



Kvartals- rapport 3. kvartal 2021

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

- HOFOR rapporterer i løbet af året på tertialer (tredjedele). Nærværende rapportering tager udgangspunkt i 2. tertial 2021.
- Der har været 6 forsyningskritiske hændelser i de første to tredjedele af 2021, heraf er de 5 lukninger af badesteder pga. meget regn samt en drikkevandshændelse i Herlev, hvor en vandledning blev gravet over.

Aktuel orientering

- Elpriserne er i løbet af 2021 steget væsentligt. HOFOR har prissikret store dele af det forventede elsalg fra Amagerværket og fra vindmøller og solceller på lavere prisniveauer, som HOFOR på daværende tidspunkt anså for attraktive. Prisudviklingen har dog vist, at priserne kunne blive endnu højere. Det betyder, at HOFOR skal indbetale sikkerhedsmargin (likviditet) på prissikringsaftalerne, og at der aktuelt vil være et ikke-realiseret tab på prissikringen i 2021-regnskabet, som vil vare, indtil prissikringsaftalerne begynder at udløbe. Undervejs vil HOFOR imidlertid levere den fysiske elproduktion, som prissikringen vedrører.
- HOFOR har ansat den nuværende direktør i Metroselskabet I/S, Henrik Plougmann Olsen, som ny administrerende direktør fra maj 2022.

HOFOR

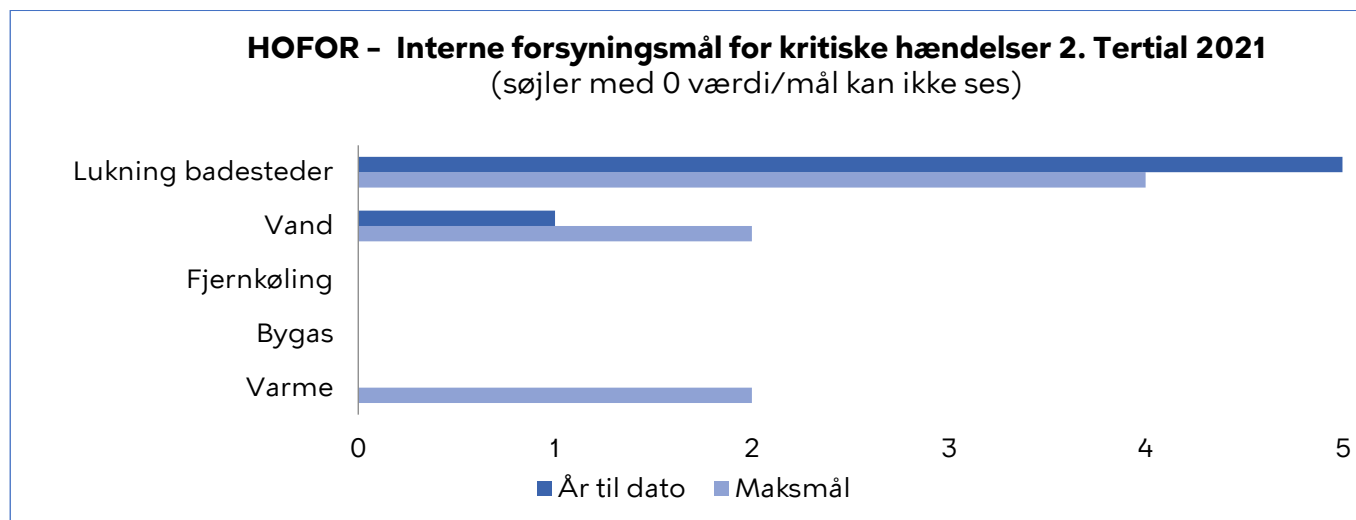
Figur 2:

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

Figur 5:

Soliditeten i HOFOR's kommercielle del (energi, vind og fjernkøling) er relativt lav, hvilket øger risikoeksponeringen. Økonomiforvaltningen bemærker, at HOFOR's elproduktionsaktiviteter (vindmøller, solceller og el-siden af kraftvarmeverker) 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
HOFOR - Tunnelprojekter			
Kalvebod Brygge	Afsluttes 2025		
Svanemøllen	Afsluttes 2027		
Østerbro - Strandboulevarden	Afsluttes 2021		
Valby - Grønttorvet - Valbyparken	Afsluttes 2027		

I projektskemaerne betyder farvekoderne følgende:

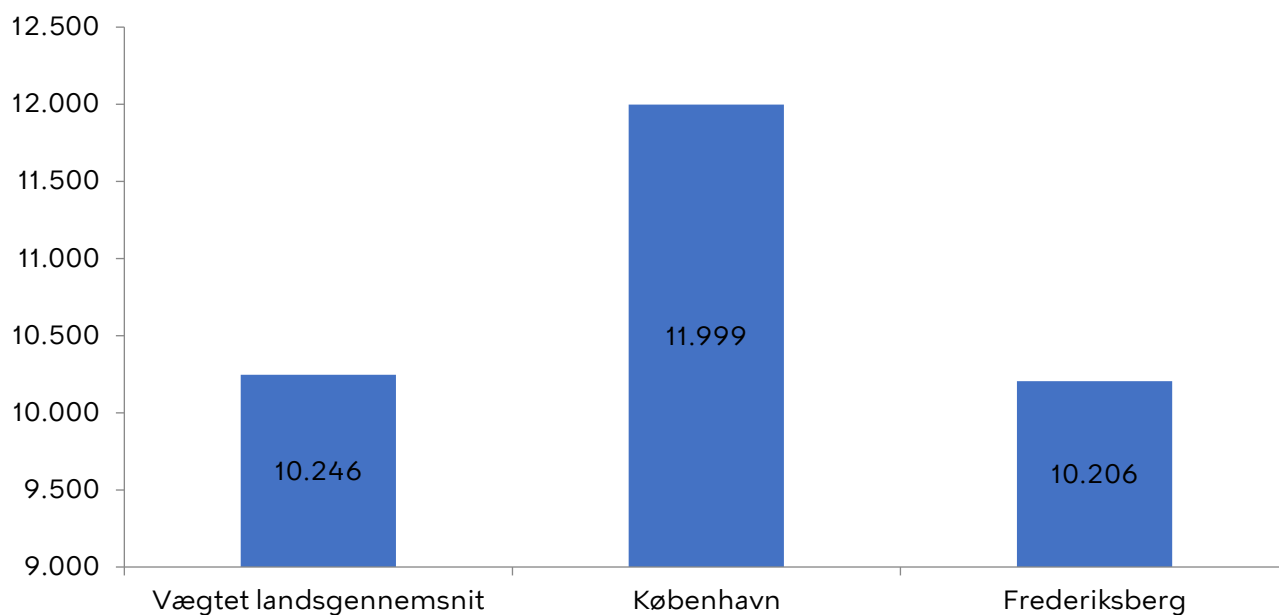
1. Projektet forløber planmæssigt / indenfor fastlagte rammer

2. Risiko for overskridelse af tidsplan eller budget

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

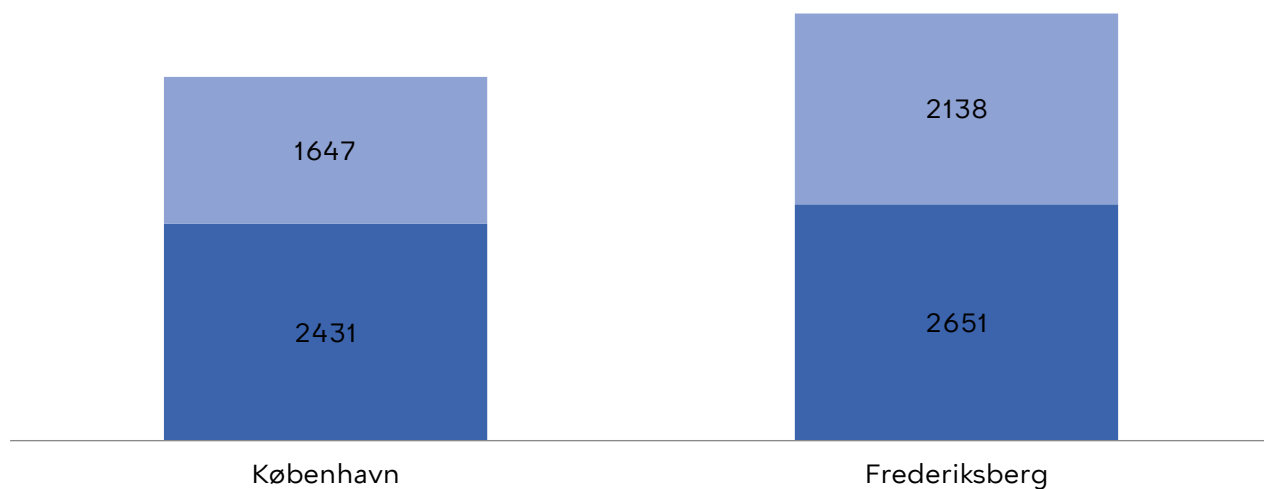
HOFOR - Priser / omkostninger

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

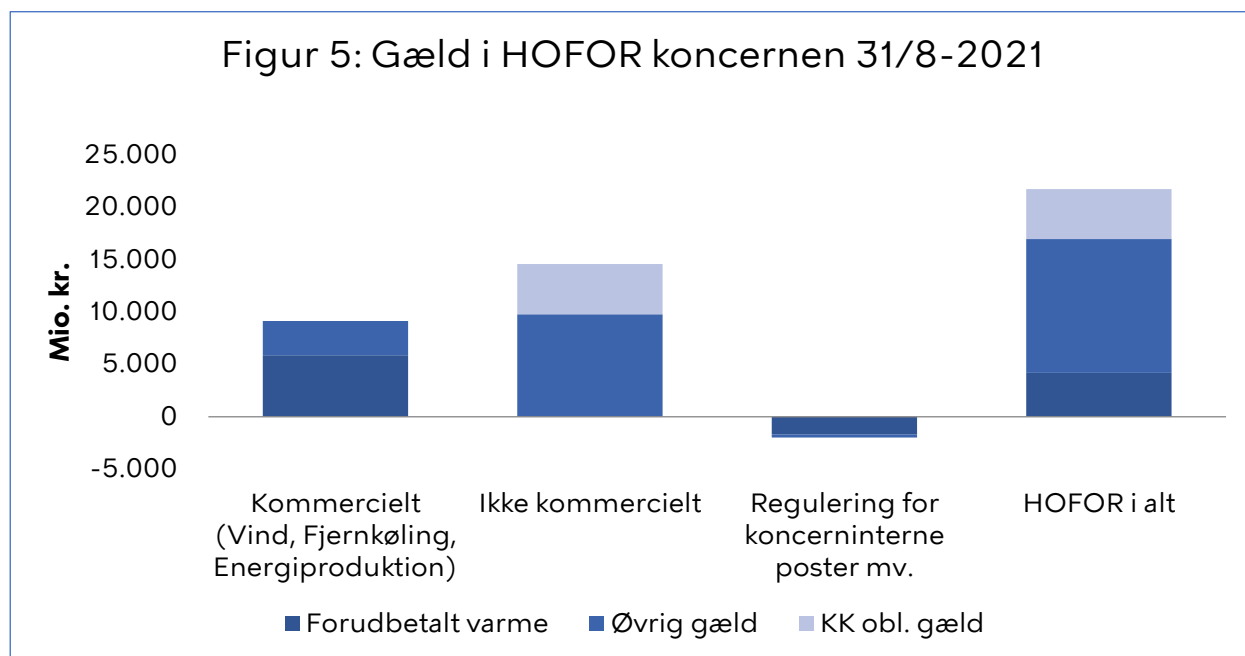
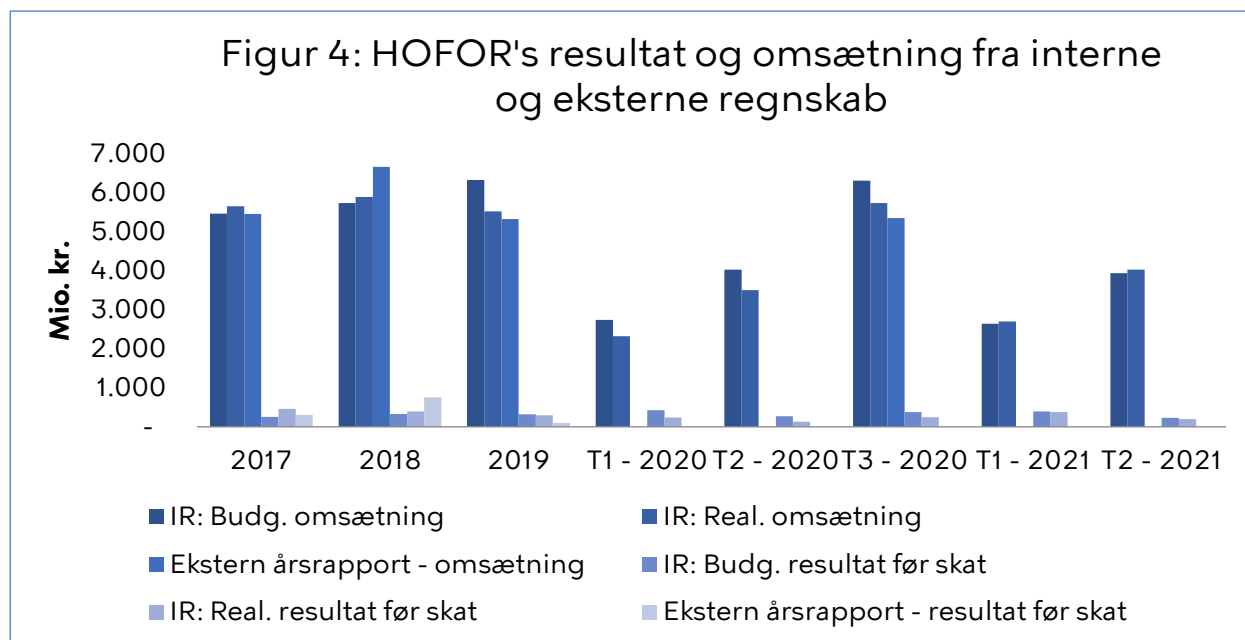


Vand/spildevand gns. udgifter i 2021 ved et forbrug på 100 kubikmeter i kr.

■ Drikkevand ■ Spildevand



HOFOR - Risiko/gæld



Udviklingselskabet By & Havn I/S

By & Havn

- By & Havns resultat for 3. kvartal 2021 blev på 1.442 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. 2 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/lav krydstogtaktivitet 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 312 mio. kr. i strategiperioden.
- Der er solgt ejendomme i 3. kvartal 2021 for 562 mio. kr. – samlet for året er der solgt for 1.997 mio. kr.
- Egenkapitalen er forbedret med 1.736 mio. kr. i strategiperioden, når der tages højde for markedsværdiregulering af gælden og udbetalingen i 2020 af 483 mio. kr. vedrørende korrektionsreserven til Sydhavnsmetroen.

Aktuel orientering:

- Lynetteholms entreprenør, Per Aarsleff A/S, har påbegyndt Fase 1 med at grave blødt havbundsmateriale væk i det vandområde, hvor Lynetteholms stendæmning ud mod Øresund skal etableres. Fase 1 forventes afsluttet 1. kvartal 2023.
- Klimabevægelsen har primo februar 2022 frafaldet krav om opsættende virkning af stævningen mod Transportministeriet og By & Havn om anlæg af Lynetteholm. Sagen køres primært af Transportministeriet.
- Klagerne vedr. Fælledby har ikke fået medhold i Planklagenævnet og Miljø- og Fødevareklagenævnet. Amager Fælleds Venner har 2. februar 2022 stævnet Miljø- og Fødevareklagenævnet med påstand om fejl i nævnets afgørelse.
- Projektet fortsætter under tilsyn af Teknik- og Miljøforvaltningen og Miljøstyrelsen. Amager Fælleds Venner har stævnet Fælledby P/S vedr. frigivelse af sikkerhed på 2 mio. kr. i tidligere sag. Landsretten har 11. februar 2022 pålagt Fælledby P/S at betale landsretssagens omkostninger og frigive sikkerhedsstillelsen på 2 mio. kr. til Amager Fælleds Venner. Dermed er sagen i byretten uaktuel.
- Regeringens boligudspil om bl.a. plankrav om 33 pct. almene boliger reducerer på kort sigt selskabets værdier med 200 mio. kr. På langt sigt kan værdierne reduceres med 1,5 mia. kr., såfremt Københavns Kommune vælger at udnytte muligheden fuldt ud.

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 3. kvartal 2021 er der solgt for 3.175 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 3. kvartal 2021 er målet for salg af byggeret til boliger for hele strategiperioden allerede realiseret - 326.000 etagemeter er solgt. Vedrørende salg til erhverv er 234.000 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 312 mio. kr. i strategiperioden.

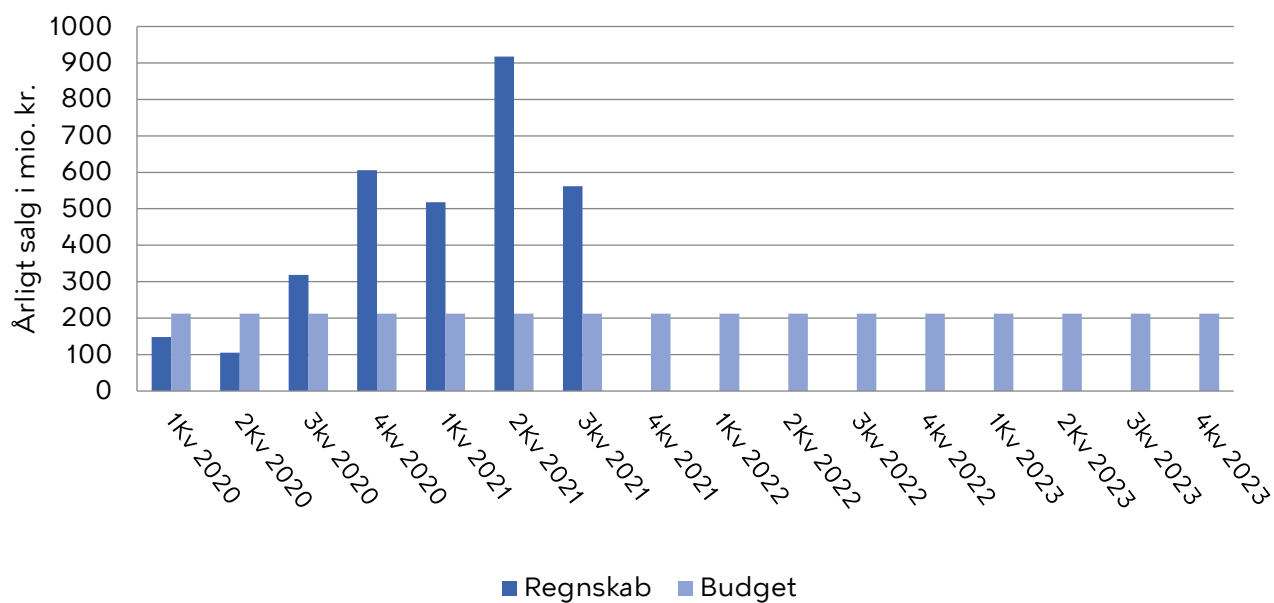
Medmindre der skal udbetales yderligere af korrektionsreserven til

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 1.736 mio. kr.

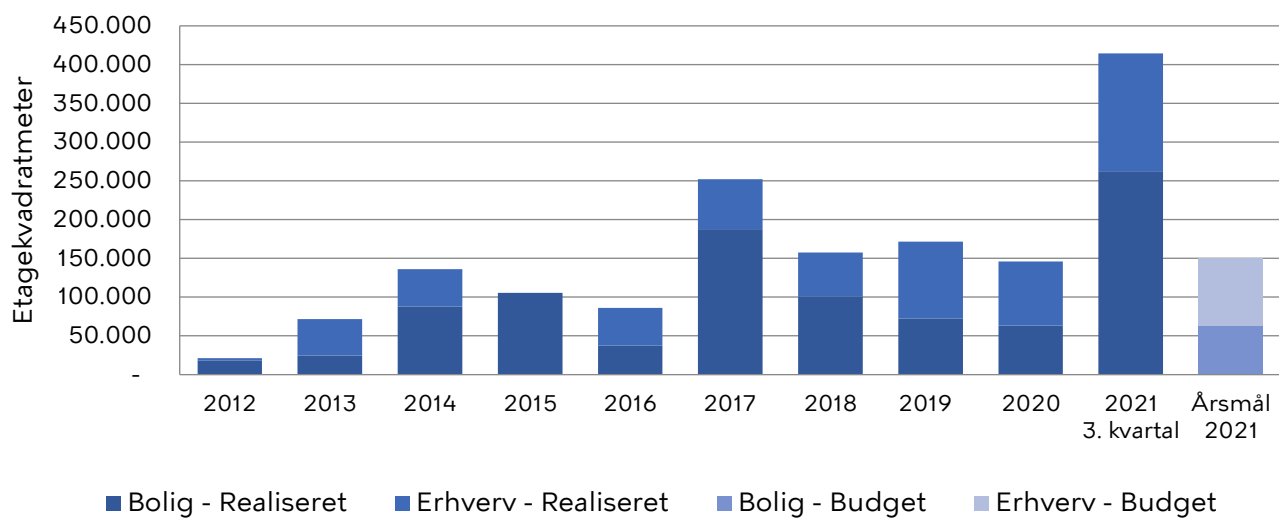
By & Havn - Byudvikling

Figur 6: By & Havns Forretningsstrategi
Kvartalsvise salgsindtægter



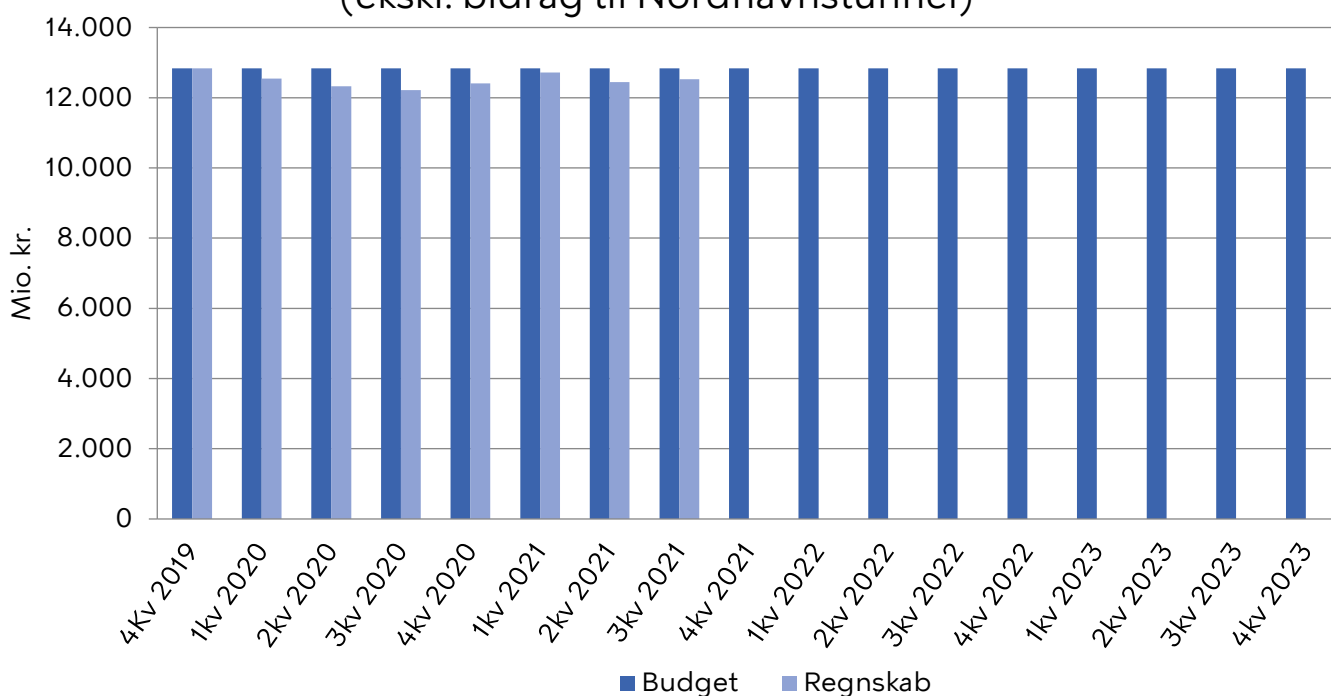
By & Havn - Byudvikling

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



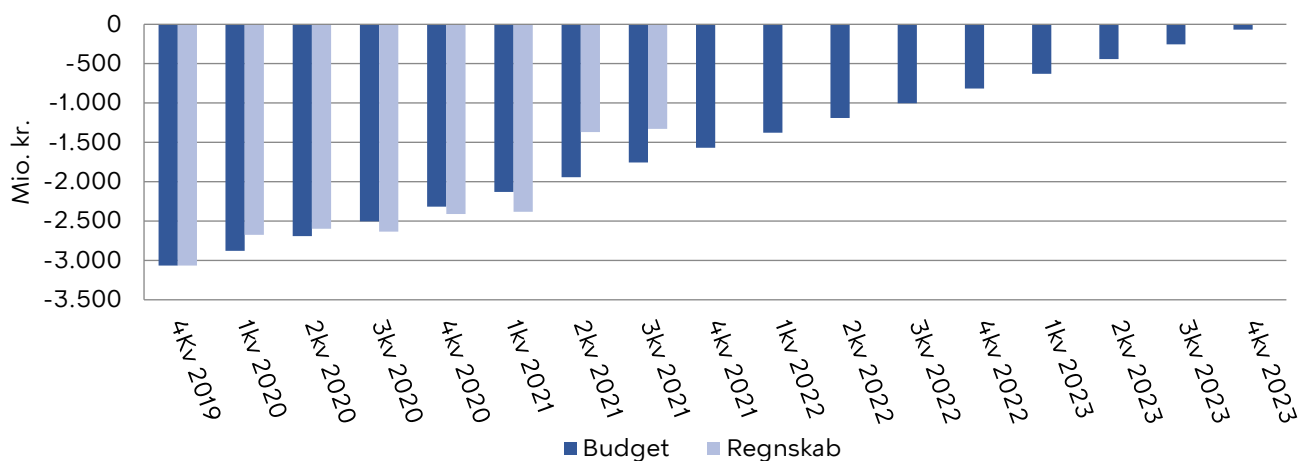
By & Havn - Risiko / Gæld

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

- Folketingets Finansudvalg har den 17. december 2021 truffet beslutning om at kompensere Metroselskabet I/S for nettomerudgifter i 2021 som følge af COVID-19. Kompensationen forventes at udgøre 790 mio. kr. og opgøres endeligt ifm. selskabets årsregnskab for 2021.

Aktuel orientering

- I selskabets budget for 2022 er resultatet før af- og nedskrivninger budgetteret til -179 mio. kr.
- Passagertallet for 2022 budgetteres til 91 mio. og er påvirket af den forventede effekt af COVID-19. Passagertallet forventes at udgøre 116 mio. i 2023 stigende til 174 mio. i 2027.
- Tabet som følge af passagerindsvinget (hastigheden, hvorved passagererne vender tilbage til Metroen efter COVID-19) er indarbejdet i nyt langtidsbudget i forbindelse med budget 2022 med et forventet tab af driftsindtægter i størrelsesorden 2,4 mia. kr. og med en virkning på tilbagebetalingstiden på 6 år til 2067. Den forventede budgetmæssige besparelse som følge af selskabets udvidelse af renteafdækning til 80 pct. af selskabets gæld er indarbejdet med en forventet værdi på ca. 2 mia. kr. Samlet forlænges tilbagebetalingstiden herefter med 1 år til 2062.
- Der pågår i øjeblikket i regi af Transportministeriet et arbejde vedr. effektivisering og nyttiggørelse af data fra bl.a. rejsekort i forbindelse med billetindtægtsdelingen mellem trafikelskaberne i hovedstadsområdet. Nye modeller - præsenteret i forbindelse med arbejdet - indebærer, at principperne for indtægtsdelingen ændres, hvorved billetindtægter flyttes fra de kortere rejser og dermed fra Metroselskabet og Movia til de lange rejser og dermed til DSB. Afhængig af valg af løsningsmodel kan det få væsentlig negativ betydning for de driftsøkonomiske forudsætninger for eksisterende projekter og for fremtidige investeringer i den kollektive trafik. Overborgmesteren har derfor i et fælles brev sammen med andre hovedstadsborgmestre rettet henvendelse til transportministeren med ønske om bekræftelse på, at dette ikke vil ske. Sagen følges tæt af Metroselskabet, som indgår i arbejdet.
- Metroselskabets administrerende direktør Henrik Plougmann Olsen fratræder med udgangen af april 2022 sin stilling for at tiltræde som administrerende direktør i HOFOR A/S.

Metroselskabet

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

Figur 11: Selskabets omsætning i 2021 er påvirket af COVID-19. Årets driftsresultat før af- og nedskrivninger (EBITDA) er ved 3. kvartals opfølgning estimeret til -488 mio. kr. mod tidligere -396 mio. kr.

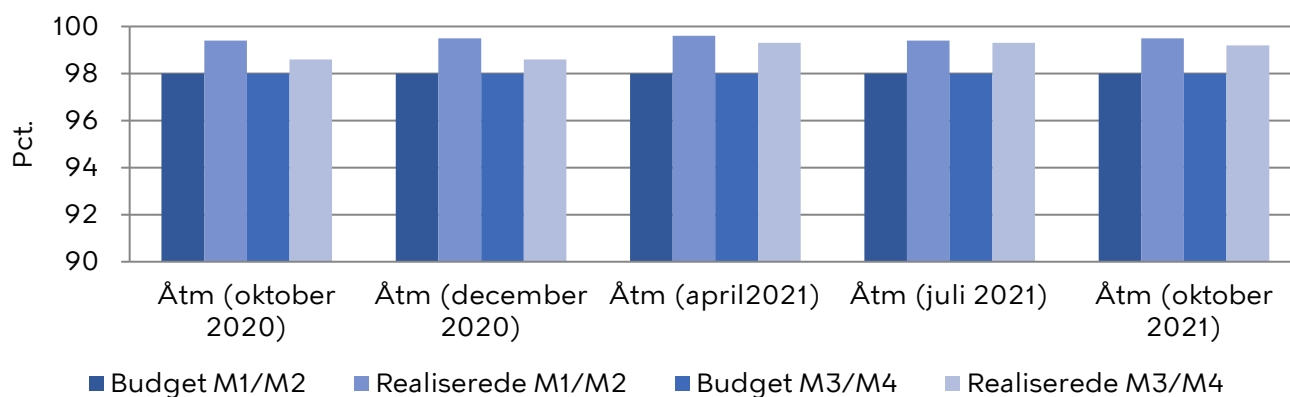
Figur 12: I overensstemmelse med Borgerrepræsentationens beslutning den 25. marts 2021 er Metroselskabets langtidsbudget justeret i 2021, således at det fremgår, at selskabets maksimale gæld forventes at udgøre 30,1 mia. kr. i 2025 og forventes afviklet i 2061. Der er ikke indregnet mulige tab som følge af COVID-19, men derimod foretaget følsomhedsberegninger i forhold til påvirkningen på passagertallet som følge af COVID-19 ud fra forskellige scenarier.

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

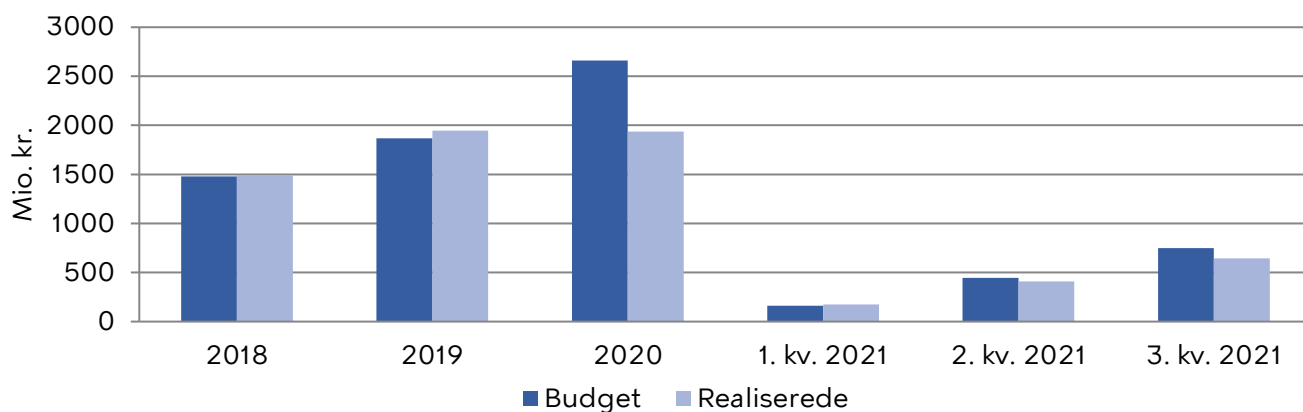
COVID-19 situationen har givet projektet mange udfordringer, herunder forsinkelser indenfor alle områder, og nogle steder på op til 5 uger, men der er løbende foretaget tiltag for at begrænse effekterne heraf. I forbindelse med entreprenørens nye tidsplan, hvor der bl.a. arbejdes med ressourceoptimering,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

Metroselskabet - Forsyningssikkerhed

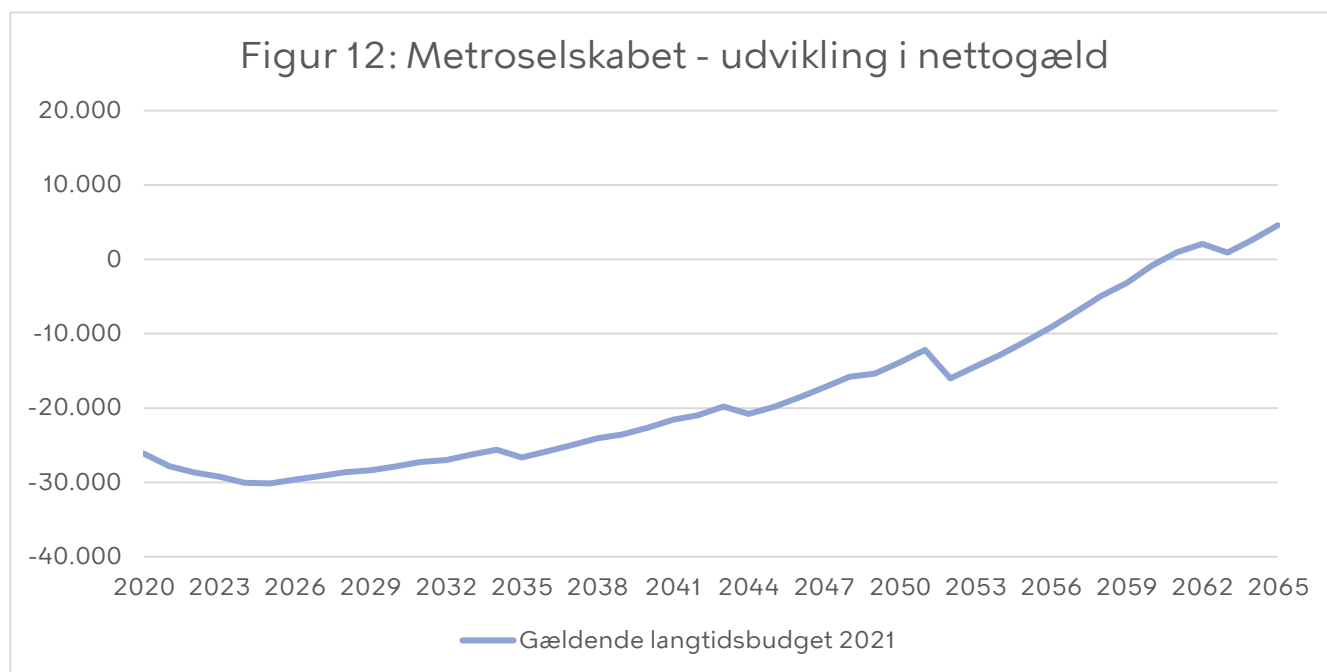
Figur 10: Metsroselskabet - Driftsstabilitet for M1/M2 og M3/M4



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)**

Særlige opmærksomhedspunkter

21

- 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 3. kvartal 2021, at selskabet i 2021 opnår en omsætning på 1.210 mio. kr. og et driftsresultat på 184 mio. kr. Endvidere forventer VF, at selskabet ultimo 2021 vil have 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.
- Regeringens udspil om affaldsindsamling betyder, at ARC og VF skal være klar til at kunne håndtere affald i flere fraktioner, herunder nye krav til plastindsamling.
- ARC indviede den 24. juni 2021 et pilotanlæg til CO₂-fangst og planlægger at etablere et demonstrationsanlæg, som skal fange mellem 120 og 160 kg CO₂/døgn. ARC har ultimo 2021 modtaget afslag på en ansøgning om støtte (EUR 162 mio.) til et fuldskala-CO₂-fangstanlæg fra EU's Innovationsfond, men vil genansøge i 2022. Derudover vil ARC i 2022 søge finansiering via en statslig pulje på 16 mia. kr.
- Energistyrelsen har udsendt bekendtgørelser, som vil give hjemmel til Carbon Capture i kommunalt ejede energiselskaber, herunder også affaldsforbrændingsselskaber.

ARC og VF

Kvartalsrapportering for de to affaldsforbrændingsselskaber foretages under ét for at give bedre adgang til sammenligning af de to selskabers nøgletal, uanset at selskabernes forretningsområder ikke er helt sammenfaldende, idet VF i modsætning til ARC tillige forestår transmission og distribution af fjernvarme i eget opland.

Figur 14 | ARC's budget 2021 forventedes mængden af forbrændte mængder at udgøre 541.000 ton. I den opdaterede prognose for 2021 blev forventningen nedjusteret til 525.000 ton. Resultatet for 3. kvartal 2021 er 367.000 ton, og det udgøres af 283.000 ton affald og 84.000 ton biomasse.

VF's 2021-budget var på 535.300 ton forbrændt affald, og efter 3. kvartal 2021 forventer selskabet at kunne realisere i alt 509.000 ton efter 4. kvartal 2021.

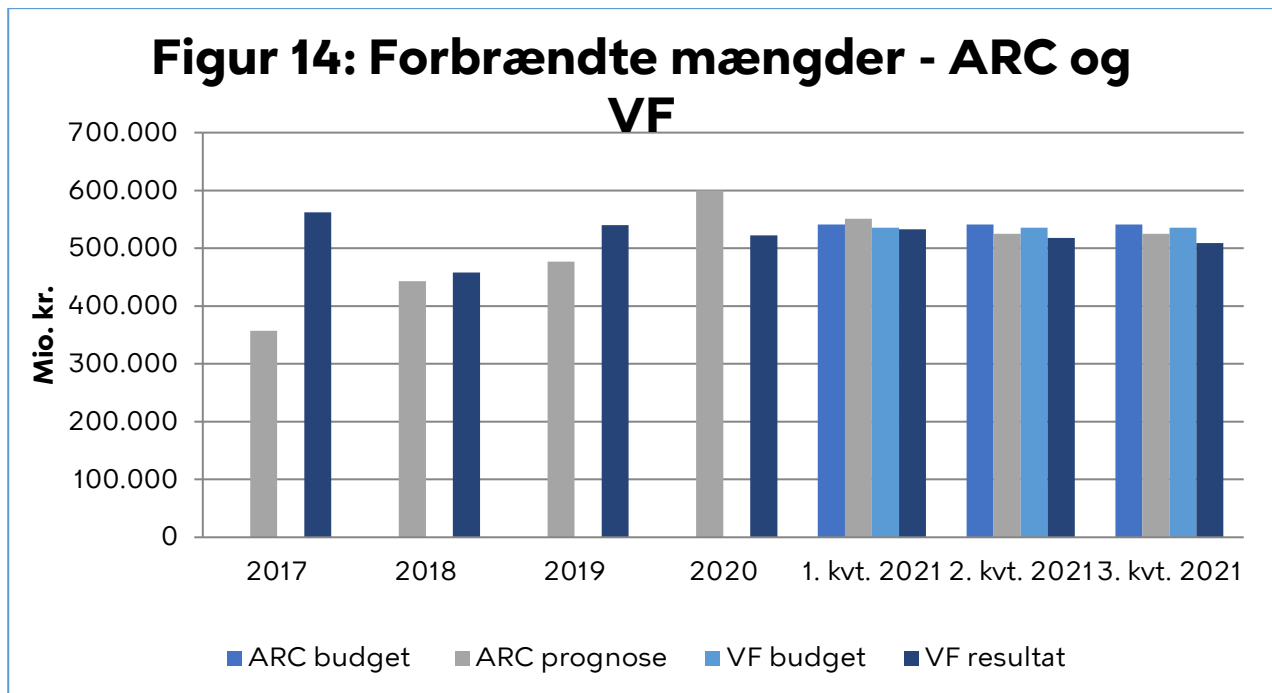
Figur 15: ARC's EBITDA for 3. kvartal 2021 er 135 mio. kr., mod prognose 199 mio. kr.

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 er blevet 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 3. kvartal 2021, at selskabet kan realisere et driftsresultat på 184 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 3. kvartal 2021 er 3.432,5 mio. kr.

ARC og VF - Forsyningssikkerhed

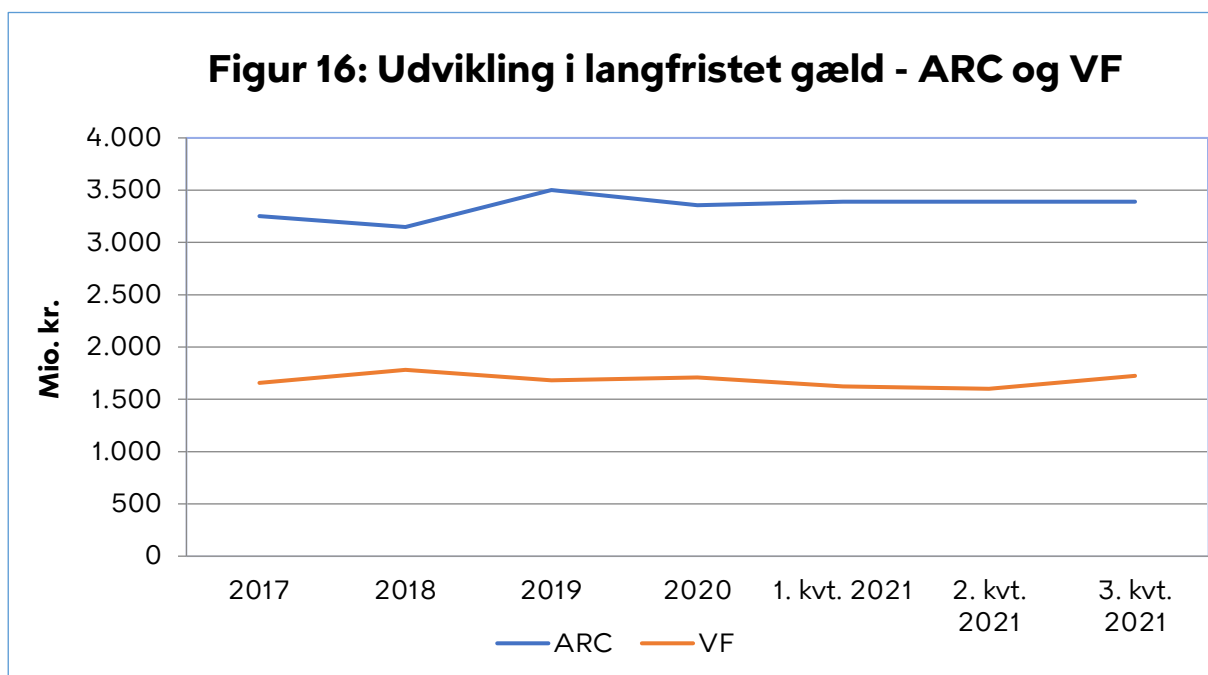
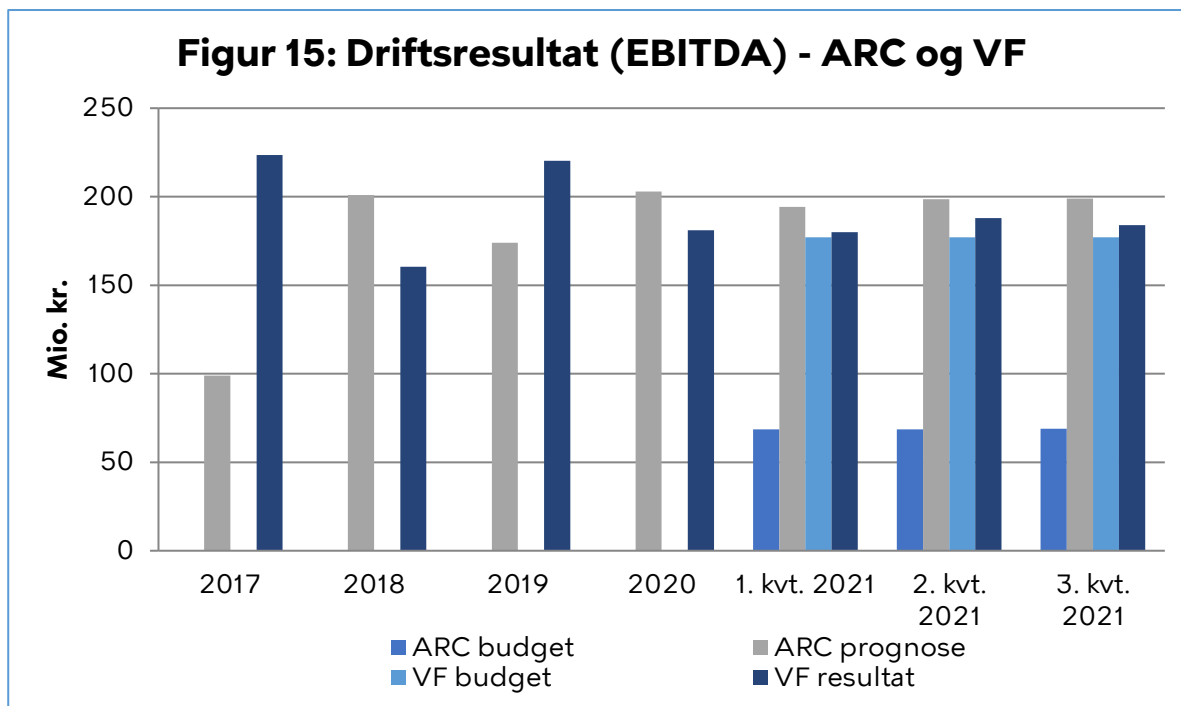


Selskaberne har kapacitet til afbrænding af følgende affaldsmængder:

ARC: 560.000 ton

VF: 600.000 ton

ARC og VF - Risiko / Gæld / Priser



Arena CPHX P/S

Arena

Særlige opmærksomhedspunkter

- Covid-19 og det deraf afledte forsamlingsforbud har påvirket afholdelsen af events i Royal Arena negativt. 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.

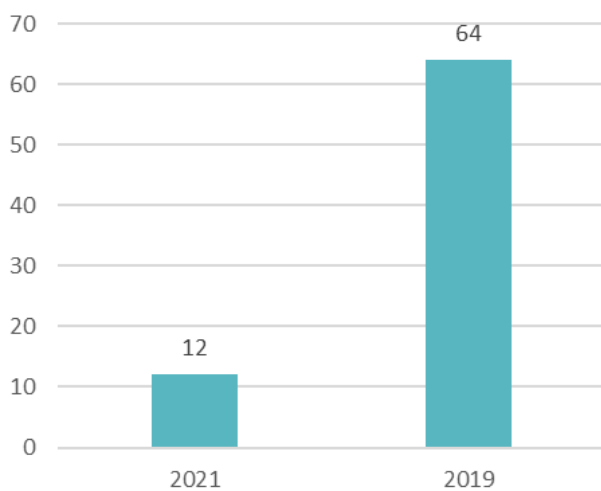
Arena

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.

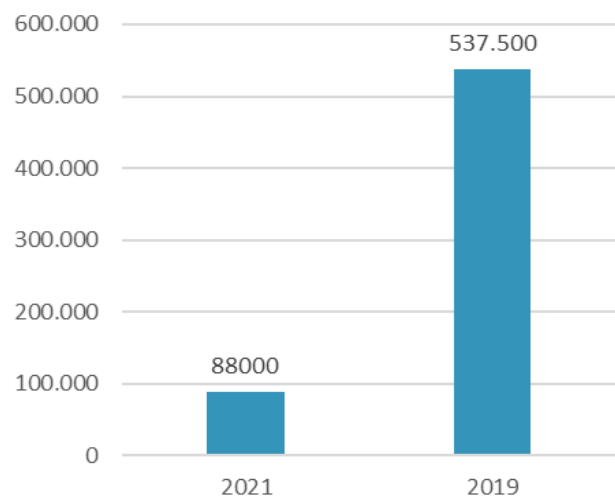
Aktiviteten i Royal Arena er kraftigt påvirket af regeringens COVID-19-restriktioner, der blev indført med virkning fra medio marts 2020.

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

- Movias regnskab for 2021 forventes at være markant påvirket af konsekvenserne af COVID-19.

Aktuel orientering

- Movia opnår fuld statslig kompensation i 2021 for COVID-19 relaterede mindreindtægter og merudgifter.
- I budget 2022 er det forudsat, at Movia ved indgangen af året har 85 pct. af de buspassagerer, der ville have været uden COVID-19, stigende til 90 pct. ved udgangen af året. Det er også forudsat, at Movia modtager fuld statskompensation for COVID-19 relaterede mindreindtægter og merudgifter i 2022 i lighed med 2020 og 2021.
- Der pågår pt. i regi af Transportministeriet et arbejde vedr. data fra bl.a. rejsekort, som berører indtægtsdelingen, jf. den aktuelle orientering for Metroselskabet.

Moviea

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

Rejsehastigheden for AC-busser er uændret fra 2. kvartal 2021 til 3. kvartal 2021. Tilsvarende gør sig gældende for S-buslinjerne.

Den etapevise åbning af samfundet har medført flere køretøjer på vejene og forholdsvis flere passagerer i busserne, hvilket samlet giver lavere hastigheder for busserne.

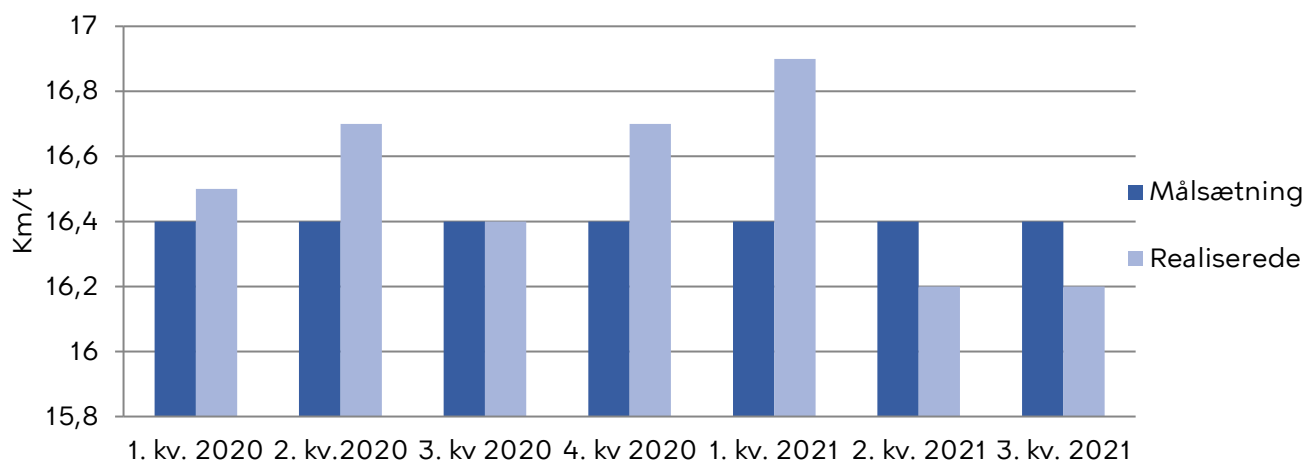
Figur 19: Tilskudsbehovet i estimat 2021 er 128,7 mio. kr. højere end i budget 2021, som er uden COVID-19. I beløbet indgår COVID-19 relateret mertilskud på 126,1 mio. kr. - hovedsageligt som følge af lavere passagerindtægter - som staten dækker.

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.

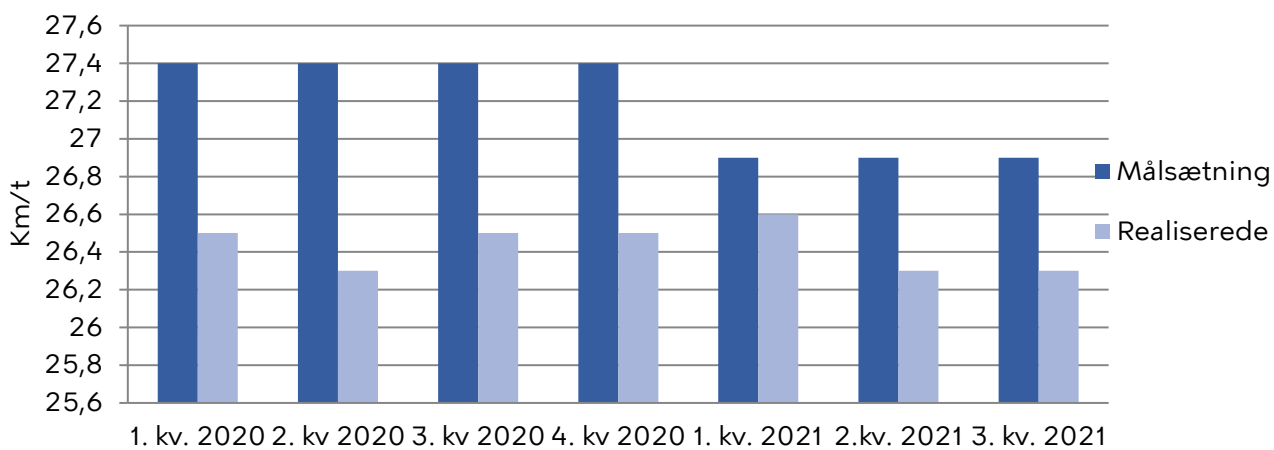
Figur 20: Den markante stigning i tilskud pr. passager skyldes væsentligt færre passagerer på grund af COVID-19.

Movia - Forsyningssikkerhed

Figur 18a: AC busser - Fremkommelighed - København

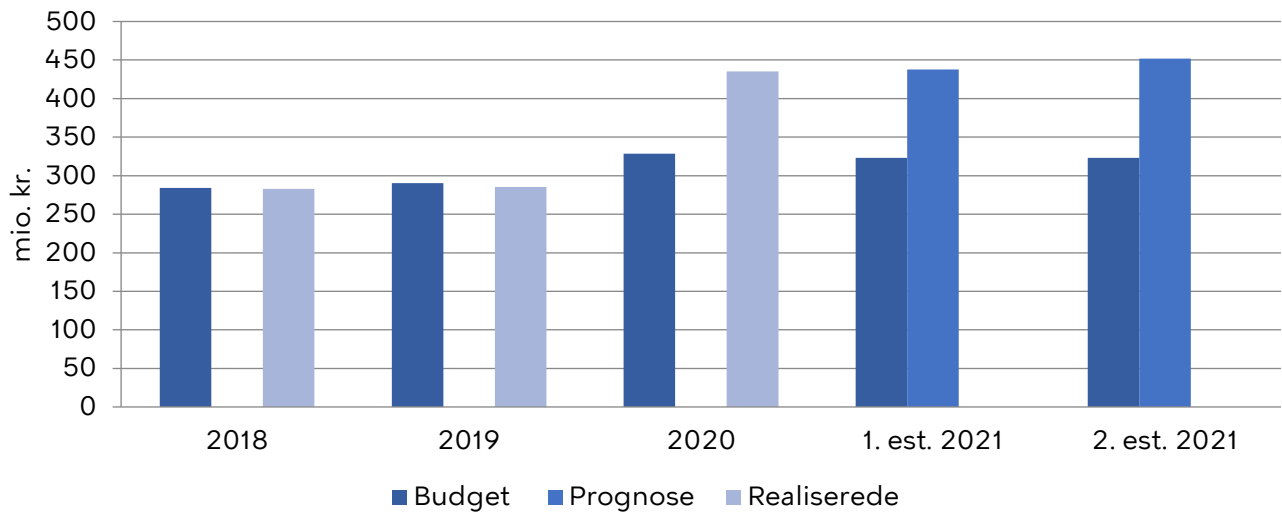


Figur 18b: S-busser - Fremkommelighed - København

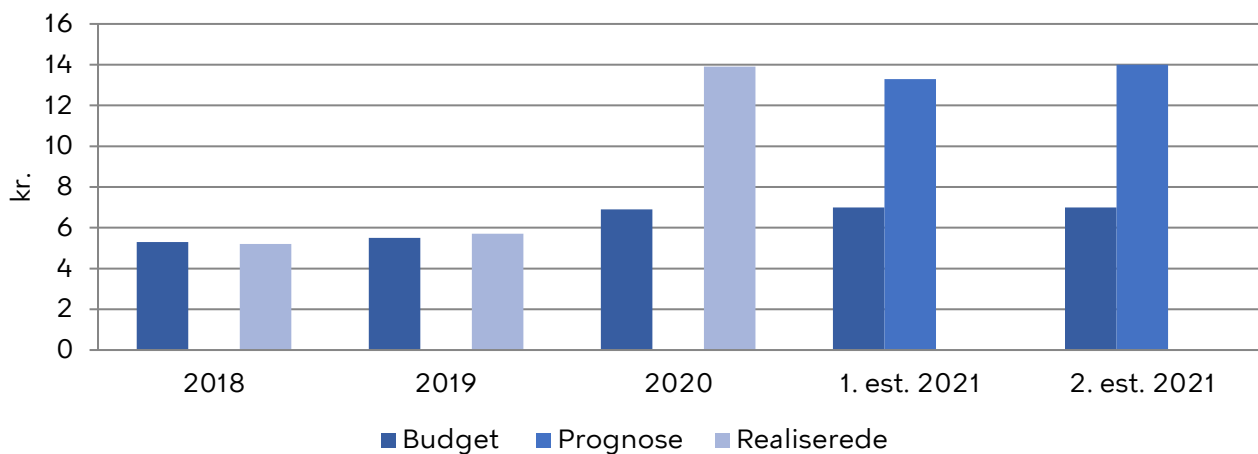


Movia - Priser

Figur 19: Tilskudsbehov - Bus - Københavns Kommune



Figur 20: Tilskud pr. passager - Storkøbenhavn



Centralkommunernes Transmissionsselskab I/S (CTR)

CTR

Særlige opmærksomhedspunkter

- Efter 3. kvartal 2021 forventer CTR et varmesalg i 2021 på 2.346 mio. kr. (budget 2.312 mio. kr.) samt et resultat til indregning i varmeprisen på 28 mio. (budget -2 mio. kr.)

Aktuel orientering

CTR

Figur 22: Viser, at kraftvarme udgjorde 67 pct. af CTR's varmekøb i 3. kvartal 2021, og affaldsvarme udgjorde 27 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**.

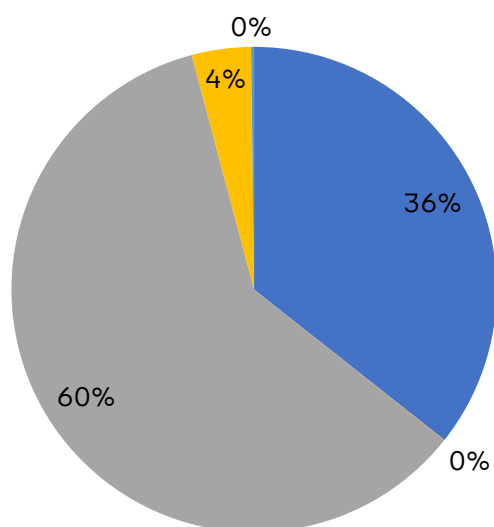
Figur 23: Viser, at CTR's forventede resultat for 2021 til indregning i varmeprisen er 28 mio. kr. mod et budget på -2 mio. kr.

Figur 24: Viser, at CTR forventer et varmesalg i 2021 på 2.346 mio. kr., hvilket er 34 mio. kr. over budgettet (2.312 mio. kr.).

CTR - Miljø

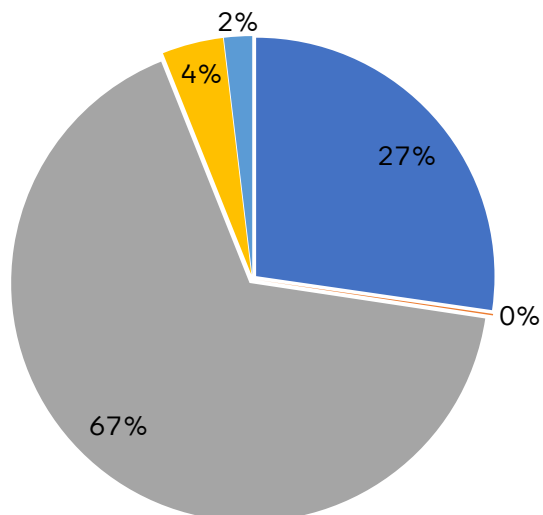
Figur 21: Varmekøb til kommunerne 2020 realiseret

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

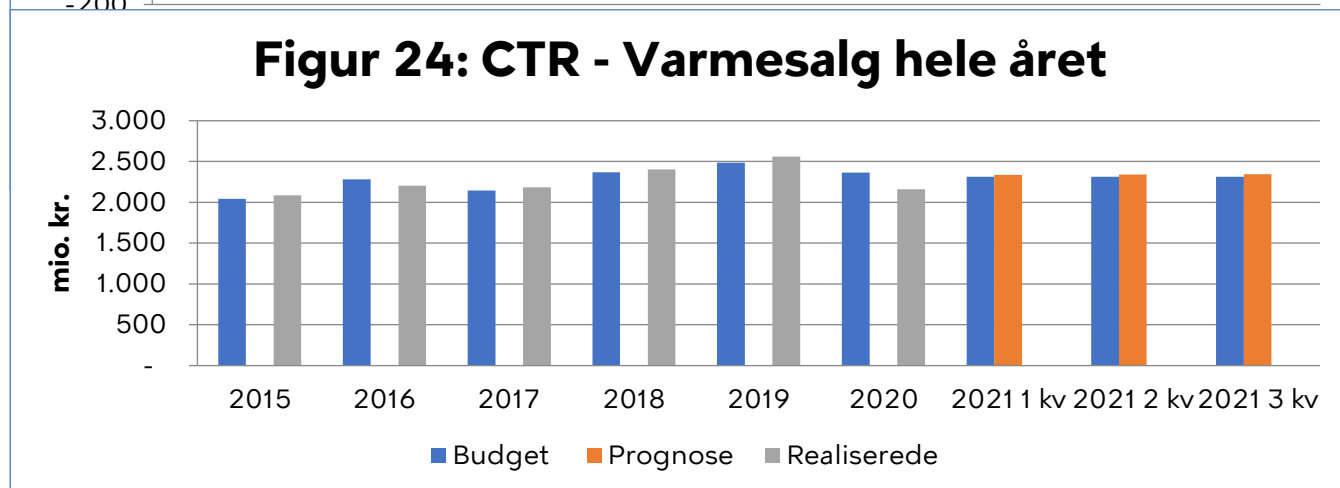
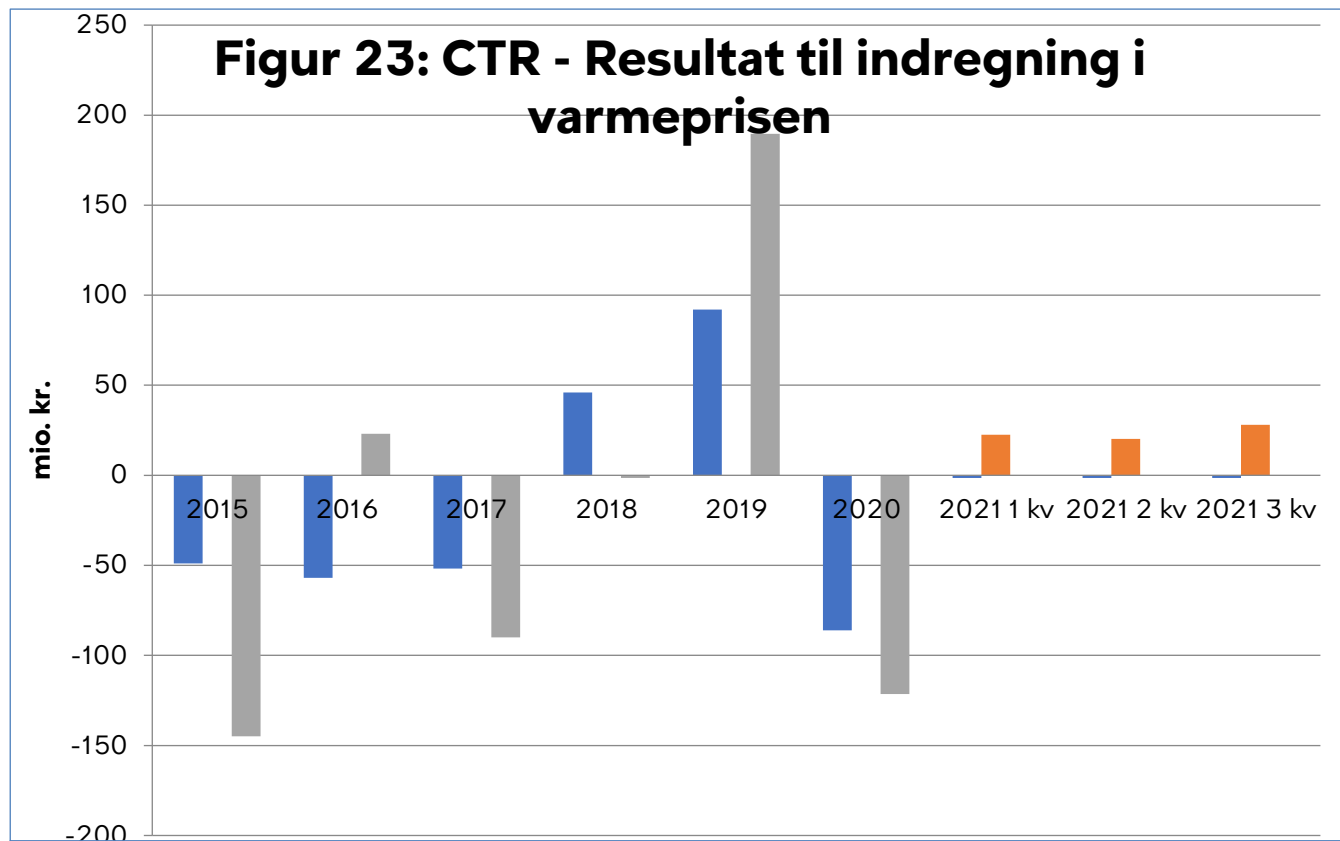


Figur 22: Varmekøb til kommunerne 3. kvartal 2021 realiseret

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



CTR - Omsætning og omkostninger



Hovedstadens Beredskab I/S

Hovedstadens Beredskab I/S (HBR)

Særlige opmærksomhedspunkter

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

Aktuel orientering

- HBR er i dialog med RH ift. at sikre en stabil ambulancedrift nu og i fremtiden, herunder om en mulig fælles interesse i at etablere et tættere samarbejde herom allerede i løbet af 2022.

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 gennemføres altid forholdsmeæssigt lidt færre brandsyn først på året end sidst på året, og i 2021 har dette været 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 de første 3 kvartaler i 2021 er registreret 10,2 fraværsdage pr. årsværk.

Hovedstadens Beredskab I/S - Serviceniveau

Hovedstadens Beredskab I/S - Serviceniveau

Figur 25

Område	Fagligt mål	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)	Målopfyldelse ved udgang af 3. kvartal 2021 (år til dato)
Disponeringstid*	Alarmcentrals disponering ift. ildløstjeneste: 95 % indenfor 1 min.	96,01 %	96,16 %	95,78 %	95,82 %
Responstid (tryghed)	Først mødte køretøj kan påbegynde indsatsen: 95 % af udrykningerne indenfor 10 min.	96,76 %	97,88 %	97,14 %	97,17 %
Responstid (kapacitet)	Alt nødvendigt materiel/mandskab til indsatsen: 95 % af udrykningerne indenfor 10 min.	95,88 %	97,66 %	96,69 %	96,22 %
Brandsyn	Alle lovpligtige tilsyn skal være gennemført indenfor fristerne.	96,70 %	17,1 %	43,32 %	47,74 %**
Sygefravær	Max. 5 dages fravær: dagsværk pr. årsværk	13,1	3,6	7,0	10,2

*) Inkluderer tidligere Københavns Brandvæsens og Frederiksberg Brandvæsens udrykningsområder

***) Pr. 14. oktober 2021. Der gennemføres altid relativt flere brandsyn sidst på året, og HBR forventer alle brandsyn gennemført inden årets udgang.