



Kvartalsrapport 3. kvartal 2019

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

// Kontoret for Selskaber og Rettigheder



Indhold:

HOFOR Koncernen s. 3-7

Udviklingselskabet By & Havn I/S s. 8-13

Metroselskabet I/S s. 14-18

I/S Amager Ressourcecenter (ARC) og I/S Vestforbrænding s. 19-22

Arena CPHX P/S s. 23-24




Trafikselskabet Movia s. 25-28

Centralkommunernes Transmissionsselskab I/S s. 29-33

Hovedstadens Beredskab I/S s. 34-36

I søjlediagrammerne er blå søjler udtryk for budget, og grønne søjler viser realiserede tal, medmindre andet er angivet.

I projektskemaerne betyder farvekoderne følgende:

-  projektet forløber planmæssigt / indenfor fastlagte rammer
-  risiko for overskridelse af tidsplan eller budget
-  tidsplan eller budget forventes ikke overholdt / projekt afviger fra fastlagte rammer



HOFOR KONCERNEN

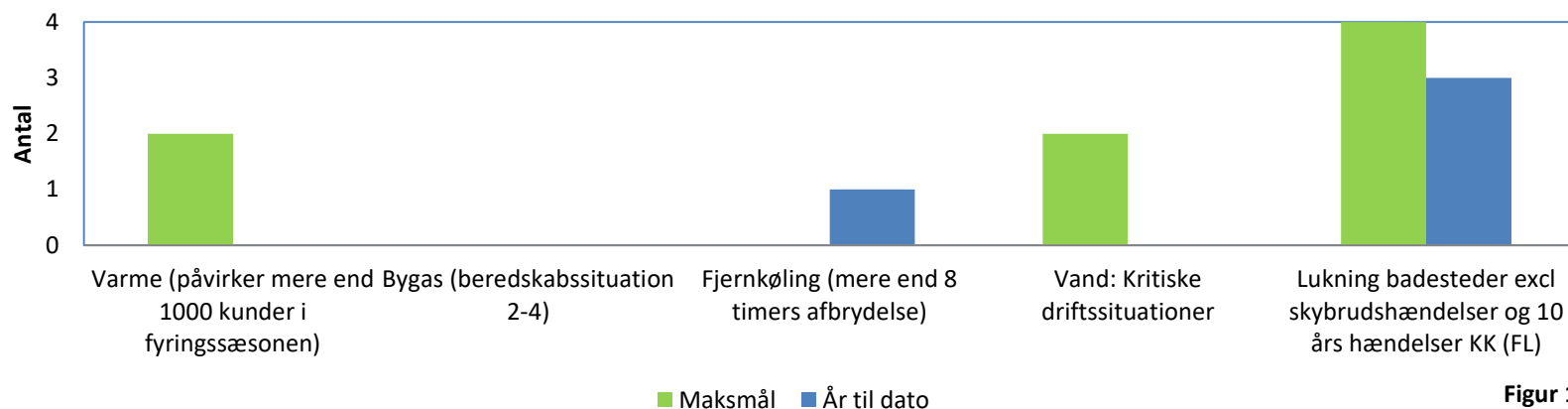


- **Figur 1:** HOFOR har i 2019 registreret én kritisk forsyningsikkerhedshændelse i fjernkøling og tre lukninger af badesteder.
- **Figur 2:** Bemærk at figur 2 baserer sig på den seneste midtvejsevaluering af klimaplanen fra medio 2018. Teknik- og Miljøforvaltningen er i gang med at udarbejde et nyt roadmap for 2021-2025. Figuren vil blive opdateret, når der foreligger nye data.
- **Figur 7 og 8:** 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 forbundet med en kommerciel forretningsrisiko. Økonomiforvaltningen har således fastsat afkastkrav for vindmøller og solceller, og HOFOR har tilsvarende mål for fjernkøling og kraftvarme, som afspejler risikoen ved projekterne / investeringerne.



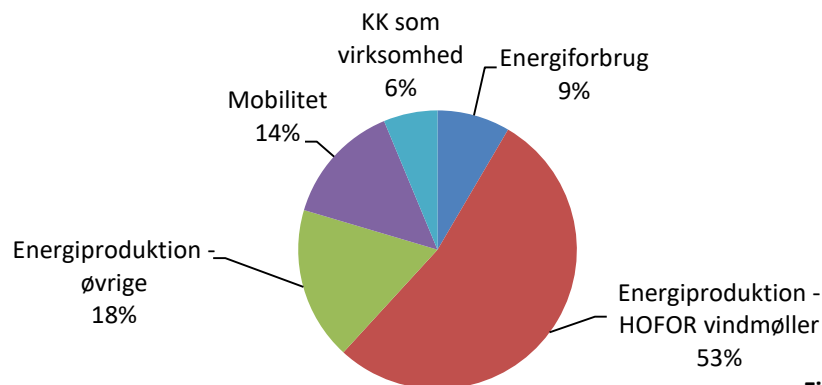
HOFOR – Forsyningsikkerhed og miljø

HOFOR – Interne forsyningsmål for kritiske hændelser 3. kvartal 2019
(søjler med 0 værdi/mål kan ikke ses)



Figur 1

KBH 2025 klimaplanen - Midtvejsevaluering juni 2018



Figur 2

HOFOR – væsentlige projekter

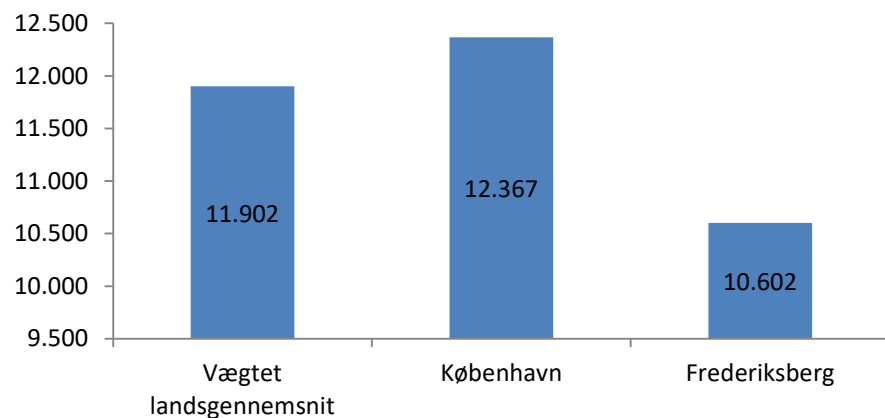
HOFOR	Tidsplan	Status/ Økonomi	Trend/ Kvalitet
Realisering af vindmølemålet			
BIO4 (Kraftvarmeverk)			
DK21 (dampkonvertering)			
HOFOR – TUNNELPROJEKTER (skybrud)			
Kalvebod Brygge	Afsluttes 2025		
Svanemøllen	Afsluttes 2027		
Østerbro – Strandboulevarden	Afsluttes 2021		
Valby – Grønttorvet – Valbyparken	Afsluttes 2025		

Figur 3



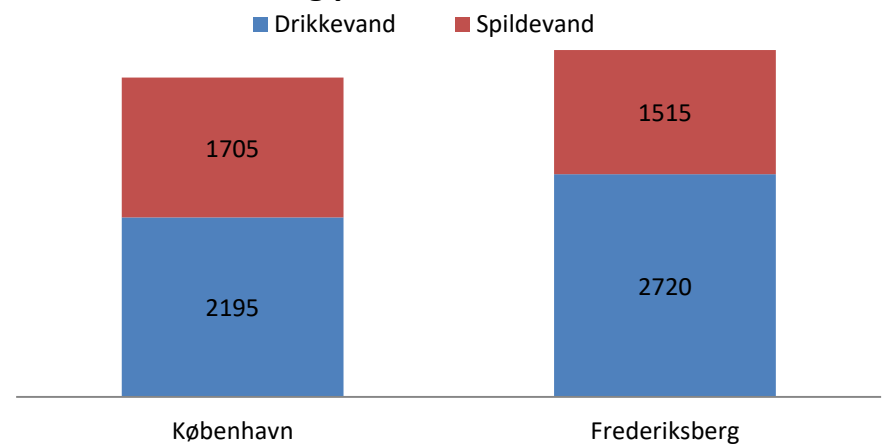
HOFOR – Priser / omkostninger

Fjernvarmepris 2019 - Bolig på 75 kvm,
varmeforbrug 15 MWh i kr.



Figur 4

Vand/spildevand gns. udgifter i 2019 ved et
forbrug på 100 kubikmeter i kr.

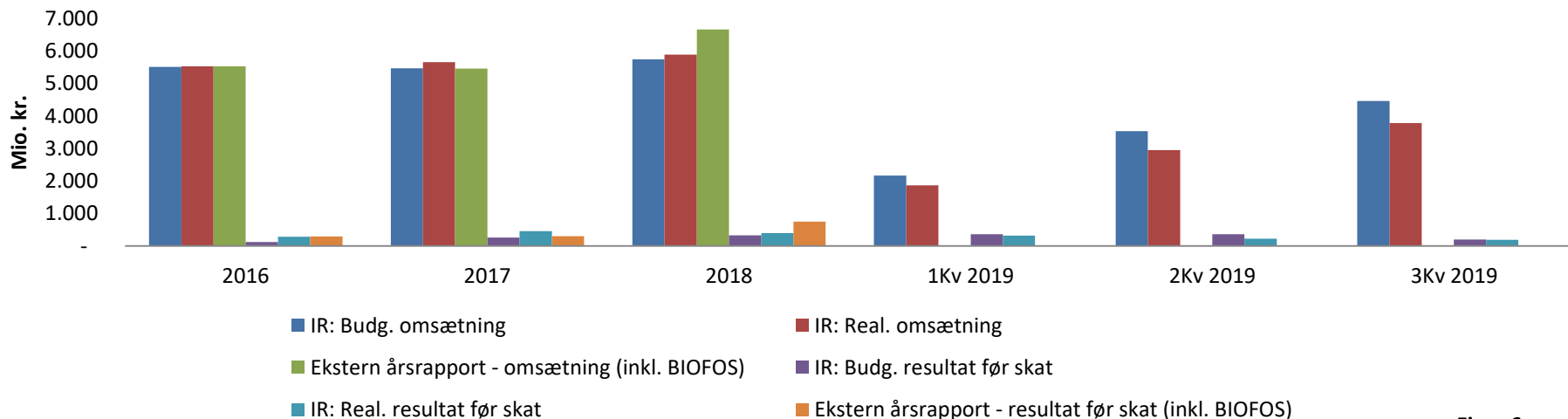


Figur 5

HOFOR – Risiko/gæld

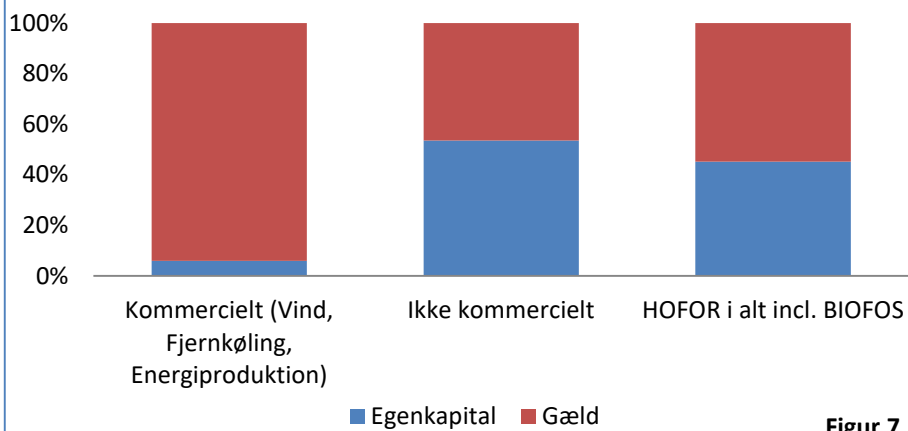


HOFOR's interne regnskab (IR) omsætning samt resultater fra årsrapporterne



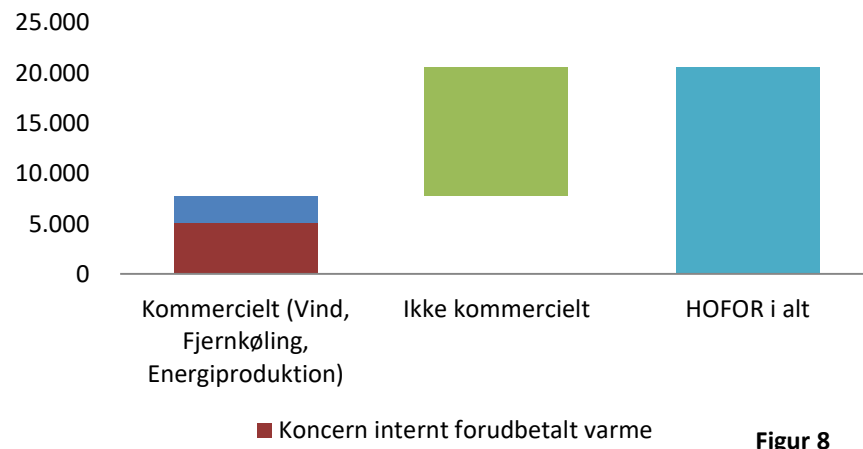
Figur 6

Soliditet i HOFOR koncernen - delingen svarer til niveauet for soliditet



Figur 7

Gæld i HOFOR koncernen 30/09-2019



Figur 8



Udviklingselskabet By & Havn I/S



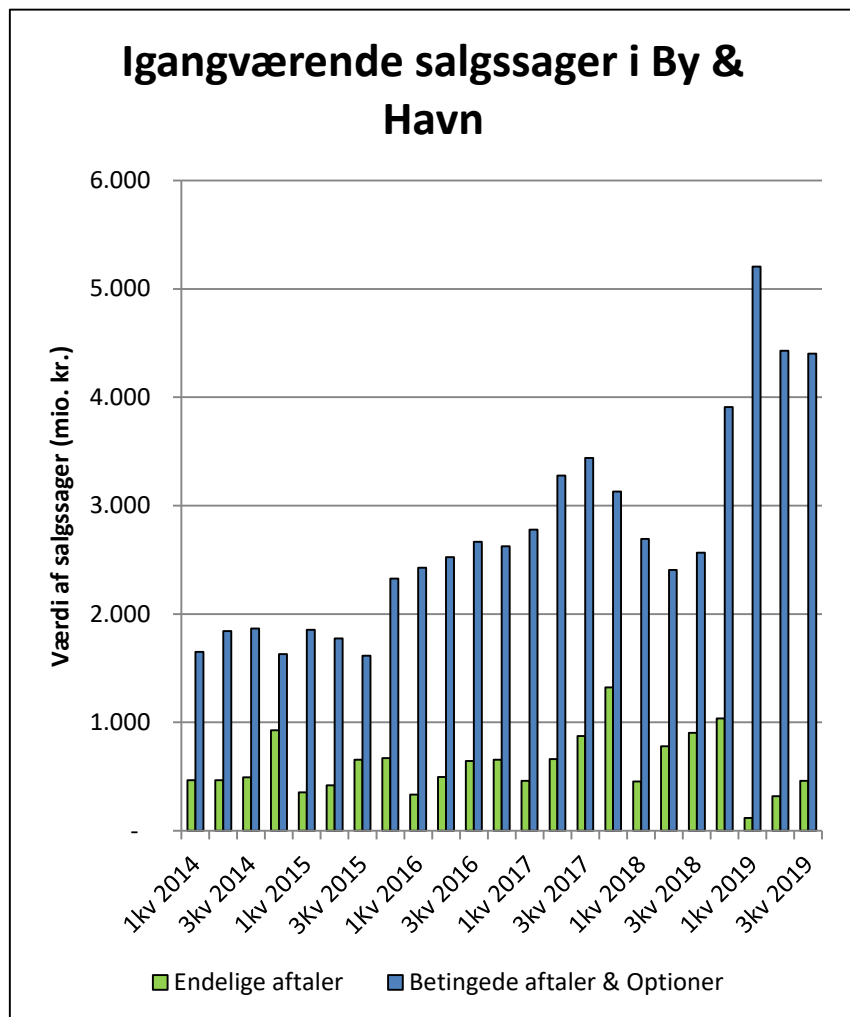
By & Havn

I strategiperioden (til og med 2019) vil selskabet:

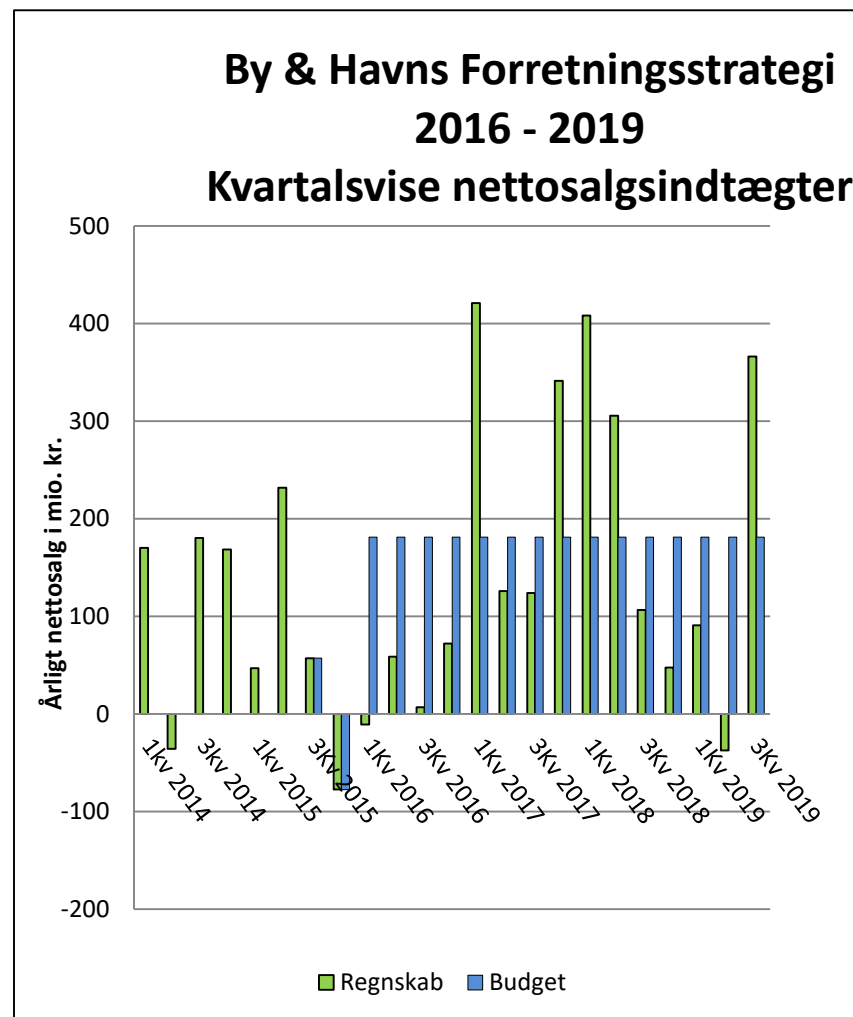
- Forbedre egenkapitalen med 1 mia. kr. (ekskl. værdireguleringer af gæld og regnskabsmæssige effekter af Principaftalen) - Selskabet er på nuværende tidspunkt i mål med denne målsætning med en forbedring på godt 2,1 mia. kr.
- Sælge byggerettigheder for 2,9 mia. kr. (netto - efter byggemodning) – ca. 2,4 mia. kr. er nu realiseret.
- Forbedre den løbende pengestrøm fra driften.
- Ny forretningsstrategi for 2020-2023 er godkendt af selskabets bestyrelse og af BR den 19. september 2019.



By & Havn - Byudvikling



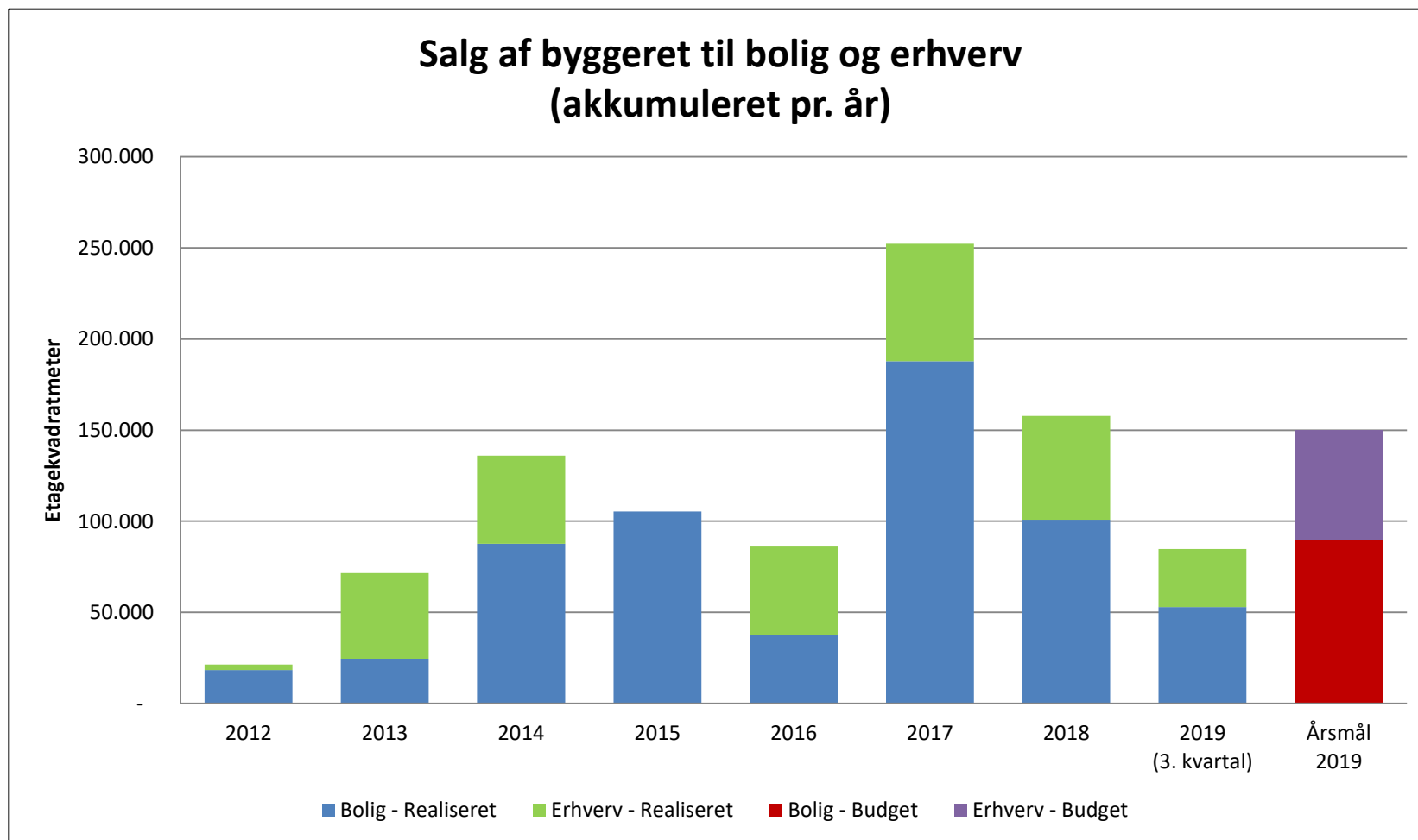
Figur 9



Figur 10



By & Havn - Byudvikling

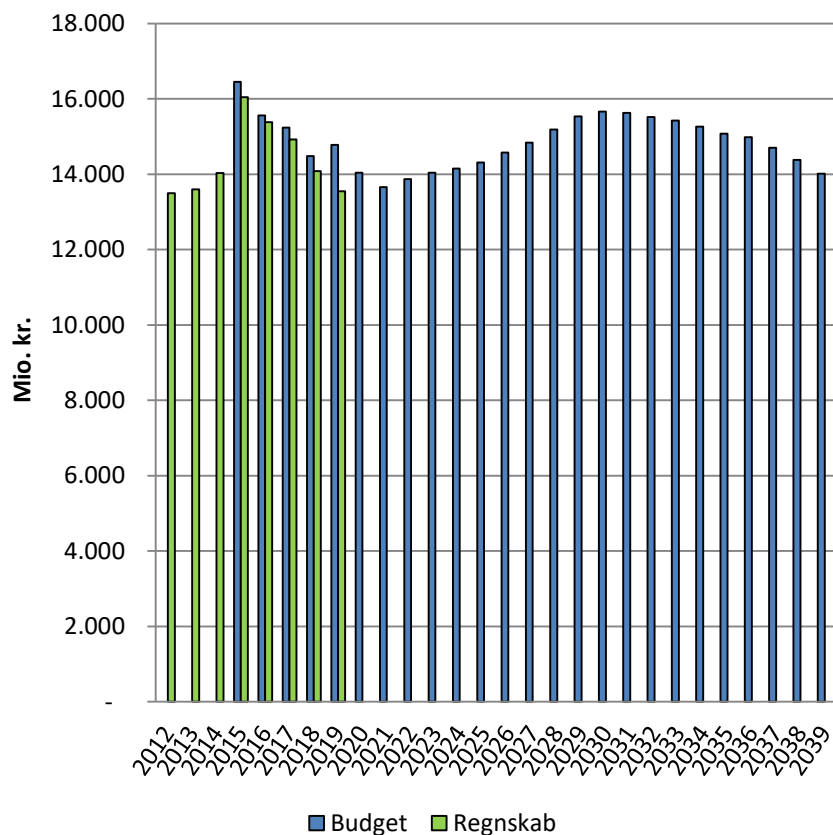


Figur 11



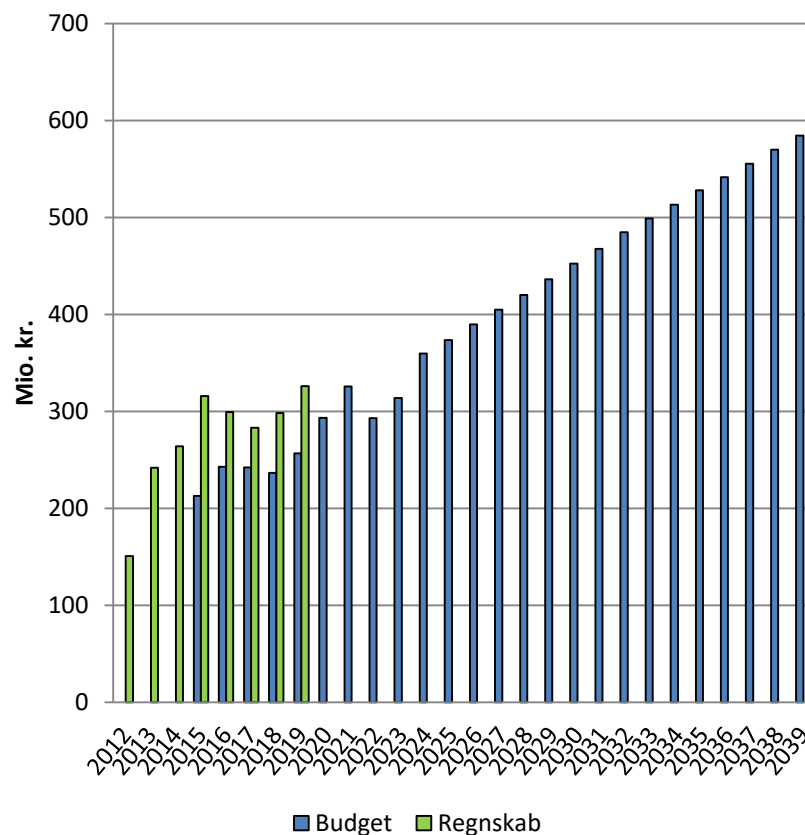
By & Havn – Risiko / gæld

Nominel gæld (ekskl. reservationsbeløb til metro)



Figur 12

Indtægter fra drift (ekskl. renter og værdireguleringer)



Figur 13

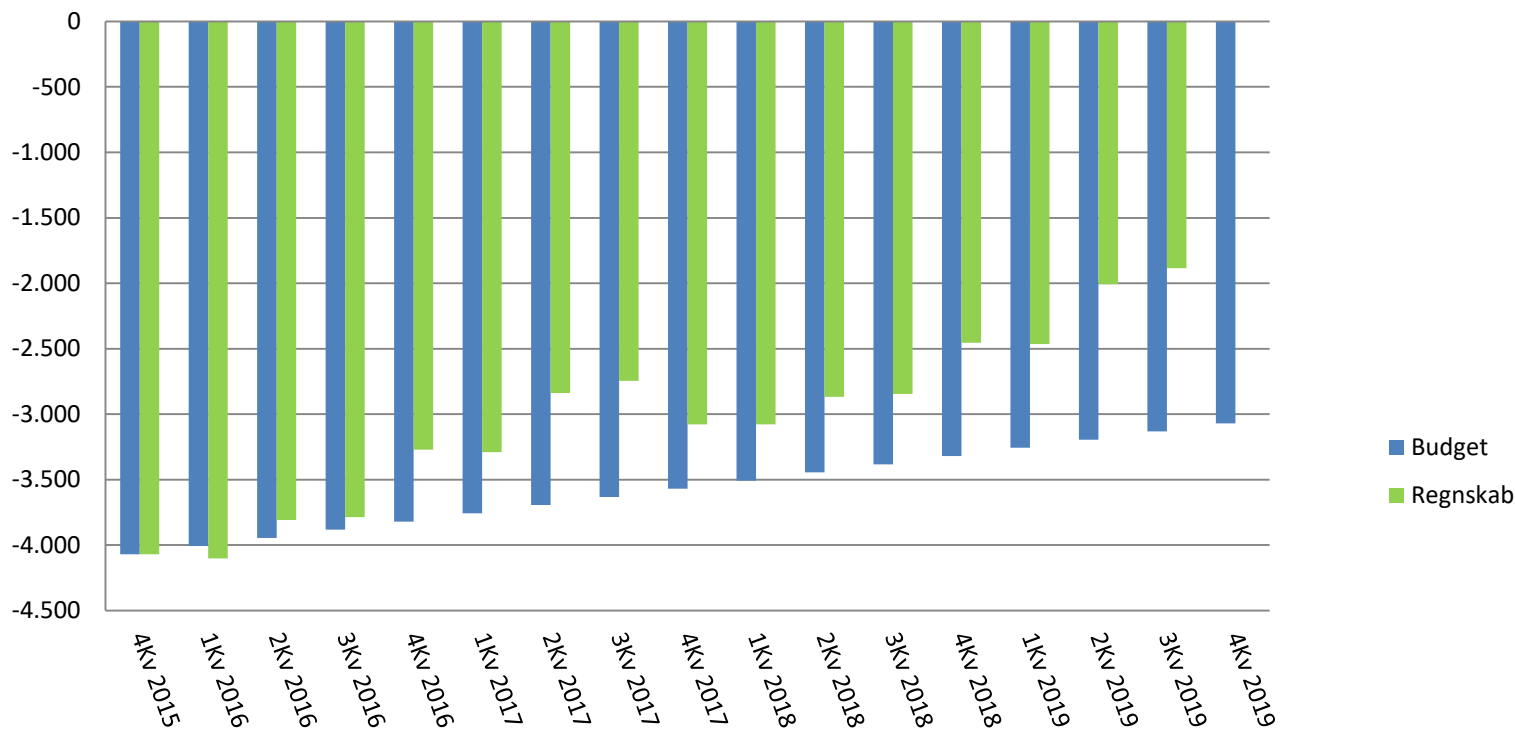


By & Havn - Risiko / gæld

Forretningsstrategi 2016 for By & Havn

Målsætning om egenkapitalforbedring (ekskl. reguleringer vedr. gæld og principaftalen)

på 1 mia. kr. i perioden 2016-2019



Note: Målfastsættelsen er baseret på egenkapitalen ekskl. markedsværdireguleringer af gæld og regnskabsmæssige virkninger af yderligere udbetalinger besluttet af selskabets ejere. Egenkapital iht. regnskab pr. 3. kvartal 2019 er på -3.436 mio. kr.

Figur 14



Metroselskabet I/S

Metro

Figur 15

- Der var 48 mio. passagerer med Metroen til og med 3. kvartal 2019, hvilket svarer til forventningen.

Figur 16

- Driftsstabiliteten i 3. kvartal 2019 var tilfredsstillende.

Figur 17

- Nettogælden forventes fortsat at nå sit maksimum på 29,6 mia. kr. i løbende priser i 2024.
- Gælden forventes ligeledes fortsat at være tilbagebetalt i 2065.

Figur 18

- Omsætningen pr. 3. kvartal er ca. 70 mio. kr. lavere end budgetteret. Faldet i omsætning modsvares af et tilsvarende fald i driftsomkostninger, således at selskabets resultat før ned- og afskrivninger udgør et overskud på 231 mio. kr., hvilket er lidt højere end forventet.

Figur 19

- M3 Cityringen åbnede den 29. september 2019.
- M4 Nordhavn forventes at åbne den 28. marts 2020.
- Det samlede budget for anlæg af M4 Nordhavn og M4 Sydhavn er uændret i 3. kvartal 2019.

Figur 20

- Målsætning for M3 Cityringen sat i maj 2016 på 62,4 årsværk lærlinge er indfriet.
- Samlet set har der i perioden fra medio 2013, hvor der er foretaget registrering, været beskæftiget, hvad der svarer til i alt 185 årsværk lærlinge på Cityringen.

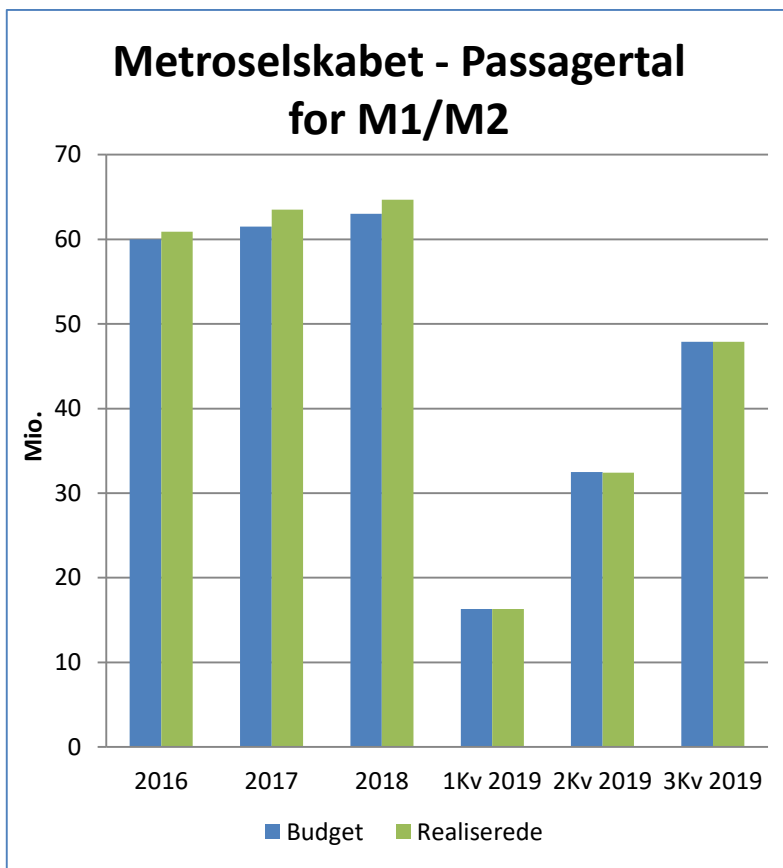
Figur 21

- Den akkumulerede ulykkesfrekvens for hele anlægsperioden for Cityringen (2011-2019) udgør 19,8, hvilket er højere end målsætningen på 16 og således ikke tilfredsstillende. Ulykkesfrekvensen har særligt været høj i årene 2012-2016, hvorefter den er faldet.

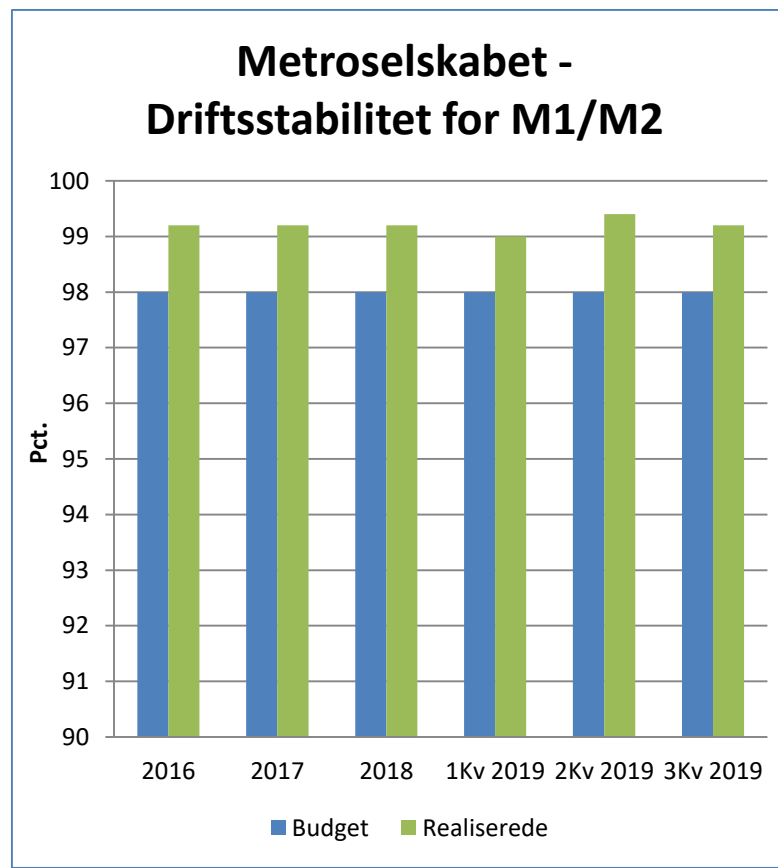




Metro - Forsyningssikkerhed



Figur 15

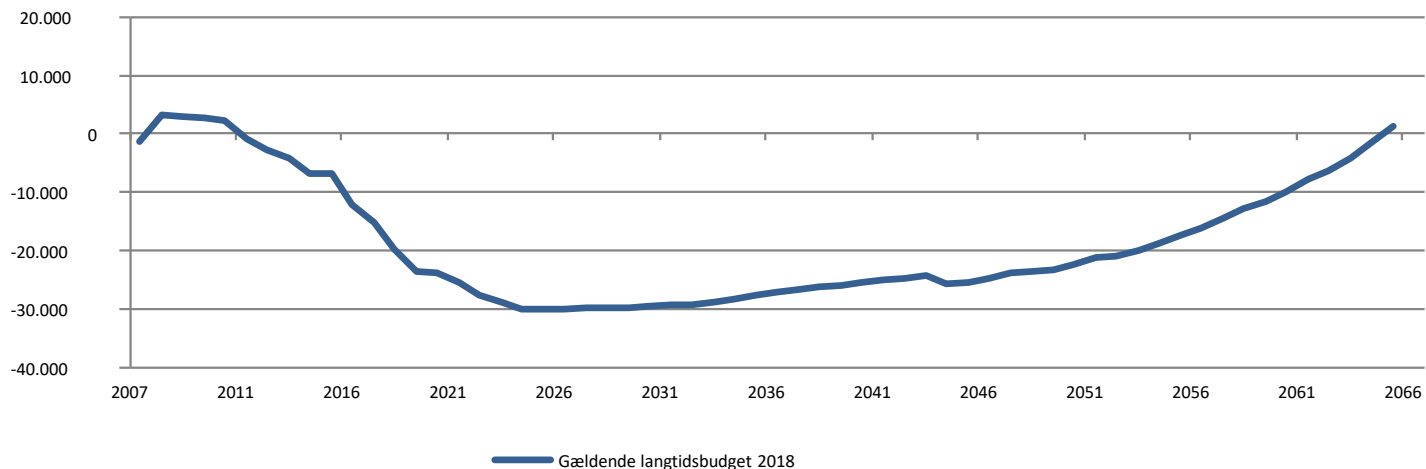


Figur 16



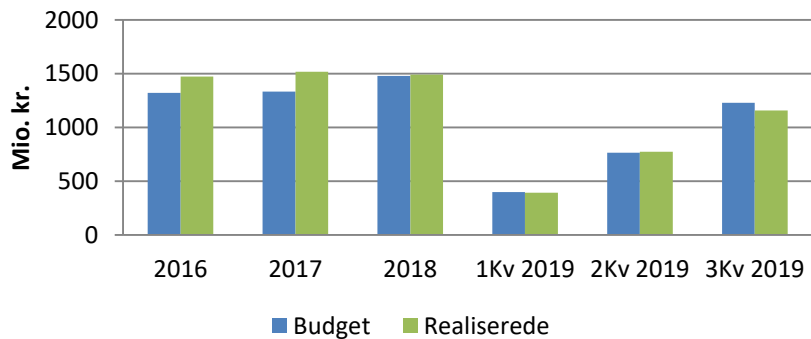
Metro – Risiko/gæld

Metroselskabet - Udvikling i nettogæld



Figur 17

Metroselskabet - Omsætning



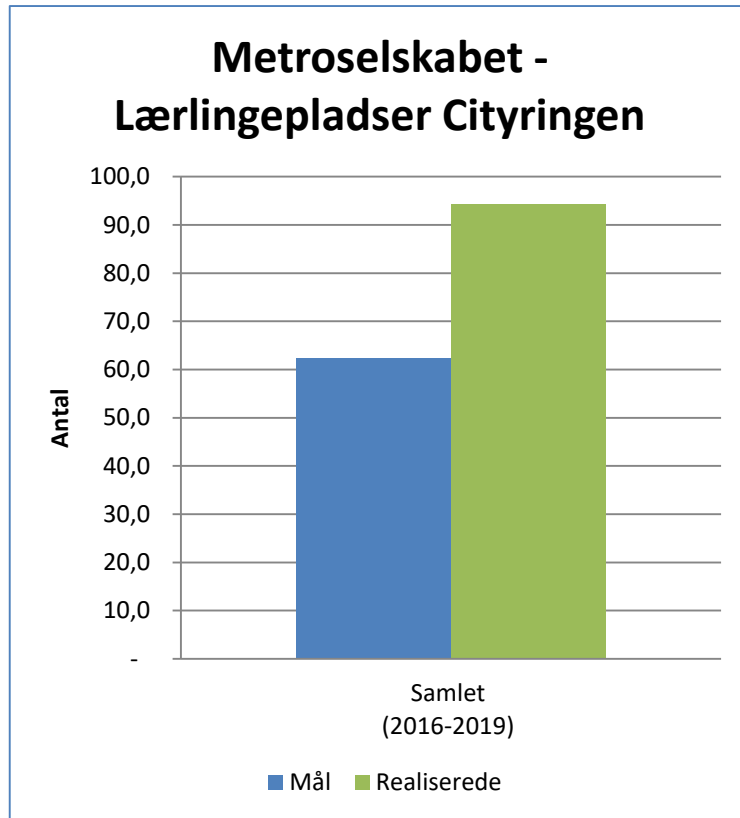
Figur 18

Metroselskabet - Anlægsprojekter

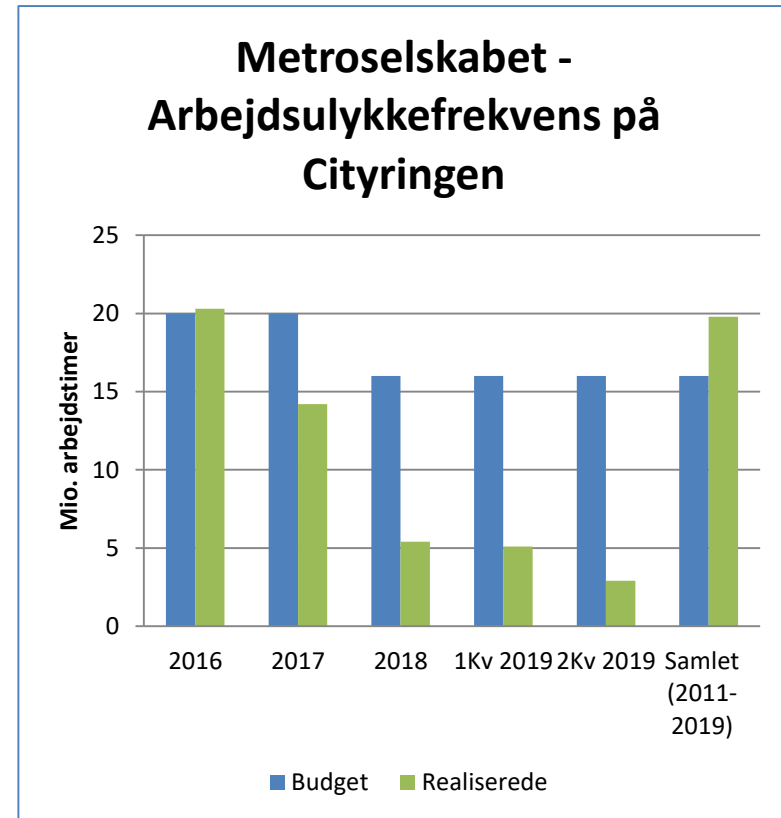
	Tidsplan	Økonomi	Scope
Anlæg af metrolinje M3 Cityringen	Red	Green	Green
Anlæg af metrolinje M4 Nordhavn	Green	Green	Green
Anlæg af metrolinje M4 Sydhavn	Green	Green	Green

Figur 19

Metro - Øvrige



Figur 20



Figur 21



I/S Amager Ressourcecenter (ARC) og I/S Vestforbrænding

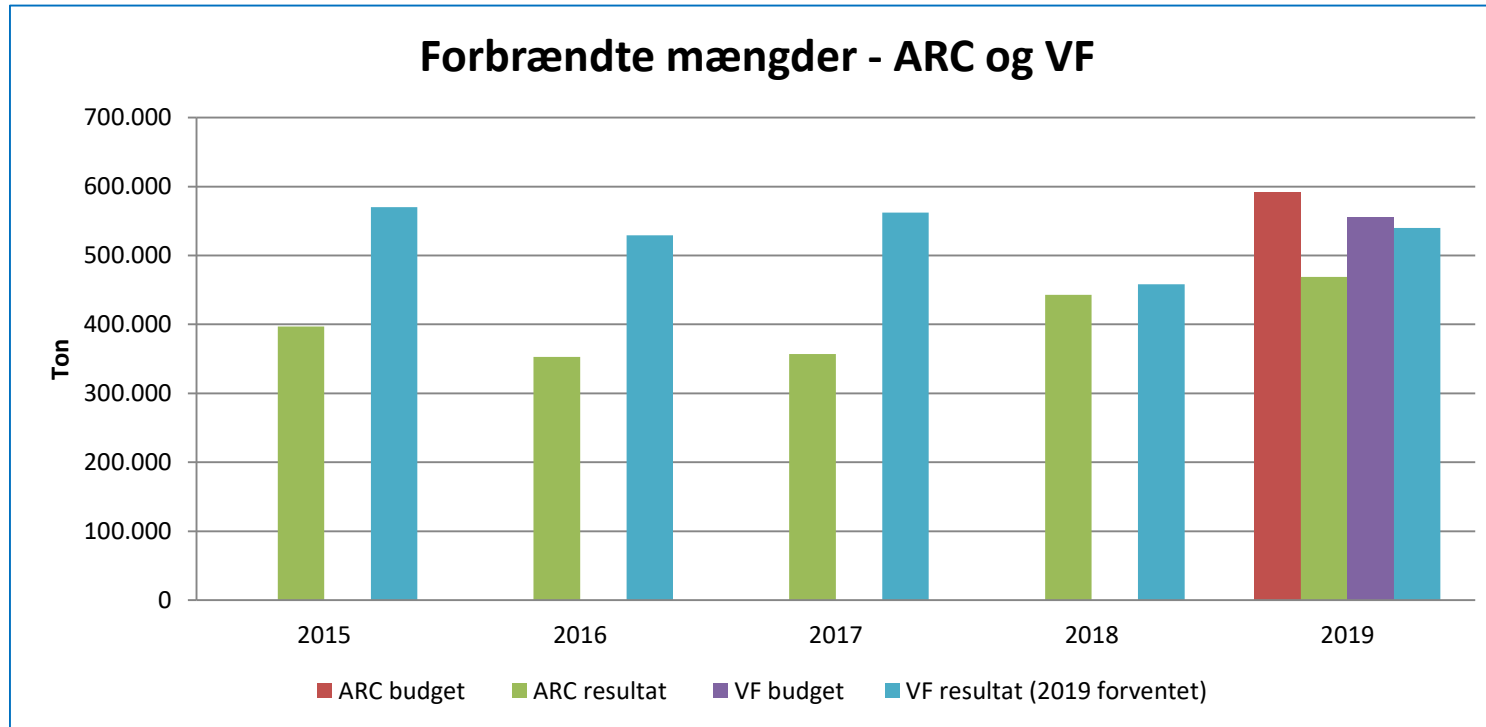


ARC OG VESTFORBRÆNDING

- Kvartalsrapportering for selskaberne foretages under ét for at give bedre adgang til sammenligning af de to affaldsselskabers nøgletal, uanset at de to selskabers forretningsområder ikke er helt sammenfaldende, idet Vestforbrænding i modsætning til ARC tillige forestår transmission og distribution af fjernvarme i eget opland.
- Vestforbrænding forventer efter 3. kvartal 2019 et positivt driftsresultat (EBITDA), dvs. indtjening før renter, skat, afskrivninger og nedskrivninger, for hele 2019 på 213,6 mio. kr. mod 213,7 mio. kr. i henhold til budget for 2019, jf. figur 23. Tilførte mængder husholdnings- og erhvervsaffald svarer samlet set til budgetterede mængder for perioden, jf. figur 22.
- ARCs nye energianlæg blev fuldt idriftsat september 2019 og var herefter ramt af et antal driftsstop, hvilket bl.a. skyldtes softwareopdatering af fyrrumstrykregulatorer, test af kedelstopsekvens og damplækage på turbinens hurtiglukkerventil. I henhold til den seneste prognose (Prognose 0) forventes et samlet indtjeningsbidrag (EBITDA) for 2019 på 226,5 mio. kr. Sammenholdt med dette følger ARCs 3. kvartals indtjeningsbidrag (EBITDA) på 168,9 mio.kr. godt med prognosen, jf. figur 23.
- T.o.m. oktober 2019 viser udviklingen i mængden af genereret restaffald fra husholdninger, at mængden er faldet med ca. 3 pct. sammenlignet med samme periode i 2018. T.o.m. oktober 2019 viser udviklingen, at mængden af erhvervsaffald, som er genereret i oplandet, er reduceret med ca. 18 pct. sammenlignet med samme periode i 2018. Den solgte el-mængde har t.o.m. september 2019 været 17 pct. lavere end i halvårsprognosen for 2019, hvilket primært skyldes driftsstoppet på turbinen i september 2019.
- Stigningen i den langfristede gæld skyldes hovedsageligt, at indfrielse af en byggekredit i maj 2019 skete ved optagelse af et lån, der var større end saldoen på byggekreditten. Samtidigt er der blevet afdraget på det nye lån, jf. figur 24.



ARC og VF - Forsyningssikkerhed



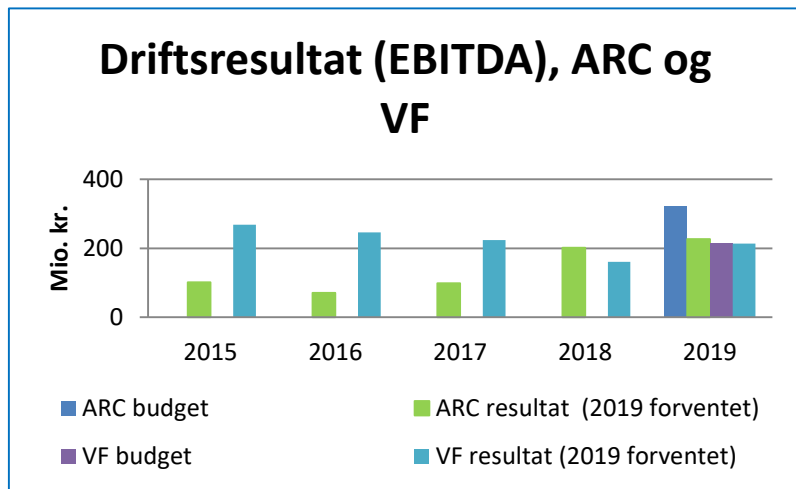
Figur 22

Selskaberne har kapacitet til afbrænding af flg. affaldsmængder

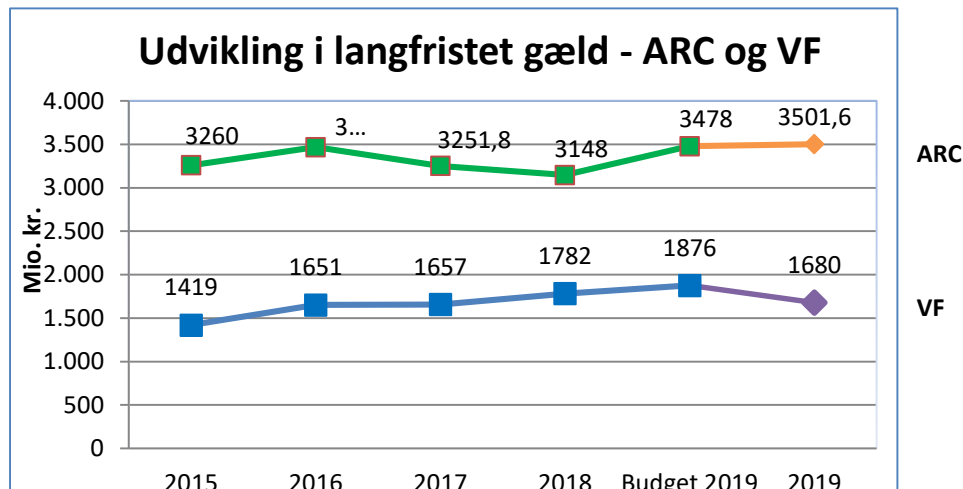
- ARC: 560.000 ton
- Vestforbrænding: 600.000 ton



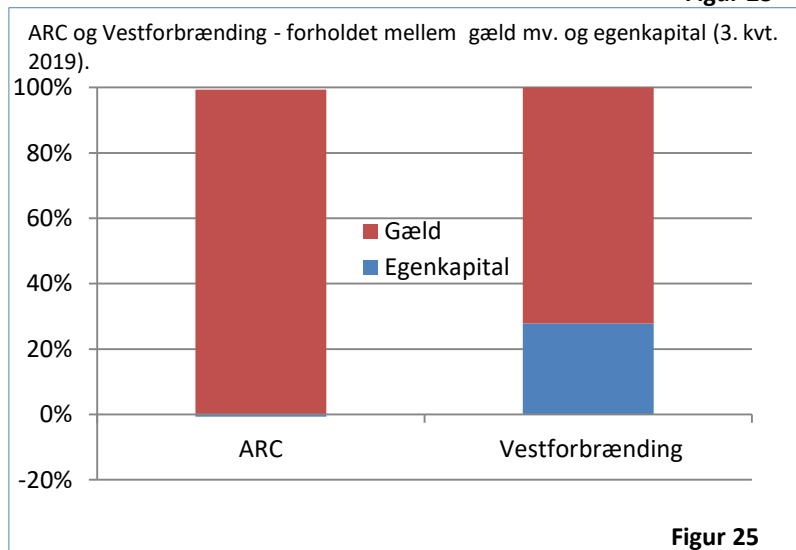
ARC og VF – Risiko / Gæld / Priser



Figur 23



Figur 24



Figur 25

Priser (2019)

	ARC	Vestforbrænding
Husholdningsaffald	466 kr./ton	365 kr./ton
Erhvervsaffald (Småt forbrændingseget)	420 kr./ton	320 kr./ton



Arena CPHX P/S



Arena CPHX P/S

Arena CPHX P/S har forestået byggeriet af Royal Arena, som derefter blev afleveret til operatøren, Danish Venue Enterprise A/S, som lejer.

Selskabet forestår herefter alene ejerskabet til arenaen, herunder som udlejer i relation til operatøren, Danish Venue Enterprise A/S, og som grundlejer i forhold til By & Havn, samt pleje af den af selskabet optagne gæld.

Operatøren, som står for driften af Royal Arena, herunder udlejning af denne til eventarrangører, har oplyst, at:

- der i 2019 i Royal Arena forventes afholdt 63-65 arrangementer
- fordelingen på arrangementstyper vil blive i størrelsesordenen 85 procent på koncerter og shows mv. og 15 procent på sportsarrangementer
- arrangementerne i 2019 ventes besøgt af 525.000-550.000 gæster.



Trafikselskabet Movia

Movia



- **Movia udarbejder 2 estimater om året, hvorfor figurer med estimater samt tilhørende bemærkninger er uændrede fra sidste kvartalsrapportering. Figur 27 er opdateret med 3. kvartals realiserede tal.**

Figur 26

- 2. estimat for 2019 viser passagertal stort set svarende til budgettet.

Figur 27

- Fra 2019 og frem vil fremkommelighed blive målt i vægtet hastighed inkl. stop.
- Målsætning for 2019 for A-busser er 20,4 km/t. Den seneste opgørelse viser en fremkommelighed på 17,0 km/t, hvilket er en mindre tilbagegang fra 2. kvartal 2019. Den største tilbagegang ses på linje 5C mellem Husum Torv - Herlev Hospital, Sløjfen, formentlig grundet ledningsomlægninger.
- Målsætning for 2019 for S-busser er 26,1 km/t. Den seneste opgørelse viser en fremkommelighed på 25,7 km/t, hvilket er en mindre fremgang fra 2. kvartal 2019. Den største fremgang kan ses på linje 250S.

Figur 28

- Estimat 2 for 2019 viser, at Københavns Kommunes forventede tilskudsbehov til busdrift i 2019 udgør 295,4 mio. kr., hvilket er 4,9 mio. kr. højere end det budgetterede svarende til 1,7 pct. Det øgede tilskudsbehov skyldes dels en udgift på 1 mio. kr. til beredskabsbusser i forbindelse med Cityringens åbning samt 1,5 mio. kr. til finansiering af fri transport på åbningsdagen for Cityringen. Hertil kommer lavere passagertal, lavere indtægt pr. passager og lavere indtægter fra kontrolafgifter. I estimat 2 er usikkerheden højere end normalt grundet indførelse af de omfattende ændringer af busdriften med Nyt Bynet.

Figur 29

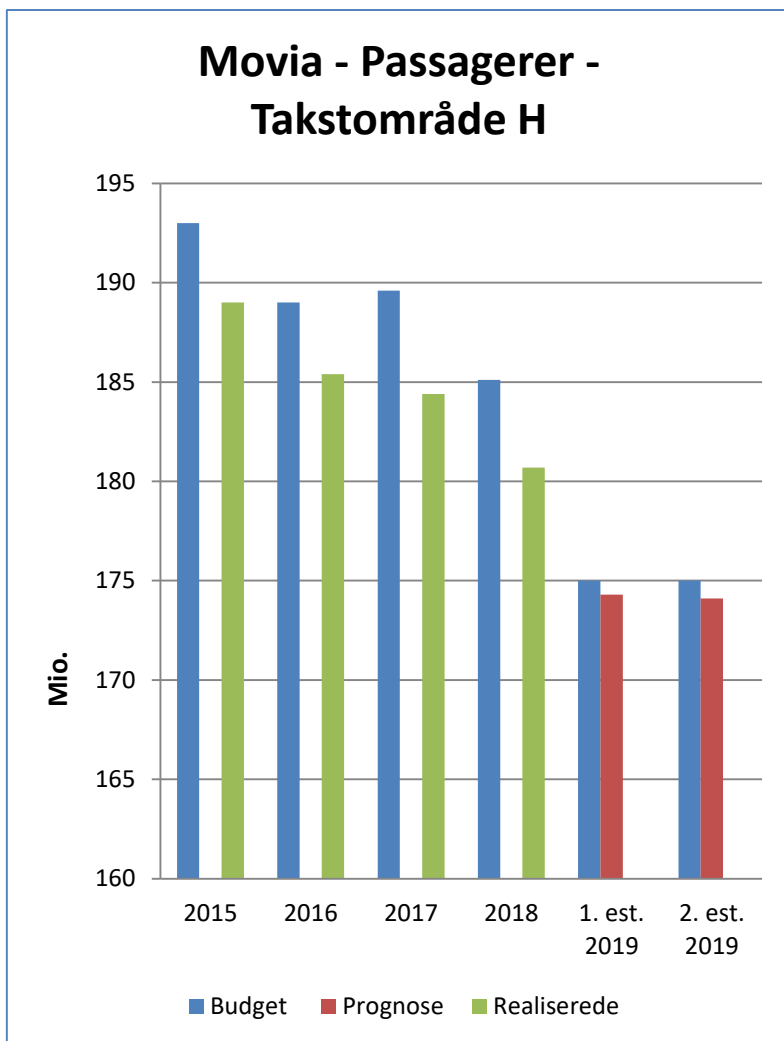
- Det forventede tilskud pr. passager i Storkøbenhavn udgør ifølge 2. estimat for 2019 5,6 kr., hvilket er 0,1 kr. over det budgetterede.
- Stigningen i tilskud pr. passager mellem 2018 og 2019 skyldes ovennævnte fald i passagerer.

Figur 26 og 29

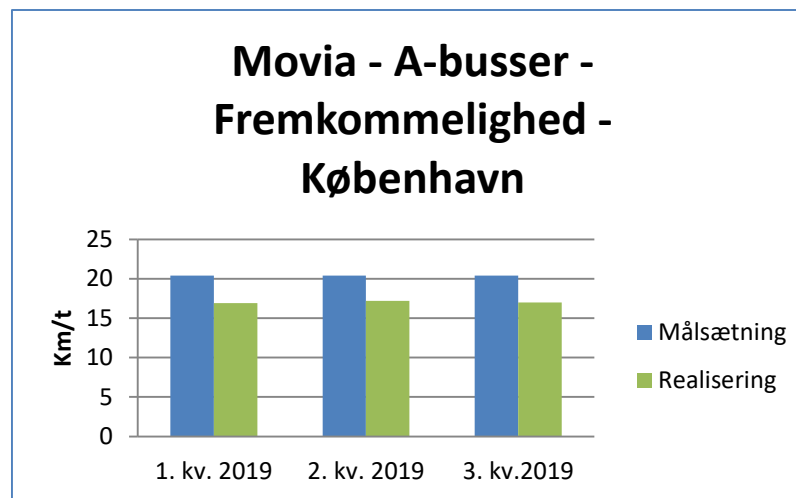
- Fra 2016 overgik Movia til et nyt tællesystem, som tæller ca. 2,7 pct. færre passagerer i forhold til det tidligere tællesystem. Skiftet af tællesystem er en væsentlig årsag til niveauskiftet i antal passagerer fra 2016 og frem.



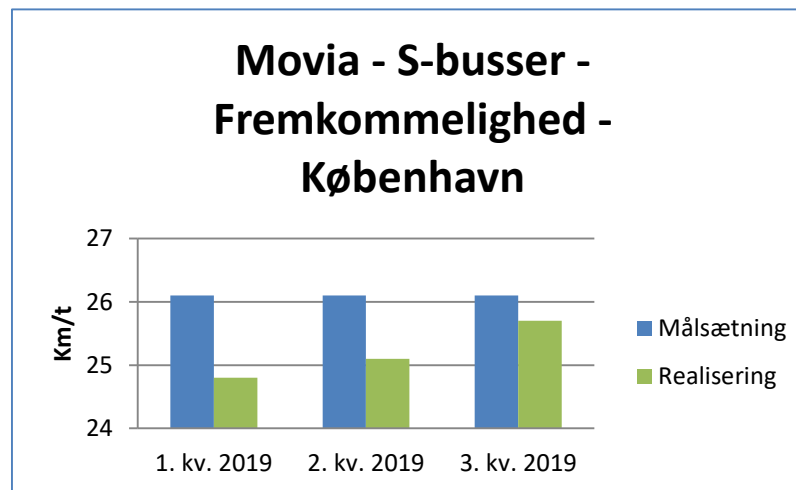
Movia - Forsyningssikkerhed



Figur 26

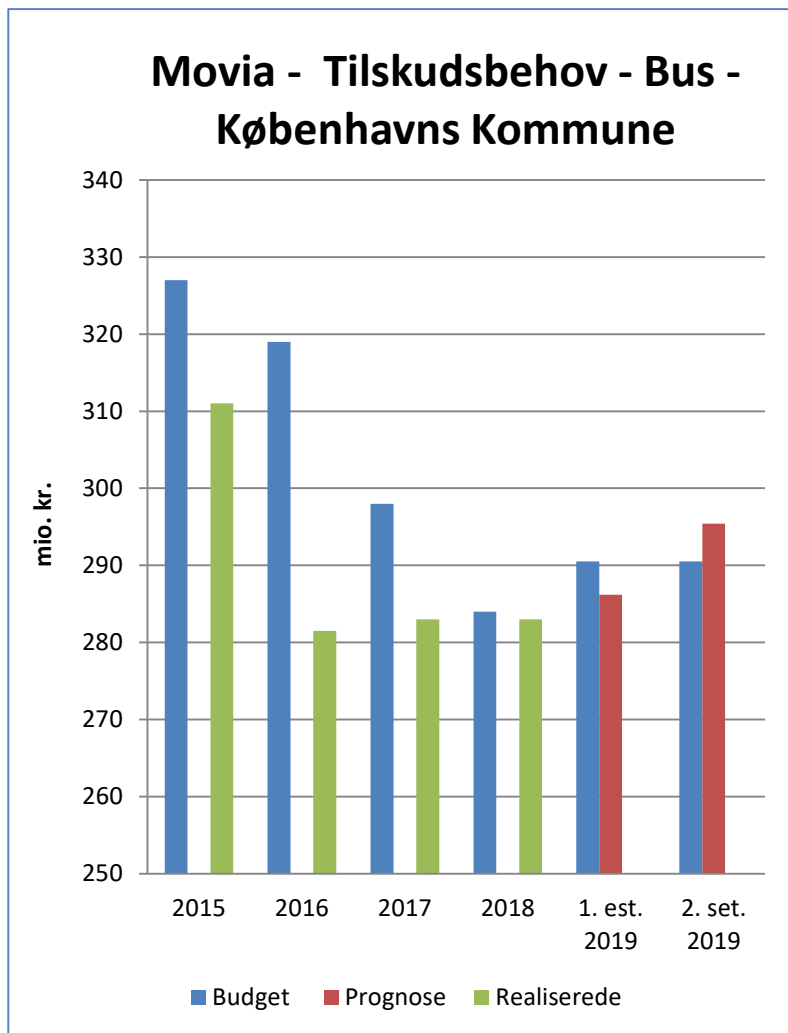


Figur 27

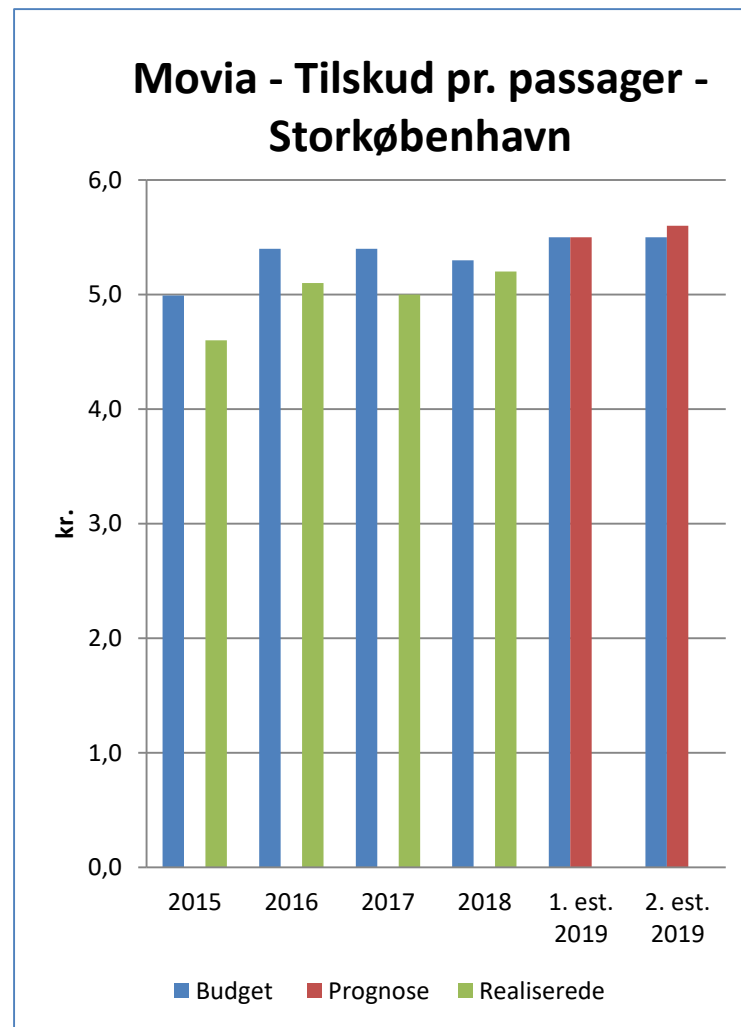




Movia - Priser



Figur 28



Figur 29



Centralkommunernes Transmissionselskab I/S



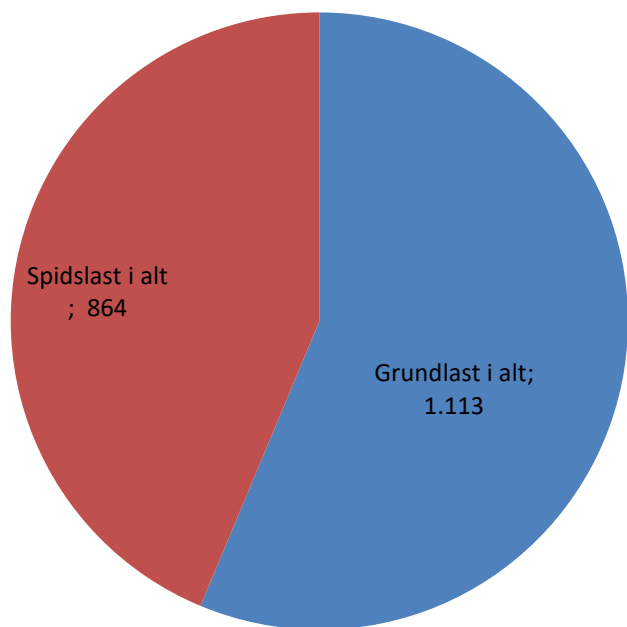
CTR

- **Figur 30:** Viser først fordelingen af den til rådighed værende kapacitet mellem grundlast og spidslast. Dernæst vises en opdeling af grundlasten, hvor Amagerværkets blok 3 (kulkraftvarme) stadig er den største, som imidlertid forventes afløst af HOFOR's nye blok BIO4 (biomassekraftvarme).
- **Figur 32:** Viser, at kraftvarme forventes at udgøre 66 pct. af købet i 2019, affaldsvarme 29 pct., mens de resterende 5 pct. forventes at komme fra spidslastvarme. Til sammenligning vises den realiserede fordeling i 2018 i figur 31. Den højere andel af spidslastvarme i 2018 skyldes bl.a. et langvarigt udfald af kraftvarmeanlæg i 1. kvartal 2018 (AMV3) samt flere udfald på kraftvarmeanlæg og affaldsforbrændingsanlæg senere på året.
- **Varmekøbet** til CTR kommunerne forventes i 2019 at blive på 17.943 TJ. I 2018 var varmekøbet på 18.779 TJ (1 TJ = 277.777 kWh / TJ = terajoule).
- **Figur 33:** CTR forventer et bedre resultat i 2019 end budgetteret, bl.a. på grund af lavere prislofter på affaldsvarme og lavere faste betalinger til kraftvarmeværkerne samt mindre varmeforbrug. CTR har realiseret et bedre samlet resultat efter 3. kvartal 2019 end halvårsprognosen.
- **Figur 34:** CTR's varmesalg viser det budgetterede varmesalg i året sammenlignet med seneste prognose på helårniveau.



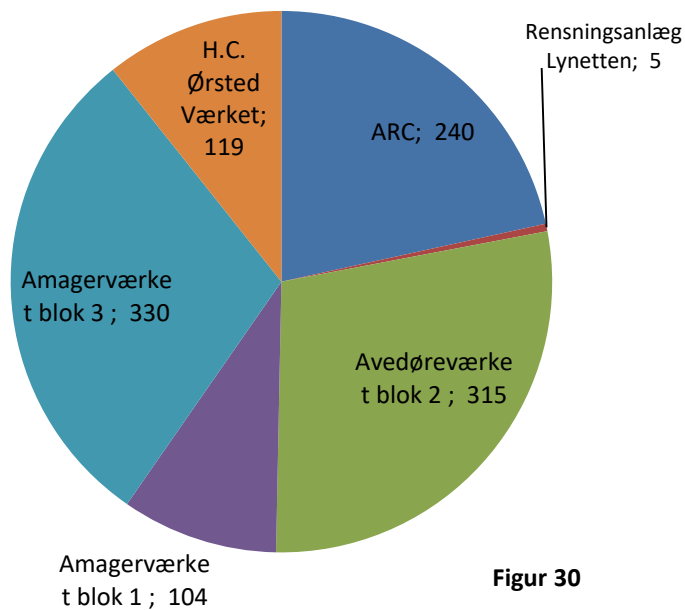
CTR – Forsyningssikkerhed

Ultimo 2018 Varmekapacitet (effekt), effekt i MW



De primære varmeanheder (grundlast)

Ultimo 2018 Primære varmeanheder, effekt i MW



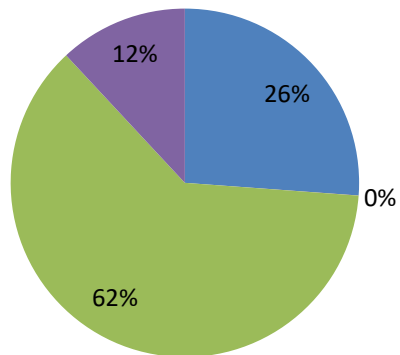
Figur 30



CTR – Miljø

Varmekøb til kommunerne 2018

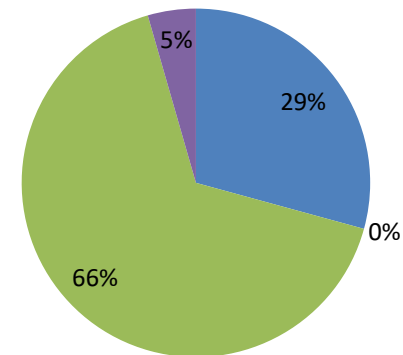
■ Affaldsvarme ■ Geotermisk varme ■ Kraftvarme ■ Spidslast



Figur 31

Varmekøb til kommunerne prognose efter 3. kvartal 2019

■ Affaldsvarme ■ Geotermisk varme ■ Kraftvarme ■ Spidslast

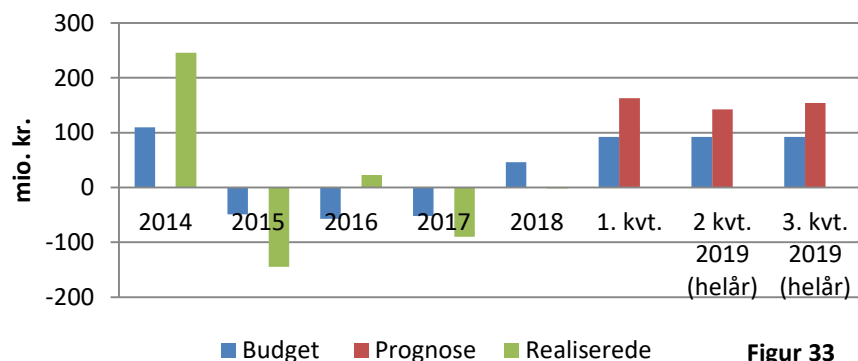


Figur 32



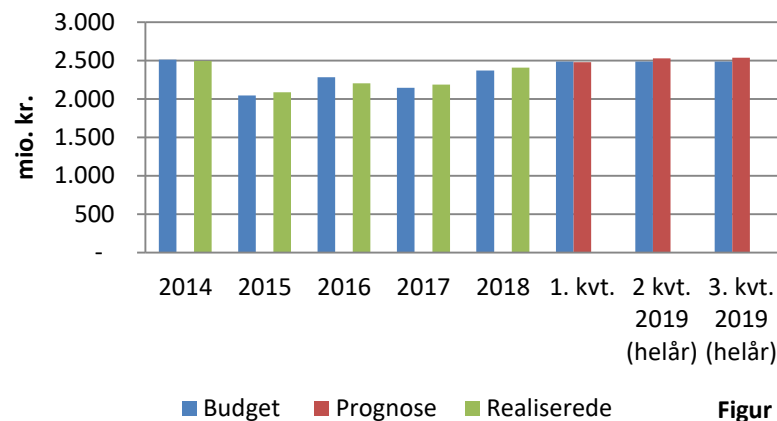
CTR – Omsætning og omkostninger

CTR - Resultat til indregning i varmeprisen



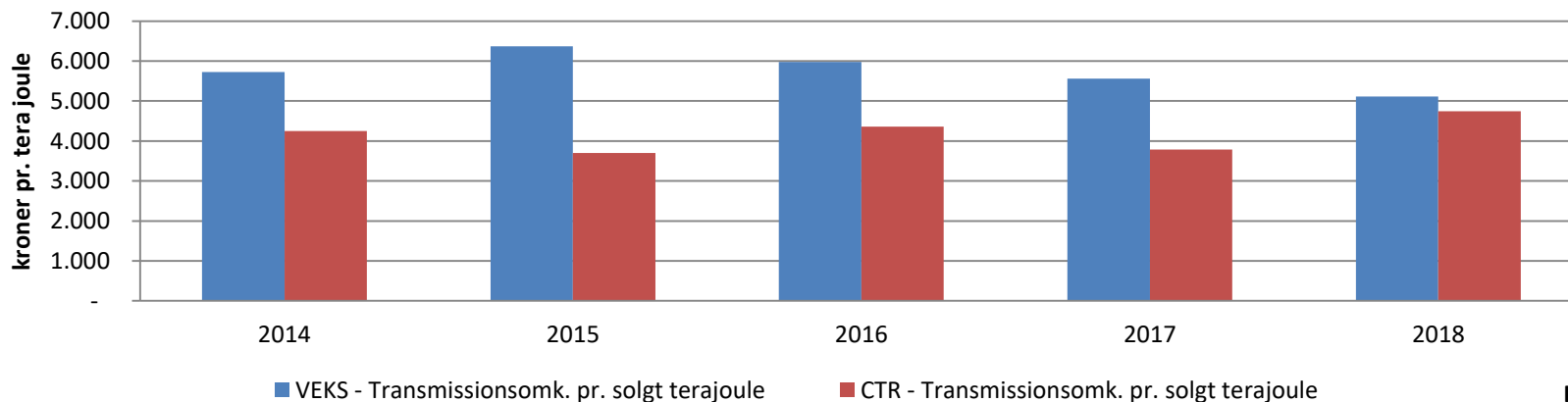
Figur 33

CTR - Varmesalg hele året



Figur 34

Transmissionsomkostninger ex afskrivninger pr. tera joule



Figur 35



Hovedstadens Beredskab I/S



Hovedstadens Beredskab I/S

- I forlængelse af effektiviseringskrav i forbindelse med etableringen af selskabet gennemfører Hovedstadens Beredskab i henhold til selskabets budget effektiviseringer for 10,7 mio. kr. i 2019, svarende til 3 pct. af ejerkommunernes driftsbidrag for 2019.
- Af figur 36 fremgår, at måltal for alarmcentralens disponeringstid i 3. kvartal 2019 har udviklet sig positivt siden foregående kvartal, men dog fortsat ikke er helt overholdt.
- Heller ikke måltal for gennemførte brandtilsyn i 3. kvartal 2019 er overholdt fuldt ud, men det forventes, at alle lovpligtige brandsyn i 2019 vil være gennemført ved udgangen af 2019.



Hovedstadens Beredskab – serviceniveau

Område	Fagligt mål	Målopfyldelse ved udgang af 4. kvartal 2018 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 1. kvartal 2019 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 2. kvartal 2019 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 3. kvartal 2019 (år til dato)
Disponeringstid*	Alarmcentrals disponering i forhold til ildløstjeneste: 95 % indenfor 1 min.	94,48 %	96,06 %	93,11%	93,92%
Responstid (tryghed)	Det først mødte køretøj kan påbegynde indsatsen: 95 % af udrykningerne indenfor 10 min.	95,80 %	96,90 %	96,79%	97,04%
Responstid (kapacitet)	Alt nødvendigt materiel og mandskab til indsatsen: 95 % af udrykningerne indenfor 10 min.	95,23 %	95,80 %	95,81%	96,12%
Brandtilsyn	Alle lovpligtige tilsyn skal være gennemført indenfor fristerne	100 %	106,08 %	100,79%	94,83%

*) Inkluderer tidligere Københavns Brandvæsens og Frederiksberg Brandvæsens udrykningsområder

Figur 36