



Kvartals- rapport 2. 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 fortløbig orientering på aflæggebordet.

HOFOR

Figur 1:

Der har været tre lukninger af badesteder.

Figur 2:

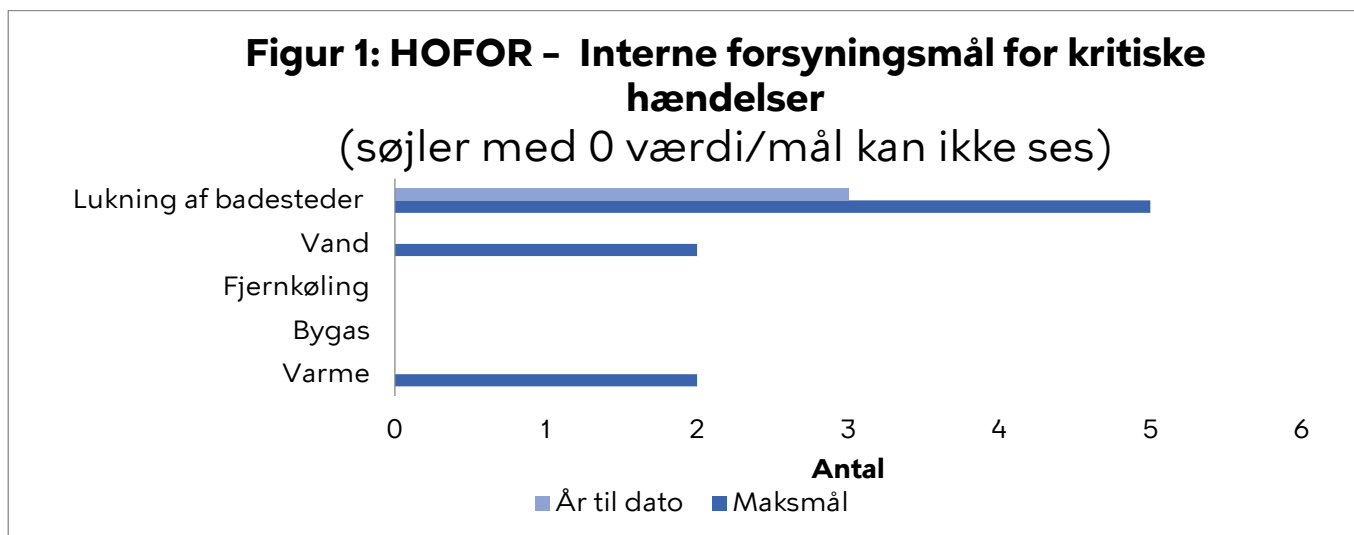
Skybrudstunnellerne er gule ved tidsplanerne pga. projektændringer i form af ændrede udløbspunkter m.m.

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. 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 stigende priser på rustfrit stål, armeringsstål, beton mv.

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 2029		

I projektskemaerne betyder farvekoderne følgende:

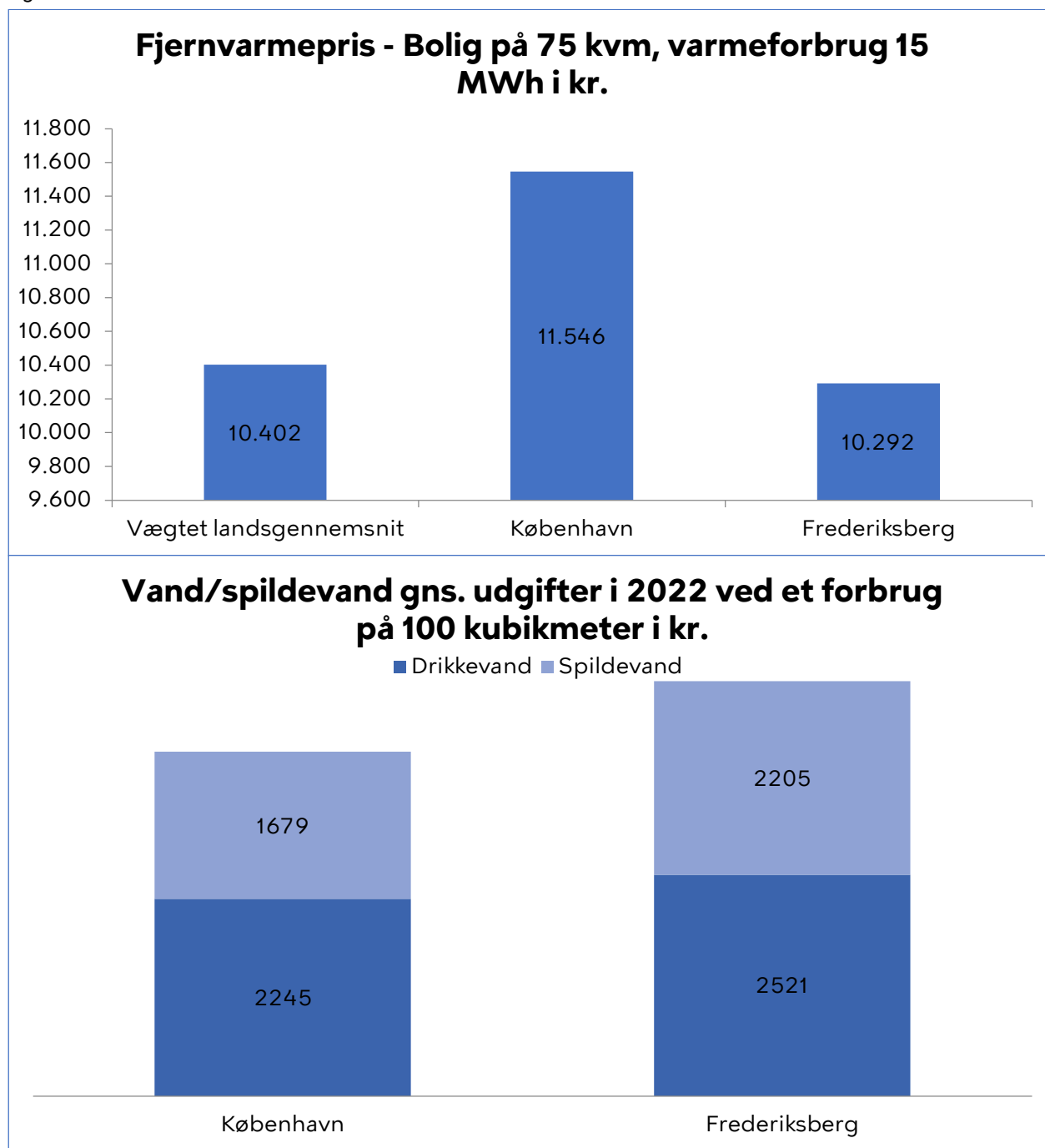
1. Projektet forløber planmæssigt / indenfor fastlagte rammer

2. Risiko for overskridelse af tidsplan eller budget

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

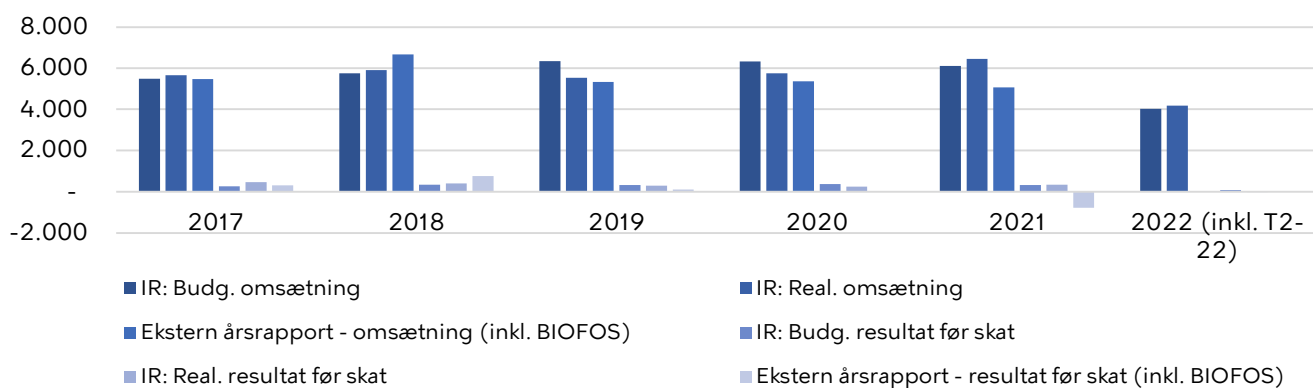
HOFOR - Priser / omkostninger

Figur 3

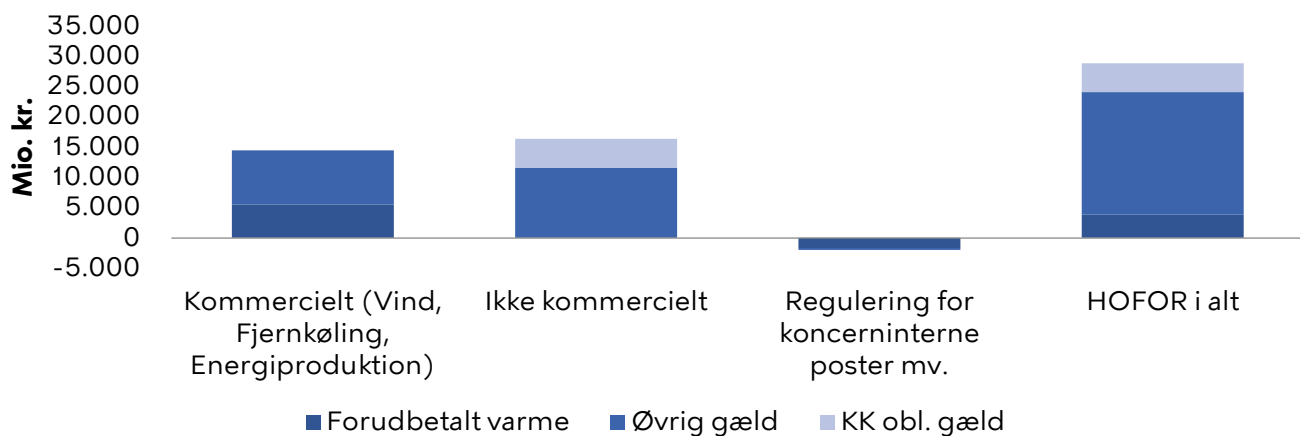


HOFOR - Risiko/gæld

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



Figur 5: Gæld i HOFOR koncernen



Udviklingselskabet By & Havn I/S

By & Havn

- Selskabets resultat for 2. kvartal 2022 blev på 1.414 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 nedbragt med 124 mio. kr. i strategiperioden.
- Der er solgt ejendomme pr. 2. kvartal 2022 for 42 mio. kr.
- Egenkapitalen er forbedret med 1.844 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.
- By & Havn har søgt om dispensation fra lokalplan med henblik på placering af ren overskudsjord i Kløverparken frem til fase 2 af Lynetteholm åbner i 2026. Ansøgningen blev godkendt uden afstemning af Teknik- og Miljøudvalget den 28. november 2022.

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 2. kvartal 2022 er der solgt for 3.277 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 2. 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 251.000 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 og der er optaget lån for 683 mio. kr. vedr. Lynetteholm, har selskabet nedbragt gælden med 124 mio. kr. i strategiperioden.

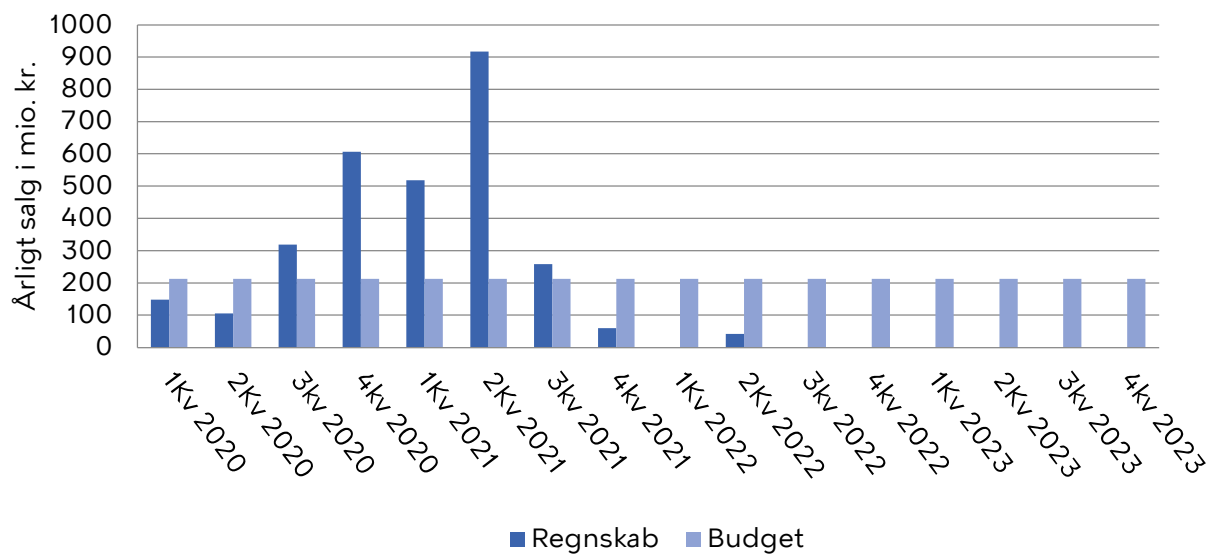
Medmindre der skal udbetales yderligere af korrektionsreserven til

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 1.844 mio. kr.

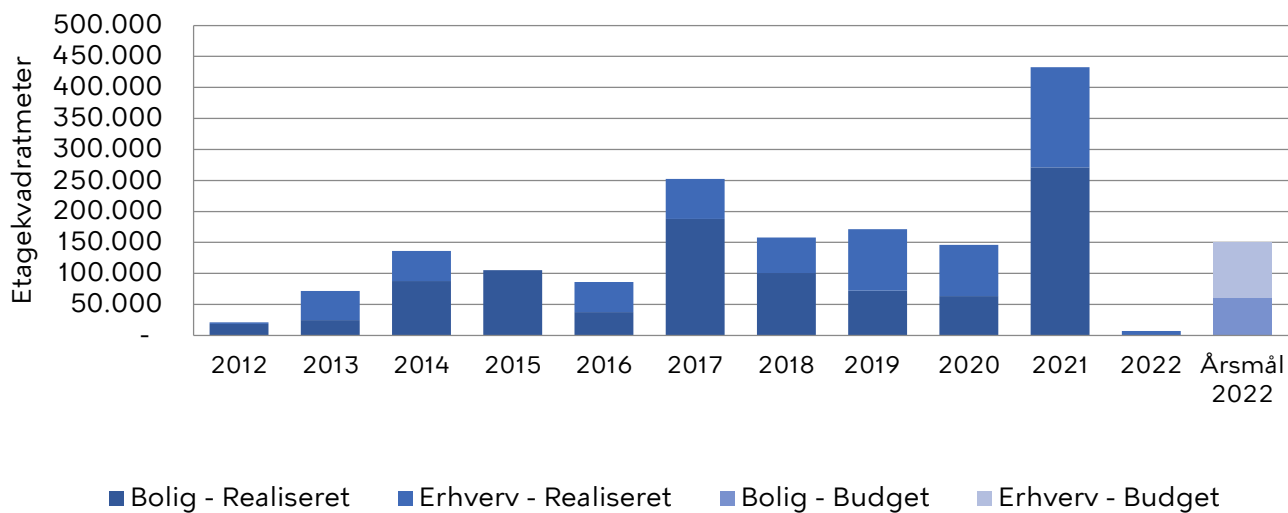
By & Havn - Byudvikling

Figur 6: By & Havns Forretningsstrategi
Kvartalsvise salgsindtægter



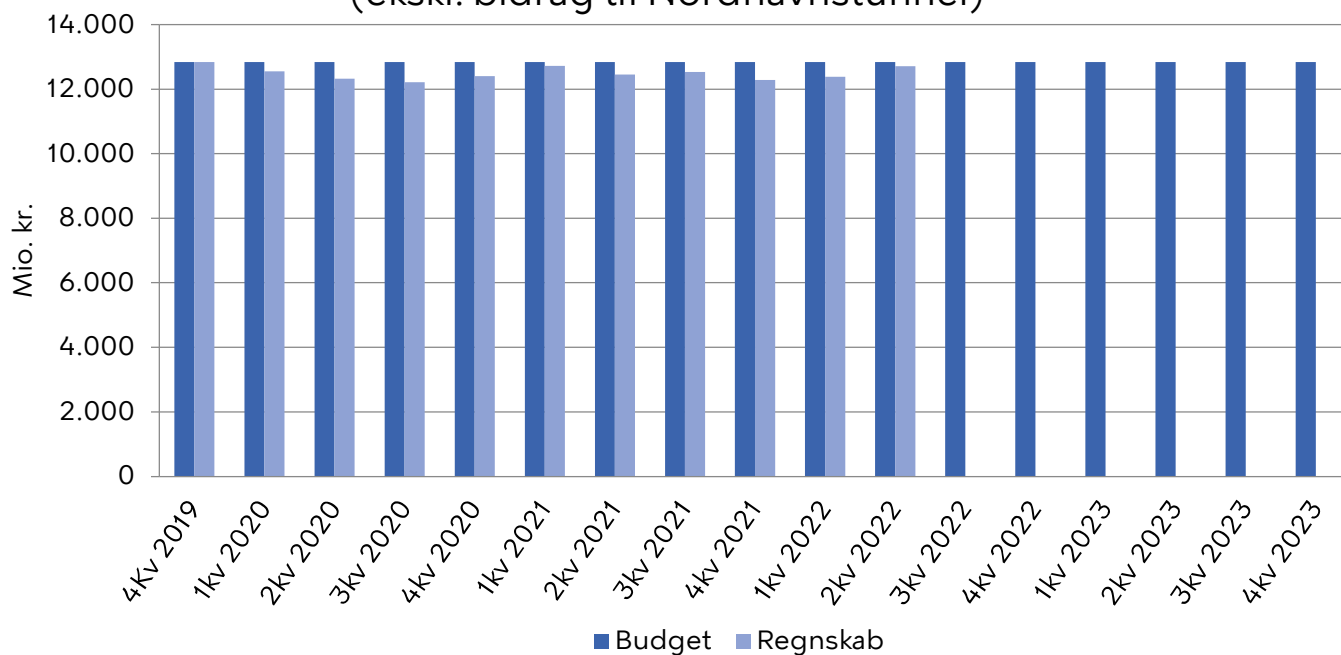
By & Havn - Byudvikling

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



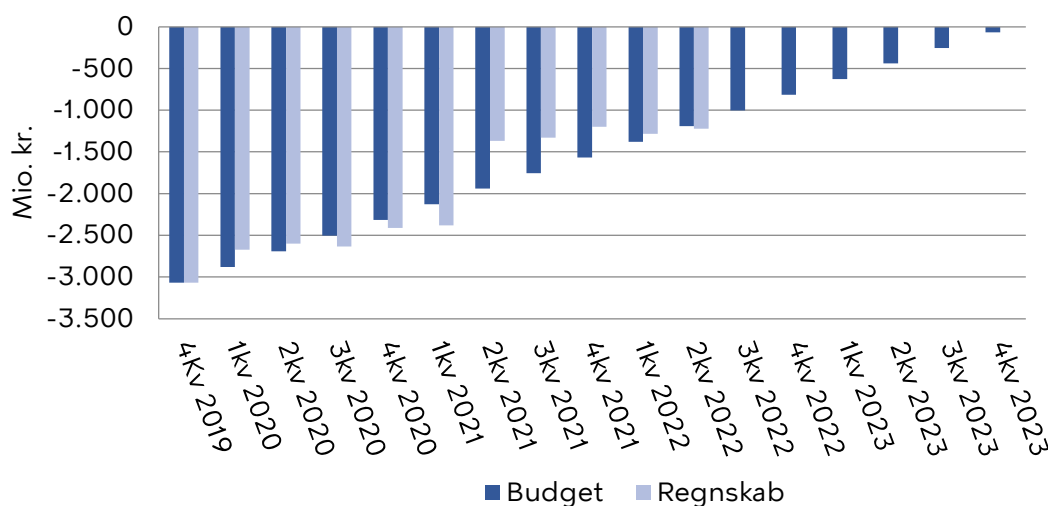
By & Havn - Risiko / Gæld

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

- Realiseret passagertal for 1. halvår 2022 er højere end forventet med 51,3 mio. passagerer mod budgetterede 42 mio., hvilket er en stigning på 9,3 mio. passagerer, svarende til 22 %. Passagerprognosen for hele 2022 er revurderet ved 2. kvartals økonomiopfølgning og er ud fra en forsigtig vurdering – uden yderligere vækst i passagertallet i resten af 2022 – forhøjet med 16 mio. passagerer fra 90,9 mio. til 106,9 millioner. Til sammenligning var passagertallet for 2022 i langtidsbudgettet gældende i 2021 på 148,8 mio. passagerer. Det vedtagne passagerbudget for 2022 er således ca. 60 pct af langtidsbudget gældende i 2021.

Aktuelle oplysninger

- Den 1. juli 2022 trådte implementeringen af kvalitetstillægget på pensionistkortet i kraft som planlagt. Kundecentrene har meldt, at de har fået spørgsmål til produktændringen, men der har ikke været negative reaktioner efter lancering. Samme dato trådte en aldersgrænseændring for pensionistrabatter i kraft på landsplan, således at kunden nu skal være 67 år for at være berettiget til pensionistrabat, svarende til adgangen til folkepension.
- På ekstraordinært interessentskabsmøde den 22. september 2022 godkendte en enig ejerkreds i overensstemmelse med Borgerrepræsentationens beslutning den 2. juni 2022 følgende ændring af Metroselskabets vedtægt § 8, 2. punkt, 5. afsnit: "Beslutning om indstilling fra bestyrelsen om tilrettelæggelse af udbud herunder tildelingskriterier, og indgåelse af kontrakter for så vidt angår de større kontrakter om anlæg, drift og vedligeholdelse af den samlede metro skal forelægges interessenterne til godkendelse. Dette kan ske skriftligt."
- Metroselskabet er reorganiseret fra den 7. november 2022 med henblik på at styrke fokus på drift og vedligeholdelse af Metroen samt mobilisering af Hovedstadens Letbane til ibrugtagelse. I den forbindelse udvides direktørkredsen med direktør Hanne Tærsebøl Schmidt.

Metroselskabet

Figur 10: Samlet har metrolinjerne i 2. kvartal 2022 haft en tilfredsstillende driftsstabilitet over målsætningen på 98 pct.

Figur 11: Metroselskabets omsætning i 2. kvartal udgør 804 mio. kr. i forhold til en forventet omsætning på 655 mio. kr.

Realiseret passagertal for 1. halvår 2022 er højere end forventet med 51,3 mio. passagerer mod budgetterede 42 mio., hvilket er en stigning på 9,3 mio. passagerer, svarende til 22 %.

Årets resultat før af- og nedskrivninger er ved 2. kvartals opfølgning estimeret til et underskud på 46 mio. kr. mod et budgetteret underskud ved seneste estimat på 201 mio. kr. Ændringen på 155 mio. kr. skyldes, at selskabets passagertal er revurderet for 2022.

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.

For at imødegå den akkumulerede forsinkelse under COVID-19 og en tid med efterspørgsel på materialer og arbejdskraft afsøger selskabet løbende sammen med anlægsprenørerne TUNN3L, Rhomborg/Efac og Hitachi mulighederne for at optimere tidsplanen ved at udvide

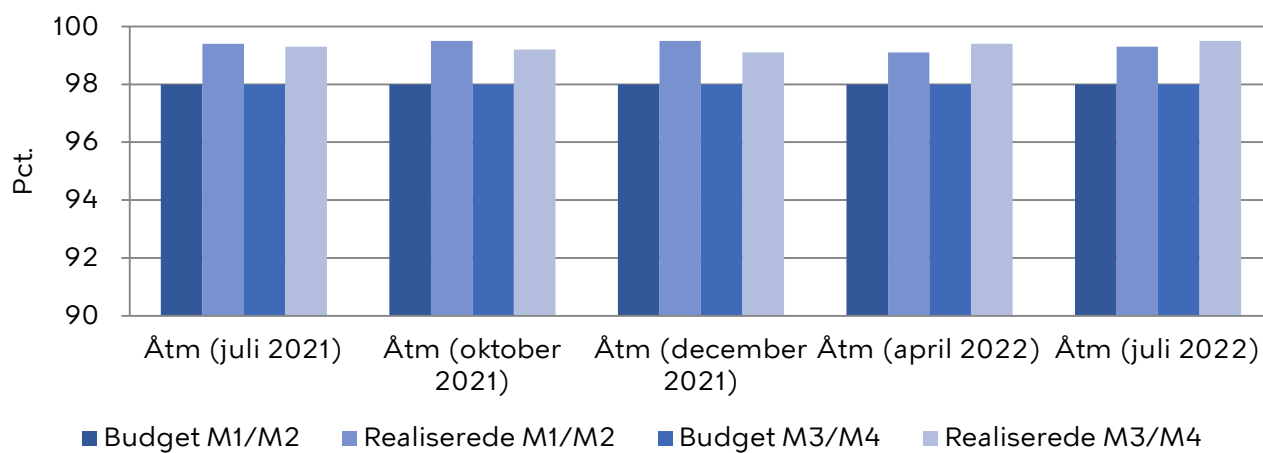
arbejdstider, øge antallet af ressourcer samt udføre flere parallelle arbejder.

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

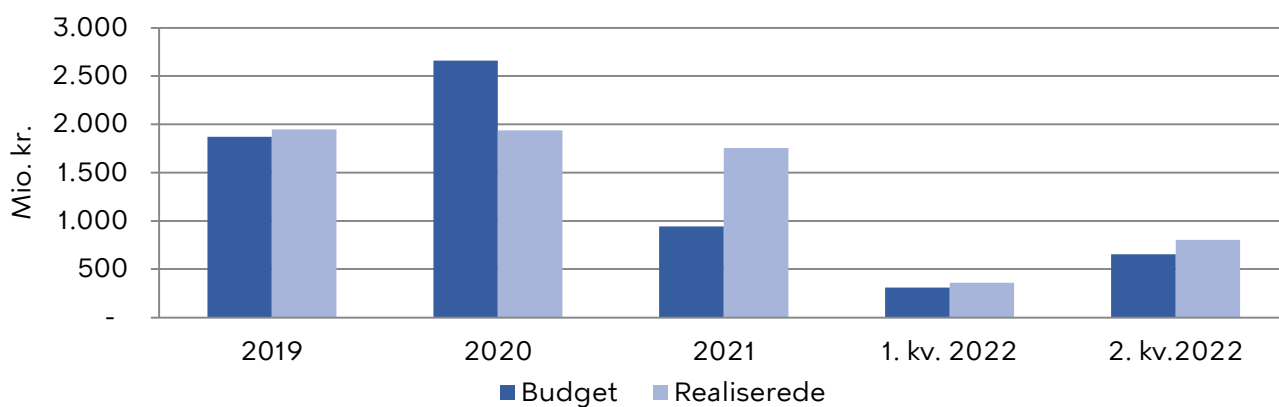
M4 Sydhavn forventes fortsat at nå sine væsentlige milepæle og åbne rettidigt.

Metroselskabet - Forsyningssikkerhed

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



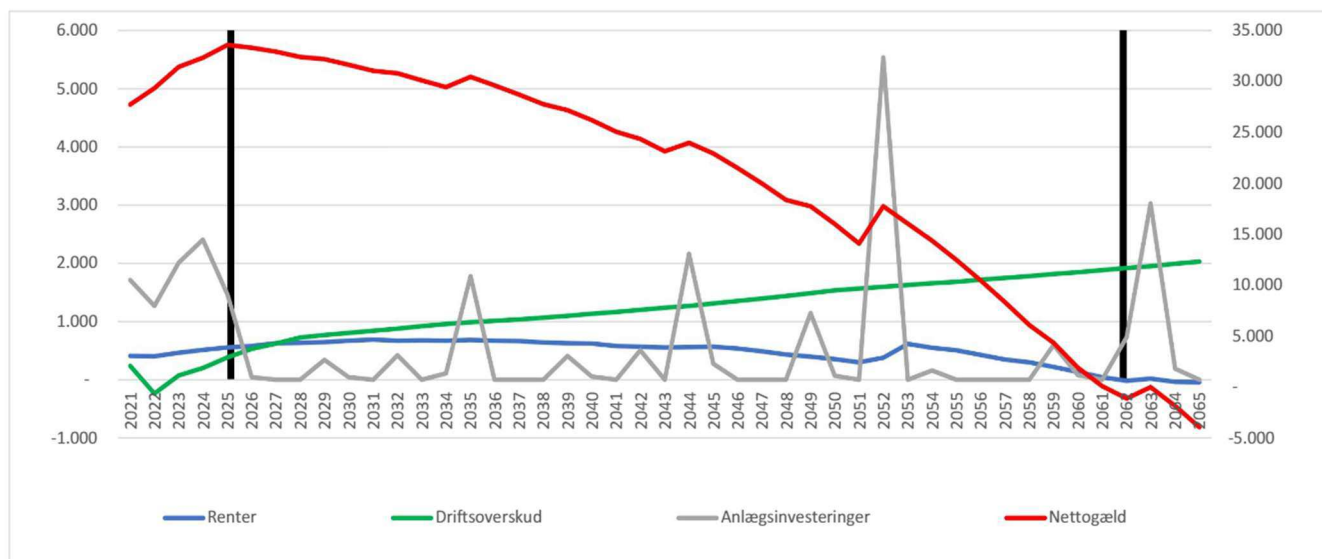
Figur 11: Metroselskabet - Omsætning



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 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.

Aktuelle oplysninger

- Både ARC og VF afventer pt. rammerne for fremtidens affaldsforbrændingssektor, der står overfor en liberalisering.
- Borgerrepræsentationen vedtog i Budget 2023 en hensigtserklæring i relation til ARC, hvoraf fremgår, at Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen frem mod overførselssagen i 2023 afklarer behovet for en analyse af, hvordan et fuldskalaanlæg til CO₂-fangst på ARC kan realiseres. Dette arbejde er igangsat.
- 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. Primo oktober 2022 afgav VF et indikativt tilbud til Energistyrelsen. Energistyrelsen forventer at offentliggøre den vindende part primo 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 2. kvartal 2022 har ARC forbrændt 261.000 ton, hvoraf 32.000 ton bestod af importaffald, og 75.000 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 502.100 ton. Reduktionen skyldes en forlængelse af anlægsudtaget som følge af en silobrand. 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 forventer efter 2. kvartal 2022 et driftsresultat på 279 mio. kr. i 2022 (budget 167 mio. kr.), dvs. en stigning på 112 mio. kr.

Figur 16:

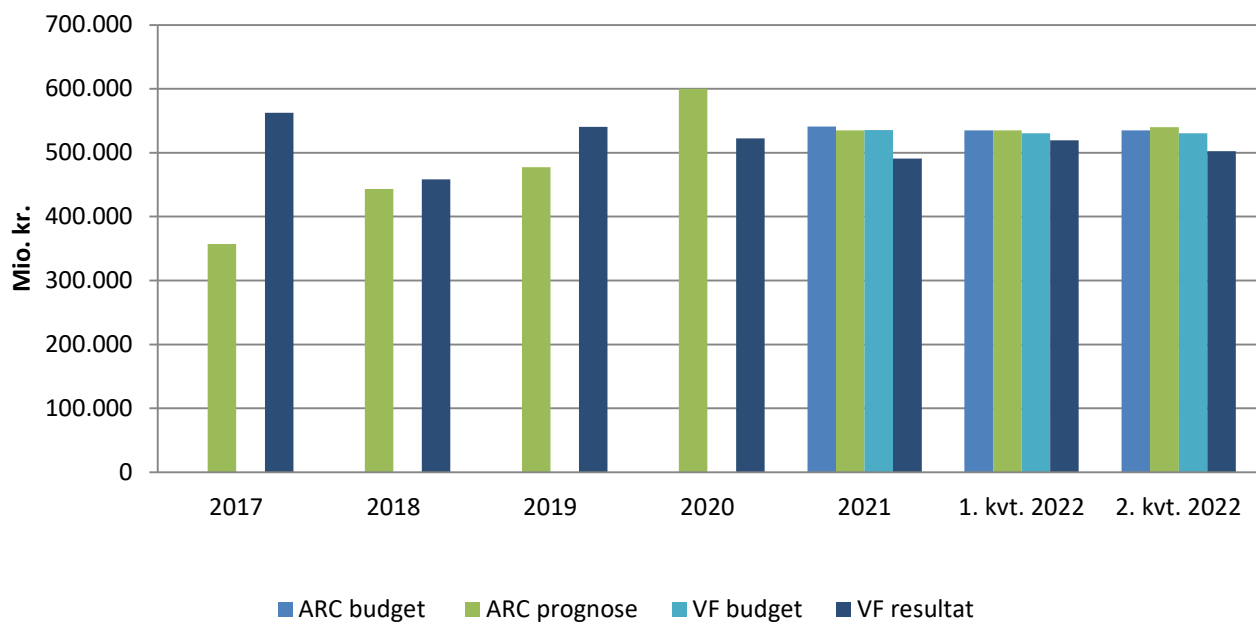
Iht. ARCs prognose 2022 er årets langfristede gæld 1.251,3 mio. kr. Efter 2. kvartal 2022 er den anslået til 1.279,9 mio. kr.

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, hvilket skal ses i sammenhæng med, at VF forventer at optage lån, svarende til 175 mio. kr. i 2022 til investeringer.

ARC og VF - Forsyningsikkerhed

Figur 14: Forbrændte mængder - ARC og VF



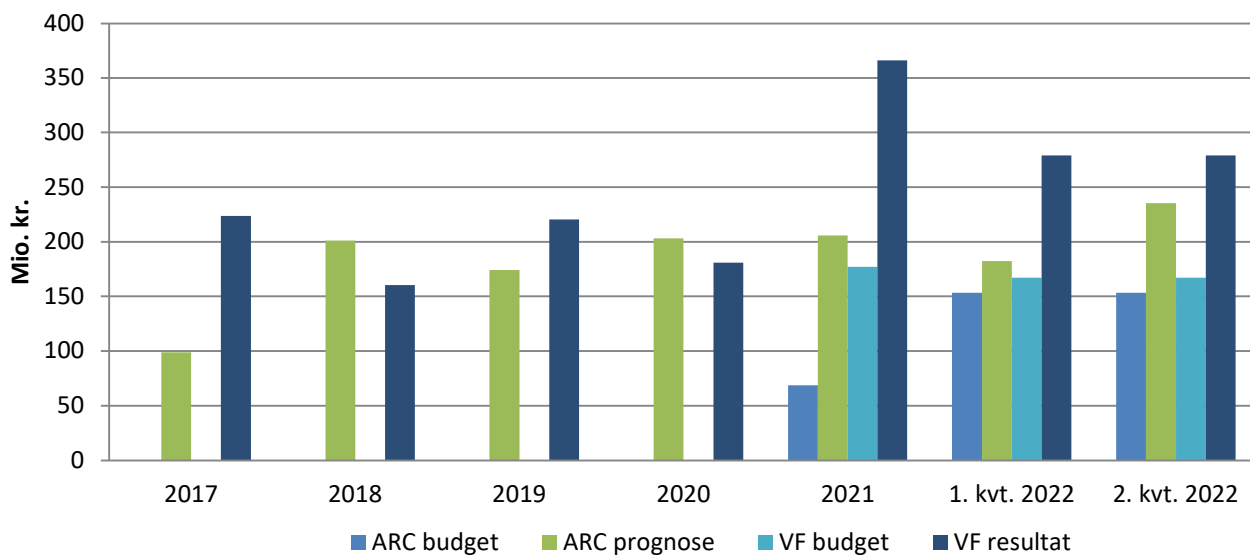
Selskaberne har kapacitet til afbrænding af følgende affaldsmængder:

ARC: 560.000 ton

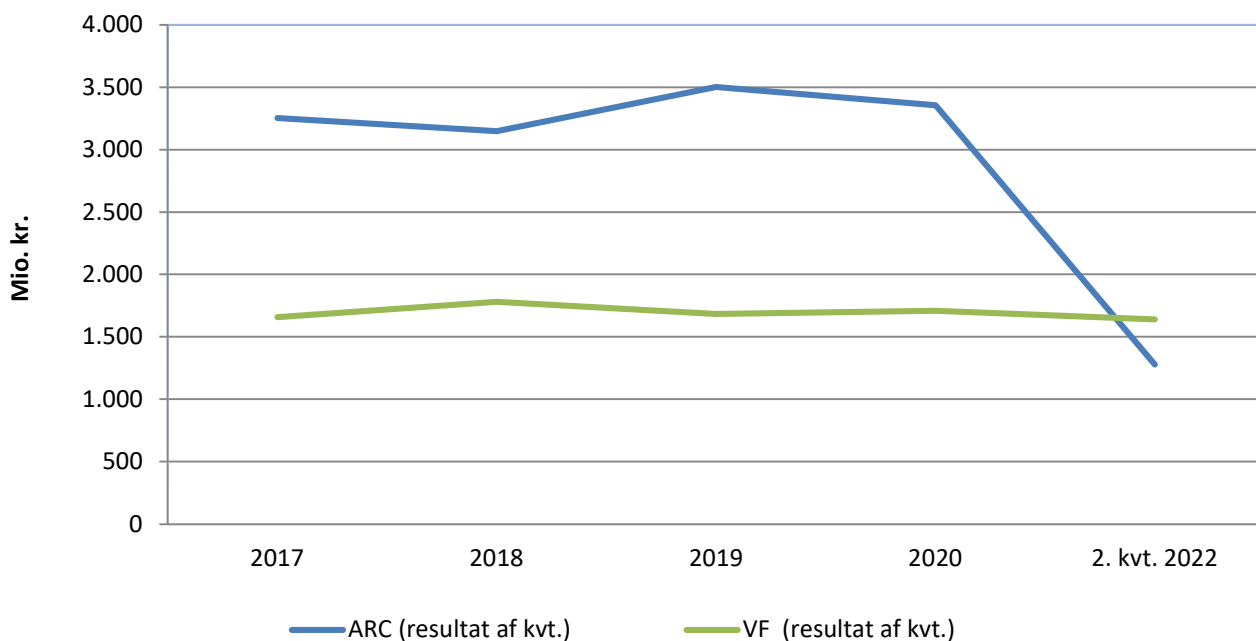
VF: 600.000 ton

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

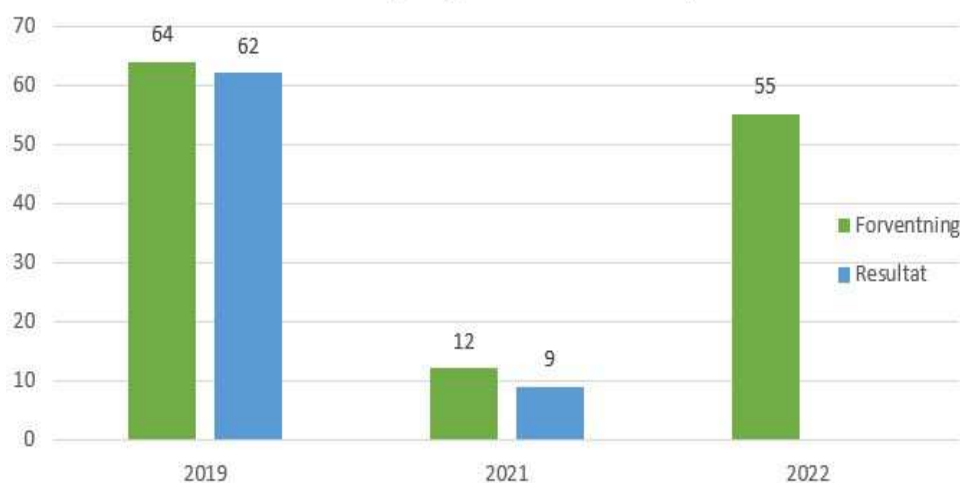
Særlige opmærksomhedspunkter

- Danmarks genåbning primo 2022 (efter Corona-nedlukningen) har en positiv effekt for aktiviteterne i Royal Arena, og forventningen til 2022-resultatet er positiv.
- I 2022 forventes afholdt 55 arrangementer, bestående af 50 kulturarrangementer og 5 sportsarrangementer (inkl. E- sport) med ca. 460.000 gæster.
- Det forventede resultat for 2022 vurderes ikke på nuværende tidspunkt at blive påvirket af situationen i Ukraine.

Arena CPHX P/S

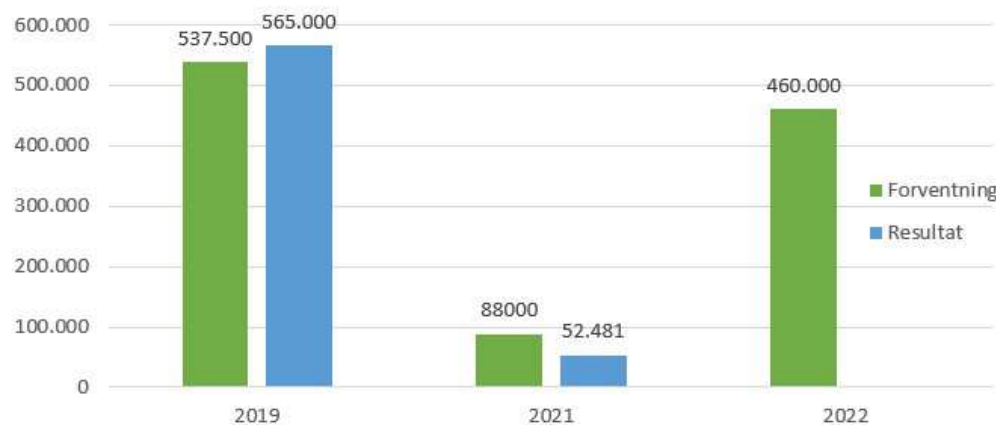
Arena CPHX P/S har forestået byggeriet af Royal Arena. Efterfølgende varetager selskabet ejerskabet til arenaen, herunder som lejer af den grund (ejet af By & Havn), hvor arenaen er opført, og som udlejer af arenaen til operatøren Danish Venue Enterprise A/S (DVE). Endvidere varetager selskabet pleje af den af selskabet optagne gæld. Operatøren, DVE, står for driften af Royal Arena, herunder udlejning af arenaen til eventarrangører. Aktiviteten i Royal Arena har været kraftigt påvirket af regeringens COVID-19-restriktioner, nedenfor illustreret ved at sammenholde tal for 2019 (året før COVID-19) 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 55 arrangementer, bestående af 50 kulturarrangementer og 5 sportsarrangementer (inkl. E-sport). Forventningerne er næsten på niveau med tallene før COVID-19.

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

Movia

Særlige opmærksomhedspunkter

- Regeringen har den 20. september 2022 besluttet at yde trafikselskaberne en yderligere kompensation på 125 mio. kr. for COVID-19 i 2022. Movia har fået oplyst, at Transportministeriet har bedt KL og Danske Regioner om at komme med et bud på fordeling af de yderligere 125 mio. kr. Movia forventer, at midlerne i lighed med kompensationen for januar og februar måned skal udmøntes ved aktstykke, som skal godkendes i Folketingets Finansudvalg. Hvis de 125 mio. kr. fordeles efter trafikselskabernes forventning, vil Movias andel være ca. 47 mio. kr., hvorved Movias samlede kompensation i 2022 forventes at udgøre ca. 111 mio. kr. (64 mio. kr. COVID-19 kompensation fra januar og februar + andel på ca. 47 mio. kr. af kompensationen på 125 mio. kr.). Heraf udgør Københavns Kommunes andel ca. 30 mio. kr.

Aktuelle oplysninger

- Transportministeriet har den 1. oktober udsendt pressemeddelelse om, at der stilles 140 mio. kr. i udsigt til trafikselskaberne som bidrag til håndtering af de stigende priser på bl.a. drivmidler i 2023. Movia kender ikke overvejelserne om fordeling mellem trafikselskaberne men forventer, at Movia vil opnå ca. halvdelen af det yderligere bidrag baseret på Movias andel af de regionale trafikselskabers operatøromkostninger. Det er ligeledes Movias forventning, at midlerne alene kan komme til udmøntning, hvis der i finansloven for 2023 eller ved aktstykke skabes bevillingsmæssig hjemmel.

Movia

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

Den vægtede rejsehastighed for AC-buslinjerne i 2. kvartal 2022 ligger på 15,7 km/t, hvilket er lavere end samme kvartal året før. Rejsehastigheden ligger lige under målsætningen på 15,9 km/t.

Tendensen for rejsehastigheden for AC-buslinjer er faldende, og i de kommende kvartaler kan der forventes yderligere forringelse af fremkommeligheden for busserne.

Den vægtede rejsehastighed for S-buslinjerne i 2. kvartal 2022 ligger på 25,8 km/t, hvilket er lavere end samme kvartal året før. Rejsehastigheden for S-buslinjerne ligger under målsætningen på 26,7 km/t.

Tendensen for rejsehastigheden for S-buslinjer er faldende (dog ikke nær så kraftig, som for AC-buslinjerne), og i de kommende kvartaler kan der forventes yderligere forringelse af fremkommeligheden for busserne.

Buspassagererne er langsomt begyndt at vende tilbage til den kollektive trafik efter COVID-19, og det samme gælder for biltrafikken. De to faktorer spiller en væsentlig rolle i den faldende rejsehastighed.

De høje benzin- og dieselpriser viser ikke umiddelbart at påvirke biltrafikken på vejene og dermed rejsehastigheden for busserne.

Figur 19: 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 pga. stigende priser, samt omprioritering af midler fra rejsekortstrategien er den forventede efterregulering for 2022 på 26 mio. kr.

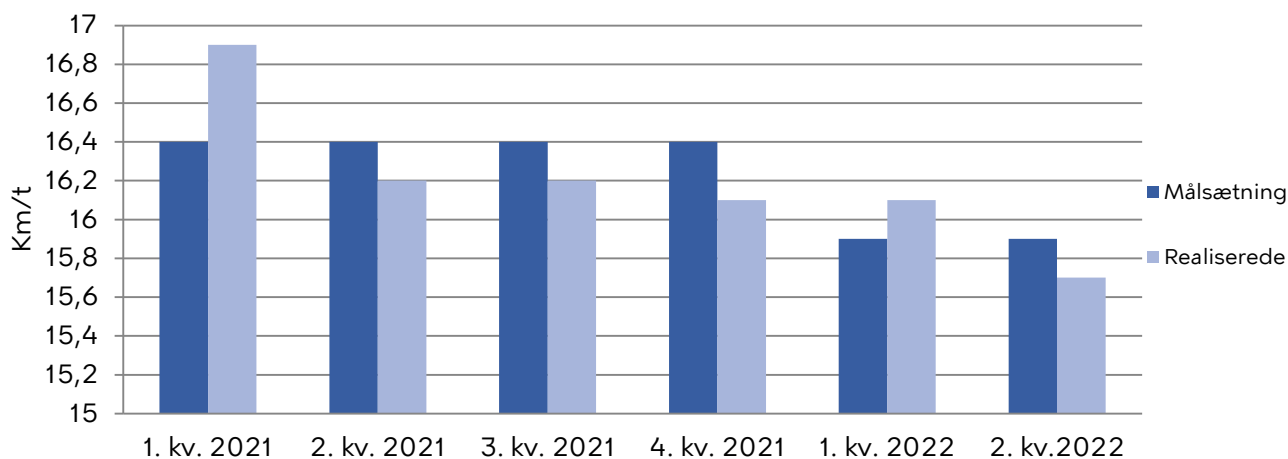
Kommuner og regioner har mulighed for at indbetale den forventede efterregulering for 2022 eller dele heraf i 2022, i stedet for at betale via den normale efterregulering af regnskab 2022 i januar 2024.

Figur 20: 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.

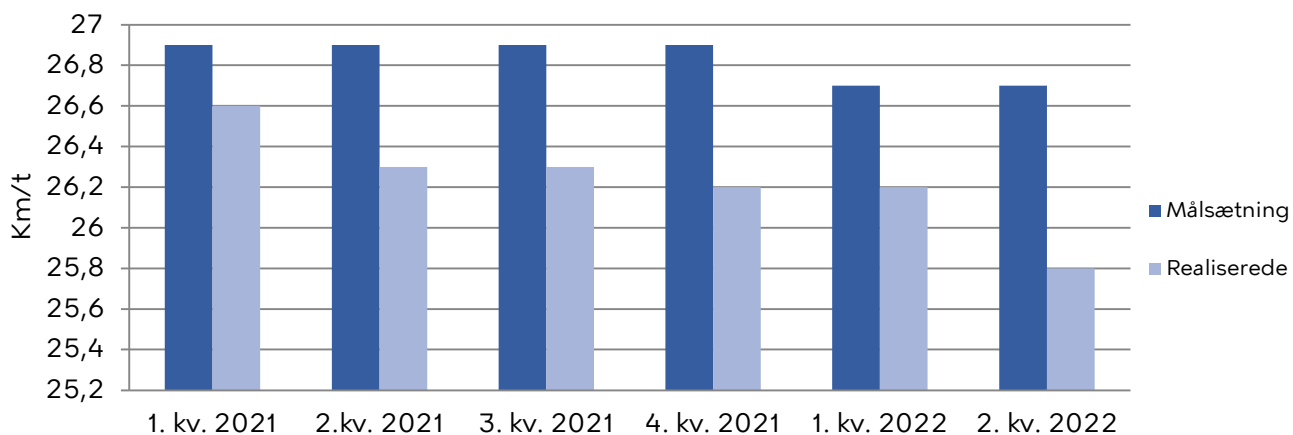
Stigende prisindeks, som betyder højere udbetalinger til operatørerne, har også bidraget til stigningen.

Movia - Forsyningssikkerhed

Figur 18a: AC busser - Fremkommelighed - København

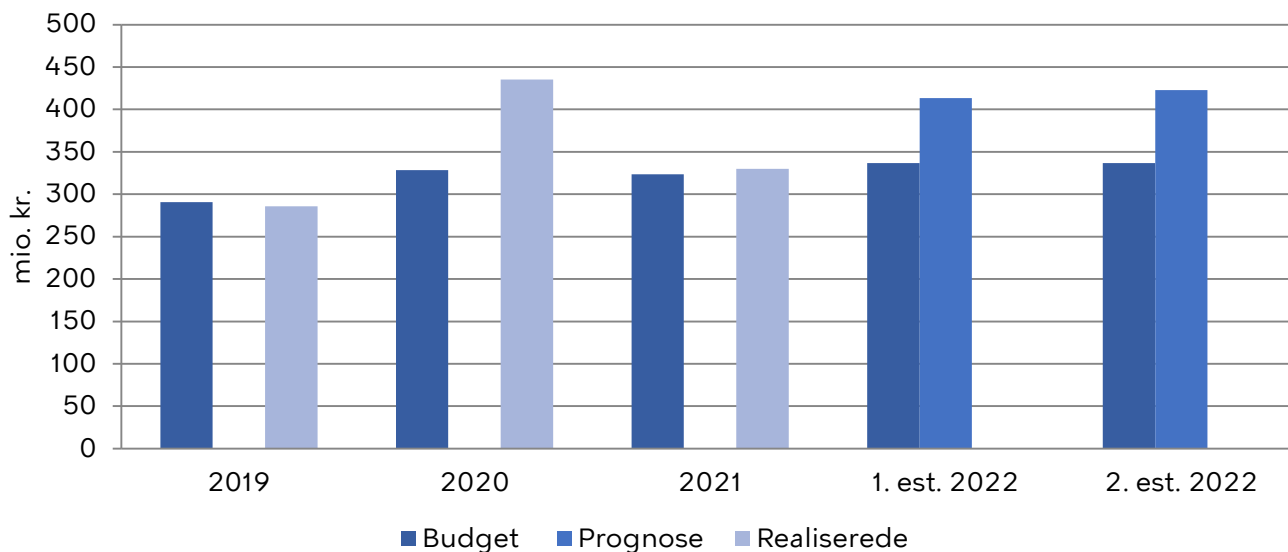


Figur 18b: S-busser - Fremkommelighed - København

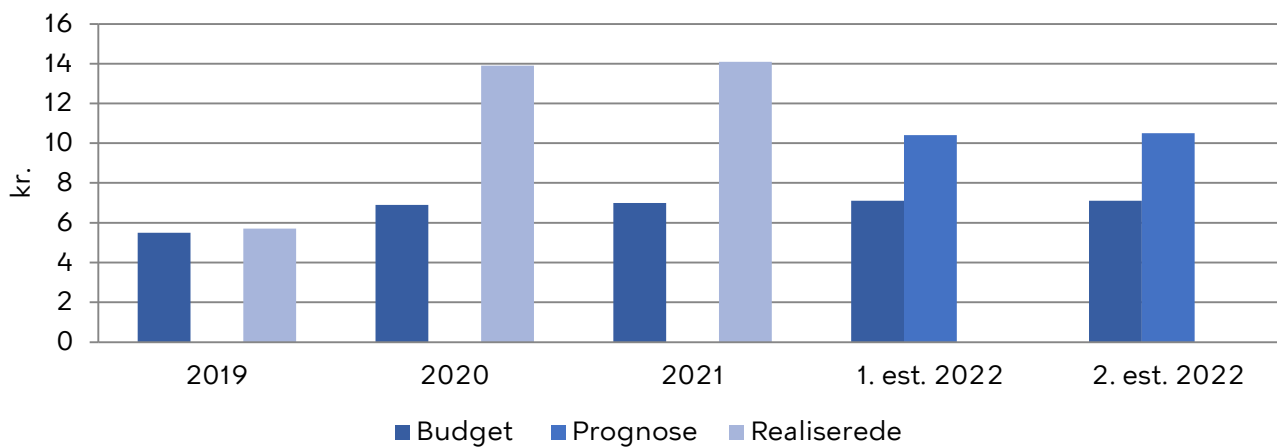


Movia - Priser

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 -234 mio. kr. (budget -31 mio. kr.). Dette skyldes de voldsomme prisstigninger på brændsler.
- I 2. 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 2. kvartal 2022 et varmesalg i 2022 på 2.390 mio. kr. (budget 2.340 mio. kr.). Betydningen af prisstigningen for en given husholdning er uafklaret, da CTR's varmelieferancer sker til de forskellige varmedistributionselskaber i ejerkommunerne, fx HOFOR, og ikke til de endelige forbrugere.

Aktuelle oplysninger

- Administrerende direktør Kamma Eilschou Holm har opsagt sin stilling med fratrædelse ultimo november 2022. Ny administrerende direktør bliver Randi Skogstad, som kommer fra en stilling som direktør for Infrastrukturdivisionen i Banedanmark. Randi Skogstad tiltræder pr. 1. december 2022.

CTR

Figur 22: Viser, at kraftvarme udgjorde 66 pct. af CTR's varmekøb i 2. kvartal 2022, og affaldsvarme udgjorde 28 pct., mens de resterende 6 pct. var henholdsvis spidslastvarme (5 pct.) og elkedler (1 pct.).

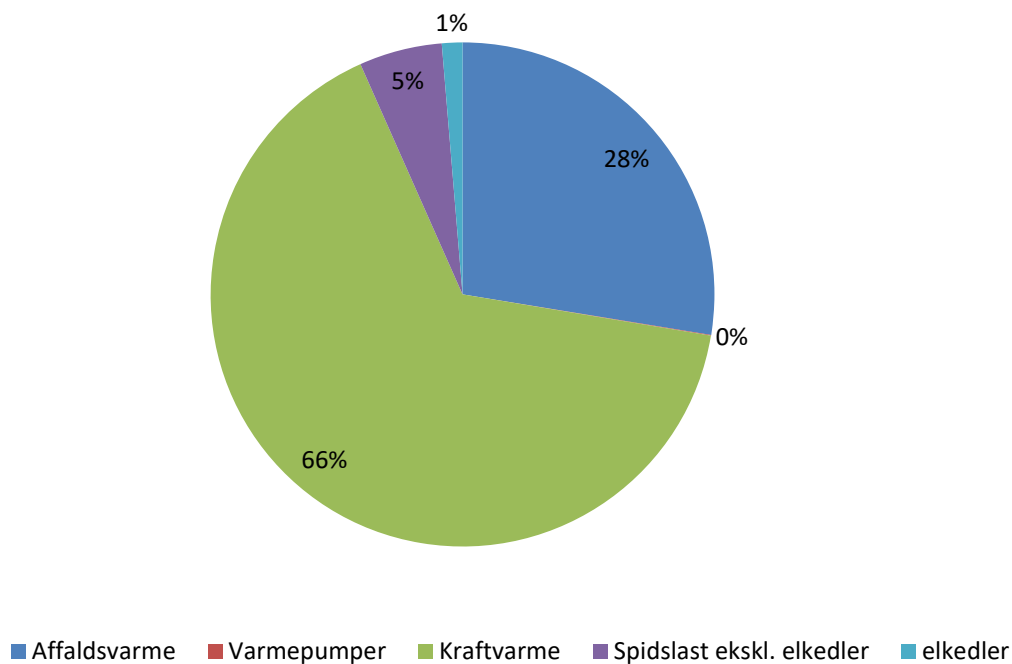
Til sammenligning vises den realiserede fordeling i 2021 i **figur 21**.

Figur 23: Viser, at CTR's forventede resultat (prognose) for 2022 til indregning i varmeprisen er -234 mio. kr. mod et budget på -31 mio. kr.

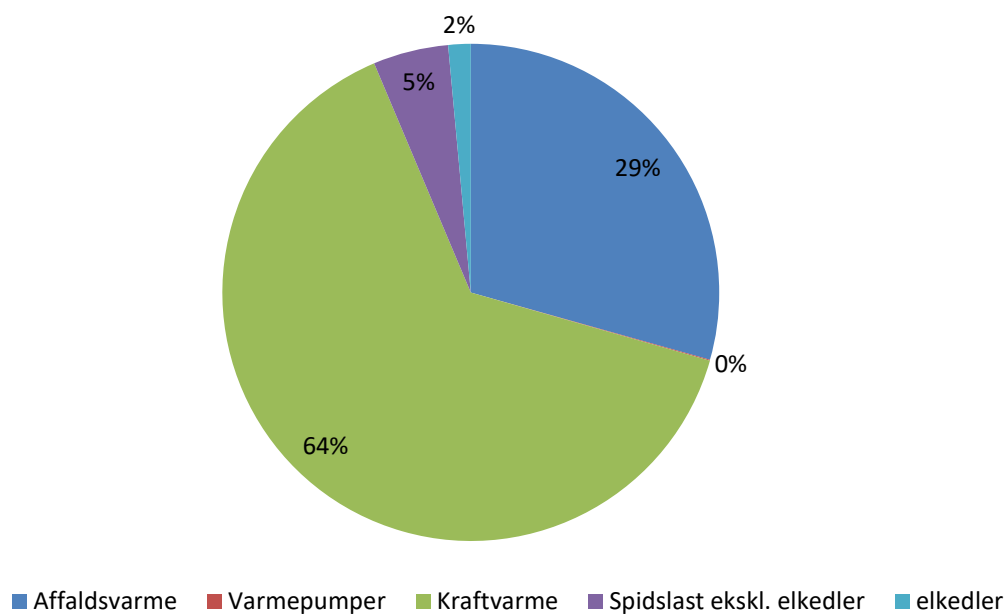
Figur 24: Viser, at CTR forventer et varmesalg i 2022 på 2.390 mio. kr., hvilket er 50 mio. kr. over budgettet (2.340 mio. kr.).

CTR - Miljø

Figur 21: Varmekøb til kommunerne 2021 realiseret

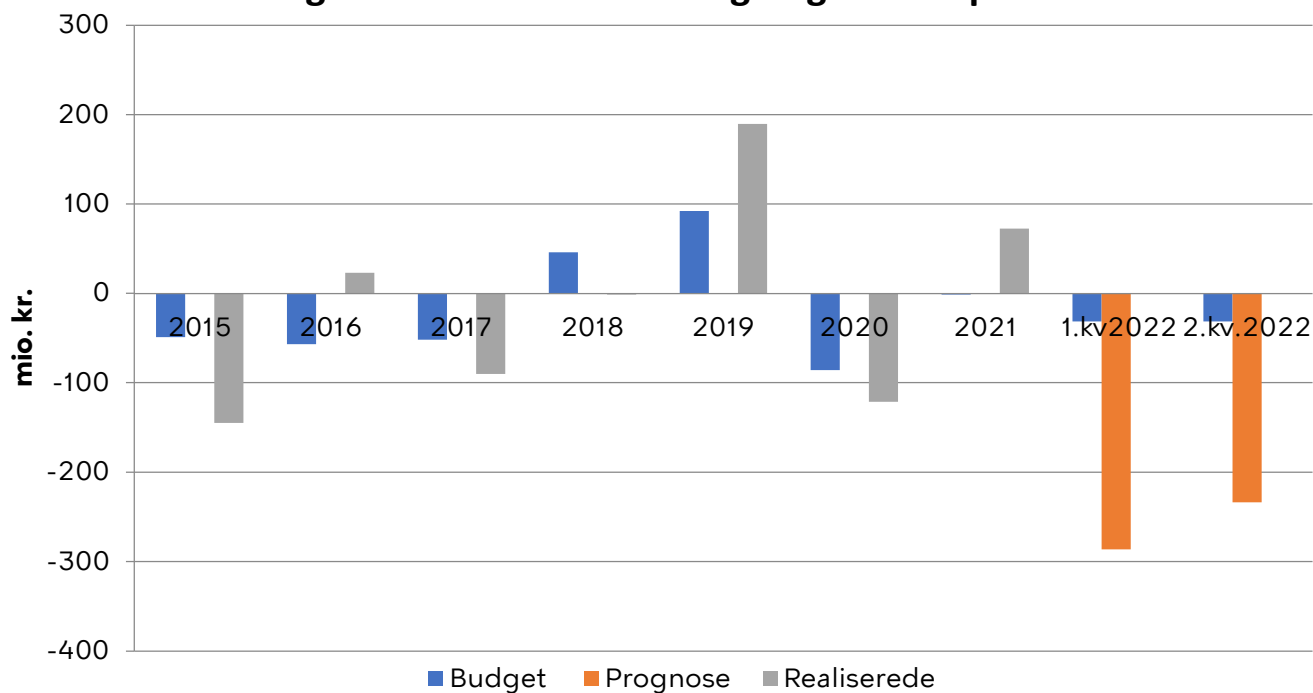


Figur 22: Varmekøb til kommunerne 2022
2. kvartal realiseret

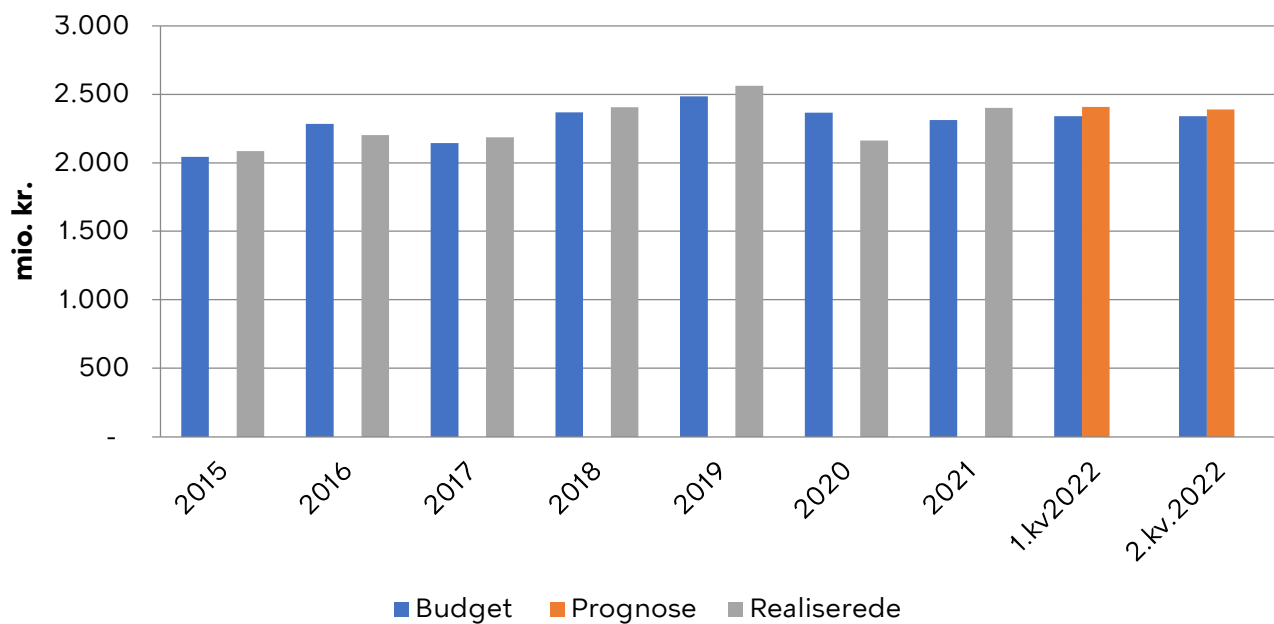


CTR - Omsætning og omkostninger

Figur 23: Resultat til indregning i varmeprisen



Figur 24: Varmesalg hele året



Hovedstadens Beredskab I/S

Hovedstadens Beredskab I/S (HBR)

Aktuelle oplysninger

- HBR arbejder fortsat på håndtering af konsekvenserne af selskabets ophør med drift af ambulancetjeneste pr. 1. juni 2022 og den herom indgåede samarbejdsaftale med Region Hovedstaden frem til den 1. februar 2023, herunder konsolidering og nytænkning af selskabet på længere sigt. Desuden har selskabet særlig fokus på implementering af tiltag til nedbringelse af sygefravær.

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 2. kvartal 2022 er registreret 9,4 fraværsdage pr. årsværk.

Hovedstadens Beredskab I/S - Serviceniveau

Hovedstadens Beredskab I/S - Serviceniveau

Figur 25

Område	Fagligt mål	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)	Målopfyldelse ved udgang af 2. kvartal 2022 (år til dato)
Disponeringstid*	Alarmcentrals disponering ift. ildløstjeneste: 95 % indenfor 1 min.	95,82 %	95,69 %	95,10 %	95,70 %
Responstid (tryghed)	Først mødte køretøj kan påbegynde indsatsen: 95 % af udrykningerne indenfor 10 min.	97,17 %	97,31 %	96,96 %	96,95 %
Responstid (kapacitet)	Alt nødvendigt materiel/mandskab til indsatsen: 95 % af udrykningerne indenfor 10 min.	96,22 %	96,39 %	96,30 %	96,21 %
Brandsyn*	Alle lovpligtige tilsyn skal være gennemført indenfor fristerne.	47,74 %	100 %	16,6 %	34,50 %
Sygefravær	Max. 5 dages fravær (dagsværk pr. årsværk)	10,2	14,3	5,1	9,4

*) Inkluderer tidligere Københavns Brandvæsens og Frederiksberg Brandvæsens udrykningsområder