



Kvartalsrapport 1. kvartal 2020

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. 14-17

I/S Amager Ressourcecenter (ARC) og I/S Vestforbrænding s. 18-21

Arena CPHX P/S s. 22-23




Trafikselskabet Movia s. 24-27

Centralkommunernes Transmissionsselskab I/S s. 28-32

Hovedstadens Beredskab I/S s. 33-35

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



HOFOR

- **Figur 1:** HOFOR har ikke registreret kritiske forsyningssikkerhedshændelser i 1. tertial 2020 (HOFOR har omlagt selskabets interne rapportering, således at året deles i tredjedele i stedet for i kvartaler).
- **Figur 2:** Figuren viser det kommende roadmap 2021-2025 med reduktioner inden for energiforbrug, energiproduktion, mobilitet og kommunens egen virksomhed samt restudledningen i 2025. Teknik- og Miljøforvaltningen forventes i 2021 at udarbejde et tillæg til roadmappet 2021 vedrørende mulighederne for realisering af yderligere CO₂-reduktioner fx på mobilitetsområdet.
- **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.



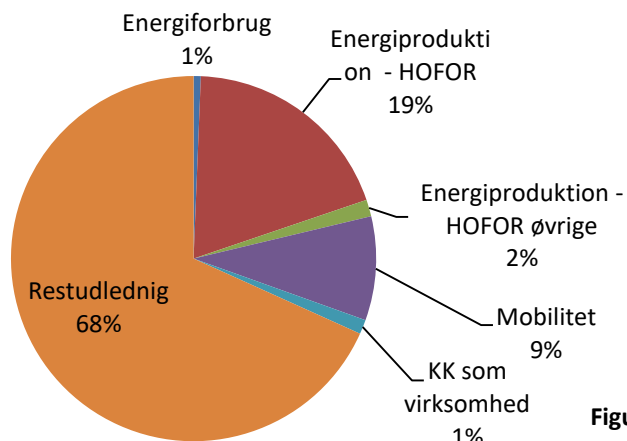
HOFOR – Forsyningsikkerhed og miljø

HOFOR – Interne forsyningsmål for kritiske hændelser 1. Terial 2020
(søjler med 0 værdi/mål kan ikke ses)



Figur 1

KBH 2025 klimaplanen - Roadmap 2021-2025



Figur 2

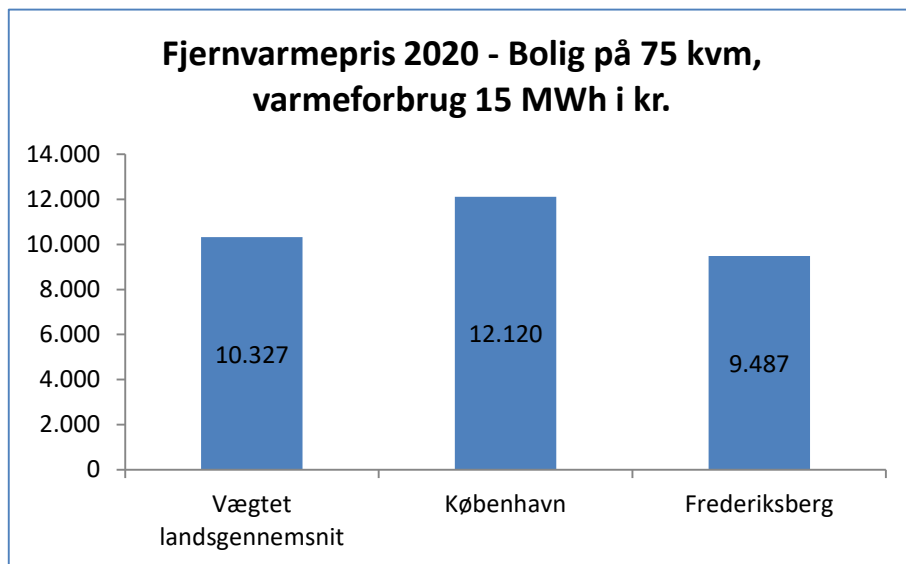
HOFOR – væsentlige projekter

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

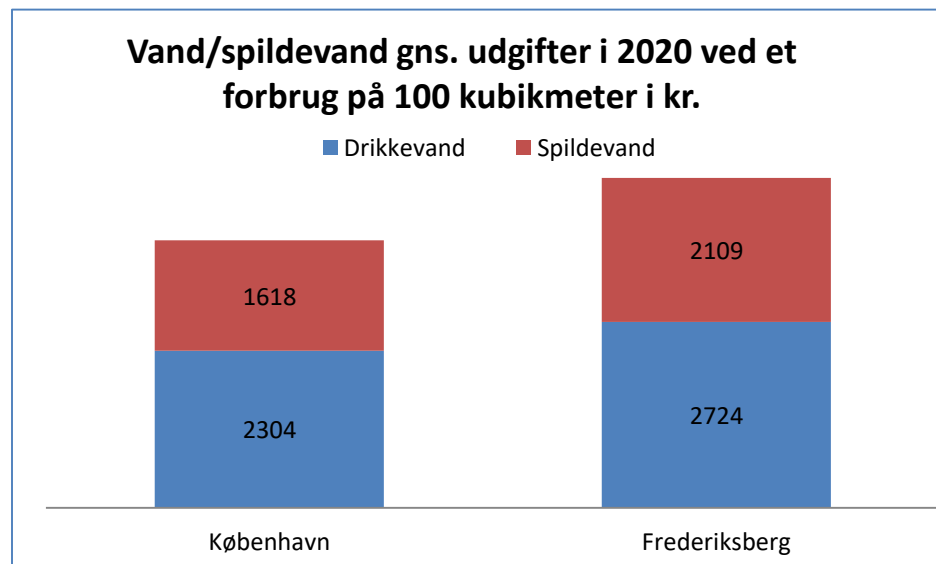
Figur 3



HOFOR – Priser / omkostninger



Figur 4

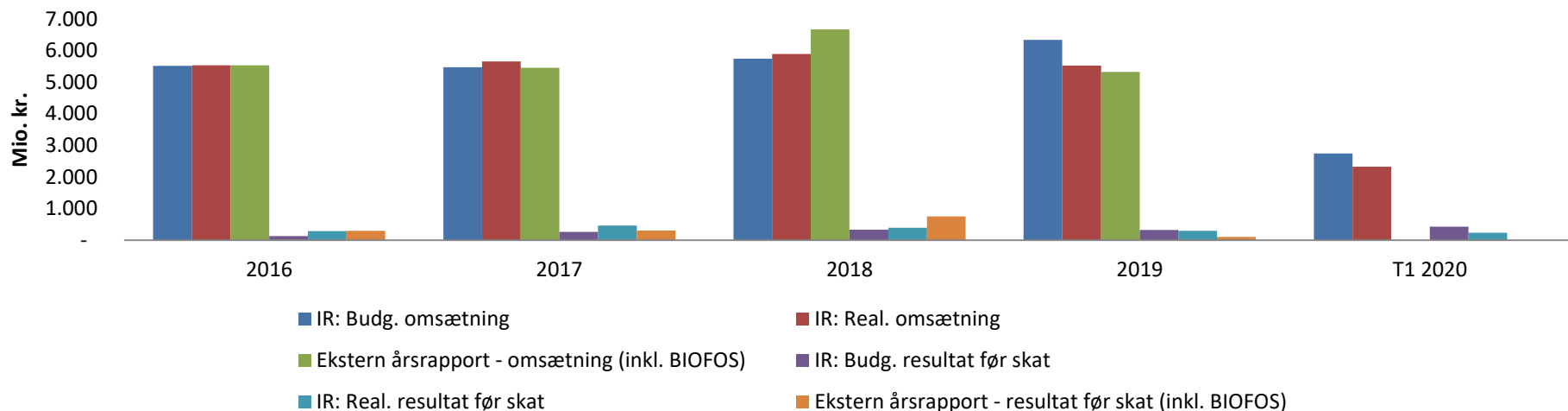


Figur 5

HOFOR – Risiko/gæld

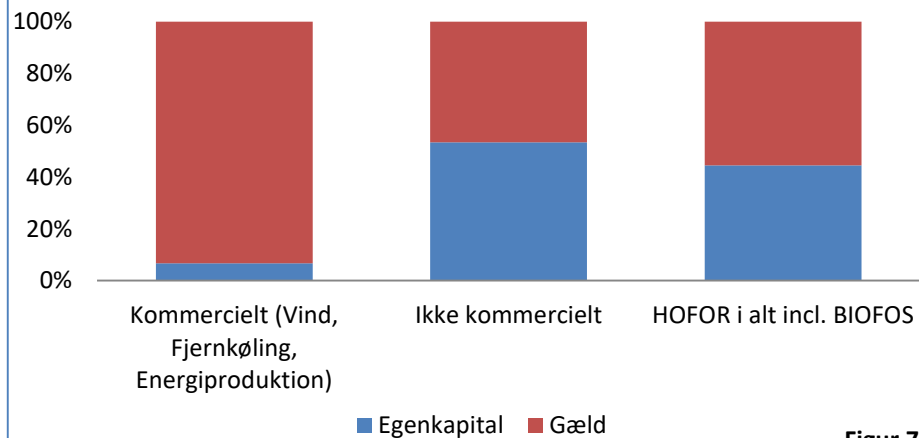


HOFOR's interne regnskab (IR) omsætning samt resultater fra årsrapporterne



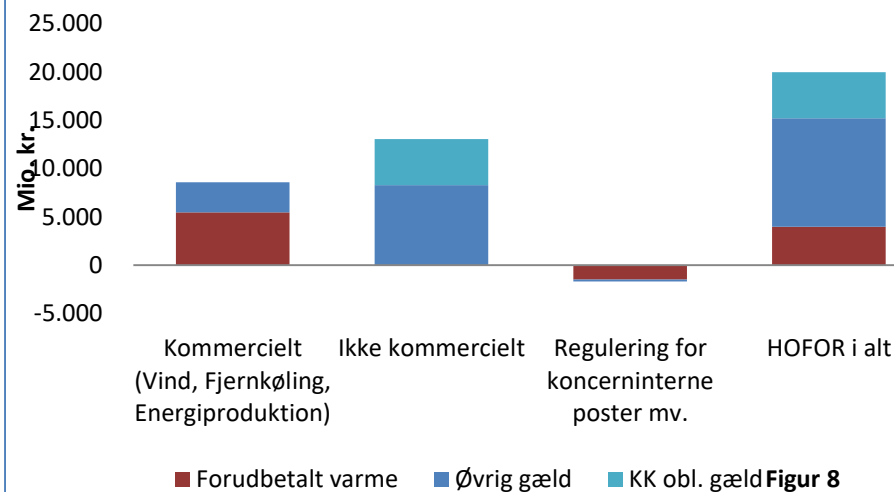
Figur 6

Soliditet i HOFOR koncernen - delingen svarer til niveauet for soliditet



Figur 7

Gæld i HOFOR koncernen 30/4-2020



Figur 8



Udviklingselskabet By & Havn I/S



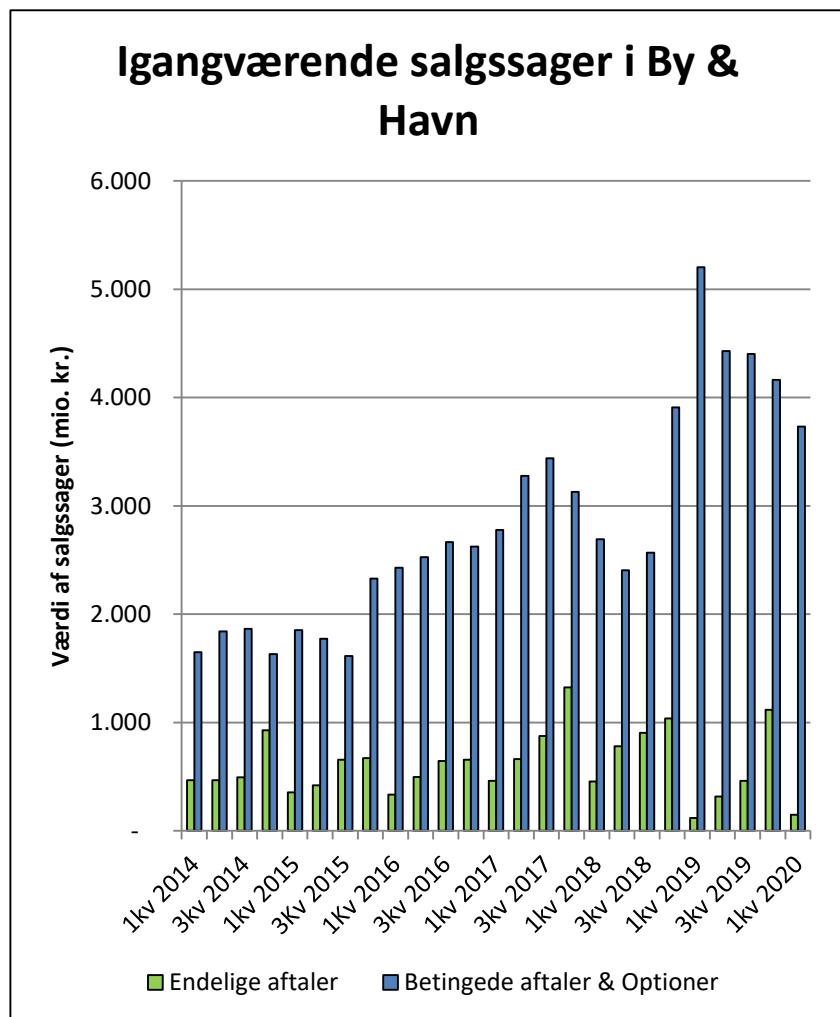
By & Havn

Ny forretningsstrategi for 2020-2023 er godkendt af selskabets bestyrelse og af Borgerrepræsentationen den 19. september 2019. I strategiperioden (til og med 2023) vil selskabet bl.a.:

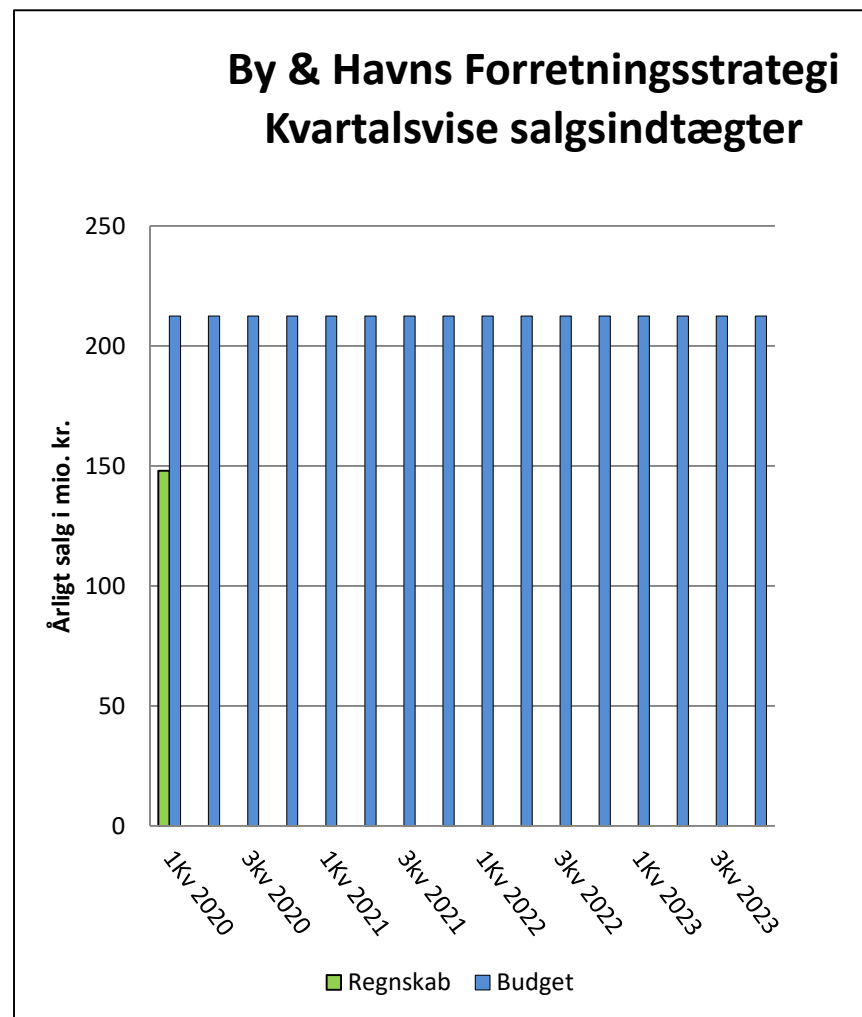
- Forbedre egenkapitalen med 3 mia. kr. (ekskl. værdireguleringer af gæld og evt. yderligere udbetaling af korrektionsreserve til Sydhavnsmetroen).
- Sælge byggerettigheder for 3,4 mia. kr.
- Servicere selskabets renteudgifter med den løbende pengestrøm fra driften.
- Ikke have stigende gæld i perioden – bortset fra udbetaling til Nordhavnstunnel.



By & Havn - Byudvikling



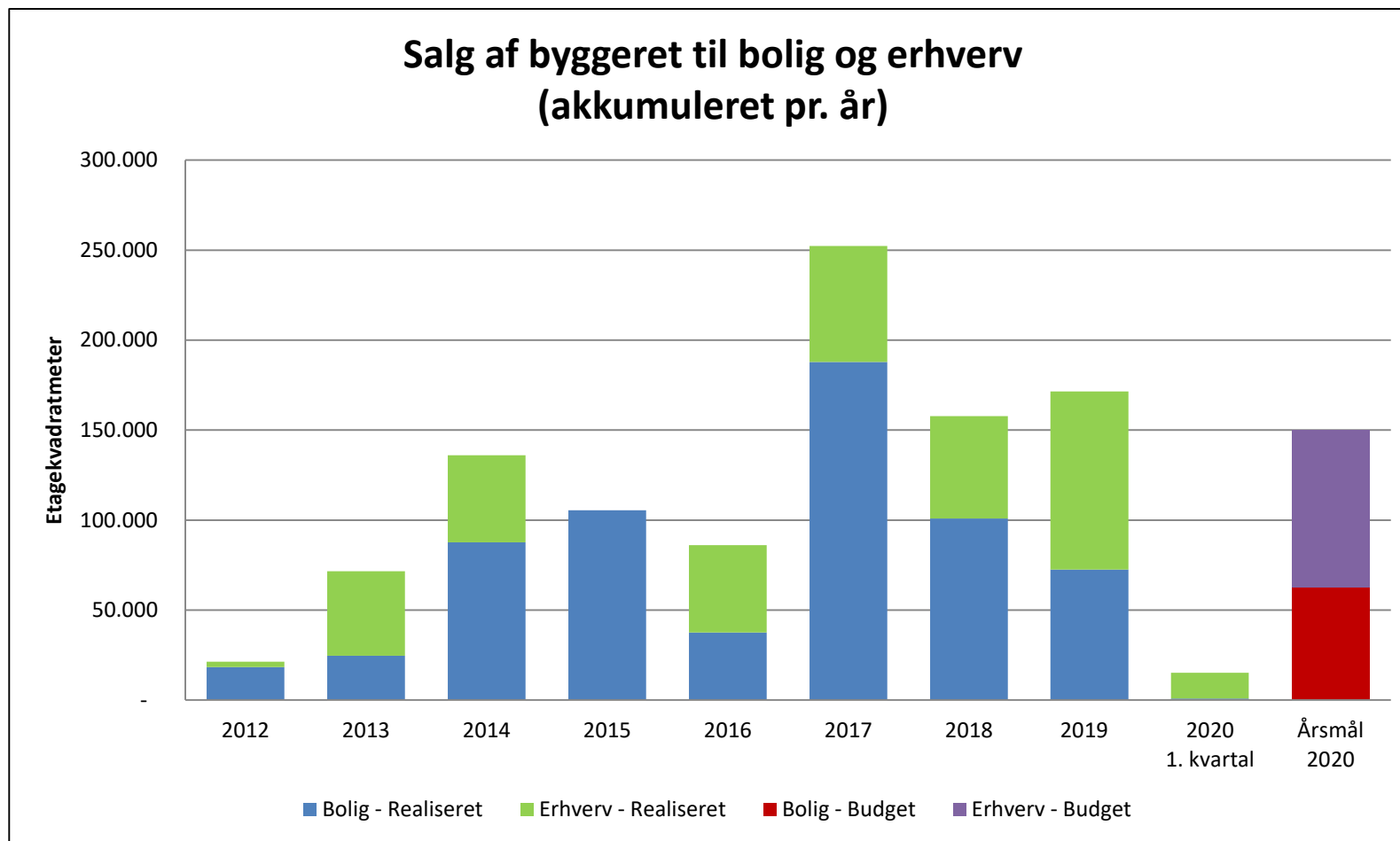
Figur 9



Figur 10



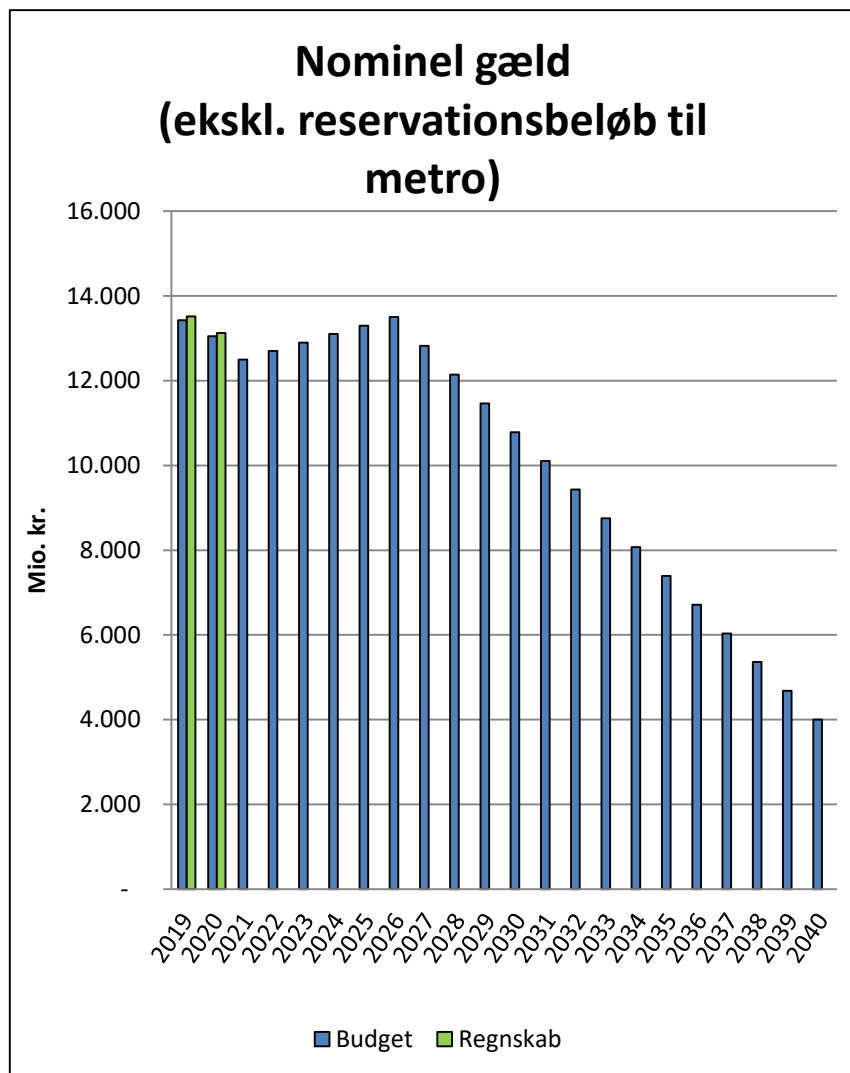
By & Havn - Byudvikling



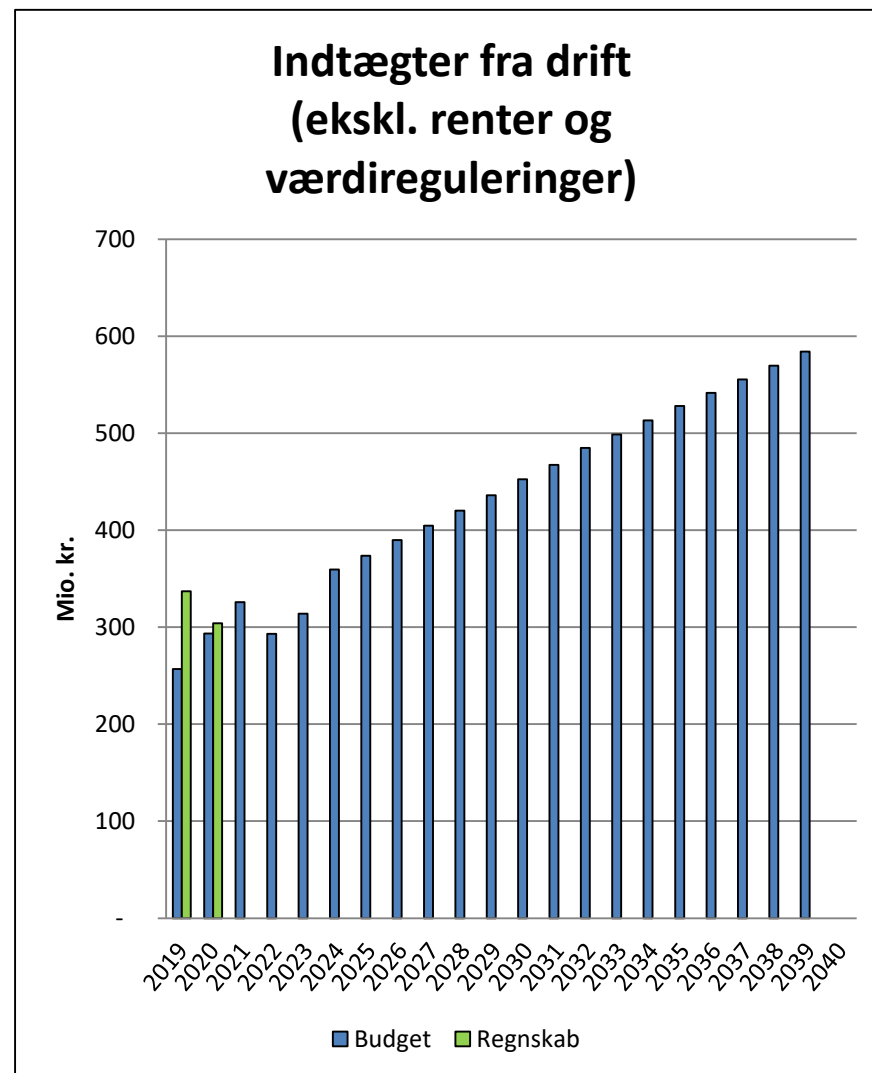
Figur 11



By & Havn – Risiko / gæld



Figur 12

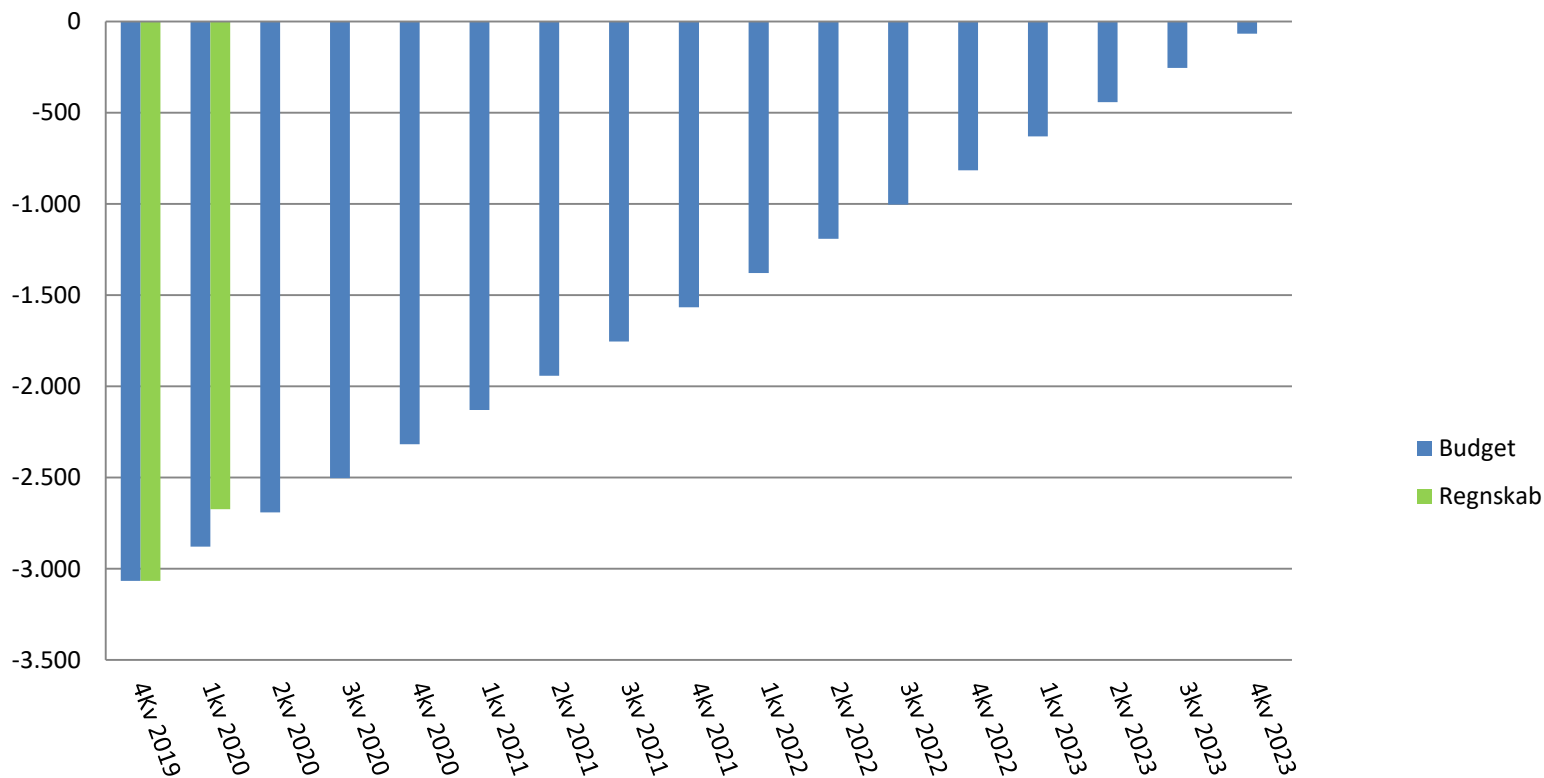


Figur 13



By & Havn - Risiko / gæld

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.

Figur 14



Metroselskabet I/S

Metroselskabet

Figur 15

- Med ibrugtagning af Cityringen og linjen til Nordhavn (M3/M4) er kvartalsrapporteringen opdateret, således at passagertallet fra 2020 og frem vil omfatte det samlede passagertal for M1/M2 og M3/M4.

Figur 16

- Ligeledes som følge af ibrugtagningen af Cityringen og linjen til Nordhavn (M3/M4) er kvartalsrapporteringen vedr. driftsstabilitet også opdateret, således at det pr. år til måned fremgår, hvorledes driftsstabiliteten på både M1/M2 og M3/M4 har udviklet sig.

Figur 17

- Nettogælden forventes fortsat at nå sit maksimum på 29,6 mia. kr. i løbende priser i 2024 og at være tilbagebetalt i 2065. Dog har Metroselskabet som følge af COVID-19 med udgangspunkt i nedskrivningen af årets resultat foretaget følsomhedsberegninger i langtidsbudgettet. Et scenarie hvor passagererne vender langsomt tilbage og et med en hurtigere tilbagevenden. Scenarierne viser, at den samlede effekt på selskabets langtidsøkonomi på nuværende tidspunkt kan vurderes at ligge mellem 0,6 og 1,3 mia. kr., svarende til en forlængelse af selskabets tilbagebetalingstid med 2-7 år.

Figur 18

- Det realiserede passagerfald på -23% kan henføres til perioden i marts måned efter nedlukning af Danmark. Det forventede passagertal for hele året er som konsekvens heraf samt forventningerne til resten af året nedskrevet til 76 mio. mod tidligere 121 mio.

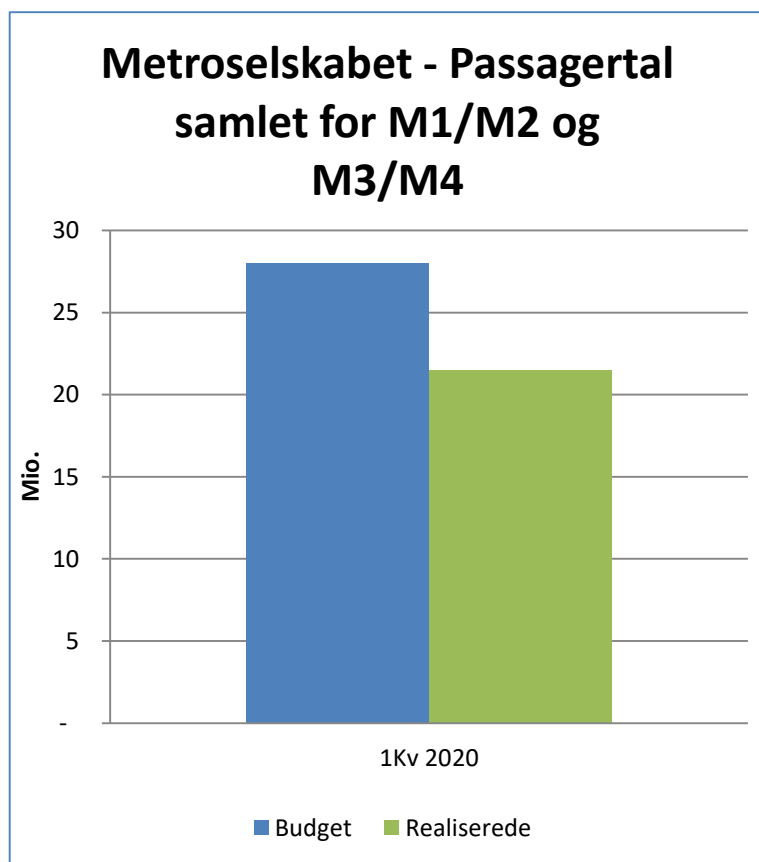
Figur 19

- M4 Nordhavn åbnede som forventet den 28. marts 2020.
- Anlægsarbejdet for Sydhavn vil som følge af COVID-19 blive berørt med bl.a. forsinkelser og meromkostninger til følge. Der er ingen ændringer til den overordnede tidsplan. Der er ikke allokateret målrettede midler til dækning af eventuelle øgede anlægsomkostninger i projektet, men det er på nuværende tidspunkt selskabets bedste vurdering, at meromkostningerne vil kunne finansieres indenfor de afsatte midler i korrektionsreserverne.

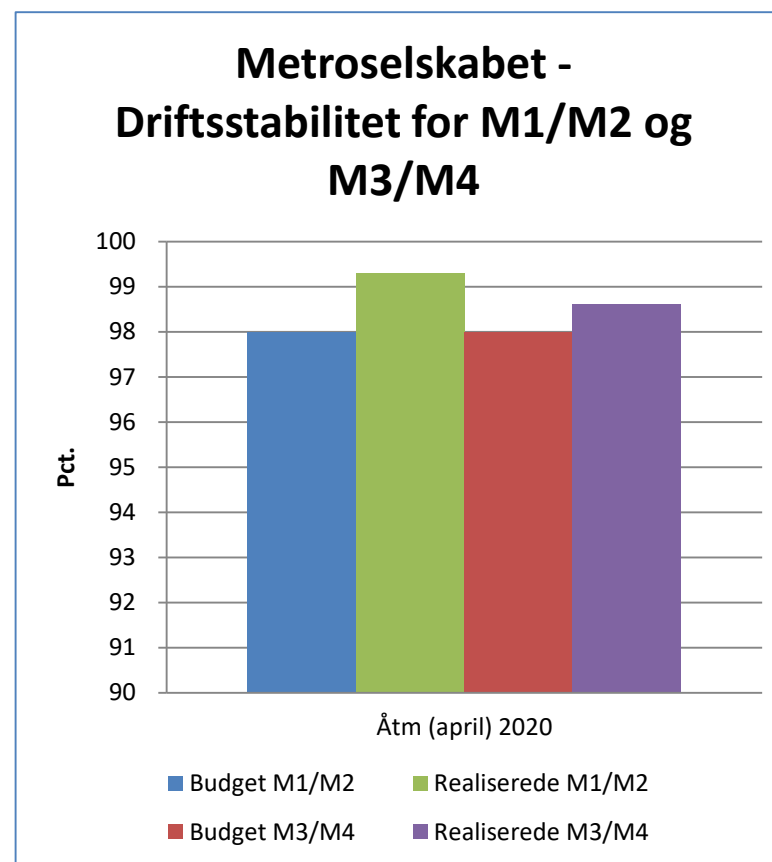




Metroselskabet - Forsyningssikkerhed



Figur 15

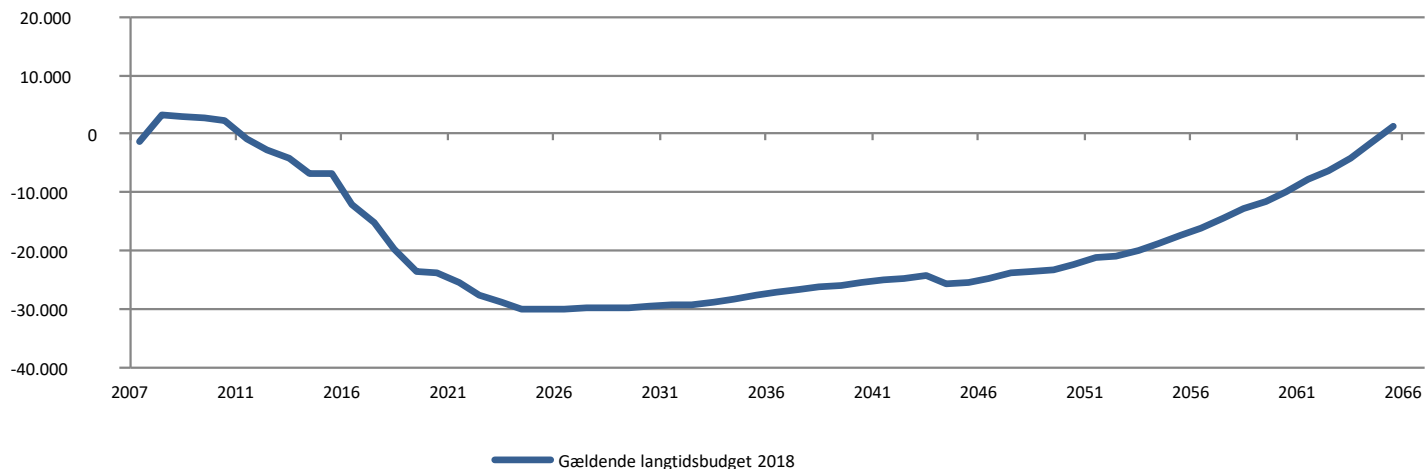


Figur 16



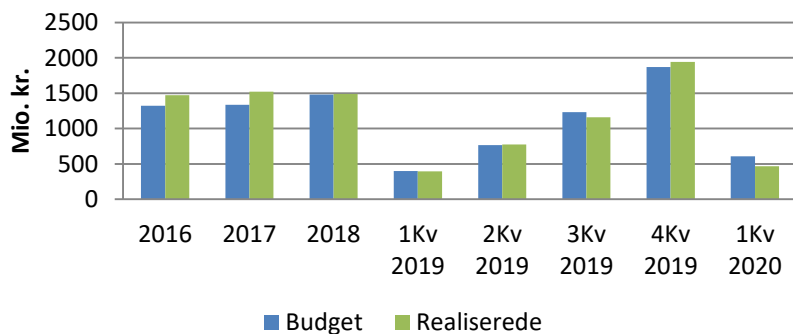
Metroselskabet – Risiko/gæld

Metroselskabet - Udvikling i nettogæld



Figur 17

Metroselskabet - Omsætning



Figur 18

Metroselskabet - Anlægsprojekter

	Tidsplan	Økonomi	Scope
Anlæg af metrolinje M4 Nordhavn			
Anlæg af metrolinje M4 Sydhavn			

Figur 19



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

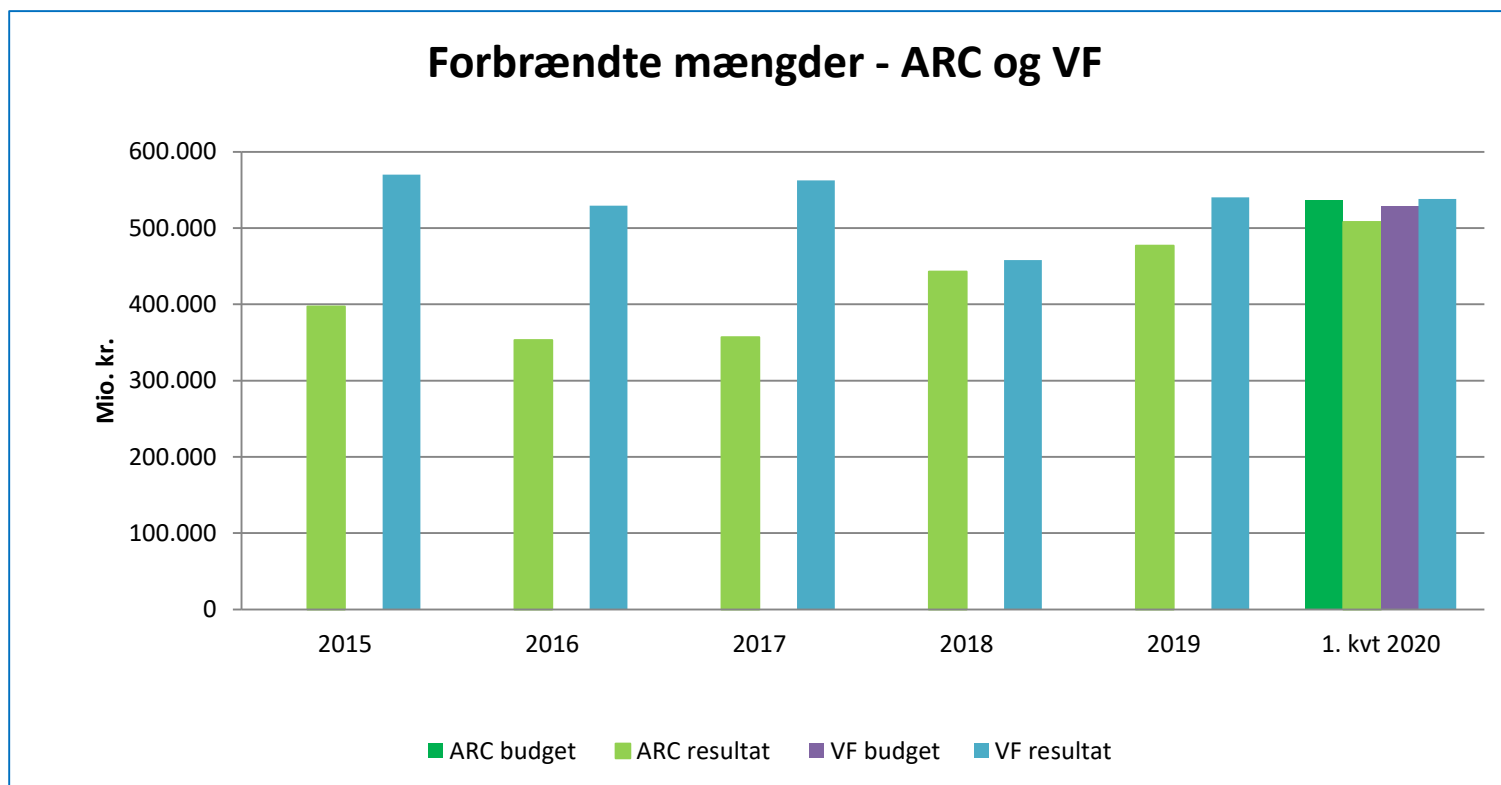


ARC OG VESTFORBRÆNDING

- 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 2020 et positivt driftsresultat (EBITDA), dvs. indtjening før renter, skat, afskrivninger og nedskrivninger, for hele 2020 på 151 mio. kr. mod et oprindeligt budget på 179 mio. kr., jf. figur 21. Efter 1. kvartal 2020 forventer Vestforbrænding, at der i alt i 2020 afbrændes 538.300 ton affald mod et oprindeligt budget på 529.500 ton, jf. figur 20.
- **Figur 20:** I ARCs budget 2020 forventedes mængden af forbrændte mængder at udgøre 537.000 ton. I ARCs opdaterede prognose for 2020 forventes nu afbrændt 508.000 ton.
- **Figur 21:** ARCs nye energianlæg blev fuldt idriftsat september 2019 og var herefter ramt af et antal driftsstop/indkøringsvanskeligheder. I henhold til den seneste prognose forventes et samlet indtjeningsbidrag (EBITDA) for 2020 på 226,5 mio. kr. Sammenholdt med budget 2020's tal på 271,8 mio. kr. er prognosen ikke helt tilfredsstillende, men dette må hovedsageligt henregnes til de lavere elpriser som følge af corona-epidemien.
- **Figur 22:** I 2019 skete en mindre stigning i den langfristede gæld, hvilket hovedsageligt skyldtes, at indfrielse af en byggekredit i maj 2019 skete ved optagelse af et lån, der var større end saldoen på byggekreditten. Siden da er der blevet afdraget på det nye lån, hvorfor prognosen for 2020 for den langfristede gæld er nedadgående.
- **Figur 23:** ARC har ultimo 2019 opsagt lån til indfrielse i 2020 og gennemført låneomlægninger ultimo 2019 med effekt 3. januar 2020 og 18. februar 2020 – dette for at opnå en fremtidig rentebesparelse. Soliditetsgraden er fortsat negativ, da ARC har en negativ egenkapital.



ARC og VF - Forsyningssikkerhed



Figur 20

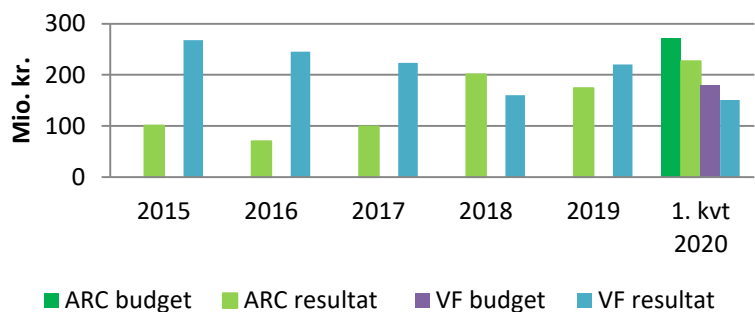
Selskaberne har kapacitet til afbrænding af flg. affaldsmængder

- ARC: 560.000 ton
- Vestforbrænding: 600.000 ton



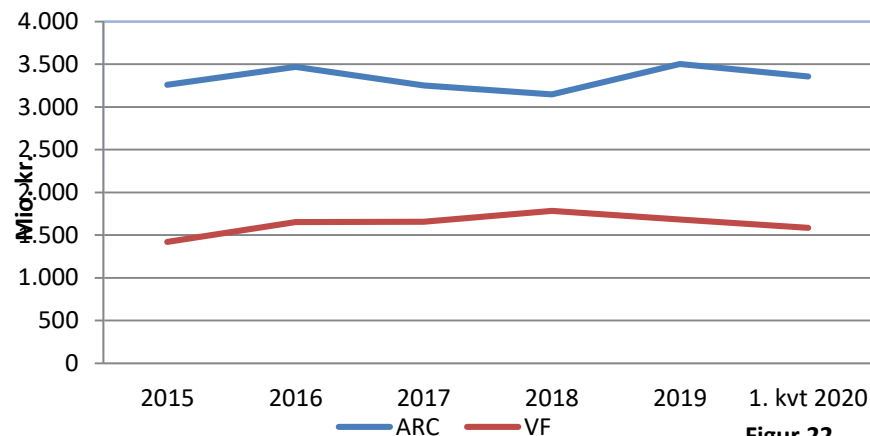
ARC og VF – Risiko / Gæld / Priser

Driftsresultat (EBITDA), ARC og VF



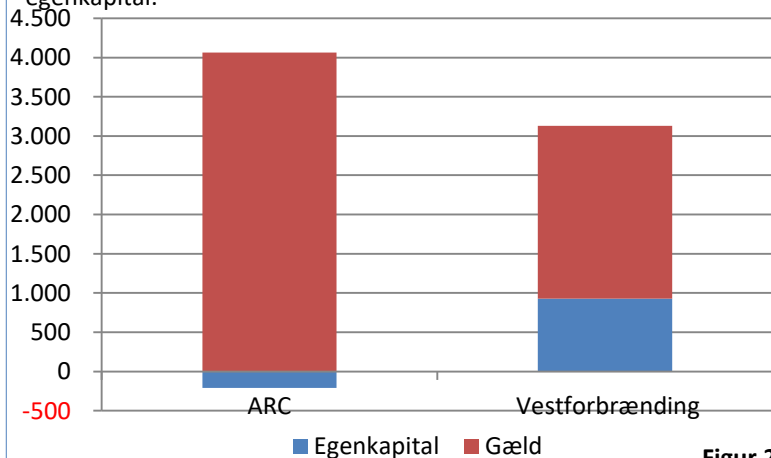
Figur 21

Udvikling i langfristet gæld - ARC og VF



Figur 22

ARC og Vestforbrænding - Passiverne fordelt på hhv. gæld mv. og egenkapital.



Figur 23

Priser (2020)

	ARC	Vestforbrænding
Husholdningsaffald	471 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 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, jf. nærmere underbilag 1.1 (fortroligt).

På grund af usikkerheden som følge af Covid-19 har DVE ikke mulighed for at estimere det samlede antal af arrangementer og gæster i Royal Arena i 2020.

Københavns Kommune vil i stedet modtage oplysninger fra DVE om det samlede, faktiske antal arrangementer og gæster i Royal Arena i 2020, når disse oplysninger foreligger. Oplysningerne forventes at indgå i kvartalsrapporten for 4. kvartal 2020.



Trafikselskabet Movia



Figur 24

- Passagertallet for 2020 i Takstområde H er ved 1. estimat for 2020 kraftigt reduceret i forhold til det forventede ved budget 2020 som følge af COVID-19.

Figur 25

- Fra 2019 og frem vil fremkommelighed blive målt i vægтет hastighed inkl. stop.
- Målsætningen for 2020 for A-busser er 16,4 km/t. og er fuldt opnået i 1. kvartal 2020.
- Målsætning for 2020 for S-busser er 27,4 km/t. 1. kvartal viser en fremkommelighed på 26,5 km/t.

Figur 26

- Det forventede tilskudsbehov for Københavns Kommune til busdrift ved 1. estimat for 2020 udgør 501 mio. kr., hvilket er 173 mio. kr. højere end det forventede. Det højere tilskudsbehov skyldes hovedsageligt lavere passagerindtægter og er inkl. COVID-19 relateret mertilskud, som Staten dækker. Når mertilskuddet fratrækkes, forventes der et fald i tilskudsbehovet til busdrift, hvilket blandt andet skyldes lave dieselpriser i 2020.

Figur 27

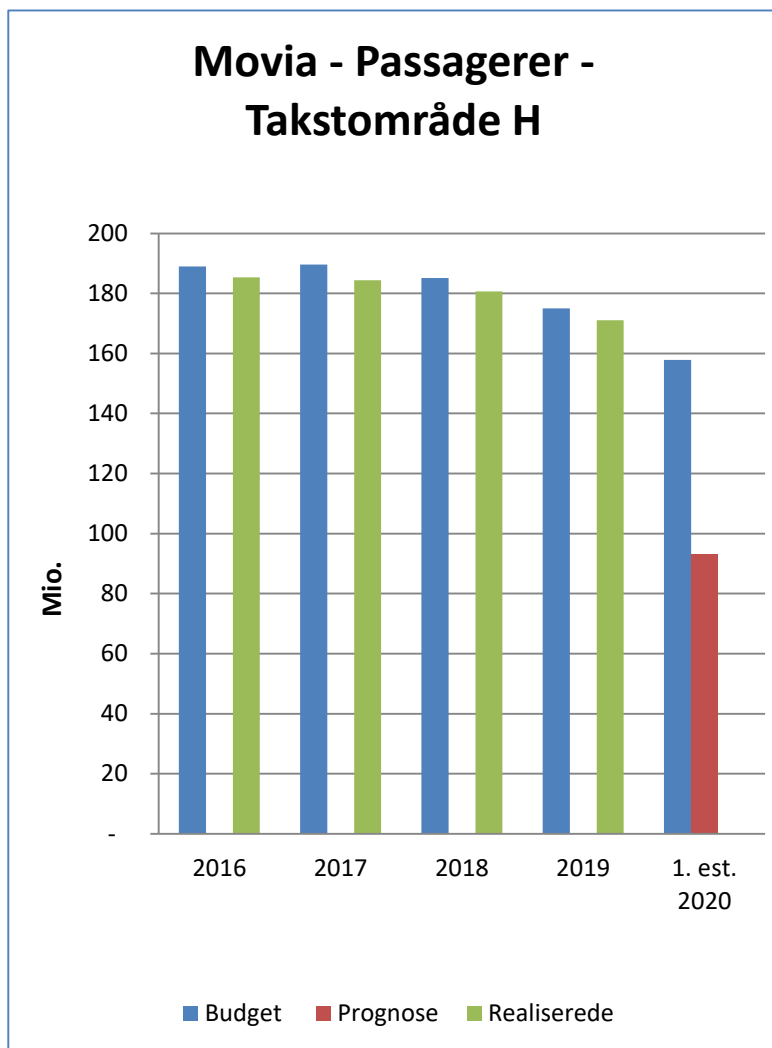
- Tilskud pr. passager i Storkøbenhavn udgør ifølge 1. estimat for 2020 17,8 kr., hvilket er 10,9 kr. højere end det budgetterede. Det højere tilskud pr. passager skyldes færre passagerer som følge af COVID-19, jf. figur 26.

Figur 24 og 27

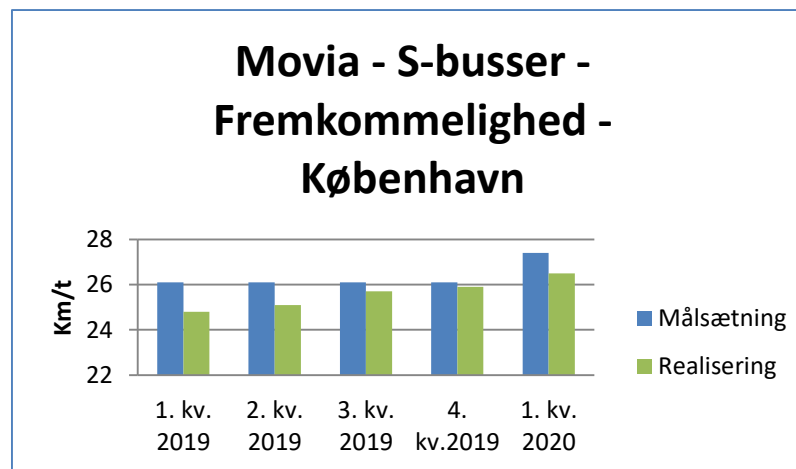
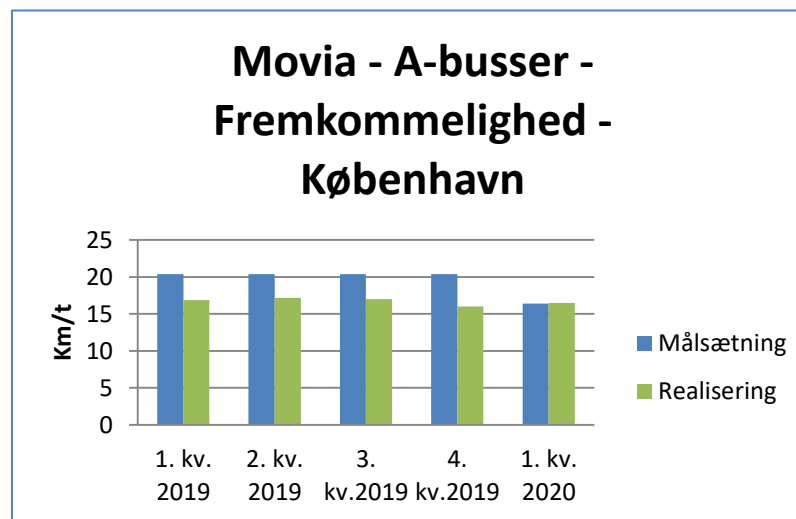
- Fra 2016 overgik Movia til et nyt tællesystem, som tæller ca. 2,7 pct. færre passagerer i forhold til det tidligere tællesystem. Skiftet af tællesystem er en væsentlig årsag til niveauskiftet i antal passagerer fra 2016 og frem.



Movia - Forsyningssikkerhed



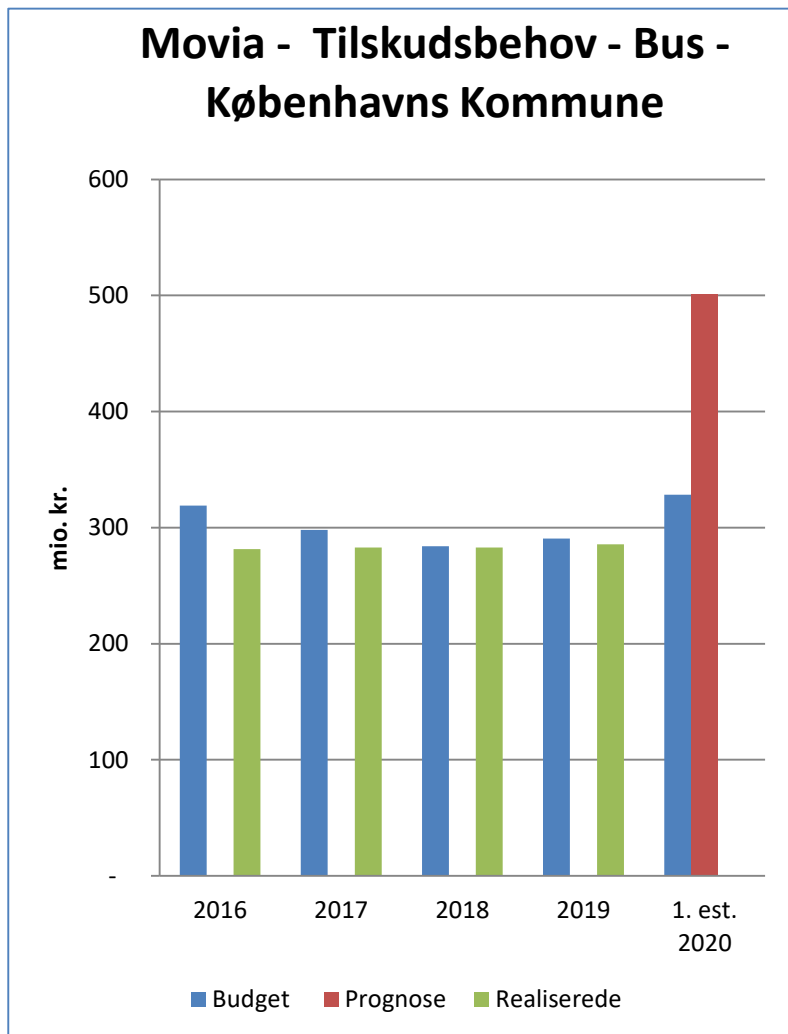
Figur 24



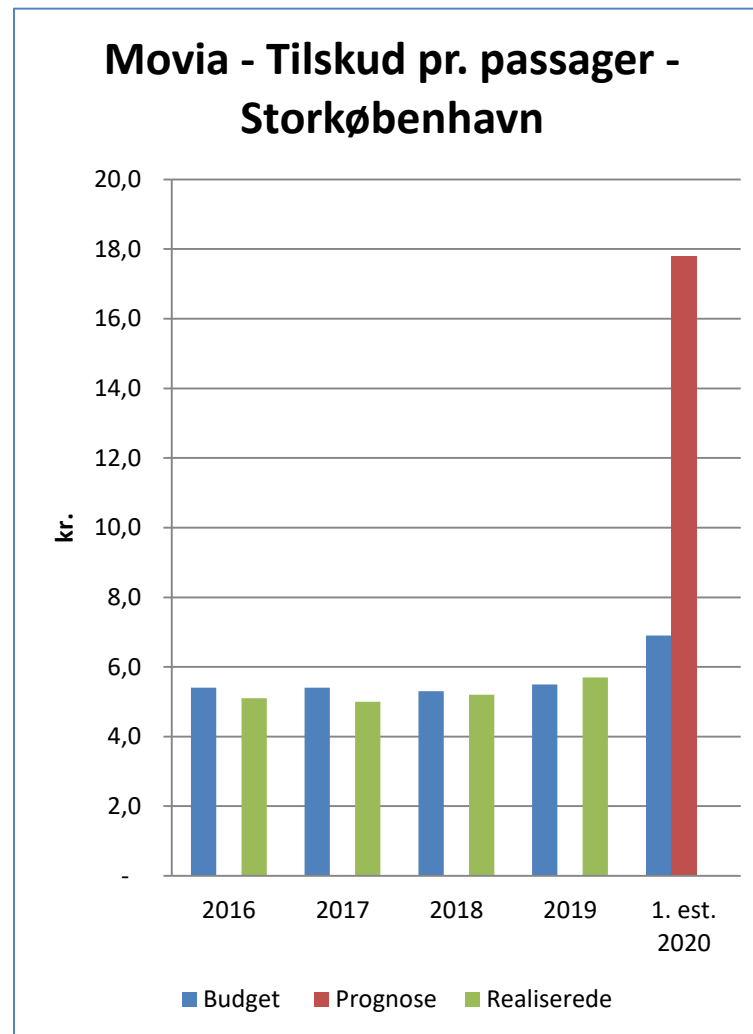
Figur 25



Movia - Priser



Figur 26



Figur 27



Centralkommunernes Transmissionselskab I/S



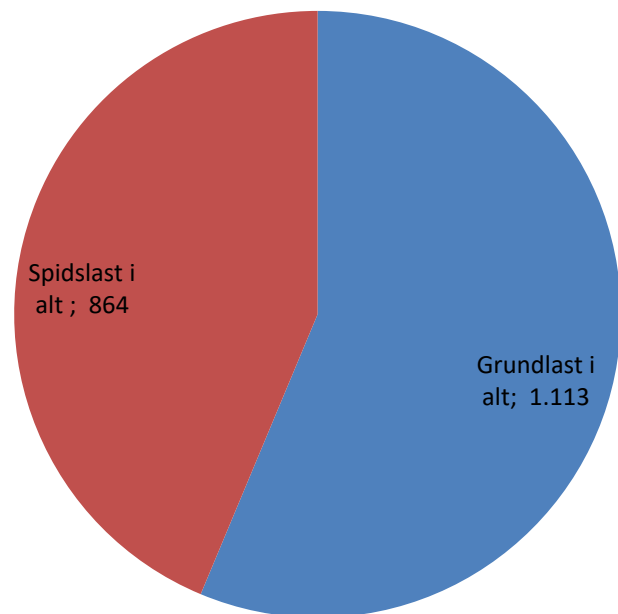
CTR

- **Figur 28:** 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 enhed ultimo 2019. I 2020 vil blok 3 blive afløst af HOFOR's nye blok BIO4 (biomassekraftvarme).
- **Figur 29:** Viser, at kraftvarme udgør 66 pct. af varmekøbet i 2019 og affaldsvarme 29 pct., mens de resterende 5 pct. er spidslastvarme. Til sammenligning vises prognosefordelingen i 2020 i figur 31.
- **Varmekøbet** til CTR-kommunerne i 2019 blev på 17.955 TJ. I 2020 er det prognoserede varmekøb på 17.653 TJ (1 TJ = 277.777 kWh / TJ = terajoule).
- **Figur 31:** CTRs prognose 1 viser et mindre underskud i 2020 end budgetteret. Underskuddet medfører, at den akkumulerede overdækning (overskud) i CTR reduceres og tilbageføres til forbrugerne.
- **Figur 32:** CTR's varmesalg viser det budgetterede varmesalg i året sammenlignet med det realiserede/prognoserede varmesalg.
- **Figur 33:** Viser et simpelt benchmark mellem CTR og VEKS baseret på omkostninger til transmissionsdriften i forhold til den transmitterede varmemængde.

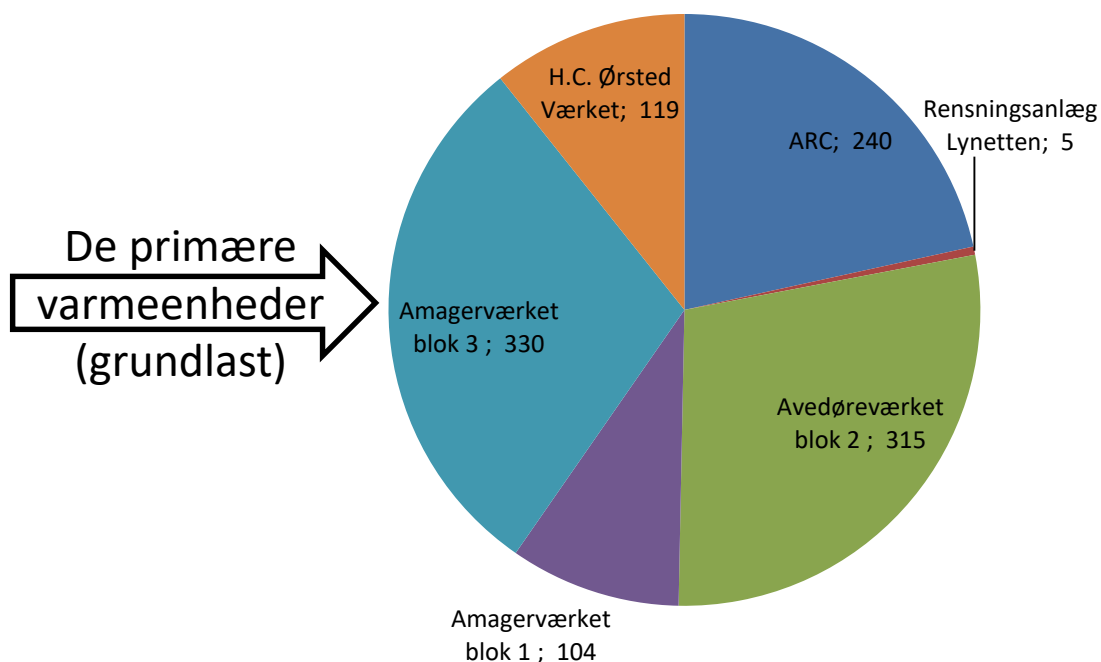


CTR – Forsyningssikkerhed

Ultimo 2019 Varmekapacitet (effekt), effekt i MW



Ultimo 2019 Primære varmeenheder, effekt i MW



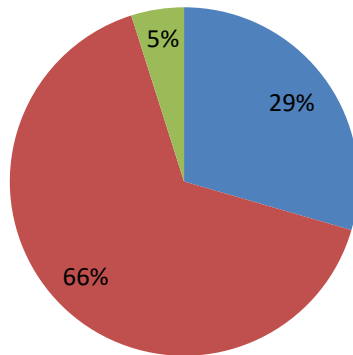
Figur 28



CTR – Miljø

Varmekøb til kommunerne 2019

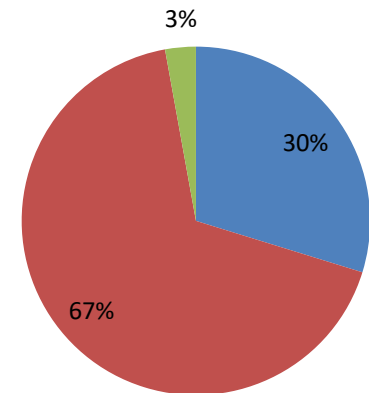
■ Affaldsvarme ■ Kraftvarme ■ Spidslast



Figur 29

Varmekøb til kommunerne 2020 1. kvartal prognose

■ Affaldsvarme ■ Kraftvarme ■ Spidslast

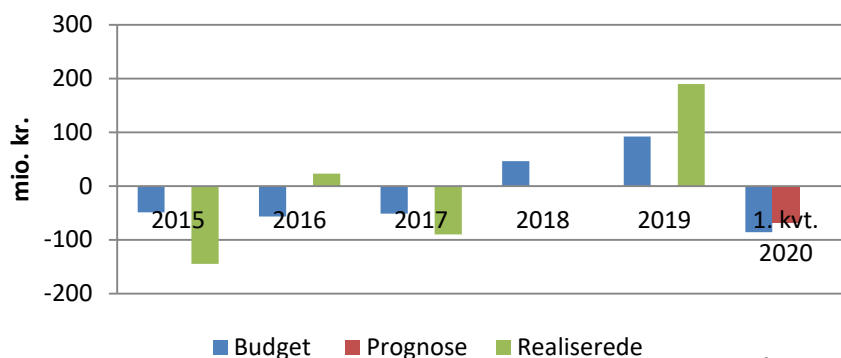


Figur 30



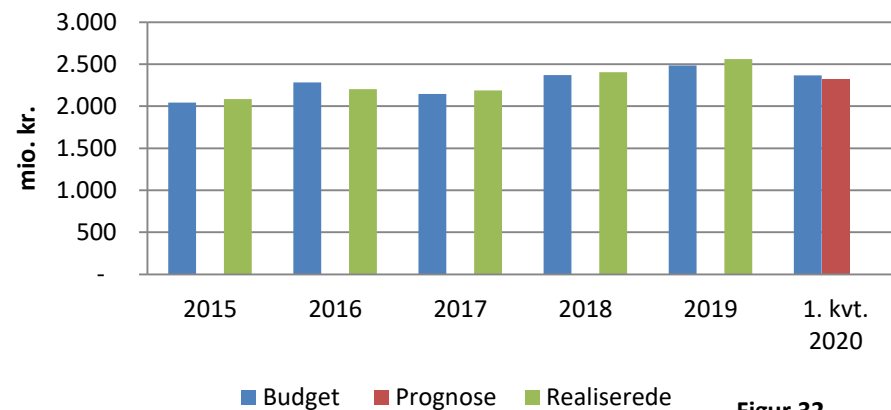
CTR – Omsætning og omkostninger

CTR - Resultat til indregning i varmeprisen



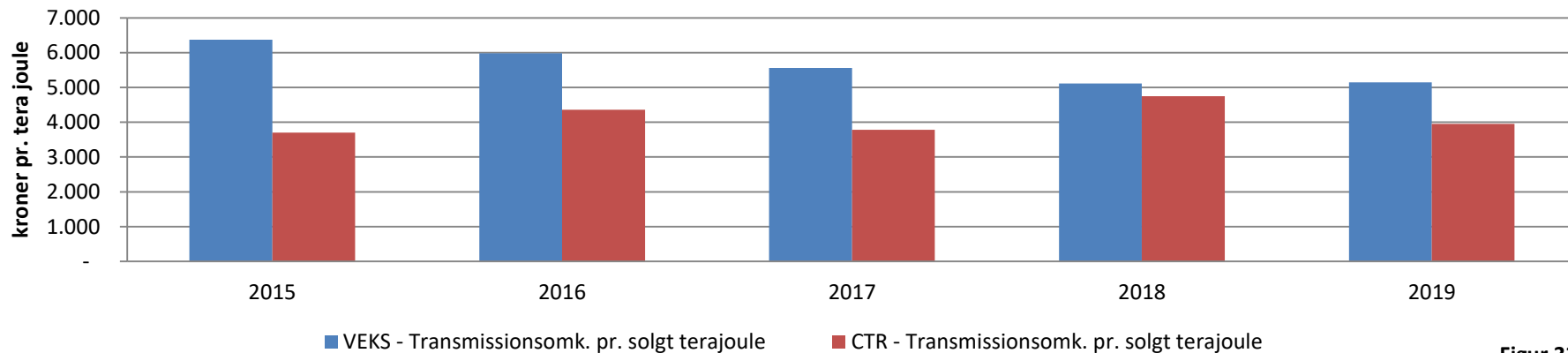
Figur 31

CTR - Varmesalg hele året



Figur 32

Transmissionsomkostninger ex afskrivninger pr. tera joule



Figur 33



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 7,2 mio. kr. i 2020, svarende til 2 pct. af ejerkommunernes driftsbidrag for 2020. Københavns Kommunes bidrag i 2020 udgør 291,5 mio. kr., svarende til 80,3 pct. af de samlede ejerbidrag.
- Af figur 34 fremgår, at tallet for gennemførelse af brandsyn i første kvartal 2020 er sat til 0 pct. Dette beror på, at Hovedstadens Beredskab som planlagt ikke har foretaget brandsyn i januar-februar måned, men anvendt ressourcerne på gennemgang og opdatering af brandsynsdatabase mv. samt risikovurdering af objekter i denne periode. Som følge af COVID-19 har Hovedstadens Beredskab - som alle andre beredskaber - indstillet planlagte brandsyn fra marts måned frem til den 17. maj, hvor brandsyn blev genoptaget. De første tal for brandsyn vil derfor være indeholdt i kvartalsrapportering for 2. kvartal 2020.
- Øvrige måltal er opfyldt.



Hovedstadens Beredskab – serviceniveau

Område	Fagligt mål	Målopfyldelse ved udgang af 2. kvartal 2019 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 3. kvartal 2019 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 4. kvartal 2019 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 1. kvartal 2020 (år til dato)
Disponeringstid*	Alarmcentrals disponering i forhold til ildløstjeneste: 95 % indenfor 1 min.	93,11 %	93,92 %	93,17 %	95,50 %
Responstid (tryghed)	Det først mødte køretøj kan påbegynde indsatsen: 95 % af udrykningerne indenfor 10 min.	96,79 %	97,04 %	97,14 %	97,81 %
Responstid (kapacitet)	Alt nødvendigt materiel og mandskab til indsatsen: 95 % af udrykningerne indenfor 10 min.	95,81 %	96,12 %	96,15 %	96,83 %
Brandsyn	Alle lovpligtige tilsyn skal være gennemført indenfor fristerne.	100,79 %	94,83 %	100,00 %	0 %

*) Inkluderer tidligere Københavns Brandvæsens og Frederiksberg Brandvæsens udrykningsområder

Figur 34