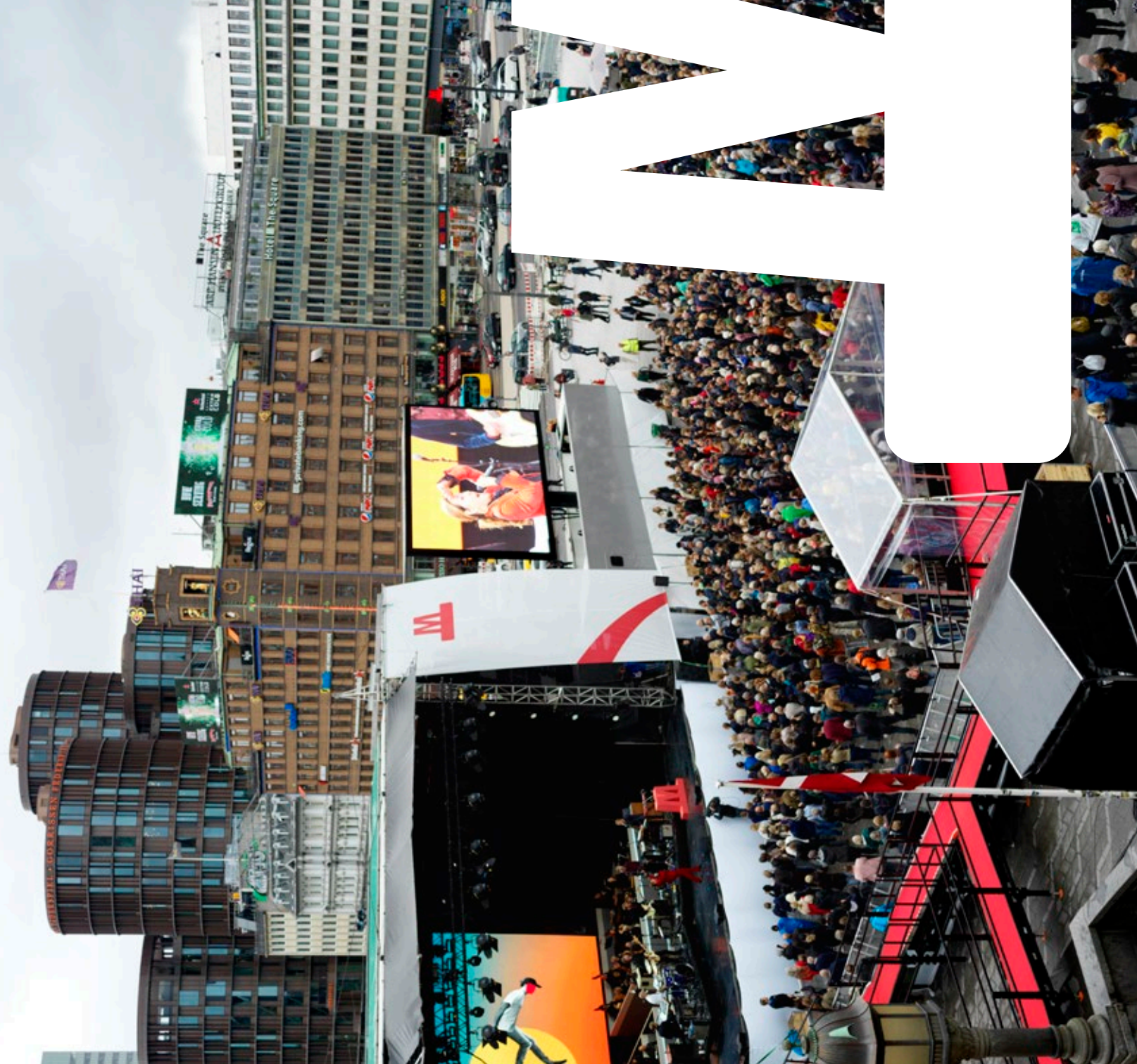


Årsrapport 2019

Metroselskabet I/S



NA

Indhold

Forord	4
Resumé af nøgletal 2019 i korte træk	7 8
Ledelsesberetning	10
Økonomi	13
Drift og vedligehold	24
Anlæg	32
Forretningsudvikling	46
Om Metroselskabet	48
Ejerforhold	50
Metroselskabets bestyrelse	52
Metroselskabets direktion	55
Metroselskabets ansatte	56
Compliancetest af Metroselskabet	57
Årsregnskab	58
Regnskabspraksis	60
Regnskab	65
Ledelsespåtegning	94
De uafhængige revisorers revisionspåtegning	96
Bilag til ledelsesberetning	100
Langtidsbudget	102

Forord

Metroselskabets resultat før af- og nedskrivninger for 2019 er markant højere end forventet

Årets resultat før af- og nedskrivninger for 2019 udgør et overskud på 436 mio. kr., hvilket er 164 mio. kr. højere end forventet. Stigningen kan primært henføres til højere passagerindtægter som følge af, at flere kunder benyttede Metroen i 2019 end forventet, samt en højere takst pr. passager end forventet. Det høje passagertal har bevirket, at Metroselskabet for første gang i selskabets historie har realiseret takstindtægter for mere end en milliard kroner, idet takstindtægterne udgør 1.154 mio. kr. i 2019. I 2019 har overskuddet fra driften af Metroen oversteget renteomkostningerne, og driftsoverskuddet har således bidraget

til finansieringen af anlæg af metro. Metroselskabets overskudsgrad udgør 22 pct. i forhold til en forventet overskudsgrad på 16 pct. Selskabets økonomiske udvikling i 2019 har således været bedre end forventet, og resultatet vurderes at være tilfredsstillende.

Antallet af passagerer i Metroen stiger fortsat

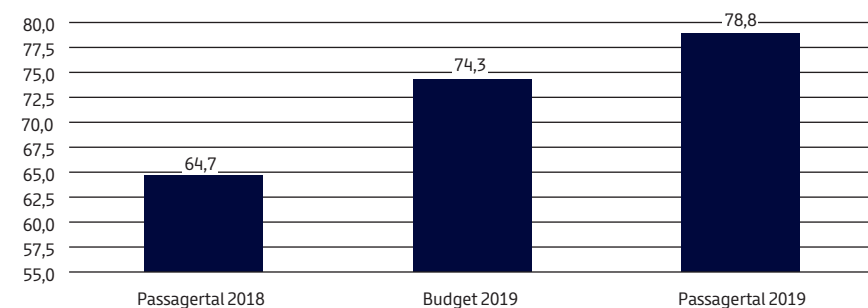
78,8 mio. passagerer rejste med Metroen i 2019. Det er en stigning på cirka 22 pct. i forhold til sidste år, hvor 64,7 mio. passagerer benyttede Metroen. En stor del af væksten i passagertallet kan henføres til åbningen af den nye metrolinje M3 Cityringen i september 2019. Fra M3 Cityringens åbning og frem til årsskiftet rejste 12,3 mio. passagerer med metrolinjen, hvilket er 36 pct. flere passagerer end forventet. Den resterende del af stigningen i passagertallet kan henføres til vækst på M1/M2, hvor 66,6 mio. passagerer rejste med disse metrolinjer, hvilket svarer til en stigning på cirka 3 pct. i forhold til året før.

Tilfredsstillende driftsstabilitet på alle metrolinjer

I de første tre måneders drift af M3 Cityringen har driftsstabiliteten for linjen ligget på 98,4 pct., hvilket er et tilfredsstillende resultat i betragtning af, hvor kompleks åbningen af en metrolinje med 17 nye stationer er. M1/M2 har ligeledes leveret en tilfredsstillende driftsstabilitet på 99,2 pct. Den høje driftsstabilitet på M1/M2 såvel som M3 har betydet, at Metroen har kunnet binde

Metroens passagertal

Mio. passagerer



“Tilfredsheden med rejser foretaget med M3 Cityringen var i linjens første tre måneder efter åbningen i gennemsnit på 98 pct.”

Frederiksberg og bydele i København sammen ved at sikre en stabil og pålidelig drift til gavn for passagererne.

Kunderne er tilfredse med Metroen

Metroselskabet undersøger løbende kundernes tilfredshed med Metroen. I 2019 var tilfredsheden med rejser foretaget med M1/M2 i gennemsnit på 97 pct. Tilfredsheden med rejser foretaget med M3 Cityringen var i linjens første tre måneder efter åbningen i gennemsnit på 98 pct. På både M1/M2 og den nye linje M3 ligger kundetilfredsheden således på et højt niveau.

Færdiggørelse og åbning af M3 Cityringen

2019 har været et år, hvor Metroselskabet har arbejdet intensivt på færdiggørelsen af M3 Cityringen og efterfølgende åbning af linjen den 29. september 2019. Åbningen af M3 Cityringen blev markeret med en folkelig fejring i København og på Frederiksberg med deltagelse af cirka 15-20.000 mennesker i åbningsarrangementerne på Rådhuspladsen og cirka 5.000 mennesker på Frederiksberg. Også H.M. Dronningen og den politiske ejerkreds, herunder statsministeren, transportministeren, Københavns overborgmester og Frederiksbergs borgmester, deltog i åbningen. På åbningsdagen var det gratis at rejse med alle 3 metrolinjer.

M1/M2 står over for kapacitetsudfordringer inden for få år

Som følge af en væsentlig større forøgelse af passagertallet i Metroen end oprindeligt forventet, vil kapaciteten på visse strækninger af M1/M2 begynde at blive udfordret allerede i 2020 og væsentligt forværret i løbet af de følgende år. Kapacitetsudfordringerne er særligt koncentreret på strækningen mellem Kongens Nytorv og Amagerbro/Islands Brygge, og øgning af kapaciteten på denne strækning prioriteres derfor højt. En forbedring af kapaciteten på tværs af havnen er en forudsætning for

at kunne opretholde et højt serviceniveau i Metroen og kunne imødekomme væksten i passagertallet, og hvis det ikke sker, vil kunder i Metroen opleve at blive efterladt på de mest travle stationer i myldretiden om morgenen og dermed være nødsaget til at vente på et senere tog. Metroselskabet arbejder derfor med kapacitetsforbedrende tiltag som en del af et større investeringsprogram for linjerne M1 og M2, som forventes at kunne imødekomme kapacitetsudfordringerne frem til 2035. Selskabet arbejder blandt andet med indsættelse af flere tog i drift og et nyt styresystem. For at sikre at Metroen også kan imødekomme passagervæksten efter 2035, er det nødvendigt, at der inden for en kortere årrække træffes beslutning om, hvilke langsigtede løsninger, der skal implementeres, idet der vil være tale om større investeringer i infrastrukturen, som tager tid at planlægge og realisere.

Fokus på færdiggørelse og åbning af M4 Nordhavn

I 2019 har Metroselskabet også haft fokus på færdiggørelsen af M4 Nordhavn, herunder sikkerhedsgodkendelsen af systemerne, så M4 Nordhavn kan åbne i marts 2020 som planlagt. I forbindelse med færdiggørelsen af M4 Nordhavn har det været nødvendigt at lukke M3 Cityringen for passagerer i to uger i januar 2020. M4 Nordhavn forventes at åbne den 28. marts 2020.

I denne rapport kan du læse mere om Metroselskabets aktiviteter i året, der gik.

Tak for et godt år til alle vores passagerer, samarbejdspartnere og ansatte.

God læselyst!

Jørn Neergaard Larsen
Formand for bestyrelsen

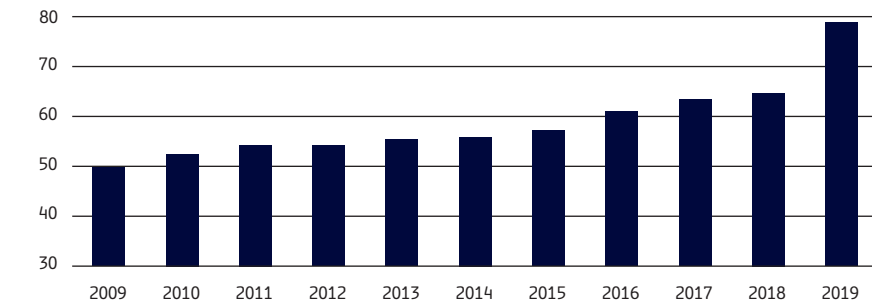
Henrik Plougmann Olsen
Administrerende direktør



Resumé af nøgletal

Passagertal

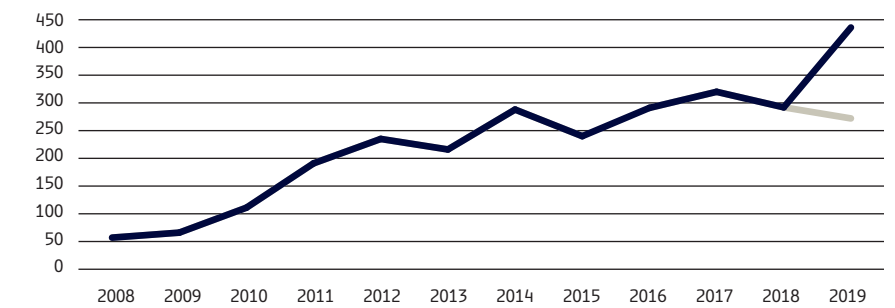
Mio. passagerer



Note: Det samlede passagertal er summen af passagerer i M1/M2 og M3, dvs. at der ikke er taget højde for omstignere mellem M1/M2 og M3.

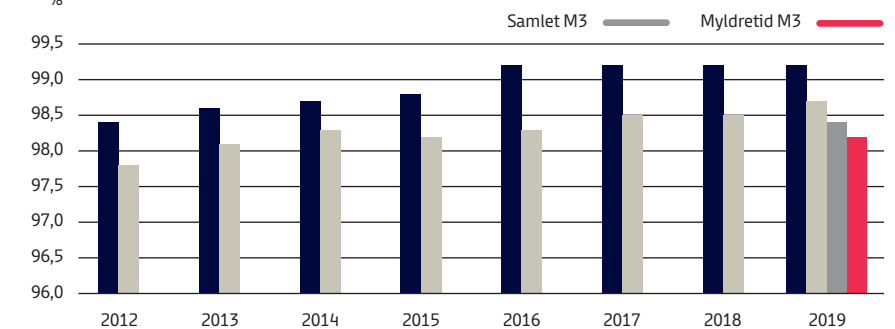
Resultat før af- og nedskrivninger

DKK mio. Budgetteret resultat før af- og nedskrivninger — Resultat før af- og nedskrivninger



Driftsstabilitet

% Samlet M1/M2 — Myldretid M1/M2 — Samlet M3 — Myldretid M3

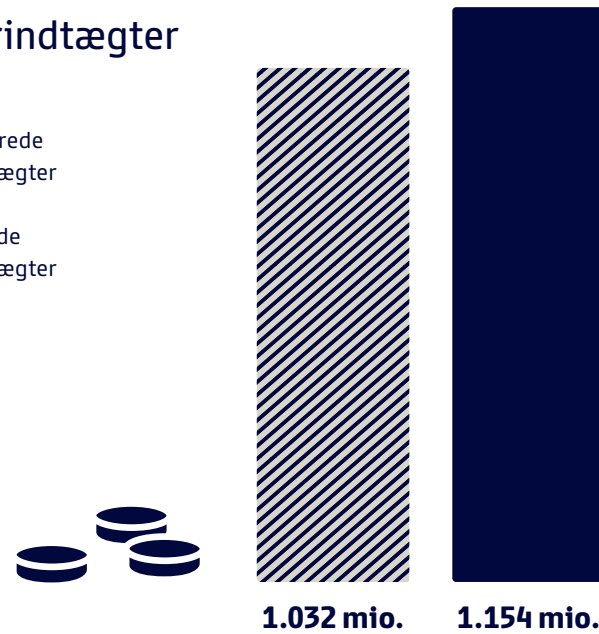


Note: M3 er kun fra oktober-december

2019 i korte træk

Passagerindtægter

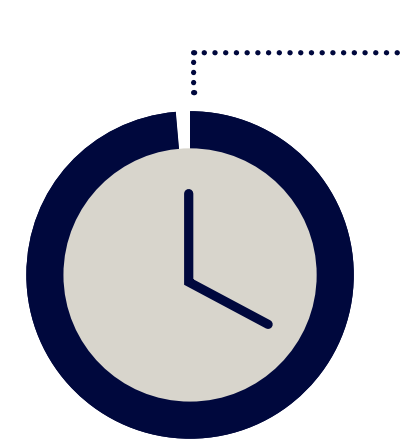
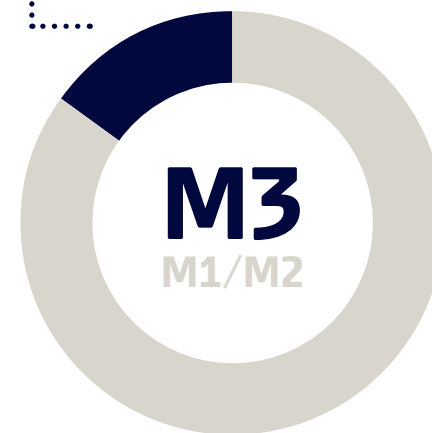
-  Budgetterede takstindtægter
-  Realiserede takstindtægter



12,3 mio.

Så mange passagerer har kørt med den nye M3-linje siden åbningen i september.

15,5 % Af årets samlede antal passagerer stammer således fra M3



Driftsstabilitet

99,2 %

M1/M2

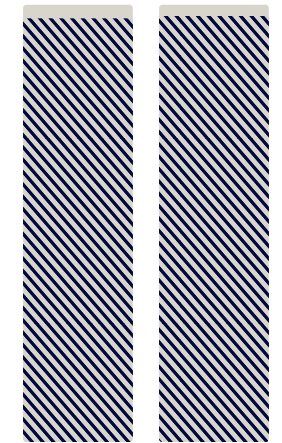
98,4 %

M3



Kundetilfredshed med rejsen

97 % 98 %



M1/M2

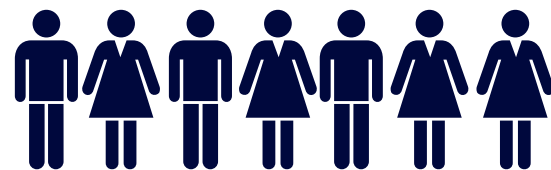
M3

78,8 mio.

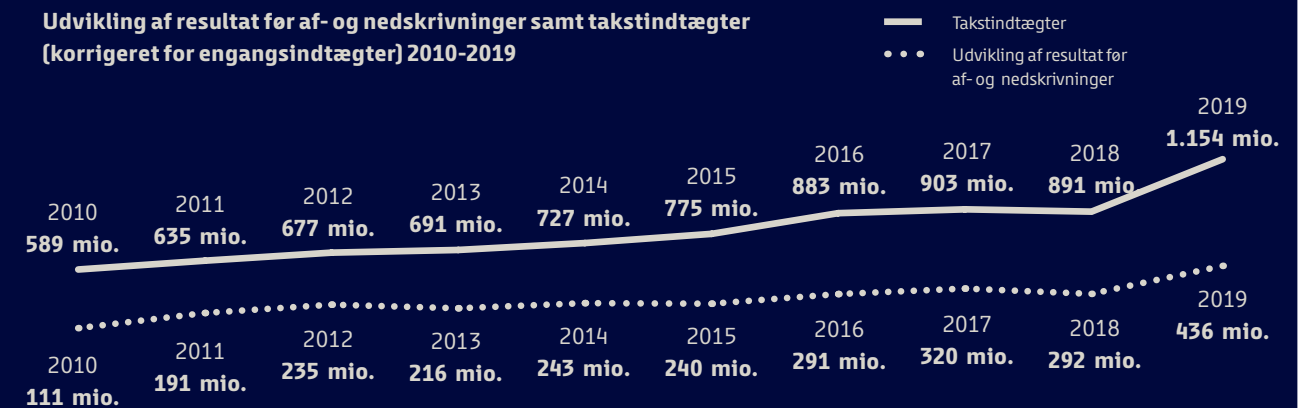
Passagerer i 2019

14,1 mio.

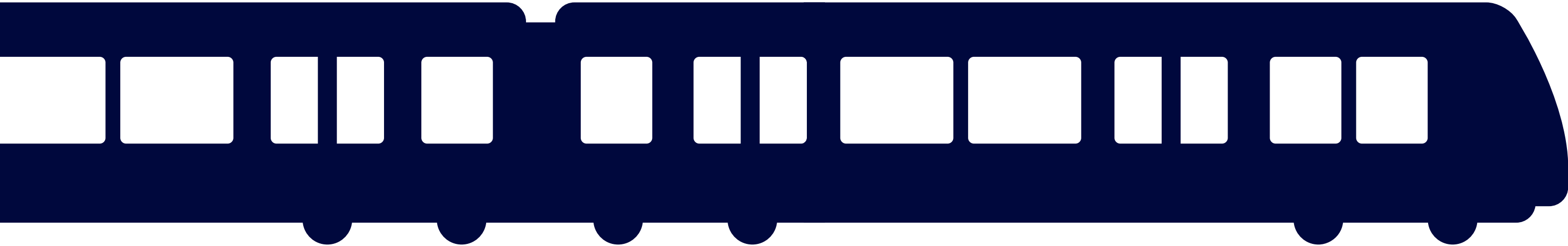
Flere passagerer end i 2018



Udvikling af resultat før af- og nedskrivninger samt takstindtægter [korrigeret for engangsindtægter] 2010-2019



Ledelsesberetning



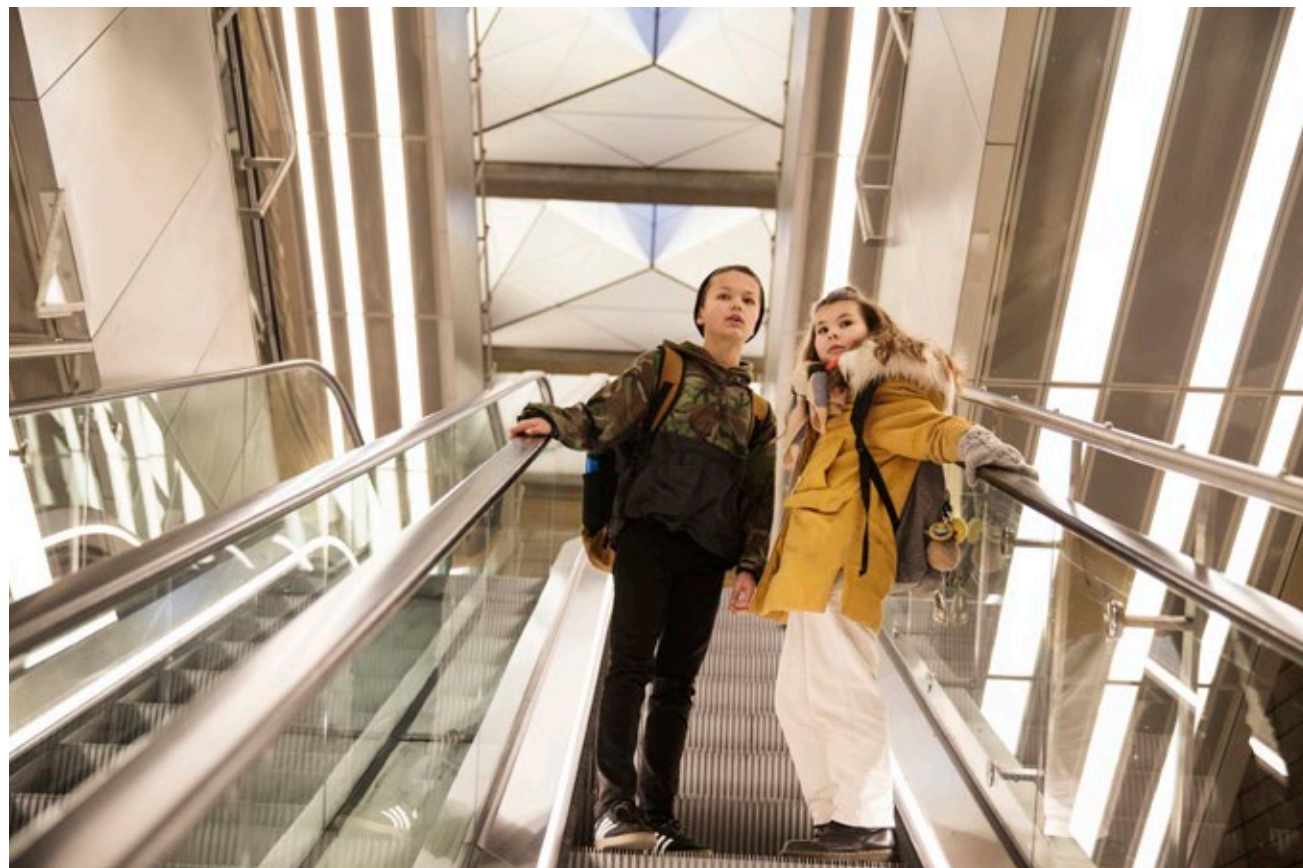


Foto: Ditte Valente

Ledelsesberetning

Metroselskabet har udarbejdet en forretningsstrategi for perioden 2018-2022. Forretningsstrategien sætter rammen for, hvordan selskabet arbejder i strategiperioden, og indeholder følgende fem fokusområder: 1) Økonomi, 2) Drift og vedligehold, 3) Anlæg, 4) Forretningsudvikling og 5) CSR. Ledelsesberetningen tager udgangspunkt i førnævnte fokusområder, og beskriver, hvad Metroselskabet har foretaget sig i 2019 inden for udvalgte delområder af fokusområderne.

Metroselskabet har valgt at udarbejde en separat rapport for fokusområdet "CSR", og der henvises derfor til Metroselskabets CSR-rapport for 2019 for en nærmere beskrivelse af selskabets arbejde med CSR i 2019. Metroselskabet har valgt at arbejde systematisk med CSR inden for rammerne af FNs Global Compact, hvor selskabet har været medlem siden 2016. CSR-rapporten og årsrapporten skal ses som to sidestillede rapporter, der ligeligt beskriver forskellige bundlinjer for Metroselskabets arbejde.

Økonomi

Metroselskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag. Metroselskabets vigtigste økonomiske forpligtelse er overholdelse af langtidsbudgettet og dermed at afdrage på selskabets gældsforpligtelser rettidigt. Samtidig arbejder Metroselskabet med at tilvejebringe finansiering til nye anlægsprojekter, hvilket kræver, at selskabet til stadighed effektiviserer og nedbringer sine omkostninger.

“**Selskabets overskudsgrad udgør 22 pct. i 2019 i forhold til en forventet overskudsgrad på 16 pct.**”

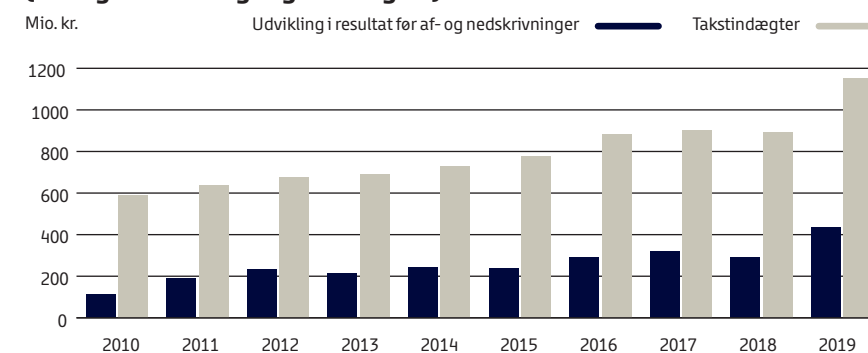
Årets resultat er bedre end forventet

Årets resultat før af- og nedskrivninger udgør for 2019 et overskud på 436 mio. kr., hvilket er 164 mio. kr. bedre end forventet i budgettet. Dette skyldes primært større passagerindtægter som følge af flere passagerer end forventet, idet metroen i 2019 har haft 78,8 mio. passagerer i forhold til forventet 74,3 mio. passagerer i budgettet for 2019, samt højere takst pr. passager end forventet. Selskabets overskudsgrad udgør 22 pct. i forhold til en forventet overskudsgrad

på 16 pct. Selskabets udvikling har således været bedre end forventet, og resultatet vurderes at være tilfredsstillende.

Af- og nedskrivninger udgør i alt 516 mio. kr. i 2019, hvoraf afskrivninger vedrørende metro i drift udgør 303 mio. kr., og nedskrivninger vedrørende anlæg af metro udgør i alt 213 mio. kr. Afskrivninger vedrørende metro i drift er steget fra 164 mio. kr. i 2018 til 303 mio. kr. i 2019. Stigningen i afskrivningerne skyldes åbningen af M3 Cityringen.

Udvikling i resultat før af- og nedskrivninger samt takstindtægter (korrigeret for engangsindtægter) 2010-2019



Tallene for 2014 er reguleret for engangsindtægt på 45 mio. kr. vedrørende afsluttet voldgiftssag.

Afskrivninger er udtryk for årets værdiforringelse af selskabets værdier (aktiver).

Nedskrivninger er udtryk for en værdiforringelse af selskabets værdier (aktiver) ud over det, som udtrykkes ved afskrivningen.

Egenkapitalen er udtryk for selskabets egenfinansiering og beregnes som selskabets værdi (aktiver) fratrukket selskabets gæld (passiver).

Markedsværdien udtrykker værdien af selskabets gæld på det givne tidspunkt.

Markedsværdireguleringen viser udviklingen i markedsværdien i regnskabsåret. Markedsværdireguleringen har ingen betydning for selskabets likviditet og langsigtede økonomi, så længe lånene beholdes til udløb.

Årets resultat før finansielle poster udgør herefter et underskud på 81 mio. kr. Finansielle poster omfatter renteindtægter på 262 mio. kr. og renteudgifter på 588 mio. kr. Resultatet før markedsværdiregulering udgør et underskud på 406 mio. kr. Markedsværdireguleringen kan primært henføres til selskabets finansielle aftaler om renteafdækning og udgør en udgift på 2.175 mio. kr., og årets resultat udgør således et underskud på 2.581 mio. kr.

Metroens driftsresultat

Metrodriftens resultat før af- og nedskrivninger udgør 436 mio. kr., hvilket er 164 mio. kr. bedre end forventet. Stigningen skyldes passagerindtægter som følge af flere passagerer samt en højere takst pr. passager end forventet.

Indtægter udgør i alt 1.679 mio. kr., heraf 1.154 mio. kr. fra takstfællesskabet og 525 mio. kr. primært fra udlejning af metroen. Omkostninger til betaling for driften af metroen, kontraktstyring, administration og lignende har i året udgjort 1.244 mio. kr. Selskabets overskudsgrad af primær drift udgør 26 pct., hvilket er bedre end forventet, og vurderes at være tilfredsstillende.

Afskrivninger mv. udgør 304 mio. kr. og metrodriftens resultat før finansielle poster udgør herefter et overskud på 132 mio. kr. Udviklingen i metrodriftens resultat har således været bedre end forventet, og resultatet vurderes at være tilfredsstillende.

Udvikling i egenkapitalen

Årets regnskabsmæssige resultat udgør et underskud på 2.581 mio. kr. og er tilgæet egenkapitalen sammen med ejernes frigivelse af korrektionsreserve på 241 mio. kr. for Sydhavnsafgreningen. Egenkapitalen er herefter negativ og udgør -3.347 mio. kr. Egenkapitalen er i overensstemmelse med forventningerne.

Selskabets korrigerede egenkapital (dvs. ekskl. markedsværdireguleringer) udgør 3.680 mio. kr. ultimo 2019. Den korrigerede egenkapital er faldet med 165 mio. kr. i forhold til 2018, hvilket skyldes ejernes for-nævnte frigivelse af reserve på 241 mio. kr. og et resultat før markedsværdiregulering på -406 mio. kr. Markedsværdireguleringen har medført en regnskabsmæssig udgift på 2.175 mio. kr.

Markedsværdireguleringen kan primært henføres til selskabets finansielle aftaler om renteafdækning, som er indgået med henblik på at øge budgetsikkerheden i selskabets langsigtede økonomi. Reguleringen er alene en regnskabsmæssig registrering, som ikke har nogen likviditetsmæssig virkning set i lyset af, at aftalerne efter hensigten fastholdes til deres udløb.

Metroselskabet er et interessentskab, hvor ejerne hæfter 100 pct. for selskabet. En eventuel negativ egenkapital i selskabet medfører ikke behov for yderligere indskud fra ejerne, da Metroselskabet fortsat kan servicere sin gæld som planlagt.

Investering i M3 Cityringen, M4 Nordhavn og M4 Sydhavn

Metroselskabet forventer at investere i alt ca. 38,8 mia. kr. frem til 2024 i anlægget af M3 Cityringen, M4 Nordhavn og M4 Sydhavn. Det samlede anlægsbudget for M3 Cityringen på 25,3 mia. kr. (2019-priser) er baseret på de indgåede store anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet vedrørende M3 Cityringen. Det samlede anlægsbudget for M4 Nordhavn på 3,2 mia. kr. inkl. korrektionsreserve (2019-priser) er baseret på de indgåede anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet vedrørende M4 Nordhavn. Det samlede anlægsbudget for M4 Sydhavn på 9,3 mia. kr. inkl. korrektionsreserve

Metroens driftsresultat

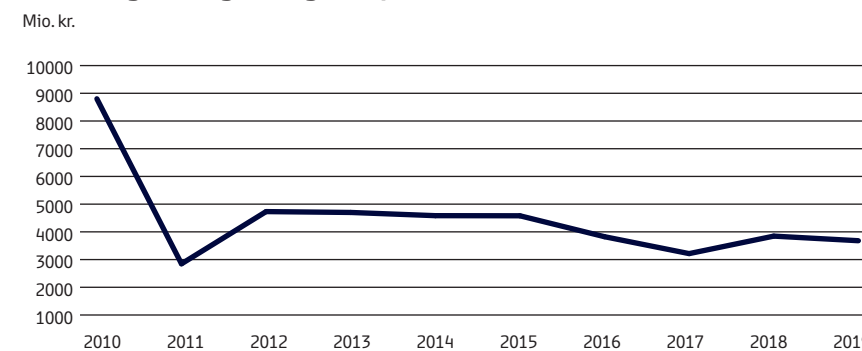
Alle tal i mio. kr.	2019	2018
Takstindbetalinger	1.154	891
Metroens driftsindtægter	520	360
Andre driftsindtægter	5	4
Metroens driftsindtægter i alt	1.679	1.255
Betaling for drift	-1.154	-891
Kontraktstyring mv.	-48	-37
Øvrige omkostninger	-10	-5
Administrationsomkostninger	-32	-30
Metroens driftsomkostninger i alt	-1.244	-963
Metroens driftsresultat før af- og nedskrivninger	436	292
Afskrivninger	-304	-165
Metroens driftsresultat før finansielle poster	132	127
Overskudsgrad før afskrivninger	26 %	23 %

Definition: Overskudsgraden før afskrivninger er opgjort som resultat før afskrivninger i forhold til indtægter i alt.

Metroens driftsresultat kan ikke udledes direkte af Metroselskabets resultatopgørelse, men fremgår af årsregnskabs note 1 og 19.

Takstindbetalingerne er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt pr. passager på 14,01 kr. i 2019 beregnet på baggrund af Transport- og Boligministeriets bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet.

Udvikling i korrigeret egenkapital 2010-2019



Korrigeret egenkapital svarer til egenkapitalen reguleret for markedsværdiregulering, jf. egenkapitalopgørelsen.

(2019-priser) er baseret på indgående anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet vedrørende M4 Sydhavn.

I 2019 har der været afholdt investeringer til M3 Cityringen, M4 Nordhavn og M4 Sydhavn på 3,4 mia. kr., så den samlede investering til dato er 30,7 mia. kr.

Foto: Ditte Valente



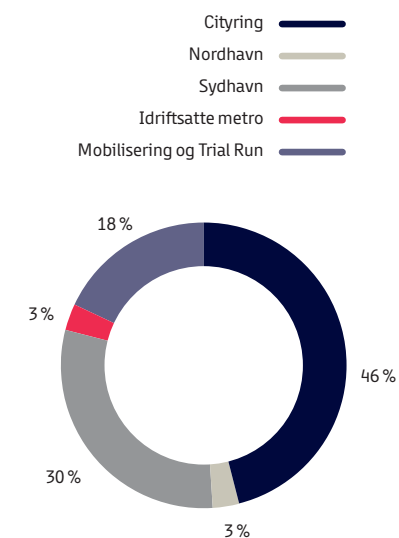
Investeringsbudget for M3 Cityringen, M4 Nordhavn og M4 Sydhavn

Alle tal i mio. kr.	Investeringer i metro 2019	Investeringer pr. 31.12.2019	Samlet investeringsbudget	Samlet investeringsbudget
M3 Cityringen	1.610	24.959	25.327	23.552 (2010-priser)
M4 Nordhavn ¹	93	2.421	3.175	2.900 (2012-priser)
M4 Sydhavn ¹	1.091	2.482	9.393	8.627 (2014-priser)
Mobilisering og Trial Run	636	869	947	932 (2018-priser)
I alt	3.430	30.731	38.842	-

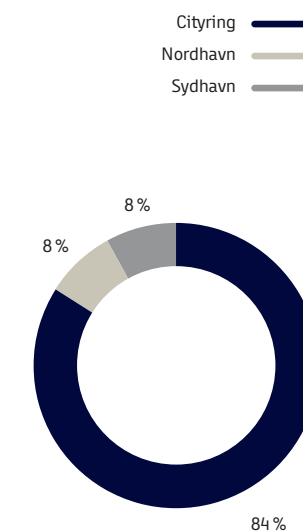
¹ Inkl. korrektionsreserve
 Årets investering i den idriftsatte metro udgør 98 mio. kr.

Den regnskabsmæssige værdi af metroen er i balancen opgjort til 24,2 mia. kr. Dette er en følge af, at Cityringen, Nordhavn og Sydhavn værdiansættes med udgangspunkt i den samlede metros forventede kapitalværdi under hensyntagen til de planlagte anlægsinvesteringer.

Årets investering i 2019 fordelt på projekter



Samlet investering pr. 31.12.2019 fordelt på anlægsprojekter



Den regnskabsmæssige værdi af metroen er i balancen opgjort til 24,2 mia. kr. Dette er en følge af, at metroen værdiansættes med udgangspunkt i den samlede metros forventede kapitalværdi under hensyntagen til de planlagte anlægsinvesteringer.

Værdien af den samlede metro

Den regnskabsmæssige værdi af den samlede metro gennemgås årligt for at afgøre, om der er indikationer på værdiforringelse. Kapitalværdien (nutidsværdien) beregnes samlet for den idriftsatte metro (herunder M3 Cityringen), M4 Nordhavn og M4 Sydhavn, da de vil udgøre en samlet pengestrømsfrembringende enhed.

De fremtidige pengestrømme, der indgår i kapitalværdien, er baseret på selskabets gældende langtidsbudget og dets indarbejdede forventninger til fremtiden jf. bilag til ledelsesberetningen. Ved opgørelsen af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi. Ultimo 2019 var kapitalværdien lavere end den bogførte værdi, hvorfor aktivets værdi er blevet nedskrevet. Nedskrivningen af anlægsaktivet på balancedagen udgør 213 mio. kr. jf. note 6 til årsregnskabet.

Det forudsatte renteniveau (diskonteringsfaktoren) udgør den væsentligste usikkerhed i det foretagne skøn af værdien af metroen. Selskabet har i værdiansættelsen af den samlede metro (genindvindingsværdien) anvendt en konservativ renteforventning til formålet, da der er indregnet et såkaldt risikotillæg til at imødegå usikkerheden i renteutviklingen. Havde selskabet i stedet taget udgangspunkt i den aktuelle lavere markedsrente, ville værdien af anlægsaktiverne have været væsentligt højere, og årets resultat ville være markant bedre. Tilsvarende ville resultatet have været lavere, såfremt der var anvendt en højere renteforventning. Følsomhedsberegningerne for renteforventningen fremgår af note 6 til årsregnskabet.

Genindvindingsværdien er udtryk for den aktuelle værdi (nutidsværdi) af en virksomheds fremtidige investeringer og indtægter, som aktivet forventes at indbringe.

Stabilisering af udsving i egenkapitalen

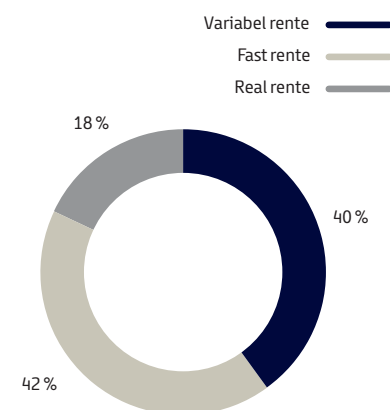
Det nuværende lave renteniveau afspejles endvidere i opgørelsen af markedsværdien af selskabets gæld og indgåede afledte finansielle instrumenter til sikring af renterisiko på selskabets nuværende og fremtidige gæld. Her har selskabet blandt andet aftaler om renteaftækning af en stor del af den forventede fremtidige maksimale gæld ved aftaler om enten en fast rente eller en inflationsafhængig rente. Løbetiden er fastlagt med udgangspunkt i selskabets forventninger til gældsopbygning og gældsafvikling.

På samme måde som ved værdiansættelsen af metroen stiger den regnskabsmæssige markedsværdi af gælden, når renteniveauet herfor falder. Udsvingene på de to regnskabsposter må ikke forventes at udligne hinanden, blandt andet som følge af, at der bruges forskellige renter (f.eks. lang-/kortsigtet rente og fast/inflationsafhængig/variabel rente) på posterne. Ikke desto mindre vil anvendelsen af aktuelle renteniveauer ved såvel værdiansættelse af metroen som markedsværdireguleringen af de indgåede aftaler om renteaftækning ved væsentlige renteusving samlet virke som en stabilisator for udsving i selskabets egenkapital.

Finansiering

Metroselskabet har ved udgangen af 2019 en samlet lånoptagelse på 29,4 mia. kr. nominelt. Lånene er optaget som genudlån i Danmarks Nationalbank. Selskabets samlede langfristede gældsforpligtelser ultimo 2019 udgør netto 37,6 mia. kr. mio. kr.

Rentefordelingen pr. 31.12.19 i forhold til aktuel gæld



Rådgivning

Metroselskabets ejere har i 2011 udarbejdet og godkendt et regnskabsreglement, der er gældende for konkurrenceudsatte aktiviteter i selskabet. Rådgivningsopgaver reguleres af regnskabsreglementet, der omfatter konkurrenceudsatte aktiviteter, og regnskabet for rådgivning er aflagt i overensstemmelse hermed.

Resultatet efter beregnet skat udgør et underskud på 24 t.kr. i 2019 (overskud på 6 t.kr. i 2018).

Det akkumulerede resultat af Metroselskabets rådgivningsopgaver er ultimo 2019 et overskud på 321 t.kr.

Kapitalforhold og langtidsøkonomi

I forbindelse med selskabets budgetlægning for 2020 er der udarbejdet et opdateret langtidsbudget, herunder det forventede tilbagebetalingstidspunkt for gælden. Langtidsbudgettet viser forventningerne til den langsigtede økonomiske udvikling for metroen. Beskrivelsen er baseret på en række

forudsætninger og er forbundet med den usikkerhed, der altid må gælde vurderinger af fremtidige forhold. Budgettet er blandt andet baseret på forudsætninger om udviklingen i antal passagerer i metroen, renteutviklingen og indeksudviklingen.

Langtidsbudgettet viser, at selskabets nettogæld forventes at nå sit maksimum i 2025 på ca. 29,6 mia. kr. (i løbende priser og inkl. renter). Gælden forventes at være tilbagebetalt i 2065.

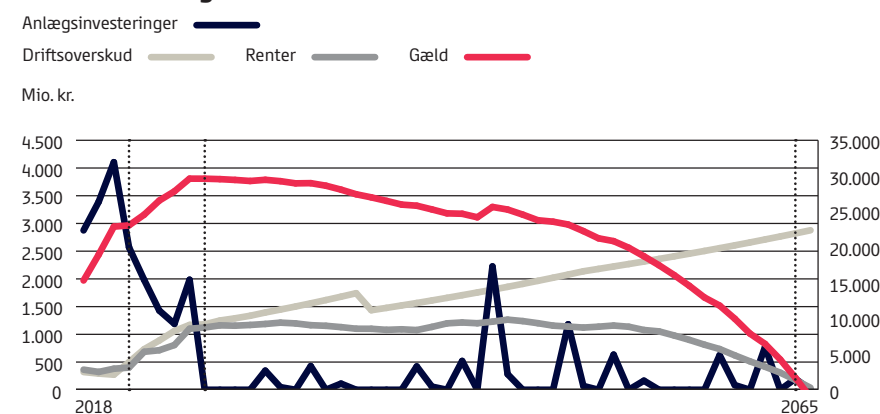
Selskabet har opbygget en renteeksponering, så dele af de fremtidige renteomkostninger fastlåses. Dette er sket, ved at selskabet har indgået finansielle aftaler om renteaftækning, hvorved renten for en stor del af den forventede maksimale gæld er blevet aftalt. Aftaler er indgået med henblik på at øge budgetsikkerheden i selskabets langsigtede økonomi.

I 2019 har overskuddet fra driften af metroen oversteget renteomkostningerne og således bidraget til finansieringen af anlæggene. Hvis markedets forventninger holder, og de lave renter således fortsætter, så forventes driften også i de kommende år at kunne bidrage til bl.a. finansieringen af metroen til Sydhavn. Fra 2025, hvor de aktuelle anlægsinvesteringer afsluttes, vil overskuddet fra driften af metroen indebære, at der vil blive afdraget på gælden, så selskabet forventes at være gældfrit i 2065.

Hvert år fastsættes en finansstrategi, der skal sikre en hensigtsmæssig finansforvaltning, som minimerer de langsigtede finansomkostninger under hensyntagen til finansielle risici. Finansforvaltningen inden for den fastsatte strategi varetages af Sund og Bælt Partner. Dette er forudsat og beskrevet i stiftelsesgrundlaget for Metroselskabet.

Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune hæfter som interessenter direkte, ubetinget og solidarisk for

Selskabets langtidsøkonomi



Hoved- og nøgletal

Alle tal i mio. kr.	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Årets nettoomsætning	722	864	980	1.100	1.125	1.301	1.294	1.473	1.519	1.492	1.945
Resultat før af- og nedskrivninger	66	111	191	235	216	288	240	291	320	292	436
Af- og nedskrivninger	-596	-787	-5.689	1.772	-484	-2.392	-3.531	-708	-567	215	-516
Resultat før finansielle poster	-530	-676	-5.498	2.007	-267	-2.104	-3.291	-417	-247	507	-81
Finansielle poster	113	45	-457	-123	-64	-149	-229	-337	-363	-322	-325
Resultat før markedsværdiregulering	-387	-632	-5.954	1.884	-331	-2.254	-3.520	-754	-610	184	-406
Markedsværdiregulering	-30	358	-2.882	-550	2.138	-3.712	825	-1.562	695	-143	-2.175
Årets resultat	-417	-274	-8.837	1.335	1.807	-5.966	-2.695	-2.316	85	42	-2.581
Balancesum	9.691	9.442	8.216	10.077	12.633	15.953	17.308	23.270	24.851	30.380	38.771
Årets investering i metro	448	637	3.651	2.332	3.170	3.420	3.842	4.654	2.875	3.392	3.616
Langfristet gæld	56	0	4.403	6.600	7.345	12.900	13.287	22.895	22.078	27.696	37.555
Egenkapital	9.413	9.139	303	1.637	3.744	-87	737	-1.579	-1.495	-1.007	-3.347
Korrigeret egenkapital*	9.433	8.801	2.847	4.731	4.700	4.581	4.580	3.825	3.215	3.846	3.680
Solilitetsgrad	97 %	97 %	4 %	16 %	30 %	-1 %	4 %	-7 %	-6 %	-3 %	-9 %
Korrigeret solilitetsgrad	97 %	93 %	35 %	47 %	37 %	29 %	26 %	16 %	13 %	13 %	9 %
Overskudsgrad	9 %	13 %	19 %	21 %	19 %	22 %	19 %	20 %	21 %	20 %	22 %
Overskudsgrad af metrodrift	10 %	14 %	22 %	24 %	22 %	25 %	22 %	23 %	25 %	23 %	26 %
Afkastgrad	1 %	1 %	2 %	2 %	2 %	2 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Antal passagerer (mio.)	50	52	54	54	55	56	57	61	63	65	79
Antal medarbejder (ultimo)	93	123	160	219	242	274	289	325	330	338	332

* Korrigeret egenkapital er korrigeret for markedsværdiregulering

“
Til enhver risiko er der udpeget en risikoejer, der sikrer, at risici forebygges, håndteres og rapporteres under de enkelte fagområder.”

alle Metroselskabets forpligtelser, herunder for de lån, Metroselskabet har optaget. På grund af statens solidariske hæftelse er Metroselskabet indirekte kreditvurderet som staten, hvilket vil sige AAA. Det betyder, at der generelt kan opnås vilkår i kapitalmarkedet, der er sammenlignelige med statens vilkår. Herudover har Metroselskabet mulighed for at optage såkaldte genudlån i Danmarks Nationalbank. Med genudlån forstås et direkte lån fra Danmarks Nationalbank på vegne af staten til Metroselskabet baseret på en konkret statsobligation og med samme vilkår, som obligationen sælges til på markedet.

Nøgletal

$$\text{Solilitetsgrad} = \frac{\text{Kapitalindestående ultimo} \times 100}{\text{Samlede aktiver}}$$

$$\text{Korrigeret solilitetsgrad} = \frac{\text{Kapitalindestående ekskl. markedsværdireguleringer} \times 100}{\text{Samlede aktiver}}$$

$$\text{Overskudsgrad} = \frac{\text{Resultat før af- og nedskrivninger} \times 100}{\text{Nettoomsætning}}$$

$$\text{Afkastgrad} = \frac{\text{Resultat før af- og nedskrivninger}}{\text{Samlede aktiver}} \times 100$$

krav på ca. 420 mio. EUR (ca. 3,1 mia. kr.) ved voldgiftsretten, dog med et maksimalt loft over betalingerne på 234,5 mio. EUR (ca. 1,8 mia. kr.).

CMT har i de følgende år, herunder 2019, fremsat en række nye krav, som primo januar 2020 blev samlet i CMT's slutregning. Slutregningen indeholder, ud over kravene i den verserende voldgiftssag, krav på ca. 385 mio. EUR (ca. 2,9 mia. kr.). Disse krav er dog omfattet af forligsaftalens loft over betalinger som følge af fremtidige krav på 32,5 mio. EUR (243 mio. kr.). Dette loft er efterfølgende reduceret til 7,5 mio. EUR (ca. 56 mio. kr.) gennem lukning af en del af kravene.

I overensstemmelse med kontrakten vil disse krav nu skulle forhandles mellem parterne. Såfremt der ikke kan opnås enighed, må det forventes, at CMT vil indbringe kravene for voldgiftsretten. Det er på det foreliggende grundlag Metroselskabets vurdering, at kravene i al væsentlighed vil kunne afvises

Risikostyring

De risici, selskabet er eksponeret over for, bliver kortlagt gennem selskabets risikostyringsaktiviteter. Det er målet for selskabets risikostyring, at risici både på tværs af organisationen og lokalt i organisationen systematisk kortlægges. Dette gør selskabet i stand til at få et billede af den samlede risikoeksponering og dermed håndtere risici på den mest hensigtsmæssige måde.

Systematisk afrapportering

Risici rapporteres på forskellige niveauer. Til enhver risiko er der udpeget en risikoejer, der sikrer, at risici forebygges, håndteres og rapporteres under de enkelte fagområder. Dette sikrer en høj faglighed i rapporteringen. Selskabet arbejder målrettet med at sikre systematik i risikostyringen på tværs af alle selskabets aktiviteter. For selskabets store projekter, herunder M4 Nordhavn

Voldgiftssager mv.

Metroselskabets anlægsentreprenør på M3 Cityringen, CMT, indbragte i juli 2016 krav på ca. 1 mia. EUR (ca. 7,5 mia. kr.) for voldgiftsretten. Metroselskabet indgik den 10. februar 2017 – tiltrådt af selskabets ejere den 6. april 2017 – en forligsaftale med CMT. Med aftalen blev ca. halvdelen af kravene lukket og trukket tilbage fra voldgiften. Der resterer

og M4 Sydhavn, er der opbygget en proces for risikostyring specielt tilpasset disse projekter. Denne proces involverer entreprenører under anlægget af systemet og sikrer derved, at risici håndteres, hvor det er mest hensigtsmæssigt.

En tilsvarende proces er implementeret for selskabets andre aktiviteter, herunder selskabets investeringsprogram, drift og trafikøkonomi og er udvidet til også at se på tidligere og efterfølgende faser af projekterne. Risici rapporteres til selskabets ledelse, der vurderer forslag til ændringer i den aktuelle risikoeksponering fra alle selskabets aktiviteter. Selskabets ledelse vurderer de indkomne forslag og sikrer, at risici løbende håndteres og bedømmes ensartet med hensyn til sandsynlighed og konsekvens på tværs af organisationen. Selskabets ledelse udarbejder på det grundlag en bruttoliste og en aktuel risikoliste, der indeholder selskabets samlede risikoeksponering.

Direktionen forelægger kvartalsvis forslag til en prioriteret aktuel risikoliste for bestyrelsens risikokomité og derefter for den samlede bestyrelse. På kvartalsmøder med selskabets ejere rapporterer selskabet om risikoeksponering ud fra bestyrelsens behandling af denne.

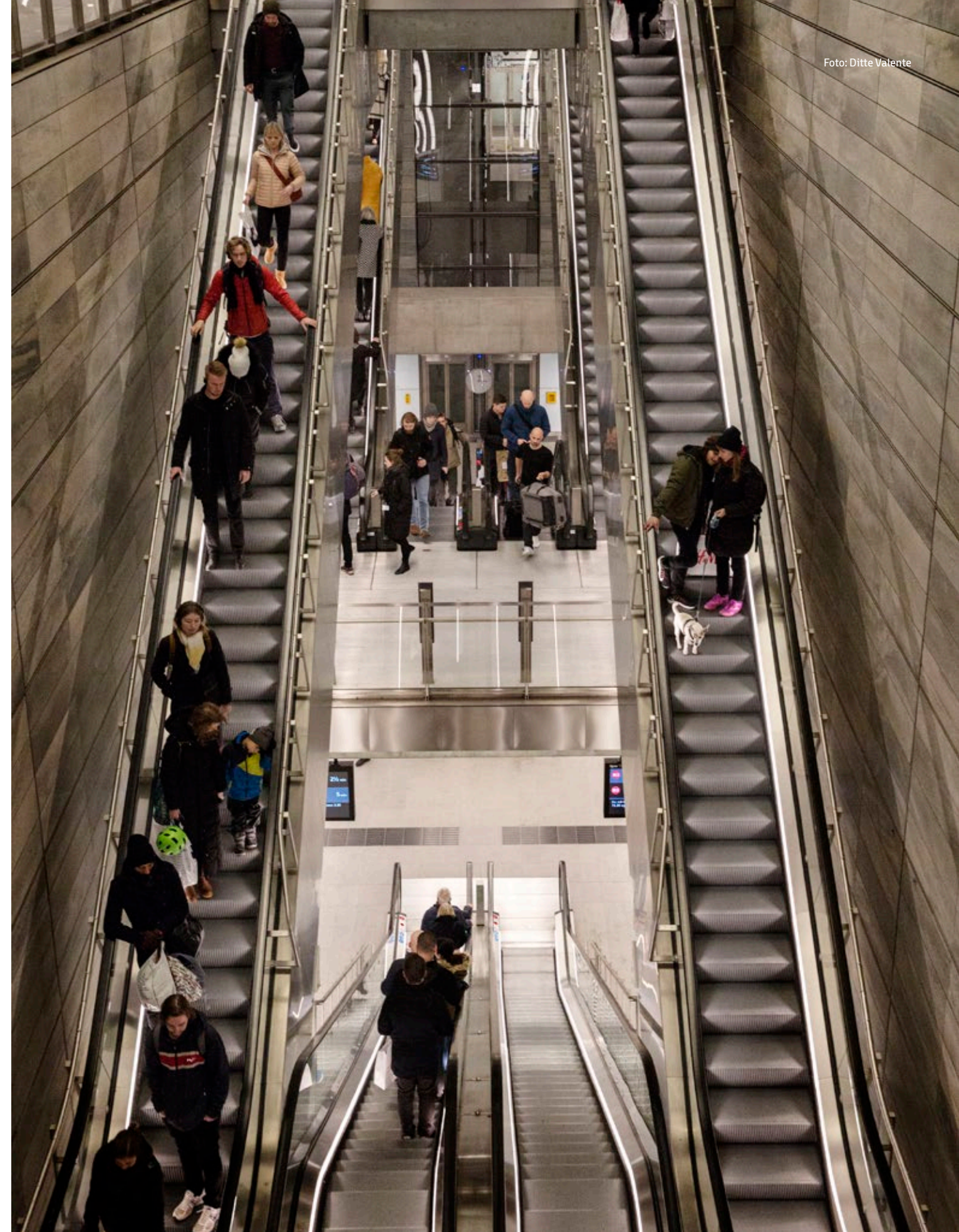
Forretningsgange i forbindelse med regnskabsaflæggelse og anvendelse af IT

Metroselskabets bestyrelse har fastlagt de overordnede procedurer og kontroller på de væsentligste områder i relation til regnskabsaflæggelsen.

Den gældende regnskabsinstruks beskriver den regnskabsmæssige organisering og tilrettelæggelse af regnskabsopgaverne, herunder oplysninger om ansvars- og kompetencefordelingen. Her fremgår også de regelsæt, der skal overholdes af medarbejderne, når de udfører regnskabsopgaver.

Rapporteringen omfatter kvartalsvis økonomirapportering og ajourføring af forventningerne for året. Ud over resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, egenkapitalopgørelse og noter omfatter rapporteringen en beskrivelse af den aktuelle status på driften af metroen, anlæg af M3 Cityringen, M4 Nordhavn og M3 Sydhavn samt finansielle forhold.

Finansieringsinstruksen beskriver rammerne for håndteringen af finansielle transaktioner bl.a. med henblik på at sikre den ønskede risikoprofil. Informationssikkerhedspolitikken beskriver den samlede IT-anvendelse, herunder sikkerhed, backup mv.



Drift og vedligehold

Metroselskabet skal være tilpasset den moderne verden og afspejle det samfund, som selskabet opererer i, hvor der stilles krav til konstant tilgængelighed og maksimal brugervenlighed. Passagererne skal kunne stole på, at Metroen altid er tilgængelig gennem højfrekvent pålidelig drift i alle døgnets timer. Passagererne skal opleve, at Metroselskabet tager rettidig hånd om kapacitetsudfordringerne, med færrest mulige gener for passagerne og for driftsstabiliteten.

De førstede måneders drift af M3 Cityringen

I de første 3 måneder efter åbningen har driftsstabiliteten været på 98,4 pct. i gennemsnit, og i myldretiden har driftsstabiliteten været på 98,2 pct. Denne driftsstabilitet har betydet, at Metroen har kunnet binde Frederiksberg og bydele i København sammen ved at sikre en stabil og pålidelig drift. I alt har 12,3 mio. passagerer rejst med M3 Cityringen i de første 3 måneder efter åbningen. Heraf har 3,2 mio. passagerer skiftet mellem M1/M2 og M3 på Frederiksberg St. eller Kongens Nytorv St. De første måneders passagertal kan dog ikke bruges til at konkludere, hvorvidt antallet af passagerer i M3 Cityringen lever op til forventningerne eller ej. Erfaringer viser, at kunderne kun langsomt tilpasser sig de nye

muligheder, som et nyt transportsystem giver. Derfor er det først om ca. 3-4 år, at det med nogenlunde sikkerhed kan konkluderes, om passagertallet for M3 Cityringen svarer til forventningerne.

På åbningsdagen rejste 127.000 passagerer med M3 Cityringen fra kl. 15.00 til midnat. Den eksisterende metro med linjerne M1 og M2 satte passagerrekord for en søndag i Metroen med 167.000 passagerer. Passagertallet er efterfølgende forblevet højt, og i den første måned efter åbning benyttede 4,1 mio. passagerer sig af muligheden for at rejse med M3 Cityringen. Samtidig blev der på metrolinjerne M1 og M2 i oktober sat passagerrekord med 6,3 mio. rejsende. Det samlede passagertal for hele Metroen nåede dermed i den første måned efter M3 Cityringens åbning op på 10,4 mio. passagerer.

Med åbningen af M3 Cityringen er der indført et tillæg på rejser i Metroen – det såkaldte kvalitetstillæg. Tillægget er forudsat som en del af finansieringen af M3 Cityringen og er en del af M3 Cityringens lovgrundlag (1 kr. ekstra i gennemsnit pr. passager). Der er i 2019 i alt opkrævet 31 mio. kr. i tillæg. Det svarer til 1,1 kr. i gennemsnit pr. passager. Ved beregningen af tillægget pr. passager er der taget højde for passagerer, der stiger om mellem M1/M2 og M3.

Siden åbningen af M3 Cityringen er der løbende gennemført målinger af kunde-

tilfredsheden. De første indikationer viser, at der er stor tilfredshed blandt kunderne. Målingerne viser bl.a., at 98 pct. af kunderne er meget tilfredse eller tilfredse med rejsen.

Der foregår et tæt samarbejde mellem Metroselskabet og driftsoperatøren Hitachi Rail STS med henblik på at indsamle erfaringer fra driften, lære de tekniske systemer at kende og optimere processer og procedurer. Dette arbejde skal sikre, at driften til stadighed vil være stabil, og at kundeoplevelsen også vil være af høj kvalitet.

Foto: Ditte Valente



Driften af M1 og M2

Driftsstabilitet (Service Availability¹)

I 2019 har driftsstabiliteten for M1 og M2 for fjerde år i træk ligget på 99,2 pct. i gennemsnit. Hver eneste måned, undtagen én måned i 2019, har driftsstabiliteten ligget over selskabets kontraktmæssige målsætning på minimum 98 pct., og i hovedparten af årets måneder har driftsstabiliteten været endnu højere med en driftsstabilitet på over 99 pct.

I myldretiden har driftsstabiliteten ligget på 98,7 pct. Driftsstabiliteten i myldretiden ligger 0,2 procentpoint højere end sidste år, mens driftsstabiliteten uden for myldretiden ligger på niveau med sidste år.

På de dage, hvor der er større driftsforstyrrelser (en driftsstabilitet under 98 pct.), har Metroselskabet et tæt samarbejde med driftsoperatøren Metro Service, hvor hændelserne bliver nøje analyseret med henblik på at undgå gentagelser og hele tiden forbedre driften.

Driftsstabiliteten er en beregning af, hvor mange tog der kommer til tiden. Da togene ikke kører efter en fast køreplan med fastlagte tidspunkter, men med tidsintervaller, foretages beregningen for alle stationer i begge retninger. Når dagen er omme, beregnes driftsstabiliteten på følgende måde:

$$\text{Driftsstabilitet} = \frac{\text{planlagte afgang} - \text{mistede afgang}}{\text{planlagte afgang}}$$

Metroselskabet lægger stor vægt på at sikre en god passageroplevelse gennem en høj driftsstabilitet i samarbejdet med driftsoperatøren Metro Service A/S.



Metroens kapacitet i myldretiden vil allerede begynde at blive udfordret på visse strækninger af M1/M2 i 2020 og blive væsentligt forværret i de følgende år.”

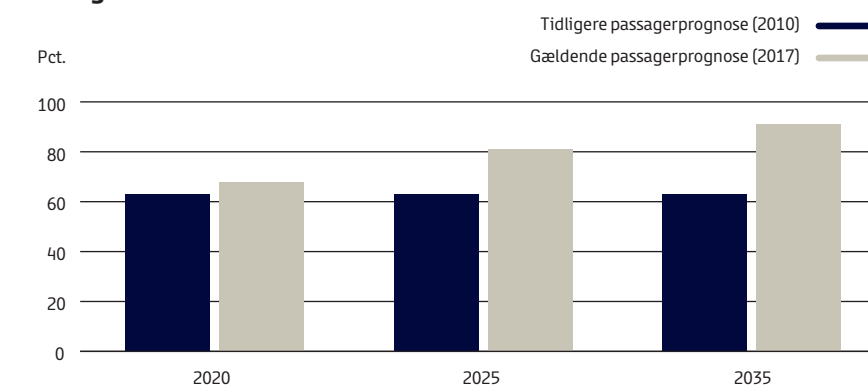
Kundetilfredshed

Metroselskabet opgør løbende kundernes tilfredshed med Metroen. Kundetilfredsheden måles på en række punkter, der dækker alt fra kundernes tilfredshed med rejsen som helhed, rettidigheden, personalets service, information til rengøring og tryghed. Målingerne viser blandt andet, at 97 pct. af kunderne i M1 og M2 er meget tilfredse eller tilfredse med rejsen. Generelt ligger tilfredsheden med Metroen på et tilfredsstillende niveau i 2019.

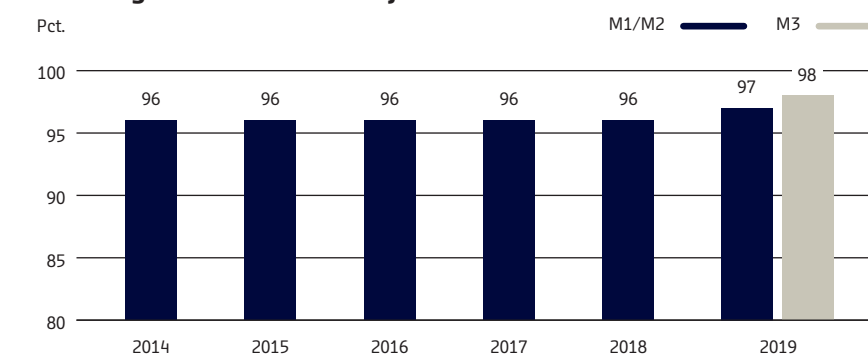
Kapacitetsudfordringer

Prognoser for hovedstadsområdet udvikling i de kommende årtier viser, at der vil ske en betydelig befolkningsvækst og en væsentlig forøgelse i passagermængderne i Metroen. Som følge af at antallet af passagerer i Metroen forventes at blive højere end oprindeligt antaget, vil Metroens kapacitet i myldretiden allerede begynde at blive udfordret på visse strækninger af M1/M2 i 2020 og blive væsentligt forværret i de følgende år.

Påstigere M1/M2



Udvikling i tilfredshed med rejsen fra 2014-2019



¹ Service Availability kan bedst beskrives som driftsstabilitet. Det siger noget om hvor mange planlagte afgang er blevet kørt i overensstemmelse med køreplanen. Med en Service Availability på 99 pct. har Metroen kørt 99 pct. af de planlagte afgang til tiden og 1 pct. af de planlagte afgang har været forsinket.

“
En forbedring i kapaciteten på M1 og M2 er en forudsætning for at kunne opretholde det høje serviceniveau i driften af Metroen.”

Det vil særligt være strækningen på M1/M2 mellem Kongens Nytorv og Amagerbro/Islands Brygge, som forventes at få en kraftig vækst i antallet af passagerer frem mod 2035. Der forventes ikke kapacitetsudfordringer i M3/M4 frem mod 2035, idet kapaciteten på disse linjer forventes at kunne imødekomme den forventede passagerstigning. Kapacitetsudfordringen er således koncentreret om stationerne på tværs af havnen og på afgreningerne på Amager. Åbningen af M3 Cityringen aflaster ikke disse stationer. Hvis kapacitetsudfordringerne ikke håndteres i tide, vil det betyde, at op mod 1/3 af Metroens passagerer vil opleve at blive efterladt på de mest travle stationer i myldretiden om morgenen og dermed må vente på et senere tog. En forbedring i kapaciteten på M1 og M2 er

en forudsætning for at kunne opretholde det høje serviceniveau i driften af Metroen, herunder en høj driftsstabilitet og kundetilfredshed, og kunne imødekomme den forventede stigning i passagervæksten, som samtidig er grundlaget for selskabets langtidsøkonomi.

Metroselskabet arbejder med kapacitetsforbedrende tiltag som en del af et større investeringsprogram for linjerne M1 og M2, som selskabet har igangsat, som følge af at selskabets aktiver, herunder tog og styresystem, efterhånden har nået en alder, hvor det er nødvendigt at foretage reinvesteringer ud over almindeligt vedligehold af aktiverne. I 2019 har Metroselskabet arbejdet med de følgende områder i investeringsprogrammet.

Passagerer og strækingsbelastninger 2025

Antal passagerer på stationerne ● Antal passagerer i togene på strækningerne |||||

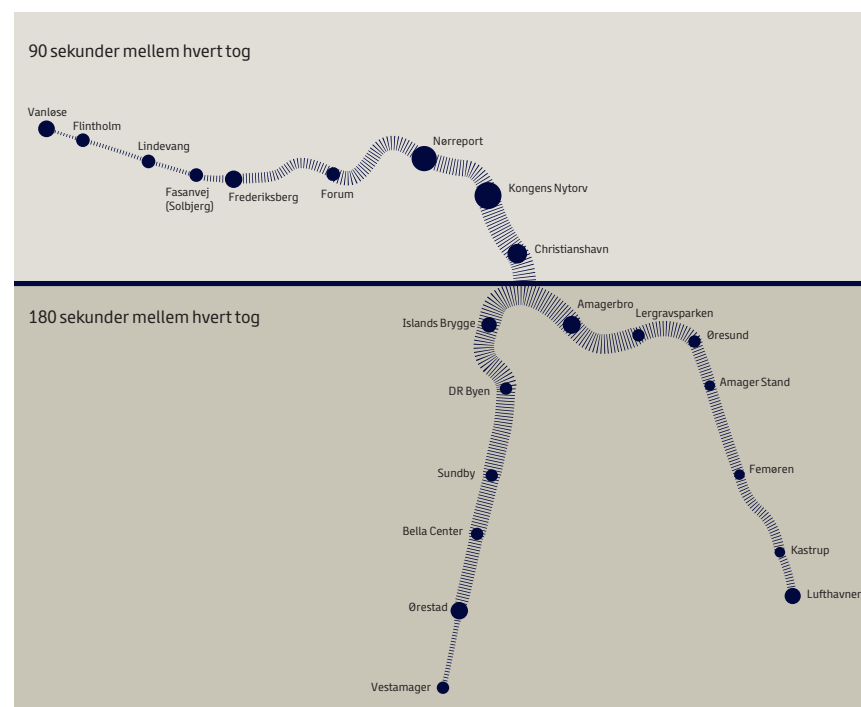


Foto: Ulrik Jantzen

31 tog i drift

I 2019 er kapaciteten i M1/M2 øget i myldretiden som følge af opgraderingen af Metroens styresystems software i slutningen af 2018. I hele 2019 har M1/M2 kørt med 31 tog i myldretiden og dermed kunnet transportere flere passagerer i myldretiden end i 2018, hvor M1/M2 kørte med 30 tog i myldretiden.

Nye informationskærme

I 2019 har Metroselskabet opsat nye informationskærme til gavn for kunderne. Det kan kunderne se ved de nye skærme, der er hængt op på alle stationer på M1, M2 og M3 med mere præcis information og mere brugervenlig grafik. De nye skærme er med til at sikre en ensartet kundeoplevelse på de første metrolinjer M1/M2 og den nyeste metrolinje M3 Cityringen, som åbnede i 2019.

Produktion af 8 nye tog

Produktionen af de 8 nye tog, som selskabet købte i 2018, har været godt undervejs i 2019, og det første af de nye tog forventes leveret i foråret 2020. De nye tog

forventes idriftsat trinvist fra 2021, imens de gamle tog tages ud af driften midlertidigt til den gennemgribende renovering i 2021 og frem til 2025. De nye tog muliggør således først, at de eksisterende tog kan levetidsforlænges, uden at driften forringes, og vil efterfølgende supplere den eksisterende flåde, så der samlet set er flere tog i drift og en markant forbedret kapacitet. Dette vil kunne imødekomme den forventede passagervækst, der forventes at være inden for de kommende år.

Optimering af Metroens adfærdsdesign

Investeringsprogrammet har i 2019 fortsat et arbejde med at identificere nye veje til øget kapacitet på både kort og længere sigt ved at optimere Metroens adfærdsdesign. Et særligt fokus er på togene og de mest kapacitetsudfordrede stationer, hvor det søges at forbedre passagerflow og kundeoplevelsen. Derfor er der i 2019 udført en række tests med bl.a. placering af rejsekortpedestaler, udkald til stationer og tog i myldretiden, samt reduktion i antallet af håndstopper i togene.



Foto: Büro Jantzen

Kapacitetsudfordringer på langt sigt

De kapacitetsforbedrende tiltag, som Metroselskabet aktuelt arbejder med, er ikke tilstrækkelige til at løse de langsigtede kapacitetsudfordringer efter 2035. Det vil være nødvendigt at kigge på andre og mere omkostningstunge løsninger, herunder om indsættelse af 4-vognstog vil øge kapaciteten (den nuværende flåde består af 3-vognstog), og hvordan anlæg af en ny metrolinje på tværs af havnen kan aflaste M1/M2.

Klimatilpasning

Klimaforandringerne har medført, at de officielle prognoser for vandstandsstigninger og vejrlig har ændret sig betydeligt over de senere år. Klimaforandringerne medfører øget risiko for skybrud og stormflod end tidligere antaget, hvormed de designmæssige forudsætninger for et højt sikringsniveau af Metroen ændrer sig.

Hidtil har Metroselskabets arbejde med klimatilpasning fokuseret på M1 og M2, idet sikringsniveauet på disse linjer ikke længere svarer til det oprindelige designniveau pga. klimaforandringerne. Idriftsættelsen af M3 Cityringen og den hastige udvikling i de officielle prognoser og fremskrivelser af klimaforhold gør det imidlertid relevant at brede indsatsen ud til også at omfatte M3 og de kommende metroanlæg således, at der kan foretages en samlet prioritering af klimatilpasningsindsatsen.

Overordnet er den nødvendige sikring mod skybrud implementeret på M1 og M2, bortset fra en enkelt lokation (DR Byen), som ventes færdigimplementeret i sidste kvartal af 2020. Når skybrudssikringen på den sidste lokation er gennemført i 2020, så er M1 og M2 som minimum skybrudssikret til en 2000-års hændelse i dag, og de fleste lokationer er sikret til en 2000-års hændelse om 100 år.

Metroselskabet er desuden i gang med at analysere, hvordan selskabet kan sikre Metroen mod stormflod. De foreløbige analyser viser, at stormflodssikring af en metro i drift er forbundet med høje omkostninger. Det er selskabets vurdering, at det er nødvendigt med yderligere analyser af det nuværende sikringsniveau og omkostningsniveauet for forskellige tekniske løsninger samt sikringstiltagenses samspil med tiltag i byen i øvrigt inden for klimatilpasning.

Det er Metroselskabets vurdering, at en ekstern sikring af Hovedstaden er samfundsøkonomisk mere hensigtsmæssig end en sikring af metroanlæggene alene. Niveauet for den nødvendige indsats for at sikre Metroen afhænger nøje af, hvordan det besluttes at sikre hovedstaden generelt. Der kan dermed være store variationer i omfanget af nødvendige investeringer, ligesom tidshorisonten for sikring af hovedstaden generelt er afgørende for behovet for at sikre Metroen.

Anlæg

Metroselskabet er i øjeblikket en stor byggherre på grund af omfanget og kompleksiteten af selskabets anlægsporportefølje. Selv om der til stadighed er projekter i gang, må Metroselskabet imidlertid forberede sig på, at den samlede aktivitet vil falde i de nærmeste år i takt med Cityringens færdiggørelse. Selskabet skal desuden yderligere omstille sig til en udvikling, hvor projekterne i langt højere grad end hidtil understøttes af digitale værktøjer. Endelig er det et strategisk valg, at Metroselskabet i de kommende år vil gøre en særlig indsats for at skabe et sikkert arbejdsmiljø på byggepladserne, der er markant bedre end i dag.

“**I 2019 har Metroselskabet arbejdet intensivt på færdiggørelsen af M3 Cityringen.**”

Metroselskabet har i 2019 haft tre større anlæg under opførelse – M3 Cityringen, M4 Nordhavn og M4 Sydhavn. Anlægget af M3 Cityringen er afsluttet i september 2019. Samlet set har selskabet investeret for 38,8 mia. kr. i 2019-priser i anlæg.

Færdiggørelse og åbning af M3 Cityringen

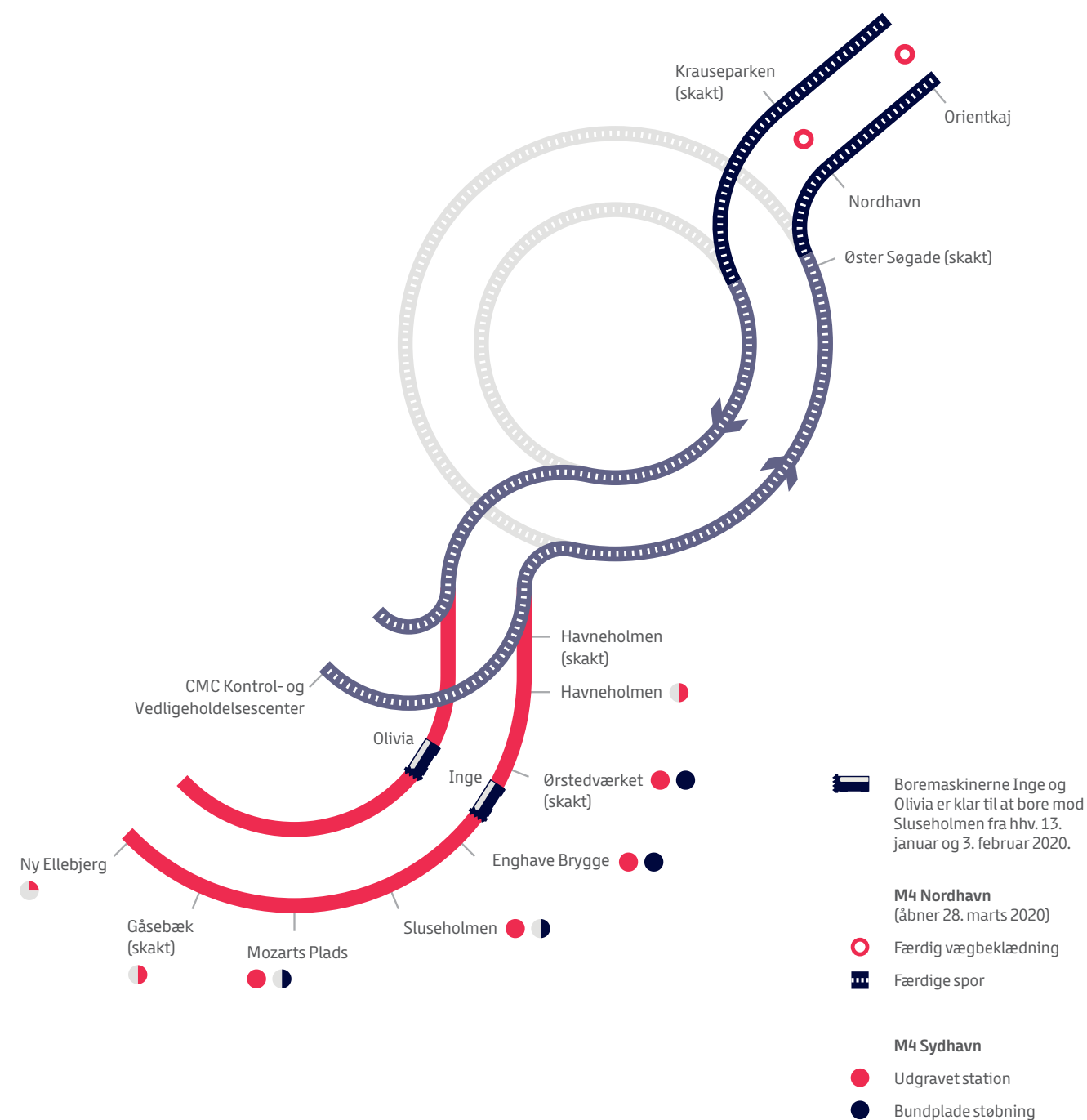
I 2019 har Metroselskabet arbejdet intensivt på færdiggørelsen af M3 Cityringen. I maj 2019 blev åbningen af M3 Cityringen udskudt, hvor selskabet indgik en aftale med anlægsentreprenørerne om en ny tidsplan, hvorved åbningen blev udskudt med to måneder og fastlagt til at skulle finde sted i september 2019. Den tekniske prøvedrift blev gennemført i foråret, og efterfølgende blev den operationelle prøvedrift

påbegyndt i juni. Prøvedriften udgør en del af grundlaget for sikkerhedsgodkendelsen af M3 Cityringen, som blev opnået i slutningen af september 2019, hvorefter M3 Cityringen kunne åbne for passagerer. Efter M3 Cityringens åbning udestår der fortsat en række mangler, eksempelvis beplantning omkring stationerne, samt etablering af blivende løsninger på de områder, hvor en midlertidig løsning er installeret, eksempelvis transfertunneller fra M3 til S-togs-stationer. Udførelsen af disse arbejder koordineres og prioriteres i tæt samarbejde med driftsoperatøren med henblik på, at driften og kundernes brug af og borgernes færden omkring M3 Cityringen ikke eller i begrænset omfang påvirkes.

Anlægsbudgettet for M3 Cityringen blev i 2010 besluttet uden tillæg af særskilte reserver og udgjorde i alt 21,3 mia. kr. i

Status på M4 Nordhavn og M4 Sydhavn

31.12.2019



2010-priser. I anlægsperioden har det været nødvendigt at forhøje anlægsbudgettet seks gange. Forhøjelserne skyldes blandt andet, at selskabet i 2014 indgik aftaler med entreprenørerne om en ny tidsplan i forbindelse med lovændringen om støj i anlægsfasen, at selskabet i 2017 indgik forlig med anlægsentreprenøren, samt at selskabet i 2019 blev enig med anlægsentreprenøren om afklaring af en række krav og ekstraarbejder på projektet.

I dag udgør det samlede anlægsbudget 23,6 mia. kr. i 2010-priser svarende til 25,3 mia. kr. i 2019-priser. Anlægsbudgettet for M3 Cityringen er således på nuværende tidspunkt blevet forhøjet med i alt 10,5 pct. siden ejernes godkendelse af kontraktindgåelserne.

Søndag den 29. september 2019 åbnede M3 Cityringen. Begivenheden blev markeret med en folkelig fejring i København og på Frederiksberg. Ca. 15-20.000 borgere deltog i åbningsarrangementerne på Rådhuspladsen og ca. 5.000 på Frederiksberg. Åbningen blev markeret med deltagelse af H.M. Dronningen og den politiske ejerkreds, herunder statsministeren, transportministeren, Københavns overborgmester og Frederiksbergs borgmester.

Det blev besluttet at give fri transport i hele Metroen på åbningsdagen, hvilket havde til formål at understøtte målsætningen om at få flest mulige passagerer til at køre med Metroen fra åbningen og sige tak til borgerne for deres tålmodighed under anlægget.

For at understøtte selskabets forventninger til høj vækst i passagertallet i forbindelse med åbning af M3-M4, har selskabet iværksat en fokuseret kommerciel markedsføringsindsats over en to-årig periode (2019-2020). I 2020 forventes der 121 mio. passagerer på M1-M4. Dette svarer til en vækst på 54 pct. fra 2019 til 2020.

Markedsføringskampagnerne har til formål at opbygge kendskab og præference for Metroen, stimulere til flere rejser og derved ændre transportadfærden blandt kunderne. Metroselskabets kommercielle markedsføringsindsats er udviklet gennem et koncept, der bygger på "Hurtigt videre" og er særligt knyttet til åbningen af M3 og M4. Kampagnen blev igangsat i 2019 og fortsætter frem til udgangen af 2020.

Parallelt med selskabets markedsføringsindsats ligger der et vigtigt samarbejde med DOT (Din Offentlige Transport), hvor der med åbningen af M3 Cityringen og Nyt Bynet har været fokus på, at kunderne skal opleve en offentlig transport, som er sammenhængende og hele tiden forbedres for at gøre det nemmere for kunderne at transportere sig fra A til B og sikre klar information om priser og produkter. Med åbningen af M3 Cityringen vil rejsetiden fra Enghaveparken til en fodboldkamp i Parken en søndag eftermiddag blive reduceret med 10 minutter fra 35 minutter til 25 minutter.

Selskaberne i DOT har i en årrække arbejdet med at gøre det lettere for passagererne at finde hen til kollektiv transport (wayfinding) samt skiftesituationen, hvor der er implementeret skilteprincipper og opsat en række afgangsskærme i regi af DOT. Med DOT-strategien for 2020-2022 er indsatsområdet med at skabe gode skift i den kollektive transport fortsat prioriteret, herunder i forbindelse med åbningen af M3 Cityringen og den tilhørende busomlægning, der betyder en stor forbedring af det kollektive transportudbud inden for DOT's område, men også nye vner og flere skift for en række kunder i DOT. Det er netop i skiftesituationen, at DOT kommer til sin ret, og hvor samarbejdet mellem selskaberne i DOT kan skabe værdi for kunderne gennem en god kunderejse på tværs af transportformer. DOT vil arbejde med særligt to udviklingsprojekter inden for wayfinding og digital trafikinformation i den kommende strategiperiode.

“
Søndag den
29. september
2019 åbnede
M3 Cityringen.
Begivenheden
blev markeret med
en folkelig fejring
i København og på
Frederiksberg.”



Metro til Nordhavn

M4 Nordhavn

I størstedelen af 2019 har anlægsentreprenøren haft fokus på færdiggørelse af de arkitektoniske arbejder (AF-arbejderne) og de mekaniske og elektriske installationer (M&E-arbejderne). Parallelt hermed har transportsystem-entreprenøren afsluttet sine installationer og påbegyndt testkørsel af strækningen og systemerne på Nordhavsstrækningen. Transportsystem-entreprenøren gennemfører herefter i begyndelsen af 2020 test af den samlede M4 Nordhavnslinje, inklusive strækningen på Cityringen, som er fælles med M3.

I den forbindelse har det været nødvendigt at lukke M3 Cityringen for passagerdrift i to uger i januar 2020. I perioden med nedlukning for passagererne har der været indsat metrobusser, som passagererne i stedet har kunnet benytte sig af. Metroselskabet har haft stort fokus på at informere og hjælpe passagererne bedst muligt under nedlukningen af M3 Cityringen.

Samtidig med færdiggørelsen af de fysiske arbejder og gennemførelsen af de nødvendige tests har der været fokus på arbejdet med sikkerhedsgodkendelsen af systemerne således, at M4 Nordhavn kan åbne i marts 2020 som planlagt. Ultimo 2019 har driftsoperatøren påbegyndt rekruttering og uddannelse af personale.

Baseret på de udfordringer med at nogle naboer har kunnet høre M3 Cityringen i drift, har Metroselskabet fremskyndet skinslibningen på M4 Nordhavn mest muligt under hensyntagen til den samlede tidsplan for projektet.

M4 Nordhavn kører sammen med M3 Cityringen på strækningen fra København H gennem Indre By til Østerport Station, hvorefter M4 drejer af og fortsætter til stationerne Nordhavn og Orientkaj.

Metro til Sydhavn

M4 Sydhavn

I starten af 2019 blev den sidste byggeplads overdraget til anlægsentreprenøren, som herefter har stået for etableringen af byggepladsen. Herefter har der været fokus på etablering af sekantpæle på alle de overdragede byggepladser. Sekantpælene er en del af byggegrubeindfatningen, som muliggør udgravning til stationsboksen, og er derfor afgørende for de følgende udgravningsaktiviteter. Som følge af senere design- og myndighedsgodkendelser end planlagt var der i starten af 2019 en mindre forsinkelse i etableringen af sekantpæle.

Metroselskabet har haft særligt fokus på sekantpæleproduktionen for Ørstedsværket/Enghave Brygge, da tunnelboremaskinerne skal starte fra denne lokation. Det er lykkedes selskabet at indhente størstedelen af forsinkelsen vedrørende etablering af sekantpæle. Sekantpælearbejdet er således afsluttet på alle byggepladser ultimo oktober, hvorefter udgravningen af stationsboksene er påbegyndt efterhånden, som etableringen af sekantpælene er blevet afsluttet på de forskellige byggepladser. Herudover er udgravningen af stationsboksen på Enghave Brygge og skakten ved Ørstedsværket også afsluttet i oktober 2019.

Medio 2019 har repræsentanter fra Metroselskabet foretaget en inspektion af de to tunnelboremaskiner, som skal bore tunnellerne til M4 Sydhavn, inden boremaskinerne forlod fabrikken, der har produceret maskinerne. Tunnelboremaskinerne ankom til Danmark i november 2019, hvorefter arbejdet med at samle maskinerne blev påbegyndt. Den 13. januar 2020 blev tunnelboringen påbegyndt som planlagt.

Der er indgået aftaler med Hitachi Rail STS om drift og vedligeholdelse af M4 Sydhavn samt mobilisering og prøvedrift. Aftalen om mobilisering og prøvedrift er en del af Transportsystemkontrakten med Hitachi Rail STS om M4 Sydhavn. Aftalen om drift og vedligehold af M4 Sydhavn er et tillæg til drifts- og vedligeholdelseskontrakten for M3 Cityringen.

M4 Sydhavn er en forlængelse af linjen M4, som kører fra Orientkaj i nord ind over Indre By og videre til Sydhavn og Ny Ellebjerg. M4 vil med forlængelsen til Sydhavn få i alt 13 stationer, hvoraf M4 Sydhavn forlænger linjen med 5 stationer, og den strækker sig fra Havneholmen ned over de nye byudviklingsområder langs havnen til det ældre arbejderkvarter ved Mozarts Plads for at ende i den sydlige del af Valby ved stationen Ny Ellebjerg, som bliver et trafikalt knudepunkt. M4 Sydhavn er planlagt til at åbne i 2024.

Åbningsår for metrolinjerne:





Sikkerhed på rette spor

Metroselskabet vil have, at alle skal kunne arbejde sikkert uden ulykker.

Vi er ansvarlige for alle, der arbejder for os, og vi bekymrer os om vores kollegaer. Derfor er vores engagement i deres sikkerhed ufravigeligt.

For at holde os på rette spor gør vi følgende:

- Værdsætter folk og deres bidrag, erfaringer og kulturelle forskelligheder.
- Lykkes gennem samarbejde og partnerskab mellem Metroselskabet og entreprenører.
- Er ivrige efter at lære fra gode erfaringer såvel som dårlige.
- Tager os den tid og indsats, det kræver at gøre tingene rigtigt første gang.
- Er uddannede, erfarne og kompetente sikkerhedsledere.
- Er personligt ansvarlige for, at alle kan gå hjem fra arbejde hver dag uden ulykker.



Sikkerhed på rette spor

I 2019 har Metroselskabet arbejdet videre med den ambitiøse strategi for arbejdsmiljø – Sikkerhed på rette spor – som selskabet søsatte i 2018, der har til hensigt at skabe en helt grundlæggende anderledes sikkerhedskultur i selskabet, en kultur hvor sikkerheden er fuldt integreret i alt, hvad selskabet gør. I 2019 har der været arbejdet intensivt med en række aktiviteter for at realisere denne kulturændring.

Særligt er selskabets Safety Academy for alvor veletableret med en række aktive kurser. Ca. 850 medarbejdere både internt i Metroselskabet og hos entreprenører og underentreprenører på selskabets projekter har deltaget i grundmodulet Safety Orientation. En stor del af selskabets medarbejdere og byggeledelsen hos entreprenørerne har deltaget i kurset Interventionstræning, og der bygges fortsat på med nye moduler.

For at ruste selskabet til at lede visionen om sikkerhed har 60 medarbejdere internt i selskabet desuden gennemgået en omfattende uddannelse i sikkerhedsledelse over otte dage. Derudover er en lang række medarbejdere i selskabet specialuddannede til at lede flere af kurserne i Safety Academy.

En anden og væsentlig del af strategien er en målrettet indsats for at udlede organisatorisk læring af de ulykker og hændelser, der sker på selskabets projekter. Således har selskabet i 2019 gjort en omfattende indsats for at etablere kompetencer og praksis for at kunne foretage bedre årsagsanalyse af hændelser og ulykker, herunder er en gruppe medarbejdere certificeret i et anerkendt analyseværktøj, og selskabet har foretaget de første dybdegående undersøgelser.

Ulykkesfrekvens

M3 Cityringen blev som anlægsprojekt færdiggjort i efteråret 2019, og siden projektets start i 2011 har der været 574 ulykker med fravær på M3 Cityringens 23 byggepladser, hvilket svarer til en ulykkesfrekvens på 19,8. Ulykkesfrekvensen har ligget under landsgennemsnittet for arbejdere i alle årene med undtagelse af 2013. Det samlede antal ulykker har været for højt, men udviklingen i ulykkesfrekvensen på M3 Cityringen har dog været positiv, særligt i de seneste år, og ulykkesfrekvensen for 2019 lå således på 4,0. Til sammenligning var den samlede ulykkesfrekvens ved anlæg af M1 og M2 (etape 1+2) på 31,0, og det sidste kalenderår af anlægsfasen på M1 og M2 (etape 1+2) var ulykkesfrekvensen på 22,9.

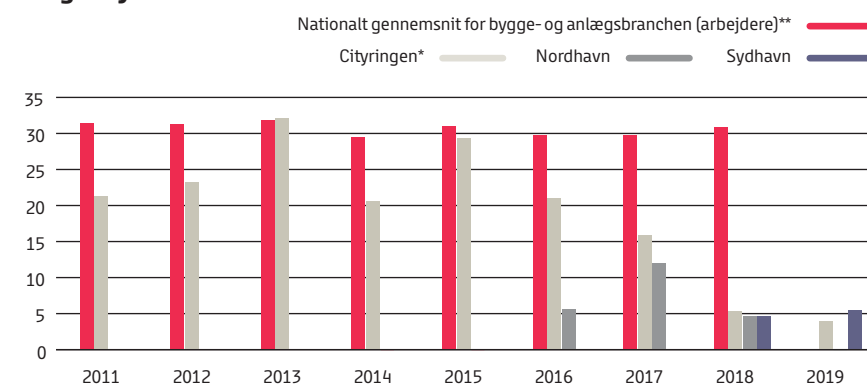
Nordhavnsprojektet har ikke haft ulykker med fravær i 2019, og den årlige ulykkesfrekvens for 2019 er 0. Projektet har i alt indtil nu haft 7 ulykker med fravær, hvilket svarer til en akkumuleret ulykkesfrekvens på 5,4.

Ulykkesfrekvensen for Sydhavnsprojektet i 2019 var på 5,5, hvilket afspejler, at der har været 4 ulykker med fravær i 2019. Siden Sydhavnsprojektets start i februar 2018 har der i alt været 5 ulykker med fravær på projektets 6 byggepladser, hvilket svarer til en ulykkesfrekvens på 5,3. Sammenlignet med M3 Cityringens tidlige anlægsfase, er Sydhavnsprojektet kommet godt fra start. M3 Cityringens frekvens var 25,1 på tilsvarende tidspunkt i projektet. Det er dog Metroselskabets opfattelse, at alle ulykker kan og skal undgås, og derfor arbejder selskabet fortsat målrettet med de strategiske initiativer i Sikkerhed på rette spor.

Digitalisering

Metroen satte med åbningen i 2002 nye standarder for kollektiv transport med den førerløse metro. Således har arbejdet med ny teknologi været en del af kerneforretningen og selskabets ydelser mod kunderne fra

Årlige ulykkesfrekvenser 2011-2019



* Den årlige ulykkesfrekvens for Cityringen 2019 er fra januar 2019 til og med september 2019

** Nationalt gennemsnit for bygge- og anlægsbranchen er opgjort af Dansk Arbejdsgiverforening

“2019 vedtog Metroselskabets bestyrelse en digitaliseringsstrategi, der skal øge digitaliseringsgraden af selskabets bygherrefunktion, infrastrukturplanlægning og driftsopgaver.”

starten. Dette arbejde fortsætter med styrket fokus på, hvordan digitale forretningsgange og nye teknologiske muligheder kan optimere forretningen, kundeydelsen og selskabets styring af megaprojekter. I 2019 vedtog Metroselskabets bestyrelse en digitaliseringsstrategi, der skal øge digitaliseringsgraden af selskabets bygherrefunktion, infrastrukturplanlægning og driftsopgaver.

Digitaliseringsstrategien indeholder en række tiltag, som skal sikre, at selskabet anvender de digitale og nye teknologiske muligheder i projektstyringen og dermed sikrer smidige arbejdsprocesser og resultater i høj kvalitet. Tiltagene har til formål at skabe en generel digital modning af selskabet, herunder at sikre en optimal it- og digitaliseringsunderstøttelse af Metroselskabets nuværende, såvel som fremtidige, forretningsbehov, både i forhold til anlæg, drift og administration.

Med udgangspunkt i Metroselskabets forretningsstrategi for 2018 til 2022, er der et ønske om gennem digitalisering at imødekomme krav om en effektiv organisering, der modsvarer omfanget af selskabets opgaveportefølje, samtidig med at omverdens høje krav til digitalt samarbejde tilgodeses. Målene i digitaliseringsstrategien er ambitiøse og har til hensigt at skabe et grundlæggende digitalt fundament i selskabet på højt niveau.

Med åbningen af M3 Cityringen i september 2019 og den forestående åbning af M4 Nordhavn i første kvartal af 2020 øges antallet af tog, stationer, skinner, mv., hvilket medfører, at den fremtidige vedligeholdelses- og reinvesteringssindsats stiger. Samtidig bringer store og komplekse anlægsprojekter, herunder M4 til Sydhavn i 2024 og projekteringen af M5 til Lynetteholmen, mange aktører og discipliner sammen gennem alle projektets faser, lige fra

konceptudvikling og design til udførelse og drift. Det stiller store krav til kommunikation og styring af informationer og data, både over tid og på tværs af fag.

Digitaliseringsstrategien understøtter væsentlige udviklingspotentialer i selskabet:

- Building Information Modelling (BIM), som via 3D-modellering er en effektiv arbejdsmetode gennem et anlægs samlede livscyklus fra design over byggeri til drift. Metroselskabet skal fremadrettet blive i stand til at anvende BIM i selskabets fremtidige anlægsprojekter.
- Øget digital understøttelse af Asset Management for at sikre fuldt udbytte af eksisterende aktiver samt imødekomme behovet for at skabe bedre forudsætninger for vedligeholdelse og reinvestering.
- Som ledningsejer skal Metroselskabet inden 2023 gennemføre en digitalisering af egne ledningsoplysninger for at leve op til lovkrav om oplysningspligt til Ledningsejerregistret, der reduceres fra 5 dage til 2 timer. Ledningsejerregistret har til formål at reducere antallet af graveskader på de forsyningsledninger, som er gravet ned.
- Digital opgradering af interne administrative arbejds gange og datastrukturer for at øge effektiviteten i sagsbehandling, godkendelsesprocesser og andre interne processer.

Arbejdet med digitaliseringstiltagene foregår parallelt, og de ambitiøse mål stiller store krav til selskabet, dets medarbejdere og samarbejdspartnere. Metroselskabet har derfor udarbejdet et tværgående forandringsledelsesprojekt, som skal modne selskabet til at imødekomme de forandringer, digitaliseringsstrategien vil medføre. Metroselskabet vil allerede i 2020 begynde at implementere forandringer i selskabet med henblik på at sikre opfyldelsen af digitaliseringsstrategiens mål.

Cybersikkerhed

Øget digitalisering og øget cybersikkerhed går hånd i hånd. Metroen består af en række tekniske installationer, og mange af disse er digitale, og dermed kan de blive udsat for cyberangreb. Metrodriften er således ikke meget anderledes end andre driftssystemer, hvor der er en stigende digitalisering og dermed også et stadigt stigende behov for at beskytte installationerne mod cyberangreb.

Sikkerhedsniveauet for Metroen i drift skal som minimum bibeholdes, og sikkerhedsniveauet skal fortsat være i stand til at imødegå trusler og angreb. Metroselskabet arbejder sammen med operatørerne på at sikre dette og at navigere i et mere og mere komplekst og hurtigt udviklende trusselsbillede. Der er derfor behov for flere aktiviteter og en styrket indsats. Metroselskabet besluttede derfor i 2019 at afsætte en pulje i budgettet for 2020, der skal realisere de øgede aktiviteter og styrke selskabets organisation i forhold til cybersikkerhed. Det gør selskabet i samarbejde med de kompetente myndigheder, højt specialiserede eksperter mv.

Overordnet har selskabet tre indsatsområder: Metroen i drift og de systemer, der understøtter driften. Den daglige indsats mod cyberangreb er her en integreret del af de driftsoperatørers arbejde, som Metroselskabet har entret med. Styrkelsen af sikkerheden vil således også være en del af et samarbejde med driftsoperatørerne. Metroselskabet arbejder derudover med at planlægge og designe fremtidens metro, og også i den forbindelse er der behov for at øge fokus på cybersikkerhed. Cybersikkerhedskrav til kommende komponenter

og systemer vil forventeligt blive skærpet. Endelig har Metroselskabet en daglig administration og dermed en opgave i at sikre Metroselskabet mod cyberkriminalitet. Selskabet har eksempelvis i løbet af 2019 oplevet phishingangreb designet mod selskabet og phishingangreb rettet mod at lokke udbetalinger ud af selskabet – det såkaldte CEO-fraud.

Den fremadrettede indsats vil således blive rettet både mod de systemer, der allerede er i drift og mod de systemer, der fremadrettet planlægges anvendt i nye metroer, samt de systemer, der anvendes i selskabets administration.

Metroselskabets cybersikkerhedsarbejde tager udgangspunkt i det trusselsniveau og de trusler, som Center for Cybersikkerhed (CFCS) vurderer, er de primære mod transportsektoren. CFCS vurderer, at cybertruslen mod Danmark er høj, og Forsvarets Efterretningstjeneste vurderer endvidere, at trusselsbilledet er sværere og mere uforudsigeligt at navigere i, fordi det er blevet mere komplekst og ændrer sig hurtigere. Den høje trusselvurdering mod Danmark synes efterhånden at udgøre et grundvilkår, som Metroselskabet og andre selskaber skal indrette sig efter. CFCS peger fortsat på, at truslen er størst mod selskaber som Metroselskabet på cyberspionage og -kriminalitet og lavere for cyberaktivisme og -terror.

Metroselskabet har således i 2019 besluttet, at selskabet vil øge sine aktiviteter i forhold til cybersikkerhed. Der er afsat en pulje i budgettet for 2020 til at realisere de øgede aktiviteter og styrke selskabets organisation i forhold til cybersikkerhed.



Metro til Lynetteholmen

I oktober 2018 indgik den daværende regering og Københavns Kommune en principaftale om at anlægge en ny ø, Lynetteholmen, i Københavns Havn. Et bredt flertal i både Folketinget og i Københavns Borgerrepræsentation har efterfølgende godkendt aftalen, som også Frederiksberg Kommune har tilsluttet sig i kraft af medejerskabet af Metroselskabet.

I aftalen indgår, at Lynetteholmen på sigt vurderes at kunne rumme ca. 2½-3 mio. etagemeter bolig- og erhvervsbyggeri og vil kunne huse omkring 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser.

Der er et stort pres på boligmarkedet i København. Byudviklingen af Lynetteholmen vil kunne bidrage til at reducere presset og de stigende ejendomspriser. Ligeledes kan øen bidrage til klimasikring af København mod stormflod. Lynetteholmen skal udvikles som en bæredygtig bydel med både bolig og erhverv med fokus på cyklisme og kollektiv trafik baseret på metrobetjening til Københavns centrum.

Det er en del af aftalegrundlaget, at indtægterne fra byudviklingen af Lynetteholmen vil kunne bidrage til at finansiere metrobetjening af området og etableringen af Østlig Ringvej.

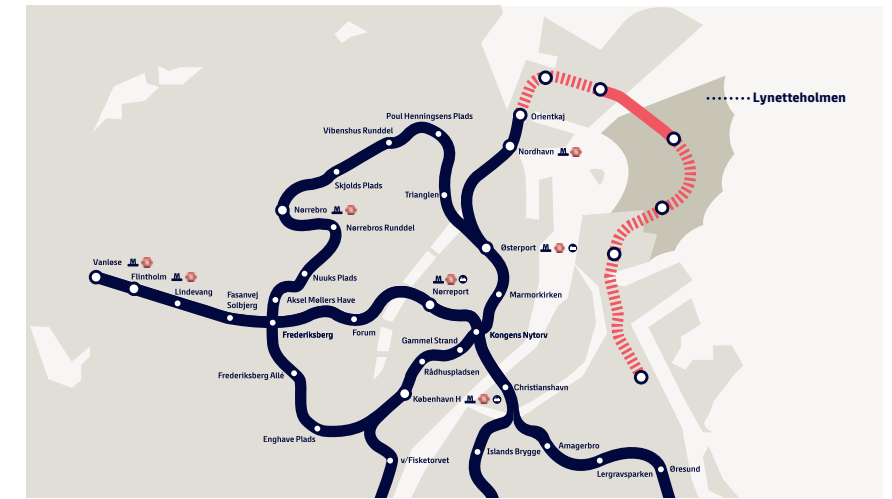
Metroselskabet har siden slutningen af 2018 arbejdet på forundersøgelsen af metrobetjening af området. Forundersøgelsen indeholder bl.a. analyser af anlægstekniske løsninger, trafikmodelberegninger og de forventede anlægsomkostninger for projektet. Arbejdet foregår i tæt samarbejde med ejerne, staten ved Transport- og Boligministeriet, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune samt By & Havn og Vejdirektoratet.

I den første fase af analysearbejdet er der undersøgt en lang række linjeføringer og koncepter.

Arbejdet har ført til en udvælgelse af 3 linjeføringer, som undersøges i forundersøgelsens såkaldte tekniske udredning, hvor anlægsmetoder, stationsplaceringer mm. udredes på et detaljeret niveau, ligesom de økonomiske beregninger vurderes med en mindre anlægsreserve pga. af den højere detaljeringsgrad.

De tre hovedforslag fremgår på næste side. Et centralt element i udredningen er at pege på mulige etapedelinger af linjerne. Det er aftalt med projektparterne, at forundersøgelsen afsluttes ultimo maj 2020.

M4
Forlængelse – Orientkaj – Kløvermarken



M5
København H – Østerport



M5 Vest
Prags Boulevard – Lynetteholmen



Forretningsudvikling

Metroselskabet vil fokusere på sin kerneforretning – nemlig at anlægge, drive og vedligeholde Metroen på et forretningsmæssigt grundlag. Selskabet vil udvikle sin forretning med nye forretningsområder, som har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med metroaktiviteterne, hvis disse bidrager positivt til selskabets økonomi.



Når M4 Sydhavn åbner i 2024, bliver stationen for alvor et af Danmarks største jernbaneknudepunkter med betjening af Metro, to S-togslinjer samt regional- og fjerntog.”

Ny Ellebjerg St. er i dag en station med stort potentiale, men også mange udfordringer. Som kunde er det svært at orientere sig mellem stationens mange niveauer og perroner. Når M4 Sydhavn åbner i 2024, bliver stationen for alvor et af Danmarks største jernbaneknudepunkter med betjening af metro, to S-togslinjer samt regional- og fjerntog.

I forlængelse af aftalen fra oktober 2016 mellem staten, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune om at placere metrostationen ved Ny Ellebjerg under terræn, tog Metroselskabet initiativ til et samarbejde med Københavns Kommune, DSB, Banedanmark, Sund & Bælt, Movia og Freja om udvikling af et moderne fælles stationsanlæg ved Ny Ellebjerg.

Forslaget etablerer et centrum på stationen, en hall, hvorfra passagererne nemt finder vej til metro, regionaltog, S-ringbanen og Køge Bugt-banen. Senere supplerer Banedanmark stationen med perroner ved øresundssporene, hvorfra man kan tage tog mod Ørestad og lufthavnen. Samtidig skabes der gode adgangsforhold fra alle dele af stationens opland. Anlægget forberedes til senere byggeri over stationen.

Metroselskabet er bygherre på projektet, og har derfor stået i spidsen for anlæg af den første etape, der åbnede den 31. maj 2019 i forbindelse med åbningen af København-Ringsted banen. Anlægget vil kunne åbne ultimo 2023 og er klar til, at Metroselskabet åbner M4 Sydhavn i 2024.

Stationen ligger centralt i et af Københavns største byudviklingsområder, tæt på både det gamle grønttorv og udviklingsområdet ved FL Smidth. På sigt har stationen potentiale til at nå et passagertal på niveau med Københavns Hovedbanegård.

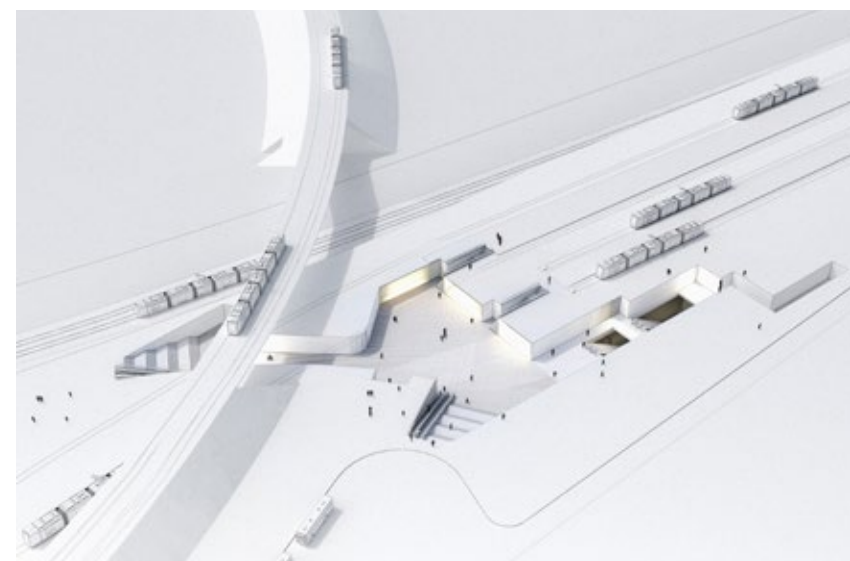
Som en del af finansieringen af Ny Ellebjerg metrostation som underjordisk station vedtog Folketinget den 13. december 2018 et lovforslag, som muliggør, at Metroselskabet kan udvikle arealet på og omkring stationen, herunder luften over sporene.

Metroselskabet er således i gang med at undersøge mulighederne for at udvikle en mindre bydannelse på banearealerne med henblik på dels at generere den ønskede medfinansiering af metrostationen og dels at skabe en byomdannelse, der kan åbne området op og skabe øget mobilitet i nærområdet.

I takt med udvidelsen af metronettet modtager Metroselskabet flere henvendelser fra eksterne parter, som ønsker at samarbejde med selskabet om projekter, der skaber fysisk integration med selskabets anlæg og/eller arealer. Derfor har selskabet i 2019 udarbejdet principper for sådanne samarbejder, som dels skal sikre, at projekterne bidrager til en bedre bane og by samt finansiering af selskabets udgifter i forbindelse med samarbejderne, dels skal sikre et klart administrationsgrundlag for disse samarbejder, som sikrer effektiv sagsbehandling.



Visualisering af stationens centrum med overbygning. Adgangen til metrostationen ligger til højre i billedet.



Det nye stationsanlæg ved Ny Ellebjerg.

Om Metroselskabet

Kønsfordeling
i Metroselskabet

Alle medarbejdere

40 %

Ledelsen

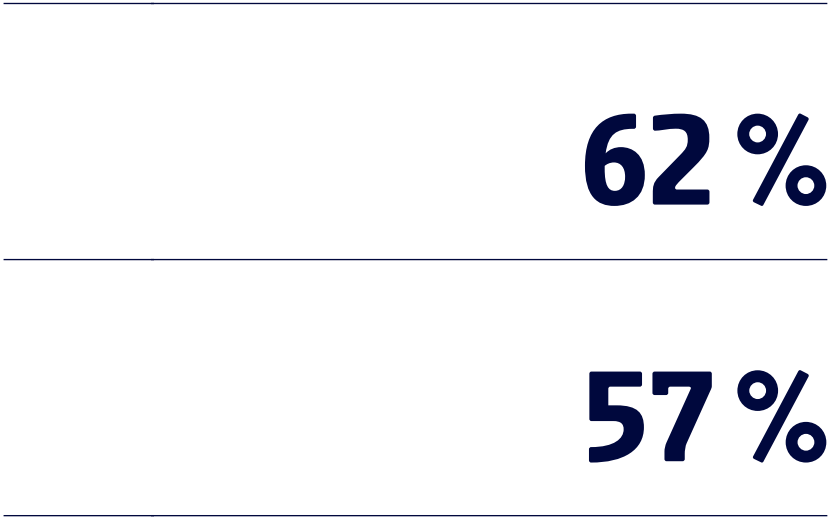
38 %

Ledelsesgruppen med direktører

43 %

Direktørgruppen

60 %

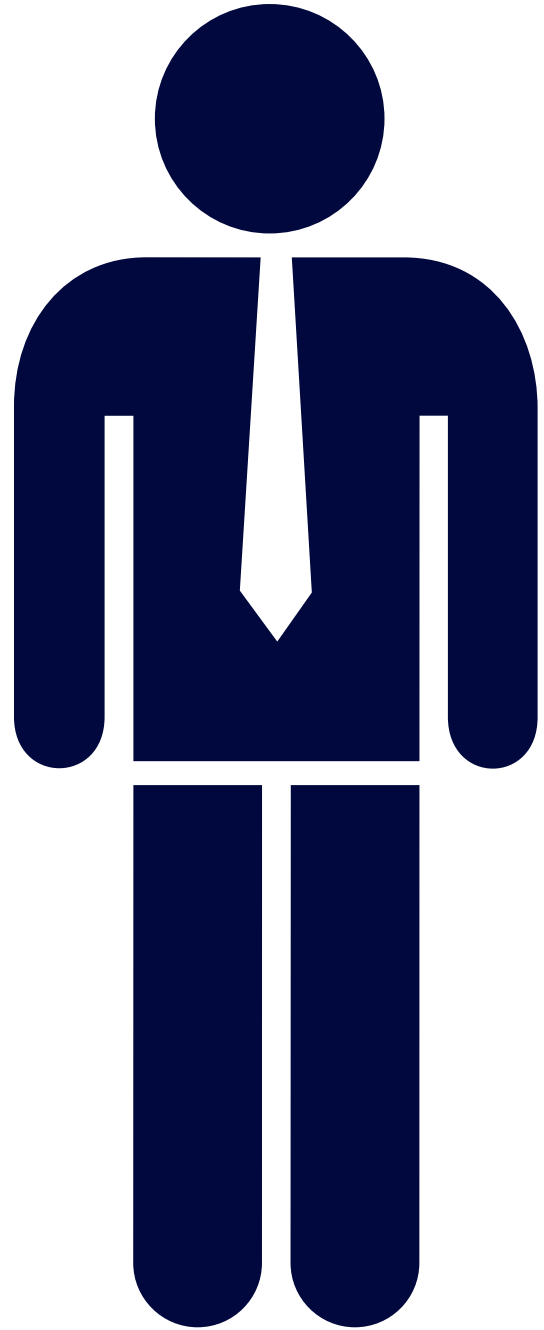


60 %

62 %

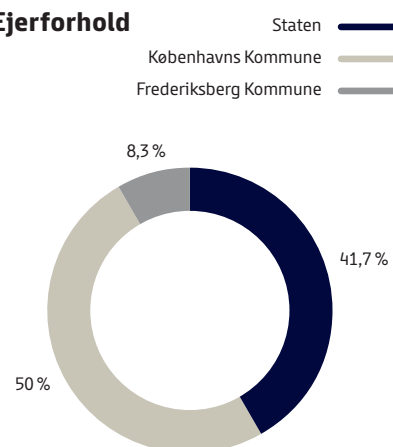
57 %

40 %



Ejerforhold

Ejerforhold



Staten — Metroselskabet er stiftet pr. 1. januar 2007 med hjemmel i lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklings-selskabet I/S. Metroselskabet har ved stiftelsen overtaget Ørestadsselskabet I/S' og Frederiksbergbaneselskabet I/S' metroaktiviteter, ligesom Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S i denne forbindelse er opløst.

Metroselskabet varetager dermed både drift og vedligeholdelse af den eksisterende metro og anlæg af kommende metro.

Metroselskabets formål fremgår af loven. Det følger heraf, at Metroselskabet:

- skal varetage projekteringen og anlæg af Cityringen som en metro
- skal stå for drift og vedligeholdelse af den samlede metro
- skal foretage offentlige udbud af anlæg og drift samt vedligeholdelse af Metroen
- skal drives på et forretningsmæssigt grundlag
- skal stille de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetagelse af Hovedstadens Letbane I/S' virksomhed
- kan drive anden virksomhed, som har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med metroaktiviteterne
- kan udnytte byggeretten over banearealet inden for udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station og udvikle området og foretage fornødne ejendomsretlige

dispositioner, jf. kapitel 3 c i lov om en Cityring

- kan efter de tre ejeres godkendelse oprette datterselskaber eller erhverve andele i andre selskaber med begrænset ansvar i forbindelse med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station
- kan indgå samarbejdsaftaler m.v. i forbindelse med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station eller virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng hermed.

Metroselskabet ejes af Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og staten ved Transport- og Boligministeriet som et interessentskab. Metroselskabets bestyrelse er selskabets øverste ledelse og har ansvaret for, at Metroselskabet opfylder de formål, lovgivningen har opstillet.

Bestyrelsen består af ni medlemmer, der udpeges for en periode på fire år. Københavns Kommune og staten udpeger hver tre medlemmer, mens Frederiksberg Kommune udpeger ét medlem samt en suppleant. Ud over de af ejerne udpegede medlemmer vælger selskabets medarbejdere to medlemmer til bestyrelsen. I 2019 blev der afholdt 11 møder i bestyrelsen og henholdsvis fire og tre møder i bestyrelsens risikokomité og revisionskomité samt ét møde i bestyrelsens vederlagskomité. Herudover er der afholdt tre ekstraordinære bestyrelsesmøder i 2019.



Metroselskabets bestyrelse

Jørn Neergaard Larsen
1949

Tiltrådt 12. januar 2017
Formand for bestyrelsen
Formand for risikokomiteén
Formand for vederlagskomiteén

Udpeget af staten

Vederlag for 2019: 461.134 kr.

Lars Weiss
1971

Tiltrådt 1. januar 2018
Næstformand
Medlem af risikokomiteén
Medlem af vederlagskomiteén

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns
Borgerrepræsentation

Vederlag for 2019: 342.100 kr.

Tillidshverv

- 1. næstformand for Borgerrepræsentationen
- Medlem af Økonomiudvalget
- Medlem af Teknik- og Miljøudvalget

Jørgen Glenthøj
1955

Tiltrådt 15. januar 2009
Næstformand
Medlem af risikokomiteén
Medlem af revisionskomiteén
Medlem af vederlagskomiteén

Udpeget af Frederiksberg Kommune
Medlem af kommunalbestyrelsen
i Frederiksberg Kommune

Vederlag for 2019: 342.100 kr.

Tillidshverv

- Medlem af bestyrelsen i KOMBIT

Birgitte Brinch Madsen
1963

Tiltrådt 1. april 2014
Bestyrelsesmedlem
Formand for revisionskomiteén
Medlem af vederlagskomiteén

Udpeget af staten
Direktør

Vederlag for 2019: 220.042 kr.

Tillidshverv

- Bestyrelsesformand i Oreco A/S
- Bestyrelsesformand i RUM A/S
- Bestyrelsesformand i Intech International A/S
- Bestyrelsesmedlem i Holte Fjernvarme
- Bestyrelsesmedlem i Investeringsforeningen Danske Invest og tilhørende fonde
- Bestyrelsesmedlem i Nordsøfonden
- Bestyrelsesmedlem i DEIF A/S
- Bestyrelsesmedlem i John Wood plc.
- Bestyrelsesmedlem i Arkil
- Bestyrelsesmedlem i Hovedstadens Letbane

Harald Børsting
1952

Tiltrådt 1. april 2014
Bestyrelsesmedlem

Udpeget af staten

Vederlag for 2019: 130.042 kr.

Tillidshverv

- Bestyrelsesmedlem i Refshaleøens Holding
- Bestyrelsesmedlem i Refshaleøens Ejendomsselskab

Ali Hansen
1960

Tiltrådt 1. januar 2018
Bestyrelsesmedlem

Medlem af revisionskomiteén

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns
Borgerrepræsentation

Vederlag for 2019: 160.042 kr.

Tillidshverv

- Medlem af Sundheds- og Omsorgsudvalget

Fanny Broholm
1988

Tiltrådt 1. januar 2018
Bestyrelsesmedlem

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns
Borgerrepræsentation

Vederlag for 2019: 130.042 kr.

Tillidshverv

- Medlem af Teknik- og Miljøudvalget
- Bestyrelsesmedlem i CTR
- Gruppeforperson for Alternativet, København

Peter Jensen
1963

Tiltrådt 1. januar 2014
Bestyrelsesmedlem

Valgt af medarbejderne i Metroselskabet
Driftsingeniør

Vederlag for 2019: 130.042 kr.

Mimi Larsson
1975

Tiltrådt 1. januar 2018
Bestyrelsesmedlem

Valgt af medarbejderne i Metroselskabet
Chefkonsulent

Vederlag for 2019: 130.042 kr.

Flemming Brank
1957

Udpeget af Frederiksberg Kommune
Suppleant

Bestyrelsens evalueringsprocedure

Metroselskabets bestyrelse evaluerer én gang årligt bestyrelsens arbejde. Evalueringen afholdes uden deltagelse af direktionen eller medlemmer af Metroselskabets direktørgruppe. Forud for evalueringen fremsendes et evalueringskema, der danner baggrund for evalueringsdrøftelserne.

Deltagelse i bestyrelsesmøder 2019

	Bestyrelsesmøder 11 møder	Revisionskomité 3 møder	Risikokomité 4 møder	Vederlagskomité 1 møde
Jørn Neergaard Larsen	11/11		4/4	1/1
Jørgen Glenthøj	11/11	2/3	4/4	1/1
Lars Weiss	10/11		3/4	1/1
Birgitte Brinch Madsen	11/11	3/3		1/1
Harald Børsting	10/11			
Ali Hansen*	11/11	3/3		
Fanny Broholm	7/11			
Peter Jensen	11/11			
Mimi Larsson	10/11			

Metroselskabets direktion

Selskabets direktion:

Henrik Plougmann Olsen
1968

Administrerende direktør

Vederlag for 2019: 2.956.290 kr.

Tillidshverv

- Bestyrelsesmedlem i Rejsekort A/S
- Bestyrelsesmedlem i Banebranchen
- Bestyrelsesmedlem i DGI-byen
- Medlem af repræsentantskabet, KU og aftagerpanelet på IFSK, Københavns Universitet

Selskabets direktion supporteres af en direktørgruppe bestående af:

Anne-Grethe Foss
1942

Direktør

Erik Skotting
1957

Direktør

Rebekka Nymark
1970

Direktør

Louise Høst
1977

Direktør

Metroselskabets ansatte

Metroselskabet tilstræber aktivt at tiltrække mænd og kvinder ligeligt til både lederstillinger og andre stillinger. Der er 332 medarbejdere i selskabet ultimo 2019. Kønsfordelingen blandt alle medarbejdere er 40 pct. kvinder og 60 pct. mænd. Metroselskabet arbejder sammen med universiteterne og andre uddannelsesinstitutioner ved at tilbyde studie- og praktikpladser. Desuden tilbyder Metroselskabet projekt- og specialestuderende adgang til relevante projekter. I 2019 har Metroselskabet haft tre elever ansat. Der er 16 studerende ansat, og selskabet har 9 praktikanter i praktikforhold svarende til et semester eller 20 ugers forløb.

Blandt de fem direktører er 40 pct. mænd og 60 pct. kvinder. Kønsfordelingen for hele selskabets ledelse ved udgangen af 2019, inklusive direktørgruppen, er på 57 pct. mænd og 43 pct. kvinder.

Metroselskabets bestyrelse består af 67 pct. mænd og 33 pct. kvinder, inklusive de medarbejdervalgte repræsentanter. Bestyrelsen udpeges af selskabets ejere og medarbejdere.

Ved regnskabsårets udløb beskæftigede selskabet 332 medarbejdere mod 339 i 2018. Medarbejderne tager sig af selskabets administration, styring af driften af den eksisterende metro og af anlæg af M3 Cityringen, M4 Nordhavn og M4 Sydhavn samt projektering af letbane på Ring 3 på vegne af Hovedstadens Letbane. Endvidere er der omkring 120 rådgivere tilknyttet – og ofte placeret i – Metroselskabets hovedkontor samt omkring 95 mere løst tilknyttede rådgivere, der arbejder fra andre steder i Danmark og fra forskellige steder i verden.

Metroselskabets medarbejderstab har en bred uddannelsesmæssig sammensætning, idet selskabet beskæftiger bl.a. ingeniører med mange forskellige fagretninger, landinspektører, geologer, arkitekter og dataloger samt en række samfundsvidenskabelige kandidater. Selskabet er en videnstung organisation, der beskæftiger en lang række højt specialiserede medarbejdere inden for arbejdet med eksempelvis beton, tunneldesign, tunnelarbejde, elektriske installationer, stationsarkitektur og sikkerhed samt miljø og risiko.

Compliancetest af Metroselskabet

I 2019 foretog Metroselskabet en omfattende compliancetest af Metroselskabets selskabsdokumenter og af selskabets politikker og strategier inden for samfundsansvar.

God selskabsledelse

Metroselskabet kortlagde de dokumenter, som udgør reguleringen af Metroselskabets selskabsledelse, og foretog på baggrund heraf en compliancetest af disse op imod de krav og anbefalinger, der er til god selskabsledelse i forhold til Statens ejerskabspolitik 2015 og Anbefalinger for god Selskabsledelse fra Komitéen for God Selskabsledelse. Selskabsdokumenterne blev også gennemgået ift. kravene fra Københavns Kommunes politik om aktivt ejerskab. Formålet med compliancetesten var at få udpeget de områder, hvor der var mulighed for forbedringer.

Den generelle konklusion af compliancetesten for god selskabsledelse var, at selskabets ledelsesdokumenter er i compliance.


Samfundsansvar

Metroselskabet har tilsluttet sig FN Global Compact og udarbejder således en selvstændig afrapportering på samfundsansvar uafhængigt af ledelsesberetningen i en CSR-rapport, som er indsendt til FN. Metroselskabets afrapportering på samfundsansvar i henhold til årsregnskabslovens § 99a, stk. 7, indgår ligeledes i Metroselskabets CSR-rapport 2019.

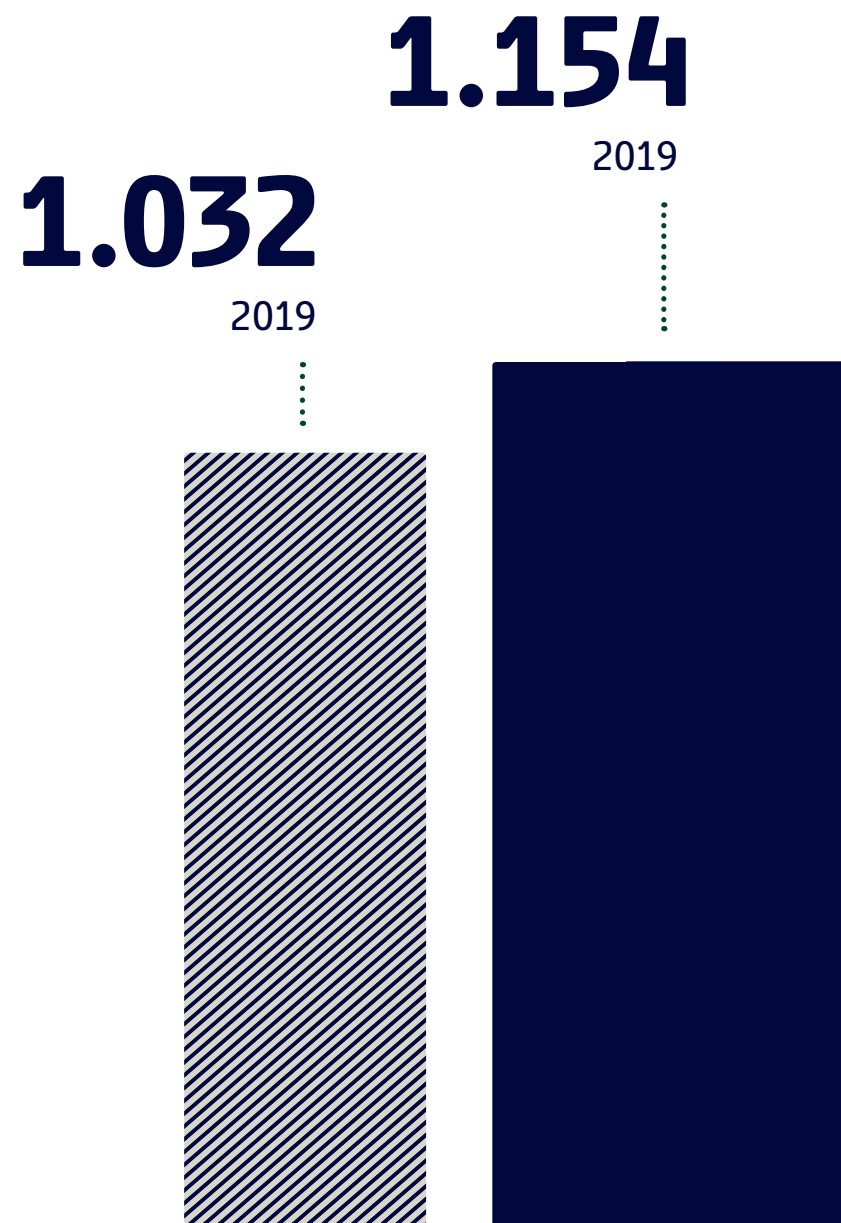
Metroselskabets CSR-rapport kan læses her: m.dk/om-metroen/organisation/ekonomi-og-selskabsdokumenter/

Årsregnskab

Udvikling i takstindtægter

 Budgetterede takstindtægter

 Realiserede takstindtægter



78,8 mio.
passagerer i 2019

14,1 mio.
ekstra passagerer



Regnskabspraksis 2019

Regnskabsgrundlag

Årsrapporten for Metroselskabet I/S er aflagt i overensstemmelse med den danske årsregnskabslovs bestemmelser for klasse D-virksomheder. Årsregnskabslovens skema-krav til resultatopgørelsen er tilpasset for bedre at vise resultatdannelsen.

Regnskabsperioden er den 1. januar – 31. december 2019. Årsrapporten er aflagt i tusinder DKK. Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

Generelt om indregning og måling

Aktiver indregnes i balancen, når det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil tilflyde interessentskabet, og aktivets værdi kan måles pålideligt.

Forpligtelser indregnes i balancen, når det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil fragå interessentskabet, og forpligtelsernes værdi kan måles pålideligt.

Ved første indregning måles aktiver og passiver til kostpris. Efterfølgende måles aktiver og forpligtelser som beskrevet for hvert enkelt regnskabspost i det følgende.

Ved indregning og måling tages hensyn til forudsigelige tab og risici, der fremkommer inden årsrapporten aflægges, og som be- eller afkræfter forhold, der eksisterer på balancedagen.

I resultatopgørelsen indregnes indtægter i takt med, at de indtjenes, mens omkostninger indregnes med de beløb, der vedrører regnskabsåret.

Værdiregulering af finansielle aktiver og forpligtelser, der måles til dagsværdi, indregnes tillige i resultatopgørelsen.

Omregning fremmed valuta

Transaktioner i fremmed valuta omregnes ved første indregning til transaktionsdagens kurs. Tilgodehavender, gældsforpligtelser og andre monetære poster i fremmed valuta, som ikke er afregnet på balancedagen, omregnes til balancedagens kurs. Valutakursdifferencer, der opstår mellem transaktionsdagens kurs og kursen på betalingsdagen henholdsvis balancedagens kurs, indregnes i resultatopgørelsen som finansielle poster. Anlægsaktiver, der er købt i fremmed valuta, indregnes til historiske kurser.

Afledte finansielle instrumenter

Afledte finansielle instrumenter måles ved første indregning i balancen til kostpris og efterfølgende til dagsværdi. Afledte finansielle instrumenter indregnes under henholdsvis andre tilgodehavender og anden gæld.

Ændringer i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af dagsværdien af et indregnet aktiv eller en indregnet forpligtelse, indregnes i resultatopgørelsen sammen med ændringer i værdien af det sikrede aktiv eller den sikrede forpligtelse.

For afledte finansielle instrumenter, som ikke opfylder betingelserne for behandling som sikringsinstrumenter, indregnes ændringer i dagsværdi løbende i resultatopgørelsen som finansielle poster.

Resultatopgørelsen

Indtægter

Metroens takstindtægter, som omfatter indbetalinger fra takstfællesskabet i hovedstadsområdet, indregnes i takt med, at ydelserne leveres, det vil sige med udgangspunkt i antallet af passagerer.

Metroens driftsindtægter, som omfatter indtægter for udlejning af metro samt reklameindtægter o.l. i forbindelse med metro, indregnes i takt med, at ydelserne leveres.

Værdi af eget arbejde omfatter de i året medgåede personaleomkostninger og andre omkostninger, der på grundlag af et skøn kan henføres til anlæg af metro. Beløbet er indregnet i kostprisen for anlæg af metro.

Andre driftsindtægter omfatter indtægter fra administration og varetagelse af bygherreorganisationen for Hovedstadens Letbane, salg af rådgiverydelse, leje af arbejdspladser og mindre indtægter fra bl.a. lejemål.

Metroens driftsomkostninger

Metroens driftsomkostninger omfatter udgifter til driftsentreprenøren, interessentskabets omkostninger til kontraktstyring mv., samt øvrige omkostninger til opretholdelse af driften af metroen.

Personaleomkostninger

Personaleomkostninger omfatter honorarer, løn og andre personaleomkostninger til bestyrelse, ledelse, administrativt og teknisk personale.

Andre eksterne omkostninger

Under andre eksterne omkostninger indgår omkostninger til administration, herunder kontorhold mv.

Finansielle poster og værdiregulering

Finansielle poster indeholder renter, realiserede og urealiserede valutakursreguleringer samt værdireguleringer af interessentskabets lån, placeringer og afledte finansielle instrumenter, der måles til dagsværdi.

Selskabsskat

Interessentskabet er ikke skattepligtigt.

Balancen

Materielle anlægsaktiver

Anlæg af metro

Anlæg under opførelse i form af anlæg af metro måles som medgåede omkostninger til forundersøgelser, projektering og anlæg samt værdi af eget arbejde, indtil det tidspunkt aktivet er klar til brug. Der afskrives ikke på metro under udførelse, men der foretages nedskrivning under hensyntagen til genindvindingsværdien jf. afsnittet om værdiansættelse af anlægsaktiver.

Metro i drift

Den ibrugtagne metro måles til kostpris med fradrag af foretagne af- og nedskrivninger. Kostprisen svarer til nutidsværdien pr. 1. januar 2007 (åbningsbalancen) tillagt efterfølgende investeringer. Nutidsværdien er opgjort som de fremtidige pengestrømme (genindvindingsværdi).

Afskrivningsgrundlaget, der opgøres som kostpris, fordeles lineært over aktivernes forventede brugstid. Der er foretaget en opdeling af metro i drift i bestanddele med ensartede brugstider, der udgør:

Tunnel og skal af underjordiske stationer	100 år
Andre faste anlæg	50 år
Rullende materiel, mekaniske og elektriske installationer	25 år
Øvrige tekniske installationer	10 år
Mindre anlægskomponenter	3 år

Scrapværdien er under hensyntagen til de forventede brugstider fastsat til nul. Afskrivningsmetode og brugstid revurderes årligt og ændres, hvis der er sket en væsentlig ændring.

Væsentlige fremtidige investeringer betragtes som separate bestanddele og afskrives over den forventede brugstid.

Bygninger, driftsmidler og inventar

Bygninger, driftsmidler og inventar måles til kostpris med fradrag af foretagne af- og nedskrivninger. Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen og omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen. Afskrivningsgrundlaget, der opgøres som kostpris reduceret med scrapværdien, fordeles lineært over aktivernes forventede brugstider, der følger:

IT-udstyr	3 år
Inventar og driftsmidler i øvrigt	5 år
Midlertidigt kontorbyggeri	15 år

Restværdi og brugstider revurderes årligt og ændres, hvis der er sket væsentlige ændringer.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen.

Værdiansættelse af anlægsaktiver

Den regnskabsmæssige værdi af anlægsaktiver gennemgås årligt for at afgøre, om der er indikation af værdiforringelse ud over det, som udtrykkes ved afskrivning. Hvis dette er tilfældet, gennemføres en nedskrivningstest til afgørelse af, om genindvindingsværdien er lavere end den regnskabsmæssige værdi, og der nedskrives til denne lavere genindvindingsværdi.

Genindvindingsværdien er den højeste af enten nettosalgsprisen fratrukket salgsomkostninger eller kapitalværdien. Ved opgørelse af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi.

Genindvindingsværdien måles samlet for nært tilknyttede aktiver omfattende såvel anlæg under udførelse som de idriftsatte anlæg, da de vil udgøre en samlet pengestrømsfrembringende enhed. Nedskrivningen indregnes i resultatopgørelsen.

Finansielle anlægsaktiver

Kapitalandele

Kapitalandele indregnet under finansielle anlægsaktiver – omfatter ikke børsnoterede aktier – måles til kostpris. Kapitalandele nedskrives til genindvindingsværdi, såfremt denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

Tilgodehavender

Tilgodehavender under finansielle anlægsaktiver indregnes til amortiseret kostpris, hvilket i al væsentlighed svarer til pålydende værdi. Der nedskrives til imødegåelse af forventede tab.

Omsætningsaktiver

Ejendomme

Ejendomme måles til kostpris.

Tilgodehavender

Tilgodehavender indregnes i balancen til amortiseret kostpris, hvilket i al væsentlighed svarer til pålydende værdi. Der nedskrives til imødegåelse af forventede tab.

Værdipapirer

Værdipapirer indregnet under omsætningsaktiver omfatter børsnoterede obligationer, der måles til dagsværdi på balancedagen.

Likvide beholdninger

Likvide beholdninger omfatter kontante beholdninger og korte bankindeståender

samt værdipapirer med en restløbetid på anskaffelsestidspunktet på under tre måneder, som uden hindring kan omsættes til likvider, og hvorpå der kun er ubetydelige risici for værdiændringer.

Langfristede gældsforpligtelser

Langfristet gæld måles på tidspunktet for lånoptagelse til kostpris svarende til det modtagne provenu efter fradrag af afholdte transaktionsomkostninger. Efterfølgende måles gæld til amortiseret kostpris, medmindre der foretages sikring af gældsforpligtelsernes dagsværdi.

Gældsforpligtelser, der er sikret for ændringer i dagsværdien, hvor effektiviteten af denne sikring kan dokumenteres, måles efterfølgende til dagsværdi. Ændringer i dagsværdien indregnes i resultatopgørelsen under regnskabsposten markedsværdiregulering sammen med ændringer i dagsværdien af sikringsinstrumenterne.

Kortfristet del af langfristet gæld indregnes under afdrag på langfristede gældsforpligtelser.

Andre finansielle forpligtelser

Andre finansielle forpligtelser, der omfatter banklån, kreditorer og anden gæld, måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi.

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen viser pengestrømme vedrørende drift, investeringer og finansiering samt interessentskabets likvider ved årets begyndelse og slutning.

Pengestrømme vedrørende driftsaktiviteter præsenteres efter den indirekte metode og opgøres som driftsresultat reguleret for ikke-kontante driftsposter samt ændring i tilgodehavender og gæld vedrørende driftsaktiviteten.

Pengestrømme vedrørende investeringsaktiviteter omfatter betalinger i forbindelse med anlæg af metro og investeringer i værdipapirer.

Pengestrømme vedrørende finansieringsaktiviteter omfatter ændringer i tilgodehavender og gæld vedrørende finansieringsaktiviteten samt nettofinansieringsomkostninger.

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortfristede værdipapirer.

Segmentoplysninger

Der gives oplysninger på forretningssegmenter (primært segment). Interessentskabet driver kun erhvervmæssig virksomhed i Danmark. Segmentoplysningerne følger interessentskabets interne økonomistyring jf. note 19.

Resultatopgørelse

Resultatopgørelse for perioden 1. januar - 31. december 2019

Alle tal i 1.000 kr.	Note	2019	2018
Indtægter			
Metroens takstindtægter	1	1.154.233	890.635
Metroens driftsindtægter	1	519.680	359.589
Værdi af eget arbejde		218.759	207.380
Andre driftsindtægter	2	52.310	34.822
Indtægter i alt		1.944.982	1.492.426
Omkostninger			
Metroens driftsomkostninger	1	-1.212.019	-933.085
Personaleomkostninger	3	-247.034	-233.932
Andre eksterne omkostninger		-50.401	-33.499
Omkostninger i alt		-1.509.454	-1.200.516
Resultat før af- og nedskrivninger		435.527	291.910
Afskrivninger	4	-303.175	-164.152
Nedskrivninger	4	-213.257	-665
Tilbageførsel af nedskrivning	4	0	379.816
Af- og nedskrivninger i alt		-516.432	214.999
Resultat før finansielle poster		-80.905	506.909
Finansielle poster			
Finansielle indtægter	5	262.148	253.764
Finansielle omkostninger	5	-587.624	-576.258
Finansielle poster i alt		-325.476	-322.494
Resultat før markedsværdiregulering		-406.381	184.415
Markedsværdiregulering	5	-2.174.885	-142.681
Årets resultat		-2.581.266	41.734

Balance

Aktiver pr. 31. december 2019

Alle tal i 1.000 kr.	Note	2019	2018
Anlægsaktiver			
Materielle anlægsaktiver			
Anlæg af metro	6	3.686.522	16.683.263
Metro i drift	7	20.512.980	4.408.407
Bygninger	8	44.188	51.711
Driftsmidler og inventar	8	0	36
Materielle anlægsaktiver i alt		24.243.691	21.143.417
Finansielle anlægsaktiver			
Andre kapitalandele	9	23.102	22.983
Tilgodehavender	10	2.017.503	1.432.085
Afledte finansielle instrumenter	11	4.146.641	2.699.745
Finansielle anlægsaktiver i alt		6.187.247	4.154.813
Anlægsaktiver i alt		30.430.938	25.298.230
Omsætningsaktiver			
Ejendomme	12	5.935	5.935
Tilgodehavender	13	1.120.851	1.055.642
Tilgodehavende ejerindskud	14	375.191	372.640
Værdipapirer	15	6.660.309	3.647.933
Likvide beholdninger	15	177.607	0
Omsætningsaktiver i alt		8.339.892	5.082.150
Aktiver i alt		38.770.830	30.380.380

Passiver pr. 31. december 2019

Alle tal i 1.000 kr.	Note	2019	2018
Kapitalindestående			
Primo		-1.007.107	-1.494.768
Årets tilgang		-2.340.266	487.661
Kapitalindestående i alt		-3.347.373	-1.007.107
Langfristede gældsforpligtelser			
Langfristet gæld	16	28.726.656	21.820.161
Afledte finansielle instrumenter	16	8.828.290	5.876.088
Langfristede gældsforpligtelser i alt		37.554.946	27.696.249
Kortfristede gældsforpligtelser			
Kortfristet del af langfristet gæld	16	3.832.471	2.651.405
Banklån		0	150.304
Leverandørgæld		291.859	485.105
Forudbetalt kunder	17	65.905	49.590
Anden gæld	18	373.023	354.834
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		4.563.257	3.691.238
Gældsforpligtelser i alt		42.118.203	31.387.487
Passiver i alt		38.770.830	30.380.380
Segmentoplysninger	19		
Forslag til resultatdisponering	20		
Begivenheder efter statusdagen	21		
Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser	22		
Revisions- og rådgivningshonorar	23		
Nærtstående parter	24		
Valuta-, rente- og kreditrisiko	25		
Specifikation af lån og finansielle instrumenter	26		

Egenkapitalopgørelse

Alle tal i 1.000 kr.	Indskud eksisterende metro	Ejerindskud	Overført resultat inden MVR	Kapital-indestående ekskl. MVR	Markeds-værdi-regulering (MVR)	I alt
Primo 2018	660.857	15.543.580	-12.989.053	3.215.384	-4.710.150	-1.494.768
Kapitalindskud	0	445.928	0	445.928	0	445.928
Overført fra årets resultat	0	0	184.415	184.415	-142.681	41.734
Primo 2019	660.857	15.989.508	-12.804.638	3.845.726	-4.852.831	-1.007.107
Kapitalindskud	0	241.000	0	241.000	0	241.000
Overført fra årets resultat	0	0	-406.381	-406.381	-2.174.885	-2.581.266
Ultimo	660.857	16.230.508	-13.211.019	3.680.345	-7.027.715	-3.347.373

De seneste 5 års kapitalindskud kan specificeres således:

Alle tal i 1.000 kr.	2019	2018	2017	2016	2015
Primo	15.989.508	15.543.580	15.543.580	15.543.580	12.027.580
Kapitalforhøjelse	241.000	445.928	0	0	3.516.000
Ultimo	16.230.508	15.989.508	15.543.580	15.543.580	15.543.580

Staten v/transportministeren og Københavns Kommune har i 2015 indskudt 3.516 mio. kr. i kapitalindskud i selskabet. Indskuddet er foretaget i forbindelse med indgåelse af aftale om anlæg af en afgrening fra Cityringen til Ny Ellebjerg via Sydhavnen.

Staten v/ transportministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har i 2016 indgået aftale om finansiering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg. Ejerindskuddet på 446 mio. kr. er i 2018 overført til kapitalindskud i forbindelse med indgåelse af de store anlægskontrakter på Sydhavnsmetroen i marts 2018.

Staten v/ transportministeren og Københavns Kommunen har i 2019 frigivet en andel af korrektionsreserven på 10 pct. vedrørende Sydhavnsafgreningen. Den frigivet andel af korrektionsreserven er således overført til kapitalindskud i 2019.

Ejernes samlede kapitalindskud udgør 16,2 mia. kr. De samlede investeringsbudgetter for Cityring, Nordhavn og Sydhavn udgør i alt 38,8 mia. kr.

Metroselskabet er et interessentskab, hvor ejerne hæfter 100 pct. for selskabet. En negativ egenkapital i selskabet medfører ikke behov for yderligere indskud fra ejerne, da Metroselskabet fortsat kan servicere sin gæld som planlagt.

Pengestrømsopgørelse

Alle tal i 1.000 kr.	Note	2019	2018
Pengestrømme fra driftsaktivitet			
Metroens takstindtægter		1.154.233	890.635
Metroens driftsindtægter		519.680	359.589
Andre driftsindtægter		52.310	34.822
Metroens driftsomkostninger		-1.212.019	-933.085
Personaleomkostninger		-247.034	-233.932
Andre eksterne omkostninger		-50.401	-33.499
Ændring i tilgodehavender		71.160	-106.036
Ændring i leverandørgæld		-193.246	328.594
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt		94.682	307.088
Pengestrømme fra investeringsaktivitet			
Investeringer i anlæg af metro	27	-3.397.408	-3.184.445
Investeringer i værdipapirer (ekskl. værdiregulering)		-2.989.044	-271.436
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt		-6.386.452	-3.455.881
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet			
Lånoptagelse, netto (ekskl. værdiregulering)		7.510.960	4.414.960
Indskud fra ejere		241.000	445.927
Ændring i tilgodehavender fra finansieringsaktiviteter		-724.995	-1.445.364
Anden gæld		34.503	31.414
Nettofinansieringsomkostninger (ekskl. værdiregulering)		-441.787	-420.824
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt		6.619.681	3.026.113
Ændring i likvider		327.910	-122.680
Likvider primo		-150.304	-27.623
Likvider ultimo		177.606	-150.304

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af årsregnskabets øvrige bestanddele.

Noter

Note 1 Driftsresultat for den idriftssatte metro

Alle tal i 1.000 kr.	2019	2018
Metroens takstindtægter	1.154.233	890.635
Metroens driftsindtægter		
Udlejning af metro	519.344	358.968
Øvrige indtægter	336	621
Metroens driftsindtægter i alt	519.680	359.589
Andre driftsindtægter	5.160	4.713
Indtægter i alt	1.679.072	1.254.937
Metroens driftsomkostninger		
Betaling for drift	-1.154.233	-890.635
Kontraktstyring mv.	-48.127	-37.527
Øvrige omkostninger	-9.660	-4.923
Metroens driftsomkostninger i alt	-1.212.019	-933.085
Administrationsomkostninger	-31.502	-29.949
Omkostninger i alt	-1.243.521	-963.034
Resultat før afskrivninger	435.551	291.903
Afskrivninger	-303.175	-164.152
Nedskrivninger (Rejsekort)	-539	-665
Resultat før finansielle poster	131.837	127.086

Jf. segmentoplysninger i note 19.

Interessentskabet har udliciteret driften af metroen. Lejebetalingen afhænger af metroens samlede driftsresultat. I 2019 har metroen haft 78,8 mio. passagerer (64,7 mio. i 2018). Takstindtægterne i 2019 er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt på 14,01 kr. (13,22 kr. i 2018).

Note 2 Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter omfatter indtægter fra administration og varetagelse af bygherreorganisation for Hovedstadens Letbane I/S på 47,1 mio. kr. (30 mio. kr. i 2018), salg af rådgiverydelser, leje af arbejdspladser og mindre indtægter fra bl.a. lejemål.

Note 3 Personaleomkostninger

Alle tal i 1.000 kr.	2019	2018
Lønninger og honorarer	200.164	190.614
Pensioner	32.557	30.315
Udgifter til social sikring	7.358	6.044
Øvrige personaleomkostninger	6.955	6.959
Personaleomkostninger i alt	247.034	233.932
Heraf udgør:		
Løn til direktionen	2.405	2.360
Øvrige udbetalinger til direktionen	183	215
Pension til direktionen	421	413
Vederlag til bestyrelsen	2.046	2.006
Gennemsnitligt antal medarbejdere (årsværk - 1.924 timer)	326	315
Medarbejdere ultimo (antal)	332	338

Under øvrige udbetalinger indgår resultatløn for direktionen, som udgør op til 10 pct. af ordinær løn. Resultatløn i 2019 vedrører opfyldelse af resultatmål for 2018. Målene for resultatløn fastsættes en gang årligt af selskabets vederlagskomité og skal dække det kommende regnskabsår. Resultatlønnen udbetales en gang årligt efter behandling heraf i vederlagskomitéen.

Opsigelsesvarsel udgør 6 måneder for direktionen. Derudover er der aftalt en fratrædelsesgodtgørelse for direktionen, der udgør 12 måneders løn, hvis dette ikke skyldes direktørens misligholdelse. Fratrædelsesgodtgørelse udbetales ved opsigelsesperiodens udløb.

Derudover oppebærer direktionen frie aviser, fri fastnet, fri mobil, fri hjemmeopkobling og tablet.

I vederlag til bestyrelsen indgår vederlag til revisions- og risikokomité.

Note 4 Af- og nedskrivninger

Alle tal i 1.000 kr.	2019	2018
Afskrivninger metro i drift	295.617	156.541
Afskrivninger bygninger, driftsmidler og inventar	7.558	7.612
Nedskrivning/tilbageførsel af nedskrivning, anlæg af metro	212.718	-379.816
Nedskrivning	539	665
Af- og nedskrivninger i alt	516.432	-214.999

Note 5 Finansielle poster og markedsværdiregulering

Alle tal i 1.000 kr.	2019	2018
Finansielle indtægter		
Renteindtægter fra tilgodehavender	118	29.646
Renteindtægter fra likvid beholdning, værdipapirer, finansielle instrumenter mv.	257.291	214.133
Valutakursregulering	4.740	9.986
Finansielle indtægter i alt	262.148	253.764
Finansielle omkostninger		
Renteudgifter	-587.624	-576.258
Finansielle omkostninger i alt	-587.624	-576.258
Finansielle poster i alt	-325.476	-322.494
Markedsværdiregulering i alt	-2.174.885	-142.681

Markedsværdireguleringen kan primært henføres til selskabets finansielle aftaler om renteafdækning, som er indgået med henblik på at øge budgetsikkerheden i selskabets langsigtede økonomi. Markedsværdireguleringen afhænger af renteutviklingen og er alene en regnskabsmæssig registrering, som ikke har nogen likviditetsmæssig virkning, set i lyset af, at lånene beholdes til udløb.

Den regnskabsmæssige følsomhed vedrørende markedsværdireguleringen kan udtrykkes ved basis point value (BPV). Med selskabets nuværende finansielle portefølje (swap) udgør BPV 44 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 pct. vil medføre en stigning i markedsværdireguleringen og dermed en belastning af resultatet på 4,4 mia. kr. Tilsvarende vil en stigning i renteniveauet på 1 pct. medføre en forbedring af resultatet med 4,4 mia. kr.

Ændringen i markedsværdireguleringen fra 2018 til 2019 skyldes, at renteniveauet er faldet i perioden.

Note 6 Anlæg af metro

Alle tal i 1.000 kr.	Idriftsatte metro	Igangværende anlæg	I alt
Anskaffelsessum			
Primo	249.944	27.728.733	27.978.677
Årets tilgang	98.063	3.518.104	3.616.167
Overført til metro i drift	-66.740	-25.595.278	-25.662.018
Ultimo	281.268	5.651.559	5.932.827
Ned- og opskrivninger			
Primo	0	-11.295.413	-11.295.413
Årets afskrivninger	0	-212.718	-212.718
Overført nedskrivninger til metro i drift	0	9.261.827	9.261.827
Ultimo	0	-2.246.304	-2.246.304
Regnskabsmæssig primoværdi	249.944	16.433.320	16.683.263
Regnskabsmæssig ultimoværdi	281.268	3.405.255	3.686.522
Genindvindingsværdi 31.12.2019			24.199.503
Regnskabsmæssig værdi af metro i drift 31.12.2019, jf. note 7			20.512.981
Anskaffelsessum 31.12.2019			5.932.827
Nedskrivninger 01.01.2019			-11.295.413
Overført nedskrivninger til metro i drift			9.261.827
Regnskabsmæssig værdi af anlæg af metro inden regulering			24.412.222
Årets nedskrivninger			-212.718

Beregningsen af genindvindingsværdien måles samlet for metro i drift og anlæg af metro, da de vil udgøre en samlet pengestrømsfrembringende enhed, når alle etaper er i drift.

Genindvindingsværdien af den samlede metro er lavere end den bogførte værdi, hvorfor der er foretaget en nedskrivning. Årets nedskrivninger er indregnet i resultatopgørelsen.

Genindvindingsværdien er beregnet på basis af indarbejdede forventninger til fremtiden i selskabets langtidsbudget. Herunder er anvendt en gennemsnitlig realrente på 2,4 pct. i de første 20 år stigende til 4 pct. på længere sigt. Den i beregningen anvendte rente er højere end det aktuelle renteniveau i markedet, da der er indregnet et risikotillæg. Anvendelse af en lavere aktuel markedsrente ville øge den opgjorte genindvindingsværdi og dermed forbedre årets resultat. Til illustration ville anvendelse af en 1 pct. lavere rente i de første 20 år medføre, at genindvindingsværdien og dermed årets resultat ville have været 4,9 mia. kr. højere. Omvendt ville anvendelse af en 1 pct. højere rente i denne periode have medført et lavere resultat på 4,2 mia. kr.

Note 7 Metro i drift

Alle tal i 1.000 kr.	Tunnel og skal af underjordiske stationer	Andre faste anlæg	Rullende materiel mv.	Øvrige tekniske installationer	Mindre anlægs-komponenter	I alt
Anskaffelsessum						
Primo	2.819.144	1.564.310	1.507.508	521.221	0	6.412.183
Årets tilgang	11.396.977	6.086.737	6.381.585	1.074.028	722.691	25.662.018
Årets afgang	0	0	0	-61.777	0	-61.777
Ultimo	14.216.121	7.651.047	7.889.093	1.533.472	722.691	32.012.424
Af- og nedskrivninger						
Primo	-341.119	-404.463	-855.394	-402.799	0	-2.003.776
Årets afskrivninger	-47.711	-53.306	-112.282	-43.886	-38.432	-295.617
Årets afgang afskrivninger	0	0	0	61.777	0	61.777
Overført nedskrivninger fra anlæg af metro	-4.124.074	-2.202.528	-2.309.220	-364.494	-261.511	-9.261.827
Ultimo	-4.512.904	-2.660.297	-3.276.897	-749.402	-299.942	-11.499.442
Regnskabsmæssig primoværdi	2.478.024	1.159.847	652.114	118.421	0	4.408.407
Regnskabsmæssig ultimoværdi	9.703.216	4.990.750	4.612.197	784.070	422.747	20.512.981

Note 8 Bygninger, driftsmidler og inventar

Alle tal i 1.000 kr.	Driftsmidler og inventar	Midlertidigt kontorbyggeri	I alt
Anskaffelsessum			
Primo	2.026	112.742	114.768
Årets tilgang	0	0	0
Årets afgang	-182	0	-182
Ultimo	1.844	112.742	114.586
Afskrivninger			
Primo	-1.991	-61.031	-63.022
Årets afskrivninger	-36	-7.522	-7.558
Afgang afskrivninger	182	0	182
Ultimo	-1.844	-68.553	-70.398
Regnskabsmæssig primoværdi	36	51.711	51.746
Regnskabsmæssig ultimoværdi	0	44.188	44.188

Note 9 Andre kapitalandele

Alle tal i 1.000 kr.	Rejsekort og Rejseplan A/S	Rejseplanen A/S	DOT I/S	I alt
Anskaffelsessum				
Primo	67.137	328	300	67.765
Årets tilgang	986	0	0	986
Årets afgang	0	-328	0	-328
Ultimo	68.123	0	300	68.423
Af- og nedskrivninger				
Primo	-44.781	0	0	-44.781
Nedskrivning	-539	0	0	-539
Ultimo	-45.320	0	0	-45.320
Regnskabsmæssig primoværdi	22.355	328	300	22.983
Regnskabsmæssig ultimoværdi	22.802	0	300	23.102
Navn	Hjemsted	Ejerandele	Selskabskapital	
Rejsekort og Rejseplan A/S	Gladsaxe	7,16 %	121.960.400	
DOT I/S	Valby	33,3 %	900.000	

Rejseplanen A/S er pr. 1. januar 2019 fusioneret med Rejsekort A/S. Det fortsættende selskab er Rejsekort og Rejseplan A/S.

Interessentskabets kapitalandele i Rejsekort og Rejseplan A/S er opgjort til dagsværdi. Dagsværdien fastlægges som nutidsværdien af de forventede pengestrømme. Diskonteringsrenterne til beregningen af nutidsværdien fastlægges med baggrund i den aktuelle markedsrente tillagt et risikotillæg.

Note 10 Tilgodehavender, finansielle anlægsaktiver

Alle tal i 1.000 kr.	I alt
Anskaffelsessum	
Primo	1.432.085
Årets tilgang (lån)	593.841
Årets tilgang (rente mv.)	-2.770
Årets afgang (afdrag)	-5.653
Ultimo	2.017.503
Af- og nedskrivninger	
Primo	0
Årets afskrivninger	0
Årets nedskrivninger	0
Ultimo	0
Regnskabsmæssig primoværdi	1.432.085
Regnskabsmæssig ultimoværdi	2.017.503

Metroselskabet har med henblik på at sikre anlægsentreprenøren CMT en rimelig likviditet i anlægsperioden etableret en likviditetsordning på 1,4 mia. kr. (likviditetsbro), samt mellemfinansiering af afsluttende arbejder på 594 mio. kr. CMT har stillet bankgarantier for beløbene.

Derudover vedrører tilgodehavender selskabets ansvarlige lånekapital til Rejsekort og Rejseplan A/S.

Note 11 Afledte finansielle instrumenter

Alle tal i 1.000 kr.	I alt
Anskaffelsessum	
Primo	0
Årets tilgang	0
Årets afgang	0
Ultimo	0
Værdireguleringer	
Primo	2.699.745
Årets værdiregulering	1.446.896
Ultimo	4.146.641
Regnskabsmæssig primoværdi	2.699.745
Regnskabsmæssig ultimoværdi	4.146.641

Note 12 Ejendomme

Selskabet har i forbindelse med anlæg af Cityringen overtaget lejligheder ved ekspropriation. Lejlighederne er værdiansat til kostpris. Pr. 31. december 2019 har selskabet overtaget 5 lejligheder. Lejlighederne udlejes på markedsmæssige vilkår. Et eventuelt tab eller en gevinst ved salg af lejlighederne vil indgå i anlægssummen for Cityringen.

Ved stiftelse af Metroselskabet overtog selskabet arealer ved Forum og Fasanvej stationer. I tilfælde af en avance ved salg af arealerne har Frederiksberg Kommune krav på en andel af avancen jf. separat aftale. Arealerne er værdiansat til nul kr. Metroselskabet har ultimo 2018 indgået en betinget salgsaftale om salg af arealerne. Aftalen vil blive indregnet, når betingelserne i salgsaftalen er opfyldt og Frederiksberg Kommune har modtaget avance i henhold til aftale herom.

Note 13 Tilgodehavender, omsætningsaktiver

Under tilgodehavender indgår blandt andet tilgodehavende moms med 89 mio. kr., periodiserede renter med 800 mio. kr. og tilgodehavender vedrørende årsafregning i takstfællesskabet med 88 mio. kr.

Note 14 Tilgodehavende ejerindskud, omsætningsaktiver

Tilgodehavende ejerindskud pr. 31. december 2019 omfatter tilgodehavende hos staten og Frederiksberg Kommune. Frederiksberg Kommunes tilgodehavende vedrører dels indskud i henhold til aktstykke 8 af 8. oktober 2014 vedrørende den reviderede tidsplan for Cityringen og dels finansiering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg. Tilgodehavende hos staten vedrører finansiering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg.

Note 15 Værdipapirer og likvide beholdninger

Alle tal i 1.000 kr.	2019	2018
Værdipapirer over 3 måneder	6.660.309	3.647.933
Værdipapirer i alt	6.660.309	3.647.933
Likvide midler	177.607	0
Likvide beholdninger i alt	177.607	0

Værdipapirer omfatter køb af obligationer til sikkerhedsstillelse af markedsværdierne på selskabets finansielle instrumenter.

Pr. 31. december 2019 er 5,4 mia. kr. stillet til sikkerhed.

Note 16 Langfristet gæld og kortfristet del af langfristet gæld

Alle tal i 1.000 kr.	Lån over 1 år	Lån under 1 år	Afledte finansielle instrumenter (negativ værdi)	Valutatimer	I alt
Anskaffelsessum					
Primo	-19.440.000	-2.550.000	0	0	-21.990.000
Årets tilgang	-10.000.000	-3.800.000	0	0	-13.800.000
Årets afgang	3.800.000	2.550.000	0	0	6.350.000
Ultimo	-25.640.000	-3.800.000	0	0	-29.440.000
Værdireguleringer					
Primo	-2.380.161	-101.405	-5.876.088	-1	-8.357.654
Årets værdiregulering	-706.495	68.934	-2.952.202	0	-3.589.762
Ultimo	-3.086.656	-32.471	-8.828.290	-1	-11.947.416
Regnskabsmæssig primoværdi	-21.820.161	-2.651.405	-5.876.088	-1	-30.347.654
Regnskabsmæssig ultimoværdi	-28.726.656	-3.832.471	-8.828.290	-1	-41.387.416

I 2019 har selskabet netto optaget lån for 7,5 mia. kr. nominelt. Værdien af selskabets finansielle instrumenter er indregnet i den samlede værdi af gældsforpligtelser pr. 31. december 2019. Markedsværdireguleringen af finansielle instrumenter er indregnet i resultatopgørelsen.

Selskabets lån, finansielle instrumenter mv. er i overensstemmelse med "liste over acceptable lånetyper" i den indgåede aftale mellem Danmarks Nationalbank, Finansministeriet, Transport- og Boligministeriet og Metroselskabet.

Af selskabets langfristede gældsforpligtelse forfalder 14,6 mia. kr. nominelt efter 5 år.

Note 17 Forudbetalt ejerindskud

Metroselskabet indgår i takstfællesskabet i Hovedstadsområdet. På balancetidspunktet er der i takstfællesskabet solgt rejsehjemmel, der endnu ikke er benyttet.

Note 18 Anden gæld

Alle tal i 1.000 kr.	2019	2018
Skyldig ATP mv.	303	271
Skyldige feriepenge	34.388	33.140
Periodiserede renter	338.332	321.423
Anden gæld, i alt	373.023	354.834

Note 19 Segmentoplysninger

Alle tal i 1.000 kr.	Rådgivning 2019	Administra- tionsopgaver 2019	Idriftsatte Metro 2019	Igangværende anlæg	I alt 2019
Indtægter	20	47.130	1.679.072	218.759	1.944.982
Omkostninger	-44	-47.130	-1.243.521	-218.759	-1.509.454
Resultat før af- og nedskrivninger	-24	0	435.551	0	435.527
Af- og nedskrivninger	0	0	-303.714	-212.718	-516.432
Resultat før finansielle poster	-24	0	131.837	-212.718	-80.905
Anlægsaktiver					
Anlæg af metro	0	0	0	3.686.522	3.686.522
Metro i drift	0	0	20.512.980	0	20.512.980

Note 19 Segmentoplysninger – fortsat

Alle tal i 1.000 kr.	Rådgivning 2018	Administra- tionsopgaver 2018	Idriftsatte Metro 2018	Igangværende anlæg	I alt 2018
Indtægter	68	30.040	1.254.937	207.380	1.492.426
Omkostninger	-62	-30.040	-963.034	-207.380	-1.200.516
Resultat før af- og nedskrivninger	6	0	291.903	0	291.909
Af- og nedskrivninger	0	0	-164.817	379.816	214.999
Resultat før finansielle poster	6	0	127.086	379.816	506.908
Anlægsaktiver					
Anlæg af metro	0	0	249.943	16.433.320	16.683.263
Metro i drift	0	0	4.408.407	0	4.408.407

Rådgivning omfatter indtægter og omkostninger i forbindelse med konkurrenceudsatte aktiviteter. Resultat af rådgivning efter finansielle poster og beregnet skat udgør et underskud på 24 t.kr. (overskud på 6 t.kr. i 2018). Det akkumulerede resultat af Metroselskabets rådgivningsopgaver udgør ultimo 2019 et overskud på 321 t. kr.

Administrationsopgaver omfatter indtægter og omkostninger fra administration og varetagelse af bygherreorganisation for Hovedstadens Letbane I/S.

Note 20 Forslag til resultatdisponering

Alle tal i 1.000 kr.	2019	2018
Overført til næste år	-2.581.266	41.734

Note 21 Begivenheder efter statusdagen

Der er ikke efter årsafslutningen indtruffet hændelser af betydning for årsrapporten for 2019.

Note 22 Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser

Kontraktlige forpligtelser

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører vedrørende anlæg af metro har en samlet restværdi på 3.431 mio. kr.

Med henblik på driften af metro indtil september 2027 er der endvidere indgået kontrakt med en samlet værdi på 6.210 mio. kr. Ud over kontraktbetalinger vil der være mulighed for incitamentsbetalinger.

Eventualforpligtelser

Metroselskabets anlægsentreprenør på Cityringen, CMT, har i januar 2020 fremsendt deres slutregning, hvor deres fremsatte krav er samlet. Slutregningen indeholder krav på i alt ca. 805 mio. EUR (ca. 6,0 mia. DKK). Heraf vedrører ca. 420 mio. EUR (ca. 3,1 mia. DKK) krav, hvor der er et betalingsmaksimum på 234,5 mio. EUR (1,8 mia. DKK), som er fremsendt til voldgiftsretten. De resterende 385 mio. EUR (ca. 2,9 mia. DKK) omfatter krav, hvor der er et betalingsmaksimum på 7,5 mio. EUR (56 mio. kr.).

I overensstemmelse med kontrakten vil disse krav skulle forhandles mellem parterne. Såfremt der ikke opnås enighed, må det forventes, at CMT vil indbringe kravene for voldgift. Det er Metroselskabets vurdering, at kravene i al væsentlighed vil kunne afvises på det foreliggende grundlag.

Som en naturlig del af selskabets store anlægsprojekter bliver der i kontraktforholdet mellem Metroselskabet og dets entreprenører annonceret en række krav om ekstrabetaling mv. udover, hvad der allerede er aftalt i de indgåede kontrakter. Udover ovenstående krav fra CMT er der således flere mindre udestående krav med selskabets entreprenører. Kravene drøftes og afklares løbende med entreprenørerne. Størrelsen af disse krav er forbundet med usikkerhed.

Anlægget af metro indebærer ekspropriationer, erstatninger og lignende, for hvilket interessentskabet betaler til de berørte ejere/beboere. Størrelsen af de fremtidige erstatninger er endnu ikke afgjort.

Note 23 Revisions- og rådgivningshonorar

Alle tal i 1.000 kr.	2019	2018
Rigsrevisionen	130	297
Deloitte	586	573
EY	560	540
Lovpligtig revision i alt	1.276	1.410
Deloitte	34	32
Andre erklæringer i alt	34	32
Deloitte moms- og skatterådgivning	268	268
Deloitte anden rådgivning	173	912
EY anden rådgivning	321	293
Rådgivningshonorar, i alt	762	1.474

Note 24 Nærtstående parter

Metroselskabets nærtstående parter omfatter selskabets ejere, bestyrelsen, direktionen og Hovedstadens Letbane.

Samhandel med nærtstående parter sker på markedsvilkår.

Metroselskabet har i 2019 haft indtægter vedrørende administration og varetagelse af bygherreorganisation i forbindelse med etablering af en letbane på Ring 3 jf. bekendtgørelse om afregning mellem Hovedstadens Letbane og Metroselskabet. Metroselskabet stiller de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetagelse af Hovedstadens Letbanes virksomhed.

Note 25 Valuta-, rente- og modpartsrisiko

Finansielle risici

Metroselskabet håndterer en række finansielle risici. Metroselskabets lånoptagelse og anvendelse af finansielle instrumenter (renteafdækning, swaps mv.) er reguleret ved en aftale mellem Danmarks Nationalbank, Finansministeriet, Transport- og Boligministeriet og Metroselskabet.

Valutarisici

Aftalen indeholder retningslinjer for, hvilke typer finansielle instrumenter og låneaftaler, der kan indgå i låneporteføljen. I henhold til disse retningslinjer vil lån alene blive eksponeret i DKK og EUR.

Renterisici

Renterisici styres ved både at låne og placere penge til variabel og fast rente. Årsresultatet er påvirket af udsving i den såkaldte markedsværdi-regulering, som overordnet set bestemmes af udviklingen i det generelle renteniveau. Hvis renten eksempelvis falder, stiger kursværdien af en fastforrentet obligation og omvendt. BPV (Basis Point Value) angiver kursfølsomheden. Ultimo 2019 er BPV 44 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 pct. vil medføre en stigning i markedsværdien på 4,4 mia. kr. og omvendt.

Modpartsrisici

Placering af likviditet sker alene i de mest kreditværdige danske og udenlandske institutioner, så risikoen på modparten i videst muligt omfang begrænses. Denne risiko styres og overvåges løbende i et særligt line- og limitsystem. Systemet fastlægger principperne for opgørelse af disse risici samt et maksimum for, hvor store risici der accepteres på en enkel modpart. Sidstnævnte udmåles i forhold til modpartens ratings hos de internationale ratingbureauer. Risici søges endvidere reduceret ved anvendelse af hensigtsmæssig aftaledokumentation. Der indgås i den forbindelse særlige aftaler om sikkerhedsstillelser – såkaldte CSA-aftaler – med modparter.

Rating

Internationale kreditvurderingsbureauer giver virksomheder en såkaldt rating, der udtrykker deres kreditværdighed. Ratingen – eller karakteren – er inddelt i en skala, hvor AAA er det bedste, AA det næstbedste og så videre. Metroselskabet er på grund af statens solidariske hæftelse indirekte kreditvurderet som staten, hvilket vil sige AAA.

Note 25 Valuta-, rente- og modpartsrisiko – fortsat

Finansielle nettopassiver

Alle tal i 1.000 kr.	Nominal værdi 2019	Regnskabs- mæssig værdi 2019	Regnskabs- mæssig værdi 2018
Værdipapirer og aftaleindskud	6.610.685	6.660.309	3.647.929
Værdipapirer og aftaleindskud i alt	6.610.685	6.660.309	3.647.929
Lån	-29.440.000	-32.559.126	-24.471.563
Periodiserede renter, lån	0	-49.013	-53.075
Lån i alt	-29.440.000	-32.608.139	-24.524.638
Afledte finansielle instrumenter, aktiv	-	4.146.641	2.699.745
Afledte finansielle instrumenter, passiv	-	-8.828.290	-5.876.088
Periodiserede renter, afledte finansielle instrumenter	-	510.356	412.266
Finansielle instrumenter i alt	-	-4.171.293	-2.764.076
Nettopassiver i alt	-22.829.315	-30.119.124	-23.640.783

Periodiserede renter er optaget i balancen under henholdsvis aktiver, tilgodehavender med 800 mio. kr. og passiver, anden gæld med 338 mio. kr.

Valutakursrisiko

Valutafordeling, pr. 31. december 2019, regnskabsmæssig værdi

Alle tal i mio. kr.	Værdi- papirer og aftaleindskud	Lån	Finansielle instrumenter	Nettoposition
DKK < 1 år	0	-3.834	33	-3.801
DKK > 1 år	0	-28.774	-3.821	-32.595
EUR < 1 år	3.489	0	0	3.489
EUR > 1 år	3.171	0	-383	2.788
I alt	6.660	-32.608	-4.171	-30.119

Note 25 Valuta-, rente- og modpartsrisiko – fortsat**Renterisiko**

Rentebinding, pr. 31. december 2019, regnskabsmæssig værdi

Alle tal i mio. kr.	DKK	EUR	Total
0 - 1 år	-3.801	3.489	-312
1 - 5 år	-11.186	3.171	-8.014
5 - 10 år	-12.786	0	-12.786
10 - 20 år	-3.896	-383	-4.279
> 20 år	-4.729	0	-4.729
Total	-36.396	6.277	-30.119

Modpartsrisiko

Ved likviditetsplaceringer og indgåelse af finansielle instrumenter opstår en risiko på modparten i form af enten kreditrisiko eller likviditetsrisiko. Denne risiko styres og overvåges løbende i et særligt line- og limitsystem, der fastlægger principperne for opgørelse af disse risici samt et maksimum for, hvor store risici der accepteres på en enkelt modpart. Sidsnævnte udmåles hos de internationale ratingsbureauer (Moody's, Standard & Poor's og Fitch/IBCA). Endvidere søges risici reduceret ved anvendelse af en hensigtsmæssig aftaledokumentation.

Modpartsrisiko fordelt på rating-kategori, pr. 31. december 2019

Total modpartseksponering (regnskabsmæssig værdi, mio. kr.)	Værdi-papirer og aftaleindskud	Lån	Afledte finansielle instrumenter	Total
AAA	6.660	-32.608	0	-25.948
AA	0	0	7.964	7.964
AA	0	0	-7.294	-7.294
A	0	0	5.429	5.429
A	0	0	-8.141	-8.141
BBB	0	0	262	262
BBB	0	0	-2.391	-2.391
Total	6.660	-32.608	-4.171	-30.119

Modparterne til aftalerne er omfattet af sikkerhedsstillelsaftaler. Metroselskabets netto-sikkerhedsstillelse pr. 31.12.19 udgør 3,7 mia.kr.

Note 26 Specifikation af lån og afledte finansielle instrumenter

Opførelse af metroselskabets anlæg finansieres primært med fastforrentede lån optaget i Danmarks Nationalbank. Den regnskabsmæssige behandling af sikringsforhold sker ud fra to principper.

1 Når selskabet optager lån omlægges størstedelen straks efter låneoptagelsen til variabel rente ved indgåelse af renteswaps. Da omlægningen til variabel rente anses for en effektiv sikring indregnes ændringer i dagsværdien af såvel det sikrede lån som renteswappen i resultatopgørelsen (dagsværdisikring) jf. anvendt regnskabspraksis. Disse reguleringer udligner i al væsentlighed hinanden. Lån der ikke omlægges til variabel rente indregnes til amortiseret kostpris.

2 Som en del af Metroselskabets finansieringsstrategi har selskabet foretaget renteafdækning (omlægning fra variabel rente til fast nominal rente eller fast realrente) for ca. 2/3 af den forventede maksimale nettogæld. Renteafdækningen er foretaget med henblik på at afdække en del af renterisikoen og dermed øge budgetsikkerheden i selskabets langtidsekonomi. Renteafdækningen er udtryk for sikring af fremtidige pengestrømme i form af de rentebetalinger, der forventes gennemført fremadrettet. Da der ikke er direkte sammenhæng mellem de enkelte lån og de enkelte sikringsinstrumenter anses sikringen regnskabsteknisk ikke for effektiv og derfor indregnes regulering i dagsværdi af renteafdækning foretaget på porteføljebasis over resultatopgørelsen jf. anvendt regnskabspraksis. Det er denne regulering, der primært udgør årets markedsværdiregulering.

Note 26 Specifikation af lån og afledte finansielle instrumenter – fortsat

Tabellen nedenfor viser Metroselskabets samlede lånoptagelser fordelt på løbetid, samt hvor stor en andel af lånene, der er swappet til variabel rente, jf. punkt 1 på side 89.

Alle tal i mio. kr.	Fast (Hovedstol)	CIBOR 3M	CIBOR 6M	EURIBOR 6M	Regnskabs- mæssig værdi 31.12.19
Løbetid < 1 år					
Lån	-3.800	-	-	-	-3.834
Renteswap (fast til variabel)	3.200	-	-3.200	-	33
Nettoeksponering	-600	0	-3.200	0	-3.801
Løbetid 1-5 år					
Lån	-11.050	-	-	-	-11.710
Renteswap (fast til variabel)	2.650	-2.650	-	-	208
Renteswap (fast til variabel)	6.800	-	-6.800	-	352
Nettoeksponering	-1.600	-2.650	-6.800	0	-11.149
Løbetid 6-10 år					
Lån	-12.550	-	-	-	-13.635
Renteswap (fast til variabel)	1.550	-1.550	-	-	163
Renteswap (fast til variabel)	11.000	-	-11.000	-	991
Nettoeksponering	0	-1.550	-11.000	0	-12.481
Løbetid 21-30 år					
Lån	-2.040	-	-	-	-3.430
Renteswap (fast til variabel)	1.200	-1.200	-	-	1.050
Nettoeksponering	-840	-1.200	0	0	-2.380
Lån	-29.440	-	-	-	-32.609
Renteswap (fast til variabel)	26.400	-5.400	-21.000	-	2.797
Total	-3.040	-5.400	-21.000	0	-29.812

For lån optaget med en hovedstol på 3.040 mio. kr. er der således ikke indgået aftale om en omlægning af renten fra fast til variabel. Disse lån er i overensstemmelse med anvendt regnskabspraksis indregnet til amortiseret kostpris.

Note 26 Specifikation af lån og afledte finansielle instrumenter – fortsat

Tabellen nedenfor viser Metroselskabets samlede aftaler vedrørende renteaftækning jf. punkt 2 på side 89.

Alle tal i mio. kr.	CPI* + Fast	Fast	CIBOR 3M	CIBOR 6M	EURIBOR 6M	Regnskabs- mæssig værdi 31.12.19
Løbetid 1-10 år						
Renteswap (variabel til fast)	-	-1.005	-	1.005	-	-304
Renteswap (real til fast)	1.011	-1.011	-	-	-	-36
Nettoeksponering	1.011	-2.016	-	1.005	-	-340
Løbetid 11-20 år						
Renteswap (variabel til fast)	-	-2.977	-	2.977	-	-1.477
Renteswap (real til fast)	1.411	-1.411	-	-	-	-422
Renteswap (variabel til real)	-	-	-	-	-	0
Nettoeksponering	1.411	-4.388	-	2.977	-	-1.899
Løbetid 21-30 år						
Renteswap (variabel til fast)	-	-6.289	-	6.289	-	-3.888
Renteswap (fast til real)	-1.491	1.491	-	-	-	710
Nettoeksponering	-1.491	-4.798	-	6.289	-	-3.178
Løbetid 31-40 år						
Renteswap (variabel til fast)	-	-5.020	-	5.020	-	-2.793
Rente- og valutaswap (variabel til fast)	-	-1.043	-	-	1.043	-178
Renteswap (fast til real)	-2.814	2.814	-	-	-	1.419
Nettoeksponering	-2.814	-3.249	0	5.020	1.043	-1.551
Renteswap (real til fast)	2.422	-2.422	0	0	0	-458
Rente- og valutaswap (variabel til fast)	0	-1.043	0	0	1.043	-178
Renteswap (variabel til real)	0	-15.291	0	15.291	0	-8.462
Renteswap (fast til real)	-4.305	4.305	0	0	0	2.129
Total	-1.883	-14.451	0	15.291	1.043	-6.969

* CPI = Consumer price index

Note 26 Specifikation af lån og afledte finansielle instrumenter – fortsat

Alle tal i mio. kr.

Finansielle aftaler (dagsværdisikring)	2.797
Finansielle aftaler (fremtidige pengestrømme)	6.969

Finansielle aftaler i alt	-4.171
----------------------------------	---------------

Markedsværdien på lån med tilknyttede finansielle instrumenter og de finansielle instrumenter fastlægges som kursværdien ved tilbagediskontering af fremtidige kendte og forventede betalingsstrømme med de relevante diskonteringsrenter. Diskonteringsrenterne fastlægges med baggrund i aktuelle markedsrenter.

Note 27 Investering i anlæg af metro

Alle tal i 1.000 kr.

	2019	2018
Investering i anlæg af metro, jf. note 6 og 7	3.616.167	3.391.825
Værdi af eget arbejde	-218.759	-207.380
Investering i anlæg af metro i alt	3.397.408	3.184.445

Ledelsespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2019 for Metroselskabet I/S.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven (regnskabsklasse D) og interessentskabskontraktens bestemmelser om regnskabsaflæggelse. Det er vores opfattelse, at den valgte regnskabspraksis er hensigtsmæssig, og at årsregnskabet

giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver, finansielle stilling og resultat samt pengestrømme. Samtidig er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for de forhold, beretningen omhandler.

Årsrapporten indstilles til interessenternes godkendelse.

København den 28. februar 2020

Direktion

Henrik Plougmann Olsen

Bestyrelse

Jørn Neergaard Larsen (formand)

Harald Børsting

Lars Weiss (næstformand)

Ali Hansen

Jørgen Glenthøj (næstformand)

Fanny Broholm

Birgitte Brinch Madsen

Mimi Larsson

Peter Jensen

De uafhængige revisorers revisionspåtegning

Til interessenterne i Metroselskabet I/S

Revisionspåtegning på årsregnskabet

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Metroselskabet I/S for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2019, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis. Årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Metroselskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2019 samt af resultatet af Metroselskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2019 i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklings-selskabet I/S og rigsrevisorloven. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er

nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet".

Rigsrevisor er uafhængig af Metroselskabet i overensstemmelse med rigsrevisorloven § 1, stk. 6, og den godkendte revisor er uafhængig af Metroselskabet i overensstemmelse med internationale etiske regler for revisorer (IESBA's etiske regler) og de yderligere krav, der er gældende i Danmark. Vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav.

Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabsloven. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Ved udarbejdelsen af årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere Metroselskabets evne til at fortsætte driften; at

oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere Metroselskabet, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet

Vores mål er at opnå en høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. En høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklings-selskabet I/S og rigsrevisorloven, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugere træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklings-selskabet I/S og rigsrevisorloven foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandling som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er

tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.

- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandling, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Metroselskabets interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om Metroselskabets evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at Metroselskabet ikke længere kan fortsætte driften.
- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af årsregnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om årsregnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om blandt andet det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

Vores konklusion om årsregnskabet omfatter ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at læse ledelsesberetningen og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent med årsregnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation.

Vores ansvar er derudover at overveje, om ledelsesberetningen indeholder krævede oplysninger i henhold til årsregnskabslovens regler.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i årsregnskabsloven. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ledelsen er også ansvarlig for, at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de virksomheder, der er omfattet af årsregnskabet. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af udvalgte emner i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision.

I vores juridisk-kritiske revision efterprøver vi med en høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de undersøgte dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt indgåede aftaler og sædvanlig praksis. I vores forvaltningsrevision vurderer vi med en høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften, der er omfattet af årsregnskabet.

Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom i denne udtalelse.

Vi har ingen væsentlige kritiske bemærkninger at rapportere i den forbindelse.

København, den 28. februar 2020

Rigsrevisionen

CVR: 77806113

Lone Lærke Strøm
Rigsrevisor

Malene Sau Lan Leung
Kontorchef

Deloitte

Statsautoriseret
Revisionspartnerselskab
CVR: 33963556

Erik Lyng Skovgaard Jensen
Statsautoriseret revisor
MNE-nummer: 10089

Bryndís Símonardóttir
Statsautoriseret revisor
MNE-nummer: 40064

Ernst & Young

Godkendt
revisionspartnerselskab
CVR: 30700228

Torben Bender
Statsautoriseret revisor
MNE-nummer: 21332

Michael N. C. Nielsen
Statsautoriseret revisor
MNE-nummer: 26738

Bilag til ledelsesberetningen

Nedenstående langtidsbudget 2020 er vedtaget i december 2019. I forhold til langtidsbudget 2019 fra december 2018 er der ikke foretaget væsentlige ændringer.

Forudsætninger for langtidsbudgettet

Langtidsbudgettet er angivet i løbende priser:

Passagertal og takster

1. Passagertallene frem til 2035 er fastlagt med udgangspunkt i passagerprognose baseret på den senest opdaterede trafikmodel. Der budgetteres med et passagertal i 2020 på 121 mio. passagerer stigende til 137 mio. i 2021 og 174 mio. i 2025. Passagertallet for 2035 forventes at ligge på 191 mio. passagerer. Efter 2035 er passagertallene konservativt fastholdt på 154 mio. passagerer jf. tidligere passagerprognose.

2. Ved takstforudsætningerne er der taget udgangspunkt i prisen pr. passager baseret på bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. Takstforudsætningerne er reguleret til 2020-priser baseret på den realiserede udvikling i taksterne i perioden og endvidere

justeret i overensstemmelse med den konstaterede passagersammensætning i 2018. Taksten pr. passager er i 2020 budgetteret med 13,99 kr. Der er forudsat en real takststigning baseret på forudsætningerne om den økonomiske udvikling i konvergensprogram 2016. I den fremtidige takstudvikling er der indregnet en usikkerhed til imødegåelse af risiko for ændringer i den fremtidige deling af billetindtægter i hovedstadsområdet.

Drifts- og anlægskostninger

3. Driftsomkostningerne for idriftsat metro er estimeret på baggrund af selskabets omkostninger i henhold til drifts- og vedligeholdelseskontrakterne. For Nordhavn og Sydhavn er der taget udgangspunkt i transportsystemkontrakterne.

Da den forudsatte realstigning i taksterne erfaringsmæssigt vurderes at slå delvis igennem på indekseringen af driftsomkostningerne til metroen, er der budgetteret med en realstigning i driftsomkostningerne svarende til ca. 60 % af den forudsatte reeltakststigning.

4. Driftsmobilisering og mobilisering (Sydhavn) er i perioden 2019 - 2024 budgetteret med i alt 722 mio. kr. i 2020-priser.

5. Anlægskostningerne til Cityringen er baseret på det senest godkendte anlægsbudget. De samlede anlægskostninger er vurderet til 23,6 mia. kr. i 2010-priser (25,4 mia. kr. i 2020-priser). Opregning af restbudget fra 2010-priser til aktuelt prisniveau er baseret på kontraktindeks og Finansministeriets anlægsindeks.

6. Anlægskostningerne for Nordhavnen er baseret på det senest godkendte anlægsbudget. De samlede anlægskostninger er vurderet til 2,9 mia. kr. i 2012-priser inkl. korrektionsreserver (3,2 mia. kr. i 2020-priser). Opregning af restbudget fra 2012-priser til aktuelt prisniveau er baseret på kontraktindeks og Finansministeriets anlægsindeks.

7. Anlægskostningerne for Sydhavn er baseret på det senest godkendte anlægsbudget. Det samlede anlægsoverslag er vurderet til 8,6 mia. kr. inkl. korrektionsreserver i 2014-priser (9,4 mia. kr. i 2020-priser).

8. Reinvesteringerne i forbindelse med Cityringen er baseret på forudsætningerne i principaftalen og udgør hvert 10. år 289 mio. kr., hvert 25. år 1.299 mio. kr. og efter 50 år herudover 577 mio. kr. i 2020-priser. Opregning til 2020-priser er med udgangspunkt i en forventet prisudvikling på 2 pct. fra 2019-2020.

9. Reinvesteringerne i forbindelse med Nordhavnen er baseret på forudsætningerne i udredningen og udgør hvert 10. år 38 mio. kr., hvert 25. år 172 mio. kr. og efter 50 år herudover 77 mio. kr. i 2020-priser. Opregning til 2020-priser er med udgangspunkt i en forventet prisudvikling på 2 pct. fra 2019-2020.

10. Reinvesteringerne i forbindelse med Sydhavn er baseret på forudsætningerne i principaftalen og udgør hvert 10. år 84 mio. kr., hvert 25. år 377 mio. kr. og efter 50 år

herudover 168 mio. kr. i 2020-priser. Opregning til 2020-priser er med udgangspunkt i en forventet prisudvikling på 2 pct. fra 2019-2020.

11. Der er forudsat reinvesteringer i forbindelse med den idriftsatte metro hvert 10. år på 336 mio. kr. i 2020-priser. Der er i overensstemmelse med interessentskabskontrakten ikke indregnet reinvesteringer i tog, tunneller og stationer. Budget til investeringsprogram (kapacitetsudvidelse) er i perioden 2019-2024 estimeret til 2.328 mio. kr. i 2020-priser.

12. Selskabets generelle finansieringsreserve på 725 mio. kr. i 2020-priser er reserveret i langtidsbudgettet.

Øvrige forhold

13. Metroen er momsregistreret, hvorfor selskabets indtægter fra drift af metroen er fratrukket moms, mens momsudgifter ved anlæg af metroen afløftes.

14. Det er forudsat, at "anden gæld", der ikke er rentebærende, vokser til ca. 600 mio. kr. for igen at falde til ca. 100 mio. kr.

15. Det forudsættes, at overskudslikviditet forrentes med en realrente på 2 pct. p.a. Ved forrentning af gæld tages højde for selskabets indgåede aftaler om renteaftæknning. Gæld ud over renteaftæknningen forrentes med en realrente på 3,5 pct. p.a. På kort sigt tages endvidere hensyn til selskabets faktiske renteforventninger.

16. Det forudsættes, at alle priser fra 2020 stiger med 2 pct. p.a.

Langtidsbudget

Langtidsbudget 2020 for Metroselskabet I/S (løbende priser)

Mio. kr.

Inflation 2%

Renteforudsætninger:

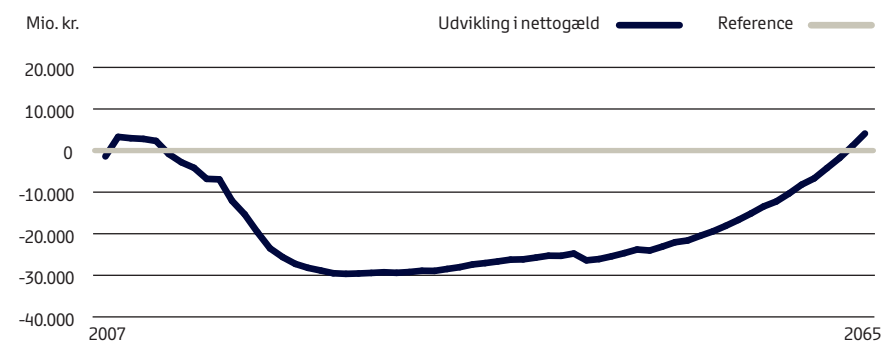
På aftaler om renteafdækning indregnes den faktiske rentesats.

Gæld ud over renteafdækningen forrentes med en realrente på 3,5 %, svarende til en nominel rente på 5,5 %.

Anlæg Cityringen (2010 prisniveau) 23.552

Anlæg Nordhavn (2012 prisniveau) 2.900

Anlæg Sydhavn (2014 prisniveau) 8.627



Langtidsbudget 2020 for Metroselskabet I/S (løbende priser) – fortsat

Mio. kr.	År	Tilgodehavender	Anden gæld mv.	Idriftsat metro			Anlæg af Cityring, Nordhavn og Sydhavn			Driftsoverskud, den samlede metro			Renter	Bevægelse	Nettogæld primo	Nettogæld ultimo
				Investeringer	Anlægsomk.	Indeksring	Indtægter	Udgifter	Likviditetsvirkning							
	01.01.2007	1.268	105		-4											-1.402
	2007	4.842	75	-172	-62	0	380	-354	4.708	-17	4.691					3.288
	2008	58	-142	-53	-390	0	501	-444	-469	152	-317					2.971
	2009		102	-44	-404	0	530	-464	-280	114	-166					2.805
	2010		40	-43	-594	0	595	-484	-486	-4	-490					2.315
	2011		-141	-62	-3.008	-102	635	-443	-3.122	-15	-3.137					-822
	2012	310	-64	-61	-2.173	-98	678	-443	-1.851	-143	-1.994					-2.816
	2013	1.886	-51	-135	-2.990	-128	691	-475	-1.203	-134	-1.336					-4.152
	2014	931	-207	-151	-3.240	-126	772	-484	-2.505	-149	-2.655					-6.806
	2015	3.779	5	-162	-3.668	-84	743	-503	110	-229	-119					-6.926
	2016	-238	-218	-71	-4.353	-230	836	-545	-4.819	-337	-5.156					-12.082
	2017	-298	-36	-56	-2.727	-92	903	-583	-2.889	-363	-3.252					-15.334
	2018	-398	-446	-136	-3.179	-77	891	-599	-3.944	-322	-4.266					-19.600
	2019		300	-200	-2.813	-1.092	1.032	-760	-3.533	-380	-3.913					-23.513
	2020	66	300	-626	-1.664	-280	1.753	-1.254	-1.705	-400	-2.105					-25.618
	2021		300	-663	-1.201	-118	2.047	-1.315	-949	-685	-1.635					-27.253
	2022		300	-602	-753	-74	2.274	-1.385	-240	-713	-953					-28.206
	2023		300	-599	-537	-53	2.518	-1.457	172	-807	-635					-28.841
	2024	1.452	-200	-474	-1.391	-120	2.686	-1.517	436	-1.101	-665					-29.506
	2025		-200	0	0	0	2.781	-1.600	981	-1.123	-142					-29.648
	2026			0	0	0	2.870	-1.621	1.249	-1.162	87					-29.561
	2027			0	0	0	2.960	-1.671	1.289	-1.156	133					-29.428
	2028			0	0	0	3.052	-1.717	1.335	-1.169	166					-29.262
	2029			-345	0	0	3.152	-1.758	1.049	-1.187	-138					-29.401
	2030			-47	0	0	3.253	-1.806	1.401	-1.211	190					-29.211
	2031			0	0	0	3.357	-1.855	1.502	-1.197	305					-28.906
	2032			-427	0	0	3.464	-1.905	1.133	-1.165	-33					-28.938
	2033			0	0	0	3.575	-1.956	1.618	-1.154	464					-28.474
	2034			-111	0	0	3.689	-2.009	1.569	-1.130	439					-28.035
	2035			0	0	0	3.806	-2.064	1.742	-1.101	641					-27.394
	2036			0	0	0	3.293	-1.858	1.435	-1.100	335					-27.059
	2037			0	0	0	3.376	-1.899	1.477	-1.081	397					-26.662
	2038			0	0	0	3.461	-1.940	1.521	-1.091	430					-26.232
	2039			-421	0	0	3.548	-1.983	1.145	-26.232	68					-26.164
	2040			-57	0	0	3.637	-2.026	1.554	-1.134	420					-25.744
	2041			0	0	0	3.728	-2.070	1.658	-1.198	460					-25.284
	2042			-520	0	0	3.821	-2.115	1.186	-1.214	-28					-25.312
	2043			0	0	0	3.916	-2.161	1.755	-1.200	555					-24.757
	2044			-2.225	0	0	4.013	-2.208	-419	-1.229	-1.648					-26.405
	2045			-282	0	0	4.113	-2.256	1.575	-1.265	309					-26.095
	2046			0	0	0	4.215	-2.305	1.910	-1.239	671					-25.424
	2047			0	0	0	4.320	-2.355	1.965	-1.201	764					-24.660
	2048			0	0	0	4.427	-2.407	2.021	-1.157	864					-23.796
	2049			-1.182	0	0	4.537	-2.459	896	-1.140	-244					-24.041
	2050			-69	0	0	4.650	-2.513	2.068	-1.122	946					-23.094
	2051			0	0	0	4.743	-2.563	2.180	-1.138	1.042					-22.052
	2052			-634	0	0	4.838	-2.614	1.590	-1.159	430					-21.622
	2053			0	0	0	4.935	-2.667	2.268	-1.137	1.131					-20.490
	2054			-164	0	0	5.033	-2.720	2.149	-1.078	1.072					-19.419
	2055			0	0	0	5.134	-2.774	2.360	-1.053	1.307					-18.111
	2056			0	0	0	5.237	-2.830	2.407	-979	1.428					-16.684
	2057			0	0	0	5.341	-2.886	2.455	-900	1.556					-15.128
	2058			0	0	0	5.448	-2.944	2.504	-813	1.692					-13.437
	2059			-625	0	0	5.557	-3.003	1.929	-735	1.194					-12.243
	2060			-84	0	0	5.668	-3.063	2.521	-621	1.899					-10.343
	2061			0	0	0	5.782	-3.124	2.657	-513	2.144					-8.199
	2062			-773	0	0	5.897	-3.187	1.938	-415	1.523					-6.676
	2063			0	0	0	6.015	-3.250	2.765	-309	2.456					-4.220
	2064			-200	0	0	6.136	-3.315	2.620	-178	2.442					-1.778
	2065			0	0	0	6.258	-3.382	2.877	-36	2.840				-1.778	1.063
	2066			0	0	0	6.383	-3.449	2.934	101	3.035					4.097

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
2300 København S
CVR-nr. 30823699

T +45 3311 1700
E m@m.dk

Læs mere om metroen på m.dk

Foto
Morten Bjerregaard, Ditte Valente,
Tuala Hjarnø, Søren Hytting, Metroselskabet

Layout, e-Types
Tryk, GraphicUnit ApS
ISBN: 978-87-92378-41-5





Læs mere om metroen på m.dk