



# Kvartals- rapport 2. kvartal 2023

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>                                    | 15 |
| <b>I/S Amager Ressourcecenter (ARC)</b>                      | 20 |
| <b>I/S Vestforbrænding (VF)</b>                              | 25 |
| <b>Arena CPHX P/S</b>  | 30 |
| <b>Trafikselskabet Movia</b>                                 | 33 |
| <b>Centralkommunernes<br/>Transmissionsselskab I/S (CTR)</b> | 38 |
| <b>Hovedstadens Beredskab I/S</b>                            | 43 |

**HOFOR**

## HOFOR

### Særlige opmærksomhedspunkter

- HOFORs omsætning og resultat i 2. tertial (T2) er lavere end budget, da energipriserne er faldet i første del af året (2. tertial er årets anden tredjedel, HOFORs rapportering over året er delt op i tredjedele).
- I bilag 2 har HOFOR redegjort for de største igangværende anlægsprojekter. Det vedrører skybrudstunnelerne Svanemøllen, Valby, Kalvebod Brygge samt vandværket ved Regnemark.

### Aktuelle oplysninger

- Borgerrepræsentationen godkendte den 2. november 2023 indstillingen af Aflandshage Vindmøllepark. Af sagens protokolbemærkninger fremgår det, at

”Partierne er enige om, at Aflandshage projektet ikke kan fortsætte på det foreliggende grundlag. Partierne ønsker i forlængelse heraf, at HOFORs bestyrelse afsøger alternative muligheder for at realisere vindmølleparken, herunder om Aflandshage projektet kan overdrages til en anden aktør.”

HOFOR skal nu i gang med denne afklaring.

- I forbindelse med vedtagelsen af budget 2024 aftalte budgetpartierne en hensigtserklæring om, at HOFOR skal se på mulighederne for at analysere og eventuelt byde på regeringens CCS (Carbon Capture and Storage) udbud i 2024 og 2025. Økonomiforvaltningen forventer at fremkomme med et beslutningsoplæg herom inden årsskiftet.
- BIOFOSs bestyrelse har tiltrådt et nyt kommissorie omkring den fremtidige placering af renseanlæggene i hovedstaden, jf. ØUs aflæggerbord den 24. oktober 2023.

# HOFOR

**Figur 1:**

Der har været 10 kritiske hændelser i de to første tertialer. Alle vedrører lukning af badesteder på grund af meget regn, jf. også forrige kvartalsrapportering.

**Figur 2:**

Skybrudstunnellerne er gule ved tidsplanerne pga. VVM-processer og for Kalvebod tunnelen pga. problemer i byggeproces (se bilag 2).

**Figur 3:**

HOFOR bemærker, i relation til omkostningen til fjernvarme i lejligheder, at det er HOFORs erfaring, at en gennemsnitlig københavnerlejlighed har et væsentligt lavere årsforbrug i forhold til Forsyningstilsynets prisstatistik.

HOFORs afregning af lejligheder i København har således et gennemsnitsforbrug på 8-9 MWh om året, mens Forsyningstilsynets prisstatistik er beregnet ud fra et årsforbrug på 15 MWh.

HOFOR har annonceret en prisstigning pr. 1 september 2023. Den forventede gennemsnitspris for en københavnerlejlighed bliver herefter 8.216 kr. i 2023.

**Figur 4:**

HOFORs omsætning år til dato i T2 var på 4,5 mia. kr. mod budget på 5,71 mia. kr. og resultat før skat var på -0,1 mia. kr. mod budget på 0,9 mia. kr. Den store forskel til budget skyldes primært, at energipriserne er faldet.

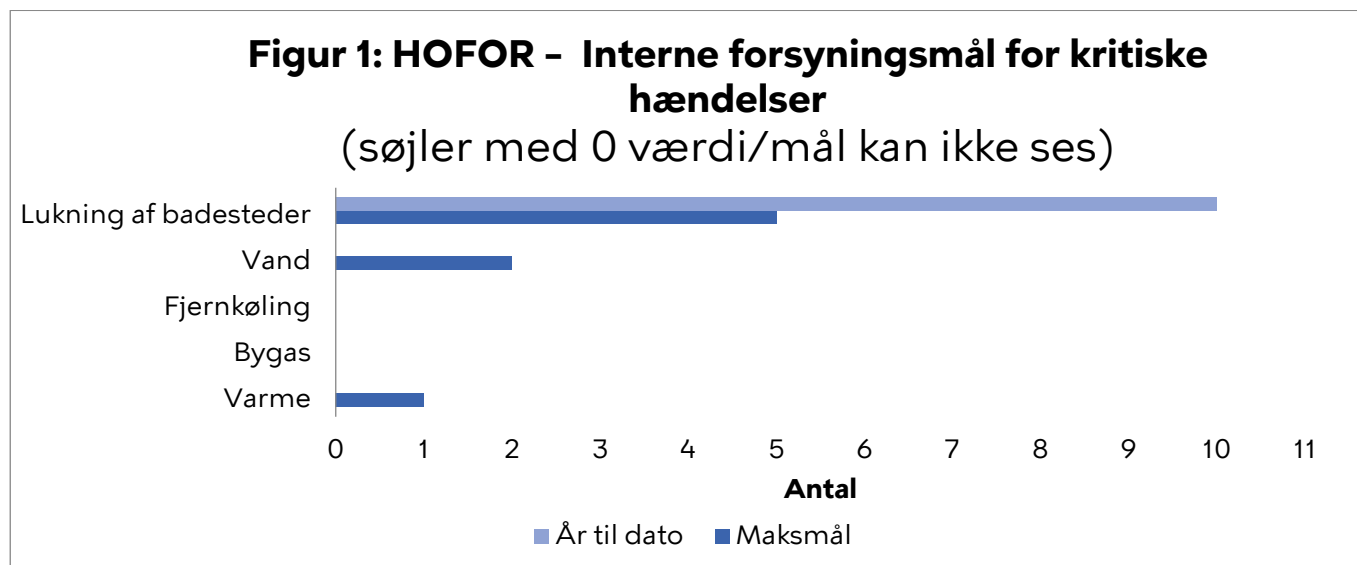
**Figur 5:**

Figuren viser gælden i HOFOR-koncernen, underopdelt mellem den kommercielle del og den ikke-kommercielle del.

**Bilag 2:**

I bilag 2 til indstillingen har HOFOR redegjort for de største igangværende anlægsprojekter. Det vedrører skybrudstunnellerne Svanemøllen, Valby, Kalvebod Brygge samt vandværket ved Regnemark.

## HOFOR - Forsyningsikkerhed og miljø



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

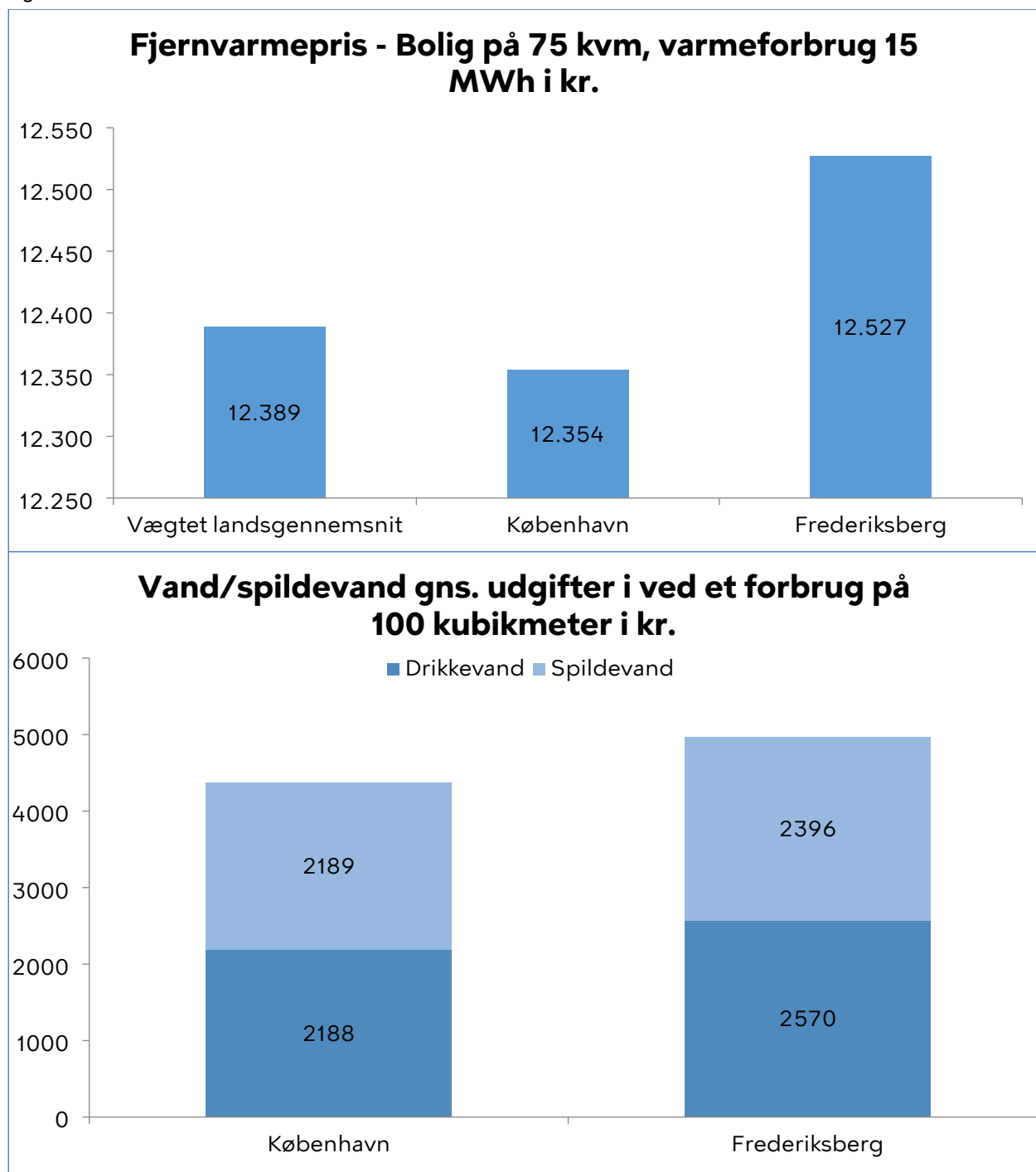
| Projekter            | Tidsplan       | Status / Økonomi | Trend / Kvalitet | Status jf. seneste rapportering |
|----------------------|----------------|------------------|------------------|---------------------------------|
| Kalvebod Brygge      | Afsluttes 2026 | Grøn             | Grøn             | Afsluttes 2027                  |
| Svanemøllen          | Afsluttes 2030 | Grøn             | Grøn             | Afsluttes 2031                  |
| Valby                | Afsluttes 2028 | Grøn             | Grøn             | Afsluttes 2028                  |
| Værket ved Regnemark | Afsluttes 2027 | Grøn             | Grøn             | 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

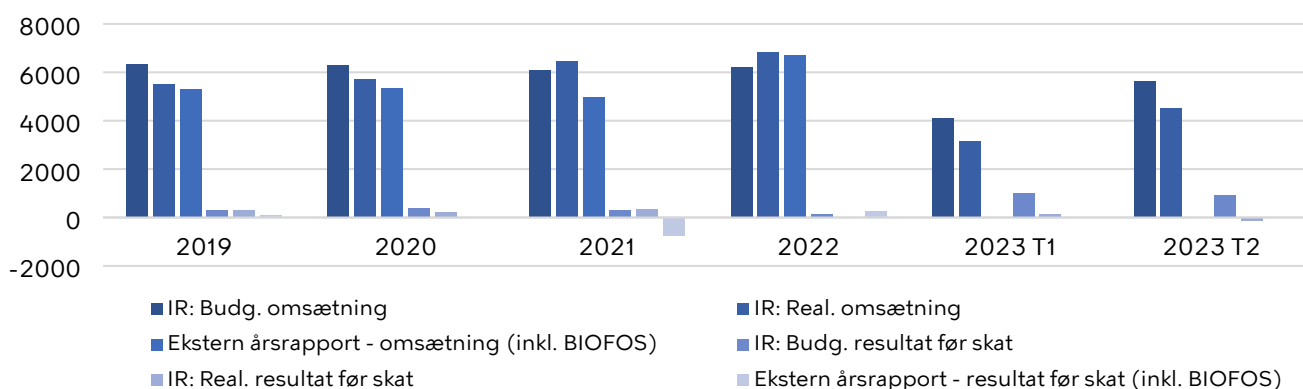
## HOFOR - Priser / omkostninger

Figur 3

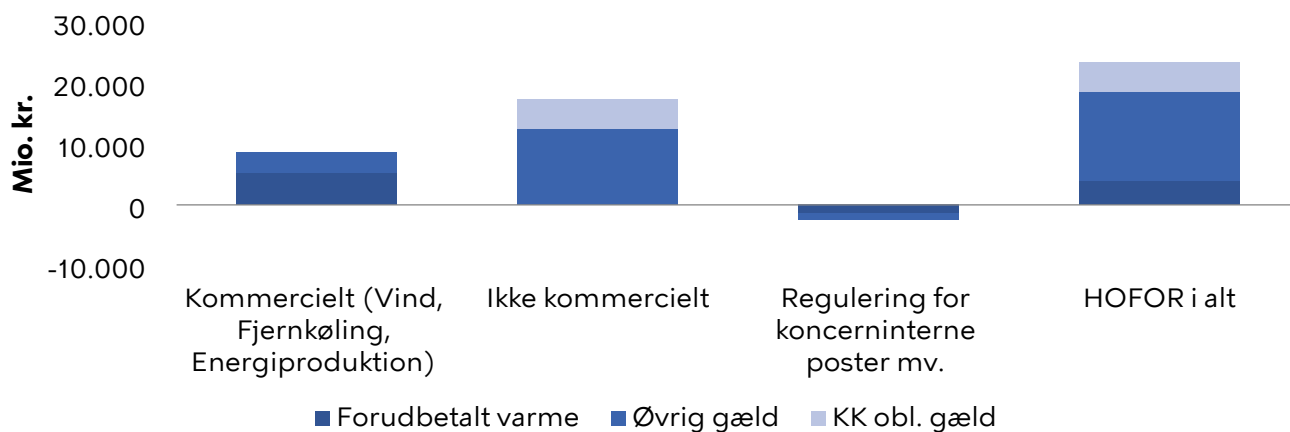


## HOFOR - Risiko/gæld

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



Figur 5: Gæld i HOFOR koncernen 31/08-2023





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

## By & Havn

### Særlige opmærksomhedspunkter

2. kvartals resultat er på 44 mio. kr., hvilket er 47 mio. kr. mindre end det vedtagne budget. Begrundelsen er en forsigtig tilgang til værdiregulering af investeringsejendomme, der delvist udlignes af lavere udgifter til renter. Resultatet før værdireguleringer er 70 mio. kr. bedre end budgetteret, og halvårsresultatet er på den baggrund tilfredsstillende

Pengestrømmen fra selskabets primære drift (EBITDA) er ca. 129 mio. kr., hvilket ikke er tilstrækkeligt til at dække nettorentudgifterne på ca. 162 mio. kr. For hele 2023 forventer selskabet et EBITDA på 230 mio. kr. og nettorentudgifter på 416 mio. kr. Fremtidig rentedækning afhænger af forudsætningerne om renteutviklingen. I seneste langtidsbudget (marts 2023) basisscenarie, med en langsigtet nominal rente på 5 %, opnås der først dækning igen i 2051, mens der opnås rentedækning i 2038, hvis Finansministeriets forudsætning om 4 % anvendes.

### Aktuelle oplysninger

- Der er den 24. oktober 2023 mellem By & Havn og Per Aarsleff A/S indgået kontrakt om anlægsarbejdet vedr. Lynetteholms fase 2. Anlægsbudgettet er steget med 12 %, så de samlede anlægsomkostninger nu forventes at blive 4,2 mia. kr. Grundet lavere finansieringsomkostninger dækker businesscasen fortsat omkostningerne uden aktivering af Københavns Kommunes garanti på 400 mio. kr.
- By & Havn har gennemført udbud af landstrømanlægget og tildelt opgaven til en af de bydende. En anden byder har imidlertid klaget over afgørelsen til Klagenævnet for Udbud, og det forsinker processen. By & Havn vil i den videre proces forsøge at indhente den tabte tid, så landstrømanlægget kan stå klar til krydstogtsæsonen 2025. Økonomiudvalget modtager særskilt orientering herom.
- By & Havns forretningsstrategi for de næste 4 år forelægges Borgerrepræsentationen til godkendelse 30. november 2023.
- Der forventes afsagt kendelser i sagerne om Fælledby (anlagt af Amager Fælleds Venner) og Lynetteholmen (anlagt af Klimabevægelsen) henholdsvis primo december og primo 2024.
- Vedr. sagen mod Ingeniøren om Lynetteholm forventes der en afgørelse fra Pressenævnet i efteråret 2023. I forhold til retssagen er denne berammet i Byretten den 21. og 22. januar 2025.

## By & Havn

Forretningsstrategi for 2020-2023 er godkendt af selskabets bestyrelse og af Borgerrepræsentationen den 19. september 2019.

Den overordnede målsætning er at servicere selskabets renteudgifter med den løbende pengestrøm fra driften. Målsætningen blev realiseret i 2020. I 2021 og de kommende år forventes målsætningen imidlertid ikke realiseret pga. nedgang i driftsindtægter og stigende renteudgifter.

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

**Figur 6:** Sælge byggerettigheder for 3,4 mia. kr. Ved udgangen af 4. kvartal 2022 er der solgt for 3.617 mio. kr. Heri er indregnet betydelige indtægter fra Fælledby og Stejlepladsen. Målsætningen er således realiseret.

**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 4. kvartal 2022 er målet for salg af byggeret til boliger for hele strategiperioden allerede realiseret - 364.000 etagemeter er solgt.

Vedrørende salg til erhverv er 279.000 etagemeter realiseret. Målsætningen for erhverv er hermed også på vej mod realisering

Det bemærkes, at Fælledby og Stejlepladsen er indregnet i salget og bidrager væsentligt til målopfyldelsen.

**Figur 8:** Ikke have stigende gæld i perioden - bortset fra udbetaling til Nordhavnstunnellen og bidrag til Sydhavnsmetroen. Gælden er pr. 2. kvartal 2023 steget med 1.821 mio. kr. Den øgede gæld skal dog ses i forhold til, at den sidste del (483 mio. kr.) af

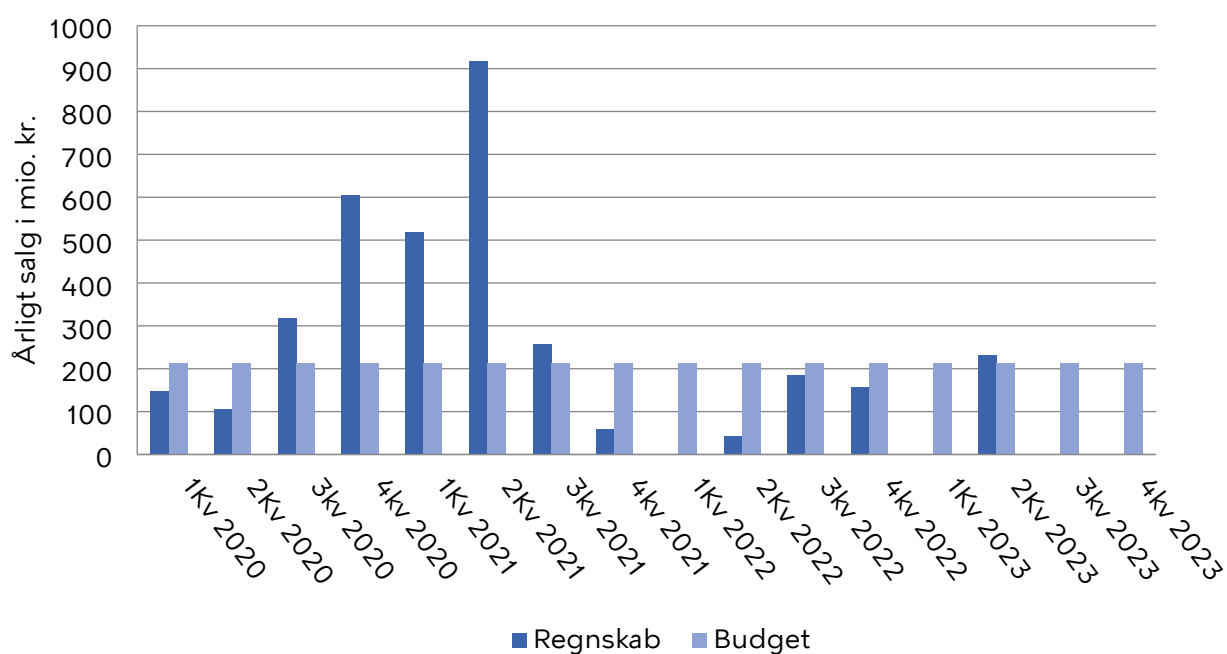
10 pct. reserven vedr. Sydhavnsmetroen er udbetalt ultimo 2020, og at der er optaget lån for 1.380 mio. kr. vedr. Lynetteholm, som tilbageføres, når Lynetteholm stiftes som selvstændigt selskab.

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 753 mio. kr., og målsætningen forventes ikke realiseret.

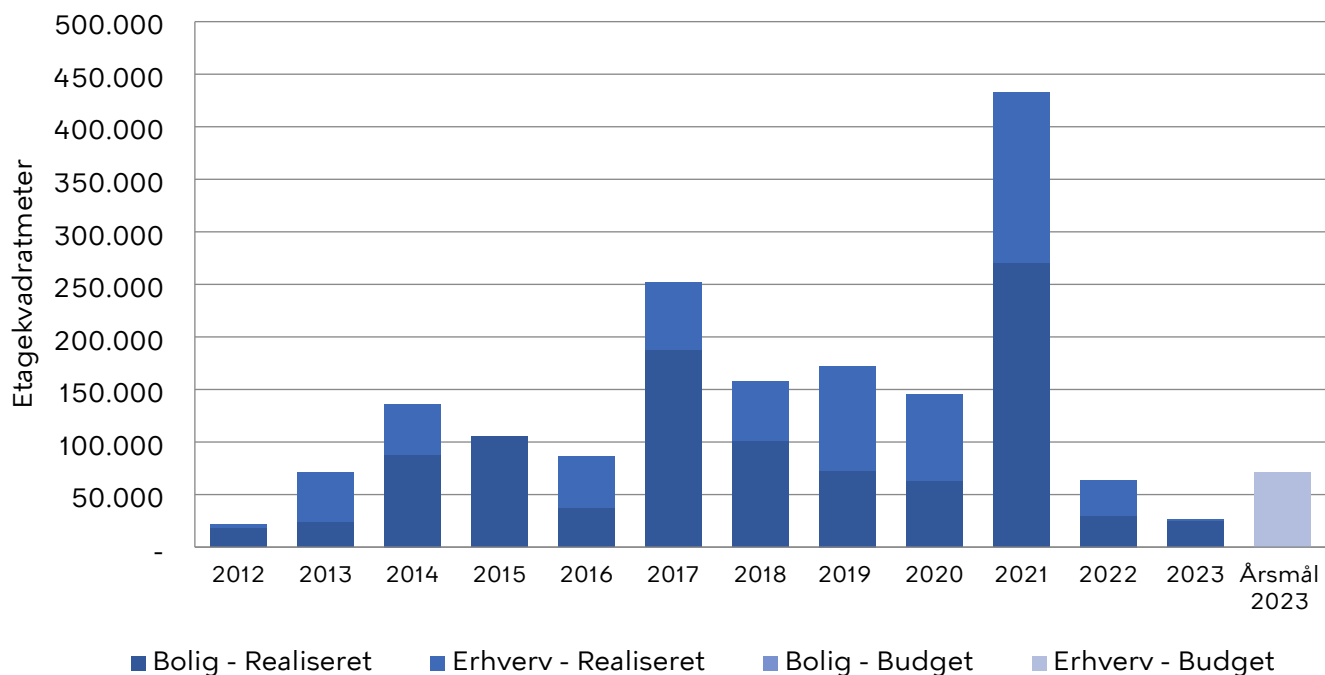
## By & Havn - Byudvikling

Figur 6: By & Havns Forretningsstrategi  
Kvartalsvise salgsindtægter



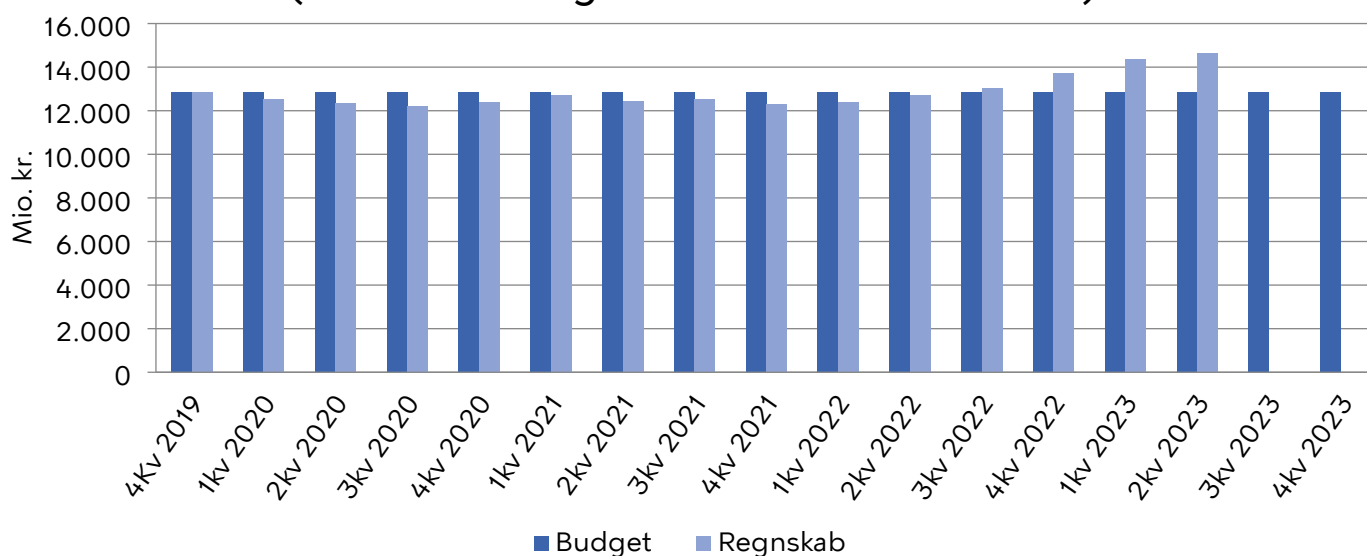
## By & Havn - Byudvikling

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



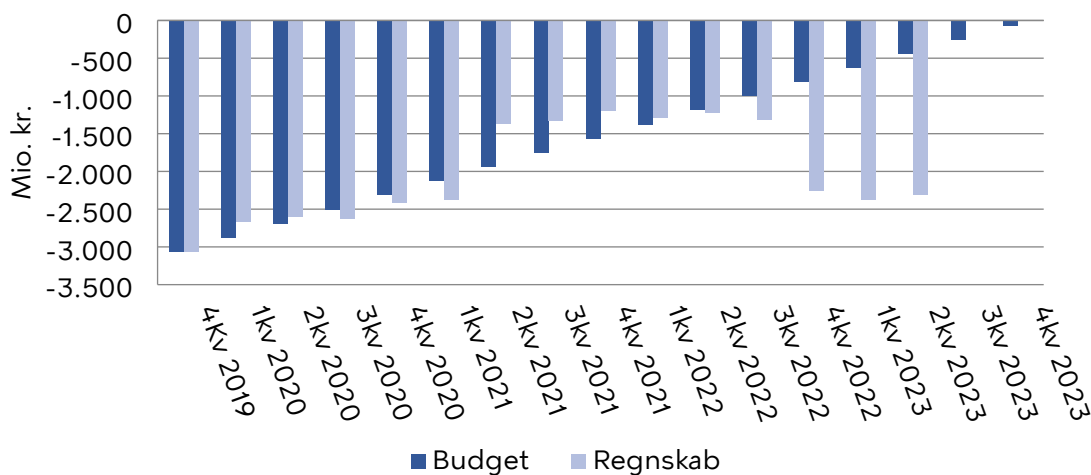
## By & Havn - Risiko / Gæld

Figur 8: Nominel gæld  
(ekskl. bidrag til Nordhavnstunnel)



Note: Ifølge By & Havns langtidsbudget forventer selskabet, at gælden er afviklet efter 2070 mod 2060 ved tidligere vurdering. Kommer resten af korrektionsreserven til Sydhavnsmetro til udbetaling udskydes tidspunktet yderligere.

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

- Estimatet for det samlede passagertal for året 2023 er på baggrund af 2. kvartals passagertal ændret i forbindelse med 2. kvartals opfølgning fra 129,5 mio. til 122,2 mio. Dette vil dog svare til en vækst på 14,3 mio. passagerer eller ca. 13 pct. i forhold til 2022. Takstindtægterne er som følge af revurderingen af passagertallet nedsat med 84 mio. kr. fra 1.533 mio. kr. til 1.448 mio. kr.
- Det godkendte anlægsbudget for Sydhavnslinjen følger i al væsentlighed planen. Som ved tidligere rapporteringer er arbejdet presset ift. den generelle mangel på ressourcer og leverancer af materiel og materialer. Konsekvensen heraf er bl.a., at der er brug for at øge omfanget af parallelle arbejder, og det har været nødvendigt at indgå ny kommerciel aftale med entreprenørerne samt en ny tidsplan for færdiggørelse af projektet, hvor der mitigeres/accelereres i nødvendigt omfang.
- Forud for åbningen af Sydhavnslinjen i 2024 skal der gennemføres en lang række test- og sikkerhedsaktiviteter, som kræver fuld lukning af driften af M3 og M4 i to uger forventeligt i perioden januar-marts 2024. Det indebærer, at ca. 2,0-2,5 mio. passagerer bliver påvirket, og der informeres før, under og efter lukningen. Operatøren planlægger med at indsætte metrobusser.

## Aktuelle oplysninger

- Planlægningen af åbningen af de fem nye stationer er begyndt. Formålet med åbningseventet er at fremme antallet af kunder i Metroen mest muligt ved at supplere med en række marketingaktiviteter, sige tak til naboer og virksomheder, som tålmodigt har haft deres hverdag tæt ved de mange byggeaktiviteter samt give ejere og leverandører mulighed for at markere den store milepæl, som åbningen er.
- Før sommerferien indgik selskabet en tillægsaftale med operatøren (Metro Service) om at sætte flere tog i drift på M1/M2 fra efteråret 2023. Med aftalen er det blevet muligt at øge antal tog i drift i myldretiden fra 31 til 32 tog i september 2023, yderligere fra 32 til 33 tog i november 2023, og i løbet af 1. kvartal 2024 vil kapaciteten kunne øges fra 33 til 34 tog i myldretiden. Kunderne vil således i den kommende vintersæson opleve, at der er kortere mellem afgangene, og trods det stigende passagertal forventes der ikke flere efterladte på de travleste stationer.
- Det første af de 34 førstegenerations metrotog på M1/M2 er sendt til Holland for at gennemgå den store renovering med henblik på levetidsforlængelse samt øget kapacitet i form af ny sædeopstilling. Alle tog forventes renoveret ultimo 2026.
- Ejerne bag Hovedstadens Letbane har igangsat proces for at videreføre Metroselskabets rolle som forretningsfører, efter at letbanen er sat i drift. Ejerkredsen bag Hovedstadens Letbane vil henvende sig til Transportministeriet med henblik på at tilvejebringe de lovgivningsmæssige rammer herfor.
- Den 16. november 2023 var der - på grund af vand i tunnel tæt på Kongens Nytorv - ingen metrotogdrift på strækningen mellem Nørreport og Christianshavn fra ca. 10.30-20.30. Vandet trængte ind fra kl. ca. 10 til 13 og stod 20 cm. højt over en strækning på et par hundrede meter. Metroens systemer var ikke i stand til selv at pumpe vandet ud i kloakken, og Hovedstadens Beredskab opsatte derfor pumpe ved skakt i Havnegade, som førte vandet væk. Årsagen til at vand i et så betydeligt omfang trængte ind og ikke kunne pumpes ud med Metroens egne systemer undersøges pt. Der er i den forbindelse etableret kontakt mellem Metroens operatør og HOFOR.



## Metroselskabet

**Figur 10:** Metrolinjerne har i 2. kvartal 2023 haft en tilfredsstillende driftsstabilitet over målsætningen på 98 pct. på henholdsvis 99,5% (M1/M2) og 99,6% (M3/M4).

**Figur 11:** Metroselskabets omsætning udgør i 2. kvartal 2023 923 mio. kr. i forhold til ankerbudgettet på 1.010 mio. kr. Den manglende omsætning skyldes færre takstindtægter fra passagerer end forventet.

Passagertallet udgør ved 2. kvartals opfølgning 59,5 mio. mod budgetteret 63,4 mio. En forskel på 3,9 mio. passagerer.

På M1/M2 har passagertallet for januar-juli været tæt på det forventede, mens der på M3/M4 har været 11 pct. færre passagerer end forventet. Selskabet er gået i gang med et analysearbejde, der undersøger forskellige mulige årsager til, at M3/M4 pt. har færre passagerer end forventet, herunder om det skyldes mere hjemmearbejde.

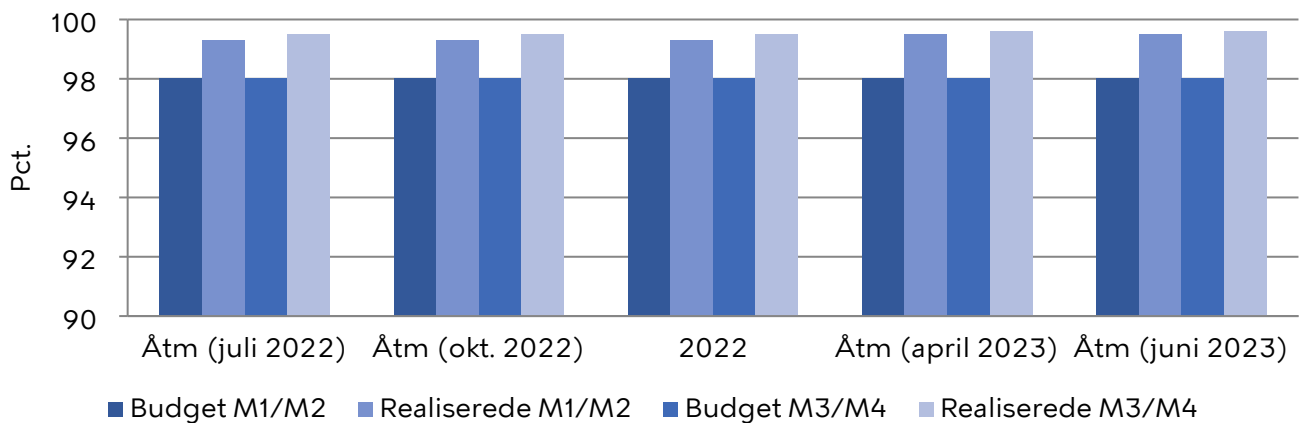
**Figur 12:** I forbindelse med årsregnskabet 2022 og budget 2023 er selskabets langtidsbudget justeret således, at det fremgår, at selskabets nettogæld forventes at nå sit maksimum i 2025 på 34,2 mia. kr. (i løbende priser og inkl. renter). Gælden forventes at være tilbagebetalt i 2066.

**Figur 13:** Den overordnede økonomi for anlæg af Sydhavnslinjen følger - i forhold til det godkendte anlægsbudget - i al væsentlighed planen.

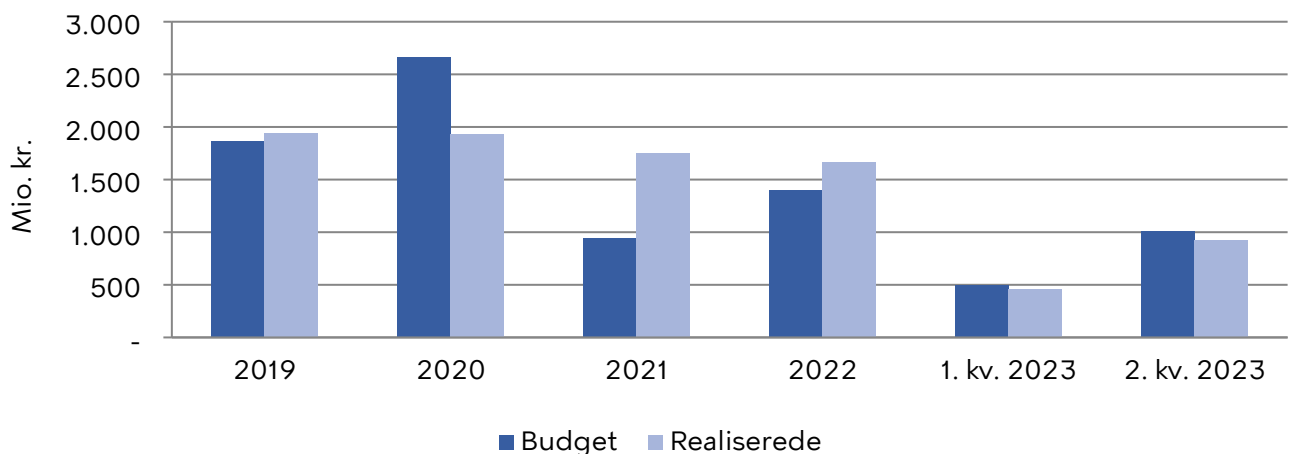
M4 Sydhavn forventes fortsat at nå sine væsentlige milepæle og åbne rettidigt i 2024.

## Metroselskabet - Forsyningssikkerhed

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



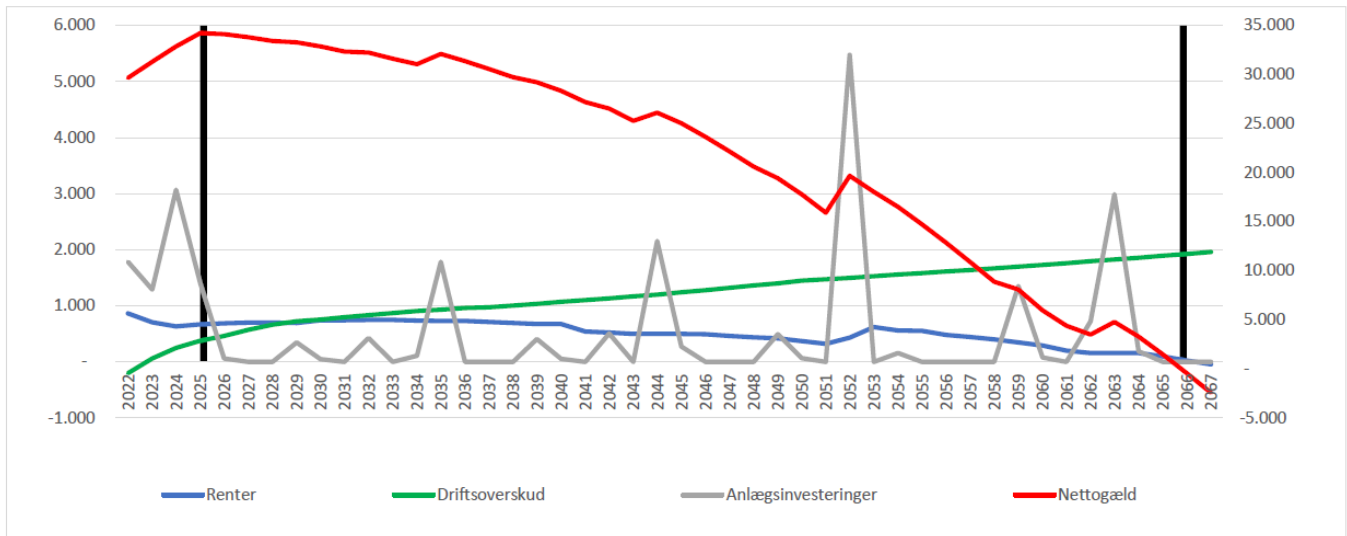
Figur 11: Metroselskabet - Omsætning



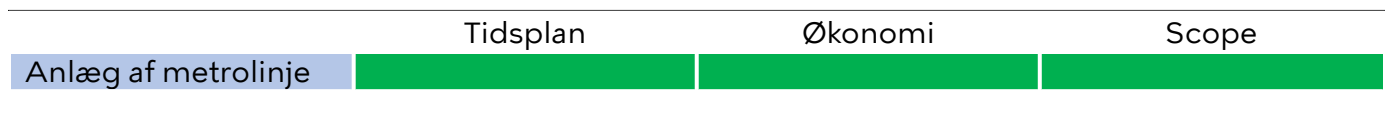
## Metroselskabet - Risiko / Gæld

Figur 12: Metroselskabet - Gæld

Sammenhængene i selskabets langtidsbudget (DKK mio.)



Figur 13: Metroselskabet - Anlægsprojekter - Sydhavnsmetroen



I projektskemaerne betyder farvekoderne følgende:

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

# **I/S Amager Ressourcecenter (ARC)**

## **ARC**

### Særlige opmærksomhedspunkter

- Den seneste langtidsprognose for ARC viser, at affaldsenergianlægget i en lang periode vil have en negativ likviditet. Likviditetsmanglen vil hovedsageligt være afhængig af, i hvilket omfang den fulde forbrændingskapacitet kan udnyttes, og hvilke ændringer i rammerne for affaldsforbrændingssektoren, som "Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi" vil resultere i. Det bemærkes dog at likviditeten vedr. affaldsenergianlægget forventes styrket i 2023 – fra 369 mio. kr. til 387 mio. kr. – hvilket skyldes øget import af affald til energiudnyttelse.

### Aktuelle oplysninger

- Der arbejdes i ejerkredsen ud fra et fælles kommissorium for udskillelse af forbrændingsanlægget mv. som en konsekvens af vedtagelse af lovforslaget om selskabsgørelse og konkurrenceudsættelse af det forbrændingsegnete restaffald.

# ARC

## Figur 14:

I ARC's vedtagne budget for 2023 forventedes de forbrændte mængder at udgøre 424.000 ton. Efter ejeraftalens restriktioner i forhold til importaffald blev suspenderet i 2022 har ARC ændret på den planlagte affaldsmængde og -sammensætning til forbrænding. Mængderne er yderligere justeret i forbindelse med halvårsregnskabet 2023. Dette indebærer opjustering af importaffald fra 27.000 ton til 204.000 ton og opfyldning til anlæggets kapacitetsgrænse med 97.000 ton biomasseaffald. Det forventes herefter, at der forbrændes 561.000 ton i 2023.

## Figur 15:

I 2023 har ARC budgetteret med et driftsresultat (EBITDA) på 189 mio. kr. ARC forventede efter 1. kvartal et resultat på 252 mio. kr., hvilket hovedsagelig skyldes den øgede mængde importaffald, jf. ovenfor.

I forbindelse med halvårsregnskabet er forventet regnskab nedjusteret til 201 mio. kr. pga. at elproduktionen afregnes til nærværd halv pris i forhold til budgetteret.

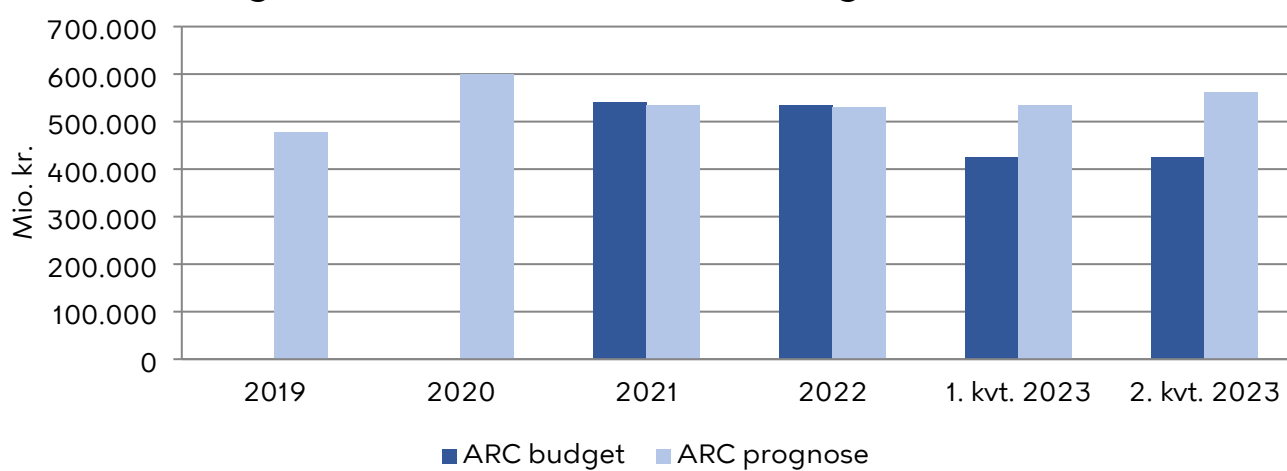
## Figur 16:

Iht. ARC's prognose 2023 bliver årets langfristede gæld 1.391 mio. kr.

Iht. varmeaftale overdrog ARC primo 2022 1.955 mio. kr. i gæld til CTR, svarende til varmesidens andel af den samlede anlægsinvestering. "Gælden" til CTR forventes nedbragt til 1.670 mio. kr. i 2023.

## ARC - Forsyningssikkerhed

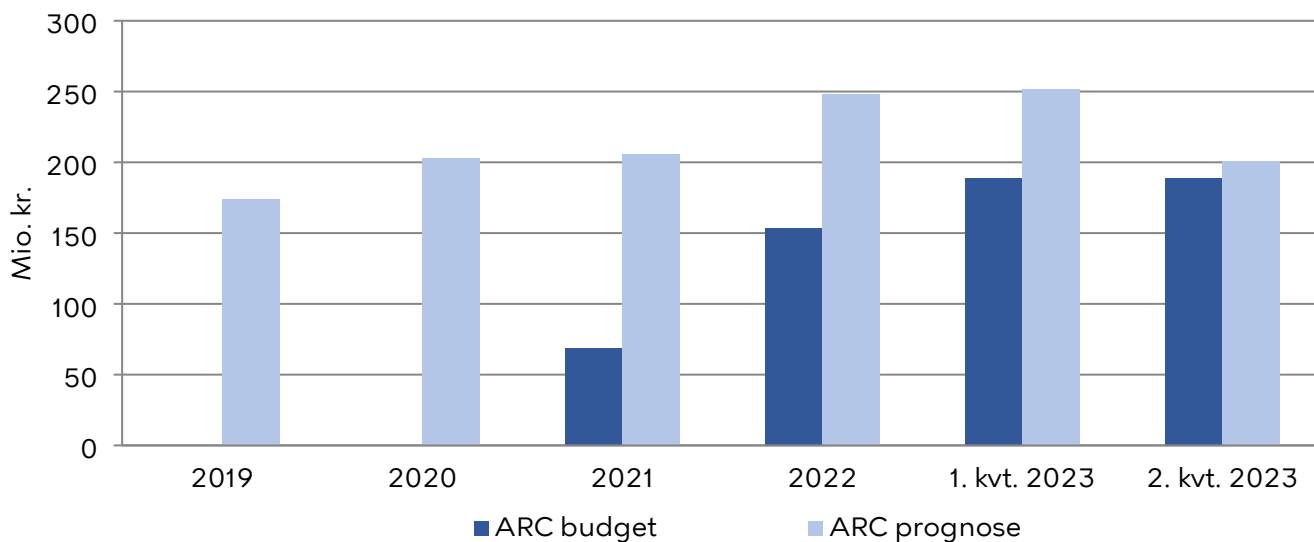
Figur 14: Forbrændte mængder - ARC



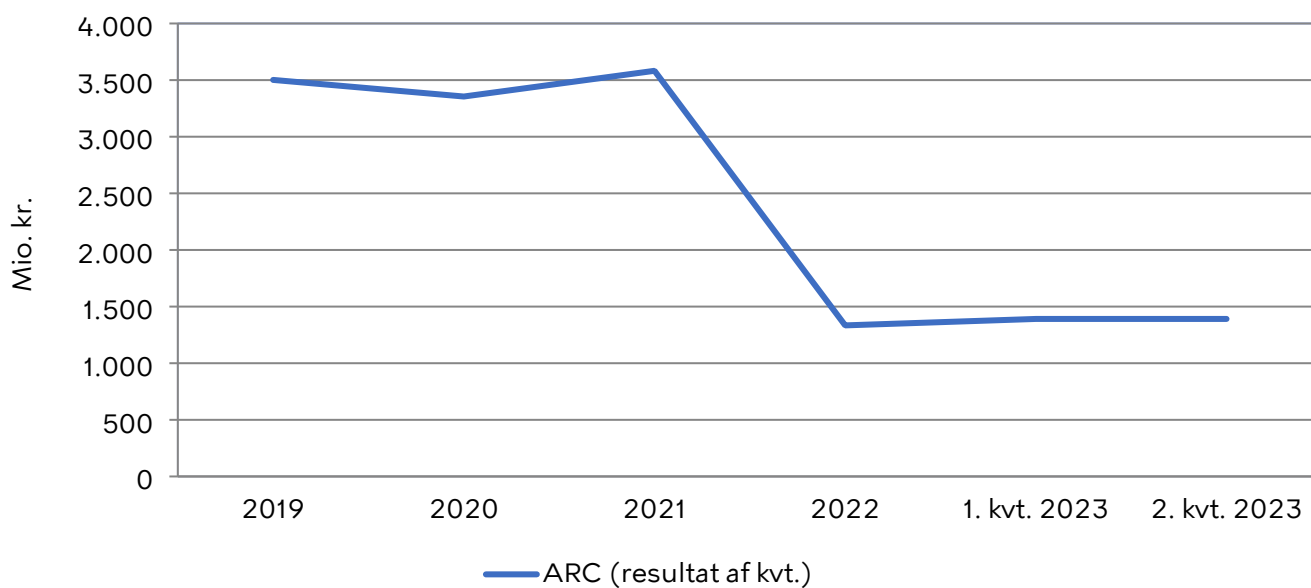
ARC har kapacitet til afbrænding af 560.000 ton

## ARC - Risiko / Gæld

Figur 15: Driftsresultat (EBITDA)



Figur 16: Udvikling i langfristet gæld





# **I/S Vestforbrænding (VF)**

### Aktuelle oplysninger

- Vestforbrænding fortsætter arbejdet med CO<sub>2</sub>-fangst. I august 2023 har regeringen præsenteret et nyt CCS-udspil, hvori der peges på CO<sub>2</sub>-fangst som et af de få tekniske virkemidler til at reducere CO<sub>2</sub>-udledning fra affaldsanlæg. Regeringen ønsker at sammenlægge eksisterende puljer til CO<sub>2</sub>-fangst i to nye puljer med fokus på fangst, transport og permanent lagring af CO<sub>2</sub>. De to nye puljer vil komme i udbud i 2024 og 2025.
- I august måned havde Vestforbrænding nedbrud på Anlæg 5 samtidig med, at Anlæg 6 var planlagt udtaget af drift for vedligehold. Det uplanlagte driftsstop har påvirket modtagelsen af affald til forbrænding negativt. I 2. kvartal er 14.636 ton omdirigeret til mellemlager på AV-miljø og 236 ton til ARGO via naboaftale.
- De uplanlagte stop på affaldsenergianlægget forventes ikke at kunne indhentes i den resterende del af året, hvilket formentlig vil få indflydelse på årets resultat. Desuden er der observeret et større fald i de indsamlede mængder fra genbrugsstationerne. Årsagen formodes at skyldes en opbremsning i økonomien som følge af inflation og rentestigninger.

**Figur 17:**

I VF's budget 2023 forventedes forbrændte mængder at udgøre 542.200 ton. Efter 2. kvartal 2023 forventer VF at forbrænde 511.200 ton, hvoraf 37.000 ton forventes at bestå af biomasseaffald. Faldet skyldes primært ovennævnte driftsstop i august.

**Figur 18:**

I 2023 har VF budgetteret med et driftsresultat (EBITDA) på 181 mio. kr., hvilket forventes opjusteret til 186 mio. kr. Opjusteringen skyldes primært de høje elpriser, der dog trækkes ned som følge af driftsstoppet.

Resultatet for hele 2023 forventes at ende på ca. 1 mio. kr., hvilket er ca. 4 mio. kr. bedre end budgetteret. Den primære årsag hertil er de høje elpriser, der øger VF's elomsætning.

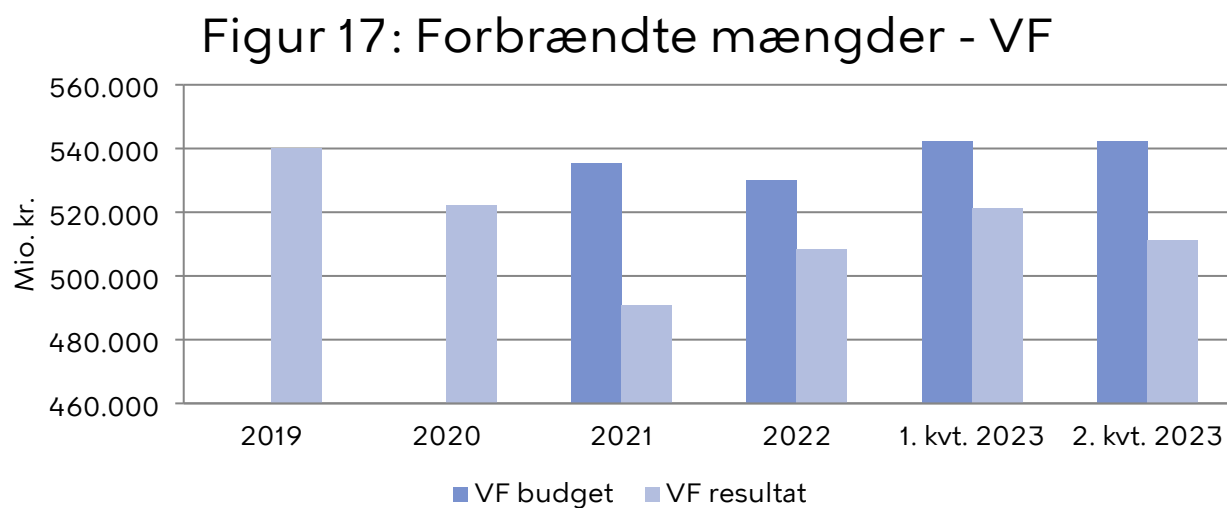
**Figur 19:**

Iht. VF's budget for 2023 bliver årets langfristede gæld 2.222 mio. kr.

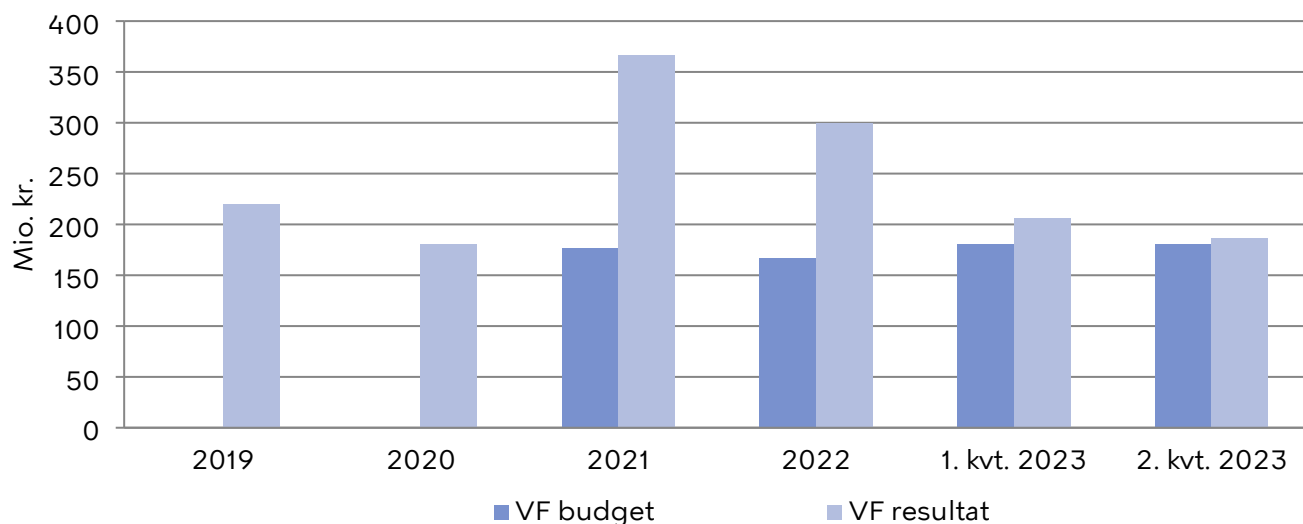
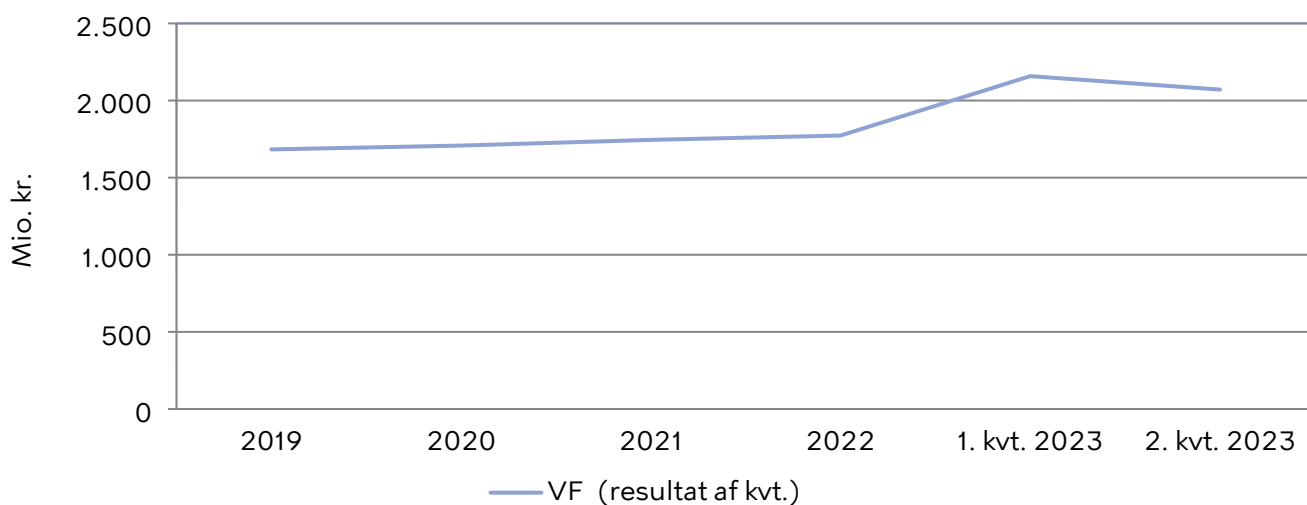
Efter 2. kvartal 2023 forventes den langfristede gæld at ende på 2.071 mio. kr.

Stigningen i gælden i forhold til 2022 skyldes VF's Strategi 2030, hvor selskabet udvider fjernvarmenettet og konverterer 30.000 naturgaskunder til fjernvarme. Eksekvering af strategien påbegyndes i 2023. De første udbud er tæt på gennemført. Fjernvarmeinvesteringen lånefinansieres hos Kommunekredit over 25 år.

Den lavere gæld end budgetteret skyldes forskydning af aktivitet i udbygningen af fjernvarmenettet.

**VF - Forsyningssikkerhed**

VF har kapacitet til afbrænding af 600.000 ton.

**VF - Risiko / Gæld****Figur 18: Driftsresultat (EBITDA) - VF****Figur 19: Udvikling i langfristet gæld - VF**

# Arena CPHX P/S

## **Arena CPHX P/S**

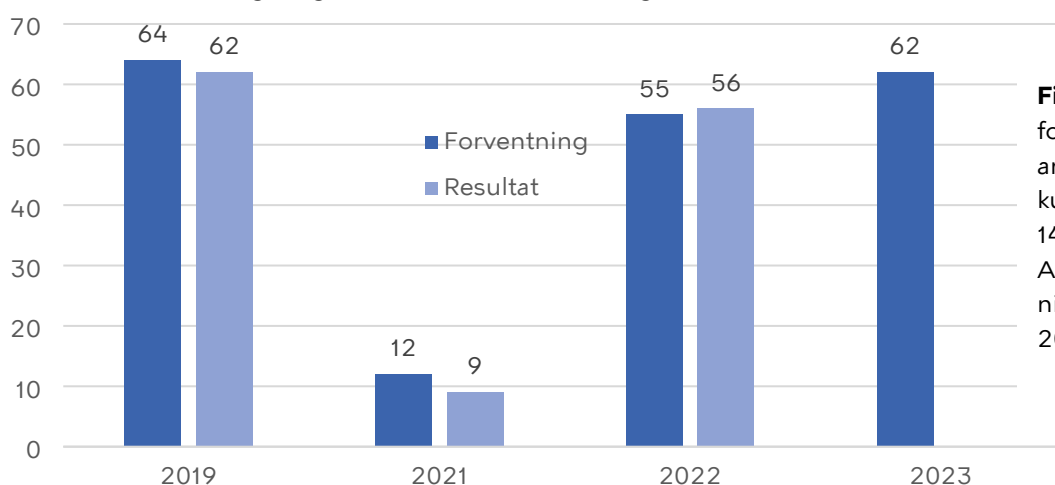
### Særlige opmærksomhedspunkter

- I 2023 forventes der afholdt 62 arrangementer i Royal Arena, heraf 48 kulturarrangementer og 14 sportsarrangementer (inkl. E- sport).
- Antallet af arenagæster i 2023 forventes at blive omkring 610.000, fordelt med 545.000 gæster til kulturarrangementer og 65.000 gæster til sportsarrangementer (inkl. E- sport).

## Arena CPHX P/S

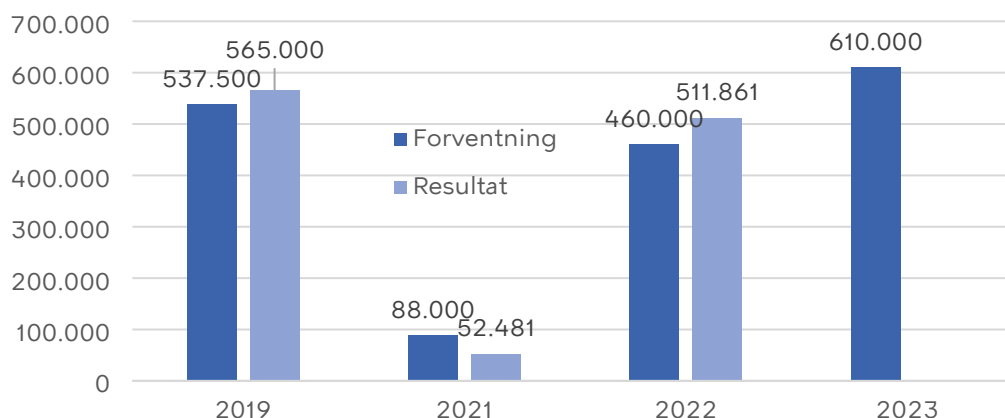
Arena CPHX P/S har forestået byggeriet af Royal Arena. Efterfølgende varetager selskabet ejerskabet til arenaen, herunder som lejer af den grund (ejet af By & Havn), hvor arenaen er opført, og som udlejer af arenaen til operatøren Danish Venue Enterprise A/S (DVE). Endvidere varetager selskabet pleje af den af selskabet optagne gæld. Operatøren, DVE, står for driften af Royal Arena, herunder udlejning af arenaen til eventarrangører.

Figur 20: Antal forventede arrangementer i 2023 sammenholdt med forventninger og resultater for 2019, 2021 og 2022



**Figur 20:** I 2023 forventes afholdt 62 arrangementer, heraf 48 kulturarrangementer og 14 sportsarrangementer. Aktiviteten er dermed på niveau med aktiviteten i 2019, dvs. før COVID19.

Figur 21: Forventet antal besøgende i 2023 sammenholdt med forventninger og resultater for 2019, 2021 og 2022



**Figur 21:** I 2023 forventes et besøgstal i Royal Arena på 610.000, dvs. ikke alene væsentlig flere gæster end i 2022, men også markant over 2019-niveau, dvs. før COVID19.



# Trafikselskabet Movia

# Movia

## Aktuelle oplysninger

- Den 21. januar 2024 bliver priserne for at køre med bus, tog og metro på Sjælland justeret. Det er DOT, Din Offentlige Transport, der fastsætter taksterne årligt. DOT er et samarbejde bestående af Movia, Metroselskabet og DSB. Trafikstyrelsen fastsætter hvert år et loft for, hvor meget priserne må stige. Loftet bliver sat ud fra et indeks, der afspejler, hvordan udviklingen af omkostninger har været for sektoren det forrige år. Fastsættelsen af næste års priser skal kompensere for de stigende omkostninger i samfundet, og dermed også i den offentlige transport og samtidig være med til at sikre en sammenhængende service. Denne gang betyder prisreguleringen samlet set en gennemsnitlig stigning i taksterne på 10,3 pct., men udmøntningen af takster dækker over store forskelle afhængig af rejsernes længde. Prisstigningerne kommer primært på de helt korte rejser på Rejsekort og Pendlerkort. De mellemlange og lange rejser stiger lidt, eller fastholder den nuværende pris. Prisen på enkeltbilletter forbliver uændret, eller bliver sat ned, så de kommer tættere på Rejsekortsprisen.
- Ifølge Movias opdaterede forventning primo oktober 2023 estimeres Københavns Kommunes tilskudsbehov for bus og fællesudgifter at stige 23 mio. kr. svarende til 5 pct. i 2023 ift. budget. På baggrund af realiserede tællinger til og med juli 2023 forventes ca. 6 pct. færre passagerer, hvilket fører til en forventning om 26 mio. kr. færre passagerindtægter. Udgifterne forventes 3 mio. kr. højere, svarende til 0,4 pct. Fællesudgifterne er reduceret 2 mio. kr. på grund af besparelser i Movias administration ligesom der er indregnet efterregulering af statskompensation vedr. januar-februar 2022, som for Københavns Kommune giver en kompensation på 4 mio. kr.  
  
Flextrafik stiger derudover med 6 mio. kr., da der forventes flere passagerer i Flexhandicap og Flexkommune.
- Den 15. oktober 2023 er der driftsstart på Københavns Kommunes næste linjer, som omstilles til elbusser nemlig 26, 27, 31, 34, 35, 68 og 77. Med udgangen af oktober gælder det tillige de sidste 3 busser på linje 12 og den 10. december linje 22 og 132. Dermed når Københavns Kommune op på, at 59,8% af busdriften er omstillet til el.

## Movia

**Figur 22 og 23:** Fremkommelighed måles i vægtet hastighed inkl. stop i tidsrummet 07-18.

Den vægtede rejsehastighed for AC-buslinjerne i 2. kvartal 2023 ligger på 15,8 km/t og er nogenlunde på samme niveau som kvartalet året før. Rejsehastigheden AC-buslinjerne i 2. kvartal 2023 ligger således under den fastsatte målsætning på 16,1 km/t.

Rejsehastigheden har været faldende siden 2020 (16,7 km/t til 15,8 km/t), og det vurderes, at vi har nået det laveste punkt, da hastigheden ikke er faldet yderligere.

Jævnfør opgørelse fra Vejdirektoratet blev der i 2. kvartal 2023 tilbagelagt 1,3 % flere kilometer på de danske veje end i 2. kvartal 2022. Ændringen knyttes til stigninger i både maj og juni, mens der skete et mindre fald i april. Med stigninger i både 1. og 2. kvartal er der i første halvår 2023 tilbagelagt 1,8 % flere kilometer end i første halvår 2022.

Det største fald i hastighed fra 1. kvartal 2023 til 2. kvartal 2023 på AC-buslinjer kan ses på linje 6A på 2 pct. pct., hvilke formentlig skyldes vejarbejde omkring Tagensvej og på Søborg Hovedgade i Gladsaxe Kommune. Ved begge vejarbejder er busserne omlagt ad andre ruter.

Den vægtede rejsehastighed for S-buslinjerne i 2. kvartal 2023 ligger på 25,9 km/t, hvilket er på nogenlunde samme niveau, som kvartalet året før. Rejsehastigheden ligger således under målsætningen på 26,7 km/t.

Rejsehastigheden har været faldende siden 2020 (26,3 km/t til 25,9 km/t,) og det vurderes, at vi har nået det laveste punkt, da hastigheden ikke er faldet yderligere - samme tendens som for AC-buslinjerne, jf. ovenfor.

Årsagerne til den lavere rejsehastighed for S-buslinjer i 2. kvartal 2023 generelt er de samme, som nævnt for AC-buslinjerne ovenfor.

Konkret påvirker letbanearbejdet på Ring 3 busserne på linje 250S, 350S og 500S.

Et af de største fald i hastighed fra 1. kvartal 2023 til 2. kvartal 2023 på S-buslinjer kan ses på linje 250S på 1 pct., som hovedsageligt skyldes vejarbejdet omkring Øresundsmotorvejen ved Tårnby St.

**Figur 24 og 25:** Figurer og bemærkninger er ikke opdateret siden sidste rapportering, da Movia udarbejder 2 økonomiske estimater om året (juni og oktober). Se dog ovenfor vedr. aktuelle oplysninger.

**Figur 24:** Tilskudsbehovet til bus i Estimat 1 2023 er 27 mio. kr. højere end budgetteret, svarende til en stigning på 7 pct.

Stigningen skyldes, at passagerindtægterne er 6 pct. lavere grundet en lavere forventning til passagertallet. Passagertallet forventes på baggrund af passagerudviklingen fra 2. kvartal 2022 til 1. kvartal 2023 at være 6 pct. lavere end budgetteret.

Hertil er udgifterne 1 pct. højere, hvilket hovedsageligt skyldes, at de prisindeks, som regulerer betalingen til operatørerne, samlet set forventes lidt højere end budgetteret. Udviklingen dækker over lavere dieselpriser, men højere rente og elpriser i forhold til budget 2023.

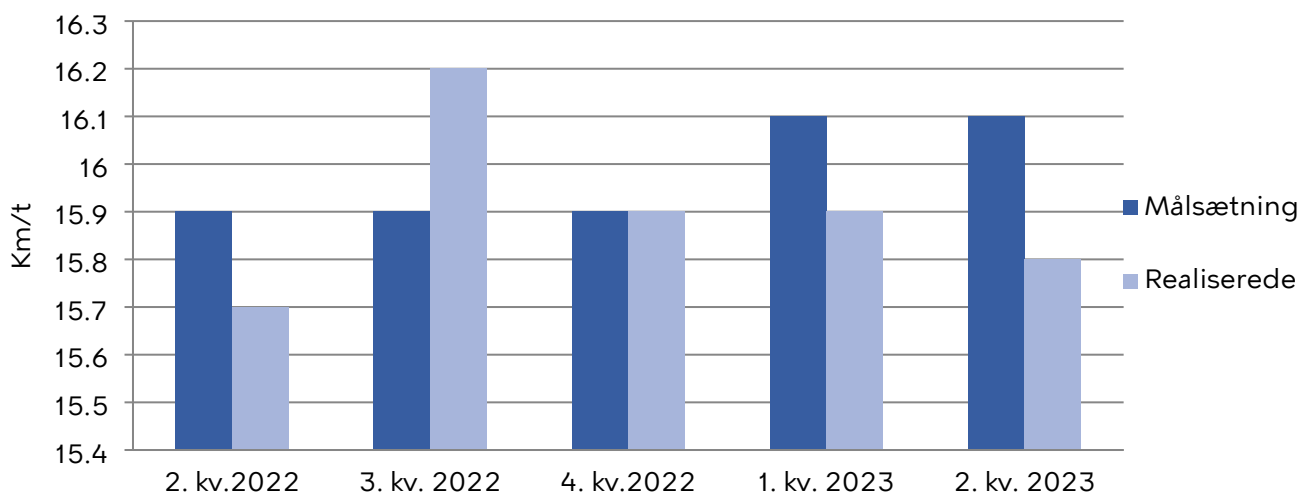
**Figur 25:** Stigningen i tilskud pr. passager skyldes dels, at passagertallet på baggrund af passagerudviklingen fra 2. kvartal 2022 til 1. kvartal 2023 forventes 6 pct. lavere i estimat 1 2023 i forhold til budget 2023. Dette stemmer også overens med, at passagertallet ved

udgangen af 2022, jf. regnskab 2022, var lavere end forventet.

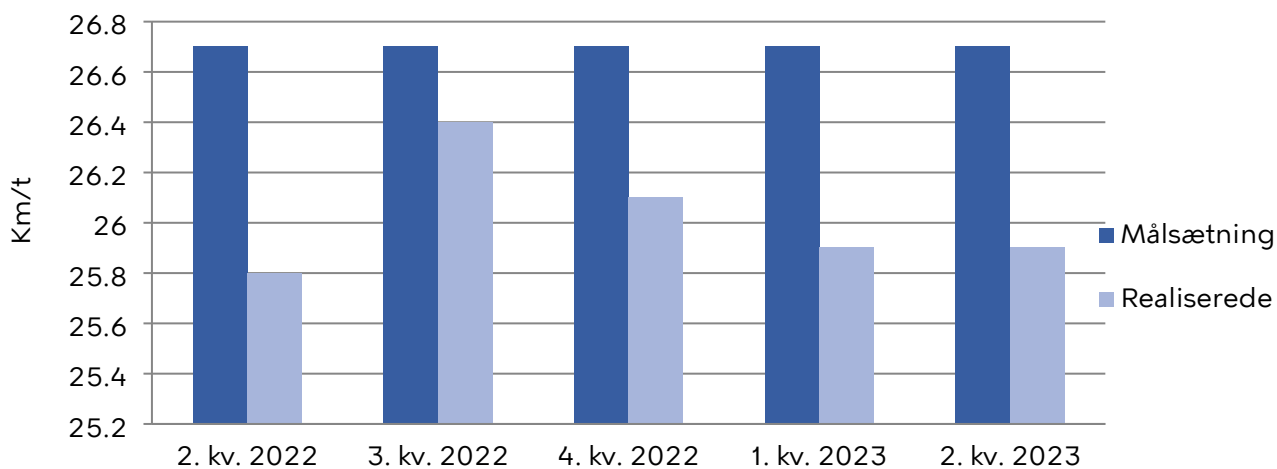
Samtidig er udgifterne 1 pct. højere, hvilket hovedsageligt skyldes, at de prisindeks, som regulerer betalingen til operatørerne samlet set forventes lidt højere end budgetteret. Udviklingen dækker over lavere dieselpriser, men højere rente og elpriser i forhold til budget 2023.

## Movia - Forsyningssikkerhed

Figur 22: AC busser - Fremkommelighed - København

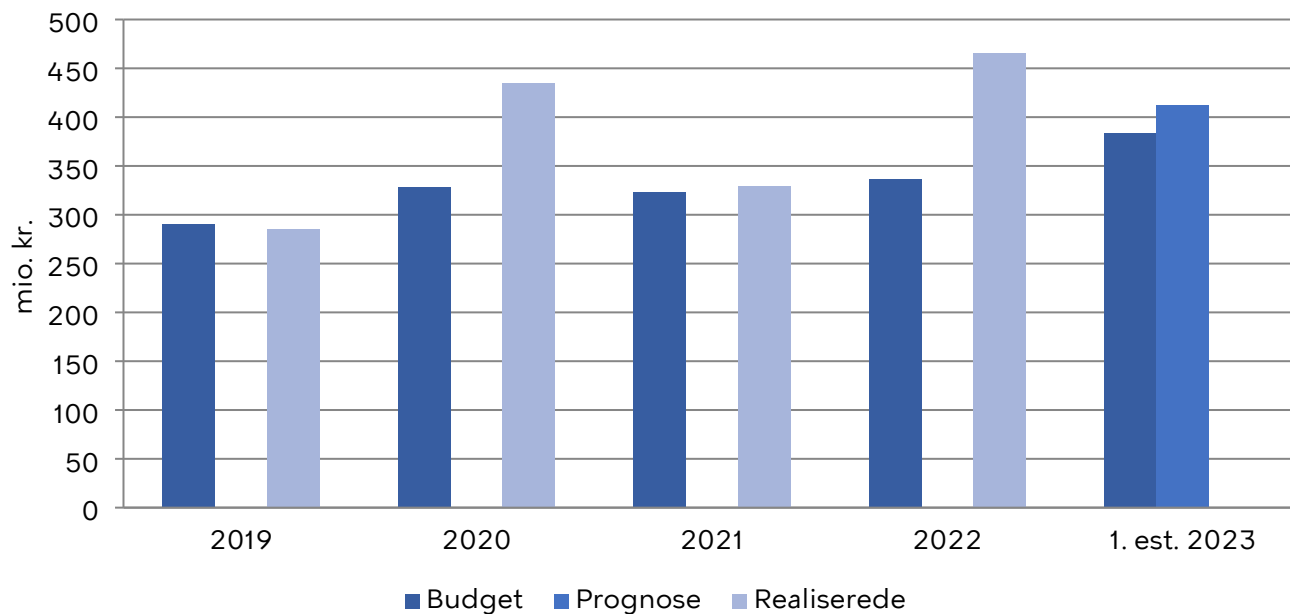


Figur 23: S-busser - Fremkommelighed - København

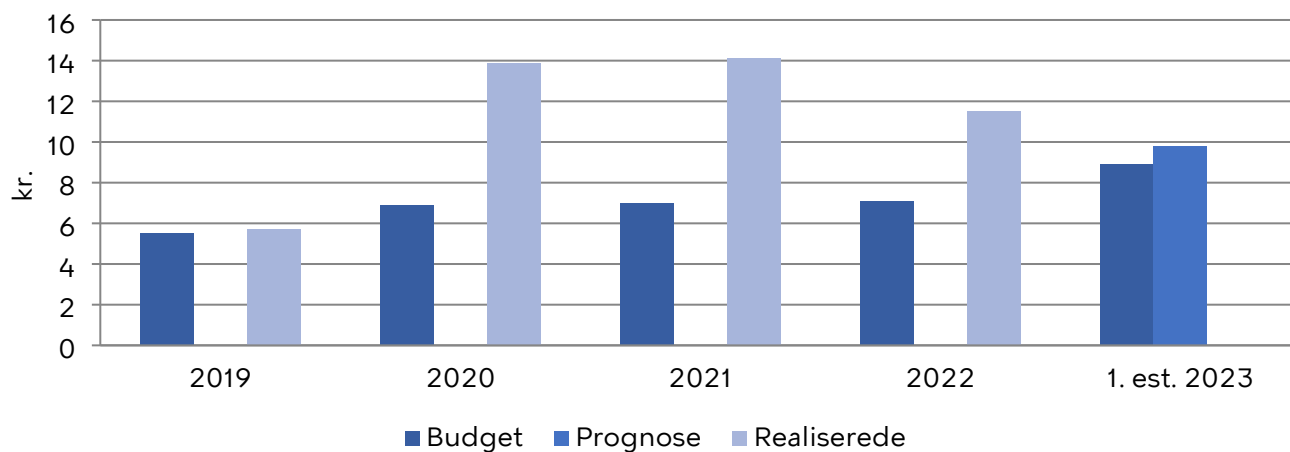


## Movia - Priser

Figur 24: Tilskudsbehov - Bus - Københavns Kommune



Figur 25: Tilskud pr. passager - Storkøbenhavn



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

## CTR

### Særlige opmærksomhedspunkter

- Selskabet forventer et resultat for 2023 til indregning i varmeprisen på 68 mio. kr. (budget 172 mio. kr.). Det lavere resultat skyldes øgede omkostninger til varmekøb.
- Øgede omkostninger skyldes voldsomme udsving og skiftende forventninger til elprisen. Det forventede overskud til CTR fra elproduktion via aftalen med HOFOR om Amagerværket er forringet med over 500 mio. kr. ift. budgettet fra december, da elprisen har ligget langt lavere end forventet i årets første måneder. Til gengæld spares ca. 127 mio. kr. på eget køb af el til pumper. En gunstig fordeling mellem produktionsanlæg i første del af året pga. lunt vinter/forår og lavere varmebehov tæller også i positiv retning, ligesom lavere brændselspriser på naturgas. Alt i alt ses dog øgede omkostninger på i alt 105 mio. kr. over det oprindelige budget.
- Bestyrelsen besluttede i marts at øge den faste betaling i andet halvår 2023 med i alt 130 mio. kr. som følge af de forøgede omkostninger. Når der alligevel ses et lavere varmesalg skyldes det, at prisstigning på de 130 mio. kr. bliver af et lavere varmesalg grundet det varmere vejr i første del af året.
- Prognosen for 2023 er blevet indregnet i den netop vedtagne puljepris for 2024, hvor der ses en stigning på 3% eller 280 kr. for en modelforbruger fra 2023 til 2024. Denne ændring skyldes bl.a. den underdækning, der overføres fra 2023 til 2024 pga. forringelsen i 2023-prognosen.

### Aktuelle oplysninger

- CTR's bestyrelse har den 24. oktober 2023 godkendt forslag til vedtægtsændringer med opbakning fra alle ejerkommuner om bl.a. ændring af selskabets formål/vedtægt, så selskabet får mulighed for fremover at producere grundlast. Økonomiforvaltningen, Teknik- og Miljøforvaltningen og HOFOR har været i dialog med selskabet om forslaget og er nået til enighed om indholdet. Herudover omhandler vedtægtsændringen mulighed for at indgå en varmeleveringsaftale med Dragør Kommune, uden at Dragør er medlem af CTR.

## CTR

**Figur 27:** Viser, at kraftvarme forventes at udgøre 68 pct. af CTR's varmekøb i 2023, affaldsvarme 29 pct., mens de resterende 3 pct. var henholdsvis spidslastvarme (2 pct.) og elkedler/varmepumper (1 pct.).

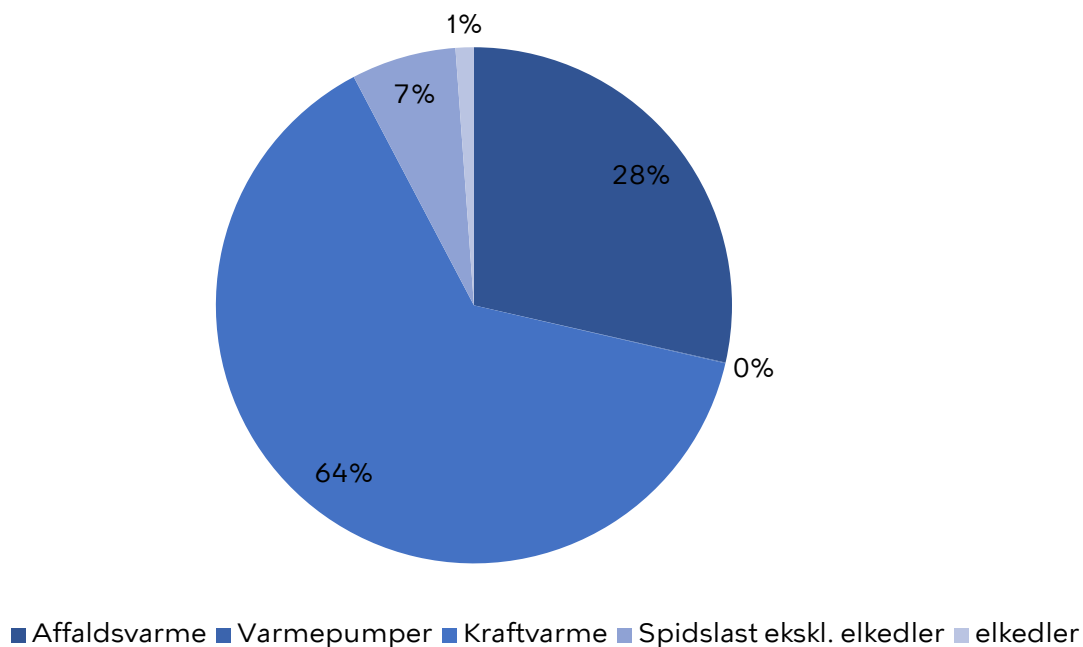
Til sammenligning vises den realiserede fordeling i 2022 i **figur 26**.

**Figur 28:** Viser, at CTR's forventede resultat (prognose) for 2023 til indregning i varmeprisen er 68 mio. kr. mod et budget på 172 mio. kr.

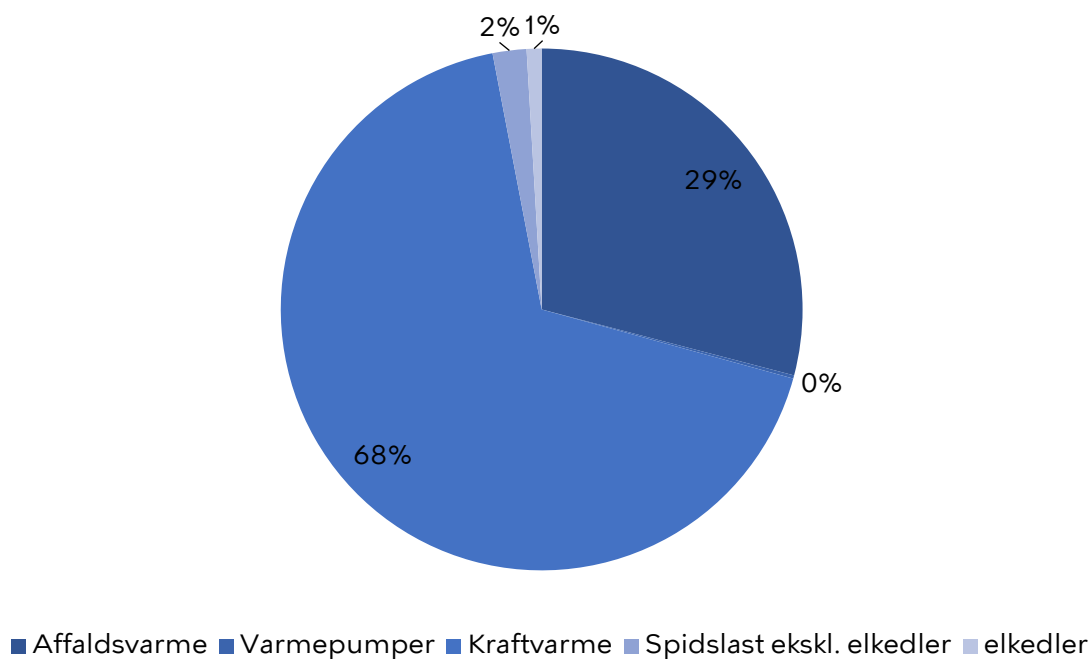
**Figur 29:** Viser, at CTR forventer et varmesalg i 2023 på 2.765 mio. kr., hvilket er 160 mio. kr. under budgettet (2.925 mio. kr.).



Figur 26: Varmekøb til kommunerne 2022 realiseret

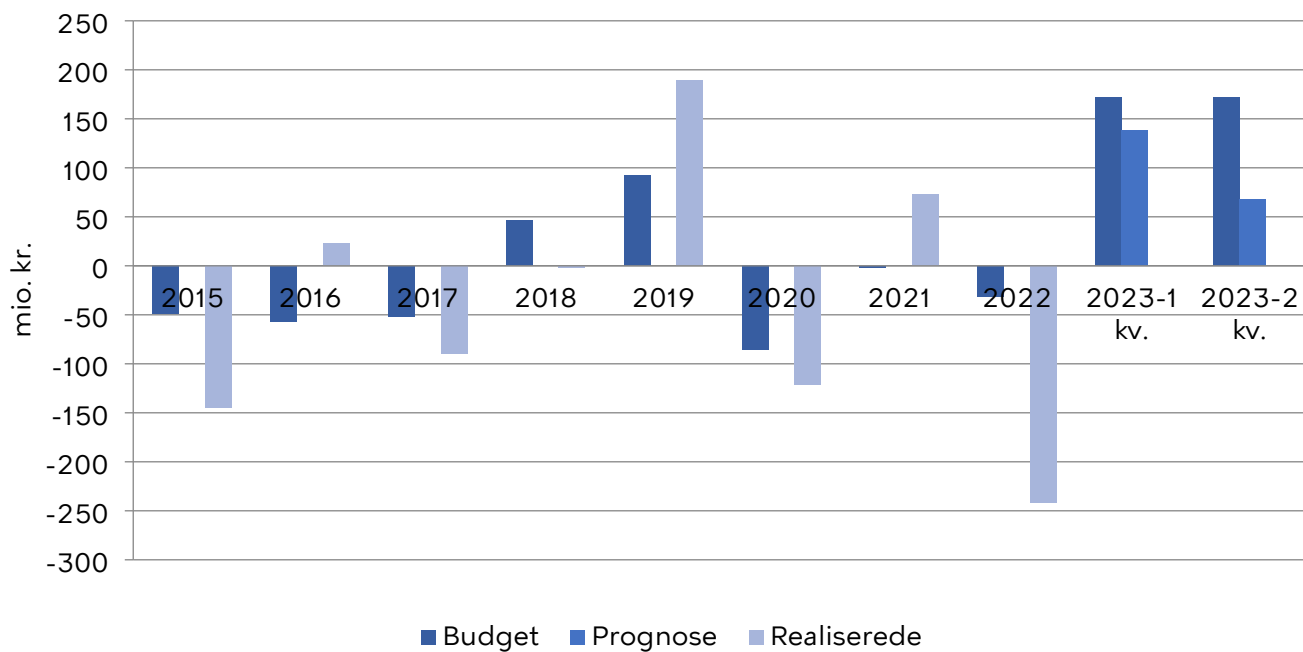


Figur 27: Varmekøb til kommunerne 2023  
2. kvartal realiseret

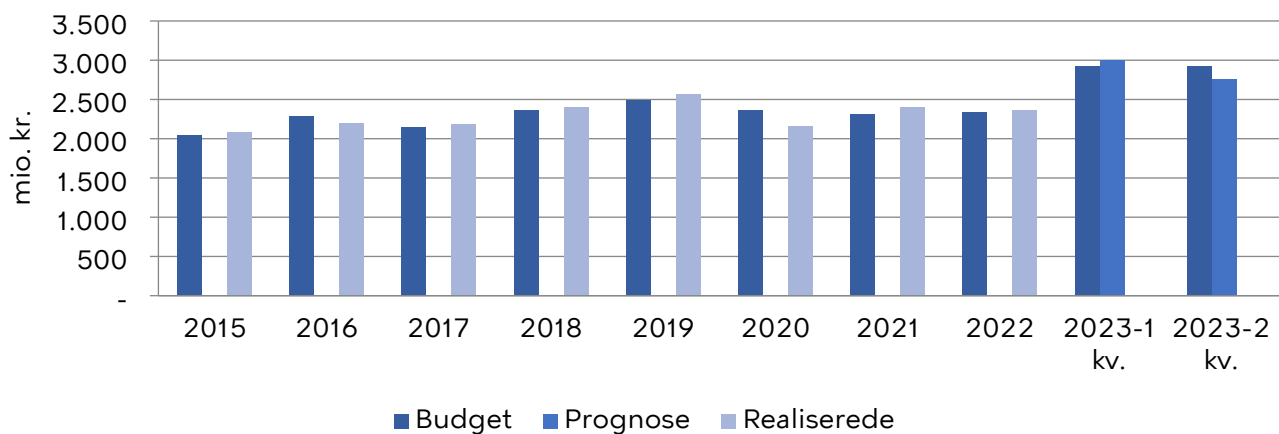


## CTR - Omsætning og omkostninger

Figur 28: CTR - Resultat til indregning i varmeprisen



Figur 29: CTR - Varmesalg hele året



# Hovedstadens Beredskab I/S

## Hovedstadens Beredskab I/S (HBR)

### Særlige opmærksomhedspunkter

#### Sygefravær

Selskabet har særlig fokus på nedbringelse af sygefravær og har tidligere haft et samlet måltal på 5 fraværsdagsværk pr. årsværk for hele organisationen. Fremover vil HBR arbejde med differentierede måltal på fire forskellige områder, jfr. tabellen nedenfor, hvor de respektive måltal er fastsat, så de er en tredjedel lavere end områdets sygefravær i 2021.

| Kategori       | Måltal 2025 |
|----------------|-------------|
| HBR samlet     | 10,2        |
| AC/VC          | 11,6        |
| Administration | 3,7         |
| Ildløs         | 12,4        |
| Teknik         | 8,2         |

Ad AC/VC: Alarm- og Vagtcentralen

Frem mod 2025 er målet således at nedbringe sygefraværet med den tredjedel, som må antages at relatere sig til trivsel og arbejdsmiljø.

Det skal ske ved en fortsat indsats på de fem områder: Data, forebyggelse, sygemelding, organisation og koordinering.

## Hovedstadens Beredskab I/S

**Af figur 30** fremgår måltal for hhv. disponeringstid, responstid (tryghed), responstid (kapacitet), brandsyn og sygefravær.

**Disponeringstid:** Måltal opfyldt.

**Responstid (tryghed):** Måltal opfyldt.

**Responstid (kapacitet):** Måltal opfyldt.

**Brandsyn:** Hovedstadens Beredskab har gennemført 67,2 % af de i 1. og 2. kvartal planlagte brandsyn, svarende til 1.020 af 1.517 brandsyn. Hovedstadens Beredskab har stor opmærksomhed på området og på sikring af målopfyldelse inden årets udgang.

**Sygefravær:** Hovedstadens Beredskab fortsætter arbejdet med differentierede måltal. Ved udgangen af 2. kvartal 2023 ligger sygefraværet på 5,5 fraværsdagsværk pr. årsværk på tværs af hele organisationen.

## Hovedstadens Beredskab I/S - serviceniveau

Hovedstadens Beredskab I/S - serviceniveau

Figur 30

| Område                        | Fagligt mål  | Målopfyldelse ved udgang af 3. kvartal 2022 (år til dato) | Målopfyldelse ved udgang af 4. kvartal 2022 (år til dato) | Målopfyldelse ved udgang af 1. kvartal 2023 (år til dato) | Målopfyldelse ved udgang af 2. kvartal 2023 (år til dato) |
|-------------------------------|--|---|---|---|---|
| <b>Disponeringstid*</b>       | Alarmcentrals disponering ift. ildløstjeneste: 95 % indenfor 1 min.                    | 96,02 %   | 96,38 %   | 97,74 %   | 97,11 %   |
| <b>Responstid (tryghed)</b>   | Først mødte køretøj kan påbegynde indsatsen: 95 % af udrykningerne indenfor 10 min.    | 96,72 %   | 96,91 %   | 97,10 %   | 97,08 %   |
| <b>Responstid (kapacitet)</b> | Alt nødvendigt materiel/mandskab til indsatsen: 95 % af udrykningerne indenfor 10 min. | 96,09 %   | 96,25 %   | 96,19 %   | 96,09 %   |
| <b>Brandsyn*</b>              | Alle lovpligtige tilsyn skal være gennemført indenfor fristerne.                       | 73,10 %   | 100 %   | 42,5 %**  | 67,20 %   |
| <b>Sygefravær</b>             | Max. 5 dages fravær (dagsværk pr. årsværk)   | 11,2  | 16,6  | 2,8   | 5,5   |

\*) Inkluderer tidligere Københavns Brandvæsens og Frederiksberg Brandvæsens udrykningsområder

\*\*) Måltal for 1. kvartal 2023 var i seneste kvartalsrapportering angivet til 10 % ud fra en foreløbig beregning, men nu ovenfor korrigeret til faktisk måltal.