



# Kvartalsrapport september 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 og I/S Vestforbrænding s. 19-23

Arena CPHX P/S s. 24-25




Trafikselskabet Movia s. 26-29

Centralkommunernes Transmissionsselskab I/S s. 30-34

Hovedstadens Beredskab I/S s. 35-37

**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

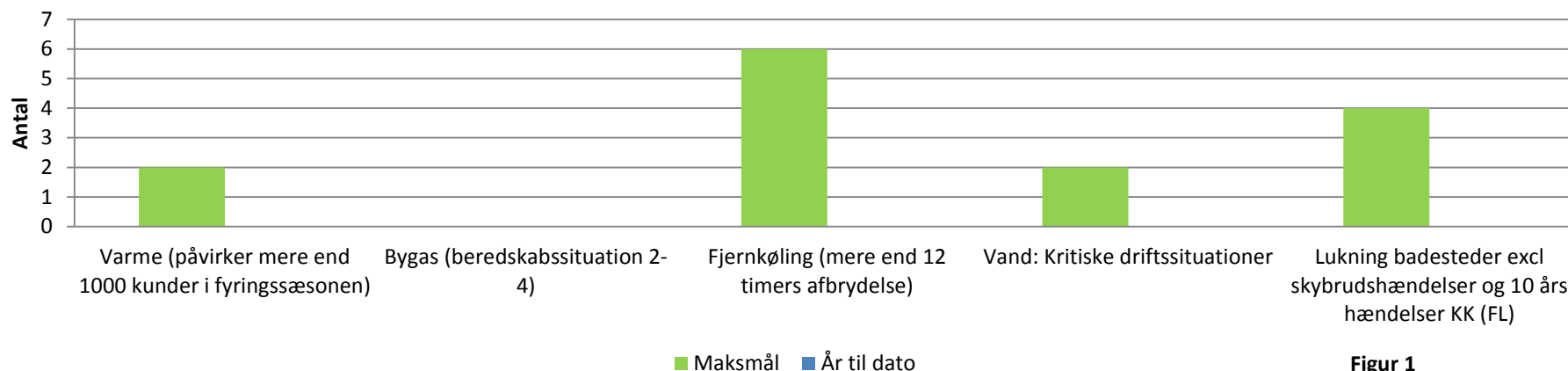


- **Figur 1:** HOFOR har i 2019 registreret 0 kritiske forsyningssikkerhedshændelser.
- **Figur 3:** Flere skybrudstunnelprojekter er gul på tid, bl.a. på grund af en mere kompliceret koordinering med andre projekter samt godkendelser m.m.
- **Figur 7 og 8:** Soliditeten i HOFOR's kommercielle del (energi, 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 derfor fastsat afkastkrav for disse aktiviteter, som afspejler risikoen ved projekterne / investeringerne.



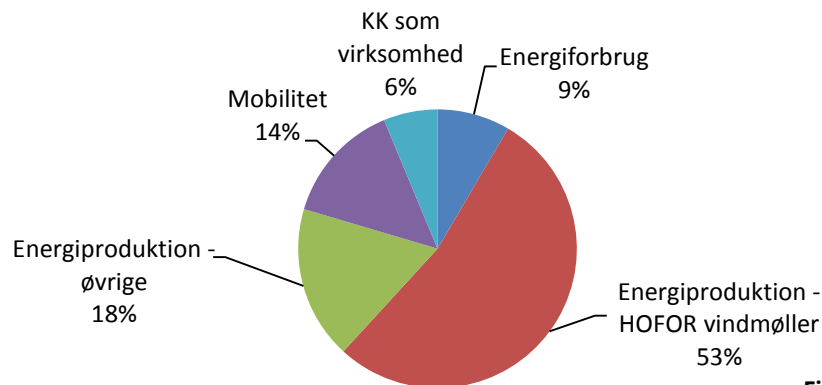
# HOFOR – Forsyningsikkerhed og miljø

## HOFOR – Interne forsyningsmål for kritiske hændelser 1. kvartal 2019 (søjler med 0 værdi/mål kan ikke ses)



Figur 1

## KBH 2025 klimaplanen - Midtvejsevaluering juni 2018



Figur 2

## HOFOR – væsentlige projekter

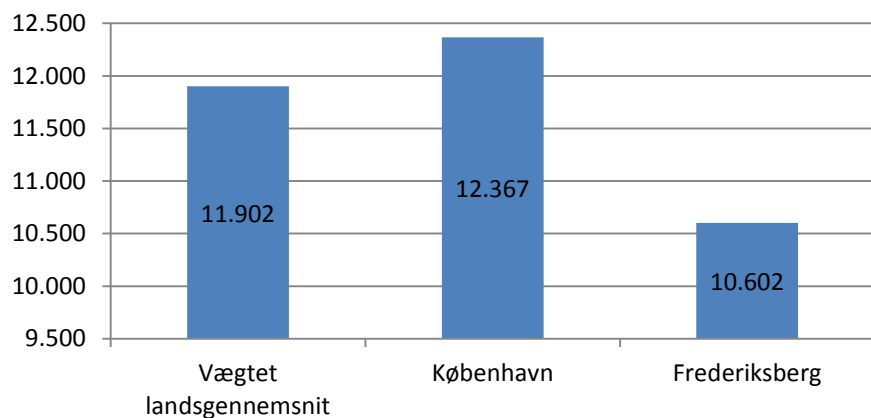
HOFOR	Tidsplan	Status/ Økonomi	Trend/ Kvalitet
Realisering af vindmølleålet			
BIO4 (Kraftvarmeværk)			
DK21 (dampkonvertering)			
<b>HOFOR – TUNNELPROJEKTER</b>			
<i>(skybrud)</i>			
Kalvebod Brygge	Afsluttes 2025		
Svanemøllen	Afsluttes 2027		
Østerbro – Strandboulevarden	Afsluttes 2021		
Valby – Grønttorvet – Valbyparken	Afsluttes 2025		

Figur 3



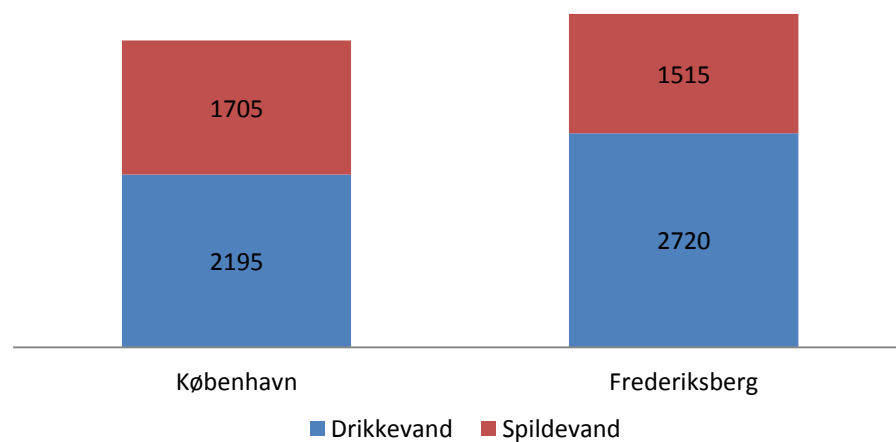
# HOFOR – Priser / omkostninger

Fjernvarmepris 1. januar 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.

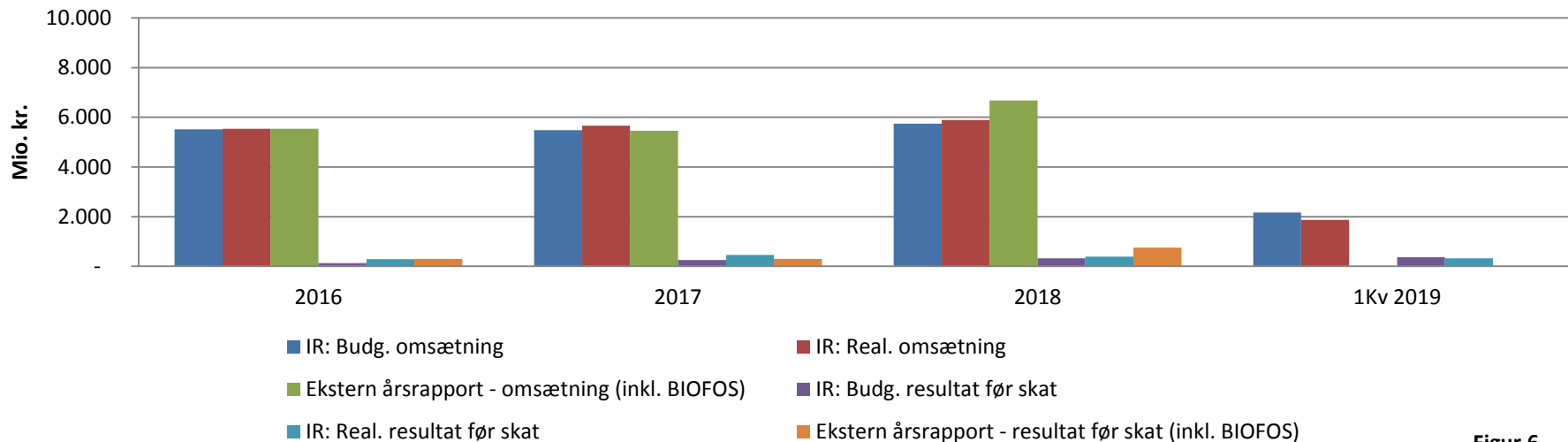


Figur 5

# HOFOR – Risiko/gæld

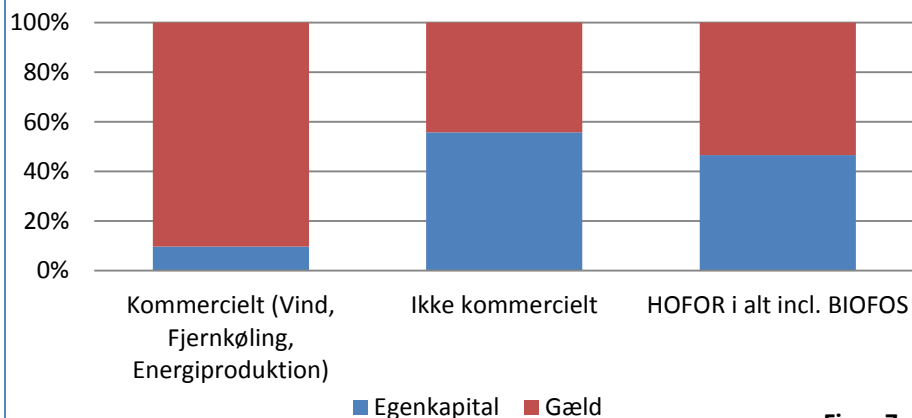


## HOFOR's interne regnskab (IR) omsætning samt resultater fra årsrapporterne



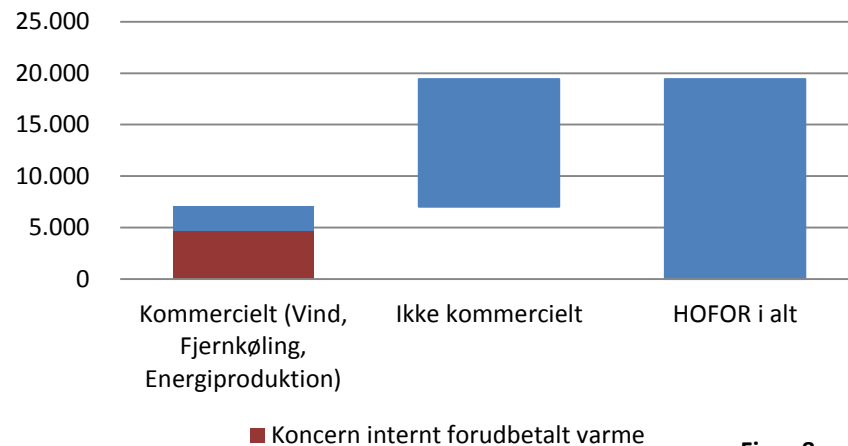
Figur 6

## Soliditet i HOFOR koncernen - delingen svarer til niveauet for soliditet



Figur 7

## Gæld i HOFOR koncernen 31/03-2019



Figur 8



# Udviklingselskabet By & Havn I/S





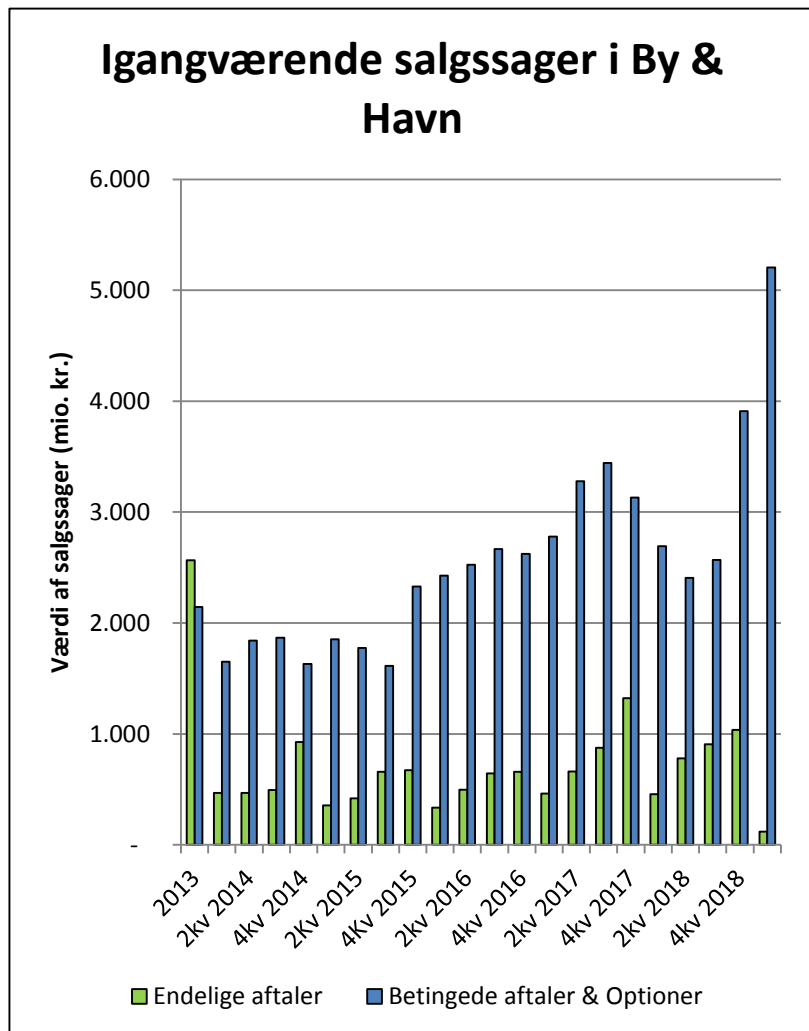
# By & Havn

I strategiperioden (til og med 2019) vil selskabet:

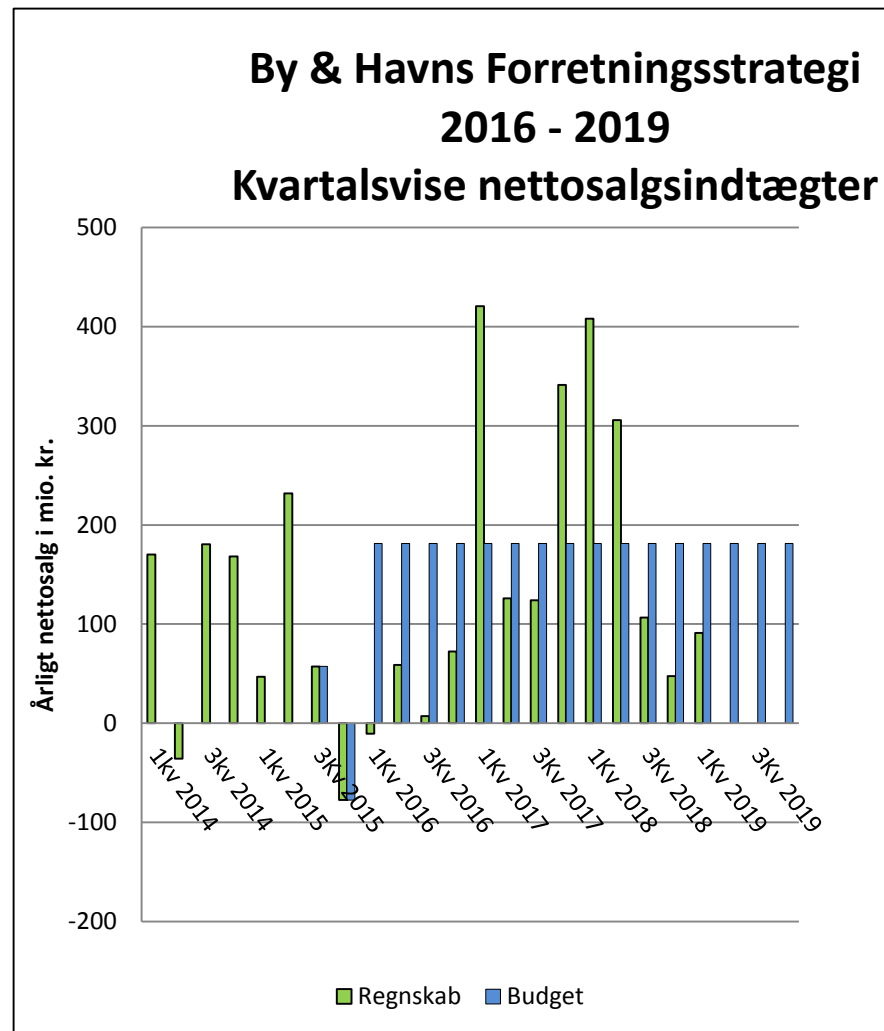
- Forbedre egenkapitalen med 1 mia. kr. (ekskl. værdireguleringer af gæld og regnskabsmæssige effekter af Principaftalen) – Selskabet er på nuværende tidspunkt i mål med denne målsætning.
- Sælge byggerettigheder for 2,9 mia. kr. (netto - efter byggemodning) – ca. 2,1 mia. kr. er nu realiseret.
- Forbedre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



# By & Havn - Byudvikling



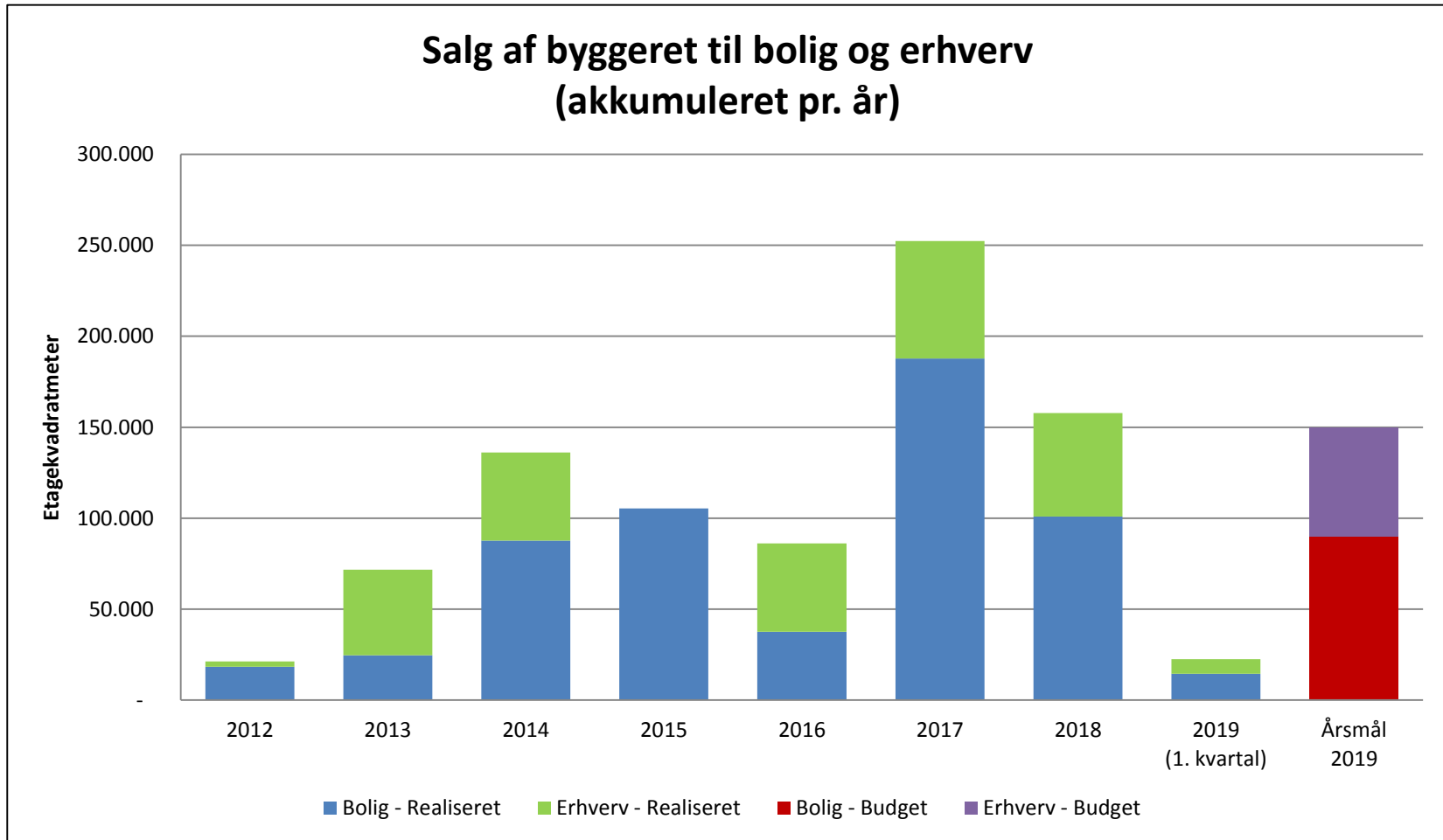
Figur 9



Figur 10



# By & Havn - Byudvikling

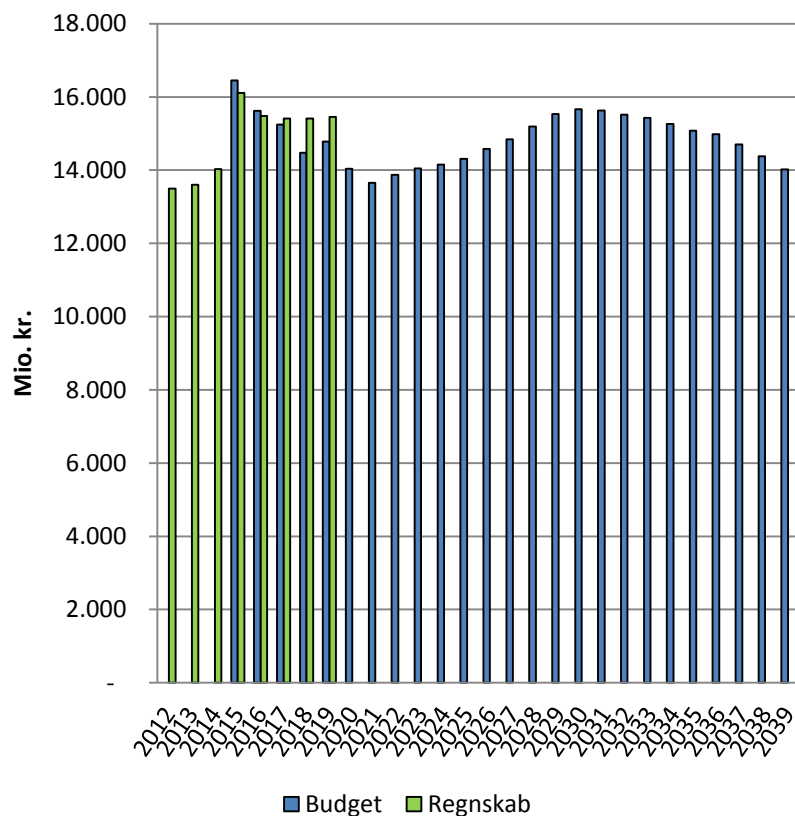


Figur 11



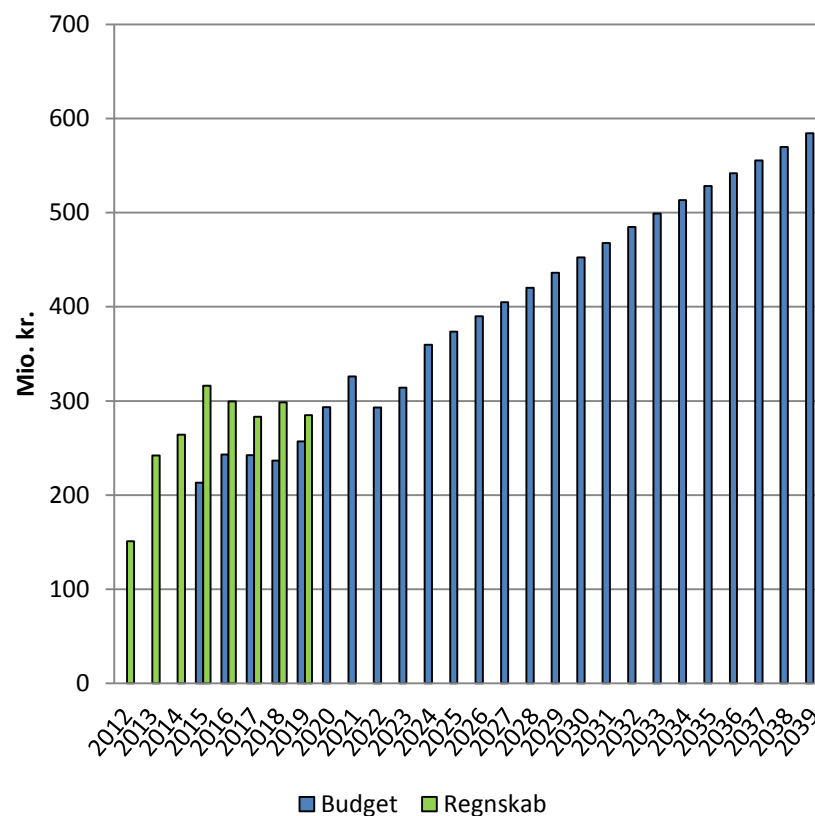
# By & Havn – Risiko / gæld

## Nominal gæld (ekskl. reservationsbeløb til metro)



Figur 12

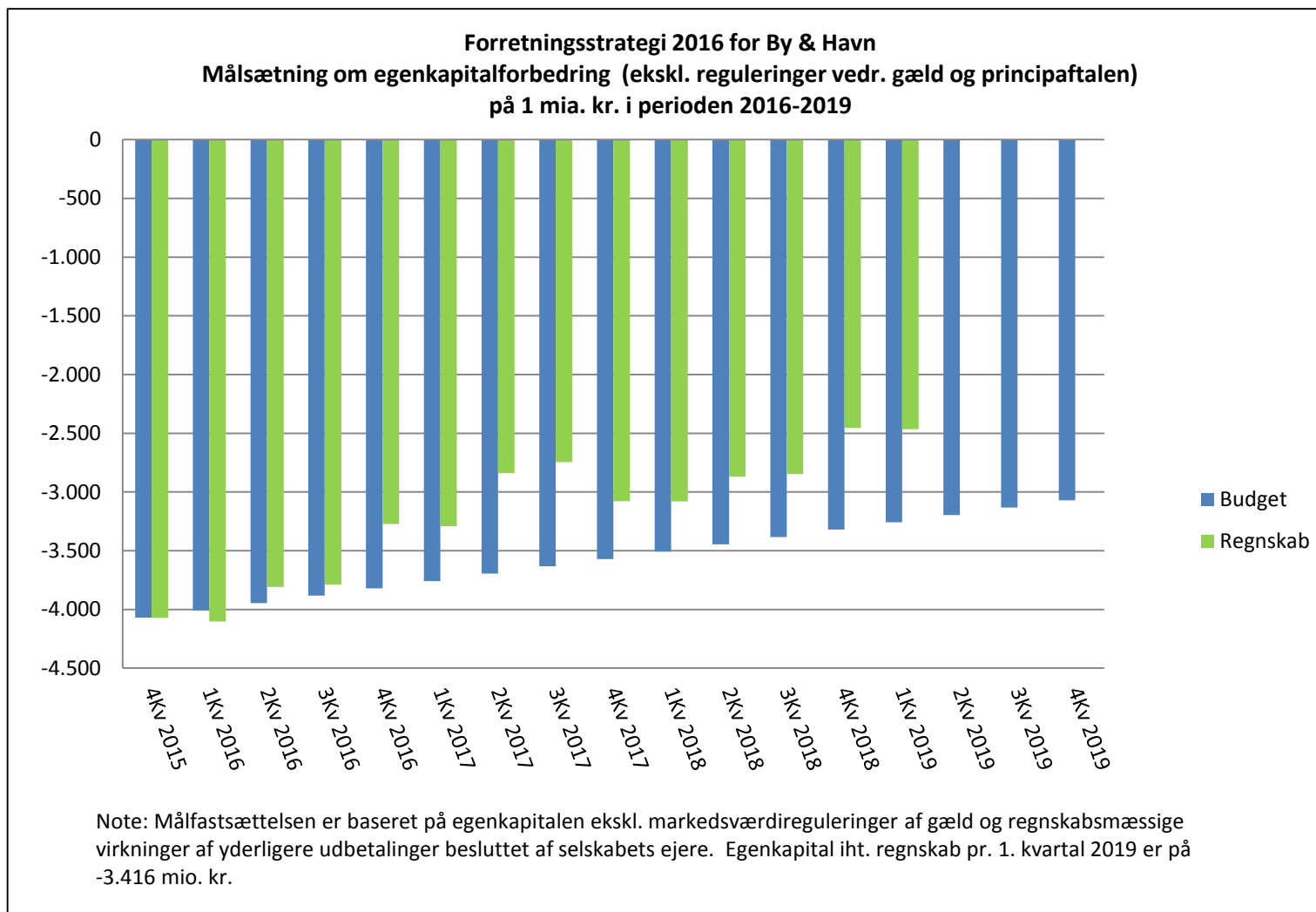
## Indtægter fra drift (ekskl. renter og værdireguleringer)



Figur 13



# By & Havn - Risiko / gæld



Figur 14



# Metroselskabet I/S



## Figur 15

- Der var 16,3 mio. passagerer med Metroen i 1. kvartal 2019, hvilket var på budget.

## Figur 16

- Tilfredsstillende driftsstabilitet i 1. kvartal 2019.

## Figur 17

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

## Figur 19

- Cityringen åbner den 29. september 2019. Vedrørende fremdriften henvises til de løbende ejerorienteringer, som Økonomiudvalget modtager.

## Figur 20

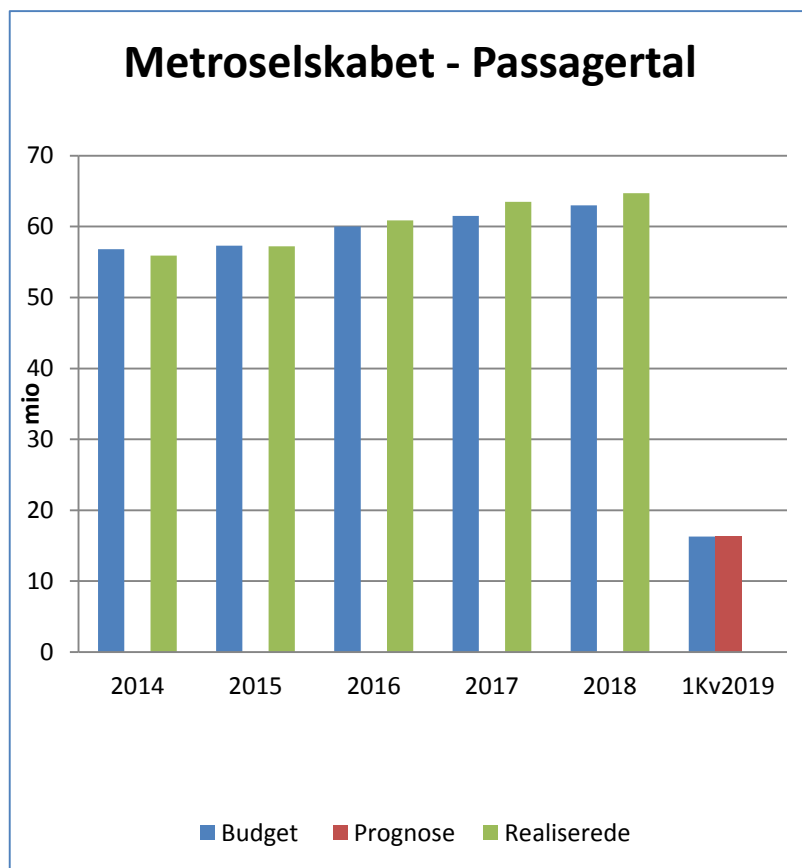
- Lærlingemålsætningen for Cityringen på i alt 185 årsværk indtil åbningen ultimo september 2019 er nået.

## Figur 21

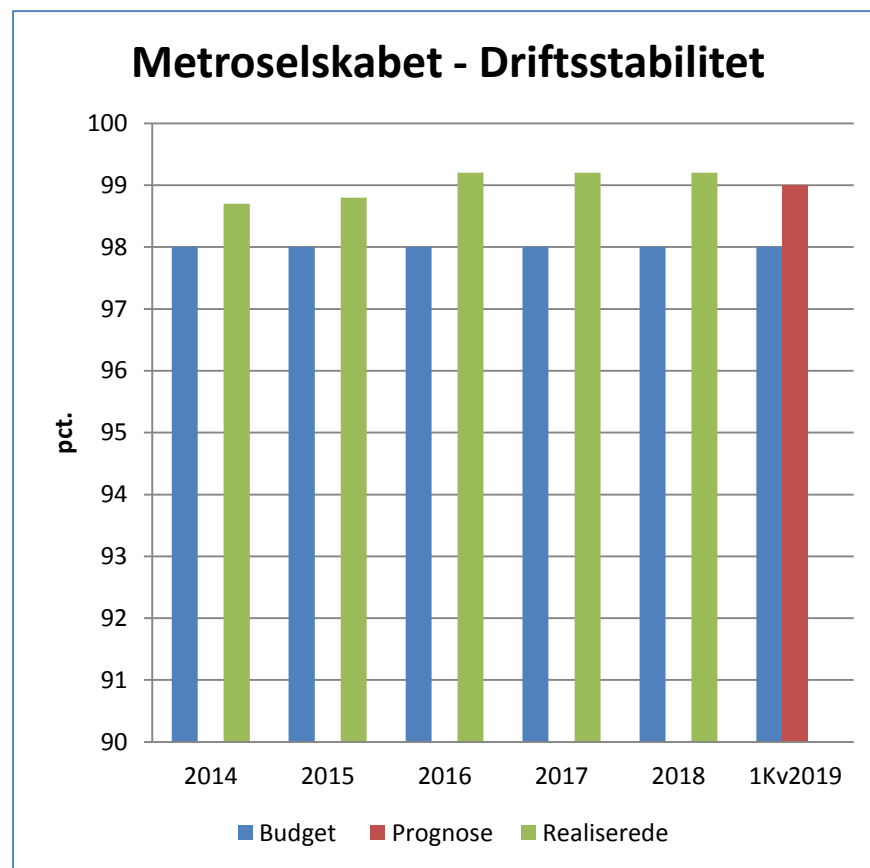
- Måltallet for arbejdsulykkesfrekvens blev opfyldt og var tilfredsstillende i 1. kvartal 2019.



# Metro - Forsyningssikkerhed



Figur 15

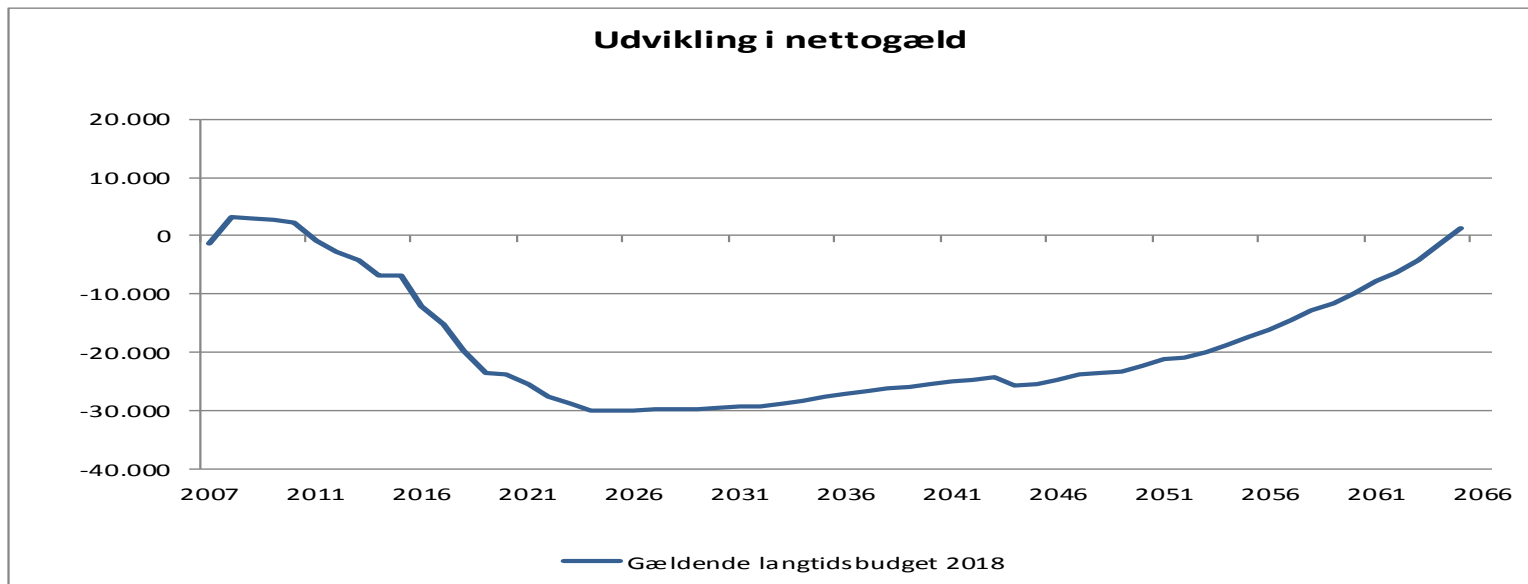


Figur 16

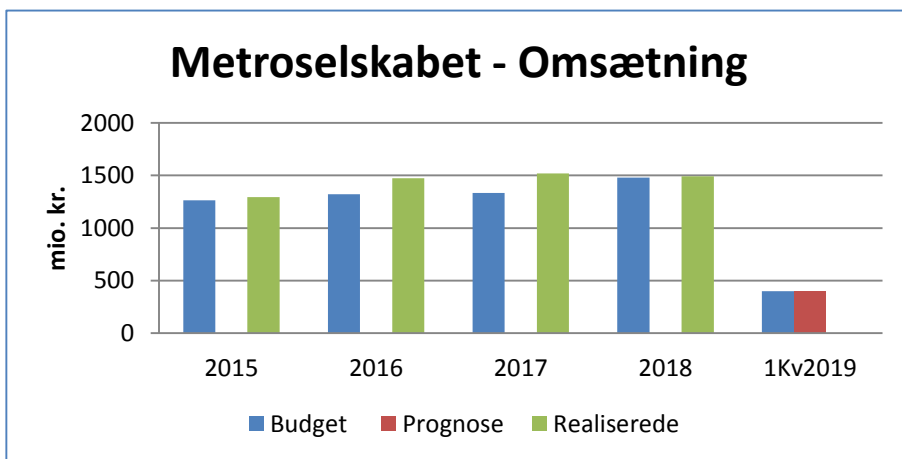




# Metro – Risiko / gæld



Figur 17



Figur 18

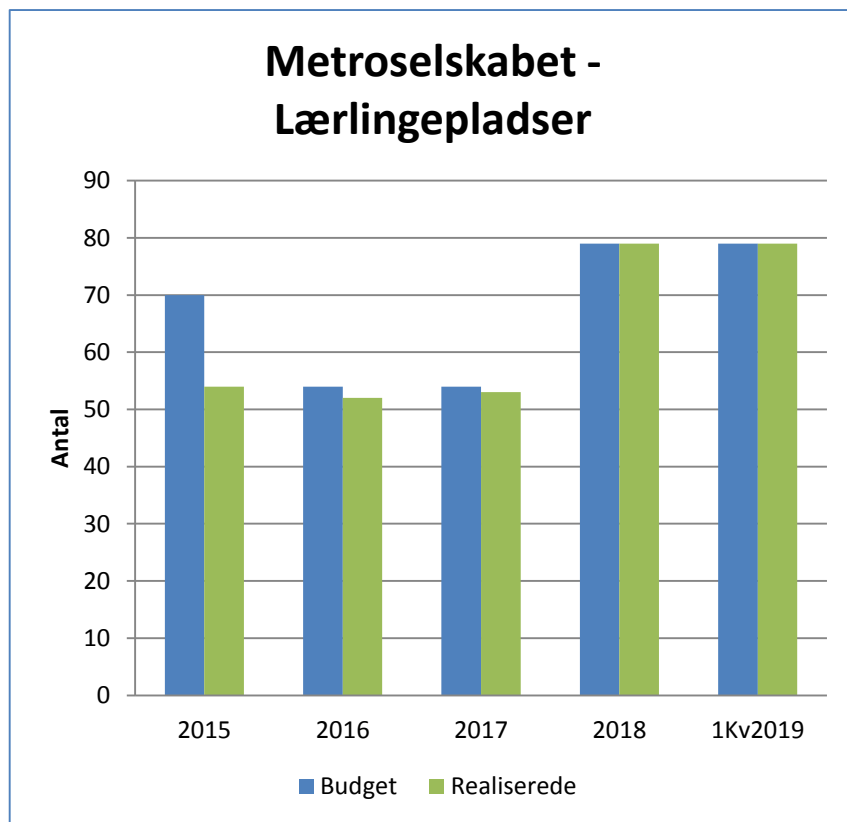
## Metroselskabets anlægsprojekter

Metroselskabet	Tidsplan	Økonomi	Scope
Anlægsbudget holdes Cityringen			
Anlægsbudget holdes NH-linjen			
Anlægsbudget holdes SH-linjen			

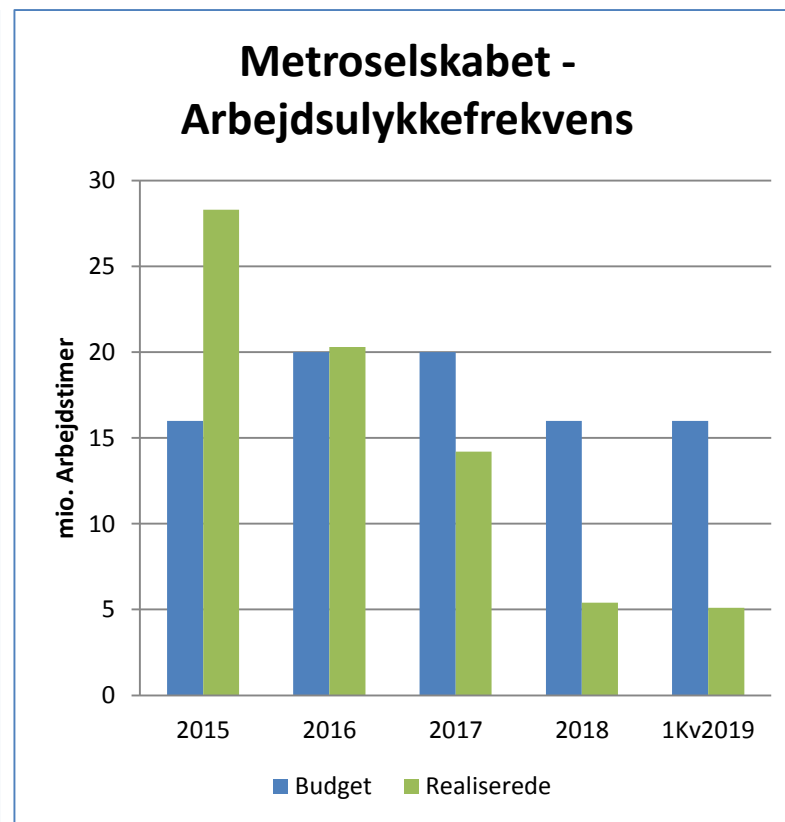
Figur 19



# Metro - Øvrige



Figur 20



Figur 21



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

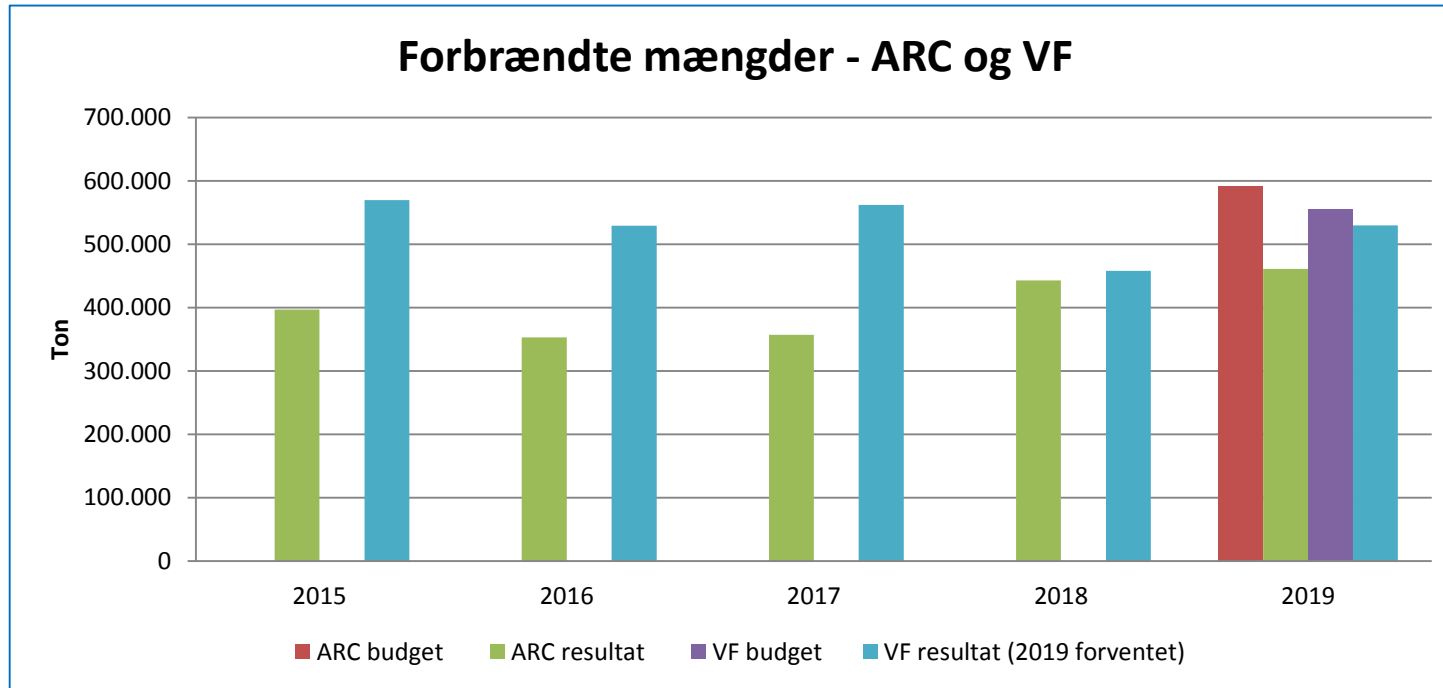


# ARC OG VESTFORBRÆNDING

- 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 1. kvartal 2019 et positivt driftsresultat (EBITDA), dvs. indtjening før renter, skat, afskrivninger og nedskrivninger, for hele året på 207,8 mio. kr. mod 213,7 mio. kr. i henhold til budget for 2019. Tilførte mængder husholdnings- og erhvervsaffald svarer samlet set med budgetterede mængder for perioden.
- I forhold til ARC's anlæg af Amager Bakke bemærkes, at pga. forsinkelser af anlægsarbejderne overholdes den oprindelige overordnede tidsplan ikke. Anlægget er derfor først fuldt idriftsat 2. kvartal 2019 og det hidtidige anlægsbudget overskredet med 165 mio. kr., men indenfor bevilget låneramme. Der afholdes officielt åbningsarrangement for Amager Bakke den 4. oktober 2019. Herudover blev anlægget ramt af et større nedbrud i september måned 2018. Nedbruddet medfører, at anlægget periodevist skal tages ud af drift, og det forventes derfor, at anlægsrådigheden reduceres i 2019 med reduceret affaldsforbrænding på 130.000 ton og resultattab på ca. 120 mio. kr. til følge. Tilførte mængder husholdnings- og erhvervsaffald svarer samlet set med budgetterede mængder for perioden.
- ARC har igangsat en grundlæggende analyse af behandlingen af bioaffald under de nye rammevilkår. Analysen fremsendes til ejerkommunerne senest den 1. oktober 2019 med henblik på politisk beslutning om biogasanlæggets størrelse, finansiering og placering senest den 1. december 2019. BR er orienteret herom.



# 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 – Priser (2019)

Udvalgte modtagepriser, ekskl. moms – ARC og Vestforbrænding:

	<u>ARC</u>	<u>Vestforbrænding</u>
Husholdningsaffald	466 kr./ton	365 kr./ton
Erhvervsaffald (småt forbrændingseget)	420 kr./ton	320 kr./ton

ARC	Tidsplan	Økonomi	Scope
Nyt forbrændingsanlæg, Amager bakke			

Figur 23

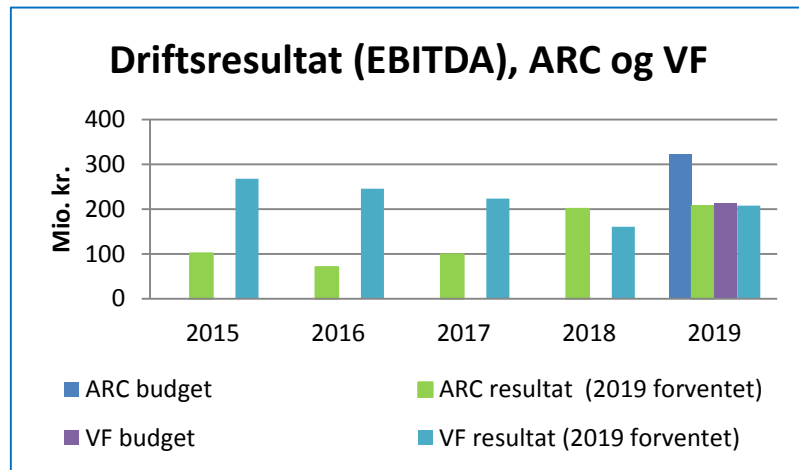
Vølund har været forsinket med sin leverance af ovnlinje, og den overordnede tidsplan har ikke kunne holdes. Herudover blev anlægget ramt af et større driftsnedbrud i september 2018. Der er derfor først sket endelig idriftsættelse af det nye anlæg i 2. kvartal 2019.

Forsinkelsen har medført budgetoverskridelse på opførelsen på først 135 mio. kr. i oktober 2016 og yderligere 30 mio. kr. i december 2017. Budgetoverskridelsen er håndteret af bestyrelsen for ARC ved at udnytte den af ejerne fulde godkendte låneramme samt salg af en del af selskabets obligationsbeholdning.

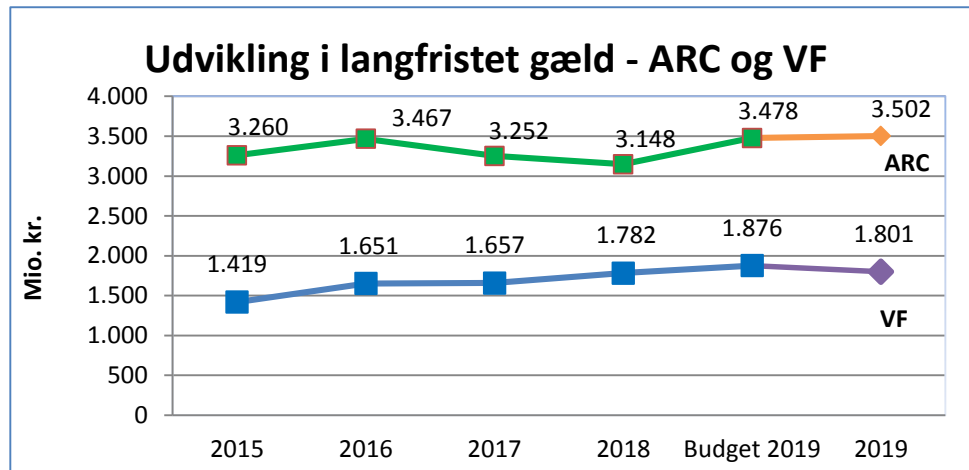
Herudover medfører driftsnedbruddet tab på op til 80 mio. kr. (før erstatningsudbetaling fra tegnet driftsforsikring).



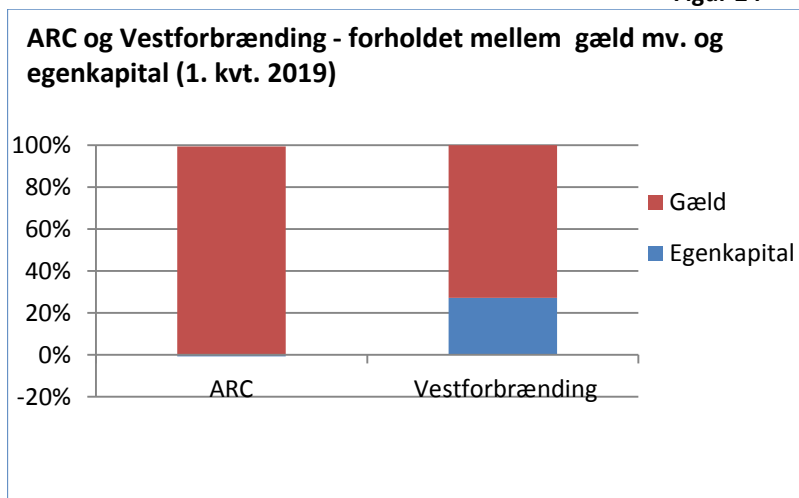
# ARC og VF – Risiko / gæld



Figur 24



Figur 25



Figur 26



# 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 størrelsesorden 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



## Figur 27

- 1. estimat for 2019 viser passagertal stort set svarende til budgettet. Det estimerede fald i passagerer mellem 2018 og 2019 skyldes, at Cityringen åbner i 2019 på nogle af de mest passagertunge busstrækninger.

## Figur 28

- 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 16,9 km/t, hvilket er en mindre fremgang fra 4. kvartal 2018. Den største forbedring kan ses på linje 4A, 5C og 8A.
- Målsætning for 2019 for S-busser er 26,1 km/t. Den seneste opgørelse viser en fremkommelighed på 24,8 km/t, hvilket er en mindre fremgang fra 4. kvartal 2018. Den største forbedring kan ses på linje 350S og 500S.

## Figur 29

- Estimat 1 for 2019 viser, at Københavns Kommunes forventede tilskudsbehov til busdrift i 2019 udgør 286,2 mio. kr., hvilket er 4,3 mio. kr. lavere end det budgetterede.

## Figur 30

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

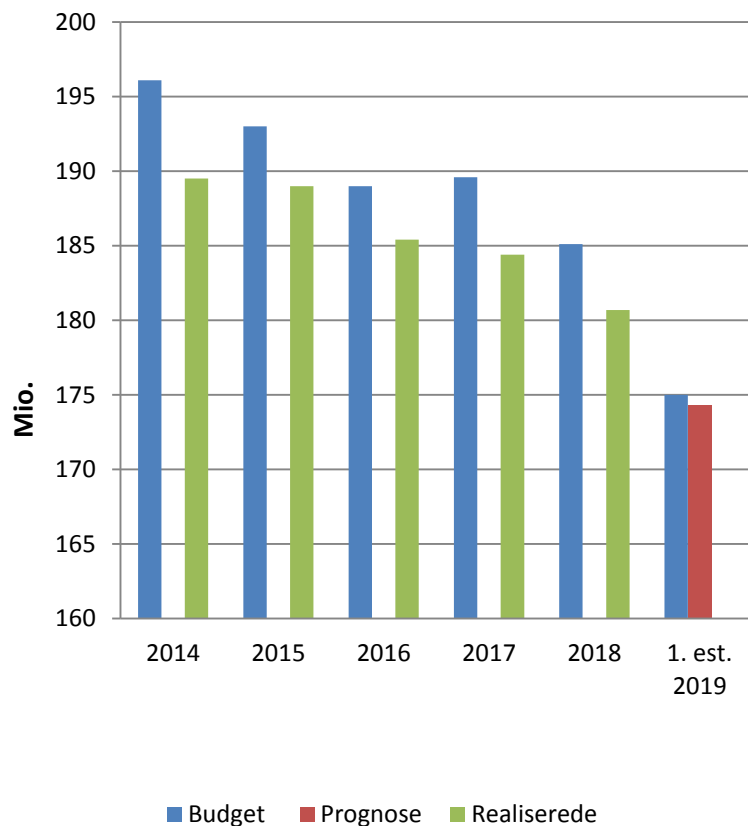
## Figur 27 og 30

- 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.



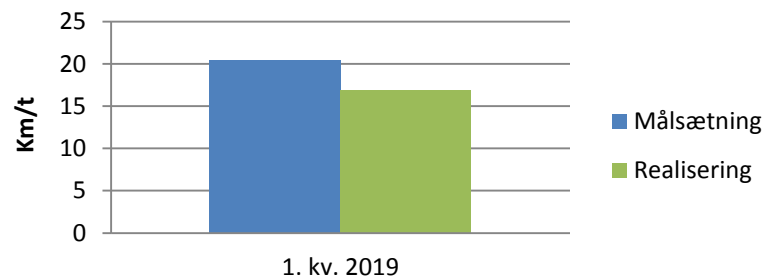
# Movia - Forsyningssikkerhed

## Movia - Passagerer - Takstområde H



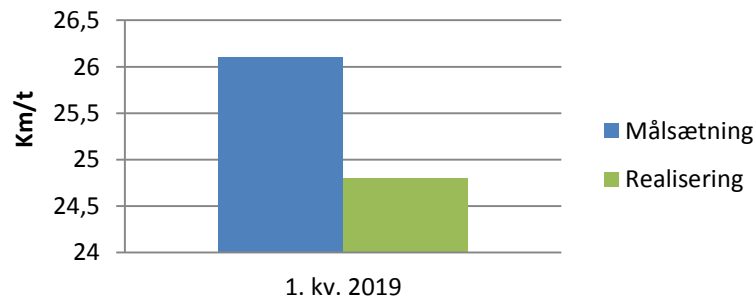
Figur 27

## Movia - A-busser - Fremkommelighed - København



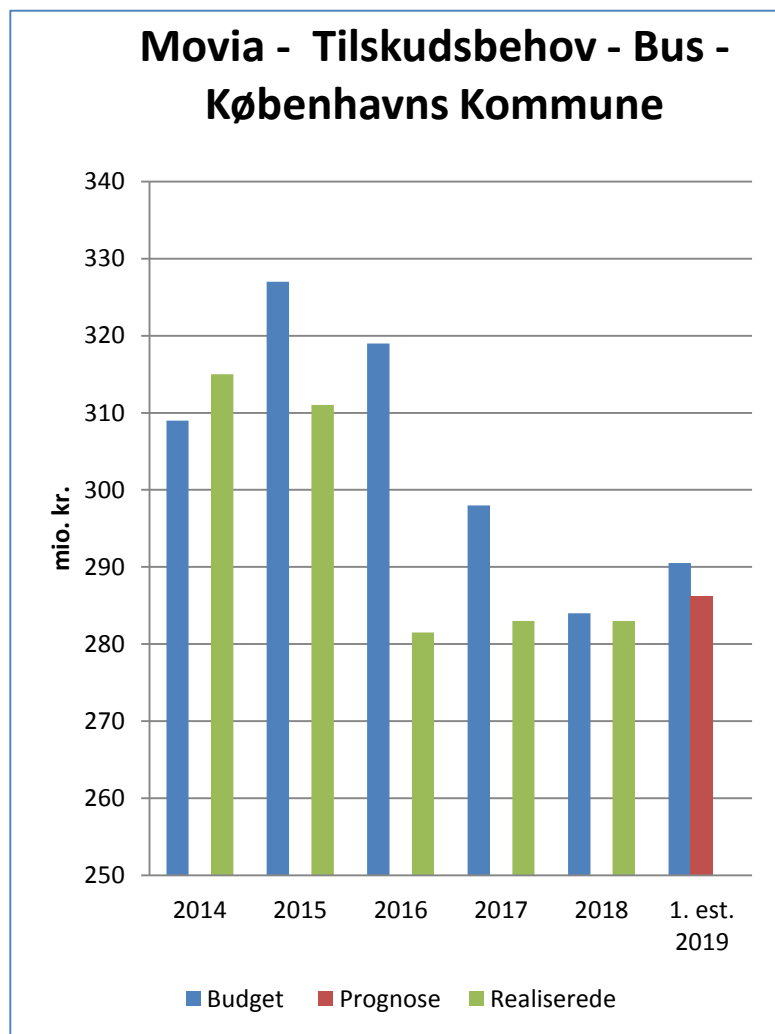
Figur 28

## Movia - S-busser - Fremkommelighed - København

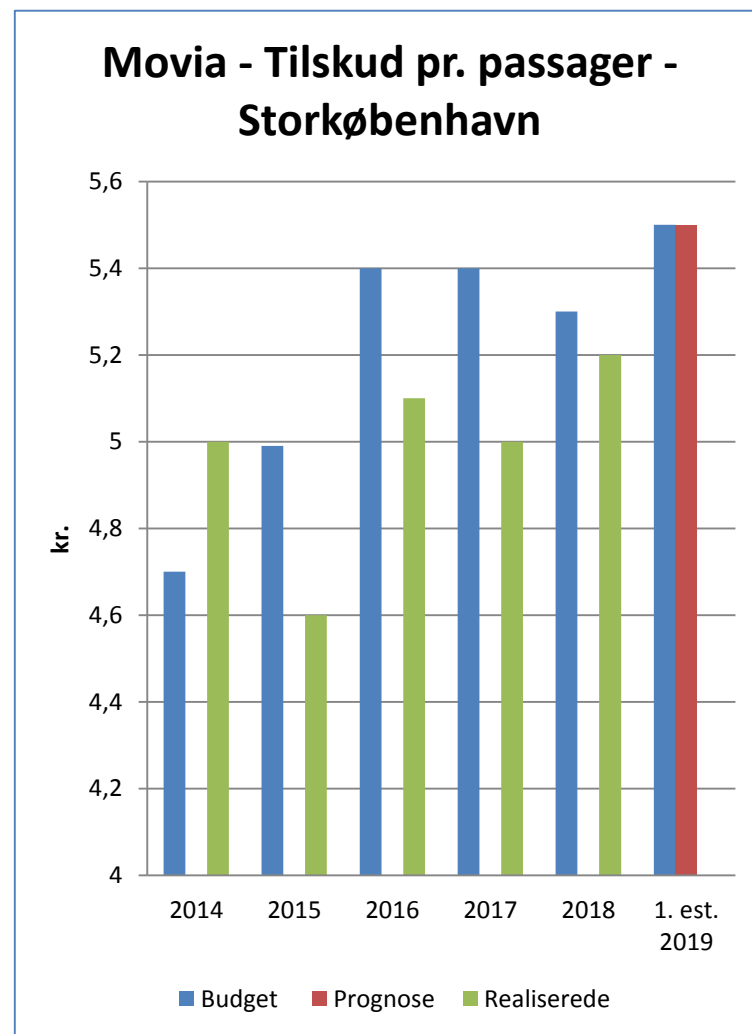




# Movia - Priser



Figur 29



Figur 30



# Centralkommunernes Transmissionselskab I/S



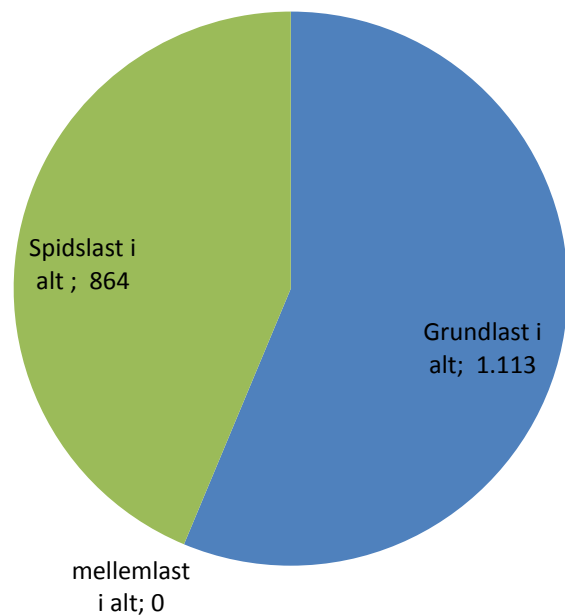
# CTR

- **Figur 31:** Viser først fordelingen af den til rådighed værende kapacitet mellem grundlast og spidslast. Dernæst vises en opdeling af grundlasten, hvor Amagerværket's blok 3 (kulkraftvarme) er den største, som forventes afløst af HOFOR's nye blok 4 (BIO4, biomassekraftvarme). ARC indgår med det nye anlægs varmekapacitet.
- **Figur 33:** Viser, at kraftvarme forventes at udgøre 67 pct. af købet i 2019, affaldsvarme 29 pct., mens de resterende 4 pct. forventes at komme fra spidslastvarme. Til sammenligning vises den realiserede fordeling i 2018 i figur 32. 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 var i 2018 på 18.692 terajoule (1 TJ = 277.777 kWh).
- **Figur 34:** 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. I februar og marts 2019 var der således mindre produktionsbehov på de dyreste produktionsenheder.
- **Figur 35:** CTR's varmesalg viser det budgetterede varmesalg i året sammenlignet med seneste prognose på helårsniveau.



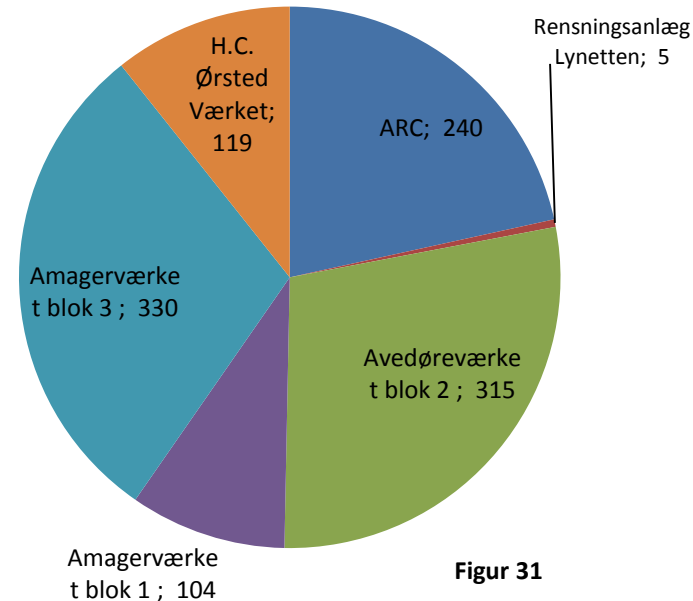
# CTR – Forsyningssikkerhed

Ultimo 2018 Varmekapacitet (effekt),  
effekt i MW



De primære  
varmeenheder  
(grundlast) →

Ultimo 2018 Primære varmeenheder, effekt i MW



Figur 31

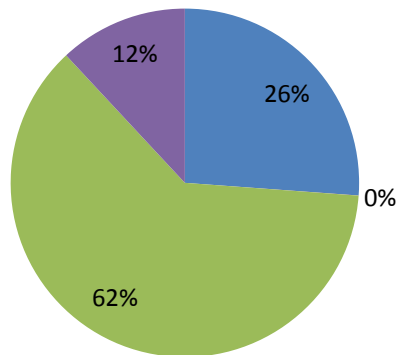




# CTR – Miljø

## Varmekøb til kommunerne 2018

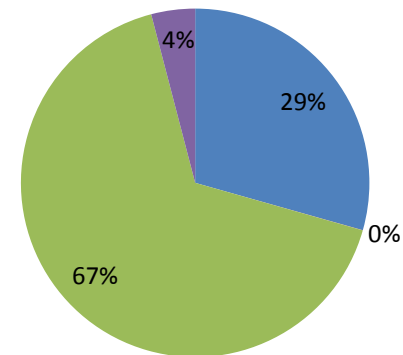
■ Affaldsvarme ■ Geotermisk varme ■ Kraftvarme ■ Spidslast



Figur 32

## Varmekøb til kommunerne prognose 1 2019

■ Affaldsvarme ■ Geotermisk varme ■ Kraftvarme ■ Spidslast

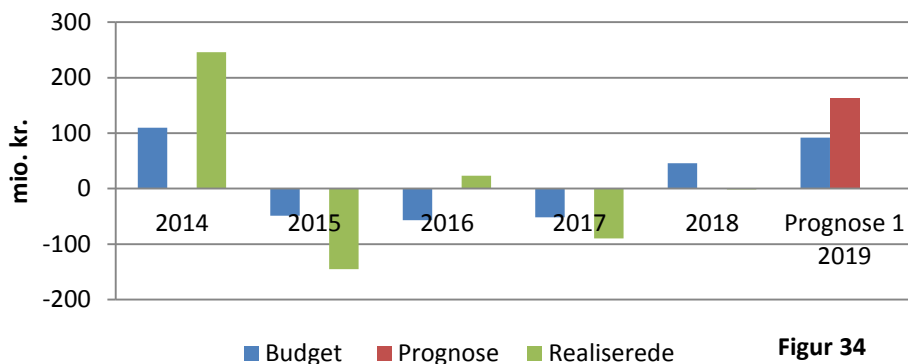


Figur 33



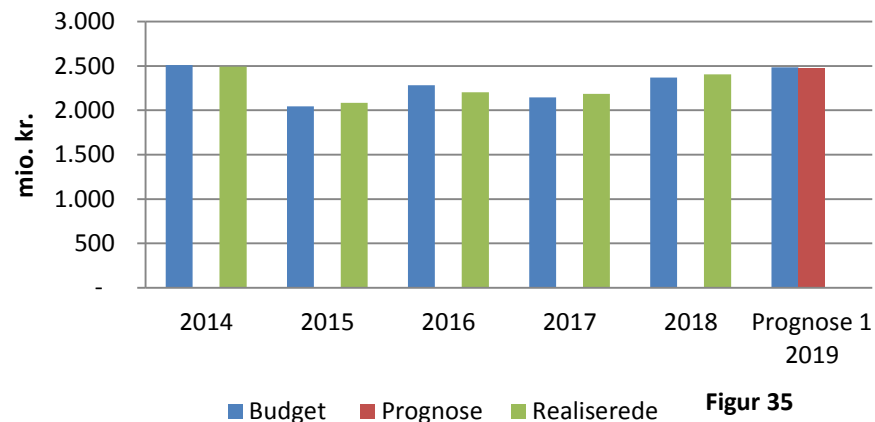
# CTR – Omsætning og omkostninger

## CTR - Resultat til indregning i varmeprisen



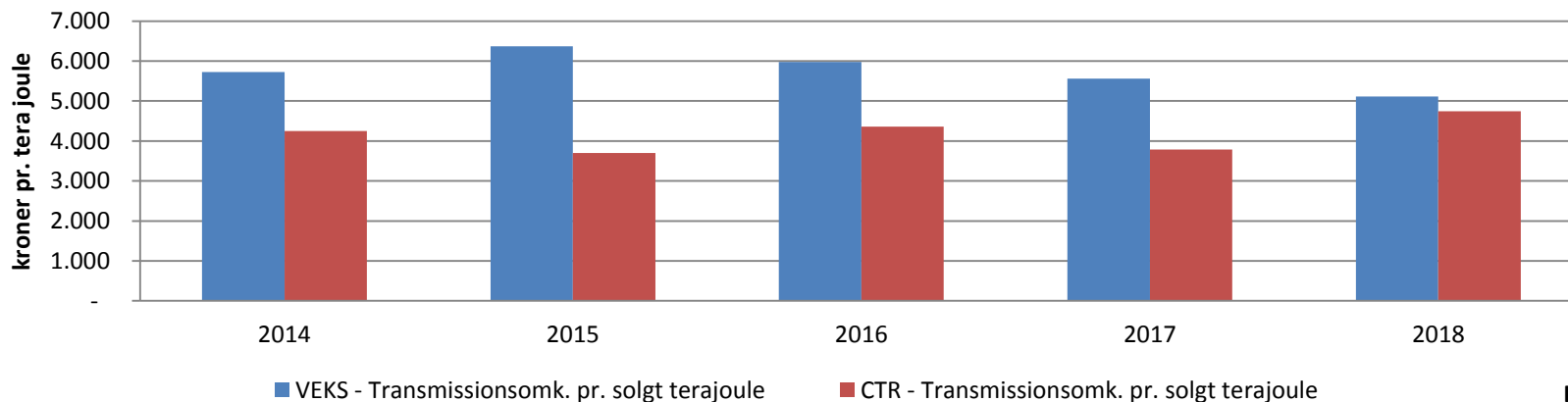
Figur 34

## CTR - Varmesalg hele året



Figur 35

## Transmissionsomkostninger ex afskrivninger pr. tera joule



Figur 36



# 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.



# Hovedstadens Beredskab – serviceniveau

Område	Fagligt mål	Målopfyldelse ved udgang af 2. kvartal 2018 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 3. kvartal 2018 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 4. kvartal 2018 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 1. kvartal 2019 (år til dato)
Disponeringstid*	Alarmcentrals disponering i forhold til ildløstjeneste: 95 % indenfor 1 min.	93,87 %	94,69 %	94,48 %	96,06 %
Responstid (tryghed)	Det først mødte køretøj kan påbegynde indsatsen: 95 % af udrykningerne indenfor 10 min.	96,69 %	96,29 %	95,80 %	96,90 %
Responstid (kapacitet)	Alt nødvendigt materiel og mandskab til indsatsen: 95 % af udrykningerne indenfor 10 min.	95,96 %	95,77 %	95,23 %	95,80 %
Brandtilsyn	Alle lovpligtige tilsyn skal være gennemført indenfor fristerne	100,43 %	96,48 %	100 %	106,08 %

Figur 37

\*) Inkluderer tidligere Københavns Brandvæsens - og Frederiksberg Brandvæsens udrykningsområder