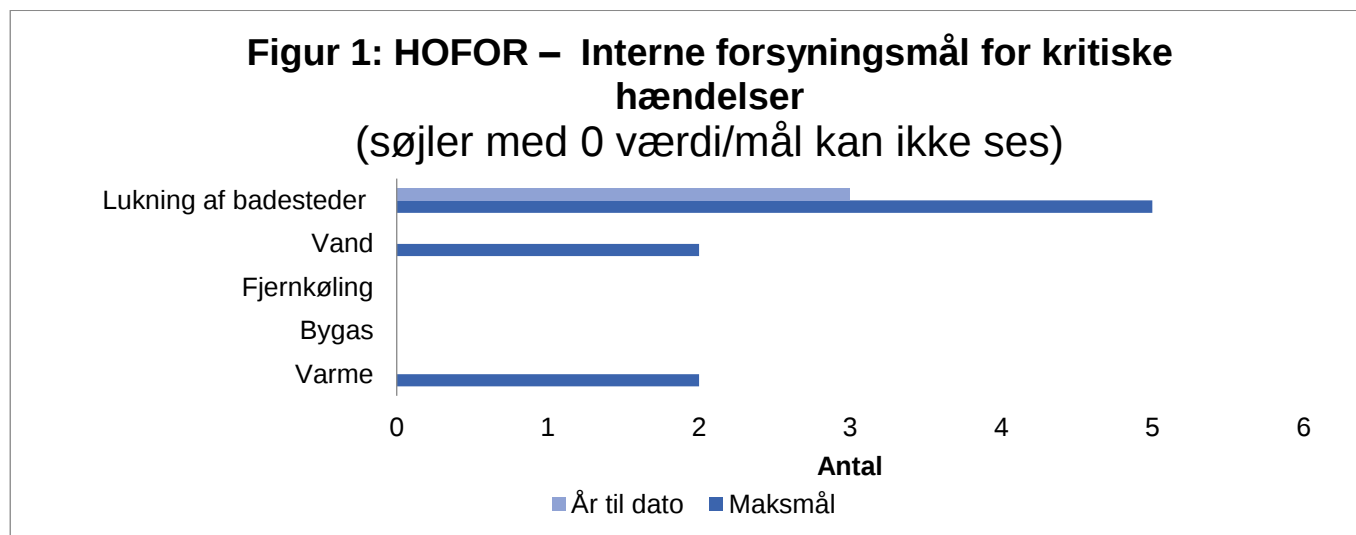
Skybrudstunnellerne er gule ved tidsplanerne pga. projektændringer i form af ændrede udløbspunkter og forsinkelser afledt af Corona.

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 medfører behov for avanceret vandbehandling. Dette er en ny problemstilling primært foranlediget af stoffet DMS. Den økonomiske risiko for fordyrelse som følge af ekstraordinære prisstigninger er derefter udløst og medfører et stort træk fra projekternes risikopuljer. P.t. forventes det styrende budget ikke overskredet på projekterne i udførelse. For projekterne i projektering forventes prisstigningerne at medføre behov for justering af budgetterne, da der ses dramatisk stigende priser på rustfrit stål, armeringsstål, beton mv.

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 forbundet med en kommerciel forretningsrisiko. Forvaltningen har således fastsat afkastkrav for vindmøller og solceller, og HOFOR har tilsvarende mål for fjernkøling og kraftvarme, der afspejler risikoen ved projekterne / investeringerne.

HOFOR – Forsyningssikkerhed 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 2029		

I projektskemaerne betyder farvekoderne følgende:

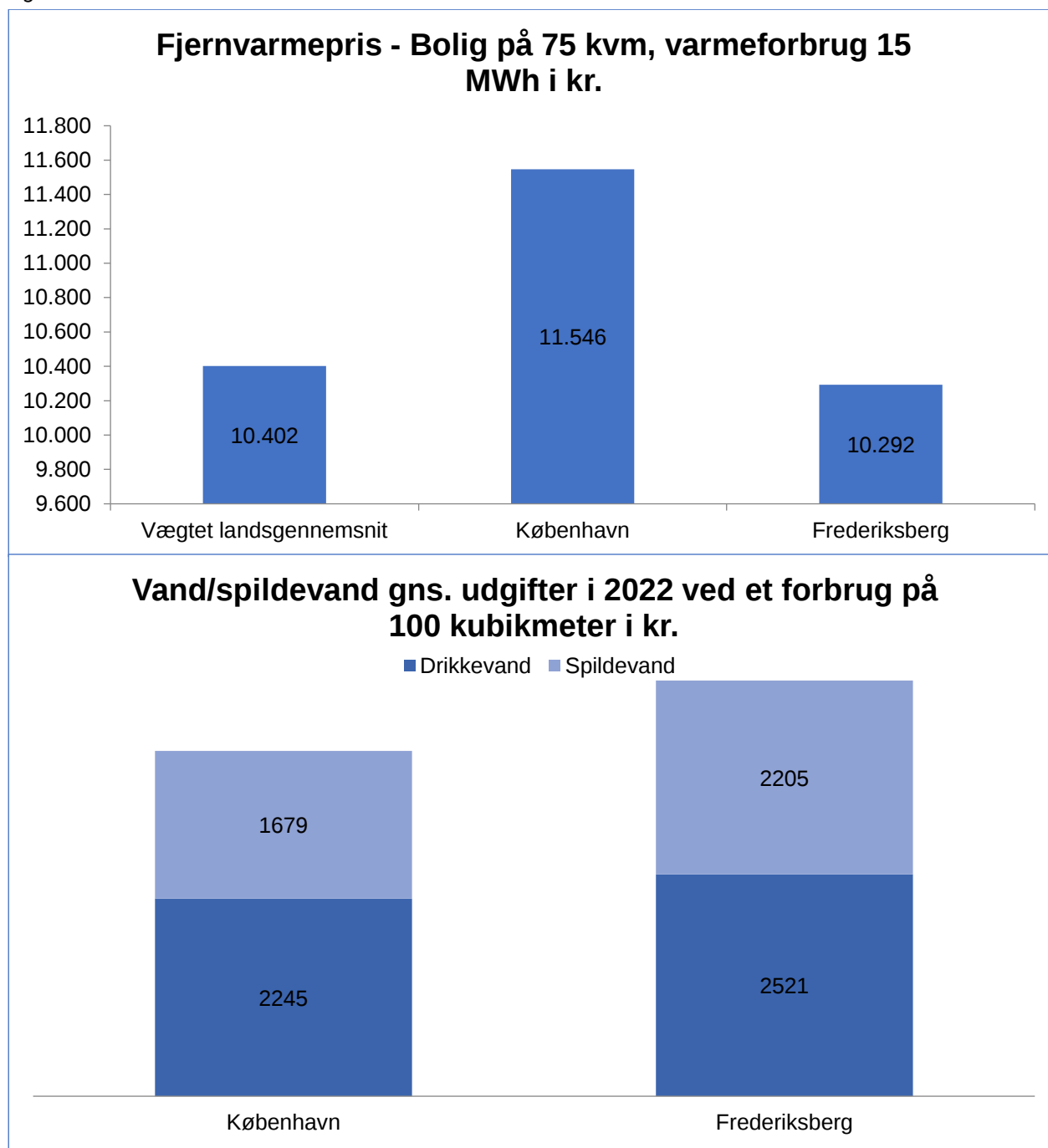
1. Projektet forløber planmæssigt / indenfor fastlagte rammer

2. Risiko for overskridelse af tidsplan eller budget

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

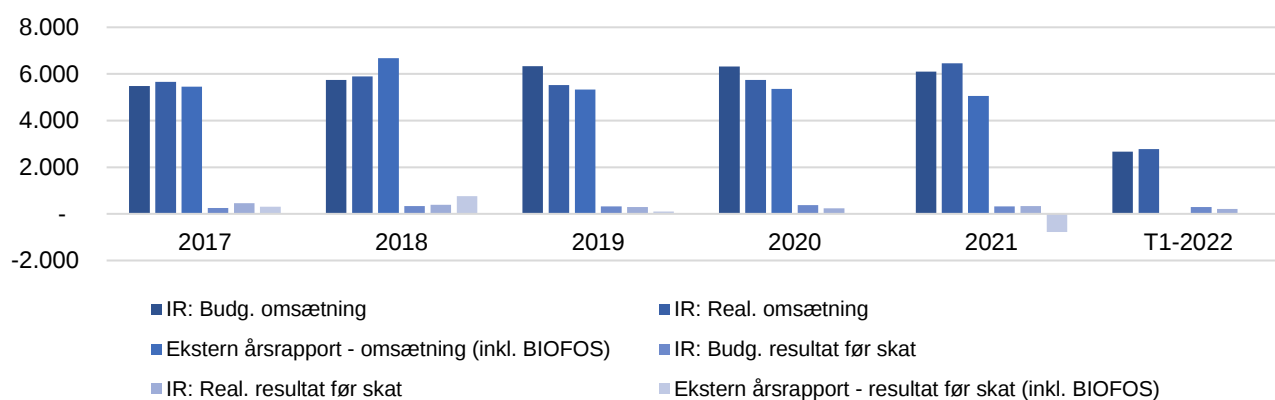
HOFOR - Priser / omkostninger

Figur 3

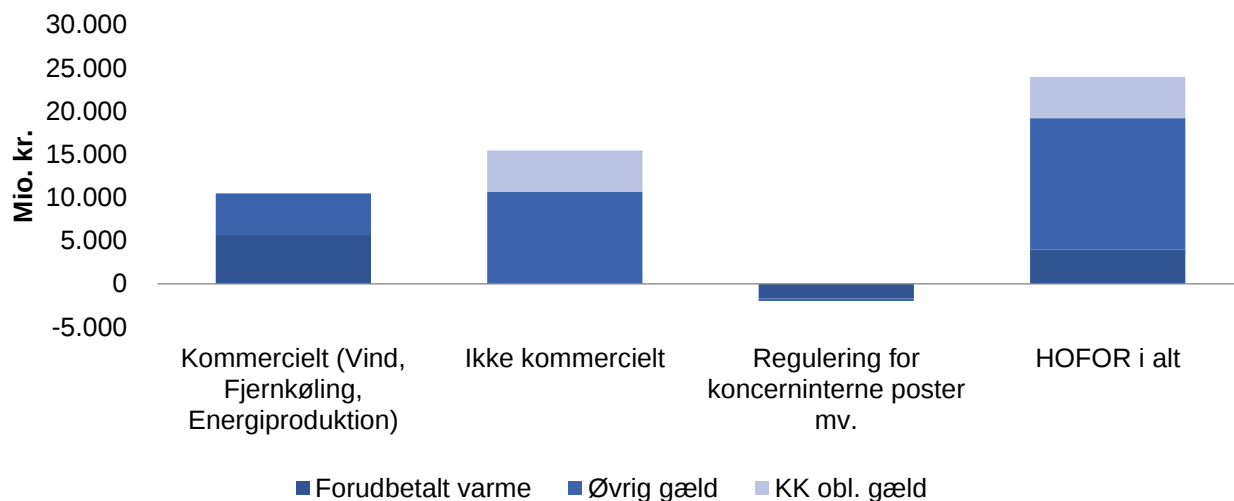


HOFOR - Risiko/gæld

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



Figur 5: Gæld i HOFOR koncernen



Udviklingsselskabet By & Havn I/S

By & Havn

- Selskabets resultat for 1. kvartal 2022 blev på 514 mio. kr. Resultatet er tilfredsstillende.
- 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. 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 458 mio. kr. i strategiperioden.
- Der er ikke solgt ejendomme i 1. kvartal 2022.
- Egenkapitalen er forbedret med 1.781 mio. kr. i strategiperioden, når der tages højde for markedsværdiregulering af gælden og udbetalingen i 2020 af 483 mio. kr. vedrørende 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.
- Der er indgået et tillæg til principaftalen fra 2018 om anlæg af Lynetteholm. By & Havn har som følge heraf revideret anlægsbudget og business case.
- Planklagenævnet har i juli 2022 afvist alle klager vedrørende gyldigheden af kommuneplantillæg, lokalplan og miljøvurdering for Stejlepladsen. Ejendomsselskabet Stejlepladsen kan derfor fortsætte arbejdet med at forberede byggeriet.

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 1. kvartal 2022 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 1. kvartal 2022 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.

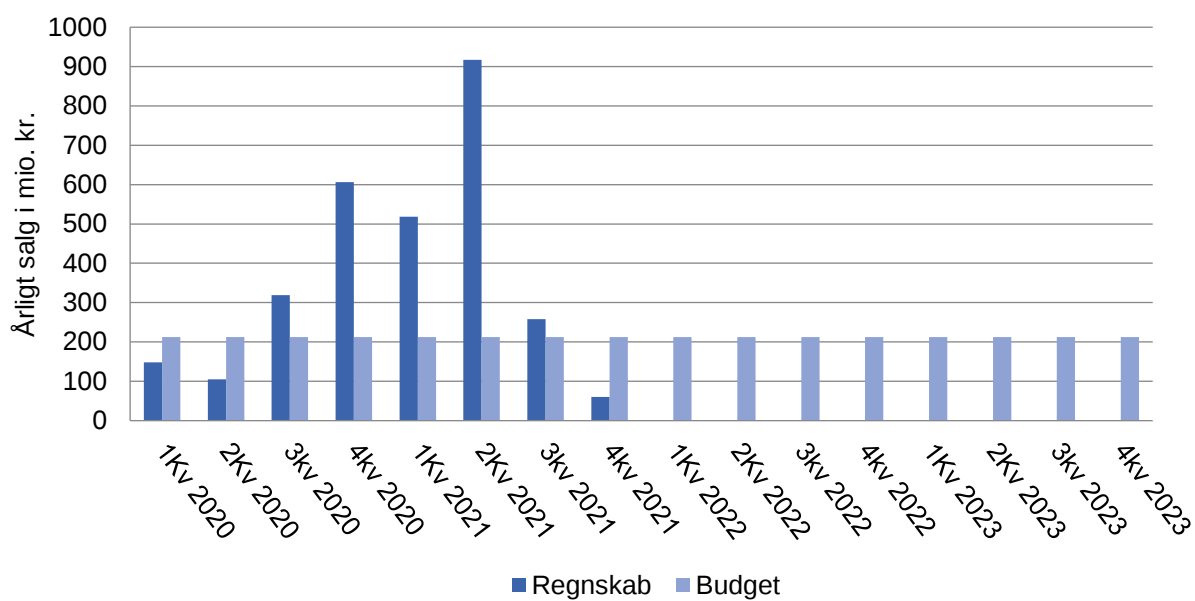
Figur 8: Ikke have stigende gæld i perioden - bortset fra udbetaling til Nordhavnstunnellen og bidrag til Sydhavnsmetroen. På trods af, at den sidste del (483 mio. kr.) af 10 pct. reserven vedr. Sydhavnsmetroen er udbetalt ultimo 2020, har selskabet nedbragt gælden med 458 mio. kr. i strategiperioden.

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 1.781 mio. kr.

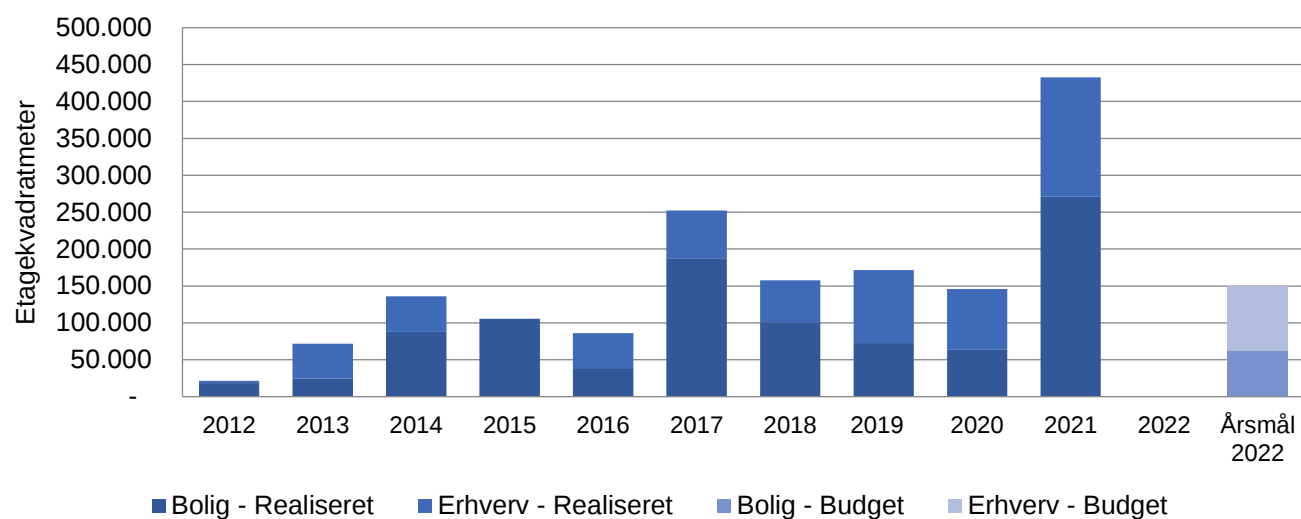
By & Havn - Byudvikling

Figur 6: By & Havns Forretningsstrategi
Kvartalsvise salgsindtægter



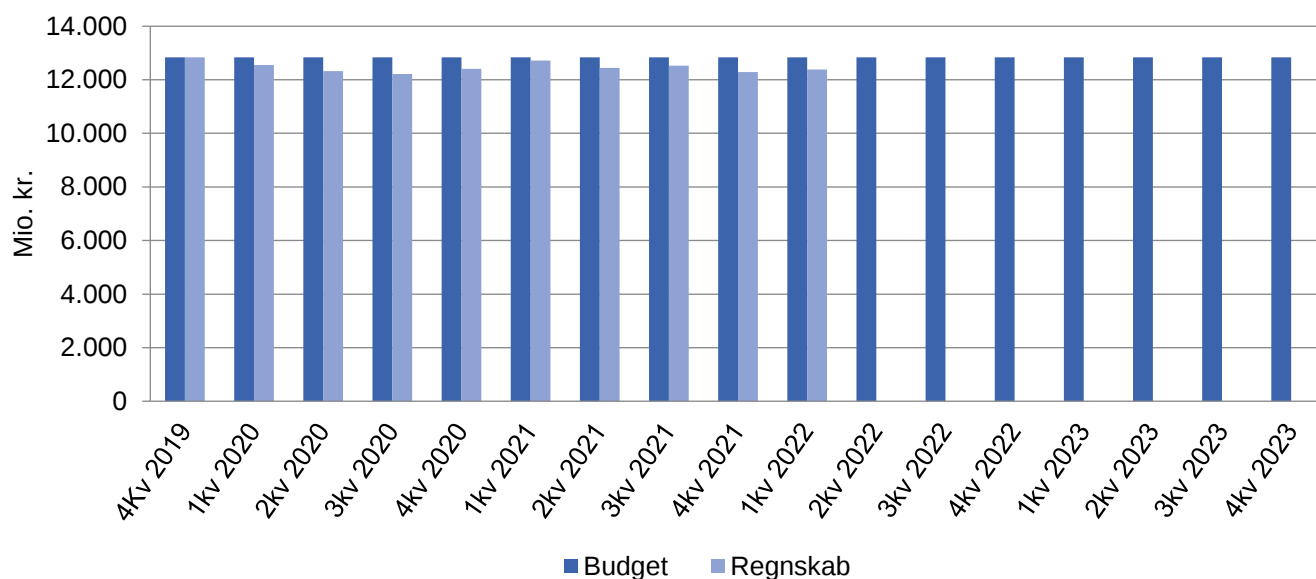
By & Havn - Byudvikling

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



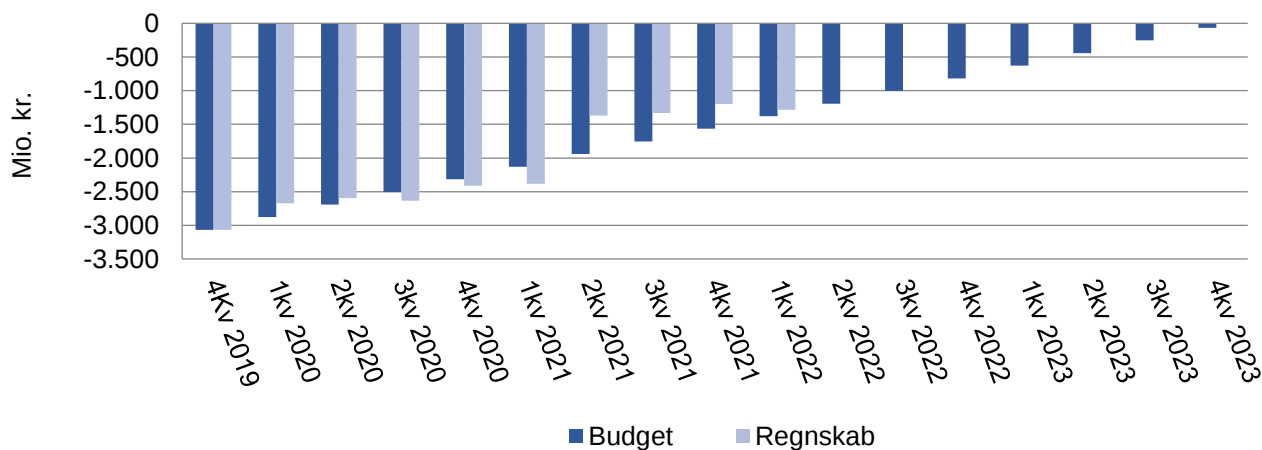
By & Havn - Risiko / Gæld

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

- Metroselskabet, Movia, DSB (DOT-parterne) og Transportministeriet har indgået ny aftale om billetindtægtsdeling i Hovedstaden, hvormed der sker en gradvis overgang til en kildebaseret indtægtsdeling. Den nye model for indtægtsdelingen, kaldet takstsamarbejdsmodellen, baserer sig på de samme principper som den eksisterende model, men indebærer, at indtægter fra Rejsekort "Classic" fordeles på baggrund af data om de faktiske rejser fra 1. januar 2023. Øvrige produkter, f.eks. pendlerkort og pensionistkort, fordeles indtil videre ved hjælp af opgjorte rejsetal samt rejsehjemmel-undersøgelser, der afdækker kundernes rejsemønstre. Kildefordelingen med takstsamarbejdsmodellen og den nye opgørelse af rejsetallet på de øvrige produkter forventes som følge af det forbedrede datagrundlag at medføre forskydninger af indtægter mellem DOT-parterne. DOT-parterne er enige om, at de økonomiske konsekvenser ved denne forskydning imødekommes ved en nulpunktsforskydning. Nulpunktsforskydningen søges udfaset gennem provenuforskydninger som følge af takstændringer, herunder f.eks. i forbindelse med implementeringen af en grøn takstreform, som pt. forventes i 2026. Sagen følges fortsat tæt af Metroselskabet og Økonomiforvaltningen.

Aktuelle oplysninger

- Cand. scient. pol. Carsten Riis er den 1. august 2022 tiltrådt som adm. direktør i Metroselskabet I/S. Carsten Riis har erfaring med topledelse i den offentlige sektor bl.a. som kommunaldirektør i Faxe Kommune, direktør i Ballerup Kommune og som direktør i Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune og har i sin karriere bl.a. haft fokus på infrastruktur, byudvikling, økonomi og digitalisering.
- Metroselskabet har i juni sendt ansøgning om VVM til Københavns Kommune for linje M5 øst Amagerbrogade og 1. etape af M5 vest fra Østerport til Lynetteholm: Der foretages pt en indledende idéfasehøring af projektet, hvorunder der gennemføres to borgermøder gennemføres i tæt samarbejde med Metroselskabet.

Metroselskabet

Figur 10: Samlet har metrolinjerne i 1. kvartal 2022 haft en tilfredsstillende driftsstabilitet over målsætningen på 98 pct.

Figur 11: Metroselskabets omsætning i 1. kvartal udgør 360 mio. kr. i forhold til en forventet omsætning på 310 mio. kr.

Det realiserede passagertal i kvartalet er 23,5 mio. passagerer mod budgetterede 19,7 mio., hvilket svarer til en positiv afvigelse på 19 pct.

Det er endnu usikkert om - og i givet fald hvor meget - passagertallet vil fortsætte med at overstige det budgetterede, da der i passagerbudgettet er forudsat fortsat vækst i resten af 2022. Passagertallet for hele 2022 er således fastholdt ved 1. kvartals opfølgning på 91 mio. passagerer mod oprindeligt forventet 149 mio. passagerer.

Metroselskabet har opnået statslig kompensation i 2020 og 2021 for driftstab som følge af COVID-19, men forventer ingen kompensation i 2022. I budgettet for 2022 er driftsresultatet fortsat påvirket af effekten af COVID-19 på passagertallet med et forventet underskud på 201 mio. 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.

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

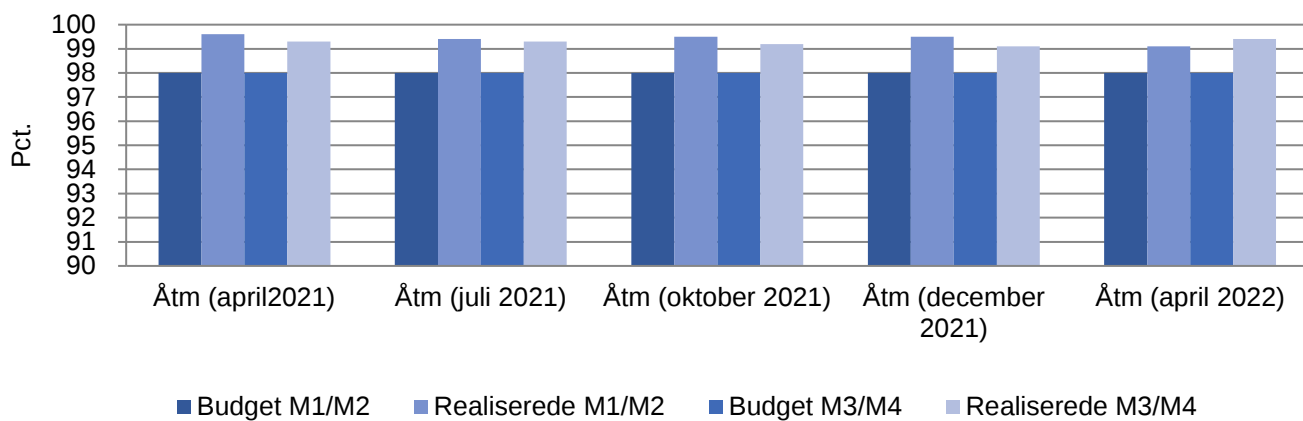
For at imødegå den akkumulerede forsinkelse gennem Coronaperioden har selskabet sammen med anlægsprenøren TUNN3L afsøgt

mulighederne for at optimere tidsplanen ved at udvide arbejdstider, øge antallet af ressourcer samt udføre flere parallelle arbejder. De centrale milepæle forventes fortsat overholdt.

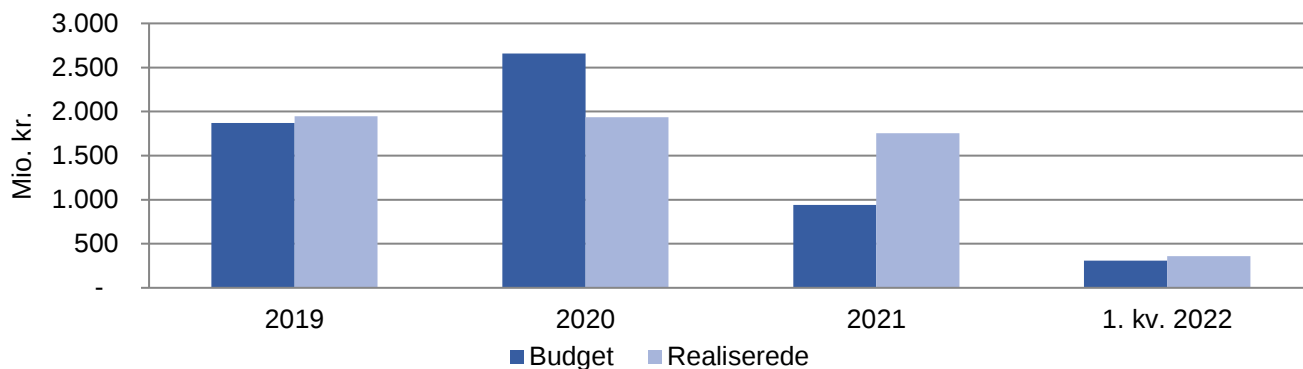
Projektets entreprenører udtrykker generelt tiltagende udfordringer med globale forsyningskæder og ekstraordinære prisstigninger.

Metroselskabet - Forsyningssikkerhed

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



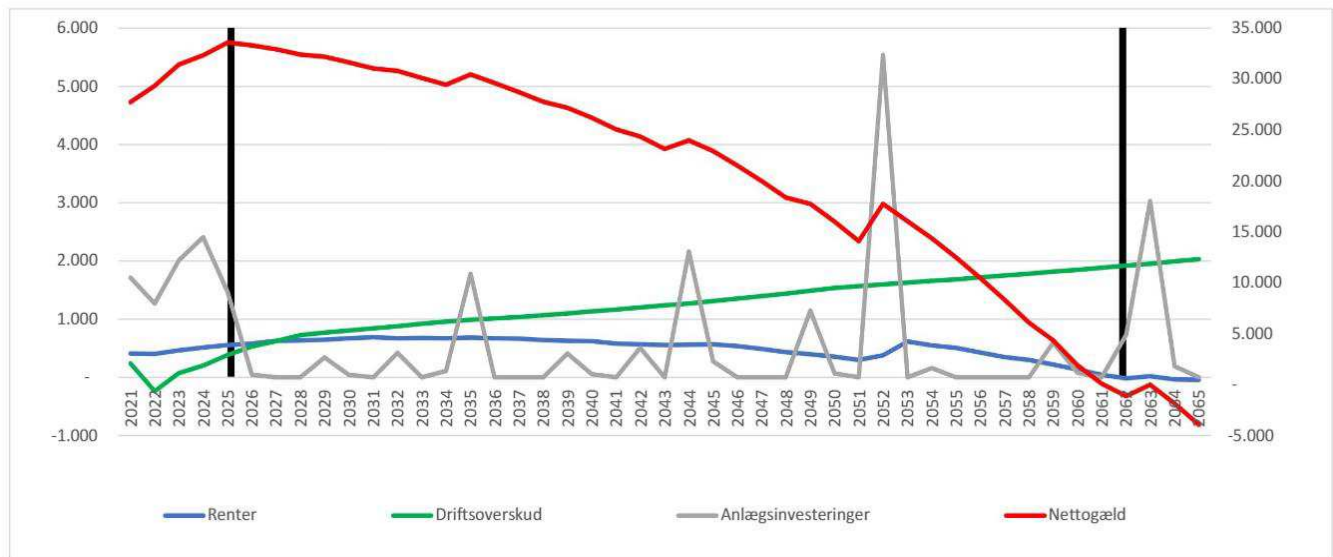
Figur 11: Metsroselskabet - Omsætning



Metroselskabet - Risiko / Gæld

Figur 12: Metroselskabet – Gæld

Sammenhængene i selskabets langtidsbudget (DKK mio.)



Figur 13: Metroselskabet – Anlægsprojekter - Sydhavnsmetroen

	Tidsplan	Økonomi	Scope
Anlæg af metrolinje			

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, og hvilke ændringer i rammerne for affaldsforbrændingssektoren, som "Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi" vil resultere i.
- 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. Dette har sammen med en fortsat positiv udvikling i datterselskabet Lyngby Kraftvarme ApS betydet, at selskabet efter 1. kvartal 2022 forventer et samlet resultat på 279 mio. kr. i 2022 (budget 167 mio. kr.), dvs. en stigning på 112 mio. kr. (69 pct.).

Aktuelle oplysninger

- Både ARC og VF afventer pt. rammerne for fremtidens affaldsforbrændingssektor, der står overfor at skulle liberaliseres.
- ARC fik medio 2022 igen afslag på deres EU-ansøgning om støtte til realisering af et fuldskala CO₂-fangstanlæg. ARC valgte ikke at søge statens CCUS-pulje på grund af udbuddets vilkår, som ARC ikke opfyldte.
- 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. Efterfølgende har VF offentliggjort, at selskabet har indgået et Letter of Intent med gasdistributøren Evida og Gas Storage Denmark, hvilket vil kunne sikre en CO₂-værdikæde fra fangst til transport og lagring.

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 2022 forventes mængden af forbrændte mængder at udgøre 535.000 ton, hvilket er fastholdt i den opdaterede prognose for 2022. I 1. kvartal 2022 har ARC forbrændt 156.600 ton, hvoraf 29.000 ton bestod af importaffald, og 49.000 ton bestod af biomasseaffald.

VF's 2022-budget er på 530.100 ton forbrændt affald, og efter 1. kvartal 2022 forventer selskabet at realisere i alt 519.200 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 182,2 mio. kr. i den opdaterede prognose.

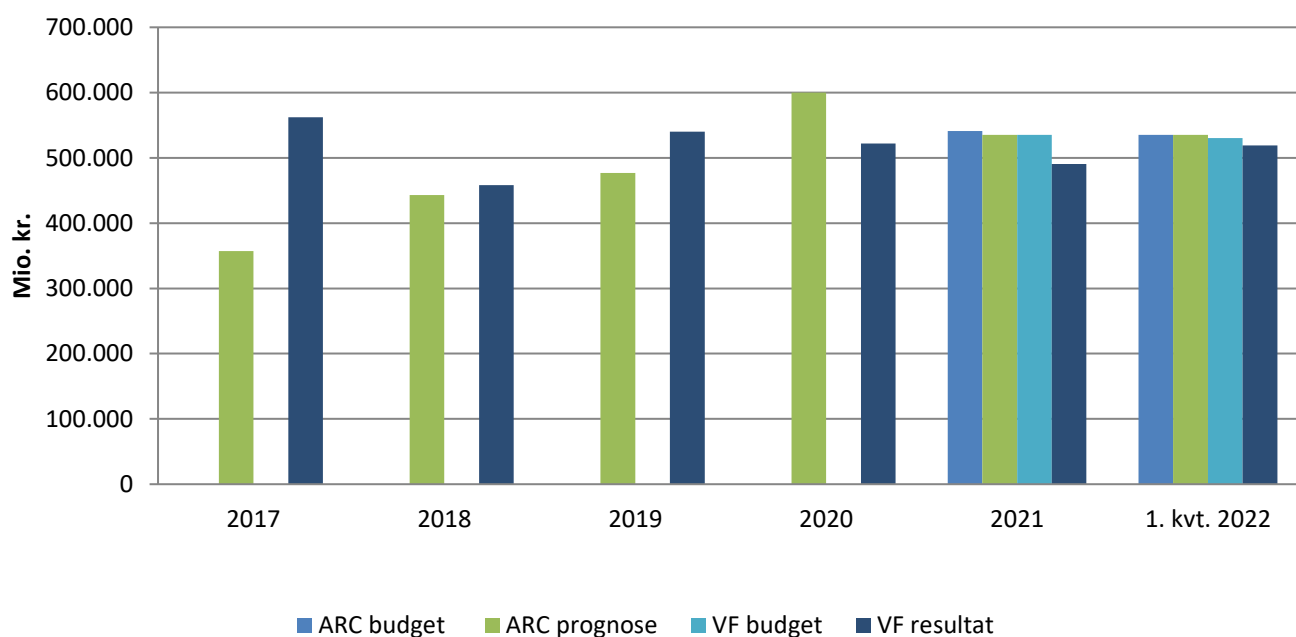
VF forventer efter 1. kvartal 2022 et driftsresultat på 279 mio. kr. i 2022 (budget 167 mio. kr.), dvs. en stigning på 112 mio. kr. (69 pct.).

Figur 16: Iht. ARCs prognose 2022 er årets langfristede gæld 1.251,3 mio. kr. I 1. kvartal 2022 er den anslået til 1.294,2 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.

ARC og VF - Forsyningssikkerhed

Figur 14: Forbrændte mængder - ARC og VF



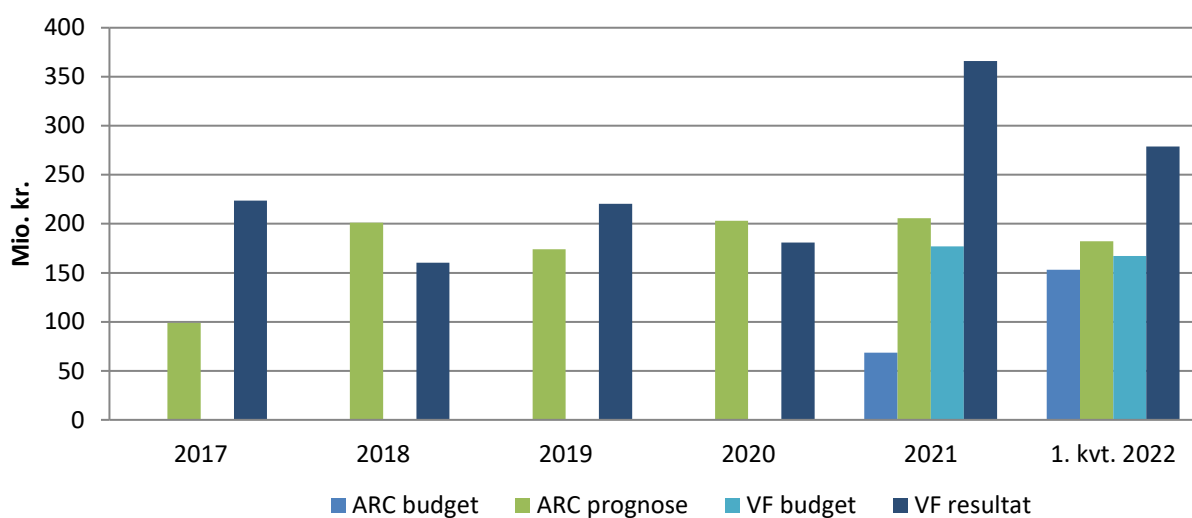
Selskaberne har kapacitet til afbrænding af følgende affaldsmængder:

ARC: 560.000 ton

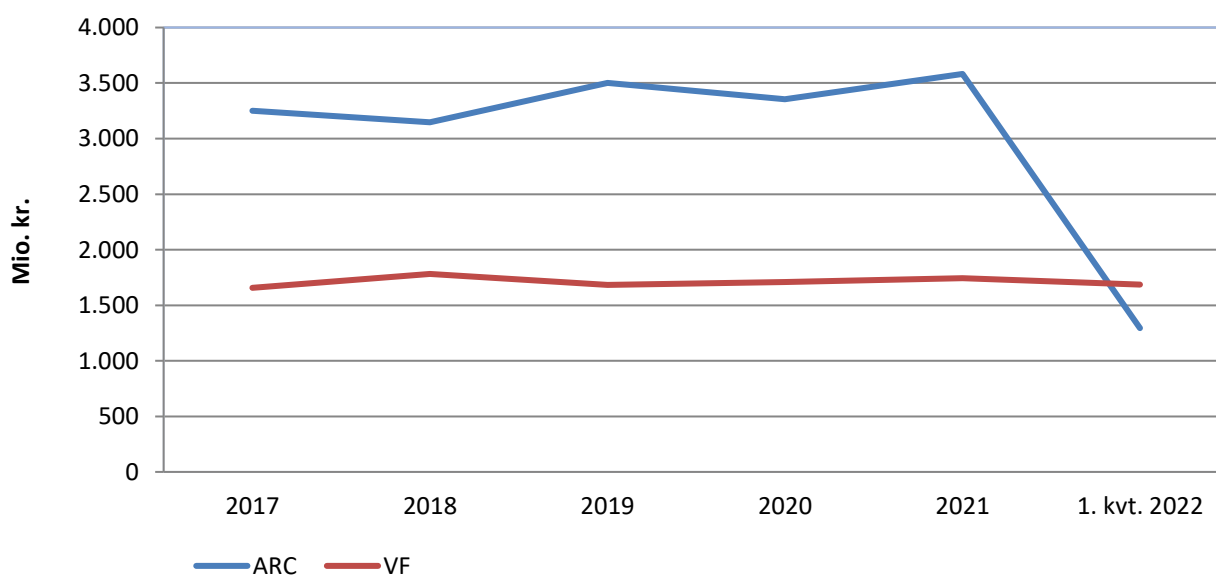
VF: 600.000 ton

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

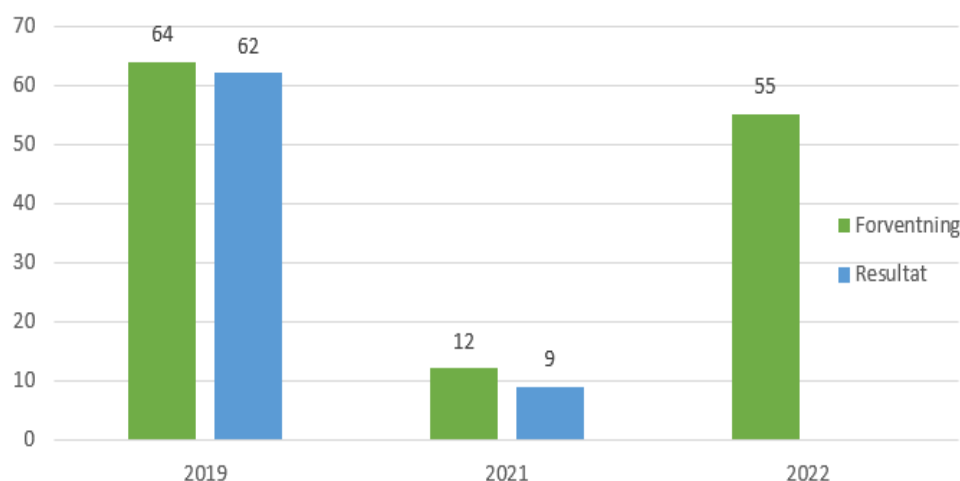
Særlige opmærksomhedspunkter

- 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

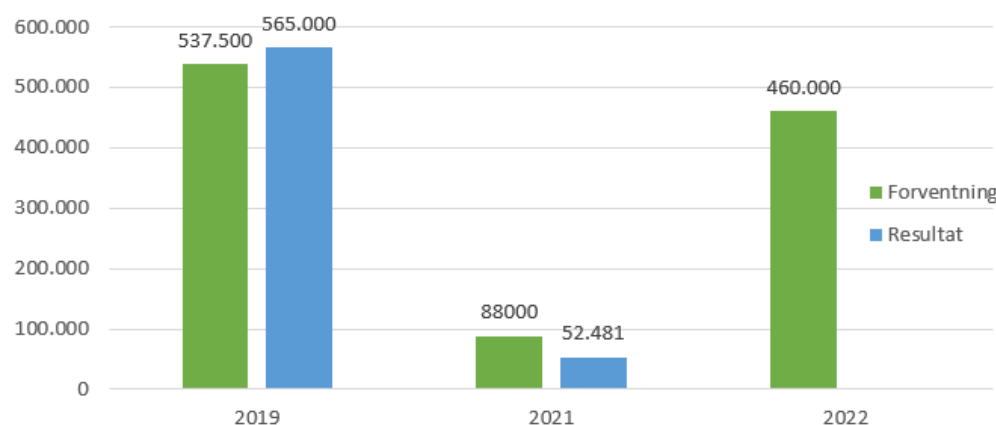
Arena CPHX P/S forestod byggeriet af Royal Arena. Efterfølgende varetager selskabet ejerskabet til arenaen, herunder som lejer af den grund (ejet af By & Havn), hvor arenaen er opført, og som udlejer af arenaen til operatøren Danish Venue Enterprise A/S (DVE). Endvidere varetager selskabet pleje af den 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 17a: Forventninger til antal arrangementer i 2022 sammenholdt med forventninger og resultater for 2019 og 2021



Figur 17a: I 2022 forventes afholdt 55 arrangementer, bestående af 50 kulturarrangementer og 5 sportsarrangementer (inkl. E-sport). Forventningerne er næsten på niveau med

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 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.

Figur 17b: I 2022 forventes et besøgstal på 460.000.

Trafikselskabet Movia

Særlige opmærksomhedspunkter

- I budget 2022 var det forudsat, at Movia modtager fuld statskompensation for COVID-19-relaterede mindreindtægter og merudgifter i 2022 i lighed med 2020 og 2021.

Aktuelle oplysninger

- Der er den 8. juni 2022 indgået aftale mellem KL, Danske Regioner og regeringen om delvis dækning af indtægtstab i 2022 som følge af COVID-19 på ca. 35 pct. Der forhandles videre mellem parterne i september 2022 om yderligere statstilskud. Hvis ikke der opnås yderligere kompensation, kan der i regnskab 2022 forventes et underskud på ca. 100 mio. kr., som vil blive opkrævet hos kommuner og regioner sammen med øvrige efterreguleringer januar 2024.
- Prisstigninger herudover på især diesel betyder, at Movia må sende en ekstraregning til kommuner og regioner på 149 mio. kr. med betalingsfrist 1. oktober 2022
- Budgetforslaget for 2023 viser en meromkostning på 163 mio. kr. i forhold til budget 2022, heraf 12,5 mio. kr. til Københavns Kommune, primært som følge af væsentligt stigende udgifter til energi, renter og lønninger. Movia er således som alle andre påvirket af de stigende priser, og særligt stigningen i brændstofpriser øger Movias udgifter til operatører og vognmænd.
- I 2023 forudsættes 98 pct. af Movias indtægter genetableret efter COVID-19.
- Metroselskabet, Movia, DSB (DOT-parterne) og Transportministeriet har indgået ny aftale om billetindtægtsdeling i Hovedstaden, hvormed der sker en gradvis overgang til en kildebaseret indtægtsdeling, jf. ovenfor under opmærksomhedspunkter for Metroselskabet.

Movia

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

Den vægtede rejsehastighed for AC-buslinjerne i 1. kvartal 2022 ligger på 16,1 km/t, hvilket er samme niveau som i 4. kvartal 2021.

Rejsehastigheden ligger over målsætningen, som er justeret fra 16,4 km/t i 2021 til 15,9 km/t i 2022 baseret på køreplanerne.

Den vægtede rejsehastighed for S-buslinjerne i 1. kvartal 2022 ligger på 26,2 km/t, hvilket er samme niveau, som i 4. kvartal 2021.

Rejsehastigheden for S-buslinjerne i 1. kvartal 2022 ligger under målsætningen, som er justeret fra 26,9 km/t i 2021 til 26,7 km/t i 2022 baseret på køreplanerne.

I løbet af 2021 har rejsehastigheden for A, C og S linjer været faldende, hvilke primært skyldes tilbagevenden af vejtrafikken efter fjernelse af COVID-19 restriktionerne samt de igangværende vejarbejder i Københavns Kommune og de omkringliggende kommuner. Især stigning i trafikken på motorvejsstrækninger er så småt begyndt at påvirke rejsehastigheden på S-buslinjerne, herunder især linje 150S og 500S. De tilbagevendte passagerer i den kollektiv trafik bidrager ligeledes til den lavere rejsehastighed grundet flere og længere stop.

Figur 19: Københavns Kommunes tilskudsbehov til bus i 2022 er ved 1. estimat for året 76 mio. kr. højere end i budget 2022 uden COVID-19. Heri indgår COVID-19 relateret mertilskud på 53 mio. kr. hovedsageligt grundet lavere passagerindtægter. Foreløbigt dækker staten ca. 35 pct. af det COVID-19 relaterede mertilskud. Hvis ikke der opnås fuld statskompensation vil kommunen skulle dække de resterende ca. 65 pct.

Under forudsætning om fuld statskompensation for COVID-19 relateret mertilskud, er der en stigning i tilskudsbehovet på 23 mio. kr. i forhold til budget svarende til 7 pct. Stigningen skyldes hovedsageligt højere prisindeks for diesel, el og rente, hvilket har øget udbetalingerne til busoperatørerne.

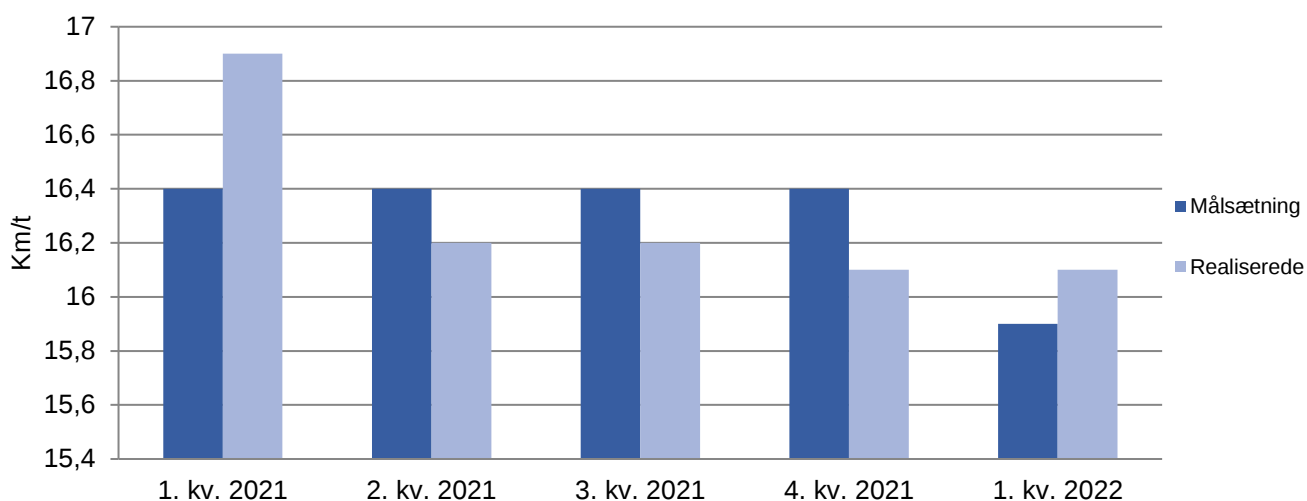
På Movias bestyrelsesmøde den 30. juni blev det vedtaget, at merudgifterne på grund af stigende prisindeks ekstraordinært opkræves 1. oktober 2022, idet Movias likviditet ellers risikerer at overskride likviditetsgrænsen.

Figur 20: Stigningen skyldes hovedsageligt, at passagertallet i 2022 er reduceret på grund af COVID-19. Særligt i starten af 2022 under 3. bølge af COVID-19 var passagertallet lavere. Passagererne er frem til sommeren vendt gradvist tilbage, og ved udgangen af 2022 forventes det nu, at passagertallet kommer op på 93 pct.

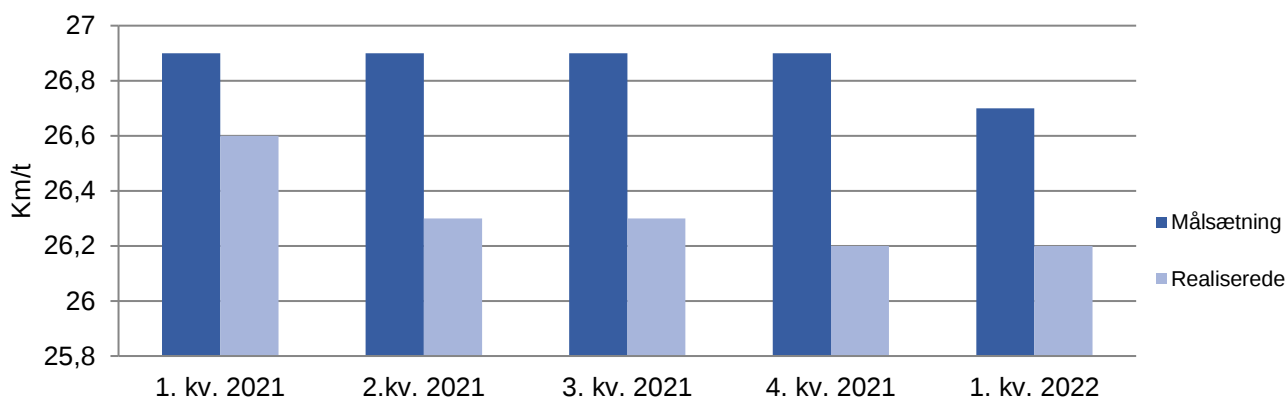
Stigende prisindeks, som betyder højere udbetaling til operatørerne, har også bidraget til stigningen.

Movia - Forsyningssikkerhed

Figur 18a: AC busser - Fremkommelighed - København

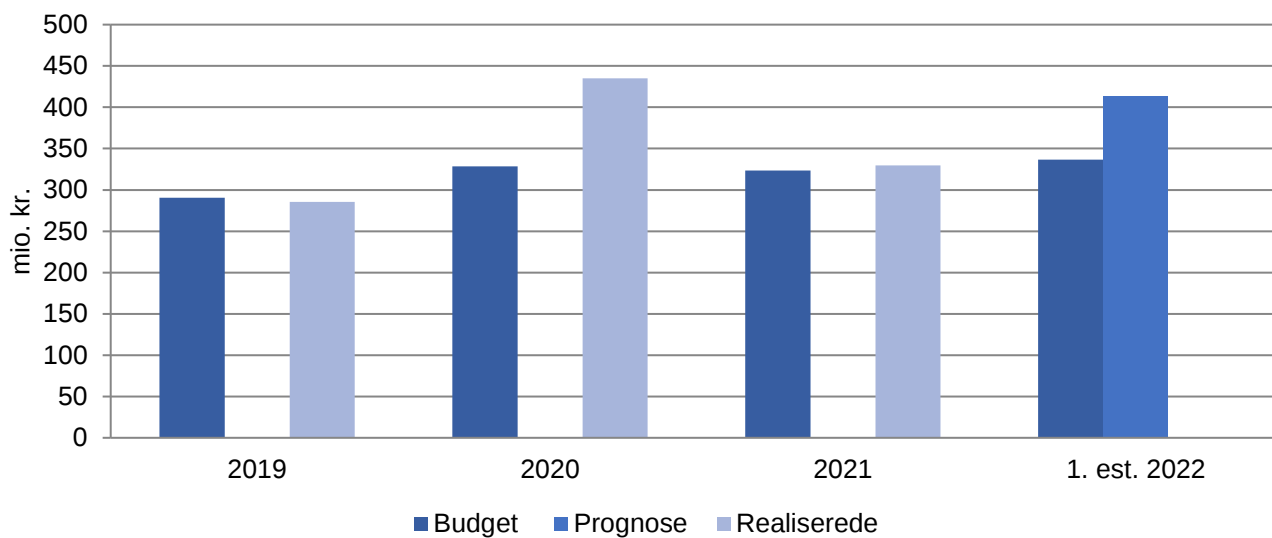


Figur 18b: S-busser - Fremkommelighed - København

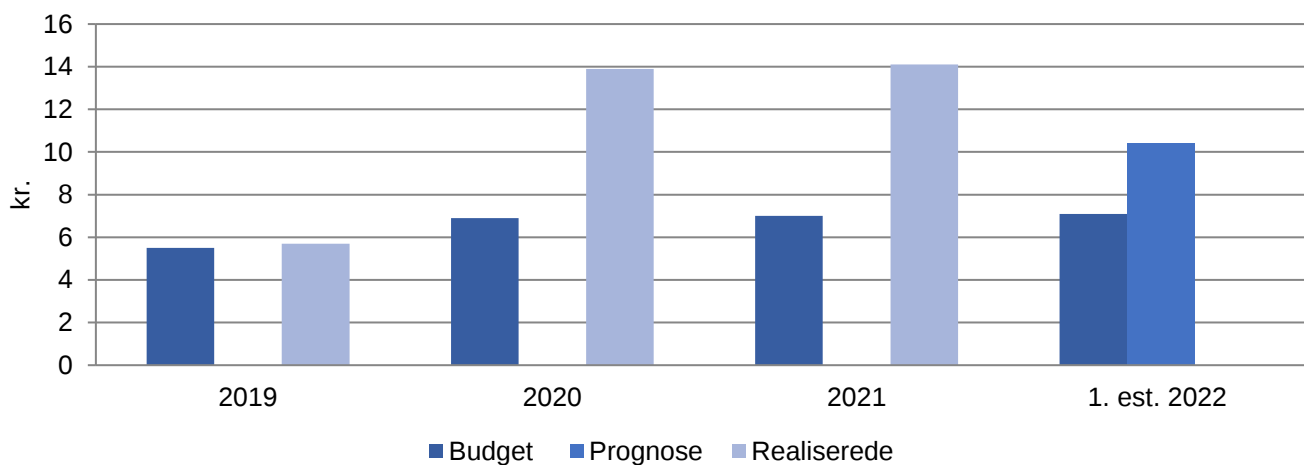


Movia - Priser

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 -286 mio. kr. (budget -31 mio. kr.). Dette skyldes de voldsomme prisstigninger på brændsler.
- I 1. kvartal 2022 har CTR købt og solgt mindre mængder (TJ) på grund af et lavere varmebehov i de fem ejerkommuner. Med den vedtagne prisstigning i CTR's puljepris forventer selskabet efter 1. kvartal 2022 et varmesalg i 2022 på 2.408 mio. kr. (budget 2.340 mio. kr.). Betydningen af prisstigningen for en given husholdning er uafklaret, da CTR's varmeleverancer sker til de forskellige varmedistributionsselskaber i ejerkommunerne, fx HOFOR, og ikke til de endelige forbrugere.

Aktuelle oplysninger

- Administrerende direktør Kamma Eilschou Holm har opsagt sin stilling med fratrædelse den 31. august 2022. I henhold til CTR's rekrutteringsplan forventes en ny administrerende direktør at kunne tiltræde senest den 1. december 2022.

CTR

Figur 22: Viser, at kraftvarme udgjorde 62 pct. af CTR's varmekøb i 1. kvartal 2022, 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 2021 i **figur 21**.

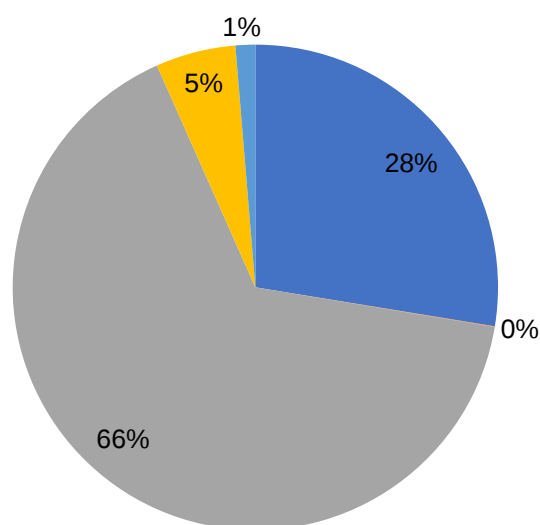
Figur 23: Viser, at CTR's forventede resultat for 2022 til indregning i varmeprisen er -286 mio. kr. mod et budget på -31 mio. kr.

Figur 24: Viser, at CTR forventer et varmesalg i 2022 på 2.408 mio. kr., hvilket er 68 mio. kr. over budgettet (2.340 mio. kr.).

CTR - Miljø

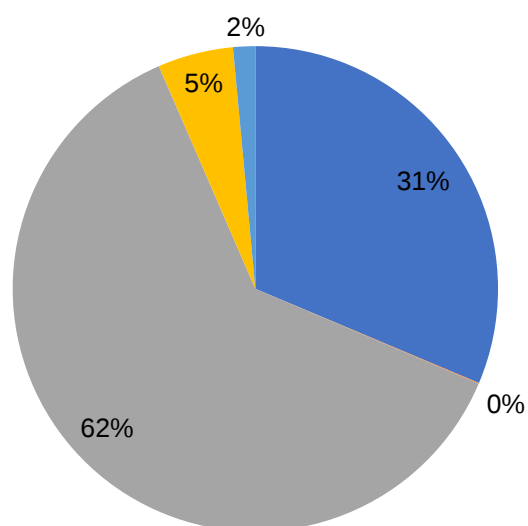
Figur 21: Varmekøb til kommunerne 2021 realiseret

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

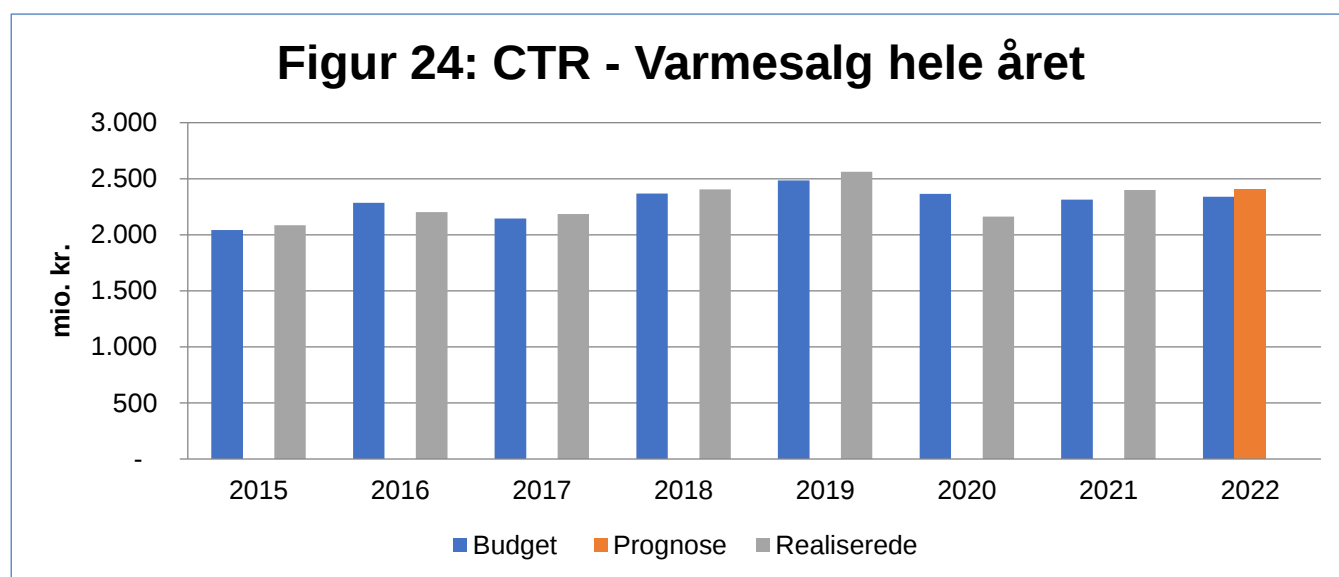
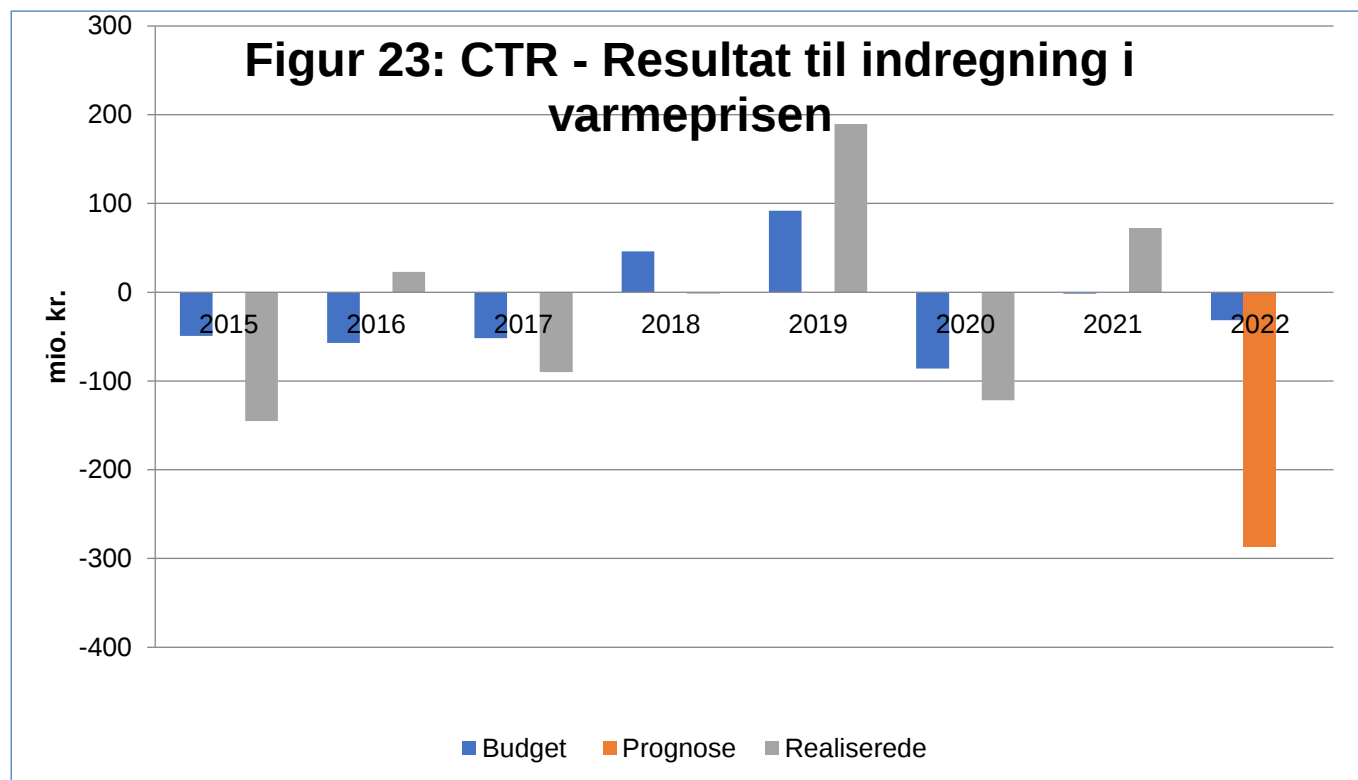


Figur 22: Varmekøb til kommunerne 2022 1. kvartal realiseret

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



CTR - Omsætning og omkostninger



Hovedstadens Beredskab I/S

Hovedstadens Beredskab I/S (HBR)

Aktuelle oplysninger

- Dansk Brand- og Sikringsteknisk Institut (DBI) har den 17. juni 2022 offentliggjort en undersøgelse af branden i E/F Grøndalsbo i Vanløse den 25. marts 2022.
- DBI anfører i rapporten bl.a.:
 - Det vurderes, at omfanget af branden sandsynligvis kunne have været begrænset til få opgange omkring Grøndal Parkvej 6A, hvis byggeriet var udført og vedligeholdt i overensstemmelse med anvisningerne i byggetilladelsen fra 1937, og hvis der havde været udført brandstop over de røgadskillende vægge i spidsloftet, samt over lejlighedsskel mod tagdækningen. Det lægges samtidig til grund, at pga. den anvendte [brændbare] banevare som undertag og den mangelfulde udførelse af røgskillevægge samt udsparinger (huller) i brandvæggen, skete der en uforholdsmæssig hurtig brandspredning i hele byggeriets spidsloft. En sådan brandspredning var vanskelig for beredskabet at få kontrol over, hvorfor branden spredte sig til underliggende tagboliger, formodentlig via boligernes kvist og/eller vinduer i tagfladen.
 - Det kan konstateres, at byggeriet på matriklerne var udformet med 2 grønne områder, som ikke kunne benyttes som udstigningsareal for beredskabet eller som stigerejsningsareal for beredskabets kørbare stigemateriel. Samtidig har de nedfaldende bygningsdele fra taget også udgjort en fare for personskade og besværliggjort indsatsen.
 - HBR modtog brandalarmen kl. 13.47, og den første mobilsprøjte var på stedet kl. 13.51.

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 brandsyn forventes gennemført i 2022.

Sygefravær: Måltal for hele 2021 er 5 fraværsdage pr. årsværk, hvilket ikke vil blive opfyldt, da der allerede i 1. kvartal 2022 er registreret 5,1 fraværsdage pr. årsværk.

Hovedstadens Beredskab I/S - Serviceniveau

Hovedstadens Beredskab I/S – Serviceniveau

Figur 25

Område	Fagligt mål	Målopfyldelse ved udgang af 2. kvartal 2021 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 3. kvartal 2021 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 4. kvartal 2021 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 1. kvartal 2022 (år til dato)
Disponeringstid*	Alarmcentrals disponering ift. ildløstjeneste: 95 % indenfor 1 min.	95,78 %	95,82 %	95,69 %	95,10 %
Responstid (tryghed)	Først mødte køretøj kan påbegynde indsatsen: 95 % af udrykninger indenfor 10 min.	97,14 %	97,17 %	97,31 %	96,96 %
Responstid (kapacitet)	Alt nødvendigt materiel/mandskab til indsatsen: 95 % af udrykninger indenfor 10 min.	96,69 %	96,22 %	96,39 %	96,30 %
Brandsyn*	Alle lovpligtige tilsyn skal være gennemført indenfor fristerne.	43,32 %	47,74 %	100 %	16,6 %
Sygefravær	Max. 5 dages fravær (dagsværk pr. årsværk)	7,0	10,2	14,3	5,1

*) Inkluderer tidligere Københavns Brandvæsens og Frederiksberg Brandvæsens udrykningsområder