



# Kvartals- rapport 2. kvartal 2021

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

<b>HOFOR</b>	3
<b>Udviklingselskabet By &amp; Havn I/S</b>	9
<b>Metroselskabet I/S</b>	16
<b>I/S Amager Ressourcecenter (ARC) og I/S Vestforbrænding (VF)</b>	21
<b>Arena CPHX P/S</b>	26
<b>Trafikselskabet Movia</b>	29
<b>Centralkommunernes Transmissionselskab I/S (CTR)</b>	34
<b>Hovedstadens Beredskab I/S</b>	39

**HOFOR**

# HOFOR

## Særlige opmærksomhedspunkter

- HOFOR rapporterer i løbet af året på tertialer (tredjedele). Nærværende rapportering tager udgangspunkt i 1. tertial 2021.
- Der har været nul forsyningskritiske hændelser i den første tredjedel af 2021.

## Aktuel orientering

- Elpriserne er i løbet af september, oktober og november 2021 steget. HOFOR har undervejs prissikret store dele af det forventede el-salg fra Amagerværket og til dels også fra vindmøller og solceller på prisniveauer, som HOFOR anså/anser 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 aktuelt vil være et ikke-realiseret tab på prissikringen, indtil HOFOR i løbet af vinteren (1. kvartal 2022) producerer det prissikrede el på Amagerværket samt fra vindmøller og via solceller.

# HOFOR

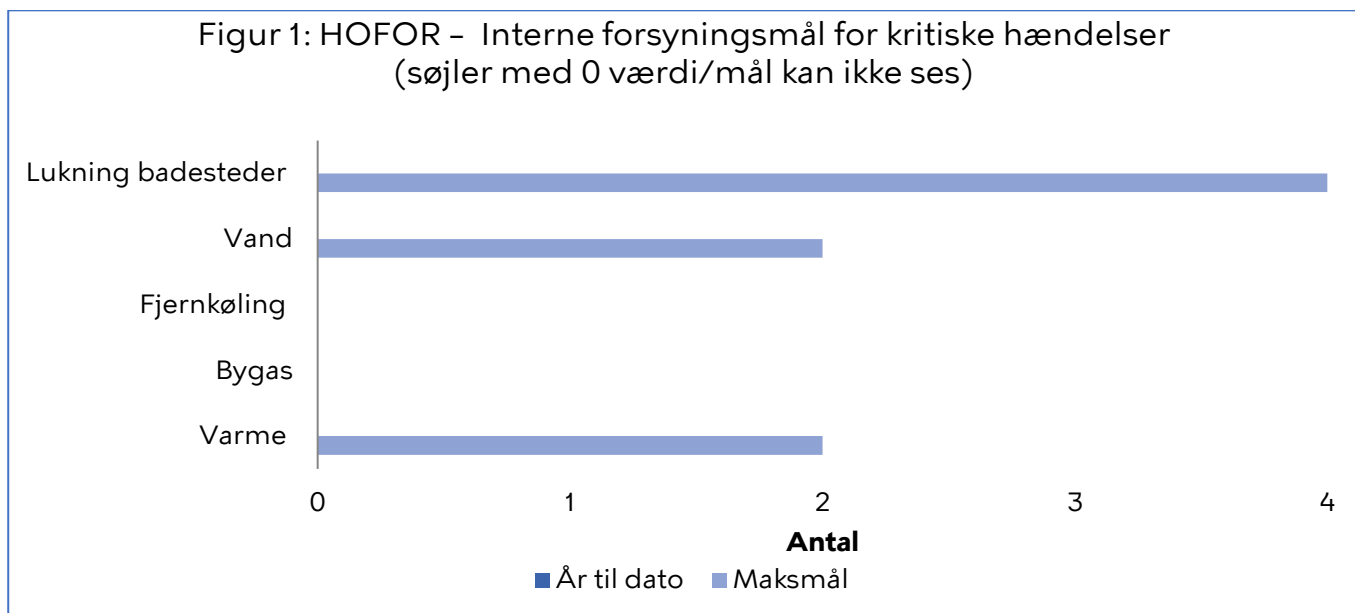
**Figur 2:**

Skybrudstunnel Kalvebod Brygge er gul på økonomi pga. højere udbudspriser i entreprisen. Skybrudstunnel Svanemøllen er gul på tidsplan, da der skal sikres rettigheder til tunnelen under ca. 150 ejendomme. Østerbro tunnelen er gul pga. forsinkelse forårsaget af Corona. Valby tunnelen 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:

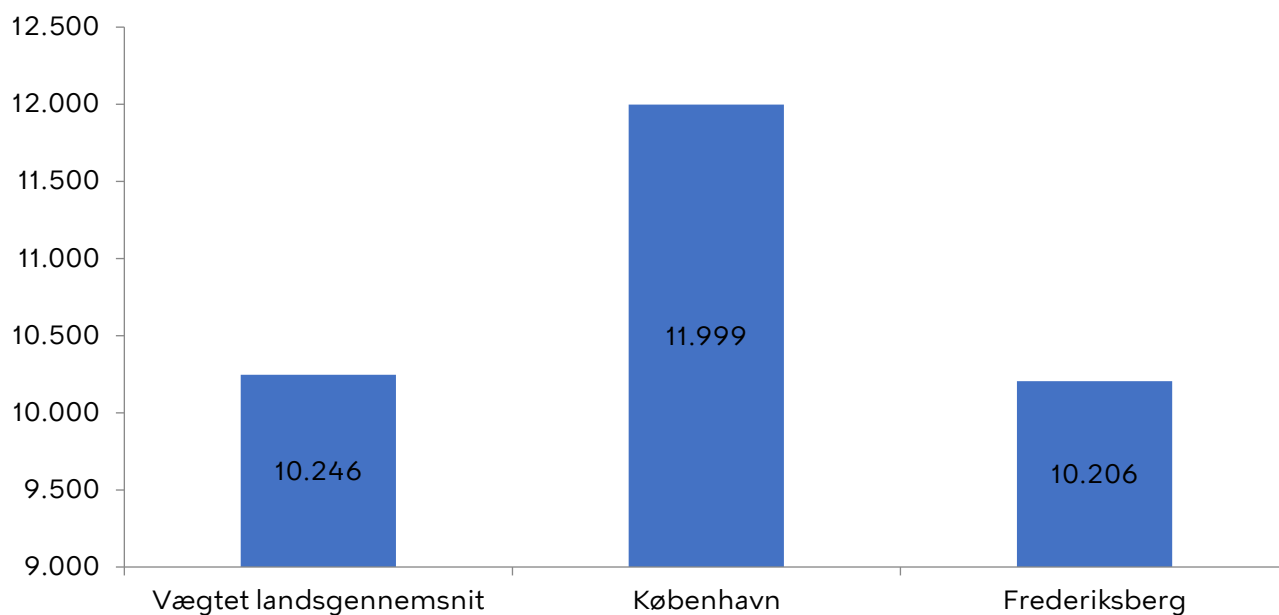
1. Projektet forløber planmæssigt / indenfor fastlagte rammer

2. Risiko for overskridelse af tidsplan eller budget

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

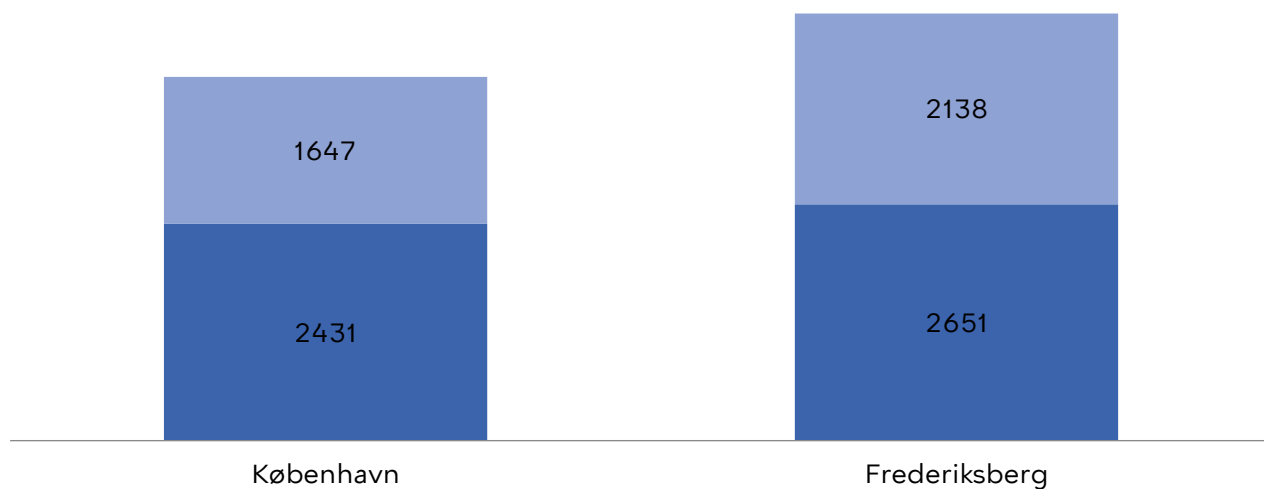
## HOFOR - Priser / omkostninger

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

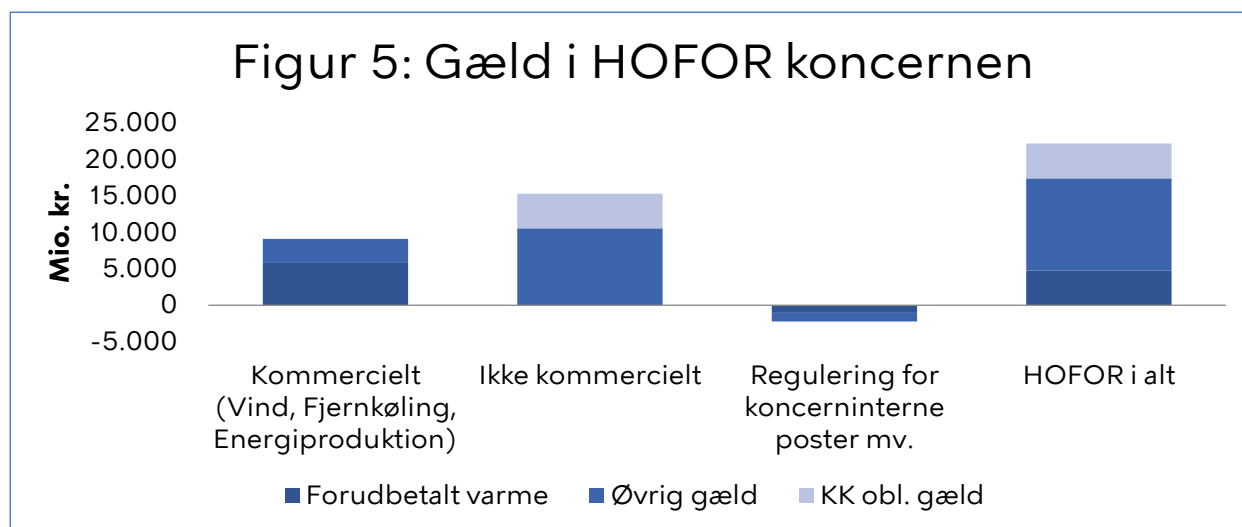
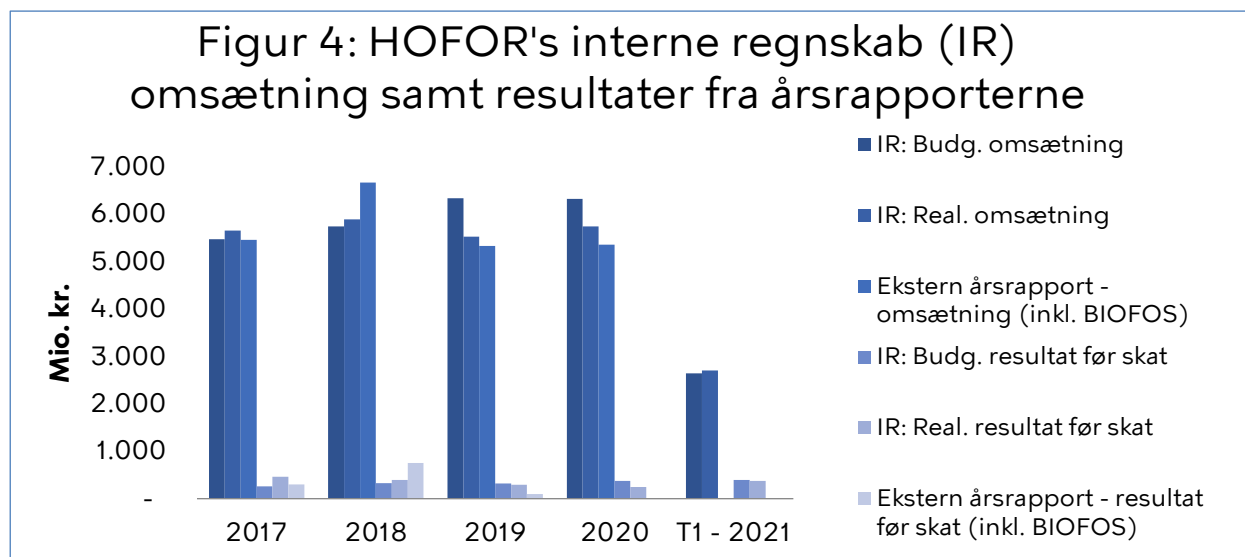


**Vand/spildevand gns. udgifter i 2021 ved et forbrug på 100 kubikmeter i kr.**

■ Drikkevand ■ Spildevand



## HOFOR - Risiko/gæld





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



## By & Havn

- By & Havns resultat for 2. kvartal 2021 blev på 1.433 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 det forventes, at renteudgifterne overstiger driftsindtægterne med ca. 27 mio. kr. for hele 2021. Begrundelsen er nedgang i indtægter fra jordopfyld i Nordhavn (hvor kapaciteten er opbrugt), færre indtægter fra parkering (pga. hjemsendte parkanter under Corona-krisen) færre indtægter fra CMP (pga. ingen krydstogt under Corona-krisen) samt højere renteudgifter (pga. svagt stigende rente).
- 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 tidligst rentedækning fra 2024.
- Gælden er nedbragt med 389 mio. kr. i strategiperioden.
- Der er solgt ejendomme i 2. kvartal 2021 for 917 mio. kr. – samlet for året er der solgt for 1.435 mio. kr.
- Egenkapitalen er forbedret med 1.700 mio. kr. i strategi-perioden, når der tages højde for markedsværdiregulering af gælden og udbetalingen i 2020 af 483 mio. kr. vedrørende korrektionsreserven til Sydhavnsmetroen.

### Aktuel orientering:

- Kommunikations- og inddragelsesindsatsen vedrørende Lynetteholm er udvidet med flere nye tiltag for at sikre, at der kommer en bred og inddragende borgerdialog, herunder en borgersamling om vision og anbefalinger til udviklingen af en fremtidig bydel på Lynetteholm.
- EU-kommissionen har 21. september 2021 vurderet, at de danske myndigheder ikke har brudt reglerne i forbindelse med anlægsloven og kommissionen går ikke videre med sagen. Klimabevægelsen har den 22. oktober 2021 indleveret en stævning mod Transportministeriet og By & Havn til Københavns Byret, hvori der bl.a. nedlægges påstand om, at anlæg af Lynetteholm ikke må bringes til udførelse. Sagen køres primært af Transportministeriet.
- Der forventes stillingtagen til klagerne vedr. Fælledby i Planklagenævnet og Miljø- og Fødevareklagenævnet senest primo december 2021.
- By & Havn arbejder videre med etableringen af landstrøm og forventer at gennemføre projektet iht. den gældende tidsplan, såfremt loven vedtages senest januar 2023.
- Regeringens boligudspil om bl.a. plankrav om 33 pct. almene boliger, vurderes på kort sigt at reducere selskabets værdier med 200 mio. kr. – på lang sigt kan værdierne reduceres med 1,5 mia. kr.

## 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 2. kvartal 2021 er der solgt for 2.613 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 2021 er målet for salg af byggeret til boliger for hele strategiperioden allerede realiseret - 310.000 etagemeter er solgt. Vedrørende salg til erhverv er 206.000 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 389 mio. kr. i strategiperioden.

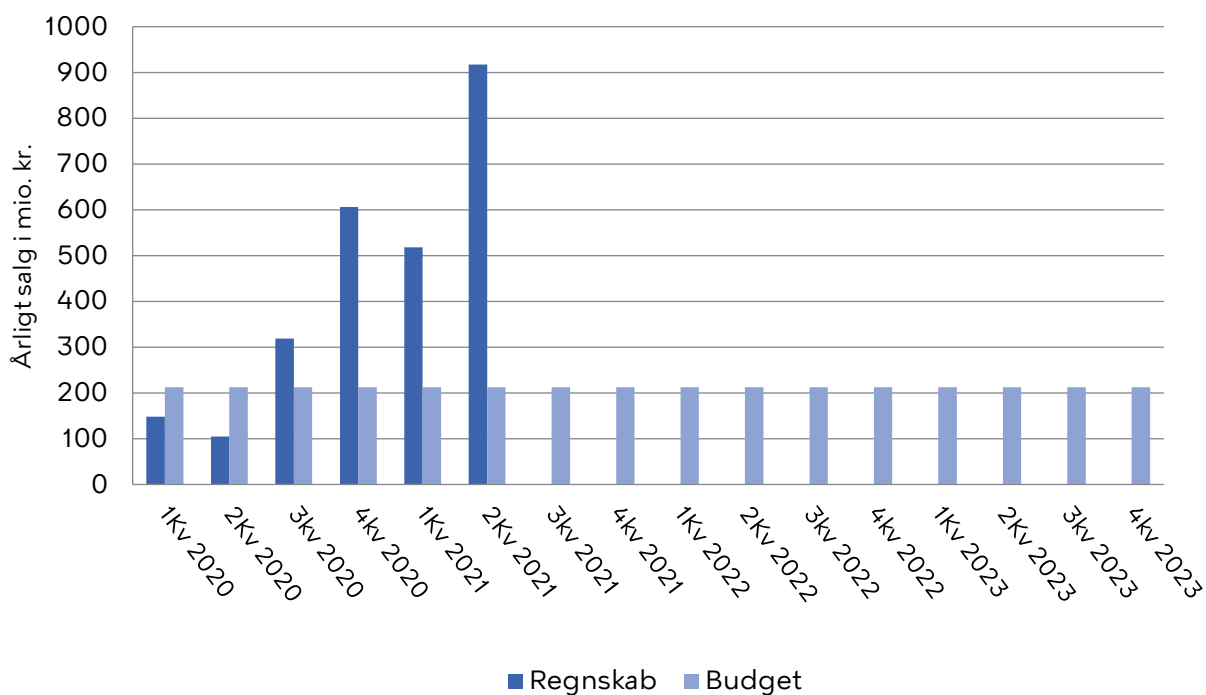
Medmindre der skal udbetales yderligere af korrektionsreserven til

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 ca. 1.700 mio. kr.

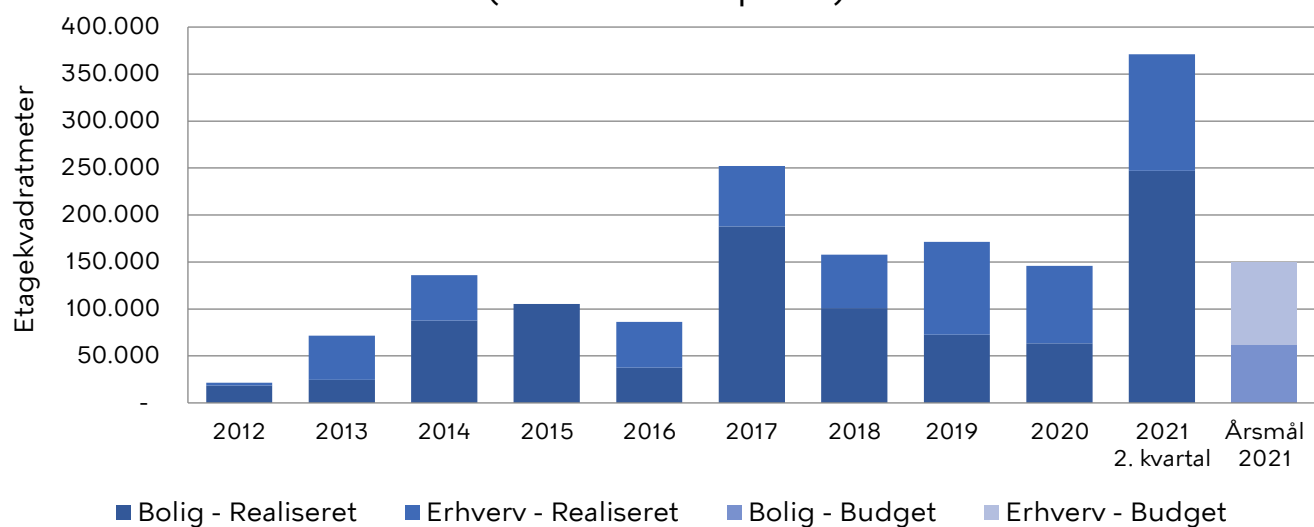
## By & Havn - Byudvikling

Figur 6: By & Havns Forretningsstrategi  
Kvartalsvise salgsindtægter



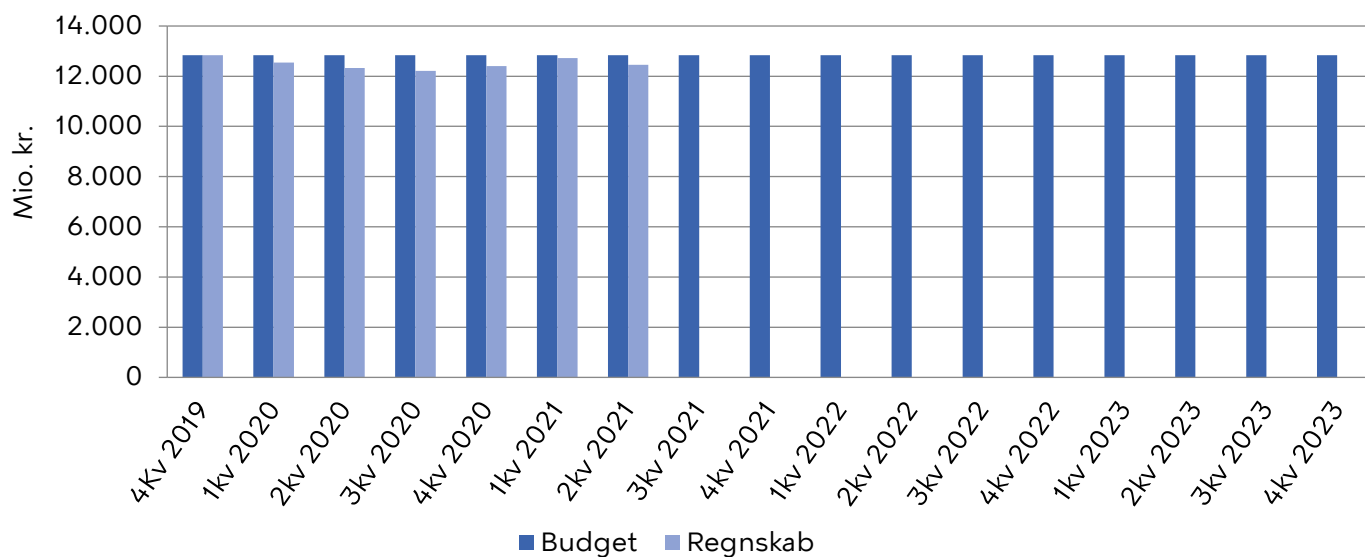
## By & Havn - Byudvikling

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



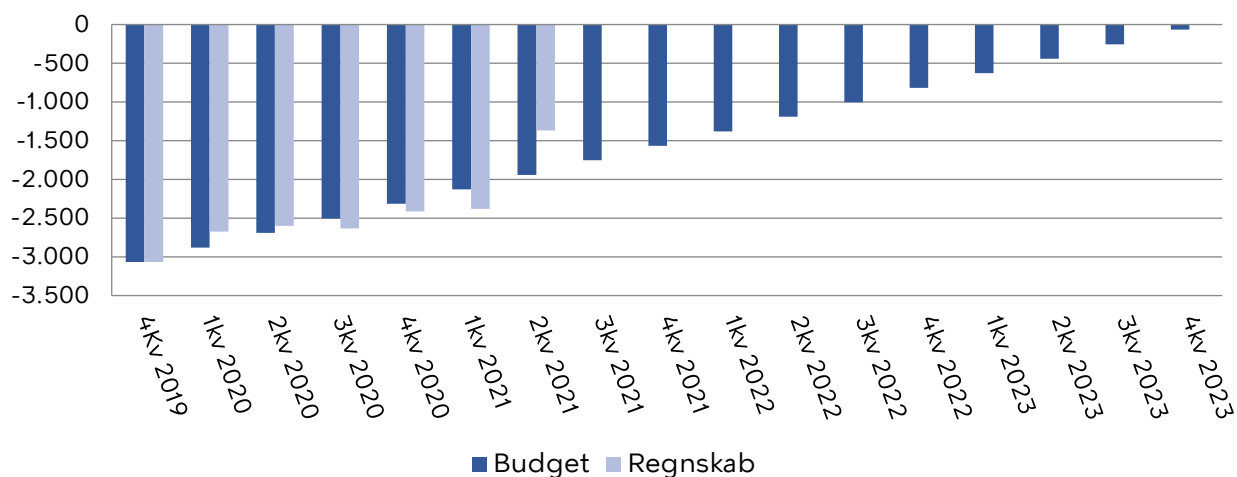
## By & Havn - Risiko / Gæld

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

- Årets budgetterede resultat er påvirket af COVID-19. Selskabet har fortsat ikke modtaget en tilkendegivelse om, hvorvidt der i budgetåret vil kunne opnås statslig kompensation for tab som følge af COVID-19 på samme måde som i 2020. De kommunale ejere af Metroselskabet har på den baggrund sendt en fælles henvendelse til Finansministeren og Transportministeren den 10. november 2021 med opfordring til, at der optages drøftelser med Metroselskabet om statslig kompensation for selskabets driftstab i 2021 svarende til den statslige kompensation, som ydes de regionale trafikselskaber.

## Aktuel orientering

- Selskabet har indgået aftale med anlægsprenøren på Sydhavnsmetroen, TUNN3L, om håndtering af en række forhold med cut-of den 1. juni 2021, herunder vedr. omkostninger som følge af COVID-19 og ændringer i anlægget, som Metroselskabet har ønsket. Aftalen finansieres indenfor projektets korrektionsreserver.
- Undersøgelserforløbet af dødsulykken den 4. maj 2021 på byggepladsen ved Ny Ellebjerg Station er afsluttet og har vist, at ulykken skete, da et bundt stålbjælker blev tabt, imens de blev hejst fra skakten med en tårnkran. Bjælkerne var fastgjort med to stropper, som var viklet én gang om bundtet og anhugget til kranens løftekrog. Den omkomne medarbejder var ansat som anhugger og havde selv forestået anhugningen. Hovedårsagen til ulykken konkluderes at være, at byrden ikke var korrekt anhugget, og at medarbejderen befandt sig under byrden i forbindelse med løftet. I forlængelse af ulykken er der iværksat en række tiltag, herunder installation af kameraer på alle tårnkraner, anvendelse af supplerende løftegrej og opkvalificering af anhuggere, og selskabet har delt de væsentligste læringspunkter fra ulykkesundersøgelsen med relevante samarbejdspartnere og interessenter.
- Målinger i tunnellerne i M3 Cityringen/M4 Nordhavn viser, at vibrationsniveauet siden medio maj er stabilt og på et, set over tid, forholdsvis lavt niveau. Det er selskabets vurdering, at det mere omfattende hjulvedligehold, som blev iværksat primo maj, er årsag til faldet. Metroselskabet har over sommeren testet tre tiltag: smøring, sporviddeudvidelse og korrektiv slibning. Test af friktionsmodificerende smøremiddel viser et fald i vibrationsniveauet for alle tog, der indgik i testen, mens de øvrige tests af hhv. korrektiv slibning samt justering af hældninger ikke har vist en nedgang i vibrationsniveauet. Derfor afprøves nu effekten af smøremiddel yderligere på seks lokaliteter, hvor smøring vil blive testet over en længere periode.

## Metroselskabet

**Figur 10:** Samlet har metrolinjerne fra årsskiftet til juli måned 2021 haft en tilfredsstillende driftsstabilitet over målsætningen på 98 pct.

**Figur 11:** Selskabets omsætning er påvirket af COVID-19. Årets driftsresultat før af- og nedskrivninger (EBITDA) er ved 2. kvartals opfølgning estimeret til -410 mio. kr. mod tidligere -396 mio. kr. Selskabet har fortsat ikke en tilkendegivelse fra regeringen om, hvorvidt der i budgetåret vil kunne opnås statslig kompensation for driftstab som følge af pandemien på samme måde som i 2020. Der er derfor ikke budgetteret med kompensation i 2021.

**Figur 12:** I overensstemmelse med Borgerrepræsentationens beslutning den 25. marts 2021 er Metroselskabets langtidsbudget justeret, således at det fremgår, at selskabets maksimale gæld forventes at udgøre 30,1 mia. kr. i 2025 og forventes afviklet i 2061.

Der er ikke indregnet mulige tab som følge af COVID-19 i langtidsbudgettet. I den forbindelse har selskabet foretaget følsomhedsberegninger i forhold til påvirkningen på passagertallet som følge af COVID-19 ud fra forskellige scenarier. Scenarierne viser, at den samlede effekt på selskabets langtidsøkonomi på nuværende tidspunkt kan vurderes at ligge mellem 0,8 og 3,1 mia. kr. svarende til en forlængelse af selskabets tilbagebetalingstid med 4-11 år.

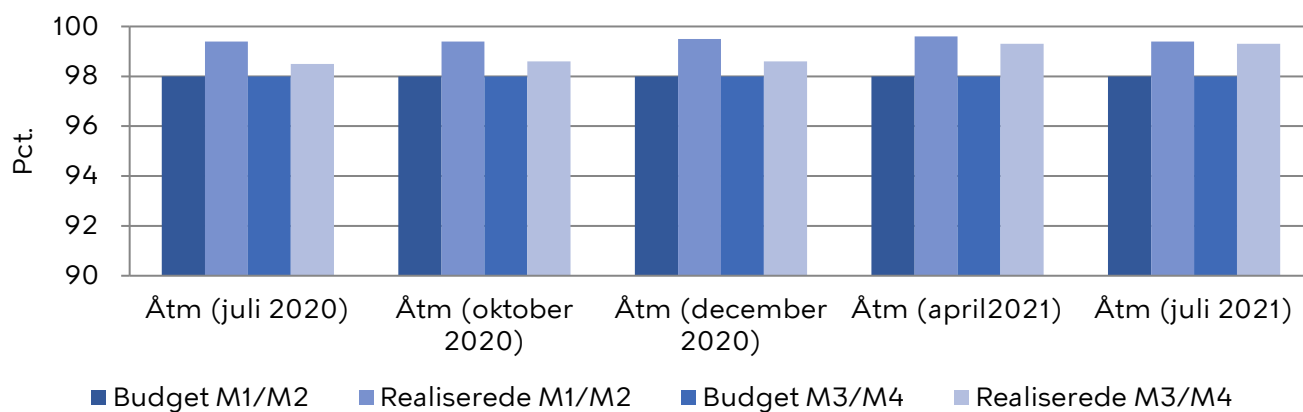
**Figur 13:** Den overordnede økonomi i forhold til det godkendte anlægsbudget følger i al væsentlighed planen, dog med en samlet afvigelse mellem planlagt og aktuelt forbrug på ca. 58 mio. kr., primært grundet COVID-19.

COVID-19 situationen har givet projektet mange udfordringer, men der er løbende foretaget tiltag for at begrænse effekterne heraf. Dette er en væsentlig årsag til, at projektet kun er 2-5 uger forsinket på de enkelte

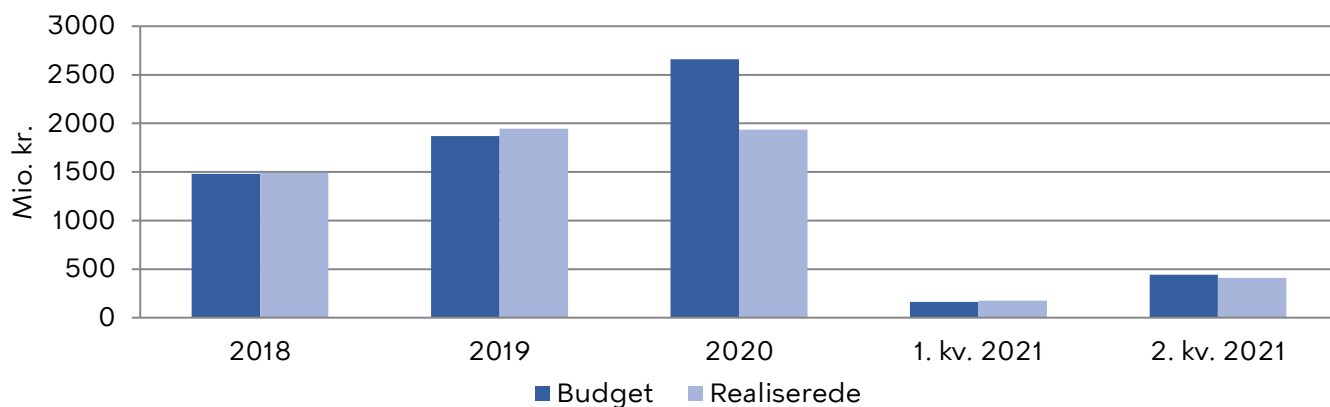
byggepladser, hvilket under omstændighederne vurderes meget tilfredsstillende. I forbindelse med entreprenørens nye tidsplan, hvor der bl.a. arbejdes med ressourceoptimering, er det forventningen, at de væsentligste milepæle vil kunne fastholdes med uændret åbning i 2024.

## Metroselskabet - Forsyningssikkerhed

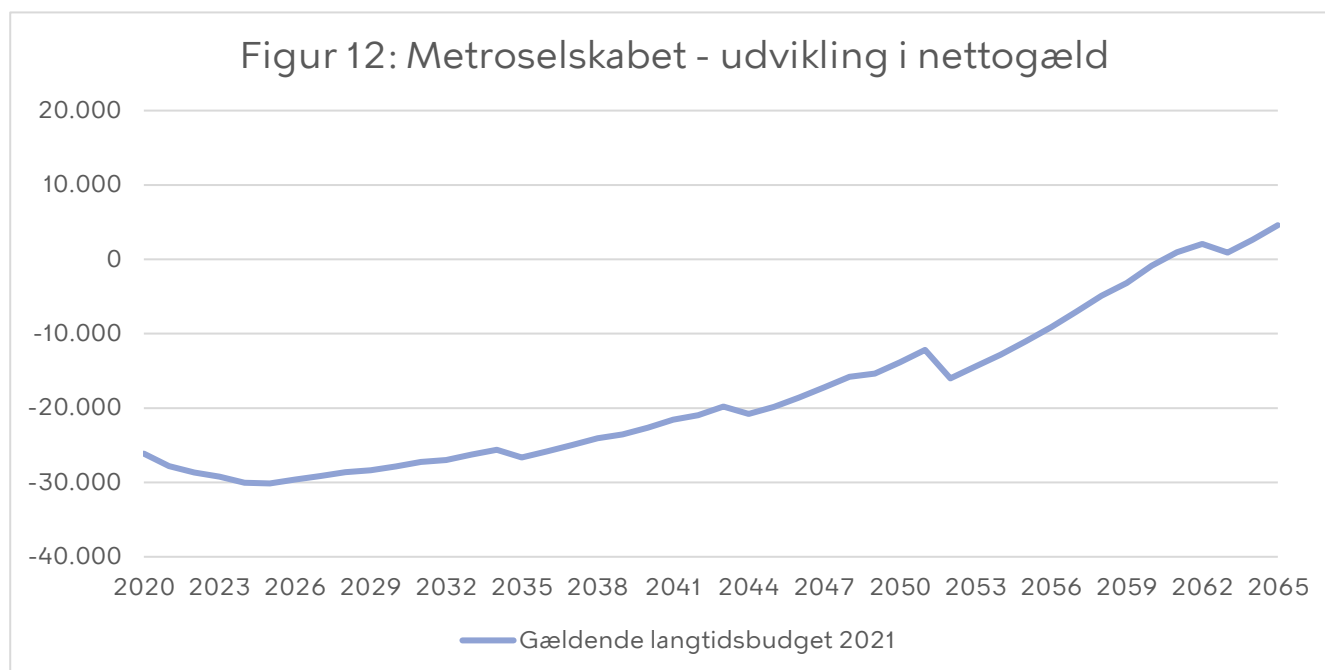
Figur 10: Metsroselskabet - Driftsstabilitet for M1/M2 og M3/M4



Figur 11: Metsroselskabet - Omsætning



## Metroselskabet - Risiko / Gæld



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 periode vil have en negativ likviditet. Likviditetsmanglen vil hovedsageligt være afhængig af, i hvilket omfang den fulde forbrændingskapacitet kan udnyttes, og hvilke ændringer i finansieringsbetingelserne, som "Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi" vil resultere i.
- VF forventer efter 2. kvartal 2021, at selskabet i 2021 opnår en omsætning på 1.210 mio. kr. og et driftsresultat på 188 mio. kr. VF forventer, at selskabet ultimo 2021 vil have samlede aktiver på 3.160 mio. kr. og en egenkapital på 979 mio. kr. (soliditet 31 pct.).

### Aktuel orientering

- Både ARC og VF afventer pt. rammerne for fremtidens affaldsforbrændingssektor, der står overfor at skulle liberaliseres.
- ARC indviede den 24. juni 2021 et lille pilotanlæg til CO<sub>2</sub>-fangst, som kan fange op til 850 kg CO<sub>2</sub>/døgn, og sendte den 23. juni 2021 hovedansøgning til EU's Innovationsfond om støtte (EUR 162 mio.) til et fuldskala CO<sub>2</sub>-anlæg. ARC har den 16. november 2021 modtaget afslag på EU-ansøgningen men vil evt. ansøge igen i 2022, når det bliver muligt. Derudover vil ARC søge at opnå finansiering via en statslig pulje.

## 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** | ARCs budget 2021 forventedes mængden af forbrændte mængder at udgøre 541.000. I den opdaterede prognose for 2021 blev forventningen nedjusteret til 525.000 ton. Resultatet for 1. halvår er 272.000 ton, og det udgøres af 205.000 ton affald og 67.000 ton biomasse.

VF's 2021-budget var på 535.300 ton forbrændt affald, og efter 2. kvartal 2021 forventer selskabet at kunne realisere i alt 517.800 ton efter 4. kvartal 2021.

**Figur 15:** ARC's EBITDA for 1. halvår er 134 mio. kr., mod prognose 114 mio. kr., hvilket skyldes høje elpriser og en høj varmeomsætning.

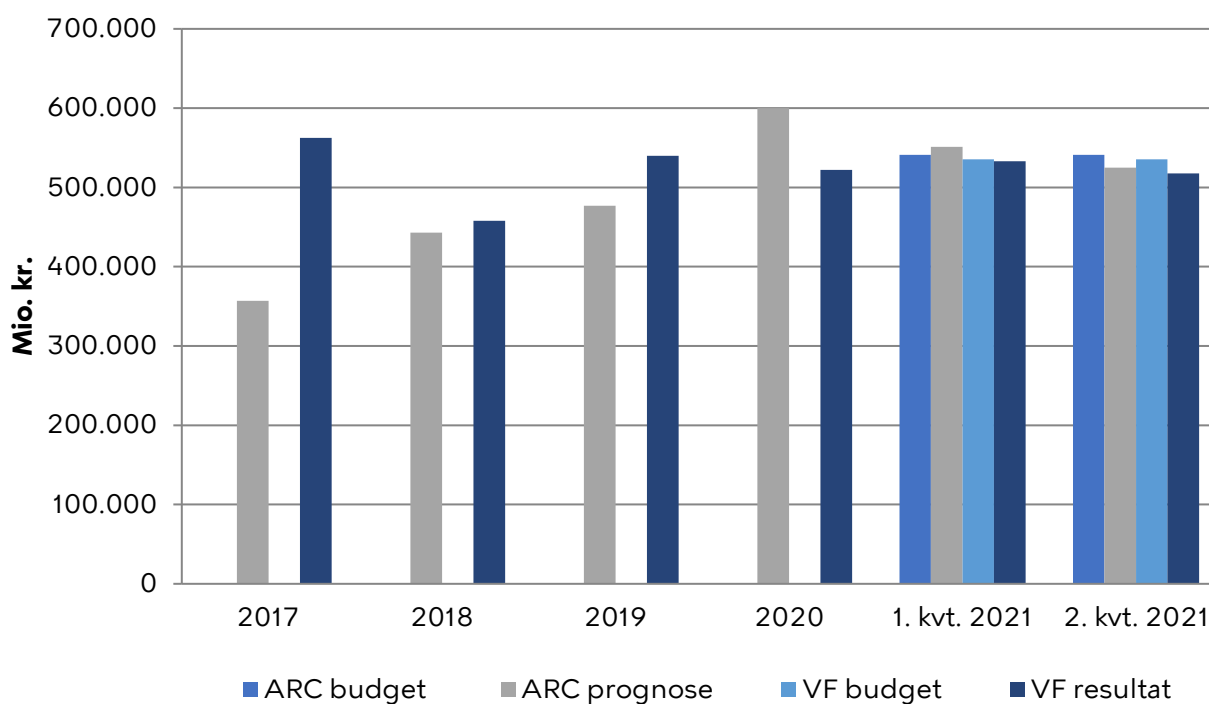
I ARCs budget 2021 forventes et samlet resultat på 6,4 mio. kr. I den seneste prognose for 2021 er forventningen nu blevet nedjusteret til -41,5 mio. kr., hvilket primært skyldes, at den nye varmeaftale med CTR blev forsinket, og derfor - mod tidligere forventning - først implementeres i 2022. ARC har derfor fortsat store afskrivninger, herunder høje finansielle omkostninger, på forbrændingsanlægget.

VF forventer efter 2. kvartal 2021, at selskabet kan realisere et driftsresultat på 188 mio. kr. i hele 2021 (budgettet er på 177 mio. kr.).

**Figur 16:** Iht. ARCs prognose 2021 er årets langfristede gæld 3.389,2 mio. kr. Resultatet for 2. kvartal 2021 er 3.475,8 mio. kr.

## ARC og VF - Forsyningsikkerhed

Figur 14: Forbrændte mængder - ARC og VF



Selskaberne har kapacitet til afbrænding af følgende affaldsmængder:

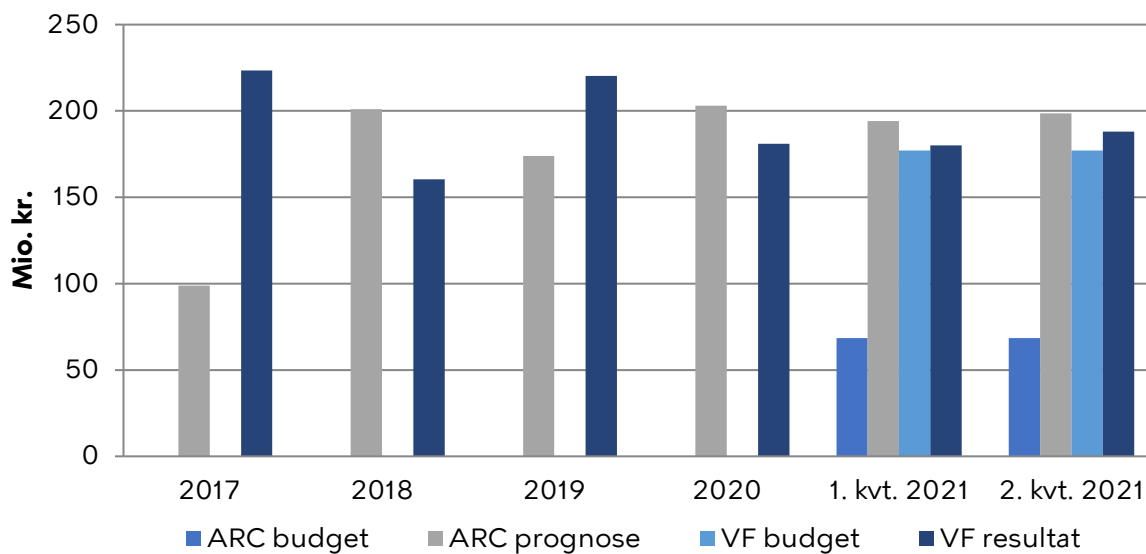
**ARC:** 560.000 ton

**VF:** 600.000 ton

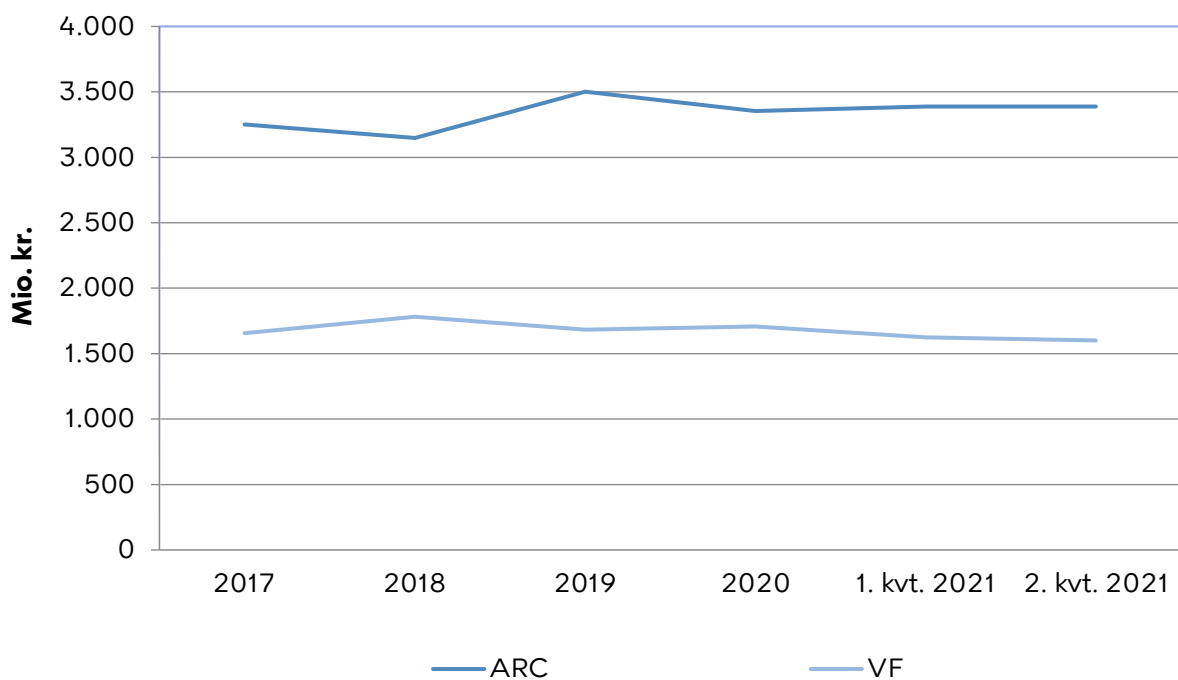


## ARC og VF - Risiko / Gæld / Priser

Figur 15: Driftsresultat (EBITDA) - ARC og VF



Figur 16: Udvikling i langfristet gæld - ARC og VF



# Arena CPHX P/S

## **Arena**

### Særlige opmærksomhedspunkter

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

### Aktuel orientering

- Den faste husleje bliver i 2021 betalt i to rater. Grundet den fortsatte påvirkning fra Covid-19 forventes det pt. også, at huslejen i 2022 vil blive betalt i to rater.

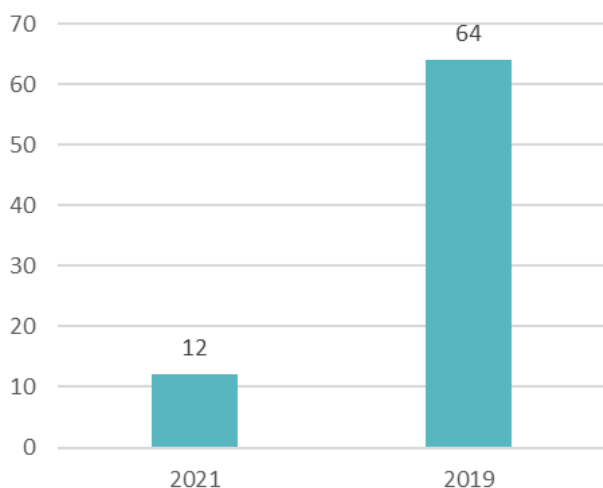
## Arena

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.

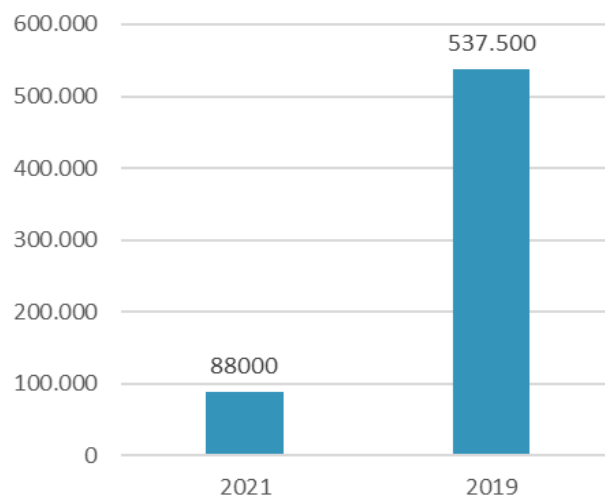
Aktiviteten i Royal Arena er kraftigt påvirket af regeringens COVID-19-restriktioner, der blev indført med virkning fra medio marts 2020.

Figur 17a: Forventninger til antal arrangementer



**Figur 17 a:** DVE forventer i 2021 at afholde 12 arrangementer, hvilket sammenlignet med arrangementer i 2019 er markant mindre. Årsagen hertil er nedlukningen af arenaen frem til 31. august 2021.

Figur 17b: Forventninger til antal besøgende



**Figur 17 b:** DVE forventer i 2021 at modtage besøg fra 88.000 gæster, hvilket sammenlignet med antal besøgende i 2019 er markant lavere. Årsagen hertil er nedlukningen af arenaen frem til 31. august 2021.

# Trafikselskabet Movia

# Movia

## Særlige opmærksomhedspunkter

- COVID-19 epidemien fortsætter og forventes at påvirke Movias økonomi væsentligt i 2021 og frem.
- Selskabets estimat 2 for 2021 er præget af den ekstraordinære situation. Særligt har nedlukningerne haft konsekvenser for antallet af passagerer, men også udgiftssiden er påvirket, f.eks. via øgede udgifter til rengøring.

## Aktuel orientering

- Københavns Kommunes Budgetaftale for 2022 indeholder flere initiativer på busområdet, som involverer Movia. Derudover indeholder aftalen en række mindre anlægsprojekter, der kan have indflydelse på busdriften. Følgende initiativer kan nævnes:
  - o Udredning af en BRT-løsning mellem Nørrebro St. og Gladsaxe Trafikplads via Tingbjerg (7,5 mio. kr.). Udredningen kræver statslig medfinansiering.
  - o Deltagelse i videre undersøgelse af BRT for 200S (0,5 mio. kr.).
  - o Trafikanalyse i forbindelse med en evt. bypark ved Vesterbro Passage (2,5 mio. kr.).
  - o Kortlægning af busoptimering (0,3 mio. kr.)
  - o Hjælp til gangbesværede i forbindelse med langvarige gravearbejder og omlægning af busruter (0,3 mio. kr.).
  - o Hastighedsnedsættelse med 10 km/t i fordelings-, bydels- og lokalgader i København.

## Movia

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

Den seneste opgørelse viser et fald i rejsehastigheden for A-busser fra 16,9 km/t til 16,2 km/t fra 1. kvartal 2020 til 2. kvartal 2021.

Den seneste opgørelse viser ligeledes et fald i rejsehastigheden for S-buslinjerne fra 26,6 km/t til 26,3 km/t fra 1. kvartal 2020 til 2. kvartal 2021.

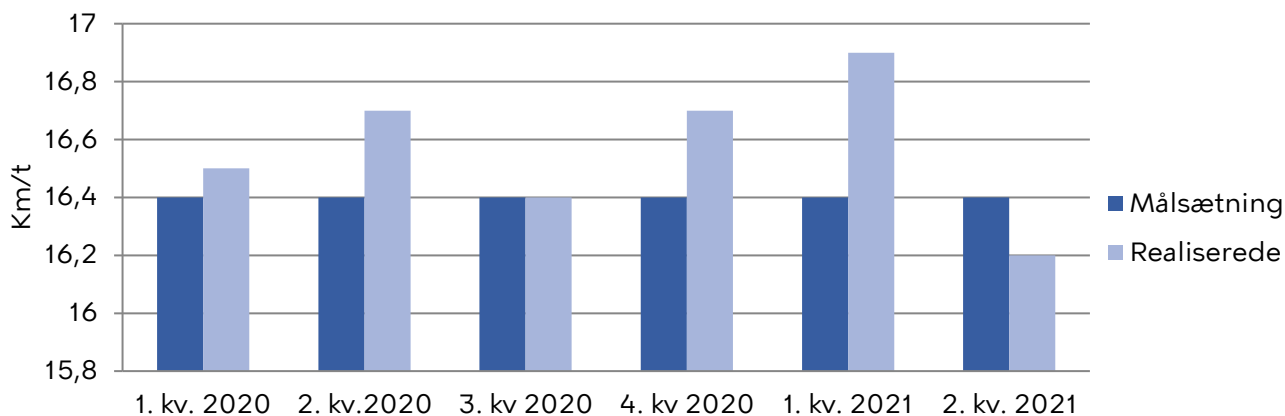
En primær årsag til fald i hastigheder skyldes den etapevise åbning af samfundet, hvilket har medført flere køretøjer på vejene og forholdsvis flere passagerer i busserne, hvilket samlet nedsætter hastigheden for busserne.

**Figur 19:** Tilskudsbehovet i estimat 2021 er 128,7 mio. kr. højere end i budget 2021, som er uden COVID-19. I beløbet indgår COVID-19 relateret mertilskud på 126,1 mio. kr. - hovedsageligt som følge af lavere passagerindtægter - som staten dækker. Københavns Kommunes øgede tilskud til busdrift er således 2,5 mio. kr. over budget svarende til 0,8 pct. Stigningen skyldes bl.a. forventninger til højere prisindeks for diesel og løn.

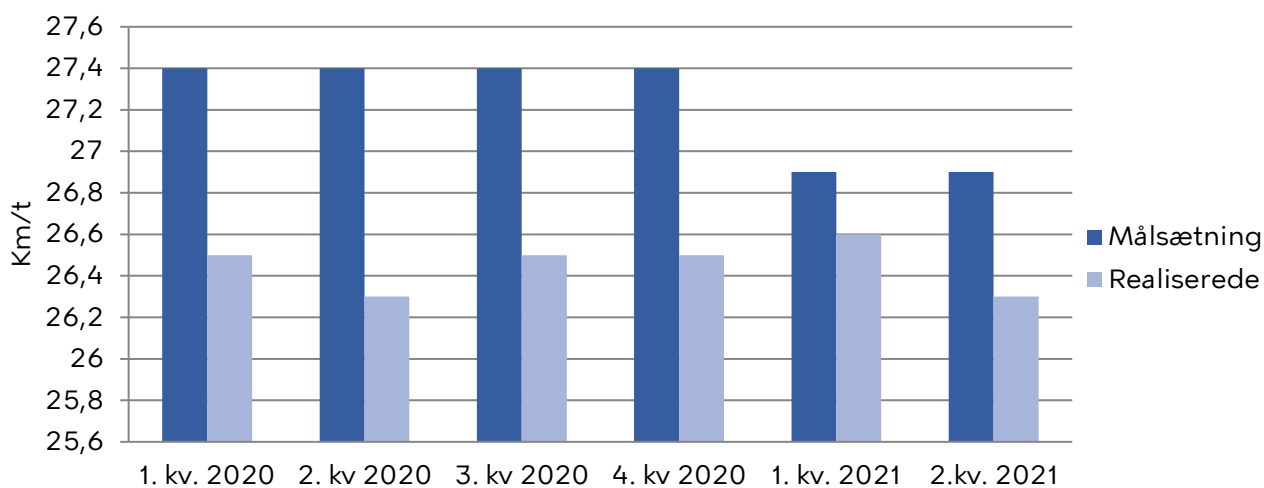
**Figur 20:** Den markante stigning i tilskud pr. passager skyldes væsentligt færre passagerer på grund af COVID-19.

## Movia - Forsyningssikkerhed

Figur 18a: A-busser - Fremkommelighed - København



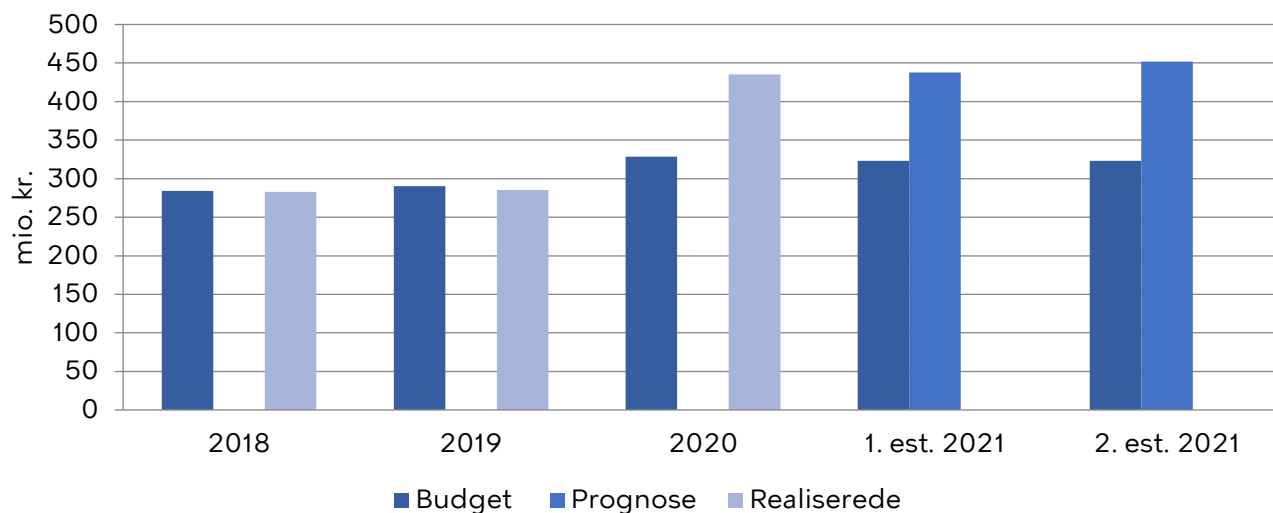
Figur 18b: S-busser - Fremkommelighed - København



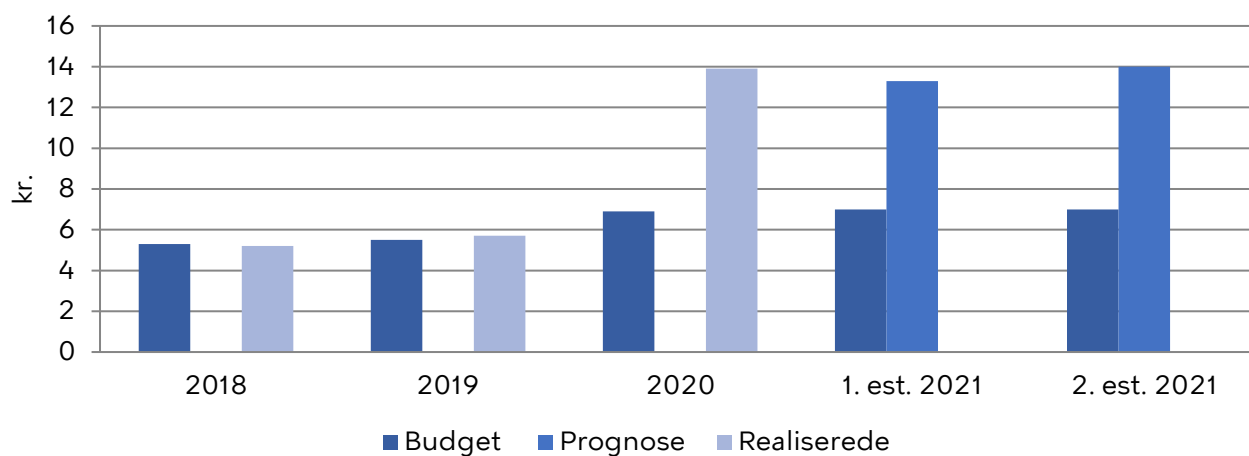


## Movia - Priser

Figur 19: Tilskudsbehov - Bus - Københavns Kommune



Figur 20: Tilskud pr. passager - Storkøbenhavn



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

## **CTR**

### Særlige opmærksomhedspunkter

- Efter 2. kvartal 2021 forventer CTR et varmesalg i 2021 på 2.342 mio. kr. (budget 2.312 mio. kr.) samt et resultat til indregning i varmeprisen på 20 mio. (budget -2 mio. kr.)

### Aktuel orientering

## CTR

**Figur 22:** Viser, at kraftvarme udgjorde 66 pct. af CTR's varmekøb i 2. kvartal 2021, og affaldsvarme udgjorde 28 pct., mens de resterende 6 pct. var henholdsvis spidslastvarme (4 pct.) og elkedler (2 pct). Til sammenligning vises den realiserede fordeling i 2020 i **figur 21**.

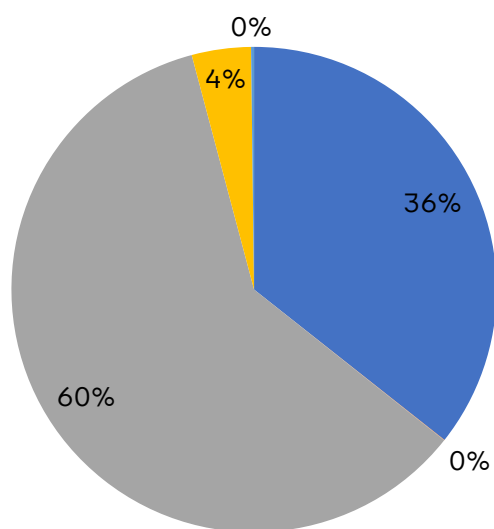
**Figur 23:** Viser, at CTR's forventede resultat for 2021 til indregning i varmeprisen er 20 mio. kr. mod et budget på -2 mio. kr.

**Figur 24:** Viser, at CTR forventer et varmesalg i 2021 på 2.342 mio. kr., hvilket er 30 mio. kr. over budgettet (2.312 mio. kr.).

## CTR - Miljø

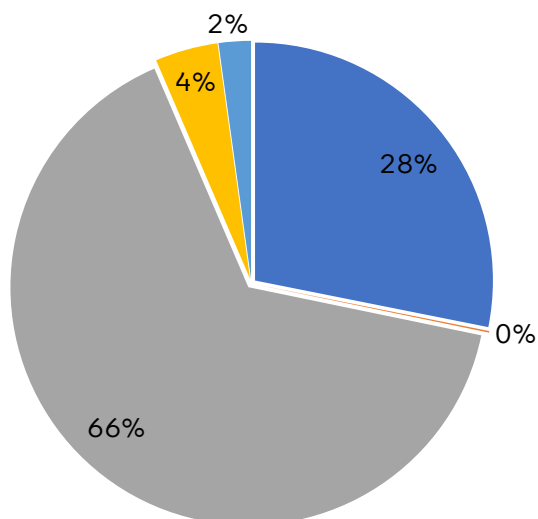
**Figur 21: Varmekøb til kommunerne 2020 realiseret**

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

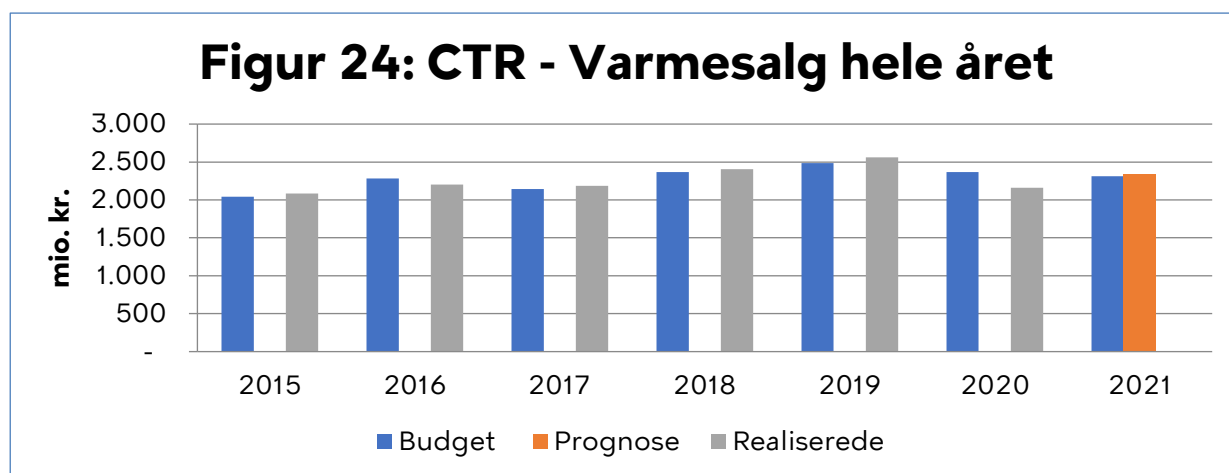
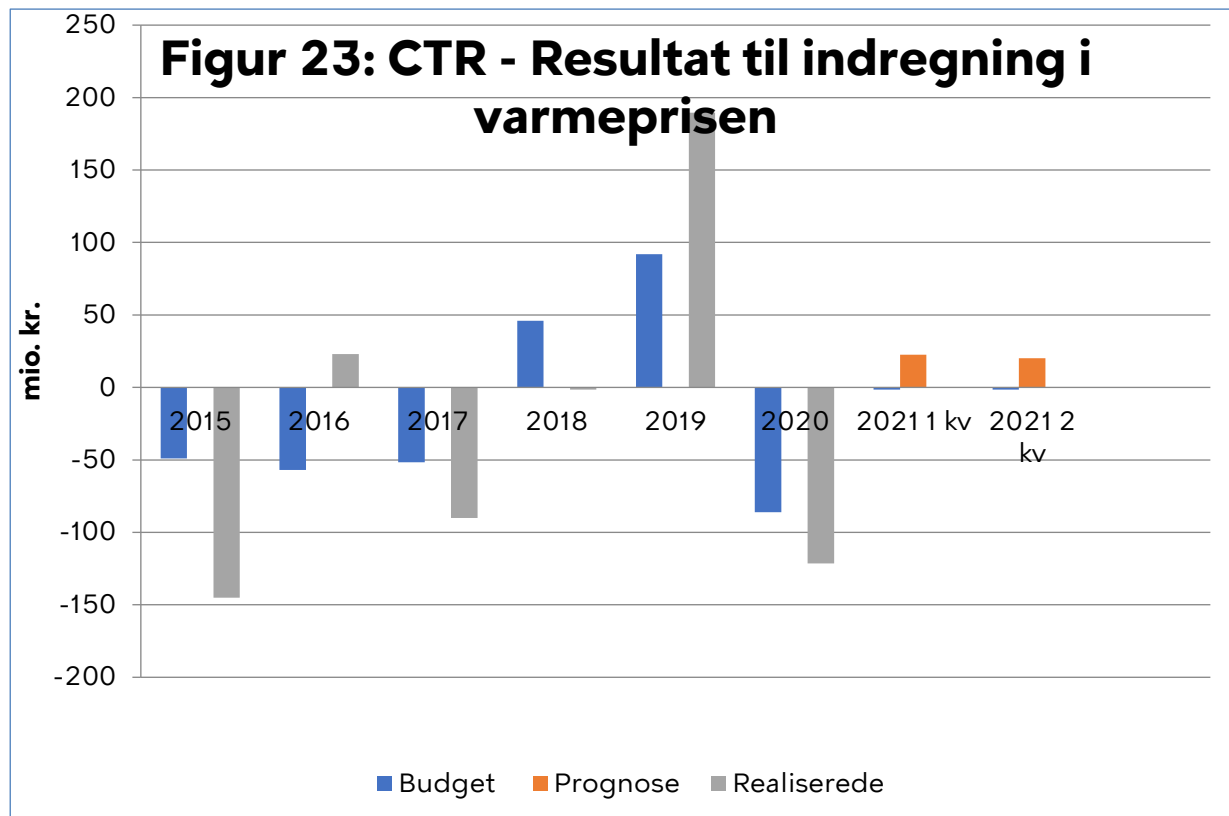


**Figur 22: Varmekøb til kommunerne 2021 2. kv. realiseret**

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



## CTR - Omsætning og omkostninger



# **Hovedstadens Beredskab I/S**

## Hovedstadens Beredskab I/S (HBR)

### Særlige opmærksomhedspunkter

- Region Hovedstaden (RH) afsluttede i august 2021 udbud af ambulancekørsel i regionen fra 1. februar 2023. HBR bød ind på at fortsætte som operatør i 2 af 5 delområder, Tårnby og Hvidovre, men disse blev tildelt henholdsvis Falck og RH selv (kontrolbud). HBR har derfor en kompleks opgave med at afklare personalemæssige forhold mv. og ift. at sikre driften til kontraktophør. HBR er i tæt dialog med RH ift. at sikre en stabil ambulancedrift nu og i fremtiden, herunder om en mulig fælles interesse i en tidligere opgaveoverdragelse, som vil skabe mere sikkerhed for medarbejderne.

### Aktuel orientering

- I såvel hovedstaden som i Danmark generelt er ambulanceområdet presset pga. mangel på mandskab og højt arbejdspress. HBR har søgt at imødegå udfordringen bl.a. ved at etablere stillinger, hvor man kan veksle mellem at være brandmand og ambulanceredder. HBR har også mere end fordoblet antallet af elever de sidste 5 år. Siden udbudsbeslutningen i august 2021 har pt. 16 reddere opsagt deres job i HBR, og bekymringen er, at tallet vil stige som følge af usikkerheden ift. fremtiden. HBR iværksætter derfor to initiativer for at fastholde ambulanceredderne i resten af kontraktperioden:
  - Medarbejdere, der både er uddannede brandmænd og ambulancereddere, garanteres ansættelse i HBR som brandmænd efter 1. februar 2023.
  - Ambulancereddere, der ikke allerede er uddannede brandmænd, tilbydes branduddannelse i perioden frem til 1. februar 2023.
- På baggrund af sager fra Korsør, Esbjerg mv. om forurening med brandslukningsskum med flourholdige forbindelser (PFOS) har HBR igangsat afdækning i eget dækningsområde. PFOS blev forbudt i 2002 og har ikke været i anvendelse i HBR fra omkring år 2000.



## 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:** Der bliver altid forholds-mæssigt gået lidt færre brandsyn i første halvår end i andet halvår, og i indeværende år er dette lidt forstærket af, at mange steder har været lukket/ude af drift, så brandsyn ikke har været muligt. Alle brandsyn forventes gennemført i 2021.

**Sygefravær:** Måltal for hele 2021 er 5 fraværsdage pr. årsværk, hvilket ikke kan opfyldes, da der i 1. halvår 2021 er registreret 7 fraværsdage pr. årsværk. (Måltal for sygefravær er første gang medtaget i 3. kvartal 2020.)

## Hovedstadens Beredskab I/S - Serviceniveau

Hovedstadens Beredskab I/S - Serviceniveau

Figur 25

Område	Fagligt mål	Målopfyldelse ved udgang af 3. kvartal 2020 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 4. kvartal 2020 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 1. kvartal 2021 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 2. kvartal 2021 (år til dato)
<b>Disponeringstid*</b>	Alarmcentrals disponering ift. ildløstjeneste: 95 % indenfor 1 min.	96,30 %	96,01 %	96,16 %	95,78 %
<b>Responstid (tryghed)</b>	Først mødte køretøj kan påbegynde indsatsen: 95 % af udrykningerne indenfor 10 min.	96,60 %	96,76 %	97,88 %	97,14 %
<b>Responstid (kapacitet)</b>	Alt nødvendigt materiel/mandskab til indsatsen: 95 % af udrykningerne indenfor 10 min.	95,67 %	95,88 %	97,66 %	96,69 %
<b>Brandsyn</b>	Alle lovpligtige tilsyn skal være gennemført indenfor fristerne.	62,20 %	96,70 %	17,1%**	43,32 %
<b>Sygefravær</b>	Max. 5 dages fravær: dagsværk pr. årsværk	9,0	13,1	3,6	7,0

\*) Inkluderer tidligere Københavns Brandvæsens og Frederiksberg Brandvæsens udrykningsområder

\*\*) Pr. 21. april 2021