



Kvartalsrapport 3. 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

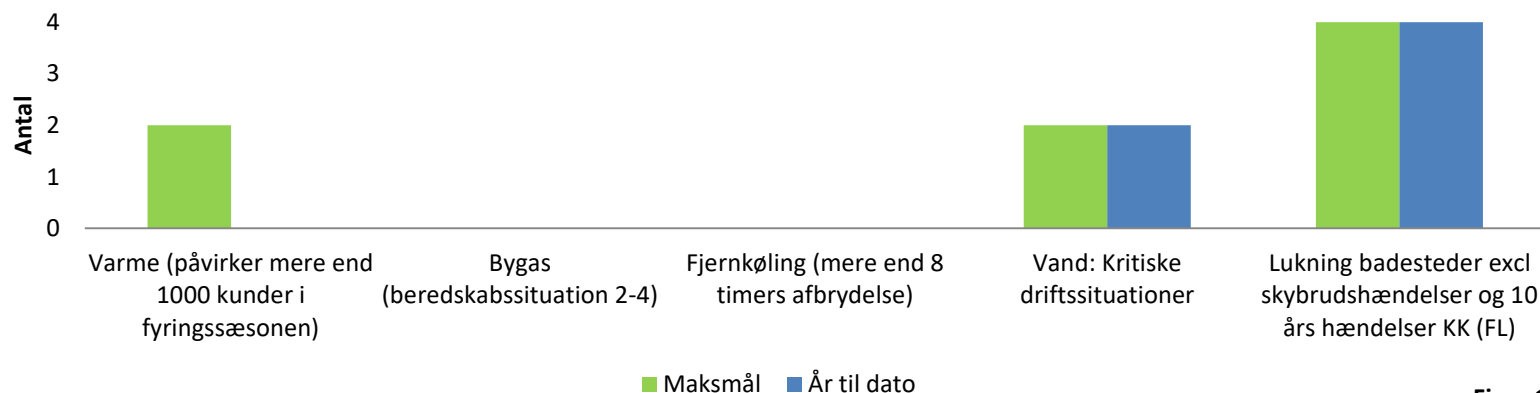


- **Figur 1:** HOFOR registrerede henholdsvis to og fire kritiske forsyningsikkerhedshændelser på drikkevands- og badevandsområderne i 2. tertial 2020 (to tredjedel år). Hændelserne vedrørte overtryk i ledningerne, hvilket udløste lækagebrud i København i juni 2020, og en pludselig stigning i vandforbruget blev registreret i august 2020, dvs. ved slutningen af sommerferien 2020, mens lukningerne af badestederne skyldtes kraftig regn flere gange, hvilket forårsagede overløb.
- **Figur 2:** Figuren viser det kommende roadmap 2021-2025 med reduktioner inden for energiforbrug, energiproduktion, mobilitet og Københavns Kommunes egen virksomhed samt restudledningen i 2025.
- **Figur 3:** Skybrudstunnelerne er gule primært på grund af forsinkelser og højere omkostninger i forbindelse med fastlægning af udløbspunkterne for Svanemøllen- og Valbytunnelerne, samt tidsforskydning pga Corona (Østerbro-tunnelen).
- **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 de også forbundet med en kommerciel forretningsrisiko. Økonomiforvaltningen har således fastsat afkastkrav for vindmøller og solceller, og HOFOR har tilsvarende mål for fjernkøling og kraftvarme, der afspejler risikoen ved projekterne / investeringerne.



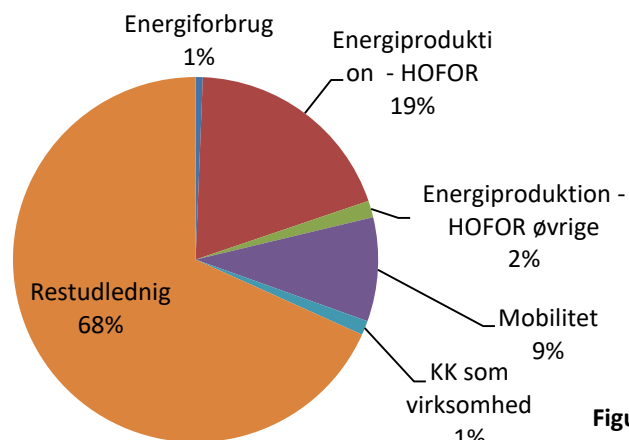
HOFOR – Forsyningsikkerhed og miljø

HOFOR – Interne forsyningsmål for kritiske hændelser 2. Tertial 2020
(søjler med 0 værdi/mål kan ikke ses)



Figur 1

KBH 2025 klimaplanen - Roadmap 2021-2025



Figur 2

HOFOR – væsentlige projekter

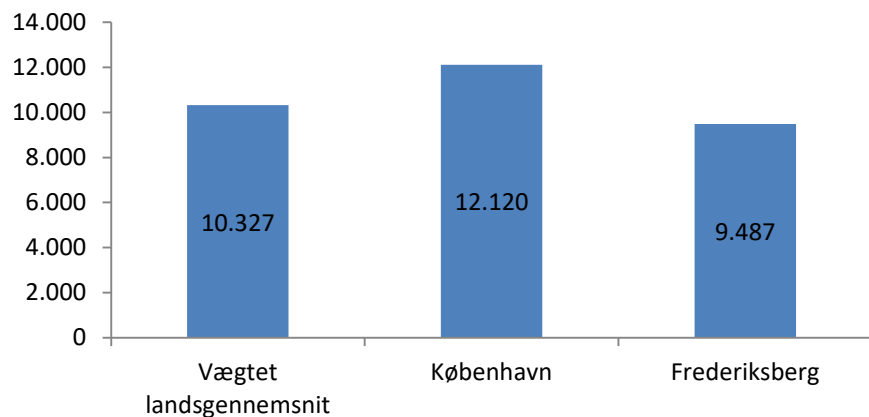
HOFOR	Tidsplan	Status/ Økonomi	Trend/ Kvalitet
Realisering af vindmølle målet			
BIO4 (Kraftvarmeværk)			
DK21 (dampkonvertering)			
HOFOR – TUNNELPROJEKTER (skybrud)			
Kalvebod Brygge	Afsluttes 2025		
Svanemøllen	Afsluttes 2027		
Østerbro – Strandboulevarden	Afsluttes 2021		
Valby – Grønttorvet – Valbyparken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

Figur 3



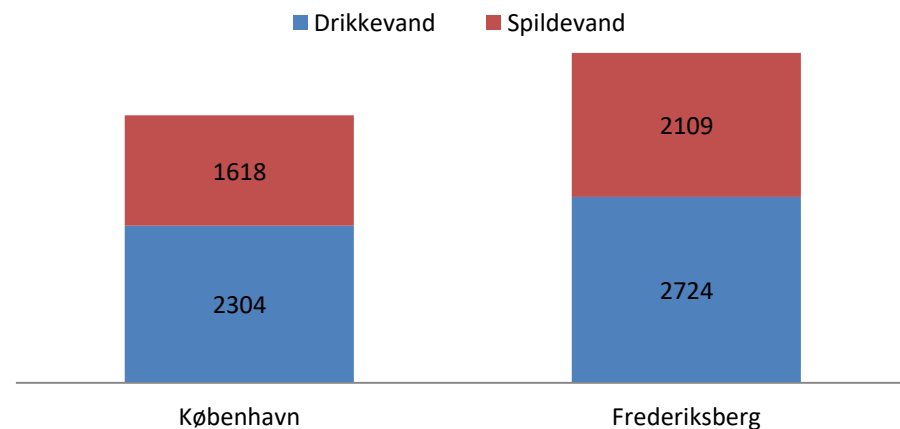
HOFOR – Priser / omkostninger

**Fjernvarmepris 2020 - Bolig på 75 kvm,
varmeforbrug 15 MWh i kr.**



Figur 4

**Vand/spildevand gns. udgifter i 2020 ved et
forbrug på 100 kubikmeter i kr.**

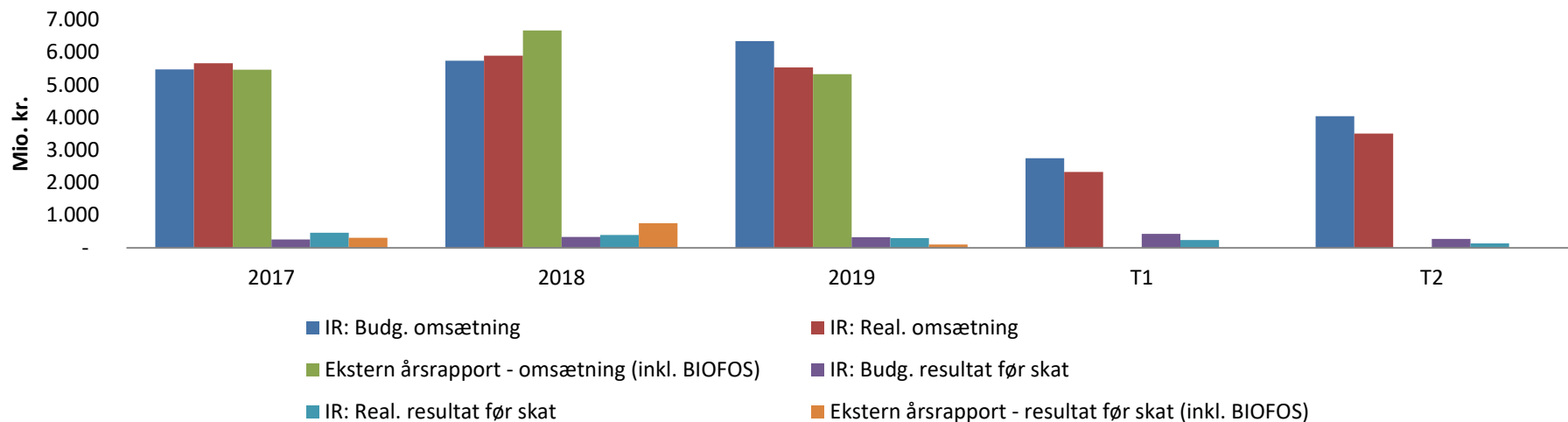


Figur 5

HOFOR – Risiko/gæld

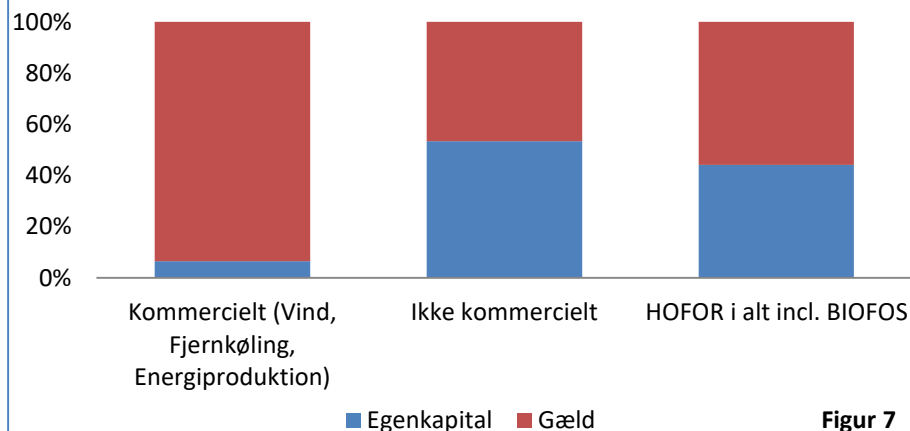


HOFOR's interne regnskab (IR) omsætning samt resultater fra årsrapport



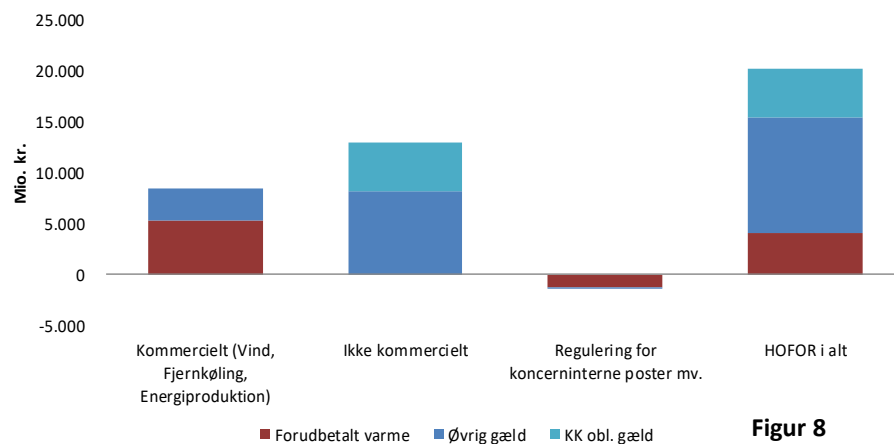
Figur 6

Soliditet i HOFOR koncernen - delingen svarer til niveauet for soliditet



Figur 7

Gæld i HOFOR koncernen 31/8-2020



Figur 8



Udviklingselskabet By & Havn I/S



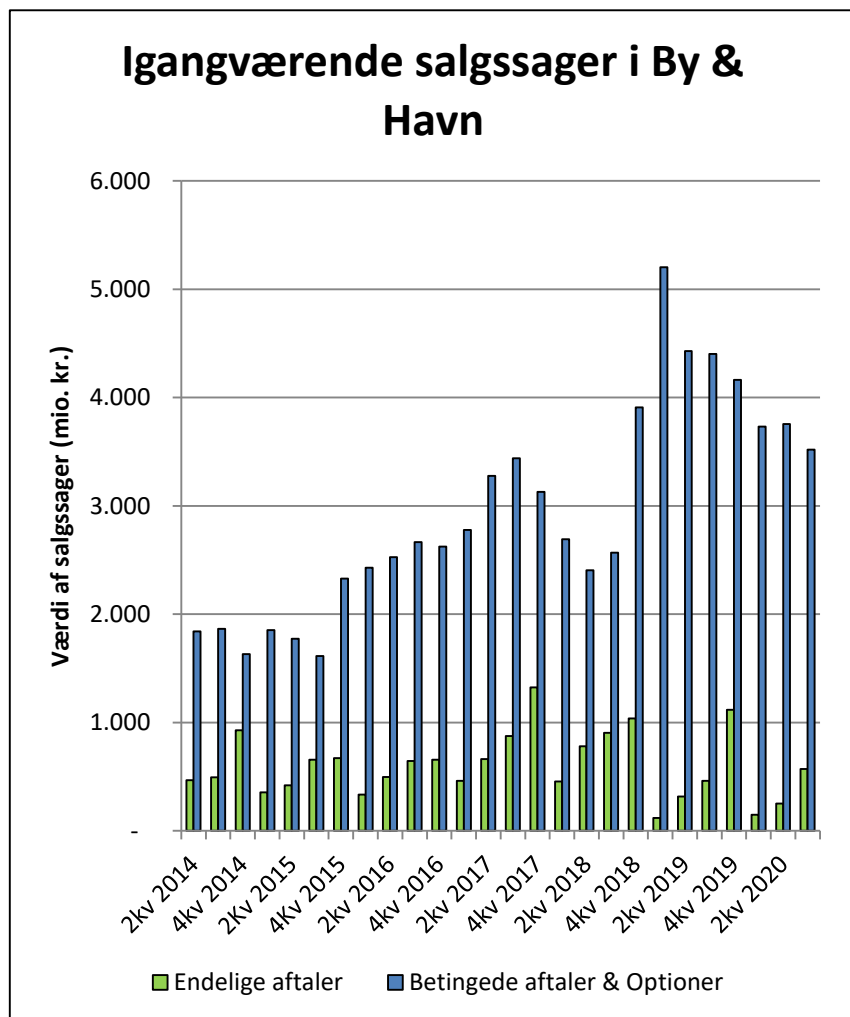
By & Havn

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.:

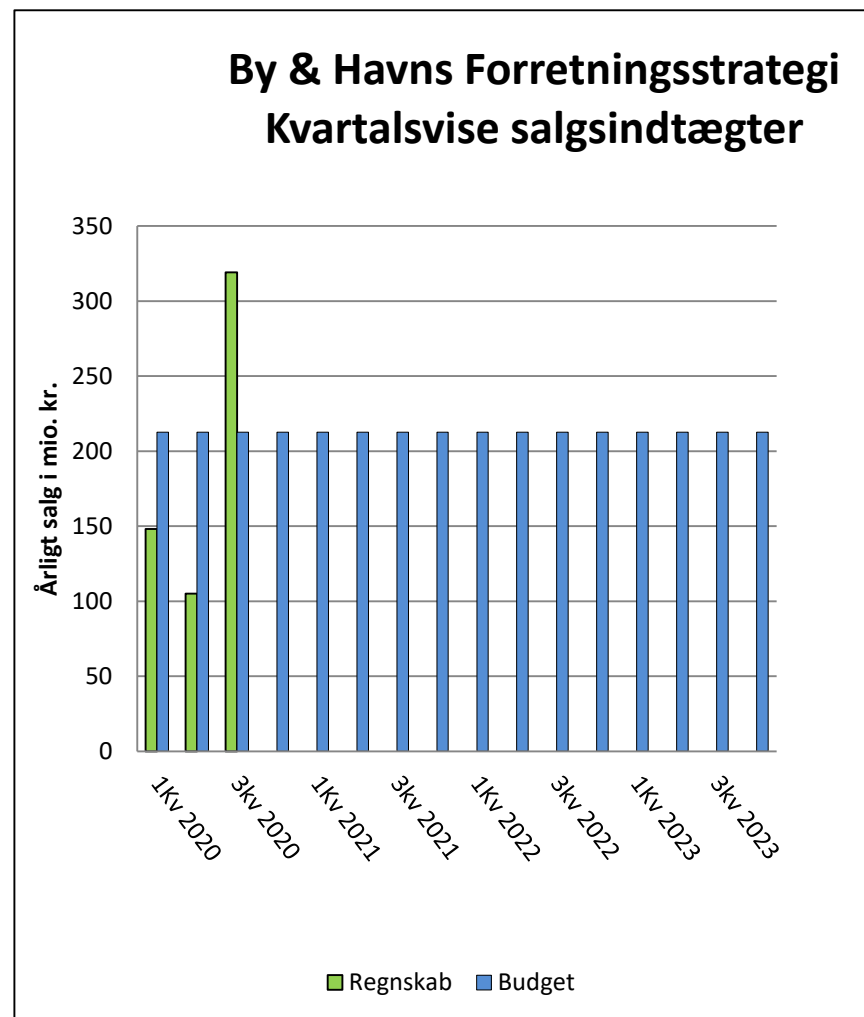
- **Figur 14:** Forbedre egenkapitalen med 3 mia. kr. (ekskl. værdireguleringer af gæld og evt. yderligere udbetaling af korrektionsreserve til Sydhavnsmetroen). Aktuelt er egenkapitalen forbedret med ca. 434 mio. kr.
- **Figur 10:** Sælge byggerettigheder for 3,4 mia. kr. Aktuelt er der solgt for 572 mio. kr. Der forventes større indtægter fra Vejlands Kvarter og Stejlepladsen de kommende år.
- **Figur 13:** Servicere selskabets renteudgifter med den løbende pengestrøm fra driften. Målsætningen forventes realiseret for 2020, da nettorenter forventes at udgøre 197 mio. kr.
- **Figur 12:** Ikke have stigende gæld i perioden – bortset fra udbetaling til Nordhavnstunnellen. Denne målsætning realiseres ikke, da den sidste del (483 mio. kr.) af 10 pct. reserven vedr. Sydhavnsmetroen er udbetalt ultimo 2020.



By & Havn - Byudvikling



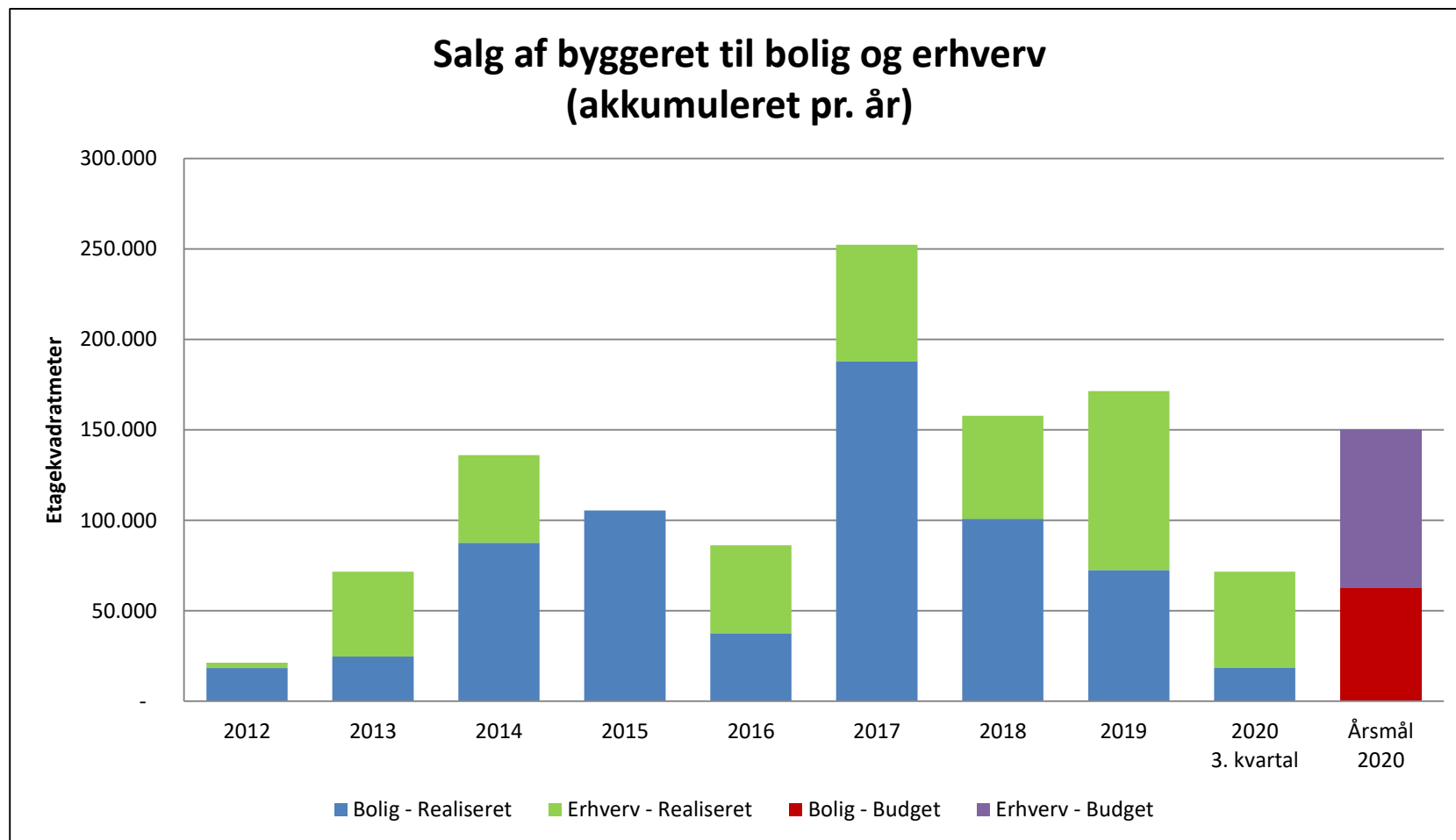
Figur 9



Figur 10



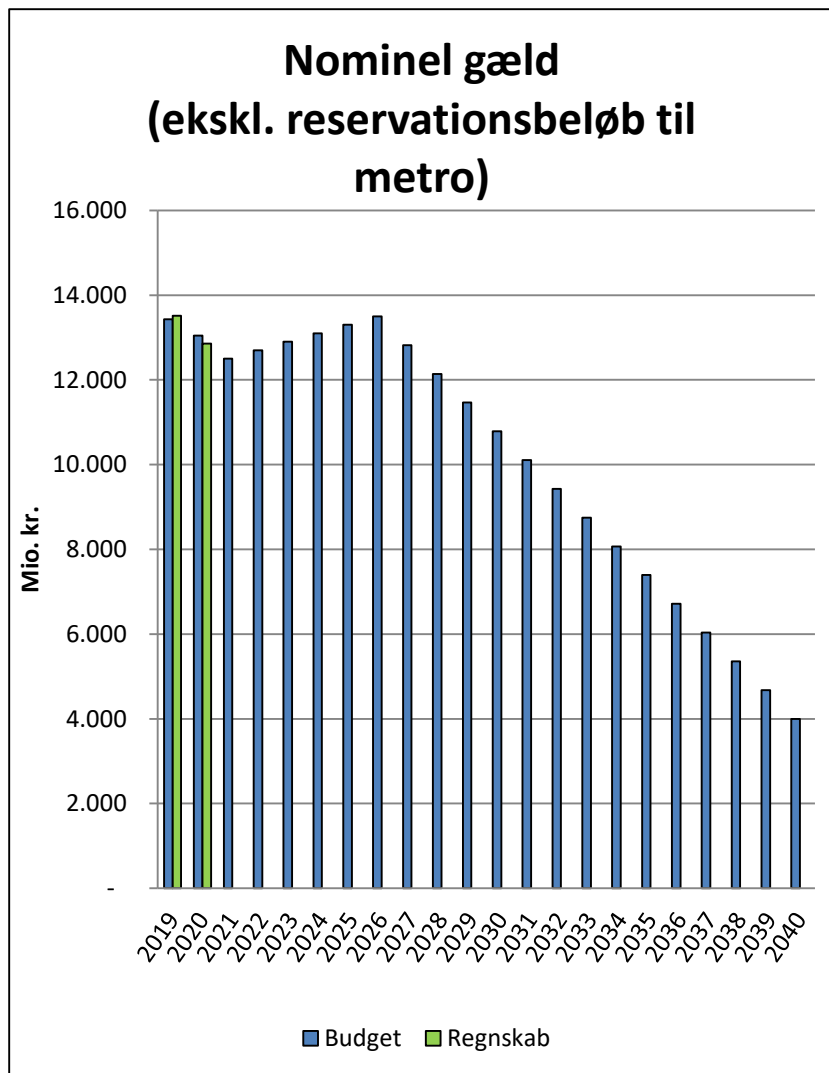
By & Havn - Byudvikling



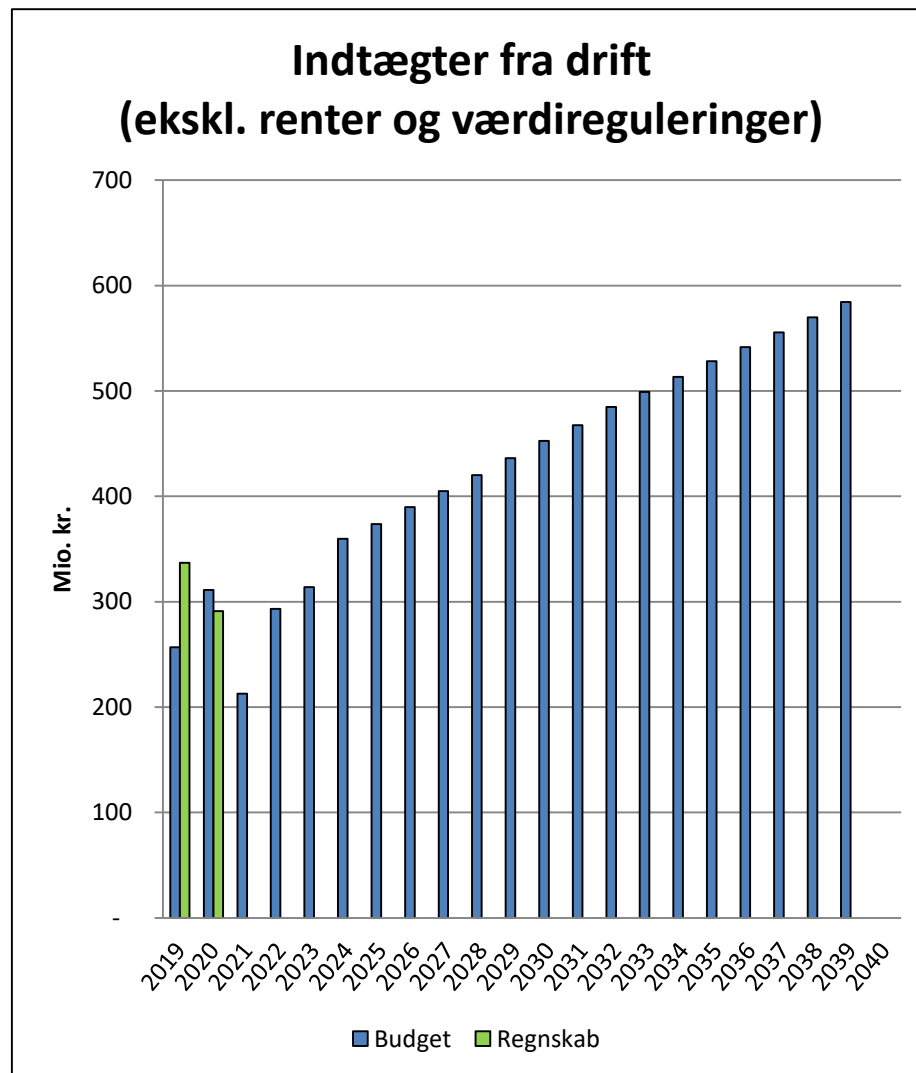
Figur 11



By & Havn – Risiko / gæld



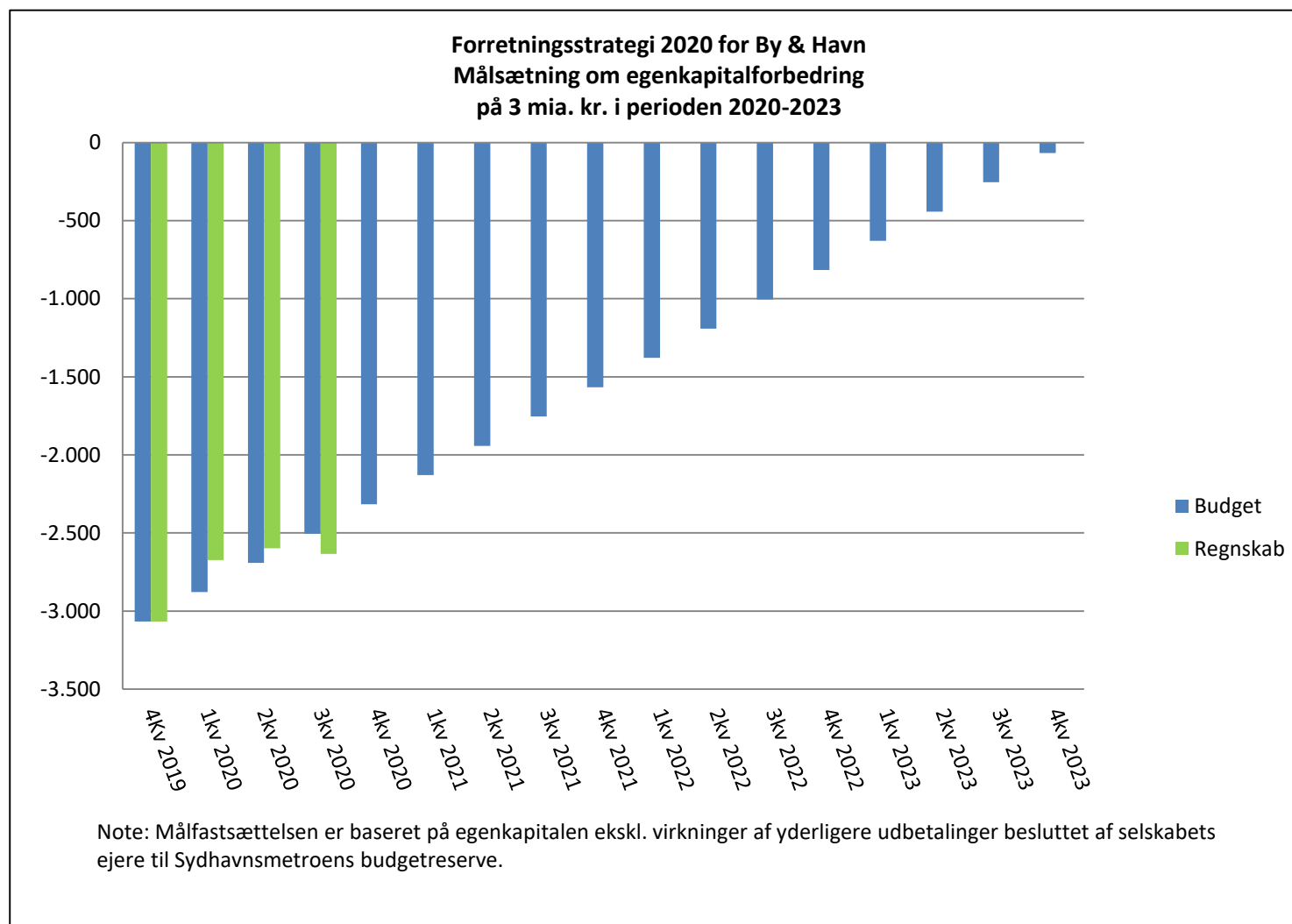
Figur 12



Figur 13



By & Havn - Risiko / gæld



Figur 14



Metroselskabet I/S

Metroselskabet



Figur 15

- Passagertal for 3. kvartal 2020 viser et tab på 44 pct. i forhold til forventningen. Det realiserede passagertab kan henføres til tiltagene mod COVID-19.

Figur 17

- I henhold til selskabets gældende langtidsbudget forventes den maksimale gæld at være 30,3 mia. kr. i 2025 og tilbagebetalt i 2065. Dog har Metroselskabet som følge af COVID-19 foretaget følsomhedsberegninger i langtidsbudgettet, som viser, at den samlede effekt på selskabets langtidsøkonomi på nuværende tidspunkt kan vurderes at ligge mellem 0,6 mia. kr. og 1,3 mia. kr., svarende til en forlængelse af selskabets tilbagebetalingstid med 2-7 år.
- Med ændringerne i forventningerne til 2020 som følge af, at selskabet får statslig kompensation for konsekvenserne af COVID-19, forventes driftsoverskuddet igen at overstige de budgetterede renteomkostninger i 2020.

Figur 18

- Omsætningen er i 3. kvartal 2020 53 pct. under forventningen grundet lavere drifts- og takstindtægter som følge af lave passagertal.

Figur 19

- Hittidige COVID-19 relaterede forsinkelser på Sydhavnslinjen har i stort omfang kunnet begrænses med en række tiltag omkring eksempelvis ændrede produktionsmetoder, acceleration, eget testcenter mv. Med indførelse af nye skærpede indrejseregler er risikoen for forsinkelse af projektet imidlertid øget betydeligt. En væsentlig del af arbejdskraften kommer fra udlandet, så det er både skærpede danske indrejseregler og nationale indrejseregler i en række europæiske lande, der giver anledning til store udfordringer med at få tilstrækkelig arbejdskraft. Selskabet kan allerede nu konstatere manglende arbejdskraft på projektet – specielt indenfor beton- og tunnelborearbejder.

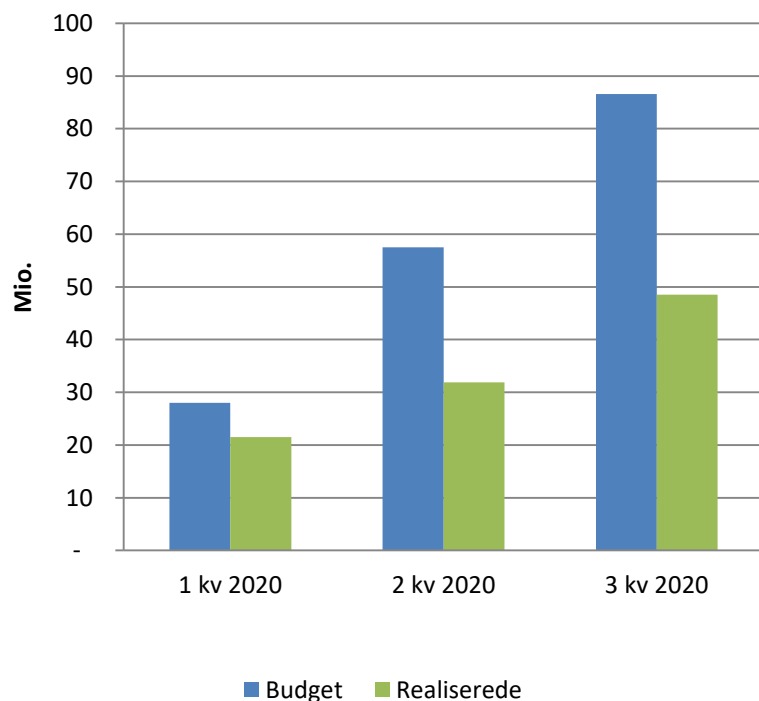
Mobildækning i M3/M4

- På nuværende tidspunkt er der etableret mobildækning på strækningen fra Nordhavn Station over Østerport til Kongens Nytorv. Den efterfølgende strækning fra Gammel Strand til Rådhuspladsen vil blive mobildækket i løbet af marts 2021, og de resterende strækninger vil successivt blive færdiggjort i løbet af foråret 2021.



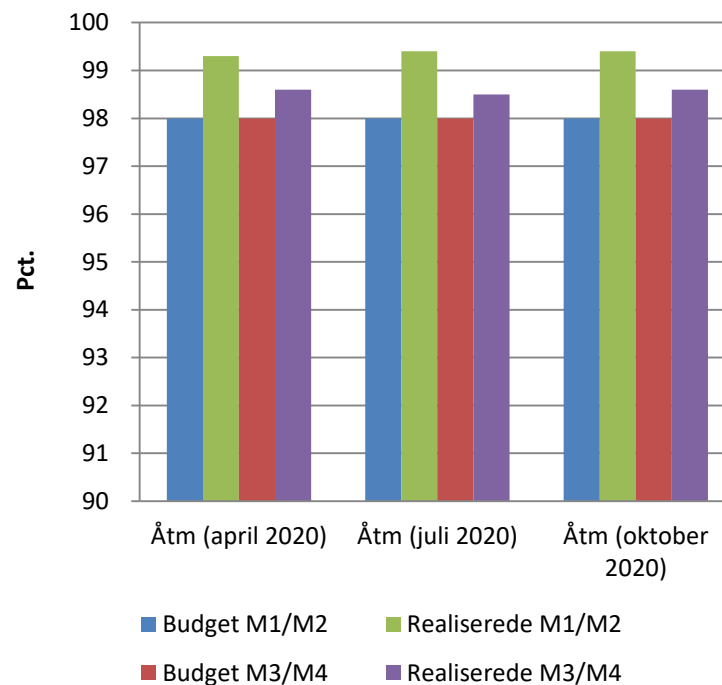
Metroselskabet - Forsyningssikkerhed

Metroselskabet - Passagertal samlet for M1/M2 og M3/M4



Figur 15

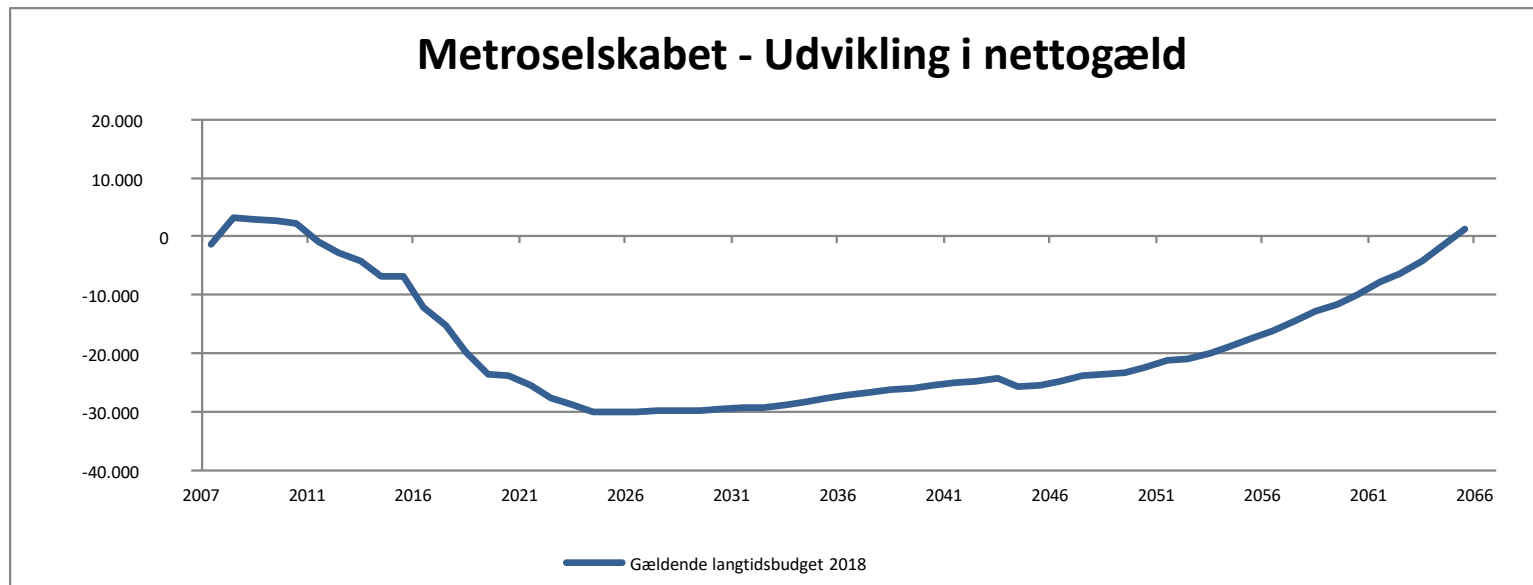
Metroselskabet - Driftsstabilitet for M1/M2 og M3/M4



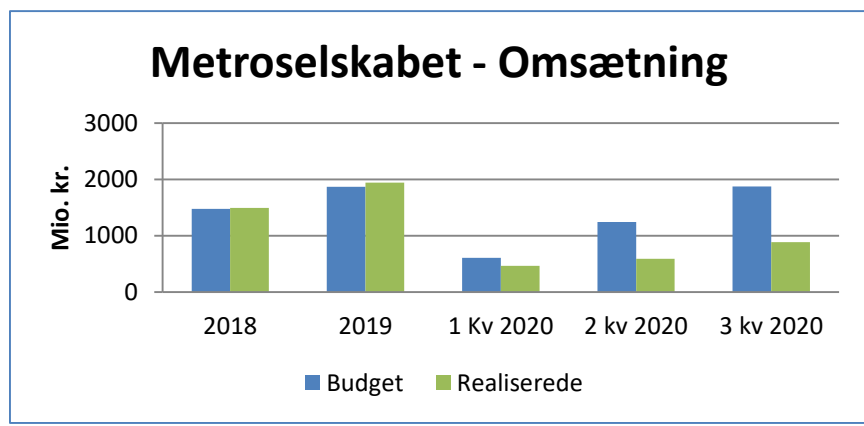
Figur 16



Metroselskabet – Risiko/gæld



Figur 17



Figur 18

Metroselskabet - Anlægsprojekter

	Tidsplan	Økonomi	Scope
Anlæg af metrolinje M4 Sydhavn	Yellow	Green	Green

Figur 19



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

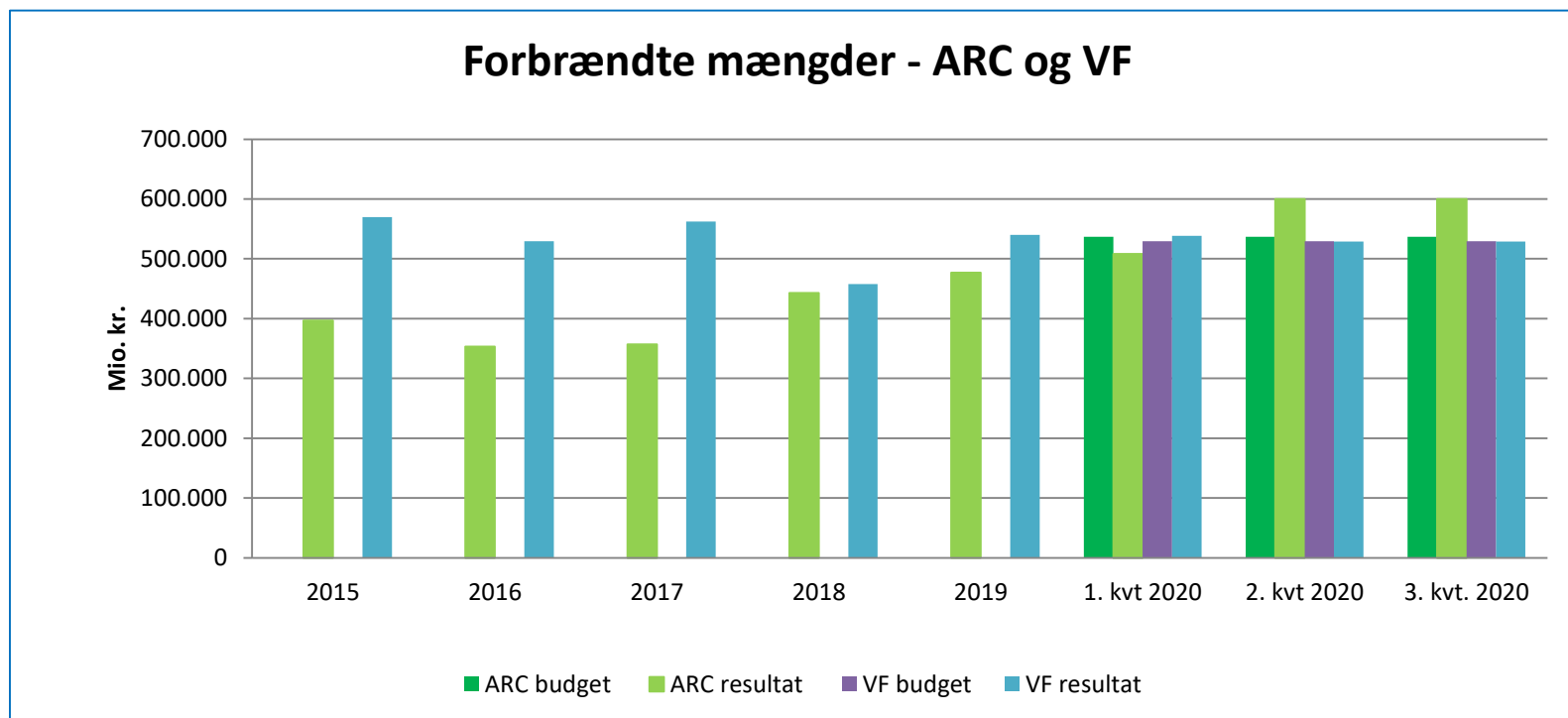


ARC OG VESTFORBRÆNDING

- 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.
- **Figur 20 og 21:** Vestforbrænding forventer efter 3. kvartal 2020 et positivt driftsresultat (EBITDA), dvs. indtjening før renter, skat, afskrivninger og nedskrivninger, for hele 2020 på 170 mio. kr. mod et oprindeligt budget på 179 mio. kr., jf. figur 21. Efter 3. kvartal 2020 forventer Vestforbrænding, at der i alt i 2020 afbrændes 529.100 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 ARC's opdaterede prognose for 2020 forventes afbrændt 600.000 ton. Resultatet for 3. kvartal 2020 udgør 437.000 ton. COVID19 har betydet, at Energi har oplevet et fald i erhvervsmængderne, der er blevet opvejet ved at tilbageføre mere mellemlagret forbrændingseget affald og ved indkøb af biomasseaffald. I 2. halvår 2020 forventes det, at der brændes 287.000 tons affald, således, at der for hele 2020 brændes i alt 600.000 tons affald, hvilket er en forøgelse på 92.000 tons i forhold til Prognose 0.
- **Figur 21:** Driftsresultatet for 3. kvartal 2020 er 208,7 mio. kr., hvilket overstiger prognosen med 5,6 mio. kr. I alt forventes det, at resultatet for 2020 ender med et underskud på 8,1 mio. kr. I budget for 2020 forventedes et driftsresultat for 2020 på 271,8 mio. kr.
- **Figur 22:** I 2019 skete en mindre stigning i ARC's 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

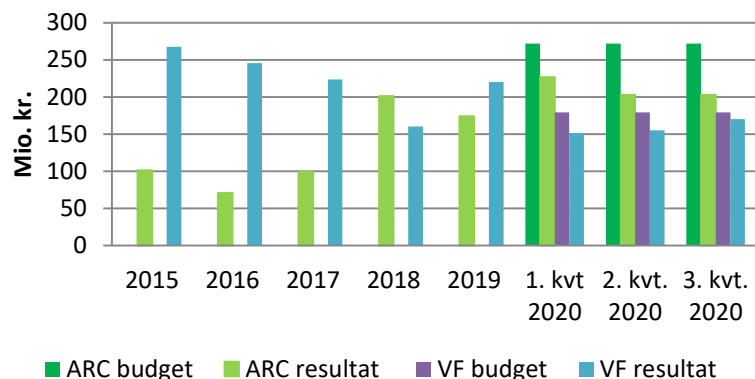
Selskaberne har kapacitet til afbrænding af flg. affaldsmængder

- ARC: 560.000 ton
- Vestforbrænding: 600.000 ton



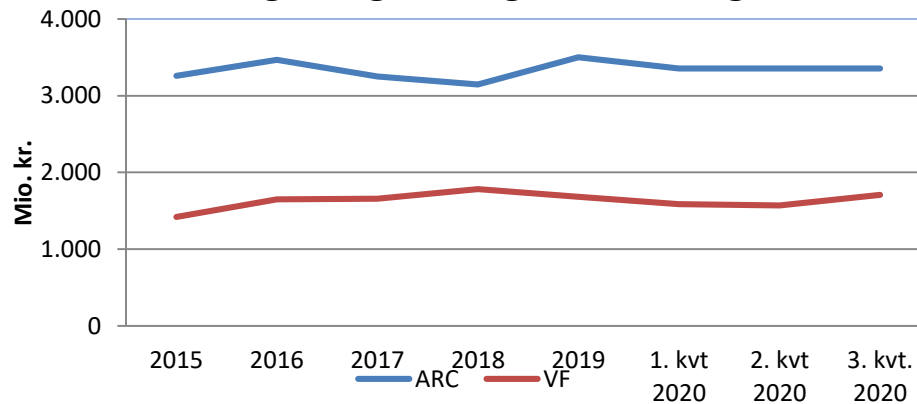
ARC og VF – Risiko / Gæld / Priser

Driftsresultat (EBITDA), ARC og VF



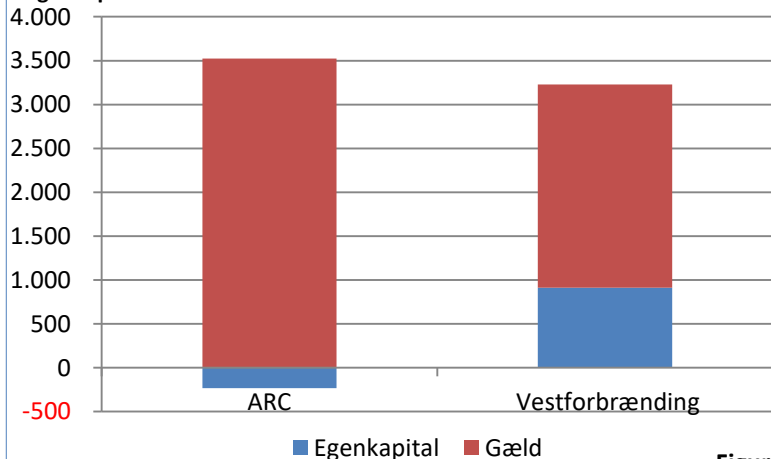
Figur 21

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.

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

Oplysninger om det faktiske antal arrangementer og gæster i Royal Arena i 2020 forventes at indgå i kvartalsrapporten for 4. kvartal 2020.



Trafikselskabet Movia



Movia udarbejder 2 økonomiske estimater om året, hvorfor figurene 24, 26 og 27 er uændrede fra seneste kvartalsrapportering og for bemærkninger henvises hertil. Figur 25 er opdateret med 3. kvartals realiserede tal.

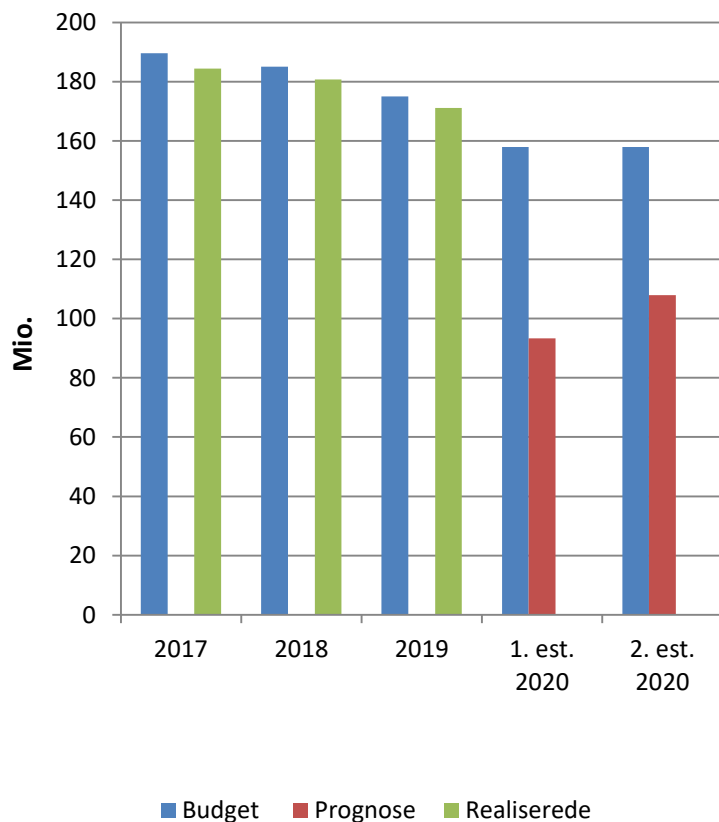
Figur 25

- Fra 2019 og frem vil fremkommelighed blive målt i vægtet hastighed inkl. stop.
- Målsætningen for 2020 for A-busser er 16,4 km/t og er opnået i 3. kvartal 2020. Den seneste opgørelse viser en tilbagegang fra 16,7 km/t i 2. kvartal 2020 til 16,4 km/t i 3. kvartal 2020. For buslinje 6A ses den største reduktion i hastighed mellem Emdrup Torv - Bispebjerg St., hvilket skyldes vejarbejde på Tagensvej, som har medført indsnævring af vejprofilet. På Linje 5C ses der markante reduktioner i hastighed på især delstrækningen Nørreport St. - Rådhuspladsen, Nørrebro St. - Nørreport St. og Nørrebro St. - Bellahøj. Reduktionen i hastigheden skyldes omlægning af linje 5C ved Nørreport St samt ensretning af Frederiksborgvej ved Nørrebro St., som formentlig har medført flere køretøjer på Frederikssundvej.
- Målsætningen for 2020 for S-busser er 27,4 km/t. I 3. kvartal 2020 var fremkommeligheden på 26,5 km/t. Den seneste opgørelse viser en fremgang fra 26,3 km/t i 2. kvartal 2020 til 26,5 km/t i 3. kvartal 2020. S-buslinjerne oplever således en mindre fremgang i rejsehastigheden, hvilket skyldes en kombination af nedgang i passagerer og færre køretøjer på vejene pga. COVID-19. Bussernes fremkommelighed har dermed gode betingelser, da de i mindre grad skal ind til stoppestederne for at udveksle passagerer og samtidig kan komme hurtigere frem pga. mindre trængsel.



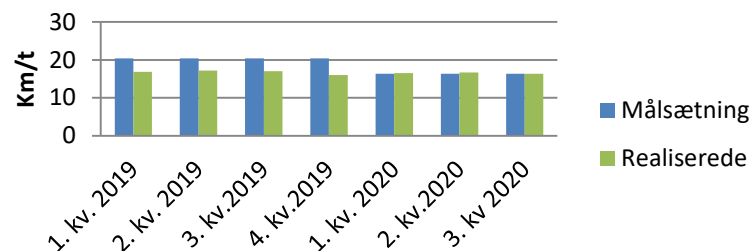
Movia - Forsyningssikkerhed

Movia - Passagerer - Takstområde H



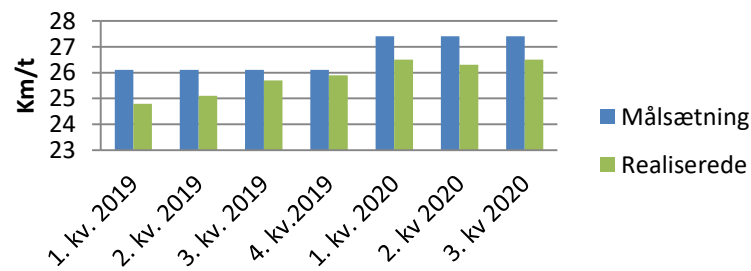
Figur 24

Movia - A-busser - Fremkommelighed - København



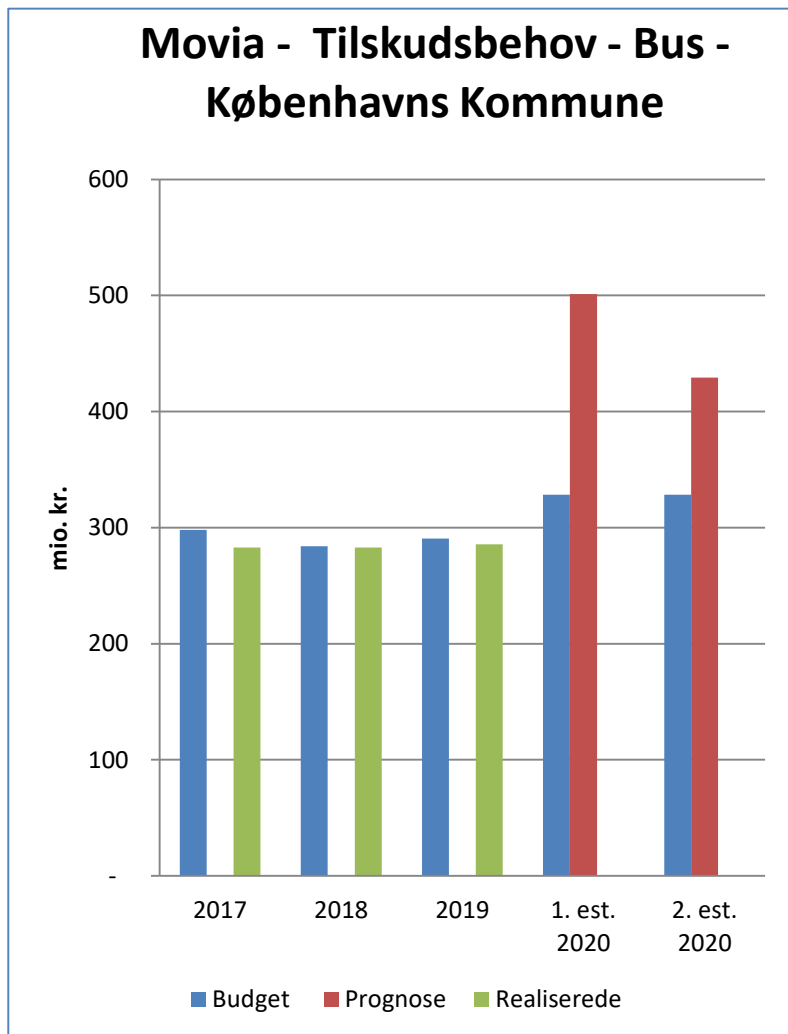
Figur 25

Movia - S-busser - Fremkommelighed - København

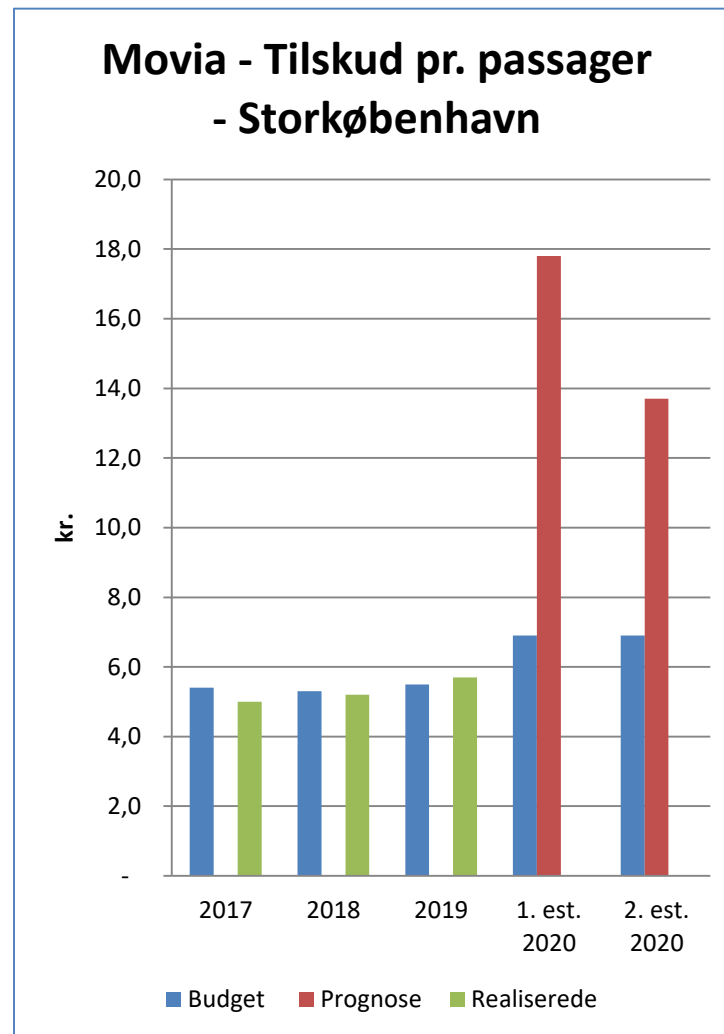




Movia - Priser



Figur 26



Figur 27



Centralkommunernes Transmissionselskab I/S



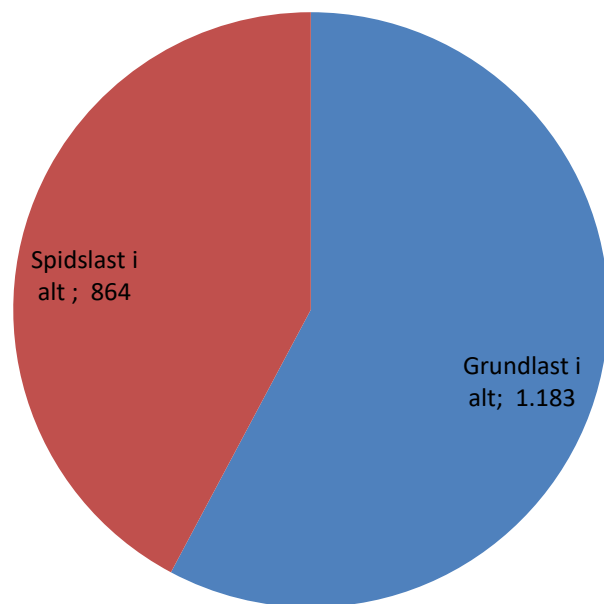
CTR

- **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) nu er afløst af Amagerværkets blok 4 (BIO4), som kontraktligt leverer varme til CTR og direkte til HOFOR Fjernvarme.
- **Figur 29:** Viser, at kraftvarme udgør 66 pct. af varmekøbet i 2019, og affaldsvarme udgør 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 17.334 TJ (1 TJ = 277.777 kWh / TJ = terajoule).
- **Figur 31:** CTR's 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. Det realiserede varmesalg ligger p.t. lavere end budget.
- **Figur 33:** Viser et simpelt benchmark mellem CTR og VEKS baseret på omkostninger til transmissionsdriften i forhold til den transmitterede varmemængde.

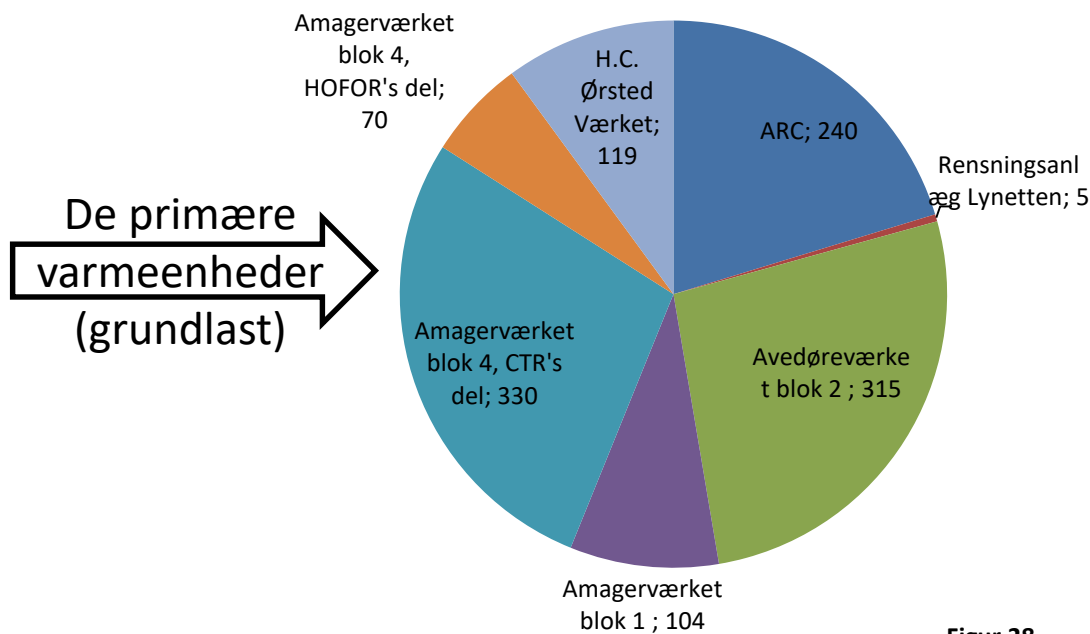


CTR – Forsyningssikkerhed

Medio 2020 Varmekapacitet (effekt), effekt i MW



Medio 2020
Primære varmeenheder, effekt i MW



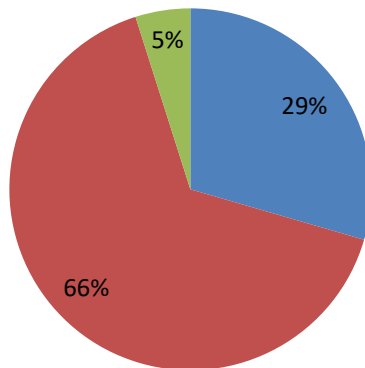
Figur 28



CTR – Miljø

Varmekøb til kommunerne 2019

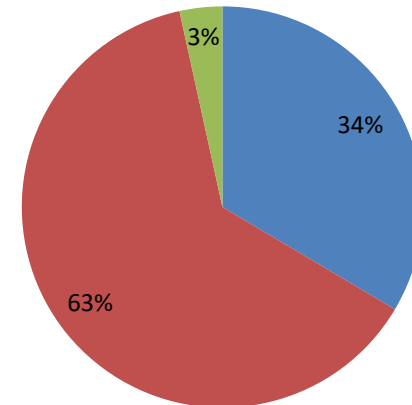
■ Affaldsvarme ■ Kraftvarme ■ Spidslast



Figur 29

Varmekøb til kommunerne 2020 3. kvartal realiseret

■ Affaldsvarme ■ Kraftvarme ■ Spidslast

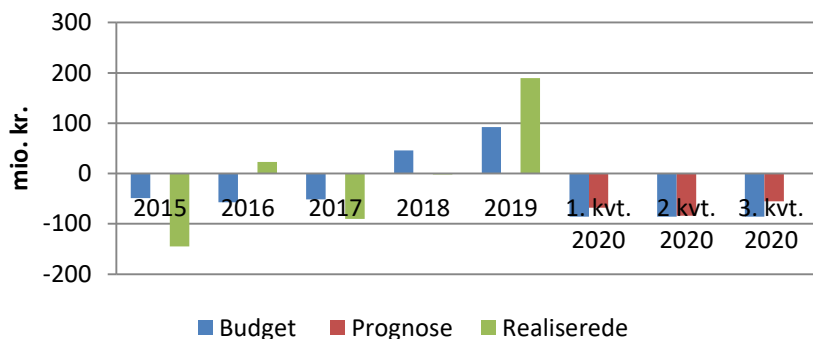


Figur 30



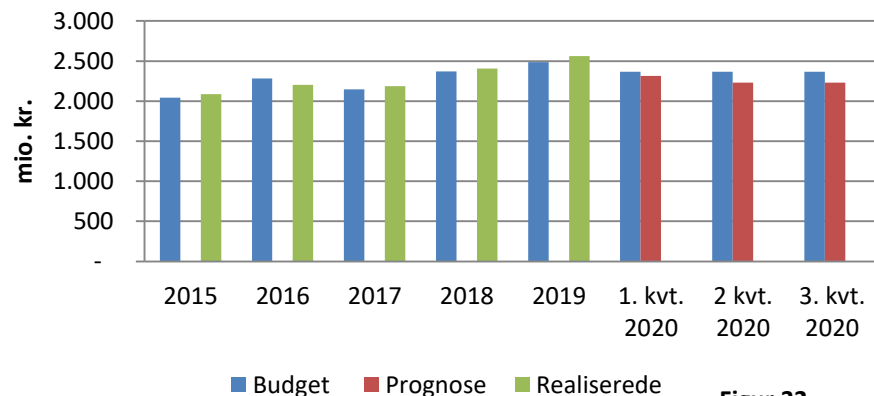
CTR – Omsætning og omkostninger

CTR - Resultat til indregning i varmeprisen



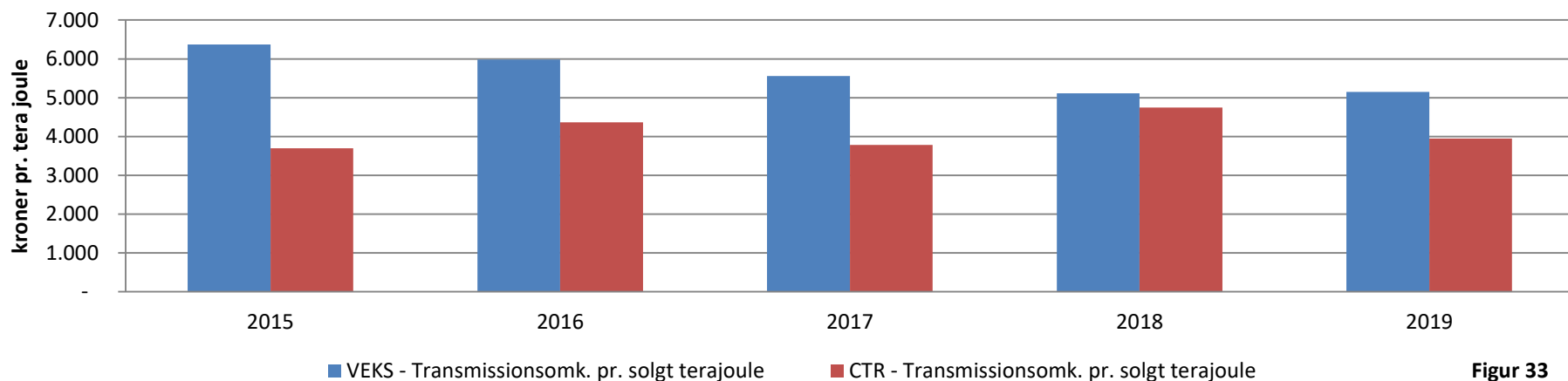
Figur 31

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 ifm. etablering af Hovedstadens Beredskab gennemfører selskabet iht. sit 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 lovpligtige brandsyn i 3. kvartal 2020 er 62,2 pct. Tallet viser målopfyldelse ift. målet for hele 2020. Brandsynene har fortsat i 3. kvartal været stærkt påvirket af COVID-19. Der har været mange aflysninger fra institutioner, hvor smittefare udefra ift. borgerne på stedet er vurderet for høj eller ved smitteudbrud på institutionerne. Desuden har der fortsat været en række virksomheder, som ikke er åbne. Ved årets udgang forventes gennemført brandsyn på alle de institutioner og virksomheder, hvor det er *muligt*, dvs. ca. 3.000 i alt.
- I figur 34 er som nyt måltal anført sygefravær. Ved 3. kvartals udgang har selskabet registreret 9 fraværsdage pr. årsværk mod et måltal på 5 dage for hele året.
- Øvrige måltal er opfyldt.



Hovedstadens Beredskab – serviceniveau

Område	Fagligt mål	Målopfyldelse ved udgang af 4. kvartal 2019 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 1. kvartal 2020 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 2. kvartal 2020 (år til dato)	Målopfyldelse ved udgang af 3. kvartal 2020 (år til dato)
Disponeringstid*	Alarmcentrals disponering ift. ildløstjeneste: 95 % indenfor 1 min.	93,17 %	95,50 %	96,20 %	96,30 %
Responstid (tryghed)	Først mødte køretøj kan påbegynde indsatsen: 95 % af udrykningerne indenfor 10 min.	97,14 %	97,81 %	97,00 %	96,60 %
Responstid (kapacitet)	Alt nødvendigt materiel/mandskab til indsatsen: 95 % af udrykningerne indenfor 10 min.	96,15 %	96,83 %	96,27 %	95,67 %
Brandsyn	Alle lovpligtige tilsyn skal være gennemført indenfor fristerne.	100,00 %	0 %	23,75 %	62,20 %
Sygefravær	Max. 5 dages fravær: dagsværk pr. årsværk				9,0

*) Inkluderer tidligere Københavns Brandvæsens og Frederiksberg Brandvæsens udrykningsområder

Figur 34