



# Kvartals- rapport 4. kvartal 2020

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

<b>HOFOR</b>	3
<b>HOFOR</b>	4
<b>HOFOR - Forsyningssikkerhed og miljø</b>	6
<b>HOFOR - Priser / omkostninger</b>	7
<b>Udviklingselskabet By &amp; Havn I/S</b>	9
<b>By &amp; Havn</b>	10
<b>By &amp; Havn - Byudvikling</b>	12
<b>By &amp; Havn - Byudvikling</b>	13
<b>By &amp; Havn - Risiko / Gæld</b>	14
<b>Metroselskabet I/S</b>	15
<b>Metroselskabet</b>	16
<b>Metroselskabet - Forsyningssikkerhed</b>	18
<b>Metroselskabet - Risiko / Gæld</b>	19
<b>I/S Amager Ressourcecenter (ARC) og I/S Vestforbrænding (VF)</b>	20
<b>ARC og VF</b>	21
<b>ARC og VF - Forsyningssikkerhed</b>	23
<b>ARC og VF - Risiko / Gæld / Priser</b>	24
<b>Arena CPHX P/S</b>	25
<b>Arena</b>	26
<b>Arena - nøgletal</b>	27
<b>Trafikselskabet Movia</b>	28
<b>Movia</b>	29
<b>Movia - Forsyningssikkerhed</b>	31
<b>Movia - Priser</b>	32
<b>Centralkommunernes Transmissionsselskab I/S (CTR)</b>	33
<b>CTR</b>	34
<b>CTR - Miljø</b>	36
<b>CTR - Omsætning og omkostninger</b>	37
<b>Hovedstadens Beredskab I/S</b>	38
<b>Hovedstadens Beredskab</b>	39
<b>Hovedstadens Beredskab - Serviceniveau</b>	41

**HOFOR**

# HOFOR

## Særlige opmærksomhedspunkter

- HOFOR har lukket den kulfyrede blok på Amagerværket (AMV3) ned og har i 2020 indkørt den nye flisfyrede AMV4 blok. Dermed produceres der ikke længere fjernvarme og strøm fra kulkraft i hovedstadsområdet.
- På drikkevandsforsyningen har der været tre kritiske hændelser i løbet af 2020, bl.a. tryktab efter sommerferien i august 2020.

## Aktuel orientering

- Susanne Juhl er udpeget som formand for bestyrelserne i den samlede HOFOR-koncern.

# HOFOR

## Figur 1:

HOFOR registrerede henholdsvis tre og fire kritiske forsyningsikkerhedshændelser på drikkevands- og badevandsområderne i 2020. Hændelserne på drikkevand vedrørte overtryk i ledningerne, hvilket udløste lækagebrud i København i juni 2020. En pludselig stigning i vandforbruget blev registreret i august 2020, dvs. ved slutningen af sommerferien 2020 og en entreprenørskade på Lejre-ledningen. Lukningerne af badestederne skyldtes kraftig regn flere gange, hvilket forårsagede overløb (eksklusiv skybrud og 10 årshændelser).

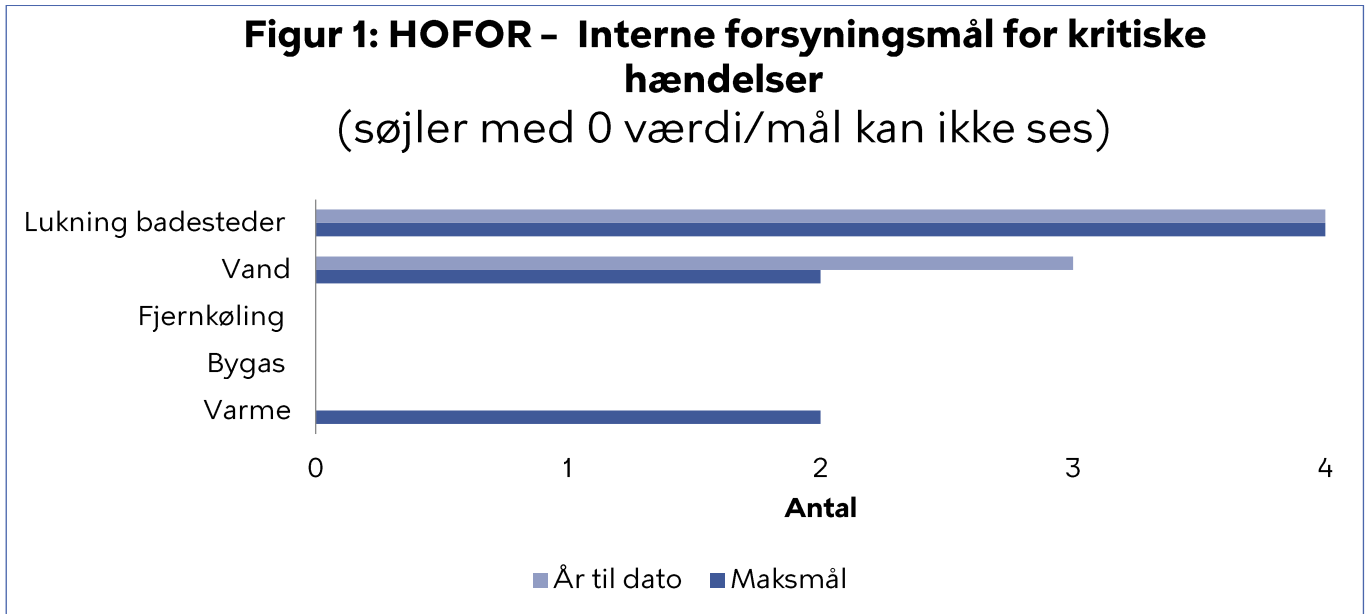
## Figur 2:

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 omkring 150 ejendomme. Østerbro tunnelen er gul pga. forsinkelse forårsaget af Corona. Valbytunnelen er også gul pga. forsinkelse, da udløbspunktet er blevet flyttet.

## Figur 3 og 4:

Soliditeten i HOFOR's kommercielle del (energi, vind og fjernkøling) er relativt lav (figur 7), hvilket øger risikoeksponeringen. Økonomiforvaltningen bemærker, at HOFOR's elproduktionsaktiviteter (vindmøller, solceller, el-siden af kraftvarmeværker) og fjernkølingsaktiviteter er kommercielle, og derfor er de 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



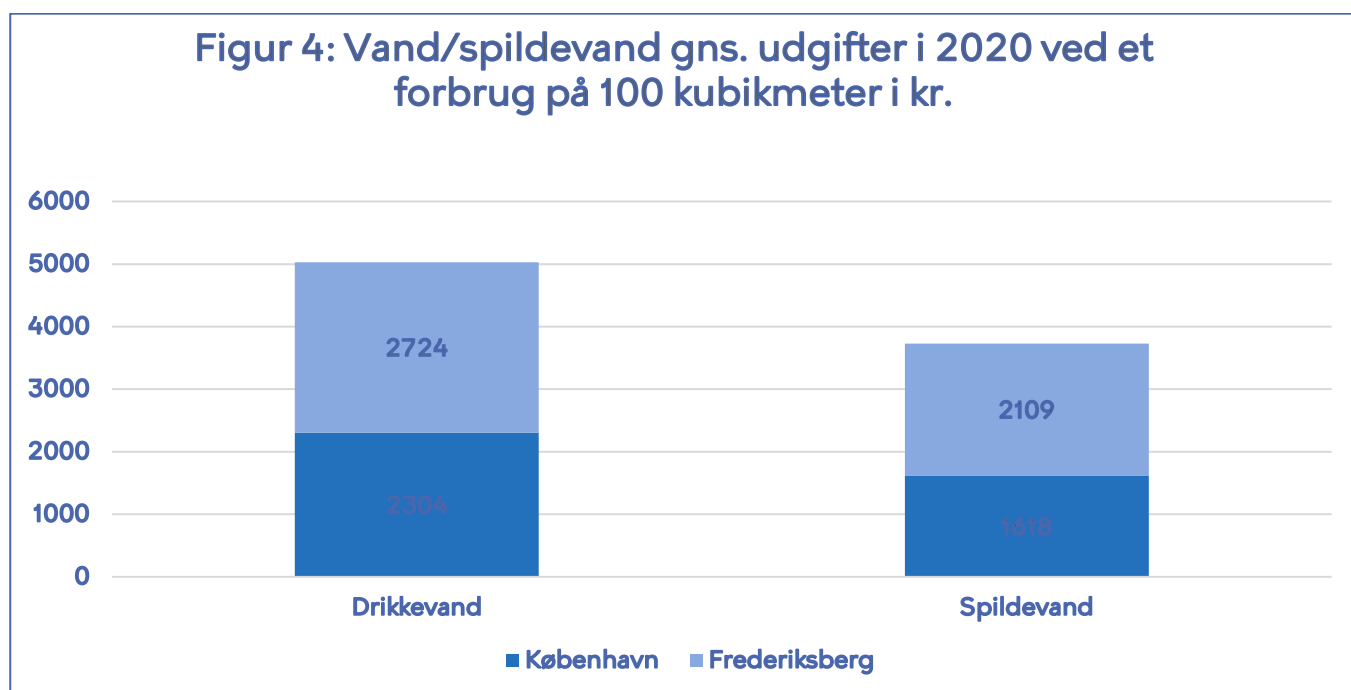
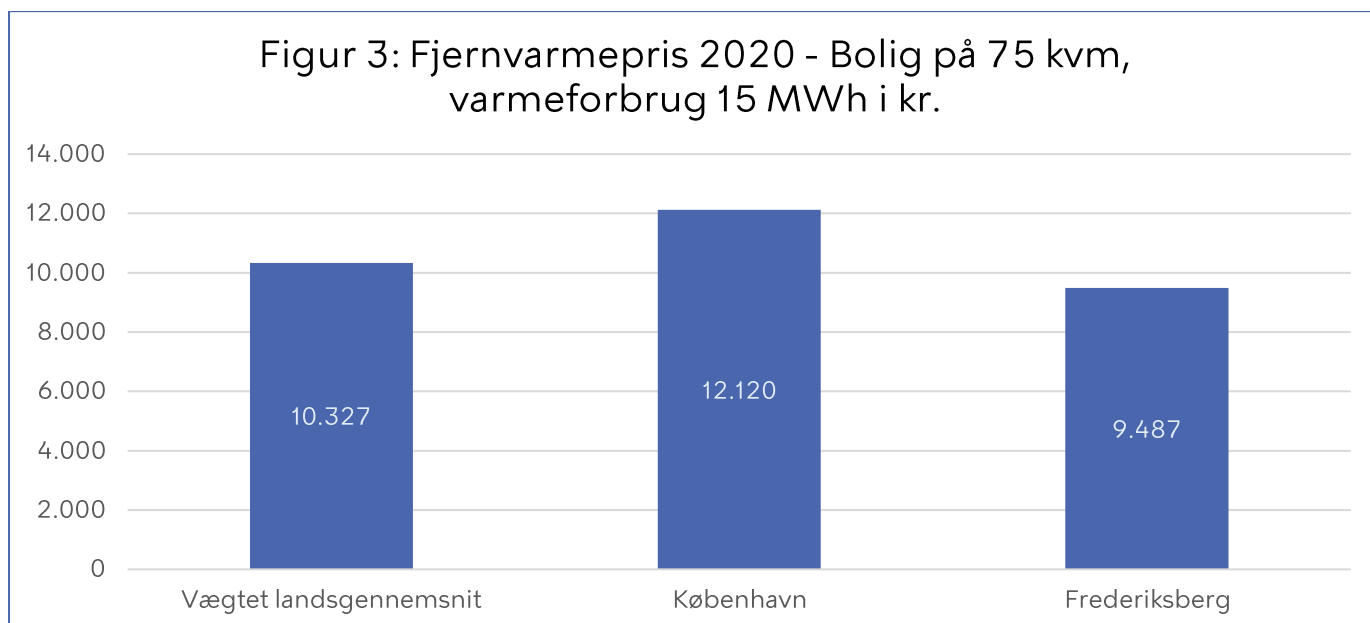
Figur 2: HOFOR – væsentlige projekter (farveindikator – Grøn/Gul/Rød)

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:

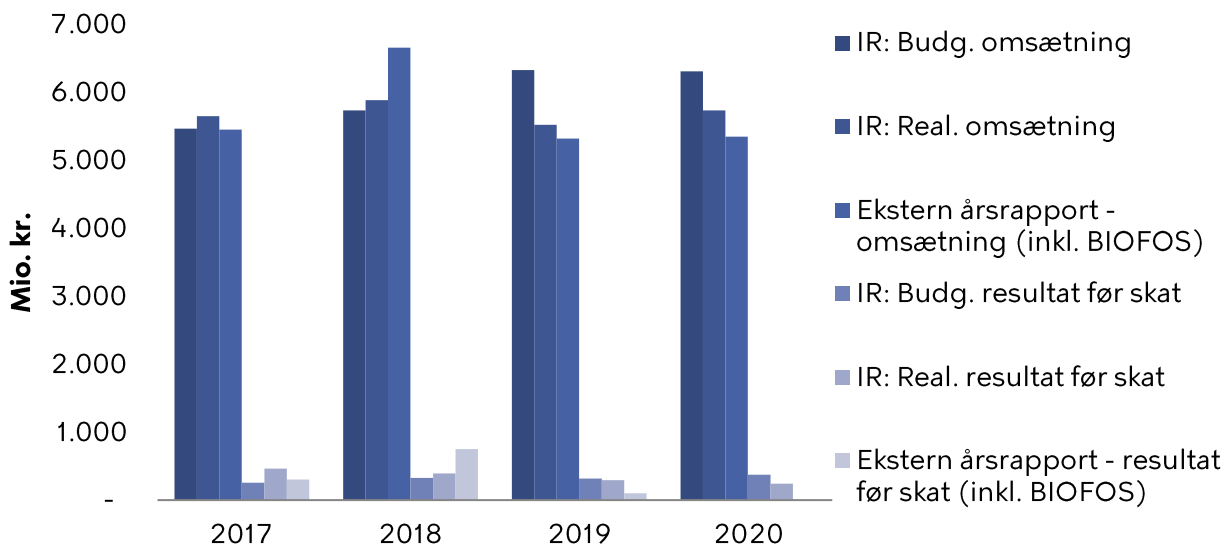
1. Projektet forløber planmæssigt / indenfor fastlagte rammer
2. Risiko for overskridelse af tidsplan eller budget
3. Tidsplan eller budget forventes ikke overholdt / projekt afviger fra fastlagte rammer

## HOFOR - Priser / omkostninger

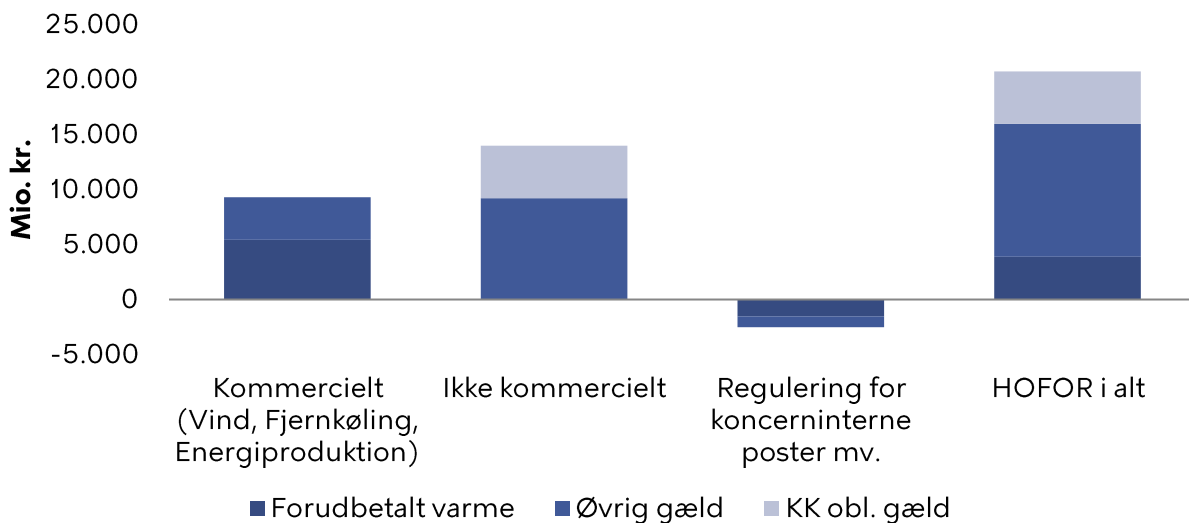


## HOFOR - Risiko/gæld

Figur 5: HOFOR's interne regnskab (IR) omsætning samt resultater fra årsrapporterne



Figur 6: Gæld i HOFOR koncernen 31/12-2020





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

## Særlige opmærksomhedspunkter:

- By & Havns årsrapport 2020 viser et resultat på 595 mio. kr. Resultatet er tilfredsstillende.
- Selskabet har siden 2014 og igen i 2020 formået at betale renteudgifter med indtægterne fra den løbende drift.
- Det forventes, at det bliver vanskeligere at dække renteudgifterne i 2021 og de kommende år, pga. højere renteudgifter og fald i indtjeningen fra den løbende drift.
- Gælden er nedbragt med 430 mio. kr., og der er for fjerde år i træk solgt byggeretter for mere end 1 mia. kr.
- Egenkapitalen er forbedret med 120 mio. kr. på trods af, at By & Havn i 2020 har udbetalt 483 mio. kr. af korrektionsreserven til Sydhavnsmetroen.

## Aktuel orientering:

- Østre Landsret (2. instans) har den 6. april 2021 afsagt en principiel og vigtig dom om metrobidrag/tillægskøbesum i Nordhavn. Dommen fastslår, at metrotillægskøbesum, der er et væsentligt finansieringsinstrument ved etablering af ny metro, ikke er et ulovligt grundgebyr.
- Københavns Byret har den 26. maj 2021 afsagt dom i en retssag anlagt af fire borgere fra Ørestad mod Københavns Kommune, Indenrigs- og Boligministeriet og Udviklingselskabet By & Havn om prisen for parkering i By & Havns parkeringsanlæg i bl.a. Ørestad. Dommen afviser sagsøgers påstande mod Københavns Kommune og Indenrigs- og Boligministeriet i deres helhed, mens påstandene delvist afvises i forhold til By & Havn, og selskabet herudover frifindes.
- Anlægsloven for Lynetteholm forventes vedtaget i Folketinget den 4. juni 2021. Københavns Kommunes høringsvar til anlægsloven er i videst muligt omfang indarbejdet i loven.

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

**Figur 7:** Sælge byggerettigheder for 3,4 mia. kr. Ved udgangen af 2020 er der solgt for 1.178 mio. kr. Der forventes større indtægter fra Fælledbyen og Stejlepladsen de kommende år.

**Figur 8:** 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). Årsmålet for 2020 er realiseret.

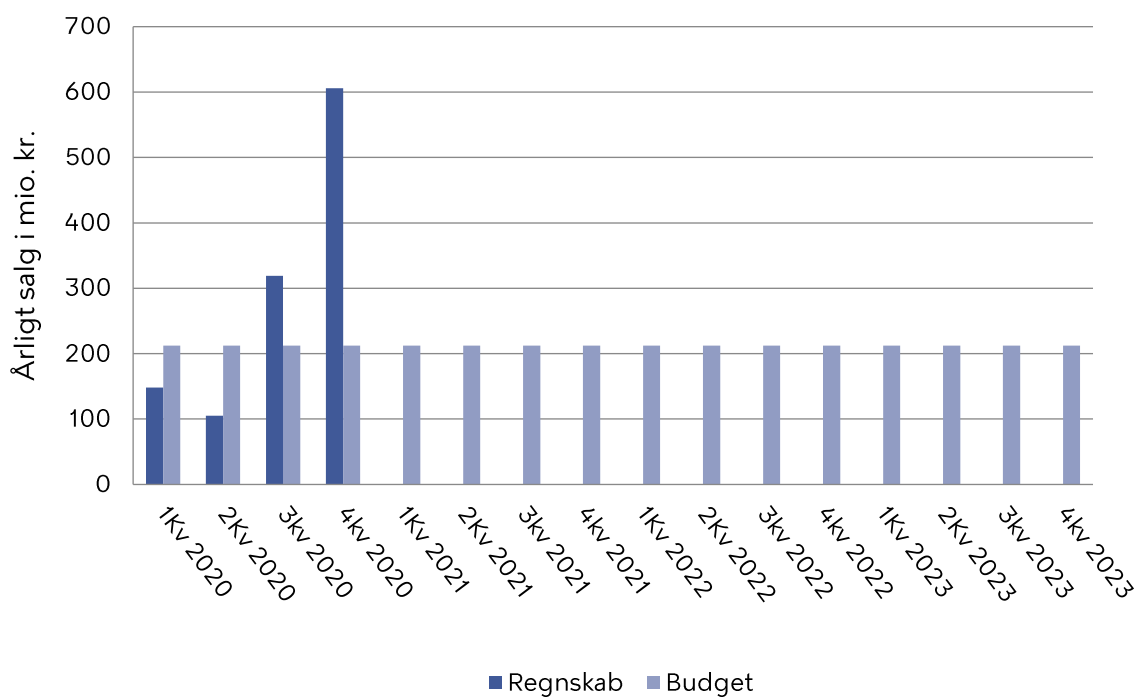
**Figur 9:** Ikke have stigende gæld i perioden – bortset fra udbetaling til Nordhavnstunnellen og bidrag til Sydhavnsmetroen. På trods af, at den sidste del (483 mio. kr.) af 10 pct. reserven vedr. Sydhavnsmetroen er udbetalt ultimo 2020, har selskabet nedbragt gælden med 430 mio. kr. i 2020.

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

**Figur 10:** 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. 655 mio. kr.

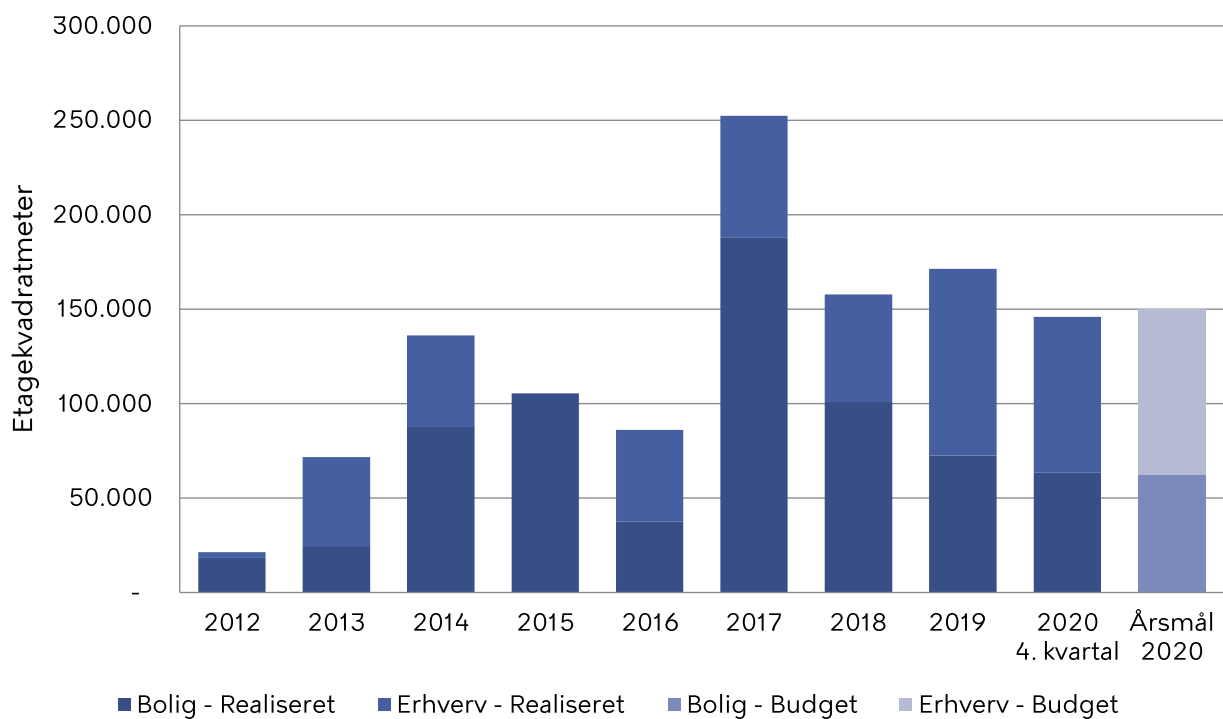
## By & Havn - Byudvikling

Figur 7: By & Havns Forretningsstrategi  
Kvartalsvise salgsindtægter



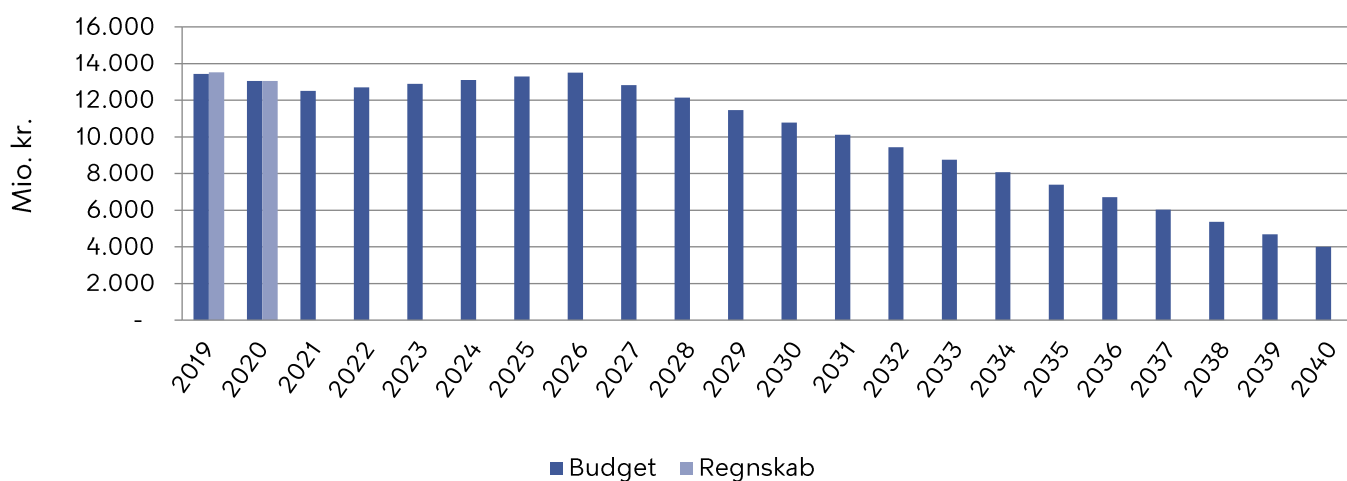
## By & Havn - Byudvikling

Figur 8: Salg af byggeret til bolig og erhverv  
(akkumuleret pr. år)

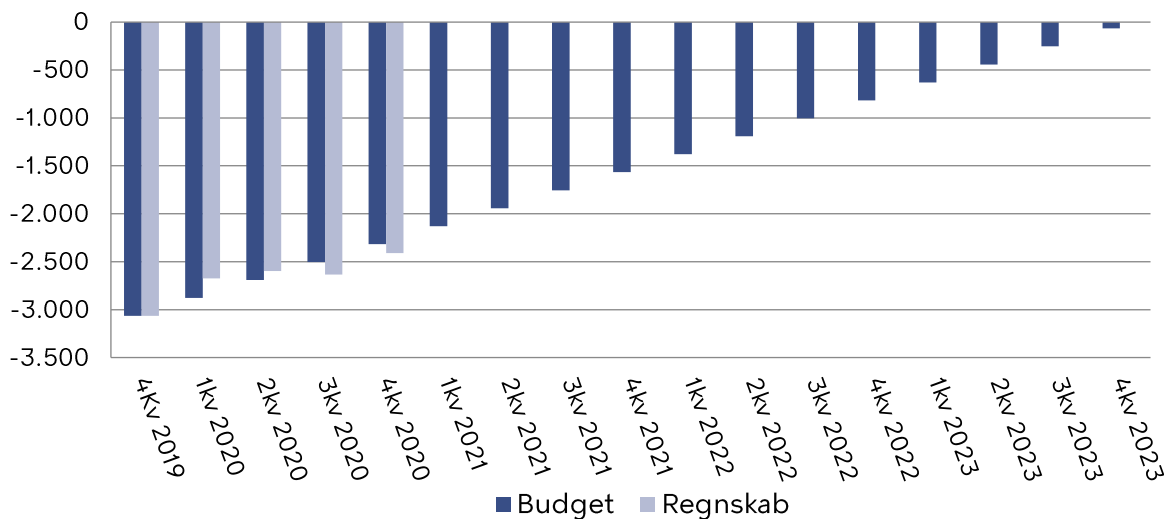


## By & Havn - Risiko / Gæld

Figur 9: Nominel gæld  
(ekskl. reservationsbeløb til metro)



Figur 10: 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**

## Særlige opmærksomhedspunkter

- 2020 har været et turbulent år for Metroselskabet præget af COVID-19, og selskabets primære opgave har været at opretholde en metrodrift, hvor alle myndighedskrav blev opfyldt, og passagererne kunne føle sig sikre på trods af COVID-19, samtidig med en effektiv og pålidelig transport af de mange passagerer, der stadigvæk havde brug for transport.

## Aktuel orientering

- Den 4. maj 2021 er der på metrobyggepladsen ved Ny Ellebjerg indtruffet en tragisk arbejdsulykke, hvor en mand er omkommet efter tab af stålbjælker fra en kran. Arbejdstilsynet har afgivet strakspåbud til underleverandøren Vilaplano om at sikre, at kranoperationer udføres sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt, og at der træffes foranstaltninger for at sikre, at personer ikke opholder sig under ophængte byrder.
- Der er nu etableret fuld mobildækning i Cityringen.
- Målinger i Cityringens tunneller viser en stigning i niveauet af vibrationer, og i alt 415 lokaliteter (både M3 og M4) har henvendt sig til selskabet om gener fra hørbare tog siden december 2019. Grundet stigningen i vibrationsniveauet har Metroselskabet indhentet hjælp fra ekstern rådgivningsbistand til at afdække årsagerne til stigningerne. Dette analysearbejde forventes afsluttet til sommer. Ekspropriationskommissionen har behandlet yderligere 7 sager og har også i disse sager fundet, at den naboretlige tålegrænse ikke var overskredet.
- Metroselskabet har fortsat ikke fået en tilkendegivelse fra regeringen om, der i 2021 vil kunne opnås kompensation for tab som følge af COVID-19 på samme måde som i 2020.



## Metroselskabet

**Figur 10:** Samlet har metrolinjerne i 4. kvartal 2020 haft en tilfredsstillende driftsstabilitet over målsætningen på 98 pct.

**Figur 11:** Metroselskabets resultat før af- og nedskrivninger udgør 524 mio. kr. i 2020, hvilket er på niveau med det forventede, da selskabet er blevet kompenseret af staten for tab som følge af COVID-19 med 747 mio. kr.

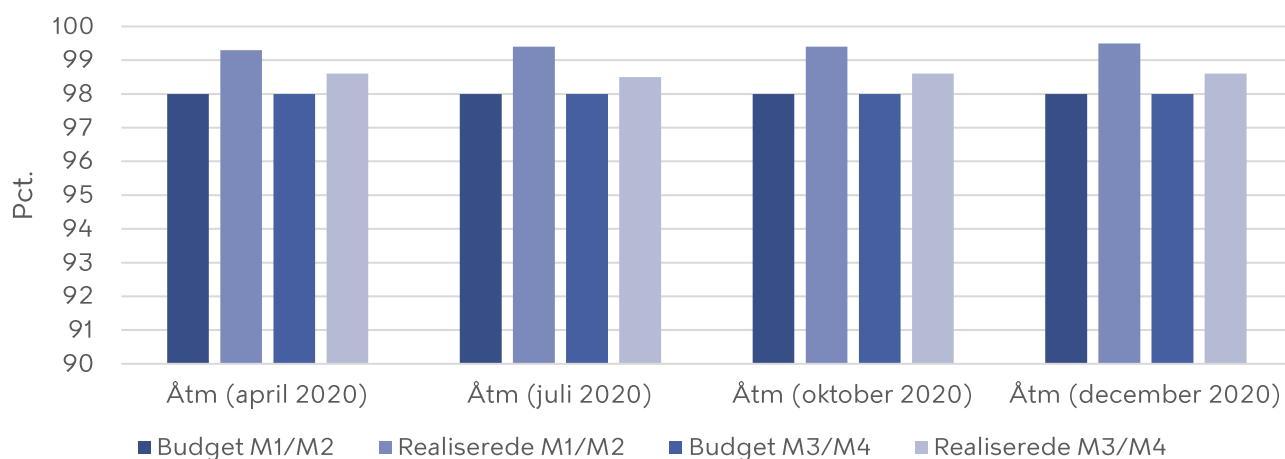
Statens kompensation er indeholdt i omsætningen for året, hvorfor tallet ikke er direkte sammenligneligt med budgettet for 2020, særligt grundet momsmæssige effekter.

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

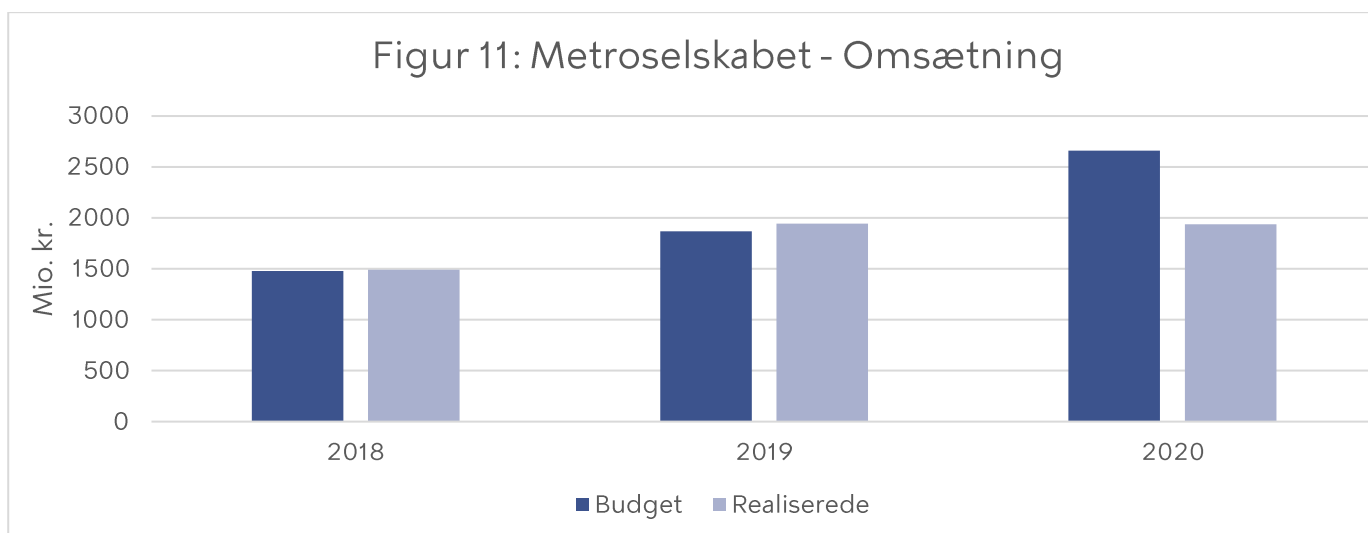
**Figur 13:** Det forventes at have konsekvenser for tidsplanen for anlæg af metro til Sydhavn, hvis der i resten af 2021 opretholdes uændrede restriktioner i forhold til de nugældende. Fra 31. maj 2020 til ultimo februar 2021 kan det konstateres, at projektet er forsinket med ca. fem uger. Metroselskabet skønner, at den planlagte produktivitet - med de nuværende COVID-19 restriktioner og deraf manglende bemanning - reduceres med ca. 25 pct., hvilket svarer til ca. en uges ekstra forsinkelse pr. måned. Det er usikkert, om en sådan forsinkelse vil kunne indhentes, men selskabet samarbejder med hovedentreprenøren TUNN3L om at finde og implementere løsninger, der i størst muligt omfang kan begrænse eller fjerne forsinkelser. Det må imidlertid forventes, at forsinkelsen - uanset konkret størrelse - vil medføre ekstra økonomiske krav, som vil skulle forhandles med entreprenøren.

## Metroselskabet - Forsyningssikkerhed

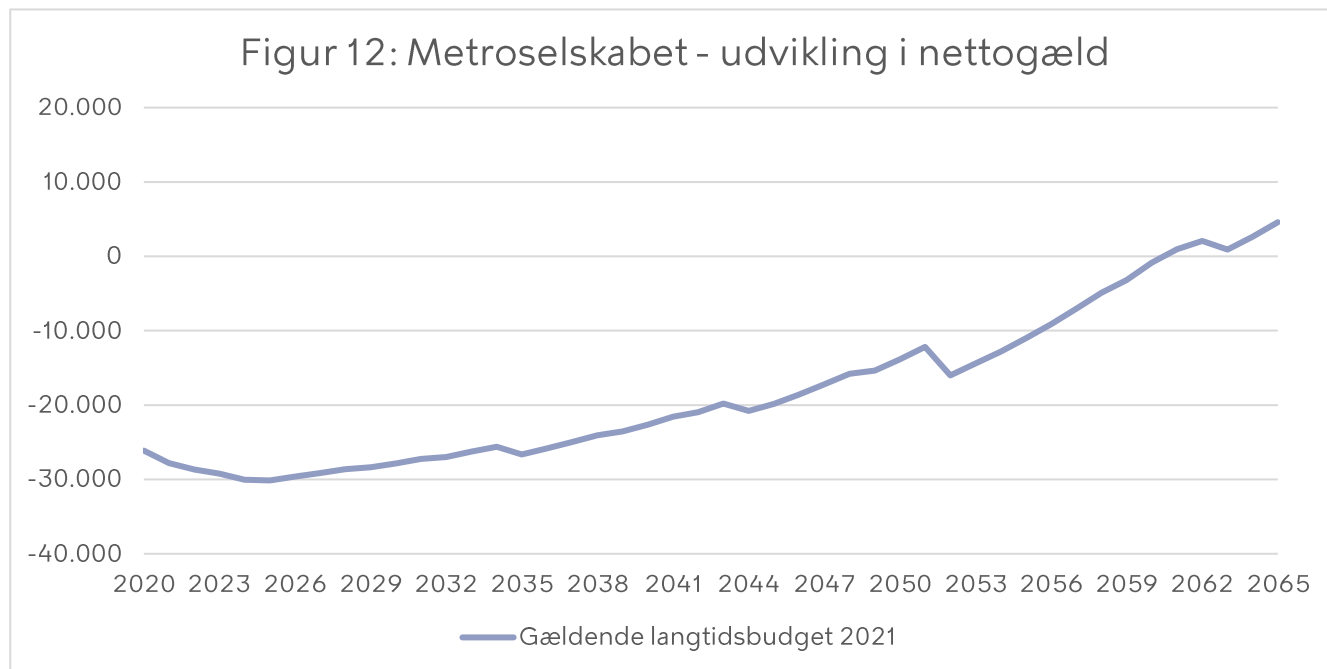
Figur 10: Metroselskabet - Driftsstabilitet for M1/M2 og M3/M4



Figur 11: Metroselskabet - 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

- ARC har opnået en positiv egenkapital pr. ultimo 2020.
- ARC og VF: Klimaministeriet har meddelt, at aftalepartierne bag klimaplanen for affaldsområdet fortsætter ad planens sekundære spor om liberalisering af sektoren. Dette sker efter, at aftalepartierne på anbefaling fra Energistyrelsen afslog at forfølge KL-sporet om en politisk styret reduktion af den danske forbrændings-kapacitet. Pt. er arbejdet med en konkurrencemodell forbundet med flere uklarheder af politisk, økonomisk og juridisk karakter.
- VF's 2020 regnskab viser en omsætning på 1.141 mio. kr., et driftsresultat på 35 mio. kr. og et årsresultat på 15 mio. kr. VF havde ultimo 2020 samlede aktiver på 3.258 mio. kr. og en egenkapital på 984 mio. kr. (soliditet 30 pct.).

### Aktuel orientering

- ARC og VF er to af 13 forbrændingsanlæg i Danmark, som skal bistå myndighederne med at destruere opgravede mink. VF forventer at modtage 2.000 ton mink (ca. 15 pct.) ud af de i alt ca. 13.000 ton opgravede mink i perioden ultimo maj til medio juli 2021. VF forventer ingen ekstra lugtgener i forbindelse med afbrændingsopgaven. ARC har modtaget et antal prøvelæs med mink til afbrænding, som ARC har kunnet håndtere uden problemer. ARC har efterfølgende tilbudt myndighederne at modtage 5.000 ton mink (ca. 39 pct.), men har endnu ikke fået en tilbagemelding.

## 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 2020 forventedes mængden af forbrændte mængder at udgøre 537.000 ton. I den opdaterede prognose 2020 blev forventningerne opjusteret til 600.000 ton. Resultatet for 4. kvartal 2020 er 599.000 ton, og det udgøres af 439.000 ton affald og 160.000 ton biomasse.

VF's 2020-budget var på 529.500 ton forbrændt affald, og selskabet realiserede i alt 522.100 ton efter 4. kvartal 2020.

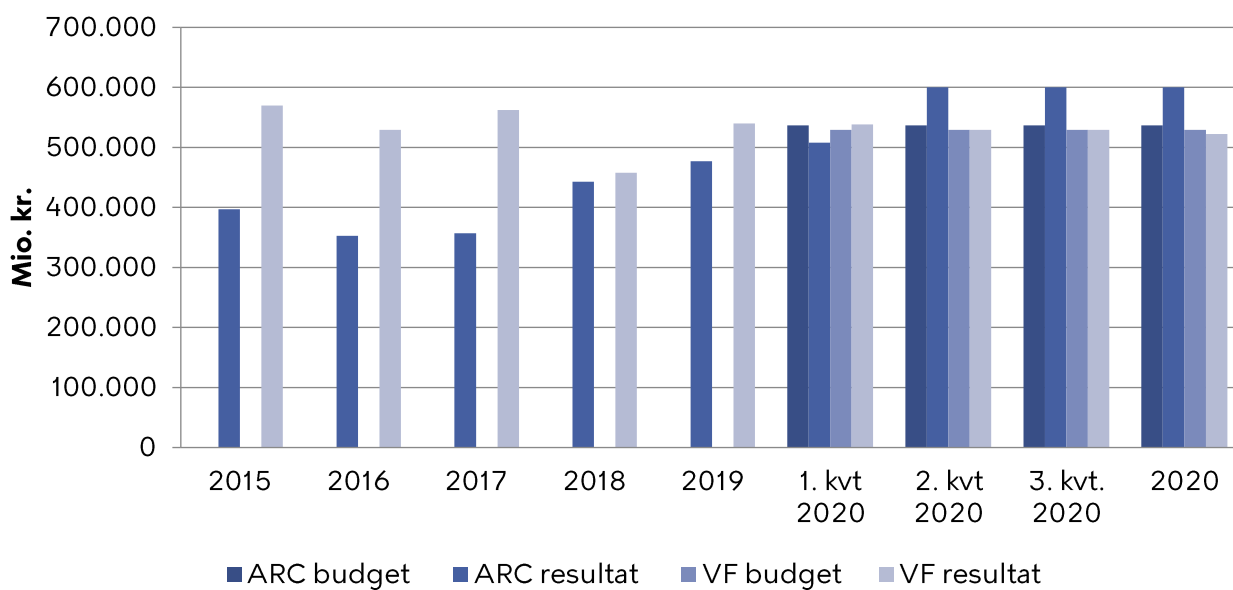
**Figur 15:** Årets driftsresultat i ARC blev 214,6 mio. kr., hvilket overstiger prognose 2020 med 11,5 mio. kr. I budget 2020 forventedes et driftsresultat på 271,8 mio. kr. Årets samlede resultat blev 431 mio. kr.

Årets driftsresultat i VF var på 181,2 mio. kr. i 2020 mod et budget på 179 mio. kr.

**Figur 16:** I 2020 skete der en stigning i ARCs langfristede gæld. Dette skyldes, at ARC i 2019 opsagde låneporteføljen med henblik på en låneomlægning i 2020, hvilket resulterede i, at lånene blev klassificeret som kortfristet gæld i 2019-regnskabet. I 2020-regnskabet er lånene igen klassificeret som langfristet gæld.

## ARC og VF - Forsyningssikkerhed

Figur 14: Forbrændte mængder - ARC og VF



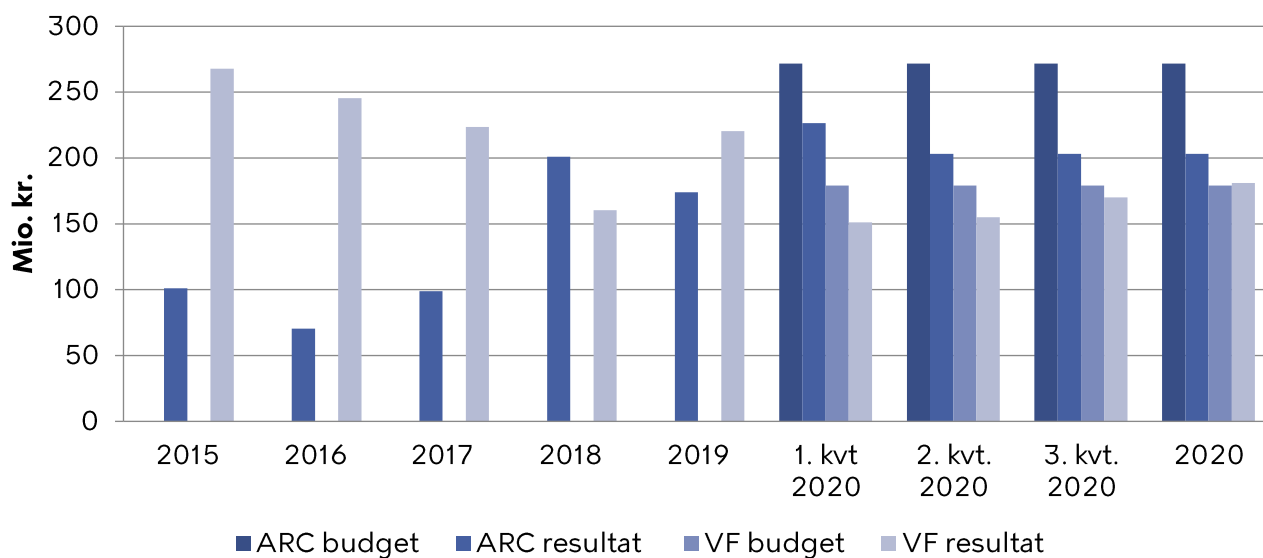
Selskaberne har kapacitet til afbrænding af følgende affaldsmængder:

**ARC:** 560.000 ton

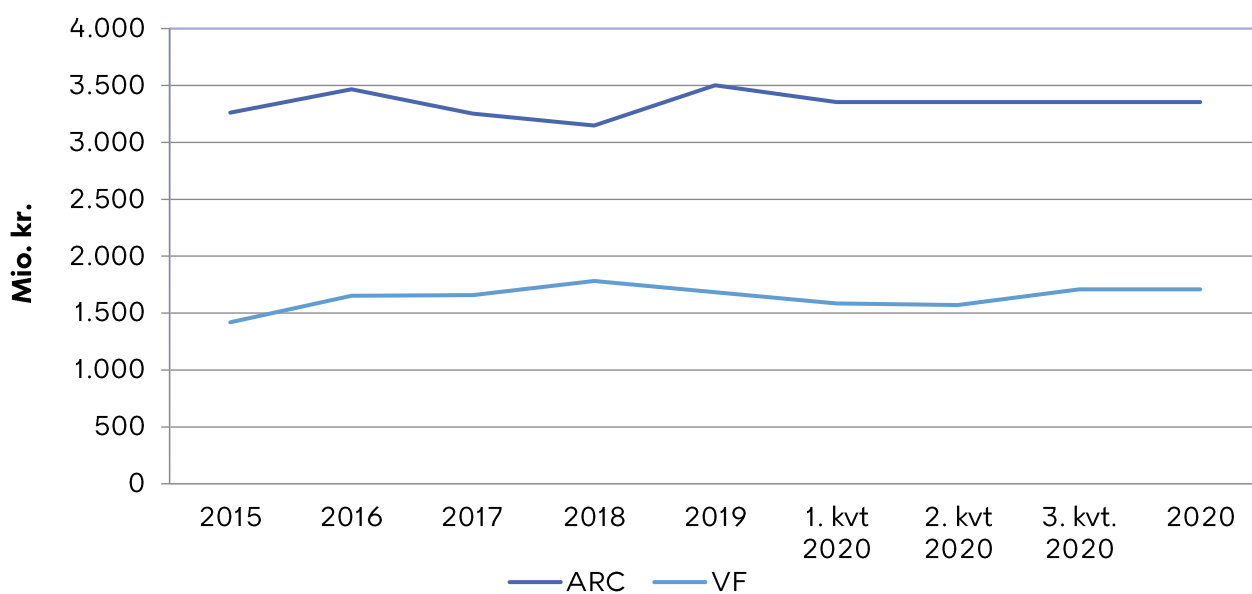
**VF:** 600.000 ton

## 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

- Covid-19 og det deraf afledte forsamlingsforbud har påvirket afholdelsen af events i Royal Arena negativt i 2020.
- Der er i 2020 gennemført en låneomlægning, som har medført en ekstraordinær nettoindtægt af de fremtidige rentebesparelser på 26,9 mio. kr.

### Aktuel orientering

- Covid-19 påvirker fortsat aktiviteterne for operatøren Danish Venue Entreprise A/S negativt på kort sigt. Der forventes en gradvis åbning af samfundet i 2. halvår af 2021, som vil have en positiv effekt på events og økonomi.
- Den faste leje betales i overensstemmelse med lejekontrakten.

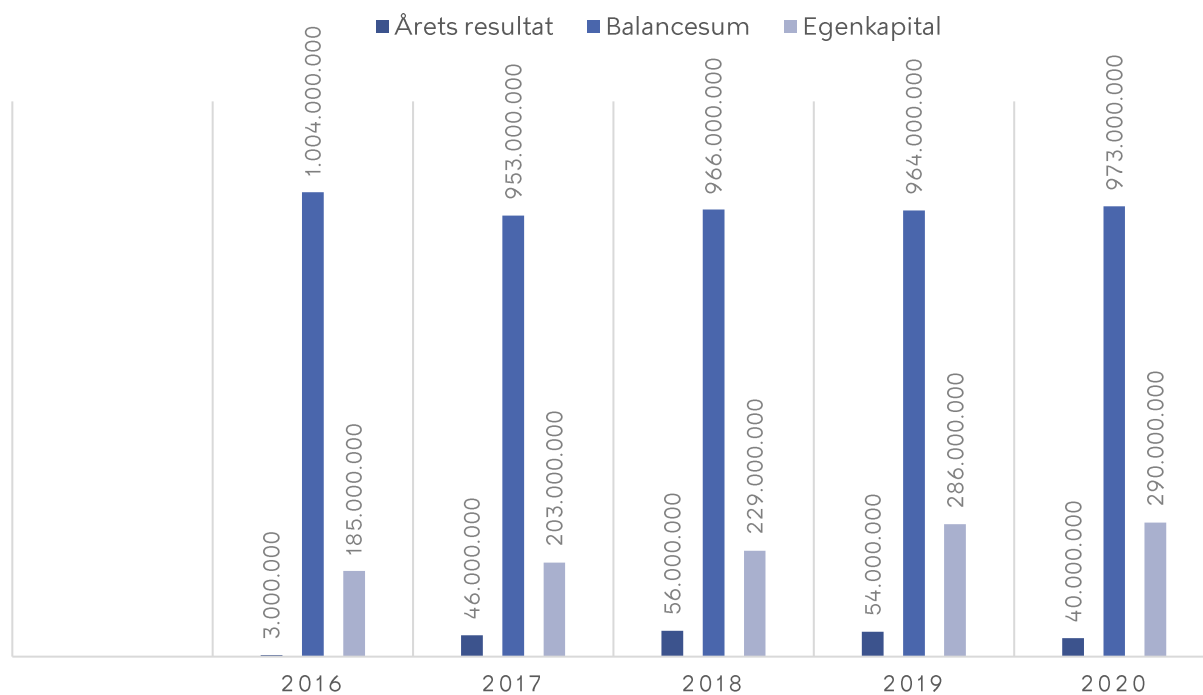
## Arena

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 17: NØGLETAL (DKK)



**Figur 17:** Årets resultat for Arena CPHX P/S er 4 mio. kr., og egenkapital pr. 31. december 2020 er 290 mio. kr. I lyset af Covid-19 og afledte nedlukningskonsekvenser er resultatet tilfredsstillende.

# Trafikselskabet Movia

## **Movia**

### Særlige opmærksomhedspunkter

- Movias regnskab 2020 viser et samlet tilskudsbehov fra kommuner og regioner til Movia på i alt 3.054 mio. kr. mod et budgetteret tilskudsbehov på 3.106 mio. kr. Tilskudsbehovet er dermed samlet set 52 mio. kr. lavere end budgettet. Heri indgår COVID-19 statskompensation på 455 mio. kr.
- Københavns Kommunes efterregulering for 2020 udgør 18,4 mio. kr., som afregnes til Københavns Kommune i januar 2022.
- Passagerindtægterne er 540 mio. kr. lavere end i budget 2020. Det skyldes lavere aktivitet i samfundet som følge af COVID-19, der har betydet 31 pct. færre passagerer end budgetteret.

### Aktuel orientering

- COVID-19 epidemiens restriktioner fortsætter og forventes at påvirke Movias økonomi væsentligt også i 2021 og frem. KL, Danske Regioner og staten har i oktober 2020 indgået aftale om kompensation for COVID-19 relaterede udgifter i 2021. Parterne er samtidig enige om, at der ikke indføres serviceforringelser i det kommunale og regionale kollektive trafikniveau i 2021 set i forhold til niveauet før COVID-19. Der er afsat en ramme på 362 mio. kr. til trafikselskaberne i Danmark. Det indgår i aftalen, at hvis nettomerudgifter og mindreindtægter som følge af COVID-19 overstiger den afsatte ramme, skal en justering af rammen samt håndteringen af udviklingen drøftes senest ifm. forhandlingerne om kommunernes og regionernes økonomi for 2022. Som følge af den anden nedlukning ved indgangen til 2021 forventes den afsatte ramme ikke at være tilstrækkelig. Der er ikke på tidspunktet for kvartalsrapporteringen indgået aftale med staten om forhøjelse af den økonomiske ramme.

## Movia

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

passagerer mod forventede 158 mio. passagerer.

Overordnet set viser seneste opgørelse ingen større ændring i rejsehastigheden for A og S buslinjer fra 3. kvartal 2020 til 4. kvartal 2020, men de enkelte linjer oplever til gengæld fald og stigninger:

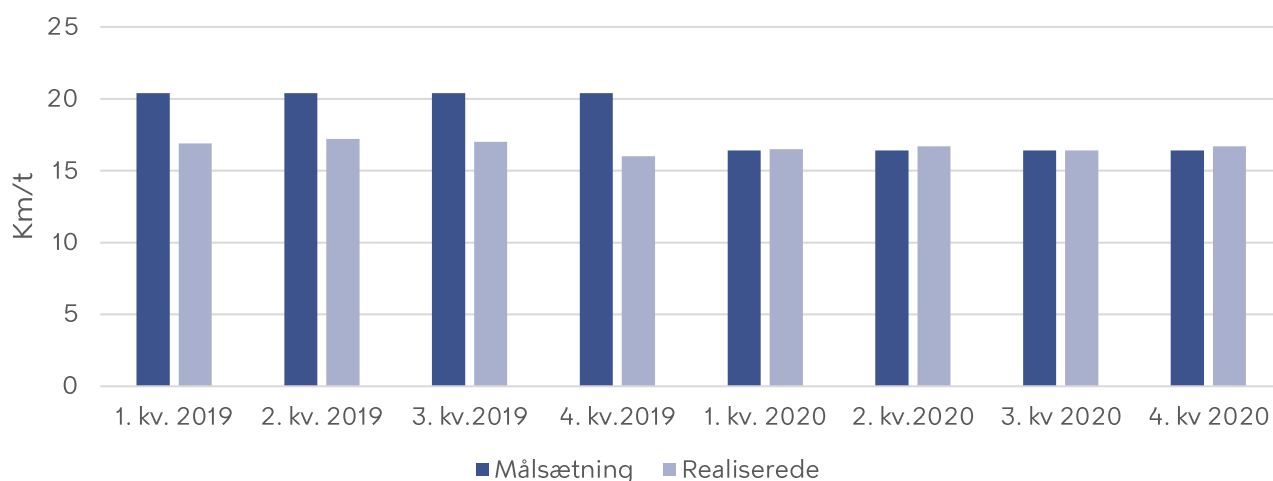
- Linje 1A oplever et fald i rejsehastigheden, som formentlig skyldes vejarbejde på strækningen Sønder Boulevard - Åboulevard.
- Linje 4A er blevet omlagt via Nørrebro St. og fået et ekstra stoppested på Lundtoftegade, hvormed der ses et fald i rejsehastigheden.
- På linje 6A ses en forøgelse i hastighed mellem Emdrup Torv - Bispebjerg St., hvilket skyldes det afsluttende vejarbejde på Tagensvej.
- For buslinje 250S opleves der en stigning i rejsehastighed, da denne er blevet omlagt via Nørrebro St. og har dermed fået en direkte linjeføring til Åboulevard ift. tidligere.
- Rejsehastigheden for buslinje 500S påvirkes negativt af letbanearbejde på Ring 3.

**Figur 19:** Tilskudsbehovet er i regnskabet for 2020 106,6 mio. kr. højere end budgetteret, der hovedsageligt skyldes de lavere passagerindtægter grundet lavere passagertal. I tallet indgår COVID-19 relateret mertilskud på 124,7 mio. kr., som staten dækker. Dermed bliver kommunens tilskud til busdrift 18,1 mio. kr. lavere end budgetteret, dvs. 310,4 mio. kr.

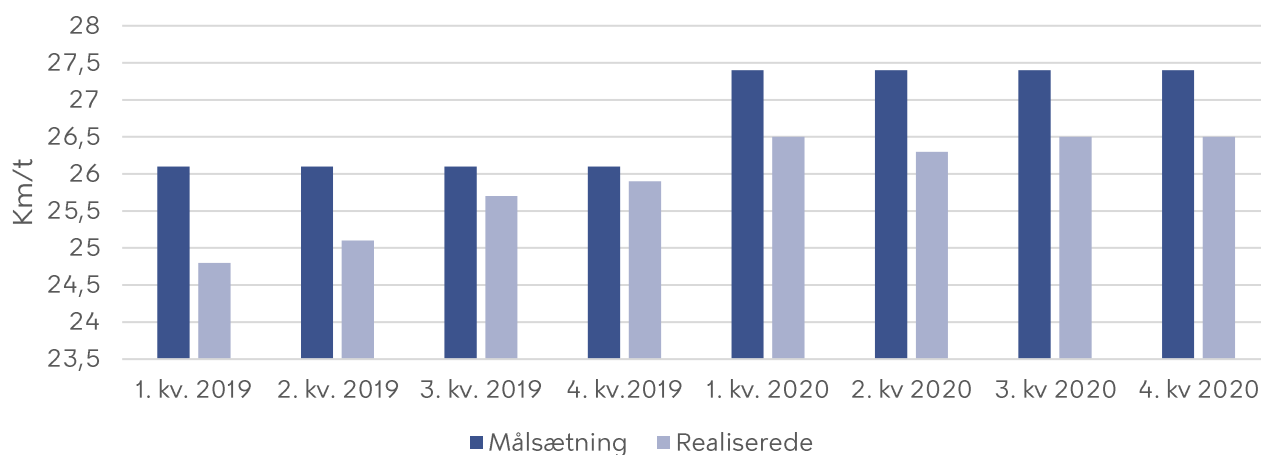
**Figur 20:** Den markante stigning i tilskud pr. passager skyldes hovedsageligt, at passagertallet er kraftigt reduceret på grund af COVID-19. I takstområde H var de realiserede passagertal i 2020 107 mio.

## Movia - Forsyningssikkerhed

Figur 18a: Movia - A-busser - Fremkommelighed - København

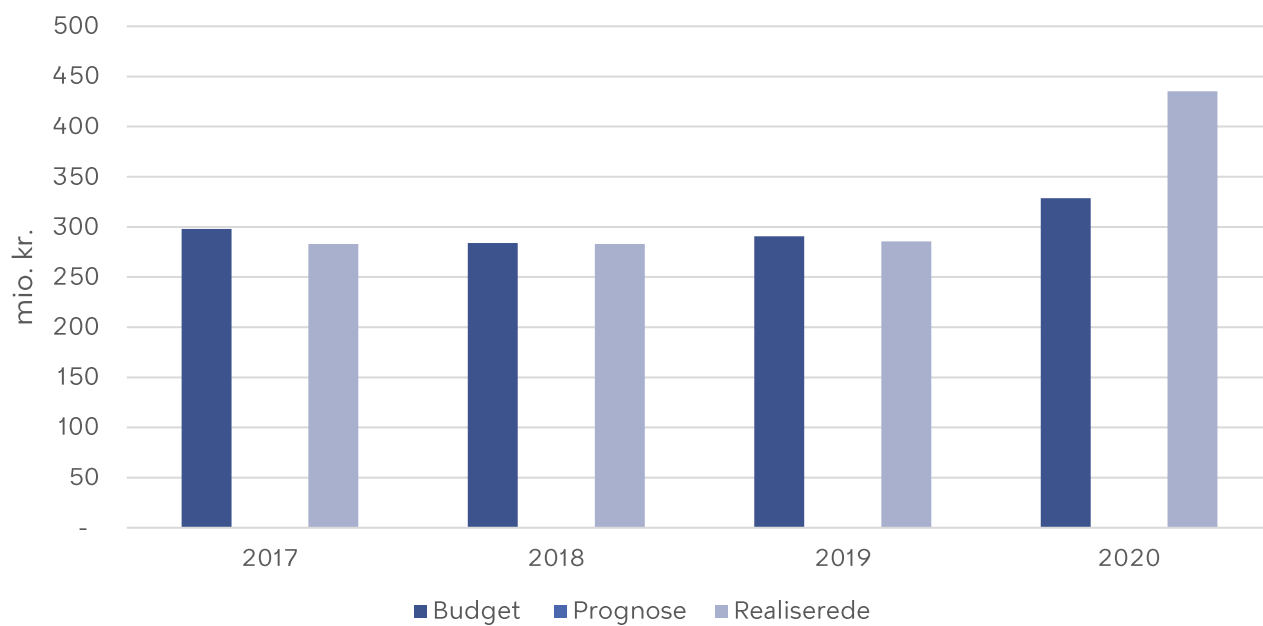


Figur 18b: Movia - S-busser - Fremkommelighed - København

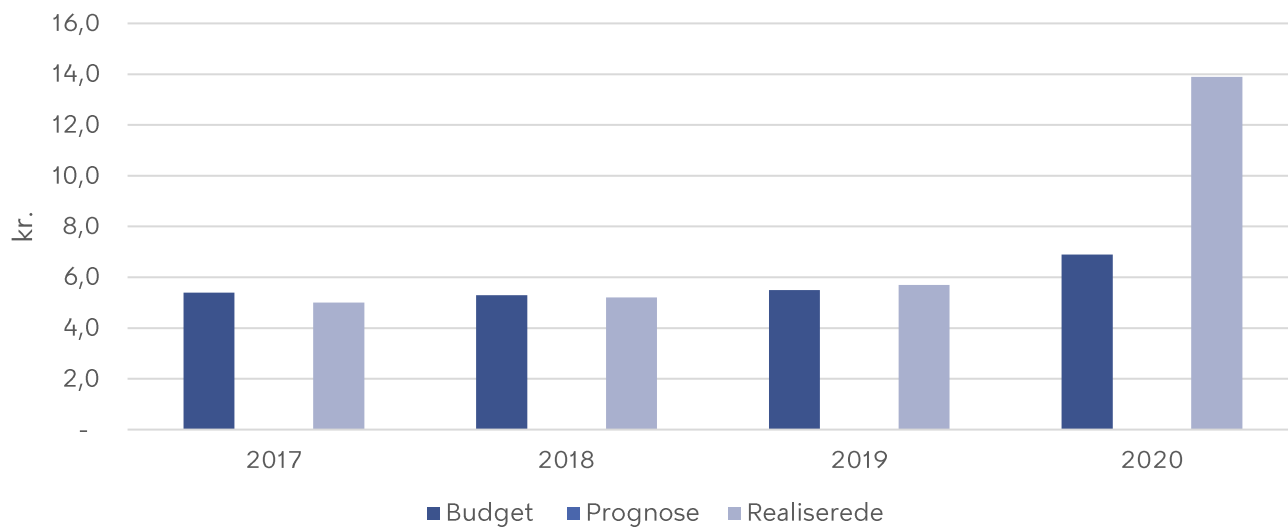


## Movia - Priser

Figur 19: Movia - Tilskudsbehov - Bus - Københavns Kommune



Figur 20: Movia - Tilskud pr. passager - Storkøbenhavn





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

# CTR

## Særlige opmærksomhedspunkter

- CTR's strategi i forhold til at levere CO2-neutral varme i 2025 er blevet styrket ved, at HOFOR i 2020 fik udfaset fossile brændstoffer, da AMV3 (dvs. den kulfyrede blok) nedlukkede helt. HOFOR er CTR's største fjernvarmeaftager/-leverandør (ca. 70 pct.).
- CTR's 2020 regnskab viser et varmesalg på 2.162 mio. kr., et resultat af primær drift på 285 mio. kr. og et resultat på -122 mio. kr. Der var ultimo 2020 samlede aktiver for 5.710 mio. kr. med en egenkapital på 591 mio. kr. (soliditet 10,4 pct.)

## Aktuel orientering

- Troels Chr. Jakobsen, MB (Å) er pr. den 6. april 2021 indtrådt i CTR's bestyrelse.

## CTR

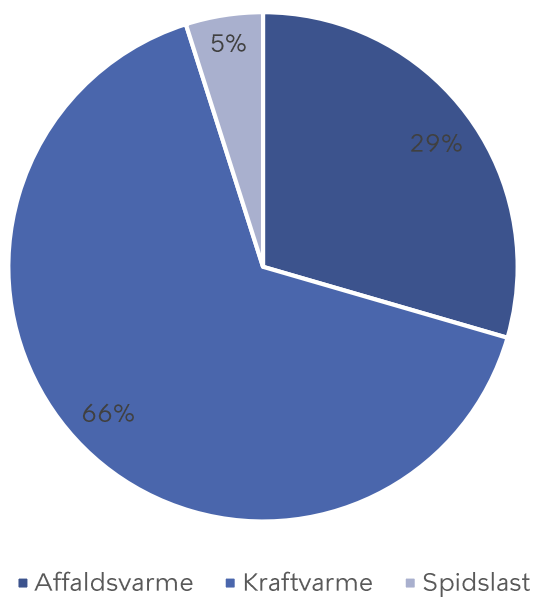
**Figur 22:** Viser, at kraftvarme udgjorde 60 pct. af CTR's varmekøb i 2020, og affaldsvarme udgjorde 36 pct., mens de resterende 4 pct. var spidslastvarme. Til sammenligning vises prognosefordelingen i 2019 i figur 21.

**Figur 23:** CTR's resultat for 2020 viser en underdækning på 121,5 mio. kr., hvilket kan sammenholdes med, at der var en samlet akkumuleret overdækning på 132,6 mio. kr. i 2019. Dvs. at de seneste to år har resulteret i en samlet overdækning (overskud) på 11,2 mio. kr., som vil blive tilbageført til forbrugerne.

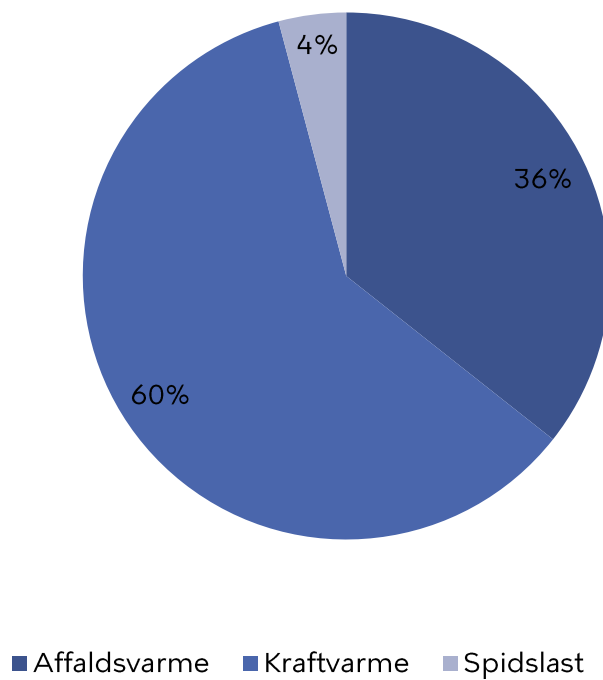
**Figur 24:** CTR's varmesalg i 2020 var på 2.162 mio. kr., hvilket er 204 mio. kr. under budget og 400 mio. kr. under varmesalget i 2021.

## CTR - Miljø

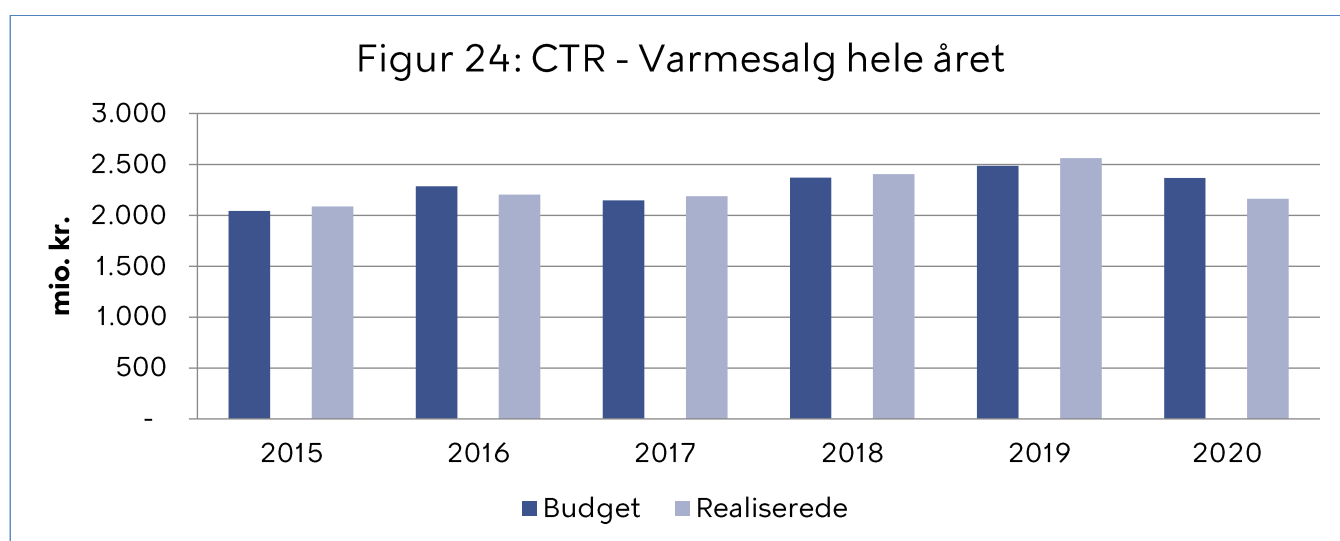
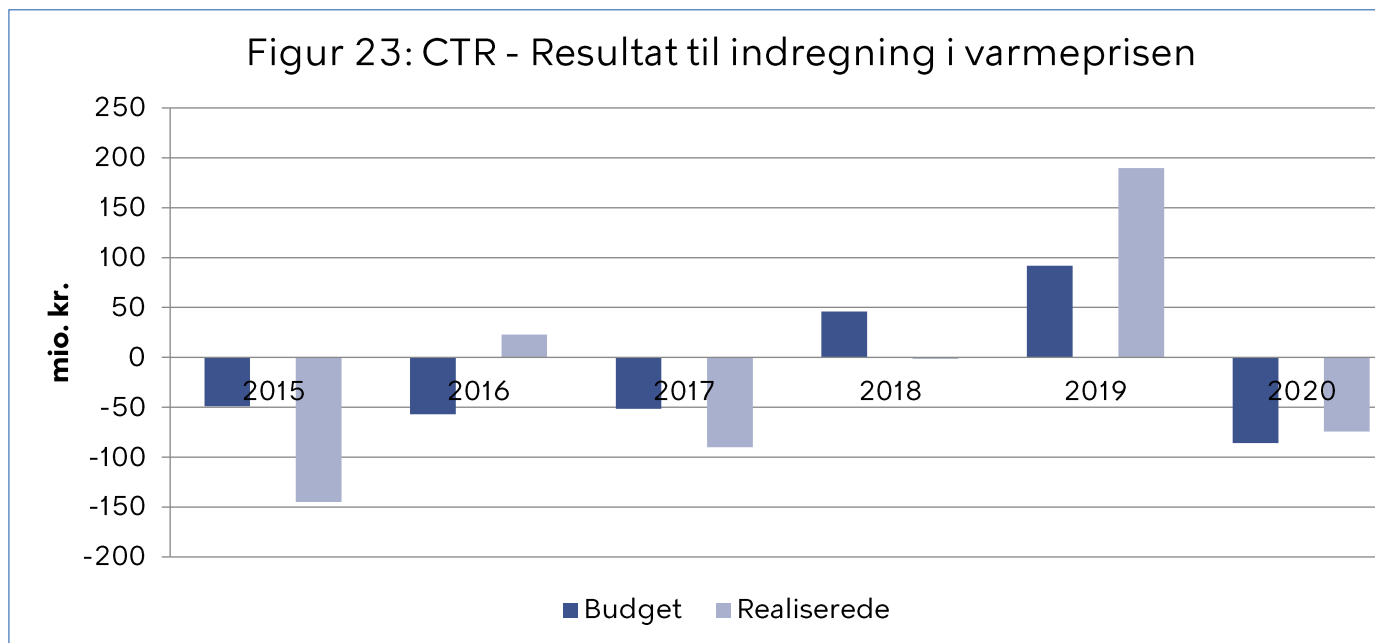
Figur 21: Varmekøb til kommunerne 2019



Figur 22: Varmekøb til kommunerne 2020 realiseret



## CTR - Omsætning og omkostninger



# **Hovedstadens Beredskab I/S**

## Hovedstadens Beredskab

### Særlige opmærksomhedspunkter

- Hovedstadens Beredskab har i 2020 ikke opfyldt sit måltal for sygefravær. Selskabet fik primo 2020 af Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering tildelt 4,6 mio. kr. fra en pulje, der skal "bidrage til og understøtte, at udvalgte offentlige arbejdspladser fortsat arbejder målrettet og systematisk med at nedbringe sygefraværet". Midlerne anvendes i Hovedstadens Beredskab bl.a. til evaluering af selskabets sygefraværspolitik, til at styrke den forebyggende indsats f.eks. ved at undersøge sammenhængen mellem vagtplanlægning og trivsel, til at uddanne ledere i at afholde sygefraværssamtaler samt til at forbedre datagrundlag og anvendelsen heraf.

### Aktuel orientering

- Hovedstadens Beredskab har kontrakt med Region Hovedstaden om ambulancekørsel i dele af regionens område indtil udgangen af februar 2023. Region Hovedstaden gennemfører for øjeblikket udbud af ambulancekørsel for den efterfølgende periode og ventes at træffe tildelingsbeslutning og indgå nye kontrakter efter sommerferien.

## 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:** Trods COVID-19 er det i 2020 lykkedes at gennemføre 96,7 % af de lovpligtige brandsyn. De manglende 3,3 % svarer til 76 brandsyn, hvoraf de 50 skyldes, at de pågældende steder har været lukket eller ej i drift som følge af nedlukning. De resterende 26 manglende brandsyn relaterer sig til institutioner og andre virksomheder, hvor det som følge af COVID-19 ikke har været muligt at foretage brandsyn.

**Sygefravær:** Måltal for 2020 på 5 fraværsdage pr. årsværk er ikke opfyldt. Ved udgangen af 4. kvartal var der registreret 13,1 fraværsdage pr. årsværk. (Måltal for sygefravær er første gang medtaget i 3. kvartal 2020.)



## Hovedstadens Beredskab - Serviceniveau

Hovedstadens Beredskab – Serviceniveau

Figur 25

Område	Fagligt mål	Målopfyldelse ved udgang af 1. kvartal 2020 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 2. kvartal 2020 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 3. kvartal 2020 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 4. kvartal 2020 (år til dato)
<b>Disponeringstid*</b>	Alarmcentrals disponering ift. ildløstjeneste: 95 % indenfor 1 min.	95,50 %	96,20 %	96,30 %	96,01 %
<b>Responstid (tryghed)</b>	Først mødte køretøj kan påbegynde indsatsen: 95 % af udrykninger indenfor 10 min.	97,81 %	97,00 %	96,60 %	96,76 %
<b>Responstid (kapacitet)</b>	Alt nødvendigt materiel/mandskab til indsatsen: 95 % af udrykninger indenfor 10 min.	96,83 %	96,27 %	95,67 %	95,88 %
<b>Brandsyn</b>	Alle lovpligtige tilsyn skal være gennemført indenfor fristerne.	0 %	23,75 %	62,20 %	96,70 %
<b>Sygefravær</b>	Max. 5 dages fravær: dagsværk pr. årsværk			9,0	13,1

\*) Inkluderer tidligere Københavns Brandvæsens og Frederiksberg Brandvæsens udrykningsområder