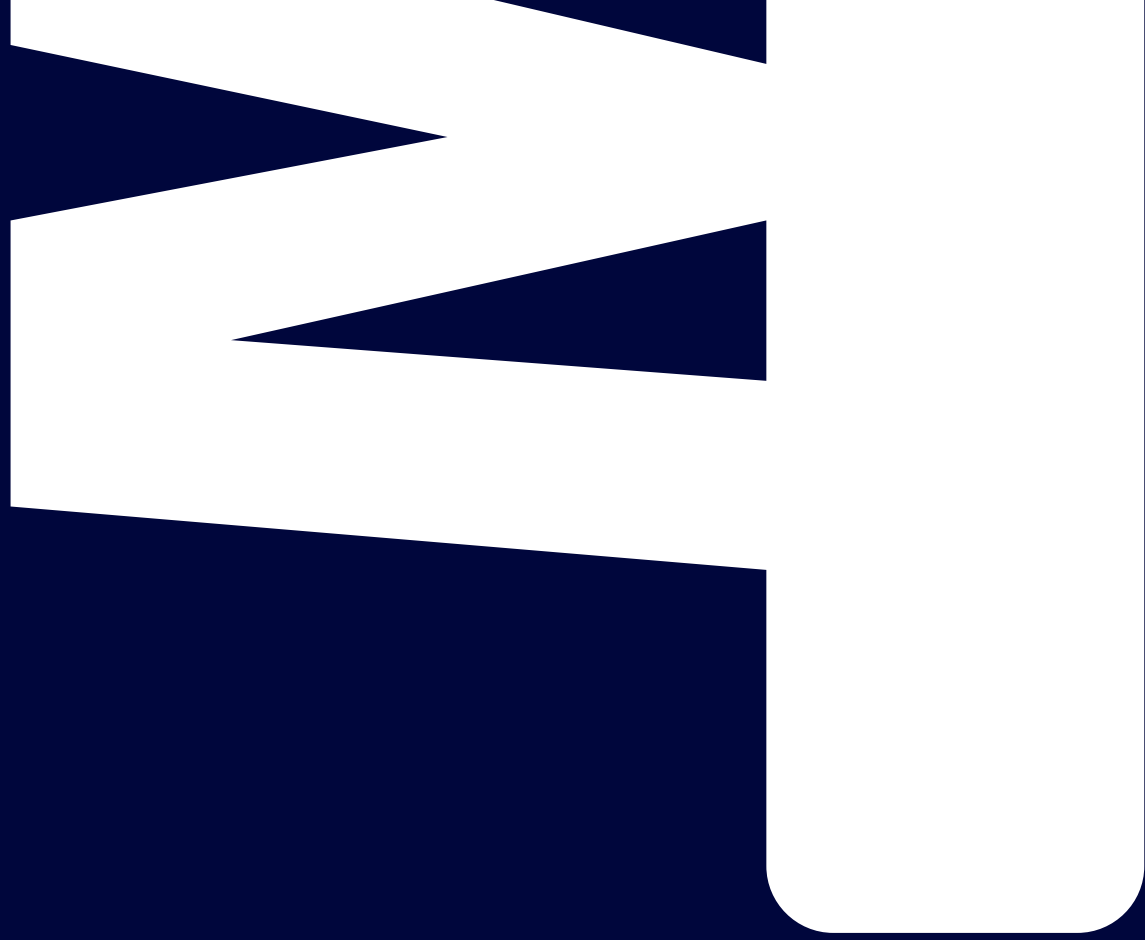


Arsrapport 2016
Metrosekskabet I/S



Indhold	
Forord	5
Nøgletal	7
2016 i korte træk	8
Om Metroselskabet	26
Ejerforhold	28
Forretningsstrategi	29
Compliancetest af metroselskabet	30
Metroselskabets ansatte	33
Metroselskabets bestyrelse	34
Metroselskabets direktion	37
Resultater og forventninger	38
Årets resultat	40
Årsregnskab	50
Regnskabspraksis	53
Regnskab	59
Ledelsespåtegning	86
De uafhængige revisorers erklæringer	88
Bilag til ledelsesberetning	92
Langtidsbudget	95



Blandt andet på grund af en driftspåidelighed på 99,2 procent blev 2016 endnu et rekordår.

Kære læser

2016 indskrives i Metroselskabets historie som et af de mest begivenhedsrige år i selskabets knap 10 år lange historie. Passagererne er strømmet til metroen, og det såkaldte 'grove' anlægsarbejde er snart overstået på byggeriet af Cityringen.

Overskuddet fra driften af metroen steg markant i 2016, og resultatet før ned- og afskrivninger blev på 291 mio. kr. Et overskud der vil bidrage til finansieringen af de kommende anlægsprojekter. Selskabet kommer endvidere ud af 2016 med en positiv korrigeret egenkapital på 3,8 mia. kr.

For det eksisterende metrosystem i Københavnsområdet bød 2016 på en ny rekord, hvad angår driftspåidelighed. Den hidtidige rekord lød på 98,8 pct. og blev sat i 2011 samt 2015, men i 2016 lykkedes det Metroselskabets driftsoperatør at opnå en driftspåidelighed for det samlede år på 99,2 pct. Det vil sige, at gennemsnitligt 12.896 af metroens 13.000 afgangene i døgnet forløb planmæssigt til tiden.

Den høje driftspåidelighed er blandt andet et resultat af de sidste par års store arbejde med at opsætte perrondøre på alle overjordiske stationer. Resultatet er særligt imponerende, da metroen i 2016 passerede en stor milepæl. Det ambitiøse vækstsmål på 5 pct. passagerfremgang i 2016 blev overgået, da mere end 60 millioner passagerer rejste med metroen.

På de mange metrobyggepladser er der også sporet stor fremgang. Tunnelboremaskinerne mangler blot at anlægge de sidste få procent af Cityringens tunneler, og byggeriet af Cityringen har bevæget sig ind i en ny fase. De dygtige tunnelborebissere har klaret udfordringerne med at bygge metro under krævende lokaliteter som Marmorkirken, Magasin, Gammel Strand og Rådhuspladsen.

Nu bliver de tekniske installationer og de permanente skinner anlagt, imens Cityringens tog testes og prøvekøres. Der er allerede leveret 21 nye metrotog, og i 2016 valgte Metroselskabet at anvende en option om at købe i alt 39 metrotog, så der også er tilstrækkelig kapacitet til at dække driften på afgreningerne til Nordhavn og Sydhavn.

På afgreningen fra Cityringen til Nordhavn arbejdes der hårdt for at kunne åbne ultimo 2019. I løbet af december lykkedes det tunnelboremaskinen Frida at slå rekorden for flest anlagte tunnelringe på et døgn. Med hele 40 tunnelringe – svarende til 53,2 meter – fik Frida og det dygtige hold af tunnelarbejdere slået Comets tidligere rekord fra sluthalvfemsernes metrobyggeri med tre meter.

Samtidig blev det besluttet, at Metroselskabet kunne sende Sydhavnslinjen i udbud.

I begyndelsen af 2017 blev Jørn Neergaard Larsen endvidere udpeget som Metroselskabets nye formand.

Det var 2016 i korte træk. I denne rapport kan du dykke længere ned i Metroselskabets aktiviteter i året, der gik. Som noget nyt har Metroselskabets herudover udarbejdet en CSR-rapport, der indeholder en beskrivelse af de tiltag, selskabet har foretaget i 2016, samt selskabets forventninger til fremtiden.

God læselyst!

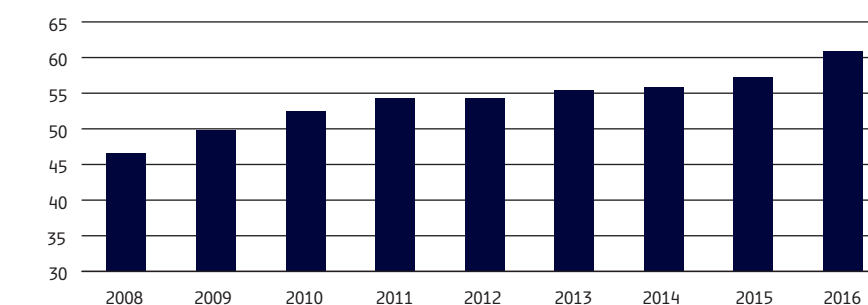
Jørn Neergaard Larsen
Formand for bestyrelsen

Henrik Plougmann Olsen
Administrerende direktør

Resume af nøgletal

Passagertal

Mio. passagerer



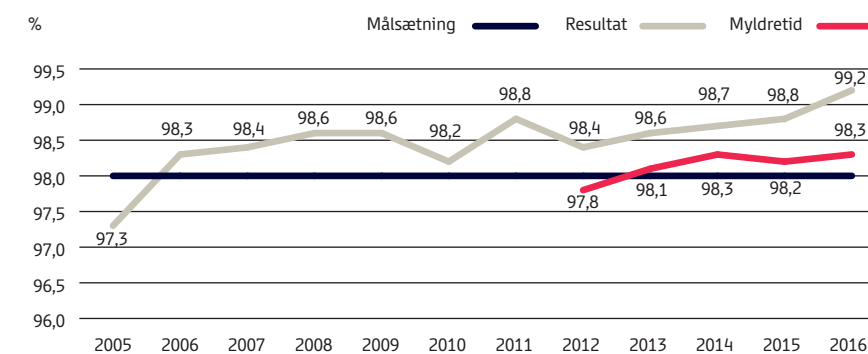
Resultat før ned- og afskrivninger

Mio. kr.



Driftsstabilitet

%

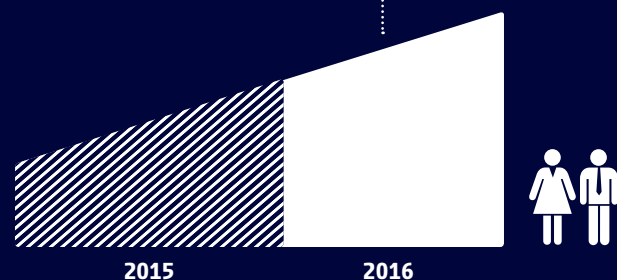


2016 i korte træk

I 2016 havde vi

60.923.433 passagerer.

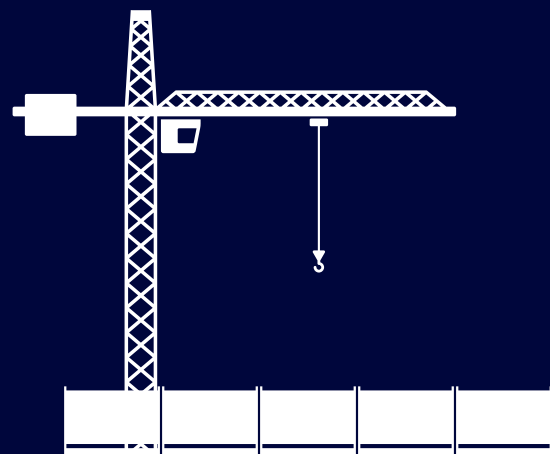
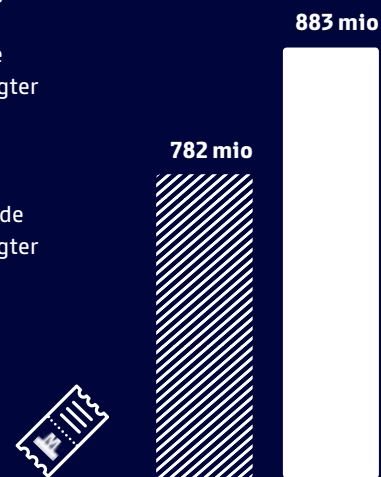
Det er en vækst på **3,71 mio**



Passagerindtægter

■ Realiserede takstindtægter

▨ Reviderede budgetterede takstindtægter



I 2016 havde vi

541.983

besøgende på udsigtsplatformene

I 2016 havde vi

56.323

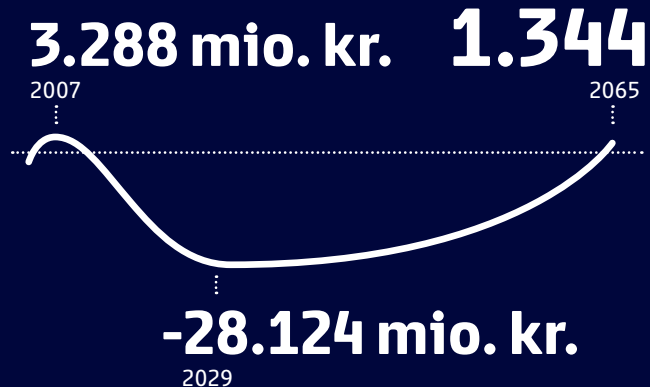
besøgende på byggepladserne



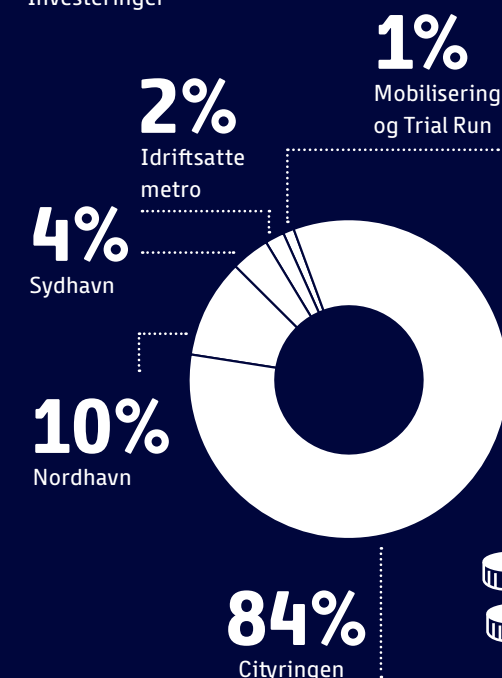
99,2%

af togene kørte til tiden i 2016.
98,3% i myldretiden.

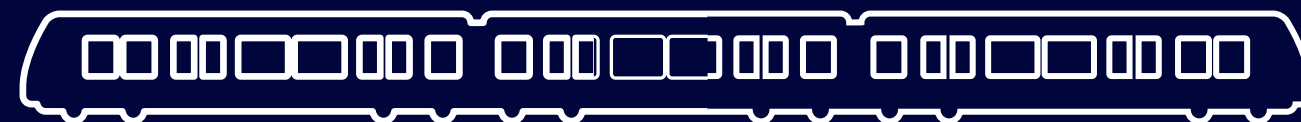
Langtidsbudget (mio. kr.)



2016
Investeringer



Ud af **39** togsæt til Cityringen har vi modtaget **21**



I December 2016 var over 95 % af Cityringens tunneller udgravet





Vækstmålet på 5 procent passagerfremsang i 2016 blev overgået, da mere end 60 millioner passagerer rejste med metroen.

2016 i korte træk

2016 er gået og Metroselskabet ser tilbage på et år fyldt med spændende og udfordrende opgaver, ikke mindst forberedelsen af udbud af drift og vedligehold af den eksisterende metro, udbud af Sydhavnsafgreningen fra Cityringen og det igangværende anlægsarbejde på Nordhavnsafgreningen og Cityringen. Men 2016 bød også på mange andre ambitiøse tiltag.

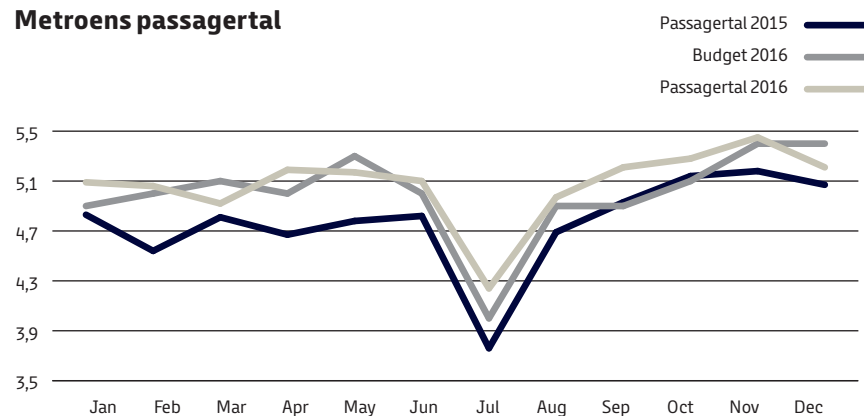
Passagervækst

2016 har været et rekordår for antallet af passagerer i metroen, hvor der har været mere end 60 mio. passagerer, hvilket er en stigning på 6 pct. i forhold til 2015 og 0,9 mio. passagerer over budget. Der blev

budgetteret med 60 mio. passagerer, hvilket var en stigning på 4,9 pct. sammenlignet med 2015, hvor 57,2 mio. passagerer rejste med metroen. Der var passagerrekord i november måned, hvor ikke mindre end 5.451.035 mio. passagerer tog metroen.

Ud over den fortsatte befolkningstilvækst i Hovedstaden har årsagen til den høje vækst blandt andet været, at væksten i passagertallet i 2015 blev begrænset af arbejdet med at installere perrondøre på de overjordiske stationer, som særligt i første halvdel af 2015 gav driftsforstyrrelser, som gjorde, at passagererne fandt alternative transportmuligheder. Efter at dørene er blevet installeret, fungerer systemet som planlagt bedre end før, og

Metroens passagertal



“
99,2 pct. af de planlagte afgang blev afviklet rettidigt.”

det har været muligt at sætte flere tog ind i for eksempel myldretiden og andre spidsbelastningsperioder. Derfor oplevede passagerne i 2016 et væsentligt højere serviceniveau, hvilket har betydet, at flere har valgt metroen som det foretrukne transportmiddel.

Særligt strækningen mellem Amagerbro og Lufthavnen har oplevet en høj stigning i antallet af passagerer. Lufthavnen, som er metroens 5. største station, har i 2016 oplevet en vækst på i alt 26,35 pct., hvilket svarer til næsten 0,9 mio. flere passagerer. Ligeledes har metroens øvrige stationer alle oplevet en stigning i 2016, herunder er der blandt andet observeret enkelte stigninger på op til 23% og 11%.

Rettidighed i driften

Metroen har altid haft en høj driftsstabilitet, som alligevel bliver bedre og bedre. Og 2016 blev endnu et rekordår med den hidtil bedste driftsstabilitet, hvor 99,2 pct. af de planlagte afgang blev afviklet rettidigt. Den høje driftsstabilitet er en videreførelse af den høje driftsstabilitet fra anden halvdel af 2015 og skyldes først og fremmest, at 2016 var det første hele år

med de nye perrondøre på de overjordiske stationer.

Men den høje driftsstabilitet skyldes også det systematiske arbejde, som finder sted i samarbejdet med driftsentrepreneur Ansaldo STS og dennes underleverandør Metro Service A/S, hvor fokus er på løbende at forbedre driftsstabiliteten. Der blev eksempelvis i 2016 igangsat optimeringsprojekter, der skulle gøre togkontrolsystemet endnu bedre. Et af disse projekter er forbedret styring af, hvor lang tid dørene til togene er åbne på stationerne. Dette gavner dels passagerernes muligheder for at nå at komme ind og ud af togene, og dels vil det begrænse problemer med blokerede døre og deraf afledte forstyrrelser i driften. Derudover er der fokus på at optimere “fleksområderne” i togene, således at hvert tog kan rumme flere passagerer.

Driftsstabiliteten målt for myldretiden alene endte i 2016 på 98,3 pct., hvilket er en tangering af den hidtidige rekord i 2015. Men for myldretiden er der ikke den samme store fremgang som for den samlede driftsstabilitet for året. Metroselskabet satte i 2016 særligt fokus på at sikre en bedre, og ikke mindst hurtigere, reaktion på driftsforstyrrelser i myldretiden.

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:

Metroselskabet lægger stor vægt på at sikre en god passageroplevelse gennem en høj driftsstabilitet i samarbejde med Ansaldo STS, der er driftsentrepreneur, og deres underleverandør, Metro Service A/S.

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

“
De nyligt installerede dynamiske reklameskærme er taget i brug til information for planlagte samt uplanlagte forstyrrelser på udvalgte stationer.”

Under driftsforstyrrelser i myldretiden samler der sig hurtigt mange passagerer på perronerne, hvilket gør ind- og udstigning vanskelig, hvilket igen gør det sværere at genoprette normal drift. Endvidere er det typisk netop i myldretiden, at det er allermost problematisk for kunderne med forsinkelser, da de her skal møde på arbejde og uddannelse eller omvendt hjem og hente børn og lignende.

Blandt de aktiviteter, der blev igangsat i 2016 for at sikre en hurtigere afhjælpning af driftsproblemer, var en forbedret fordeling af personale i metrosystemet. På de travleste stationer er der således nu permanent stewards til stede i myldretiden. Dette er med til at sikre, at der altid er personale på stedet på disse stationer, som straks kan hjælpe ved nedbrud. En afledt fordel heraf er også, at personalet kan guide passagerne.

Derudover har der i 2016 været fokus på at forbedre informationen til kunderne via personale i kontrolrum og på stationerne, så kundernes gener ved driftsforstyrrelserne afhjælpes bedst muligt. I 2016 er det blevet muligt for stewards at lave lokale udkald på 4 centrale stationer (Frederiksberg, Nørreport, Kongens Nytorv

og Christianshavn) dvs. stewards på enkelte stationer kan foretage lokale udkald via håndholdte højttalere og derved informere til passagerne direkte fra platformen som ekstra supplement til udkald og anden information som udgår fra kontrolrummet. Desuden er de nyligt installerede dynamiske reklameskærme taget i brug til information for planlagte samt uplanlagte forstyrrelser på udvalgte stationer.

Myldretidsdriftsstabiliteten bliver målt på alle hverdage i tidsrummene fra kl. 07:00 til 09:00 og igen fra kl. 15:30 til 17:30.

Klimatilpasning

Københavnsområdet har de senere år oplevet flere og kraftigere skybrud og flere episoder med forhøjet vandstand i Københavns havn i forbindelse med stormvejr. Metroselskabet har som konsekvens heraf løbende afstemt sit klimatilpasningsprogram, så det er baseret på de seneste prognoser og hændelser. Nødvendigheden af dette arbejde er blevet understreget flere gange, hvor Metroselskabet har oplevet situationer med indtrængende vand i teknikrum under skybrud, hvilket har ført til forstyrrelser i driften og udgifter til reparationer.

Som følge heraf har Metroselskabet i 2016 haft fokus på forsættelse af den igangværende proces, som blev intensiveret i 2015 med beskyttelse af installationer med henblik på at sikre en stabil og rettidig drift på metroen. Dette arbejde har bl.a. omfattet skybrudssikring af skakte og teknikrum samt nedgange til tunnelstrækningerne via vandtætte døre, rækværk og barrierer. Derudover er metroselskabets Kontrol- og Vedligeholdelsescenter blevet skybrudssikret ved etablering af et

Metroen kører hele dagen og hele natten på alle ugens dage. Der er 2-4 minutter mellem hvert tog i myldretiden og 3-6 minutter uden for myldretiden samt i weekenden.

Fredag og lørdag nat (efter kl. 01.00) kører togene med 7-15 minutters interval, og fra søndag til torsdag kører togene med 20 minutters interval efter midnat.



99,2%

af togene kørte til tiden i 2016. 98,3% i myldretiden.

forsinkelsesbassin, opsætning af barrierer, nedlægning af dræn, pumper etc. Sideløbende med sikringen af den eksisterende metro har vi udført analyser med henblik på at sikre Cityringen og de nye afgreninger til Nordhavnen og Sydhavnen. På den måde kan de fremtidige metrostrækninger sikres på baggrund af nyeste data og erfaringer fra den eksisterende metro.

Passagerinformation i verdensklasse

Metroselskabet har en målsætning om at forbedre passagerinformationen og skabe gode kundeoplevelser for at tiltrække nye kunder og fastholde eksisterende. Kundernes tilfredshed med passagerinformationen ligger på et relativt godt niveau, men der er plads til forbedringer, og selskabet ønsker derfor at give informationen og tilfredsheden et løft. Således har selskabet igangsat en række initiativer, der implementeres i de kommende år.

Et af initiativerne handler om at gennemføre en større forbedring af de tekniske systemer, der anvendes til at få passagerinformationen ud til kunderne. Systemforbedringerne vil bl.a. give forbedrede udkald på stationer og i tog, mulighed for at give information hurtigere på flere kanaler samt mere præcise resultater ved rejsesøgninger på Rejseplanen. Systemet forventes implementeret i 2018. Det er ambitionen at skabe passagerinformation i verdensklasse til gavn for kunderne samt at sikre en sammenhængende passagerinformation i hele systemet, når Cityringen åbner.

Som led i arbejdet med at styrke kundeservicen og kundeoplevelsen på stationerne er der gennemført et nyt koncept for

bemanding af de store stationer. En 'stationsansvarlig' steward har således det daglige ansvar for en given station. Stewarden er tilgængelig for kunder, der har brug for information om billetter, afgang, forbindelser med mere.

Der arbejdes desuden målrettet med adfærdskampagner, som skal tilskynde passagerne til en adfærd, der dels er hensigtsmæssig i forhold til metros drift, og som samtidig skaber en bedre rejseoplevelse.

DOT og Takst Sjælland

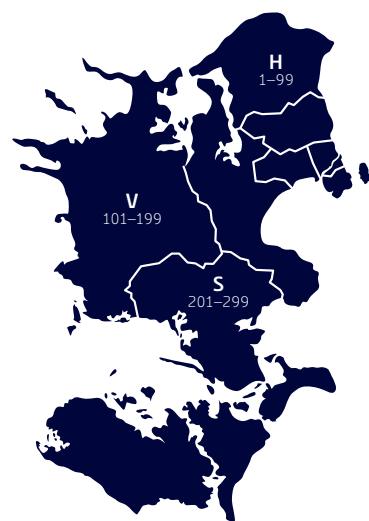
DSB, Movia og Metroselskabet har løbende arbejdet med at udvide samarbejdet med det formål at gøre det nemmere at være passager i den kollektive transport. Udvidelsen har både været geografisk og indholdsmæssig. Den geografiske udvidelse har bestået i, at samarbejdet er udvidet til at dække Sjælland, Lolland, Falster og Møn, mens den indholdsmæssige udvidelse har bestået i øget samarbejde om kundevedtente aktiviteter som f.eks. billetsalg, kundeservice, trafikinformation mv. Det nye kundevedtente samarbejde har fået navnet DOT (Din Offentlige Transport). DSB, Movia og Metroselskabet har i 2016 etableret DOT som et interentskab (DOT I/S), hvilket har betydet, at DOT kan indgå kontrakter, ansætte medarbejdere og varetage drift og udvikling af services til kunderne. Det muliggør, at trafikelskaberne i fællesskab i endnu højere grad kan udvikle og drive de kundevedtente aktiviteter.

Derudover har parterne i DOT arbejdet tæt sammen om at harmonisere priserne i den kollektive trafik på Sjælland. Målet har været at sikre ens priser på hele Sjælland og samtidig gøre takstsystemet mere

“
Det er ambitionen at skabe passagerinformation i verdensklasse.”



Over halvdelen af de nye metrotog er blevet leveret.



Nedlæggelse af 4 takstområder til ét betyder ens priser på hele Sjælland

logisk og overskueligt. Et af elementerne i takstreformen har f.eks. været at sikre, at det altid er billigst at bruge rejsekort, medmindre man rejser så meget, at det kan betale sig at købe et pendlerkort. Konkret er de tre nuværende takstområder (H, S og V) samt DSB's tværgående takstsæt blevet sammenlagt til ét takstområde, der dækker hele Sjælland, Lolland, Falster og Møn. Med Takst Sjælland har parterne i DOT foretaget den største reform af takstsystemet i Hovedstadsområdet siden 1970'erne, og de nye priser trådte i kraft pr. 15. januar 2017. Nogle passagerer er blevet påvirket af stigende og andre af faldende priser, men samlet set forventes ikke et stigende prisniveau. De fleste priser på korte rejser er uændrede i Hovedstadsområdet, hvorfor størsteparten af metroens passagerer kun er blevet påvirket i begrænset omfang.

Genudbud af driften af den eksisterende metro

Den gældende drifts- og vedligeholdelseskontrakt med Ansaldo STS, udløber med udgangen af december 2018 efter en kontraktperiode på 8 år. I 2016 har Metroselskabet haft fokus på at udarbejde udbudsmaterialet, som blev offentliggjort i november 2016, med henblik på at sikre, at den kommende kontrakt er underskrevet primo 2018. Målet hermed er at sikre, at den vindende tilbudsgiver har god tid til at mobilisere sig forud for den nye kontrakts driftsstart, som er den 1. januar 2019.

Billetindtægterne fra driften af den eksisterende metro finansierer omkostningerne ved drifts- og vedligeholdelseskontrakten for den eksisterende metro fuldt ud. Hertil kommer et driftsoverskud, som anvendes til at medfinansiere anlægget af nye metrolinjer samt de løbende og mindre investeringer, der er behov for i driften. Det er derfor vigtigt for Metroselskabet at få en god aftale og pris ved genudbuddet af drifts- og vedligeholdelsesopgaven.

“
Med Takst Sjælland har parterne i DOT foretaget den største reform af takstsystemet i Hovedstadsområdet siden 1970'erne.”

Væsentligste ændringer fra det tidligere udbudsmateriale er tilretning i forhold til den gældende forretningsstrategi, sikring af ensartethed ift. Cityringskontrakten for drift og vedligeholdelse. Herudover er erfaringer fra den gældende kontrakt er indarbejdet som forbedringer. En væsentlig ændring i udbudsmaterialet er, at selskabet skal sikre koordination på tværs af flere metrolinjer, da drift og vedligehold af Cityringen og Nordhavns-linjen (M3 og M4) drives under én kontrakt, og de eksisterende metrolinjer (M1 og M2) drives af en anden kontrakt.

Udbuddet gennemføres som udbud med forhandling efter forudgående prækvalifikation og gennemføres under det nye forsyningsvirksomhedsdirektiv fra december 2015.

De mest markante ændringer, som følger af det nye direktiv, er, at udbudsmaterialet i sin helhed har været tilgængeligt for interesserede ansøgere ved offentliggørelsen af udbudsbekendtgørelsen, at mulighederne for efterfølgende at ændre i udbudsmaterialet er begrænsede, samt at også vægning i tildelingskriteriet og evalueringsmodeller har været beskrevet og tilgængelig for ansøgerne på tidspunktet, hvor udbudsbekendtgørelsen blev offentliggjort, hvilket skete i november 2016.

I starten af 2017 er følgende tre selskaber prækvalificerede til at afgive tilbud på den kommende drift og vedligeholdelseskontrakt for Københavns metro M1+M2:

- Arriva Danmark A/S
- Keolis Danmark A/S
- Metro Service A/S

Cityringen er næsten færdigboret

I starten af 2017 skal der tages afsked med de fire tunnelboremaskiner Nora, Tria, Minerva og Eva, som siden 2013 har gravet sig frem under hovedstaden. Fremdriften for de fire tunnelboremaskiner, der skal bore de i alt 29 km tunnel på Cityringen, følger i store træk tidsplanen. Den 31. december 2016 havde tunnelboremaskinerne mindre end 10 pct. tilbage af de i alt cirka 29 kilometer tunneler på Cityringen.

Færdiggørelsen af tunnelarbejdet kommer til at markere en stor milepæl i projekt Cityringen, men arbejdet fortsætter ufortrødent på byggepladserne. På 21 af de 22 byggepladser er udgravningen og etableringen af bundplader gennemført. De mekaniske og elektriske installationsarbejder er i gang på syv stationer, og de såkaldt arkitektoniske arbejder med bl.a. at opsætte vægbeklædning er påbegyndt på de første seks stationer.

Arbejdet på stationsbyggepladserne markerer, at Cityringsprojektet er inde i et faseskifte, hvor transportsystementreprenøren Ansaldo STS løbende får overdraget adgang til tunneller, stationer og skakte for at kunne udføre skinnelægning og installationsarbejder. Sporarbejdet følger tidsplanen, og en række teknikrum er ligeledes under opførelse på seks stationer.

De første 21 tog til Cityringen er ankommet til Kontrol- og Vedligeholdelsescenteret i Vasbygade, hvor de vil gennemgå forskellige tests og tilpasninger. Produktionen af de øvrige passagertog følger tidsplanen, og der vil i alt blive leveret 39 metrotogetsæt til driften på Cityringen inklusiv afgreningerne til Nordhavn og Sydhavn.

Hvor udfordringerne i de første anlægsfaser primært har været etableringen af de meget store anlægskonstruktioner i snævre byrum, vil udfordringerne i de næste faser især være koordineringen af entreprenørernes installationsarbejder på de samme relativt snævre arbejdspladser. Anlægsentreprenøren skal således færdiggøre de indvendige konstruktioner og installere blandt andet ventilationsanlæg. Anlægsentreprenøren har også til opgave, at udføre arkitektoniske arbejder så som opsætning af vægbeklædning på stationerne.

Transportsystemleverandøren skal samtidig lægge spor og foretage installation af transportsystemet i både tunneller, stationer og skakte og herefter teste systemets funktionsduelighed på den såkaldte "Functional Section", som er den strækning, hvor transportsystemet bliver testet.

Arbejdet med at opsætte vægbeklædningen er gået i gang på følgende stationer: Nørrebros Runddel, Nuuks Plads, Aksel Møllers Have, Frederiksberg Station, Frederiksberg Allé samt Enghave Plads. På disse stationer er de store stationsrum og de indvendige konstruktioner støbt, mens sporarbejdet er påbegyndt.

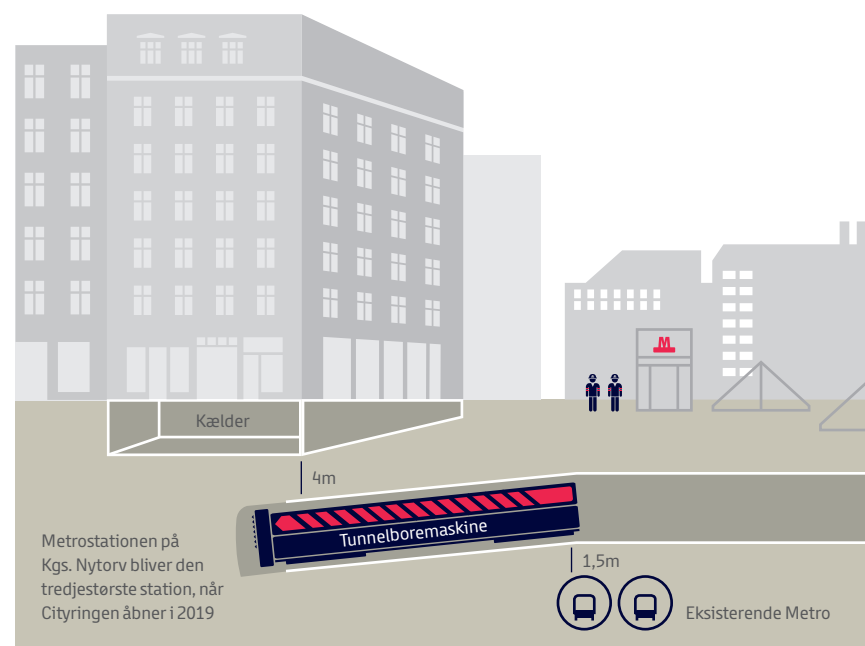
Der er på nuværende tidspunkt ingen ændringer i projektets overordnede tidsplan, men lokale efterslæb håndteres gennem konkrete genopretningsplaner.

I den forløbne periode har fokus specielt været rettet mod risici forbundet med den tidsmæssige færdiggørelse af hovedkonstruktionerne på Marmorkirken og den komplicerede underføring under Magasin ved Kongens Nytorv. Begge aktiviteter er nu succesfuldt gennemført.

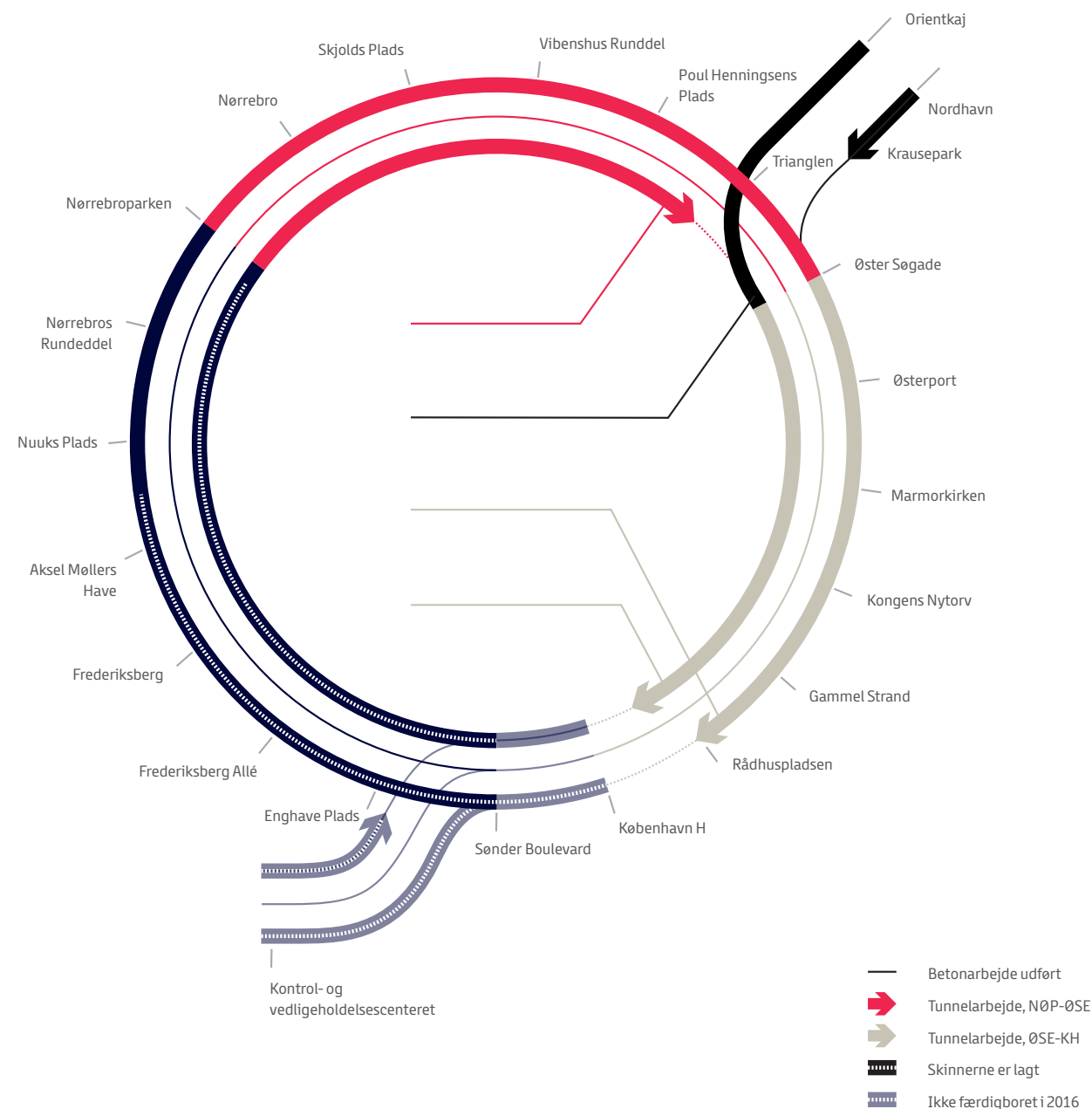
Samlet og hver for sig er der skønnet at være potentielle risici på disse lokaliteter, som vil kunne påvirke projektets tidsplan negativt med op til ca. 8 uger i forhold til tidsplanens færdiggørelsestidspunkt i maj 2019, og der er således ikke forsinkelser i forhold til den planlagte færdiggørelse i maj og åbning i juli 2019.

Figuren på næste side viser boringernes og skinnelægningens fremdrift.

Kongens Nytorv med Magasin du Nords kælder



Cityringen Progress status 2016-12-31



Nordhavn er mere end halvvejs gennemboret

Anlægsarbejdet for afgangen til Nordhavn er fordelt på to kontrakter, hvor Met-Nord JV, som er et Joint Venture mellem Züblin og Hochtief, er entreprenør på begge:

- NH12 – er en totalentreprise, som omfatter de underjordiske anlægsarbejder fra Nordhavn Station til Øster Søgade Station.
- NH3 – er en hovedentreprise, som omfatter de overjordiske anlægsarbejder fra Nordhavn Station til Orientkaj Station.

Begge kontrakter på Nordhavnsprojektet følger i store træk de aftalte kontrakt-tidsplaner.

Ved udgangen af december 2016 er 79 pct. af det samlede NH12-projekt færdiggjort. På NH3 er ca. 24 pct. af anlægsarbejdet færdiggjort.

Den første tunnelboremaskine, Alice, påbegyndte tunnelboringen midt i juni måned, og tunnelboremaskinens fremdrift har været tilfredsstillende. Tunnelboremaskine Alice brød succesfuldt gennem til Øster Søgade den 4. oktober. Ved Krauseparken er der etableret byggeplads, og etablering af sekantpæle til skaktkonstruktionen pågår.

Arbejdet på højbanen og Orientkaj Station er påbegyndt, og ved udgangen af september er arbejdet med ramning af pæle afsluttet, og støbning af fundamenter til bropiller, elevatorårn og teknikbygningen pågår.

Den tidligere konstaterede forurening i forbindelse med Den Røde By har vist sig også at kunne påvirke gangtunnelen under Kalkbrænderihavnsvej, når denne skal etableres. Der arbejdes med en pragmatisk løsning med afværgeforanstaltninger, der ikke skønnes at ville påvirke projektets tidsplan eller overordnede økonomi.

Arbejds miljø

Metroselskabet har stor fokus på arbejdsmiljø på byggepladserne. Antallet af arbejdsulykker på Cityringen inklusiv Nordhavnsafgreningen lå således i 2016 på en ulykkesfrekvens på 20,2. Dette er et fald i forhold til 2015, hvor ulykkesfrekvensen lå på 28,4.

Det store fald i antallet af arbejdsulykker skyldes i høj grad, at selskabet har prioriteret at fokusere på at nedbringe antallet af arbejdsulykker. Den akkumulerede ulykkesfrekvens for metrobyggeriet var ved udgangen af 2016 på 24,0, hvilket også er et fald i forhold til 2015, hvor frekvensen for hele projektet med udgangen af 2015 lå på 26,0.

Hovedparterne af ulykkerne i 2016 skete indenfor civil-works-kontrakten med CMT – det er også indenfor denne kontrakt, at produktionen er mest intensiv i disse år. For så vidt angår de øvrige kontrakter, har ulykkesfrekvensen ligget på et markant lavere niveau.

Der er forskel på arbejdsmiljøet på de mange forskellige byggepladser. Metroselskabet har derfor iværksat en række initiativer, for at sikre deling af best practise mellem byggepladserne. Disse initiativer er nærmere beskrevet i Metroselskabets CSR rapport 2016.

Den 31. december 2016 havde tunnelboremaskinerne mindre end 10 pct. tilbage af de i alt cirka 29 kilometer tunneler på Cityringen.



Lærlinge

Metroselskabet arbejder endvidere aktivt på at sikre så mange lærlinge på metro-byggeriet som muligt, under hensyntagen til, at de unge får en uddannelse af høj kvalitet og med masser af læring.

Metroselskabet vurderer, at der indtil dato har været omkring 150 lærlinge tilknyttet Cityringen og Nordhavn. Selskabet satte i maj 2016 et nyt mål for antallet af lærlinge. Det blev her besluttet, at der fra 2016 og frem til afslutningen af Cityringen skulle være 62,5 lærlingeårsværk tilknyttet Cityringen. Herudover har selskabet et kontraktmål med hovedentreprenørerne på Nordhavn om, at de skal have beskæftiget 33 lærlinge i projektets levetid.

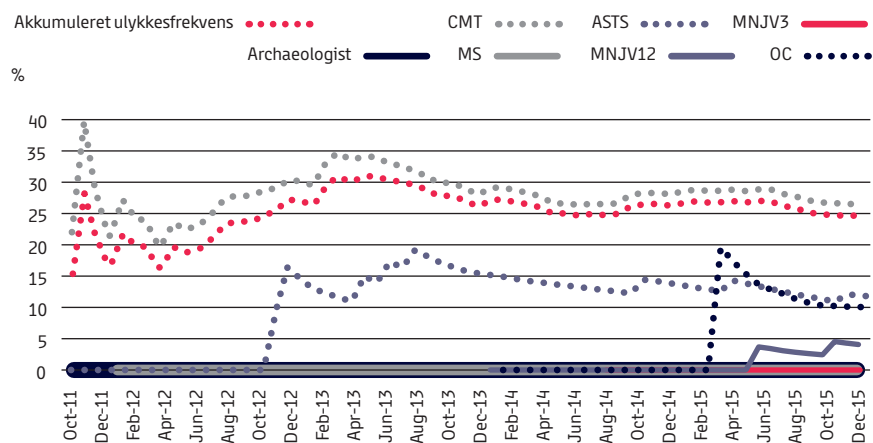
For mere information om arbejdsmiljø og arbejdstagerrettigheder, herunder rekruttering af lærlinge, henvises til Metroselskabets CSR rapport 2016.

Sydhavnsafgreningen fra cityringen er sendt i udbud

Det har været et vigtigt år for Sydhavnsafgreningen fra Cityringen. Ultimo 2016 vedtog Metroselskabets ejere, Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, at den kommende station ved Ny Ellebjerg skal ligge under terræn. Med den underjordiske stationsløsning ved Ny Ellebjerg blev åbnet op for en bedre sammenkobling af de forskellige banelinjer i det nye trafikknudepunkt, som Ny Ellebjerg udvikler sig til.

Beslutningen om at gøre Ny Ellebjerg til en tunnelstation indebærer en fordyrelse af stationen, som blandt andet finansieres ved, at staten overdrager byggeretten på arealet over banearealet til Metroselskabet, således at der kan bygges i dette område. De foreløbige undersøgelser har vist, at en sådan byggeret er ca. 120 mio. kr. værd. Frederiksberg Kommune og

Akkumuleret ulykkesfrekvens pr. entreprenør for perioden 1. oktober 2011 til 31. december 2016



Københavns Kommune betaler hver 150 mio. kr. (2013 priser) til finansieringen. Herudover er indregnet et bidrag fra flere billetindtægter genereret af de bedre omstigningsforhold og mere stationsnært byggeri.

Beslutningen om at gøre Ny Ellebjerg underjordisk har endvidere medført, at udbuddet af Sydhavnsafgreningen fra Cityringen kunne blive sendt i udbud. Det forventes således fortsat, at Metroselskabet kan afslutte udbudsprocessen i september 2017 som planlagt.

I 2016 blev stationsnavnene for Sydhavnsafgreningen også endeligt fastlagt. De fem stationer hedder herefter Havneholmen, Enghave Brygge, Sluseholmen, Mozarts Plads og Ny Ellebjerg.

Analyser af nye baner

Metroselskabet er rådgiver for Københavns Kommune af en udvidet screening af en letbane i Frederikssundsvej. Projektet er igangsat af Københavns Kommune, Region Hovedstaden og Gladsaxe Kommune. I analysen undersøges flere forskellige linjeføringer af en letbane mellem Nørrebro station og letbanen i Ring 3. I analysen indgår desuden letbaneforslag kombineret med metro på den inderste del af Frederikssundvej.

København Kommune er endvidere i gang med at undersøge det fremtidige behov for udvidelser af den højklassede kollektive trafik i København. Metroselskabet bidrager sammen med Movia med faglig sparring og input til projektet. Der undersøges forskellige muligheder for nye metrolinjer, letbane linjer og Bus Rapid Transport.

Region Hovedstaden og Metroselskabet finansierer et arbejde med at få kortlagt hvilke megatendenser og kritiske usikkerheder, som forventes at påvirke fremtidens mobilitet. Arbejdet udføres af Hovedstadens Letbane. Det foreløbige arbejde peger bl.a. på, at den teknologiske udvikling inden for førerløs drift kan få stor betydning for den kollektive transport i fremtiden. Samtidig forventes den stigende urbanisering at fortsætte. Analysen skal bl.a. resultere i en række anbefalinger til, hvordan der kan tages højde for de udpegede megatendenser og kritiske usikkerheder i kommende beslutningsoplæg af nye baner.

I aftalen mellem staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om finansiering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg har parterne aftalt, at der skal gennemføres analyse af en højklasset kollektiv trafikløsning til Hvidovre Hospital og Bispebjerg Hospital ved Metroselskabet og med forventet deltagelse af Region Hovedstaden, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Hvidovre Kommune. Metroselskabet er blevet bedt om at udarbejde et udkast til projektbeskrivelse for dette arbejde.

Anvendelsen af fremtidig teknologi

Den hastige udvikling, der i disse år foregår i bilindustrien inden for bl.a. selvkørende teknologi, vil med tiden afspejles i teknologien bag de kollektive transportformer. Nye og optimerede teknologier kan forandre den måde, man transporterer passagerne i den kollektive transport, herunder metro og letbane og lignende skinnearbejds systemer. Derfor har Metroselskabet et særligt fokus på

overvågning og mulig anvendelse af ny teknologi.

Udvikling og optimering af batteriteknologi åbner på sigt mulighed for f.eks. anlæg af nye skinesystemer uden strømskinne og pantografer, og avanceret detektor- og signalteknologi kan optimere driften og gøre, at den i forvejen meget sikre bane- trafik bliver endnu mere sikker.

Alt i alt bidrager denne viden til, at Metroselskabet bliver rustet til rettidig indarbejdning og anvendelse af nye teknologier i fremtiden samt styrkelse af den kollektive transport i bredere forstand.

Megatendenser og fremtidens transport

Metroselskabet har i 2016 deltaget i finansieringen af analysearbejde i Hovedstadens Letbane om meгатendenser og fremtidens transport.

Det overordnede mål med analysen har været at få kortlagt, hvilke meгатendenser der har betydning for det fremtidige transportbehov, samt komme med forslag til, hvordan disse tendenser

kan indgå i fremtidige analyser om udbygningen af den kollektive transport i hovedstadsområdet.

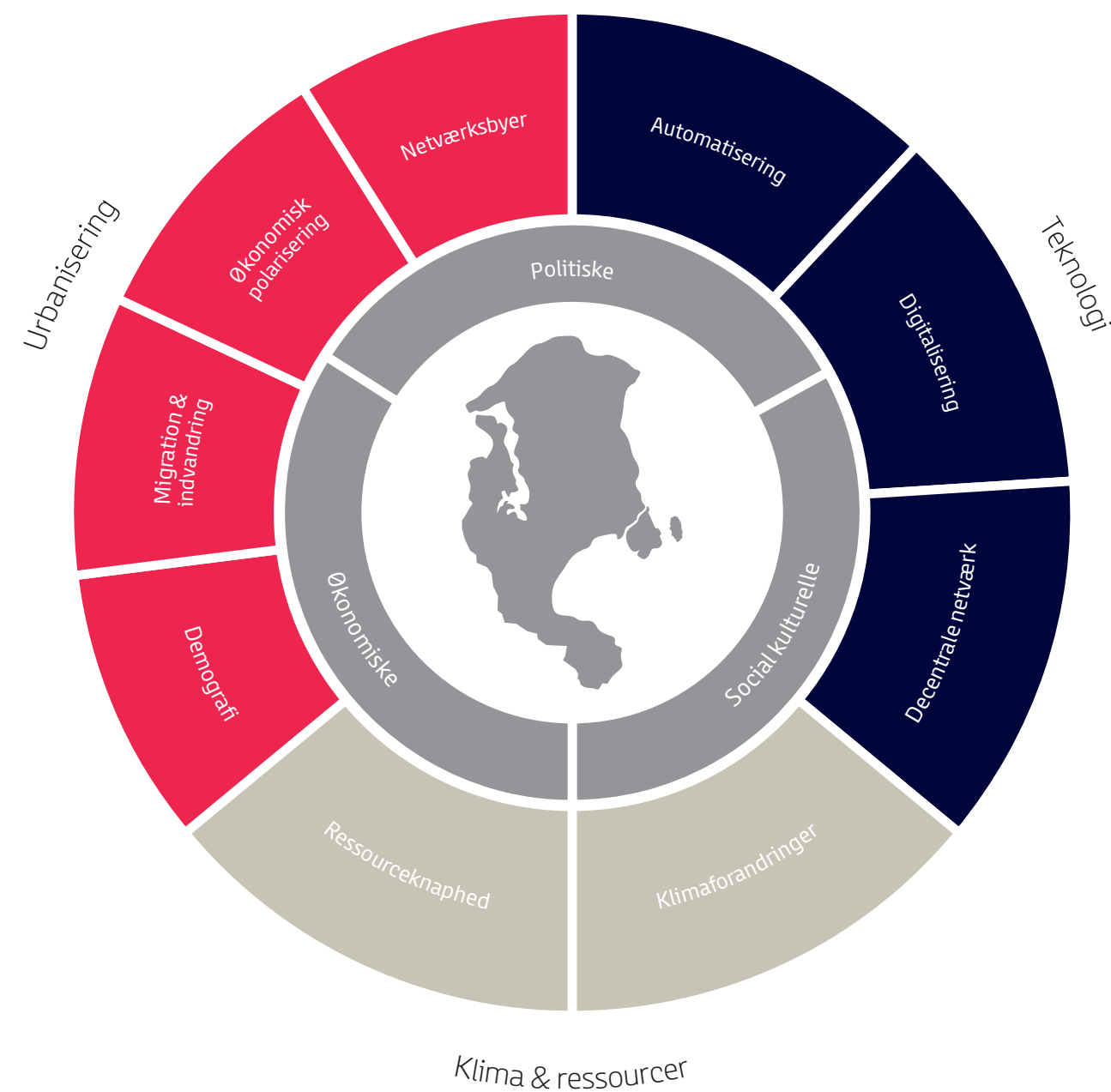
Arbejdet med kortlægning og opbygning af et fælles vidensgrundlag om meгатendenser er sket i tæt samarbejde med selskabets Review Board, der består af uafhængige forskere med særlig ekspertise inden for transport- og byplanområdet.

De foreløbige resultater af kortlægningen har vist, at det specielt er tendenser inden for urbanisering og teknologisk udvikling, der forventes at få stor betydning for fremtidens mobilitet og transportbehov i hovedstadsområdet. Analysens foreløbige resultater har peget på, at automatisering og digitalisering i form af førerløse og selvkørende biler og busser må forventes at være gamechangere på transportområdet, men at der er stor usikkerhed om, hvilken betydning det vil få for den kollektive transport. Samtidig bliver der peget på, at drivkræfter i forhold til urbanisering, herunder tætbyens tiltrækningskraft, boligpræferencer og prisen på boliger, kan gå i forskellige retninger. Projektet ventes afsluttet primo 2017.

Metroselskabet har et særligt fokus på overvågning og mulig anvendelse af ny teknologi.



Overblik over meгатendenser



Om Metroselskabet

Kønsfordeling i Metroselskabet

Alle medarbejdere

40%

Ledelsen

36%

Direktørgruppen

60%

Bestyrelsen

43%

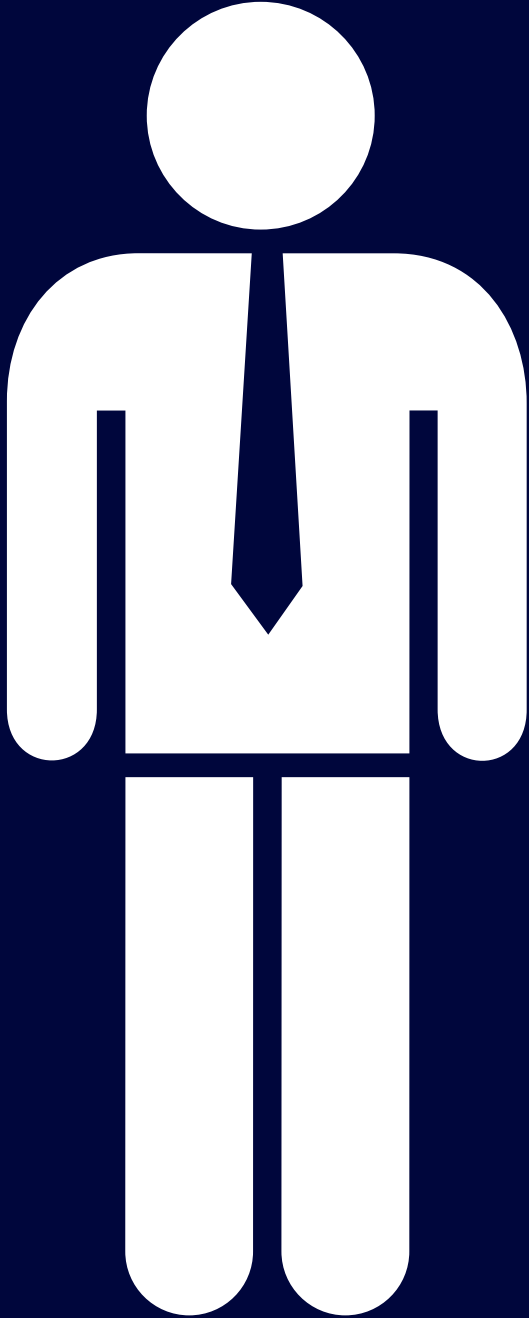


60%

64%

40%

57%



Ejerforhold

Metroselskabet er stiftet pr. 1. januar 2007 med hjemmel i lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet 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.

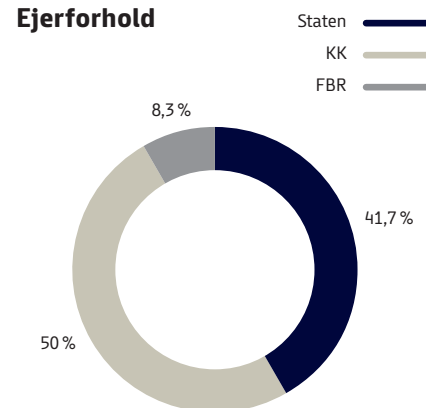
Det følger heraf, at Metroselskabet skal:

- varetage projekteringen og anlæg af Cityringen som en metro
- stå for drift og vedligeholdelse af den samlede metro
- foretage offentlige udbud af anlæg og drift samt vedligeholdelse af metroen
- drive metro på et forretningsmæssigt grundlag

Metroselskabet ejes af Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og staten ved Transport-, Bygnings- 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 ejevvalgte medlemmer vælger selskabets medarbejdere to medlemmer til bestyrelsen. I 2016 blev der afholdt elleve møder i bestyrelsen og henholdsvis fire og tre møder i bestyrelsens risikokomiteé og revisionskomiteé.

Ejerforhold



Forretningsstrategi

Vision

Metroselskabet bygger og driver moderne kollektiv infrastruktur med respekt for naboer, miljø og byen. Metroselskabet leverer effektiv og pålidelig kollektiv trafik, der øger mobiliteten for borgere, brugere og besøgende i hovedstadsområdet.

Mission

Metroselskabet tager ansvar for drift og udvikling af den kollektive trafik ved at udvikle, projektere, bygge og drive metro og lignende letbanesystemer i bynære områder under hensyn til omgivelserne.

Metroselskabet vedtog i april 2014 en forretningsstrategi for perioden 2014 til 2018. Forretningsstrategien bygger på Metroselskabets vision og mission, som alle mål i forretningsstrategien peger op på.

For at sikre opfyldelsen af vision og mission har Metroselskabet formuleret fire overordnede strategiske mål, som understøttes af 41 konkrete mål. De fire overordnede strategiske mål er:

Passagerer og drift

Metroselskabet arbejder målrettet for, at antallet af rejser i den kollektive trafik stiger, og at den kollektive trafik som helhed fremstår som et moderne transporttilbud af høj kvalitet, der bidrager til mobilitet og udvikling i hovedstadsområdet.

Cityringen og afgrening til Nordhavn

Anlægget af Cityringen og afgreningen til Nordhavn skal være en videreførelse af det koncept og den erfaring, Metroselskabet

har fra anlægsprocessen og driften af den eksisterende metro ud fra tre parametre: teknisk kvalitet, tidsplan og økonomi.

CSR-forpligtelser

Metroselskabet løser en vigtig samfundsopgave ved at varetage driften og anlæg af metro. Metroselskabet har derfor tilmeldt sig FN's Global Compact, som er verdens største frivillige CSR-initiativ. For mere herom henvises til Metroselskabets CSR-rapport for 2016.

Metroselskabets organisation

Metroselskabets organisation skal kunne levere viden i forhold til selskabets brede opgaveportefølje med udvikling, projektering og udbud samt anlæg og drift af metro og anlæg af letbane. Vi skal derfor være en attraktiv arbejdsplads for at tiltrække tilstrækkelig kvalificeret arbejdskraft samt have fokus på løbende kompetenceudvikling og videndeling.

Compliancetest af metroselskabet

I 2016 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 Komiteen 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, dog udestod anbefalingen om, at bestyrelsen nedsætter et vederlagsudvalg. Herudover var der en række processuelle krav til f.eks. årlige behandlinger af dokumenterne i bestyrelse og ejerkreds, som burde indgå i bestyrelsens dagsordener fremover.

Disse dokumenter havde tidligere kun været behandlet af revisionskomiteen.

For at Metroselskabet opfyldte compliancetesten – med de krav og anbefalinger, der blev stillet til god selskabsledelse – blev følgende aktioner gennemført:

- Bestyrelsen nedsatte en vederlagskomité, der blandt andet skal indstille vederlagspolitikken til bestyrelsens godkendelse, fremkomme med forslag til bestyrelsen om bestyrelsens vederlag samt indstille en vederlagspolitik, der generelt gælder i selskabet.
- Gennemførelse af ændringstiltag i forhold til selskabets ledelsesdokumenter, herunder vedtægtsændringer der præciserer en række af de forhold, der allerede gjorde sig gældende i selskabet. Derudover skulle forretningsordenen indarbejde retningslinjer for håndtering af uenighed om inhabilitet og interessekonflikt.
- Bestyrelsen indførte årligt compliance-møde, hvor Metroselskabets kompendium for god selskabsledelse drøftes og underskrives med henblik på at sikre compliance med kravene til god selskabsledelse.
- Årlig drøftelse af vederlagspolitikken i Metroselskabets bestyrelse og efterfølgende godkendelse heraf blandt Metroselskabets ejere.



Kontrol- og vedligeholdelsescenteret i Vasbygade blev i 2016 udstyret med solceller.

- Årlig drøftelse af Whistleblowerordningen.
- Metroselskabet offentliggør selskabets kompendium for god selskabsledelse på selskabets hjemmeside, hvori fremgår alle relevante selskabsdokumenter.

Samfundsansvar

Metroselskabet foretog samme compliancetest vedrørende selskabets politikker og strategier for samfundsansvar. Testen viste, at Metroselskabet levede op til de krav og anbefalinger, der fremgik af årsregnskabslovens nugældende regler. I henhold til Statens ejerskabspolitik, Københavns Kommunes politik for aktivt ejerskab samt anbefalinger for god selskabsledelse anbefaledes det, at selskabet etablerede politikker for samfundsansvar, samt at Metroselskabet med fordel kunne tilslutte sig internationalt anerkendte standarder for samfundsansvar.

Compliancetesten vurderede derudover, hvilke umiddelbare ændringer der skulle

foretages som følge af ændring af årsregnskabsloven, der for Metroselskabets vedkommende finder anvendelse for det regnskabsår, der begynder 1. januar 2018. Compliancetesten tog endvidere udgangspunkt i kravene i Charter for Samfundsansvar i Bygge- og Anlægsbranchen, som Metroselskabet tiltrådte i 2015.

På baggrund af de kommende krav til samfundsansvar som følge af ændringerne af årsregnskabsloven var det Metroselskabets vurdering, at det ville være mest hensigtsmæssigt, at Metroselskabet tiltrådte FN Global Compact og dermed fremadrettet udarbejdede en selvstændig afrapportering på samfundsansvar uafhængigt af ledelsesberetningen. Metroselskabets CSR-rapport kan læses her: m.dk/dokumenter.

Den 5. juli 2016 tiltrådte Metroselskabet derfor FN Global Compact, og afrapportering på samfundsansvar i henhold til Årsregnskabslovens § 99a, stk. 7, kan læses i Metroselskabets CSR-rapport 2016, som er indsendt til FN.

Metroselskabets ansatte

“**Metroselskabet arbejder sammen med universiteterne og andre uddannelsesinstitutioner ved at tilbyde studie- og praktikpladser.”**

Metroselskabet tilstræber aktivt at tiltrække mænd og kvinder ligeligt til både lederstillinger og andre stillinger. Der er 325 medarbejdere i selskabet ved regnskabsårets udløb. Kønsfordelingen blandt alle medarbejdere er ca. 40 pct. kvinder og ca. 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 2016 har Metroselskabet haft fire elever ansat. Der er 32 studerende ansat, og selskabet har 13 praktikanter i praktikophold svarende til et semester eller 20 ugers forløb. Herudover har Metroselskabet haft to flygtninge i praktik.

Blandt de fem direktører er 40 pct. mænd og 60 pct. kvinder. Kønsfordelingen for det samlede ledelseslag under bestyrelsen udgør 64 pct. mænd og 36 pct. kvinder. Dette er en mindre forbedring i forhold til 2015.

Det er selskabets mål, at det skal være lige attraktivt for mænd og kvinder at bestride ledende poster i selskabet og at kønsfordelingen skal være 60/40. Metroselskabet arbejder som en del af selskabets CSR-strategi med fremme af mangfoldighed og ligestilling i selskabet, herunder i ledelsen bl.a. ved at fremme fleksible

arbejdsforhold. Metroselskabet ønsker en mangfoldighed blandt selskabets ledere, således at ledelsesposterne bestrides af personer af forskellige køn, alder, mv. Det er selskabets politik, at arbejdsforholdene skal være fleksible, således at det er attraktivt for kvinder, mænd, småbørnsforældre, seniorer mv. at have lederende poster.

Kønsfordelingen blandt de ejerudpegede bestyrelsesmedlemmer udgør 57 pct. mænd og 43 pct. kvinder. Bestyrelsen udpeges af selskabets ejere og medarbejdere.

Ved regnskabsårets udløb beskæftigede selskabet 325 medarbejdere mod 289 i 2015. Medarbejderne tager sig af selskabets administration, styring af driften af den eksisterende metro og af anlæg af Cityringen og Nordhavn- og Sydhavnsafgreningen samt projektering af letbane på Ring 3 på vegne af Hovedstadens Letbane. Endvidere er der omkring 250 rådgivere tilknyttet – og ofte placeret i – Metroselskabets hovedkontor samt omkring 350 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.



Tine Nedbo maler værket 'Den slingrende vals' på Byens hegn ved Enghave Plads.

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.

Metroselskabets bestyrelse

Jørn Neergaard Larsen 1949

Formand pr. 12. januar 2017
Medlem af risikokomiteen
Medlem af vederlagskomiteen

Udpeget af staten

Honorar 2016: 0 kr.

Susan Hedlund 1962

Næstformand
Medlem af risikokomiteen
Medlem af vederlagskomiteen
Tiltrådt 4. april 2016

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation
Leder af Kvarterhuset i Kgs. Enghave

Honorar 2016: 241.071 kr.

Tillidshverv

- Medlem af økonomiudvalget
- Medlem af beskæftigelses- og integrationsudvalget
- Formand for Borgerrådgivningsudvalget
- Medlem af gruppeledelsen i Socialdemo-kraternes gruppe i Københavns Kommune
- Medlem af kommunalt lægefagligt udvalg for Københavns Kommune

Jørgen Glenthøj 1955

Næstformand
Medlem af risikokomiteen
Medlem af revisionskomiteen
Medlem af vederlagskomiteen

Udpeget af Frederiksberg Kommune
Borgmester i Frederiksberg Kommune

Honorar 2016: 325.000 kr.

Tillidshverv

- Formand for Frederiksberg Kommunes Erhvervsråd
- Formand for Frederiksberg Energi
- Næstformand for Lokarådet for Frederiksberg
- Næstformand i Hovedstadens Beredskab
- Medlem af repræsentantskabet for Movia
- Medlem af Kredsraad vedr. politiets virksomhed
- Medlem af bestyrelsen i KOMBIT
- Medlem af Komiteen for Præmiering af gode og smukke bygninger i Frederiksberg Kommune
- Medlem af Taxinævnet for Region Hovedstaden
- Medlem af Region Hovedstadens Kommunekontaktudvalget
- Medlem af Sundhedskoordinationsudvalget, Region Hovedstaden
- Medlem af Praksisplanudvalget, Region Hovedstaden
- Medlem af bestyrelsen i Wonderful Copenhagen
- Medlem af KL's Kommunekontaktråd for Region Hovedstaden
- Medlem af KL's repræsentantskab

Birgitte Brinch Madsen 1963

Bestyrelsesmedlem
Formand for revisionskomiteen
Medlem af vederlagskomiteen

Udpeget af staten
Direktør

Honorar 2016: 200.000 kr.

Tillidshverv

- Bestyrelsesformand i Hovedstadens Letbane
- Bestyrelsesformand Intech International a/s
- Bestyrelsesmedlem i Danske Invest
- Bestyrelsesmedlem i Nordsøfonden
- Bestyrelsesmedlem i DEIF A/S
- Bestyrelsesmedlem i Orbicon A/S
- Bestyrelsesmedlem i EUDP (Energiteknologisk udviklings- og demonstrationsprogram)
- Bestyrelsesmedlem i GUDP (Grønt udviklings- og demonstrationsprogram)

Harald Børsting 1952

Bestyrelsesmedlem

Udpeget af staten

Honorar 2016: 125.000 kr.

Tillidshverv

- Bestyrelsesmedlem i Refshaleøens Holding
- Bestyrelsesmedlem i Refshaleøens Ejendomsselskab

Ninna Hedeager Olsen 1980

Bestyrelsesmedlem
Medlem af revisionskomiteen

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation
Lektor ved Professionshøjskolen Metropol

Honorar 2016: 150.000 kr.

Tillidshverv

- Medlem af Beskæftigelses- og Integrationsudvalget i Københavns Kommune
- Bestyrelsesmedlem i Thorvaldsens Museum
- Bestyrelsesmedlem i R98 Fonden
- Bestyrelsesmedlem i Enhedslisten Nørrebro – Blågård
- Medlem af gruppeledelsen i Enhedslistens gruppe i Københavns Borgerrepræsentation
- Medlem af Beskæftigelsesrådet i Beskæftigelsesministeriet, Styrelsen for Arbejds- marked og Rekruttering
- Medlem af kontaktudvalget for frivillige i socialt arbejde
- Tillidsrepræsentant for medlemmerne af DM og DJØF på Institut for Ledelse og Forvaltning på Professionshøjskolen Metropol

Jakob Næsager

1973

Bestyrelsesmedlem

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation
Gruppeformand for det Konservative Folkeparti
Kontorchef

Honorar: 125.000 kr.

Tillidshverv

- Medlem af Teknik- og Miljøudvalget
- Medlem af Økonomiudvalget i Københavns Kommune
- Repræsentantskabsmedlem i Amager Ressourcecenter
- Repræsentantskabsmedlem i Vestforbrænding
- Bestyrelsesmedlem i R98 Fonden
- Medlem af bestyrelsen for Centralkommunernes Transmissionselskab (CTR)

Søren Banke

1965

Bestyrelsesmedlem
Valgt af medarbejderne
Work Site Manager

Honorar: 125.000 kr.

Peter Jensen

1963

Bestyrelsesmedlem
Valgt af medarbejderne
Driftsingeniør

Honorar: 125.000 kr.

Margit Ørsted

1949

Udpeget af Frederiksberg Kommune
Suppleant

Forhenværende medlemmer i 2016:

Henning Christophersen

Bestyrelsesformand
Formand for risikokomiteen
Afgået ved døden 31. december 2016

Udpeget af staten
Fhv. minister og EU-kommissær

Honorar: 425.000 kr.

Tillidshverv

- Seniorpartner i Kreab A/B
- Rådgiver for EU-kommissionen

Lars Aslan Rasmussen

Næstformand
Medlem af risikokomiteen
Fratrædt 4. april 2016

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

Honorar: 83.929 kr.

Tillidshverv

- Medlem af Økonomiudvalget i Københavns Kommune
- Medlem af Beskæftigelses- og Integrationsudvalget i Københavns Kommun

Metroselskabets direktion

Selskabets direktion:

Henrik Plougmann Olsen

Administrerende direktør

Honorar: 2.672.935 kr.

Tillidshverv

- Bestyrelsesmedlem i Rejsekort A/S
- Bestyrelsesmedlem i Banebranchen
- Bestyrelsesmedlem i Københavns Madhus
- Medlem af Aftagerpanelet på IFSK, Københavns Universitet
- Bestyrelsesmedlem i DGI-byen

Selskabets direktion supporteres af en direktørgruppe bestående af:

Anne-Grethe Foss

Viceadministrerende direktør

Erik Skotting

Teknisk direktør

Rebekka Nymark

Kundedirektør

Louise Høst

Plan- og arbejdsmarkedsdirektør

Resultater og forventninger

Årets investering i 2016

Mobilisering og Trial Run

1%

Idriftsatte metro

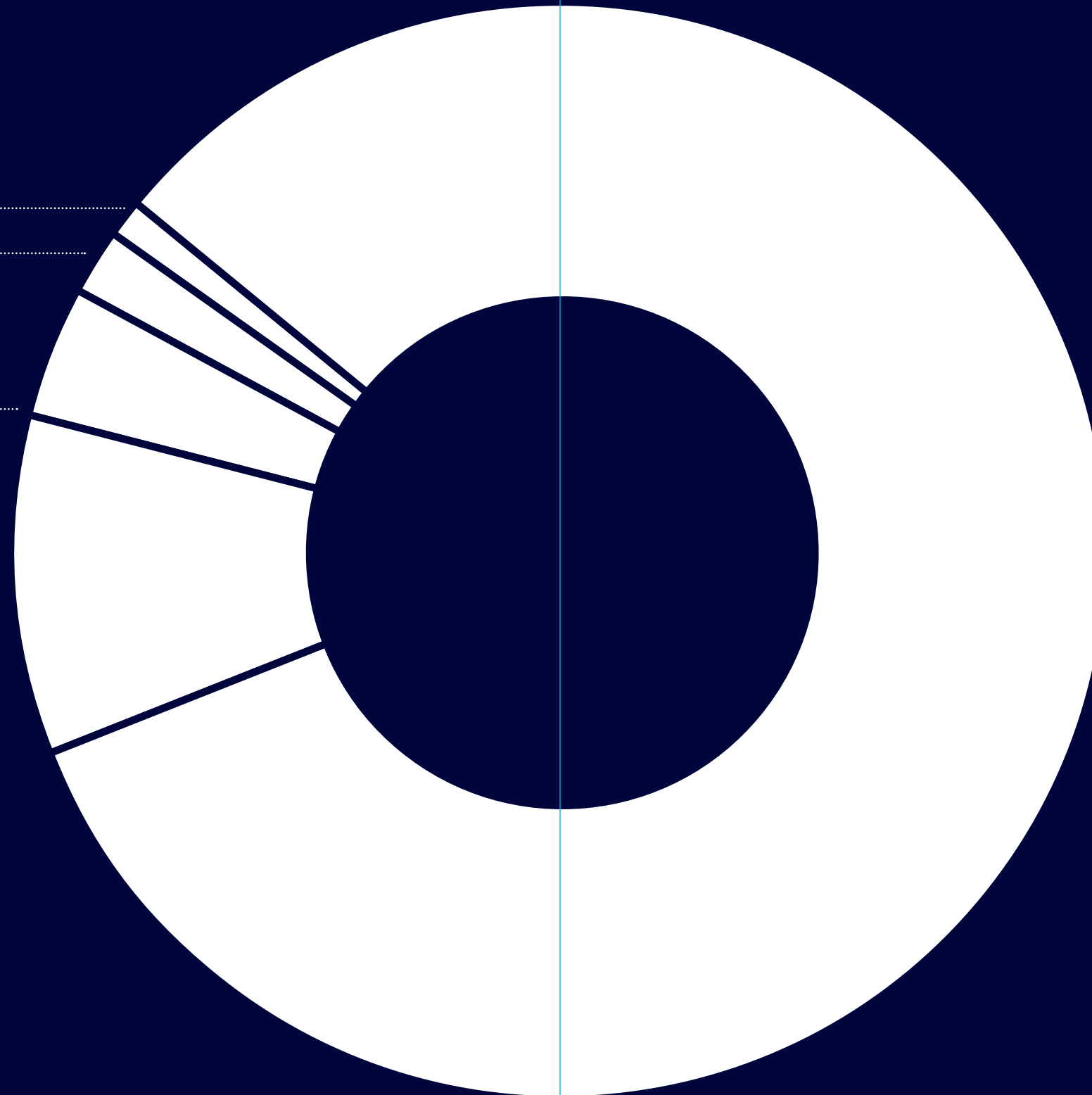
2%

Sydhavn

4%

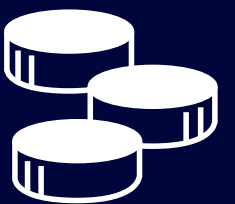
Nordhavn

10%



Cityringen

84%



Årets resultat



Resultatet før ned- og afskrivninger udgør 291 mio. kr. svarende til en stigning på 51 mio. kr. i forhold til 2015.”

Resultatet før ned- og afskrivninger udgør for 2016 et overskud på 291 mio. kr., hvilket er 111 mio. kr. bedre end forventet i budgettet. Dette skyldes primært større passagerindtægter, som følge af flere passagere end forventet og en højere takstindtægt pr. passager.

Ned- og afskrivninger udgør i alt 708 mio. kr. i 2016, hvoraf nedskrivninger udgør i alt 533 mio. kr. vedrørende anlæg af metro.

Nedskrivningen vedrørende anlæg af metro er en følge af, at den samlede investering i anlæg af metro ikke fuldt ud vil blive genindvundet ved fremtidige indtægter i form af passagerindtægter mv. Nedskrivningen skyldes primært indgået aftale med CMT, jf. ledelsesberetningens afsnit om CMT aftale.

Resultatet før finansielle poster udgør herefter et underskud på 417 mio. kr. Finansielle poster omfatter renteindtægter på 95 mio. kr. og renteudgifter på 432 mio. kr. Resultatet før markedsværdiregulering udgør et underskud på 754 mio. kr.

Metroens driftsresultat

Resultatet før ned- og afskrivninger udgør 291 mio. kr. svarende til en stigning på 51

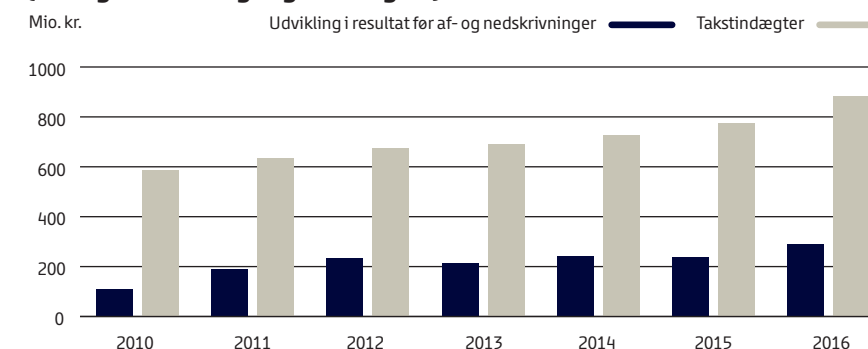
mio. kr. i forhold til 2015. Stigningen skyldes primært større passagerindtægter, som følge af flere passagere end forventet og en højere takstindtægt pr. passager.

Indtægter udgør i alt 1.258 mio. kr., heraf 883 mio. kr. fra takstfællesskabet og 364 mio. kr. primært fra udlejning af metroen. Omkostninger til betaling for drift af metroen, kontraktstyring, administration og lignende har i året udgjort 966 mio. kr. Ned- og afskrivninger udgør 175 mio. kr. Metroens driftsresultat før finansielle poster udgør herefter et overskud på 116 mio. kr.

Egenkapitalen

Årets resultat udgør et underskud på 2.316 mio. kr. og er tilgået egenkapitalen. Denne er herefter negativ og udgør 1.579 mio. kr. Selskabets korrigerede egenkapital, hvor der er korrigeret for markedsværdireguleringer, udgør 3.825 mio. kr. ultimo 2016. Den korrigerede egenkapital, eksklusive markedsværdiregulering, er således faldet med 755 mio. kr. i forhold til 2015. Dette er primært en konsekvens af, indgået aftale med CMT, jf. ledelsesberetningens afsnit om CMT aftale. Markedsværdiregulering medførte en regnskabsmæssig udgift på 1.562 mio. kr.

Udvikling i resultat før af- og nedskrivninger samt takstindtægter (korrigeret for engangsindtægter) 2010-2016



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

Metroens driftsresultat

Alle tal i mio. kr.	2016	2015
Takstindbetalinger	883	775
Metroens driftsindtægter	364	310
Andre driftsindtægter	10	16
Indtægter i alt	1.258	1.101
Betaling for drift	-883	-775
Kontraktstyring mv.	-48	-47
Øvrige omkostninger	-6	-7
Administrationsomkostninger	-29	-33
Omkostninger i alt	-966	-861
Resultat før afskrivninger	291	240
Afskrivninger	-175	-202
Resultat før finansielle poster	116	38
Overskudsgrad før afskrivninger	23%	23%

Takstindbetalingen er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt pr. påstiger på 13,66 kr. i 2016 beregnet på baggrund af Transport, Bygnings- og Boligministeriets bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. I 2015 udgjorde den gennemsnitlige passagerindtægt pr. påstiger 13,02 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 i lyset af, at aftalerne efter hensigten fastholdes til deres udløb.

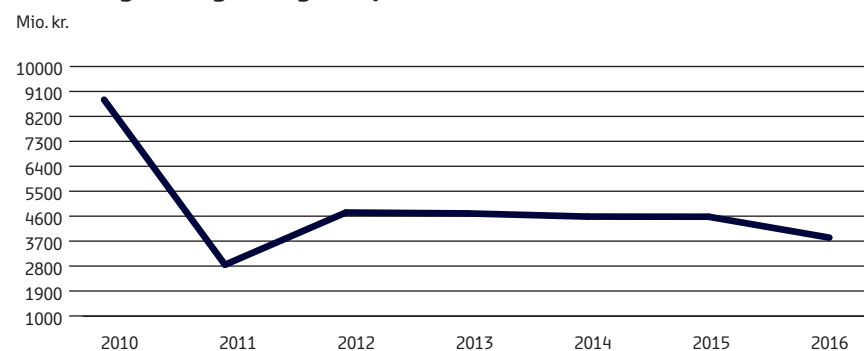
Metroselskabet er et interessentskab, hvor ejerne hæfter 100 pct. for selskabet. En eventuel negativ egenkapital i selskabet medfører ikke behov for yderligere indskud fra ejerne, da Metroselskabet fortsat kan servicere sin gæld som planlagt.

Investering for Cityringen, Nordhavn og Sydhavn

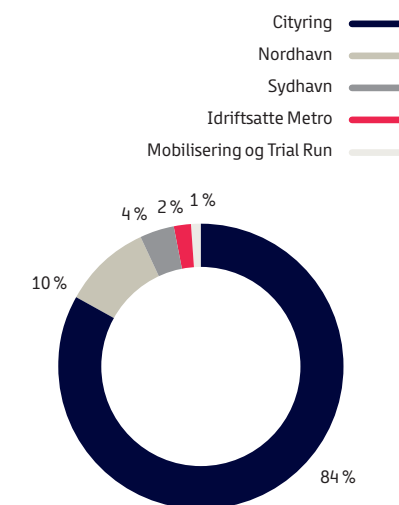
Det samlede anlægsbudget for Cityringen på 23,7 mia. kr. (2016-priser) er baseret på de indgåede store anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet vedrørende Cityringen. Det samlede anlægsbudget for Nordhavnsafgrænsningen på 2,6 mia. kr. (2016-priser) er baseret på de indgåede anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet vedrørende Nordhavn. Det samlede anlægsbudget for Sydhavn på 6,9 mia. kr. (2016-priser) er baseret på principaftale om Sydhavnsmetroen.

I 2016 har der været afholdt investeringer til Cityringen, Nordhavn og Sydhavn på 4.577 mio. kr., så den samlede investering til dato er 21.650 mio. kr.

Udvikling i korrigeret egenkapital



Årets investering i 2016 fordelt på projekter



Samlet investering pr. 31. december 2016 fordelt på anlægsprojekter



Investeringsbudget for Cityringen inkl. Nordhavn og Sydhavn

Alle tal i mio.kr.	Investeringer		Samlet	
	i 2016	pr. 31. dec. 2016		
Cityringen	3.887	19.699	23.666	23.101 (2010-priser)
Nordhavn	462	1330	2.619	2.460 (2012-priser)
Sydhavn	201	567	6.875	6.636 (2014-priser)
Mobilisering og Trial Run	27	54	561	561 (2016-priser)
I alt	4.577	21.650	33.721	-

Årets investering i den idriftsatte metro udgør 71 mio. kr.

Den regnskabsmæssige værdi af Cityringen, Nordhavn og Sydhavn er i balancen opgjort til 10.369 mio. 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.

Investeringen i Cityring, Nordhavn og Sydhavn

I 2016 er der foretaget en nedskrivning på 533 mio. kr. vedrørende anlæg af metro. Dette sker som følge af, at den samlede investering i Cityringen, Nordhavn og Sydhavn ikke fuldt ud vil blive genindvundet ved fremtidige indtægter i form af passagerindtægter mv. Nedskrivningen skyldes indgået aftale med CMT, som dermed indgår i beregningen af genindvindingsværdien.

Nedskrivningen er baseret på et skøn over værdien af den samlede metro ud fra de forudsætninger, som selskabet har anvendt i det gældende langtidsbudget, og forventninger til det fremtidige renteniveau (diskonteringsfaktor).

Der er i 2016 foretaget investeringer i Cityringen, Nordhavn og Sydhavn på 4,6 mia. kr. Investeringerne er aktiveret og indgår som en del af værdien af den samlede metro.

Værdien af den samlede metro

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

De fremtidige pengestrømme, der indgår i genindvindingsværdien, er baseret på selskabets gældende langtidsbudget og dets indarbejdede forventninger til fremtiden, jf. bilag til ledelsesberetningen. Beregningen af genindvindingsværdien foretages efter kapitalværdimetoden. Ved opgørelsen af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi. Ultimo 2016 er genindvindingsværdien lavere end den bogførte værdi, hvor der i 2016 er foretaget en nedskrivning. Nedskrivningen af anlægsaktiverne på balancedagen udgør 533 mio. kr., jf. note 7 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 7 til årsregnskabet.

Stabilisering af udsving i egenkapitalen

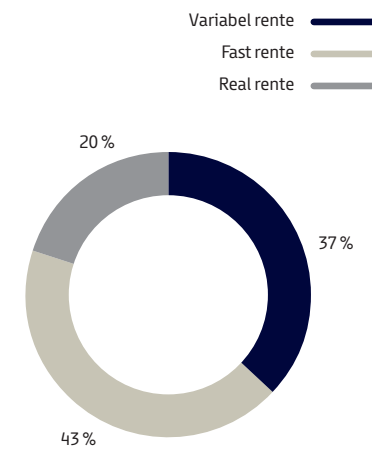
Det nuværende lave renteniveau afspejles endvidere i opgørelsen af markedsværdien af selskabets gæld og indgåede afledte finansielle instrumenter til sikring af renterisikoen på selskabets nuværende og fremtidige gæld. Her har selskabet bl.a. aftaler om renteaftækning af en stor del af den forventede 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, bl.a. 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 renteutsving samlet virke som en stabilisator for udsving i selskabets egenkapital.

Finansiering

Metroselskabet har ved udgangen af 2016 en samlet lånoptagelse på 16.941 mio. kr. (nominelt 15.035 mio. kr.). Lånene er optaget som genudlån i Danmarks Nationalbank. Selskabets samlede langfristede gældsforpligtelser ultimo 2016 udgør netto 21.447 mio. kr.

Rentefordelingen pr. 31.12.16 i forhold til den forventede maksimale 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 10 t.kr. (underskud på 1 t.kr. i 2015).

Det akkumulerede resultat af Metroselskabets rådgivningsopgaver er ultimo 2016 et overskud på 314 t.kr.

Kapitalforhold

I forbindelse med selskabets budgetlægning for 2017 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.

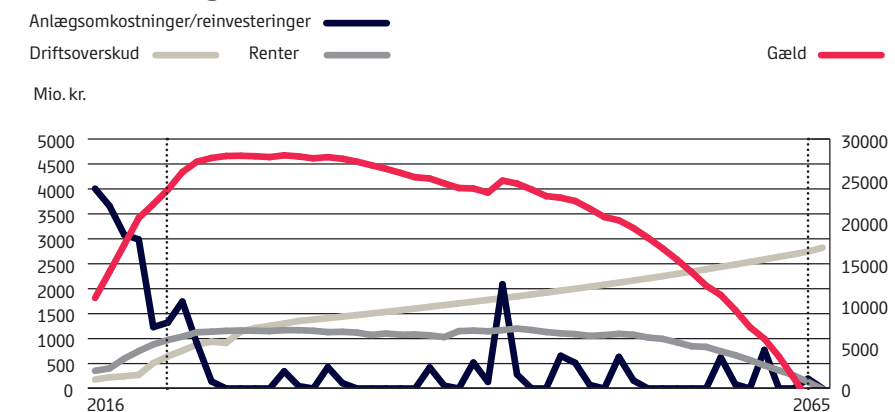
Langtidsbudgettet viser, at selskabets nettogæld forventes at nå sit maksimum i 2029 på ca. 28,1 mia. kr. (i løbende priser og inkl. renter). Gælden forventes at være tilbagebetalt i 2065.

Selskabet har arbejdet på at opbygge en renteeksponering, så dele af de fremtidige renteomkostninger fastlåses. Med det gældende langtidsbudget 2017 har selskabet foretaget renteaftækning af en stor del af den forventede maksimale gæld til en fast rente.

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.

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

Selskabets langtidsøkonomi



Danmarks Nationalbank på vegne af staten til Metroselskabet baseret på en konkret statsobligation og med samme vilkår, som obligationen sælges til på markedet.

Nøgletal

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

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

CMT aftale

I december 2015 har anlægsentreprenøren på Cityringen, CMT, fremsendt et brev til Metroselskabet, hvori entreprenøren anmelder at ville rejse en række store krav om ekstrabetaling – såkaldte claims – på Cityringen. I marts/april 2016 oplyste CMT, at de ville rejse yderligere betydelige ekstrakrav. I juli 2016 indgav CMT alle sine claims til Voldgiftsretten – dette for at undgå forældelse af kravene. CMT anmodede dog samtidig Voldgiftsretten om at suspendere behandlingen af disse krav til senere.

Metroselskabet har gennem længere tid forhandlet med CMT om at løse de udestående forhold, og har den 10. februar 2017 indgået en forligsaftale med CMT. Aftalen indebærer, at Metroselskabet betaler 113 mio. EUR (ca. 850 mio. kr.) til CMT for at sikre fremdriften i projektet og begrænse tab og minimere projektets risikoprofil. Desuden lukker aftalen en række af de af CMT rejste claims. Samtidig har

Metroselskabet tilbudt at stille en længevarende likviditetsbro til rådighed for CMT på 180 mio. EUR (ca. 1,3 mia. kr.).

Aftalen af 10. februar 2017 er indarbejdet i årsregnskabet for 2016. Det skal bemærkes, at aftalen af 10. februar 2017 på nuværende tidspunkt er betinget af ejernes efterfølgende godkendelse heraf, jf. uddybning heraf i note 1 i årsregnskabet.

Voldgiftssager mv.

Ved stævning af 5. november 2014 til Københavns Byret har selskaberne CTR I/S, Frederiksberg Vand A/S, Frederiksberg Kloak A/S, Frederiksberg Bygas A/S og Frederiksberg Varme A/S rejst sag mod Metroselskabet I/S. Sagen vedrører betaling for gennemførte ledningsomlægninger og er udtryk for indbringelse af Taksationskommissionens afgørelse af 7. maj 2014, hvorved de nævnte selskaber blev pålagt at afholde omkostningerne til ledningsomlægninger. Sagen er afsluttet i 2016 til Metroselskabets fordel. Modparten har anket sagen. Sagen forventes afgjort i løbet af 2017.

Anlægsentreprenøren på Cityringen, CMT indgav i juli 2016 alle sine claims til Voldgiftsretten – dette for at undgå forældelse af kravene. De samlede rejste krav udgjorde 915 mio. euro. CMT anmodende dog samtidig Voldgiftsretten om at suspendere behandlingen af disse krav til senere. Hertil kommer elementer i nogle claims, herunder blandt andet krav om tidsfristforlængelse, som endnu ikke er prissat. Det samlede krav udgør således lidt mere end 1 mia. EUR (ca. 7,5 mia. kr.). Metroselskabet har den 10. februar 2017 indgået en forligsaftale med CMT. Aftalen indebærer, at Metroselskabet betaler 113

Hoved- og nøgletal

Hoved- og nøgletal

Alle tal i mio. kr.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Årets nettoomsætning	672	722	864	980	1.100	1.125	1.301	1.294	1.473
Resultat før af- og nedskrivninger	57	66	111	191	235	216	288	240	291
Af- og nedskrivninger	-575	-596	-787	-5.689	1.772	-484	-2.392	-3.531	-708
Resultat før finansielle poster	-518	-530	-676	-5.498	2.007	-267	-2.104	-3.291	-417
Finansielle poster	242	113	45	-457	-123	-64	-149	-229	-337
Resultat før markedsværdiregulering	-290	-387	-632	-5.954	1.884	-331	-2.254	-3.520	-754
Markedsværdiregulering	13	-30	358	-2.882	-550	2.138	-3.712	825	-1.562
Årets resultat	-277	-417	-274	-8.837	1.335	1.807	-5.966	-2.695	-2.316
Balancesum	9.950	9.691	9.442	8.216	10.077	12.633	15.953	17.308	23.270
Årets investering i metroen	442	448	637	3.651	2.332	3.170	3.420	3.842	4.654
Langfristet gæld	0	56	0	4.403	6.600	7.345	12.900	13.287	22.895
Egenkapital	9.830	9.413	9.139	303	1.637	3.744	-87	737	-1.579
Korrigeret egenkapital*	9.820	9.433	8.801	2.847	4.731	4.700	4.581	4.580	3.825
Soliditetsgrad	99%	97%	97%	4%	16%	30%	-1%	4%	-7%
Korrigeret soliditetsgrad	99%	97%	93%	35%	47%	37%	29%	26%	16%
Antal passagerer (mio.)	47	50	52	54	54	55	56	57	61
Antal medarbejdere (Ultimo)	71	93	123	160	219	242	274	289	325

* Normaliseret egenkapital er korrigeret for markedsværdiregulering.

mio. EUR (ca. 850 mio. kr.) til CMT. Med aftalen lukkes blandt andet en række af de af CMT rejste claims ca. 500 mio. EUR (ca. 3,7 mia. kr.). Aftalen er dog betinget af Metroselskabets ejeres efterfølgende godkendelse, jf. ledelsesberetningens afsnit om CMT aftale og note 1. Der vil herefter restere en række claims på tilsammen ca. 500 mio. EUR (ca. 3,7 mia. kr.). De resterende claims er i juridisk forstand udokumenterede, og således varslet på et meget lidt begrundet og udokumenteret grundlag. Det er derfor Metroselskabets umiddelbare vurdering, at kravene kan afvises på det foreliggende grundlag.

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 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 Cityringen og Nordhavn, er der opbygget en proces for risikostyring specielt tilpasset disse projekter. Denne proces involverer Cityringens entreprenører under anlægget af

systemet og sikrer derved, at risici håndteres, hvor det er mest hensigtsmæssigt.

Direktionen og bestyrelsen er inddraget i risikostyringen

En tilsvarende proces er implementeret for selskabets andre projekter og er udvidet til også at se på tidligere og efterfølgende faser af projekterne. Risici rapporteres til selskabets ledelse, der indsamler 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.

Netværk og erfaringsudveksling blandt nationale og internationale anlægsprojekter

For at sikre en løbende opdatering af de nyeste udviklinger inden for risikostyring deltager selskabet i nationale og internationale erfarings- og arbejdsgrupper. Det er samtidig med til at sikre, at risici, der ikke tidligere er overvejet, bliver inkluderet i risikoarbejdet.

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 Cityringen, Nordhavn og Sydhavn samt finansielle forhold.

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

Finansielle risici

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

Valutarisici

Trepartsaftalen 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 markedsværdiregulering, 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 2016 er BPV 45 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 pct. vil medføre en stigning i markedsværdien på 4,5 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 enkelt 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.

Årsregnskab

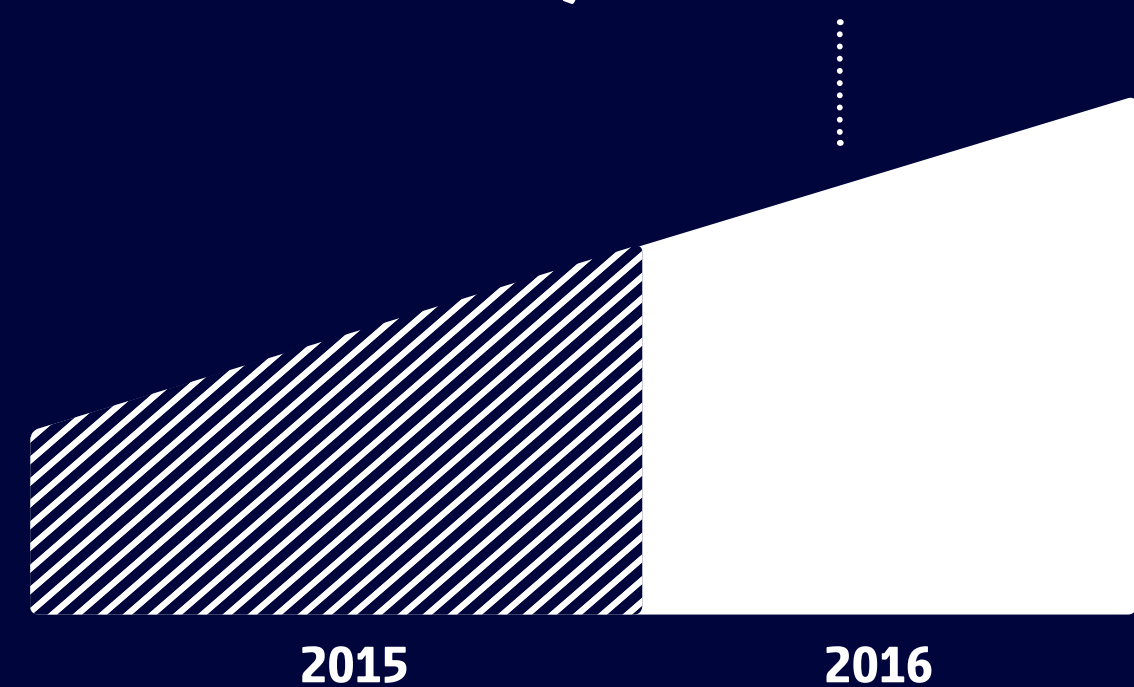


I 2016 havde vi

60.923.433 passagerer.

Det er en vækst på

3,71 mio



Regnskabspraksis 2016

Regnskabsgrundlag

Årsrapporten for Metroselskabet I/S er aflagt i overensstemmelse med den danske årsregnskabslovs bestemmelser for klasse D-virksomheder. Resultatopgørelsens opstilling er tilpasset for bedre at vise resultatdannelsen.

Regnskabsperioden er den 1. januar – 31. december 2016. Årsrapporten er aflagt i tusinder DKK. Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år. Årsregnskabsloven er ændret med virkning for regnskabsåret, der begynder den 1. januar 2016. Selskabet har implementeret ændringerne til årsregnskabet i årsregnskabet for 2015.

Klassifikationen af takstindtægter er ændret fra tidligere at være præsenteret netto som takstindtægt inkl. afgift vedrørende takstindtægter til nu at præsenteres brutto. Sammenligningstallene for 2015 er ændret i overensstemmelse hermed. Dette har medført en reklassifikation af såvel takstindtægterne og metroens driftsomkostninger for 2015 med 32.373 t.kr.

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 hver 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.

Ændringer i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af fremtidige transaktioner, indregnes direkte på egenkapitalen. Når de sikrede transaktioner realiseres, indregnes de akkumulerede ændringer som en del af kostprisen for de pågældende regnskabsposter.

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 ydelsen 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 rådgiverydelser, 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

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 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 cashflow (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

Scrapværdien er under hensyntagen til de forventede brugstider fastsat til nul. Afskrivningsmetode, restværdi 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

Aktiver med en anskaffelsessum på mindre end 100.000 kr. indregnes som omkostninger i resultatopgørelsen i anskaffelsesåret.

Restværdi og brugstider revurderes årligt og ændres, hvis der er sket en væsentlig ændring.

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 sammen med af- og nedskrivninger eller under andre driftsindtægter, i det omfang salgsprisen overstiger den oprindelige kostpris.

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 og under iagttagelse af forudsætningerne i langtidsbudgettet, jævnfør bilag til ledelsesberetningen, herunder for eksempel at ejerne har forpligtet sig til at betale de større reinvesteringer i tog, tunneller og stationer i takt med, at behovet opstår.

Genindvindingsværdien måles samlet for nært tilknyttede aktiver omfattende såvel anlæg under udførelse som de idriftsatte

anlæg, da de vil udgøre en samlet pengestrømsfrembringende enhed. Et eventuelt nedskrivningsbehov fordeles på aktiverne, der indgår i den pågældende pengestrømsfrembringende enhed. En negativ genindvindingsværdi for det ene aktiv udlignes dog kun i det omfang en positiv genindvindingsværdi for det andet aktiv overstiger den regnskabsmæssige værdi heraf. Resterer der herefter et ikke fordelt nedskrivningsbehov, indregnes der en hensat forpligtelse, såfremt selskabet har en forpligtelse til at afholde yderligere omkostninger.

Nedskrivningen indregnes som udgangspunkt i resultatopgørelsen. I de tilfælde, hvor nedskrivningen kan henføres til en allerede indregnet hensat forpligtelse og derved allerede er indregnet i resultatopgørelsen, modregnes nedskrivningen i de hensatte forpligtelser som et udtryk for en anvendelse heraf.

Finansielle anlægsaktiver

Kapitalandele

Kapitalandele indregnet under finansielle anlægsaktiver – omfatter ikke børsnoterede aktier – måles til dagsværdi baseret på beregnet kapitalværdi. Kapitalandele nedskrives til genindvindingsværdi, såfremt denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi. I de tilfælde, hvor en tilnærmet dagsværdi ikke kan beregnes, måles kapitalandelene til kostpris.

Tilgodehavender

Tilgodehavender under finansielle anlægsaktiver måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi, med fradrag af nedskrivninger til imødegåelse af forventede tab.

Omsætningsaktiver

Ejendomme

Ejendomme måles som udgangspunkt til kostpris eller genanskaffelsesværdi, hvor denne afviger væsentligt fra kostprisen.

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. Værdipapirer og placeringer måles til dagsværdi på balancedagen.

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, og effektiviteten af denne sikring kan dokumenteres, måles

efterfølgende til dagsværdi. Ændringer i dagsværdien indregnes i resultatopgørelsen 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.

Hensatte forpligtelser

Hensatte forpligtelser indregnes når interessentskabet har en retslig eller faktisk forpligtelse som følge af en begivenhed i regnskabsåret eller tidligere år og det er sandsynligt, at indfrielse af forpligtelsen vil medføre træk på interessentskabets ressourcer.

Hensatte forpligtelser måles som det bedste skøn over de omkostninger, der er nødvendige for på balancedagen at afvikle forpligtelserne. Hensatte forpligtelser måles til nutidsværdi.

Det fremgår af principperne beskrevet under afsnittet om værdiansættelse af anlægsaktiver, at værdien af metroen nedskrives under hensyntagen til den beregnede genindvindingsværdi for metroen. Såfremt nedskrivningen imidlertid ikke kan foretages indenfor den regnskabsmæssige værdi af det pågældende aktiv, foretages en regnskabsmæssig hensættelse til dækning af den resterende forpligtelse.

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen for interessentskabet præsenteres efter den indirekte metode og viser pengestrømme vedrørende drift, investeringer og finansiering samt interessentskabets likvider ved årets begyndelse og slutning.

Pengestrømme vedrørende driftsaktiviteter 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 erhvervsmæssig virksomhed i Danmark. Segmentoplysningerne følger interessentskabets interne økonomistyring, jf. note 21.

Resultatopgørelse

Resultatopgørelse for perioden 1. januar – 31. december 2016

Alle tal i 1.000 kr.

	Note	2016	2015
Indtægter			
Metroens takstindtægter	2	883.280	775.059
Metroens driftsindtægter	2	364.603	310.272
Værdi af eget arbejde		195.841	174.499
Andre driftsindtægter	3	29.676	33.727
Indtægter i alt		1.473.400	1.293.556
Omkostninger			
Metroens driftsomkostninger	2	-937.315	-828.400
Personaleomkostninger	4	-213.502	-193.419
Andre eksterne omkostninger		-31.303	-31.677
Omkostninger i alt		-1.182.120	-1.053.497
Resultat før ned- og afskrivninger		291.280	240.060
Ned- og afskrivninger			
Afskrivninger	5	-175.961	-173.504
Nedskrivninger	5	-533.200	-3.357.523
Opskrivninger		663	0
Ned- og afskrivninger i alt		-708.498	-3.531.027
Resultat før finansielle poster		-417.218	-3.290.967
Finansielle poster			
Finansielle indtægter	6	95.007	86.284
Finansielle omkostninger	6	-432.221	-315.620
Finansielle poster i alt		-337.214	-229.336
Resultat før markedsværdiregulering		-754.432	-3.520.303
Markedsværdiregulering	6	-1.561.981	825.269
Årets resultat		-2.316.412	-2.695.034

Balance

Aktiver pr. 31. december 2016

Alle tal i 1.000 kr.				
	Note	2016	2015	
Anlægsaktiver				
Materielle anlægsaktiver				
Anlæg af metro	7	10.582.226	6.485.355	
Metro i drift	8	4.579.985	4.723.969	
Bygninger	9	66.784	74.597	
Driftsmidler og inventar	9	244	458	
Materielle anlægsaktiver i alt		15.229.239	11.284.379	
Finansielle anlægsaktiver				
Andre kapitalandele	10	22.258	21.595	
Tilgodehavender	11	915.536	743.275	
Finansielle instrumenter	12	2.227.363	1.246.365	
Finansielle anlægsaktiver i alt		3.165.157	2.011.235	
Anlægsaktiver i alt		18.156.514	13.295.614	
Omsætningsaktiver				
Ejendomme	13	28.755	28.755	
Tilgodehavender	14	899.412	593.070	
Tilgodehavende ejerinskud	15	71.302	68.878	
Periodeafgrænsningsposter		7.333	25.583	
Værdipapirer	16	3.869.069	3.295.861	
Likvide beholdninger	16	0	0	
Omsætningsaktiver i alt		4.875.872	4.012.146	
Aktiver i alt		23.270.267	17.307.760	

Passiver pr. 31. december 2016

Alle tal i 1.000 kr.				
	Note	2016	2015	
Kapitalindestående				
Primo		737.077	-83.889	
Årets tilgang		-2.316.412	820.966	
Kapitalindestående i alt		-1.579.335	737.077	
Langfristede gældsforpligtelser				
Langfristede gældsforpligtelser	17	22.895.340	13.286.835	
Langfristede gældsforpligtelser i alt		22.895.340	13.286.835	
Kortfristede gældsforpligtelser				
Kortfristet del af langfristet gæld	17	779.164	2.670.778	
Banklån		442.499	71.796	
Leverandørgæld	18	261.284	259.803	
Forudbetalt ejerinskud	19	157.900	0	
Forudbetalt kunder		37.723	34.274	
Anden gæld	20	275.693	247.198	
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		1.954.262	3.283.848	
Gældsforpligtelser i alt		24.849.602	16.570.683	
Passiver i alt		23.270.267	17.307.760	
Væsentlige forhold i årsregnskabet	1			
Segmentoplysninger	21			
Forslag til resultatdisponering	22			
Begivenheder efter statusdagen	23			
Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser	24			
Revisions- og rådgivningshonorar	25			
Nærtstående parter	26			
Valuta-, rente- og kreditrisiko	27			
Specifikation af lån og finansielle instrumenter	28			

Egenkapitalsopgørelse

Alle tal i 1.000 kr.	Indskud eksisterende Metro	Ejerindskud	Overført resultat inden MVR	Kapitalindestående ekskl. MVR	Markedsværdiregulering (MVR)	I alt
Primo 2015	660.857	12.027.580	-8.104.319	4.584.118	-4.668.006	-83.888
Kapitalindskud	0	3.516.000	0	3.516.000	0	3.516.000
Overført fra årets resultat	0	0	-3.520.303	-3.520.303	825.269	-2.695.034
Primo 2016	660.857	15.543.580	-11.624.622	4.579.815	-3.842.737	737.077
Kapitalindskud	0	0	0	0	0	0
Overført fra årets resultat	0	0	-754.432	-754.432	-1.561.981	-2.316.412
Ultimo	660.857	15.543.580	-12.379.053	3.825.384	-5.404.718	-1.579.335

De seneste 5 års kapitalindskud kan specificeres således:

Alle tal i 1.000 kr.	2016	2015	2014	2013	2012
Primo	15.543.580	12.027.580	9.890.000	9.590.000	9.590.000
Kapitalforhøjelse	0	3.516.000	2.137.580	300.000	0
Ultimo	15.543.580	15.543.580	12.027.580	9.890.000	9.590.000

Staten v/transport-, bygnings- og boligministeren og Københavns Kommune har i 2013 indskudt 300 mio. kr. i kapitalindskud i selskabet. Indskuddet er foretaget i forbindelse med indgåelse af principaftale om anlæggelse af afgrening fra Cityringen til Nordhavn og vedtagelse af lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet I/S om anlæg af metro til Nordhavn.

Der er i 2014 foretaget kapitalindskud på i alt 2.138 mio. kr. i selskabet. Kapitalindskuddet omfatter dels 800 mio. kr. indskudt af staten v/transport-, bygnings- og boligministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune i henhold til aktstykke 8 af 8. oktober 2014 vedrørende den reviderede tidsplan for Cityringen, dels 404 mio. kr. indskudt af staten v/transport-, bygnings- og boligministeren og Københavns Kommune vedrørende afgreningskammer til Sydhavn i henhold til principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen og dels 934 mio. kr. indskudt af staten v/transport-, bygnings og boligministeren og Københavns Kommune i henhold til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og udviklingselskabet By & Havn I/S af 21. maj 2013 vedrørende anlæg af metro til Nordhavn.

Staten v/transport-, bygnings- og boligministeren 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.

Der har ikke været yderligere kapitalindskud de sidste 5 år.

Staten v/transport-, bygnings og boligministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har i 2016 indgået aftale om finansiering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg. Aftalen er til godkendelse i de respektive bevilgende myndigheder, hvorfor de økonomiske elementer af aftalen ikke er indregnet i årsregnskabet for 2016.

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.

Pengestrømsopgørelse

Alle tal i 1.000 kr.

	Note	2016	2015
Pengestrømme fra driftsaktivitet			
Metroens takstindtægter		883.280	775.059
Metroens driftsindtægter		364.603	310.272
Andre driftsindtægter		29.676	33.727
Metroens driftsomkostninger		-937.315	-828.400
Personaleomkostninger		-213.502	-193.419
Andre eksterne omkostninger		-31.303	-31.677
Tilgodehavender		-192.401	107.150
Leverandørgæld		4.930	-89.878
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt		-92.032	82.833
Pengestrømme fra investeringsaktivitet			
Investeringer i anlæg af metro	29	-4.457.962	-3.668.171
Investeringer i bygninger, driftsmidler og inventar		-217	-27.031
Investeringer i værdipapirer (ekskl. værdiregulering)		-545.216	-1.677.726
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt		-5.003.395	-5.372.928
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet			
Lånoptagelse, netto (ekskl. værdiregulering)		5.265.836	3.195.550
Indskud fra ejere		155.476	1.978.122
Tilgodehavender		-267.952	-111.844
Anden gæld		28.495	120.282
Nettofinansieringsomkostninger (ekskl. værdiregulering)		-457.130	-229.336
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt		4.724.725	4.952.774
Ændring i likvider		-370.703	-337.321
Likvider primo		-71.796	265.525
Likvider ultimo		-442.499	-71.796

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af årsregnskabets øvrige bestanddele.

Noter

Note 1 Væsentlige forhold i årsregnskabet

I december 2015 har anlægsentreprenøren på Cityringen, CMT, fremsendt et brev til Metroselskabet, hvori entreprenøren anmelder at ville rejse en række store krav om ekstrabetaling – såkaldte claims – på Cityringen. I marts/april 2016 oplyste CMT, at de ville rejse yderligere betydelige ekstrakrav. CMT havde således før sommeren 2016 anmeldt krav i størrelsesordenen 520 mio. EUR (3,9 mia. kr.). I juli 2016 indgav CMT alle sine claims til Voldgiftsretten – dette for at undgå forældelse af kravene. CMT anmodede dog samtidig Voldgiftsretten om at suspendere behandlingen af disse krav til senere. Metroselskabet kunne her konstatere, at CMT – ud over de tidligere omtalte store claims – havde indgivet yderligere store og mindre claims og udvidet de allerede kendte claims, således at de samlede rejste krav summerede op til 915 mio. EUR. (ca. 6,8 mia. kr.). Hertil kommer elementer i nogle claims, herunder blandt andet krav om tidsfristforlængelse, som endnu ikke er prissat. Det samlede krav udgør således lidt mere end 1 mia. EUR (ca. 7,5 mia. kr.)

De fremsendte claims er i juridisk forstand udokumenterede, og således varslet på et meget lidt begrundet og udokumenteret grundlag. Det er Metroselskabets umiddelbare vurdering, at størrelsesordenen af de varslede claims ikke fremstår proportionalt med indhold og ansvarsforhold.

Metroselskabet har desuden konstateret, at arbejdet vedrørende færdiggørelsen af stationerne (AF-arbejderne) har været stillet i bero fra december 2016, idet der er opstået en tvist mellem CMT og den pågældende underentreprenør. Den opståede tvist risikerede at forsinke færdiggørelsen af stationerne og dermed Cityringens åbningstidspunkt. Med indgåelse af forligsaftale med CMT genoptages arbejdet og denne risiko imødegås, således at det forsat forventes, at Cityringen åbner i juli 2019.

Metroselskabet har gennem længere tid forhandlet med CMT om at løse de udestående forhold, herunder primært om mulighederne for at løse problemet med den manglende fremdrift på AF-arbejderne.

Det har været afgørende for CMT at få en hurtig løsning, eventuelt i form af en midlertidig aftale, der skaffer CMT den nødvendige likviditet. Den 23. december 2016 modtog Metroselskabet således et brev fra CMT, hvor CMT meddelte, at de så sig nødsaget til at standse arbejdet på byggepladserne fra den 1. januar 2017, såfremt der ikke fandtes en løsning på CMT's likviditetsproblemer.

På den baggrund har Metroselskabet ultimo december indgået en midlertidig aftale med CMT. Aftalen indebærer en kortvarig likviditetsbro på 145 mio. EUR ekskl. moms (ca. 1,1 mia. kr.) kombineret med en bankgaranti (anfordringsgaranti), der dækker det fulde beløb, samt et tilsagn fra CMT om at videreføre anlægsarbejdet. Den midlertidige aftale, som er indgået med entreprenøren er alene af likviditetsmæssig karakter og binder ikke Metroselskabet til at indgå en forligsaftale.

Metroselskabet har i januar/februar 2017 forhandlet med CMT og har den 10. februar 2017 indgået en forligsaftale med CMT. Aftalen indebærer, at Metroselskabet betaler 113 mio. EUR (ca. 850 mio. kr.) til CMT for at sikre fremdriften i projektet samt begrænse tab og minimere projektets risikoprofil. Desuden lukker aftalen en række af de af CMT rejste claims. Samtidig har Metroselskabet tilbudt at stille en længerevarende likviditetsbro til rådighed for CMT på 180 mio. EUR (ca. 1,3 mia. kr.) frem til 12 måneder efter CMT's fremsendelse af slutregning med mindre CMT inden da har rejst krav i Voldgiftsretten. I så fald vil

Note 1 Væsentlige forhold i årsregnskabet (fortsat)

likviditetsbroen løbe, indtil Voldgiftrettens afgørelse foreligger. Det er samtidig aftalt, at entreprenøren ikke kan stille yderligere krav vedrørende det arbejde, der er udført i perioden frem til og med 31. december 2016, og at eventuelle krav vedrørende fremtidige leverancer under aftalen maksimalt kan udgøre 33 mio. EUR ekskl. renter (ca. 245 mio. kr.).

De resterende claims på ca. 500 mio. EUR (ca. 3,7 mia. kr.), som ikke afklares ved forliget, er i juridisk forstand udokumenterede, og således varslet på et meget lidt begrundet og udokumenterede grundlag. Det er derfor Metroselskabets umiddelbare vurdering, at kravene kan afvises på det foreliggende grundlag. Der er derfor ikke indregnet en forpligtelse til eventuel dækning af disse krav i årsregnskabet for 2016. Claimet er oplyst som eventualforpligtelse i note 24.

Aftalen af 10. februar 2017 er indarbejdet i årsregnskabet for 2016, idet aftalen indeholder nye oplysninger om allerede indregnede aktiver (den kortvarige likviditetsbro). Aftalen af 10. februar 2017 har givet anledning til, at den kortvarige likviditetsbro på 145 mio. EUR (ca. 1,1 mia. kr.), der eksisterende pr. balancedagen den 31. december 2016 er omklassificeret i balancen som følger:

- 113 mio. EUR (ca. 850 mio. kr.) anses at udgøre betaling for at sikre fremdriften i projektet samt begrænse tab og minimere projektets risikoprofil, ligesom aftalen lukker en række af de af CMT rejste claims i henhold til forligsaftale. Dette er sket ved at tilgangsføre beløbet på igangværende anlæg under anlægsaktiverne (anlæg af metro)
- 32 mio. EUR (ca. 238 mio. kr.) anses som en del af den længerevarende likviditetsbro og omklassificeres til finansielle anlægsaktiver

Andelen af betalingen på 113 mio. EUR (ca. 850 mio. kr.) har medført en yderligere nedskrivning af metroen i cirka samme størrelsesorden.

Det skal bemærkes, at aftalen af 10. februar 2017 på nuværende tidspunkt er betinget af ejernes efterfølgende godkendelse heraf. Ledelsen vurderer det sandsynligt, at godkendelsen af forligsaftalen fra ejerne vil blive opnået og har derfor lagt dette til grund for indregningen i årsregnskabet. Såfremt ejerne – mod forventning – ikke godkender indgåelse af forligsaftalen, vil det medføre at aftalens indvirkning på årsrapporten, omtalt ovenfor, vil blive tilbageført.

Note 2 Driftsresultat Metro

Alle tal i 1.000 kr.

	2016	2015
Metroens takstindtægter	883.280	775.059
Metroens driftsindtægter		
Udlejning af metro	364.517	310.112
Øvrige indtægter	86	160
Metroens driftsindtægter i alt	364.603	310.272
Andre driftsindtægter	9.794	15.904
Indtægter i alt	1.257.677	1.101.235
Metroens driftsomkostninger		
Betaling for drift	-883.280	-775.059
Kontraktstyring mv.	-48.135	-46.732
Øvrige omkostninger	-5.901	-6.609
Metroens driftsomkostninger i alt	-937.315	-828.400
Administrationsomkostninger	-29.072	-32.774
Omkostninger i alt	-966.387	-861.174
Resultat før afskrivninger	291.290	240.061
Afskrivninger	-175.961	-173.504
Nedskrivninger (Rejsekort)	0	-28.623
Opskrivninger (Rejsekort)	663	0
Resultat før finansielle poster	115.993	37.934

Interessentskabet har udliciteret driften af Metroen. Lejebetalingen afhænger af metroens samlede driftsresultat. I 2016 har metroen haft 61 mio. passagerer (57 mio. i 2015). Takstindtægterne i 2016 er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt på 13,66 kr. (13,02 kr. i 2015).

Note 3 Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter omfatter indtægter fra administration og varetagelse af bygherreorganisation for Hovedstadens Letbane I/S på 19,9 mio. kr. (17,8 mio. kr. i 2015), salg af rådgiverydelser, leje af arbejdspladser og mindre indtægter fra bl.a. lejemål.

Note 4 Personalemkostninger

Alle tal i 1.000 kr.	2016	2015
Lønninger og honorarer	172.009	154.629
Pensioner	27.360	25.071
Udgifter til social sikring	6.407	7.637
Øvrige personalemkostninger	7.726	6.083
Personalemkostninger i alt	213.502	193.419
Heraf udgør:		
Løn til direktionen	2.169	2.169
Øvrige udbetalinger til direktionen	178	169
Pension til direktionen	326	326
Honorar til bestyrelsen	1.925	1.925
Gennemsnitligt antal medarbejdere (årsværk)	296	268
Medarbejdere ultimo	325	289

Under øvrige udbetalinger indgår resultatløn for direktionen, som udgør op til 10 pct. af ordinær løn. Resultatløn i 2016 vedrører opfyldelse af resultatmål for 2015. I honorar til bestyrelsen indgår honorar til revisions- og risikokomite.

Note 5 Ned- og afskrivninger

Alle tal i 1.000 kr.	2016	2015
Afskrivninger metro i drift	167.716	166.987
Afskrivninger bygninger, driftsmidler og inventar	8.244	6.517
Nedskrivning anlæg af metro	533.200	3.328.900
Nedskrivning kapitalandele	0	28.623
Opskrivning kapitalandele	-663	0
Ned- og afskrivninger i alt	708.498	3.531.027

Note 6 Finansielle poster og markedsværdiregulering

Alle tal i 1.000 kr.	2016	2015
Finansielle indtægter		
Renteindtægter fra finansielle anlægsaktiver	-1.227	-559
Renteindtægter fra tilgodehavender	2.955	7.832
Renteindtægter fra likvid beholdning, værdipapirer, finansielle instrumenter mv.	96.061	66.272
Valutakursregulering	-2.781	12.739
Finansielle indtægter i alt	95.007	86.284
Finansielle omkostninger		
Renteudgifter	-423.166	-313.043
Valutakursregulering	-9.055	-2.577
Finansielle omkostninger i alt	-432.221	-315.620
Finansielle poster i alt	-337.214	-229.336
Markedsværdiregulering i alt	-1.561.981	825.269

Markedsværdireguleringen kan primært henføres til selskabets finansielle aftaler om renteaftækning, 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.

Den regnskabsmæssige følsomhed vedrørende markedsværdireguleringen kan udtrykkes ved basis point value (BPV). Med selskabets nuværende finansielle portefølje (swap) udgør BPV 45 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 4,5 mia. kr. Tilsvarende vil en stigning i renteniveauet på 1 pct. medføre en forbedring af resultatet med 4,5 mia. kr.

Ændringen i markedsværdireguleringen fra 2015 til 2016 skyldes, at renteniveauet er faldet i perioden.

Note 7 Anlæg af Metro

Alle tal i 1.000 kr.

	<i>Idriftsatte metro</i>	<i>Igangværende anlæg</i>	I alt
Anskaffelsessum			
Primo	165.349	17.071.755	17.237.104
Årets tilgang	71.294	4.582.510	4.653.803
Overført til metro i drift	-23.732	0	-23.732
Ultimo	212.911	21.654.264	21.867.175
Ned- og opskrivninger			
Primo	0	-10.751.749	-10.751.749
Årets nedskrivninger	0	-533.200	-533.200
Ultimo	0	-11.284.949	-11.284.949
Bogført primoværdi	165.349	6.320.006	6.485.355
Bogført ultimoværdi	212.911	10.369.315	10.582.226
Genindvindingsværdi 31.12.2016			15.162.211
Bogført værdi 31.12.2016, jf. note 8			4.579.985
Anskaffelsessum 31.12.2016			21.867.175
Nedskrivninger 01.01.2016			-10.751.749
Bogført værdi inden nedskrivning			11.115.426
Årets nedskrivning			-533.200

Beregningen af genindvindingsværdien måles samlet for den idriftsatte metro og Cityringen, Nordhavn og Sydhavn, da de vil udgøre en samlet pengestrømsfrembringende enhed, når Cityringen, Nordhavn og Sydhavn går i drift.

Note 7 – fortsat

Den idriftsatte metro måles jf. regnskabspraksis til kostpris med fradrag af foretagne af- og nedskrivninger og er ikke tidligere nedskrevet i Metroselskabets regnskab. Den overskydende genindvindingsværdi af den idriftsatte metro opskrives derfor ikke i dette aktiv, men indregnes i opgørelsen af værdien af Cityringen, Nordhavn og Sydhavn. Genindvindingsværdien af Cityringen, Nordhavn og Sydhavn er efter indregning fortsat lavere end den bogførte værdi, hvorfor der er foretaget en nedskrivning til den lavere genindvindingsværdi. Årets nedskrivninger er indregnet i resultatopgørelsen.

Værdien af anlæg af metro er baseret på en opgjort genindvindingsværdi for den samlede metro. Genindvindingsværdien er beregnet på basis af indarbejdede forventninger til fremtiden i selskabets langtidsbudget, der indgår som bilag til ledelsesberetningen. 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 4,4 mia. kr. højere. Omvendt ville anvendelse af en 1 pct. højere rente i denne periode have medført et lavere resultat på 3,6 mia. kr.

Note 8 Metro i drift

Alle tal i 1.000 kr.

	<i>Tunnel og skal af underjordiske stationer</i>	<i>Andre faste anlæg</i>	<i>Rullende materiel mv.</i>	<i>Øvrige tekniske installationer</i>	I alt
Anskaffelsessum					
Primo	2.702.100	1.560.577	1.502.882	518.287	6.283.847
Årets tilgang	0	0	0	23.732	23.732
Årets afgang	0	0	0	-20.799	-20.799
Ultimo	2.702.100	1.560.577	1.502.882	521.221	6.286.780
Ned- og afskrivninger					
Primo	-253.066	-302.074	-638.718	-366.019	-1.559.877
Årets afskrivninger	-28.174	-33.803	-71.336	-34.402	-167.716
Årets afgang afskrivninger	0	0	0	20.799	20.799
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0
Ultimo	-281.240	-335.878	-710.054	-379.623	-1.706.795
Bogført primoværdi	2.449.034	1.258.502	864.164	152.268	4.723.969
Bogført ultimoværdi	2.420.860	1.224.699	792.828	141.598	4.579.985

Note 9 Bygninger, driftsmidler og inventar

Alle tal i 1.000 kr.

	Driftsmidler og inventar	Midlertidigt kontorbyggeri	I alt
Anskaffelsessum			
Primo	2.200	112.525	114.725
Årets tilgang	0	217	217
Årets afgang	0	0	0
Ultimo	2.200	112.742	114.942
Afskrivninger			
Primo	-1.742	-37.927	-39.669
Årets afskrivninger	-214	-8.030	-8.244
Afgang afskrivninger	0	0	0
Ultimo	-1.956	-45.957	-47.914
Bogført primoværdi	458	74.597	75.055
Bogført ultimoværdi	244	66.784	67.028

Note 10 Andre kapitalandele

Alle tal i 1.000 kr.

	Rejsekort A/S	Rejse- planen A/S	I alt
Anskaffelsessum			
Primo	67.137	328	67.465
Årets tilgang	0	0	0
Årets afgang	0	0	0
Ultimo	67.137	328	67.465
Ned- og afskrivninger			
Primo	-45.869	0	-45.869
Årets opskrivninger	663	0	663
Ultimo	-45.206	0	-45.206
Bogført primoværdi	21.267	328	21.595
Bogført ultimoværdi	21.930	328	22.258
Navn	Hjemsted	Ejerandele	Selskabskapital
Rejseplan A/S	København	3,2%	1.032.800
Rejsekort A/S	Gladsaxe	7,16%	114.218.900

Værdiansættelsen af Rejsekort A/S er foretaget på grundlag af de på tidspunktet for aflæggelsen af årsrapporten kendte forudsætninger for Rejsekort A/S. Årets opskrivning udgør 0,7 mio. kr.

Interessentskabets kapitalandele i Rejsekort A/S er opgjort til dagsværdi baseret på beregnet kapitalværdi. Kapitalværdien fastlægges som en nutidsværdi af den forventede slutkurs på aktierne i 2028. Diskonteringsrenterne til beregning af nutidsværdien fastlægges med baggrund i den aktuelle markedsrente tillagt et risikotillæg. Kapitalandele i Rejseplanen A/S er opgjort til kostpris. Aktiebesiddelsen udgør mindre end 10 pct. af den samlede aktiekapital i henholdsvis Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S.

Note 11 Tilgodehavender, Finansielle anlægsaktiver

Alle tal i 1.000 kr.

	Likviditetsbro	Frederiksberg Kommune	Øvrige tilgode- havender	I alt
Anskaffelsessum				
Primo	0	702.665	40.609	743.274
Årets tilgang (rentetilskrivning)	237.882	-1.227	529	-698
Årets afgang (afdrag)	0	-63.542	-1.381	-64.923
Ultimo	237.882	637.896	39.757	677.653
Ned- og afskrivninger				
Primo	0	0	0	0
Årets afskrivninger	0	0	0	0
Årets nedskrivninger	0	0	0	0
Ultimo	0	0	0	0
Bogført primoværdi	0	702.665	40.609	743.274
Bogført ultimoværdi	237.882	637.896	39.757	677.654

Øvrige tilgodehavender er selskabets ansvarlige lånekapital til Rejsekort A/S. Tilgodehavende hos Frederiksberg Kommune afdrages ved at Frederiksberg Kommune årligt indbetaler ca. 64 mio. kr. til afdrag og renter.

Metroselskabet har med henblik på at sikre anlægsentreprenøren CMT en rimelig likviditet i anlægsperioden etableret en likviditetsordning (likviditetsbro), jf. tillige Note 1.

Note 12 Finansielle instrumenter

Alle tal i 1.000 kr.

	I alt
Anskaffelsessum	
Primo	0
Årets tilgang	0
Årets afgang	0
Ultimo	0
Værdireguleringer	
Primo	1.246.365
Årets værdiregulering	980.998
Ultimo	2.227.363
Bogført primoværdi	1.246.365
Bogført ultimoværdi	2.227.363

Note 13 Ejendomme

Selskabet har i forbindelse med anlæg af Cityringen overtaget lejligheder ved ekspropriation. Lejlighederne er værdiansat til kostpris. Pr. 31. december 2016 har selskabet overtaget 19 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.

Note 14 Tilgodehavender, Omsætningsaktiver

Under tilgodehavender indgår bl.a. tilgodehavende moms med 354 mio. kr. og periodiserede renter med 459 mio. kr.

Note 15 Tilgodehavende ejerindskud, omsætningsaktiver

Tilgodehavende ejerindskud pr. 31. december 2016 omfatter tilgodehavende hos Frederiksberg Kommune. Beløbet vedrører Frederiksberg Kommunes indskud i henhold til aktstykke 8 af 8. oktober 2014 vedrørende den reviderede tidsplan for Cityringen. Beløbet forfalder efter 1 år og inden for 5 år.

Note 16 Værdipapirer og likvide beholdninger

Alle tal i 1.000 kr.		
	2016	2015
Værdipapirer over 3 måneder	3.869.069	3.295.861
Værdipapirer i alt	3.869.069	3.295.861
Likvide midler	0	0
Aftaleindskud	0	0
Værdipapirer under 3 måneder	0	0
Likvide beholdninger i alt	0	0

Værdipapirer omfatter køb af obligationer til sikkerhedsstillelse af markedsværdierne på selskabets finansielle instrumenter. Pr. 31. december 2016 er 3,3 mia. kr. stillet til sikkerhed.

Note 17 Langfristede gældsforpligtelser og kortfristet del af langfristet gæld

Alle tal i 1.000 kr.		
	2016	2015
Lån over 1 år	-16.161.970	-8.652.946
Lån under 1 år	-779.164	-2.670.778
Finansielle instrumenter (negativ værdi)	-6.732.270	-4.633.889
Valutatermener	-1.100	522
Langfristede gældsforpligtelser i alt	-23.674.504	-15.957.091

I 2016 har selskabet optaget lån for 8,3 mia. kr. (nominelt 7,5 mia. kr.). Værdien af selskabets finansielle instrumenter er indregnet i den samlede værdi af gældsforpligtelser pr. 31. december 2016. Markedsværdireguleringen af finansielle instrumenter er indregnet i resultatopgørelsen.

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

Af selskabets langfristede gældsforpligtelse forfalder 7,1 mia. kr. (6,0 mia. kr. nominelt) efter 5 år.

Note 18 Leverandørgæld

I leverandørgæld pr. 31. december 2016 er indeholdt indbetalt korrektionsreserve på 21 mio. kr. Beløbet er indbetalt af staten vedrørende anlæg af metro til Sydhavn.

Note 19 Forudbetalt ejerindskud

Forudbetalt ejerindskud pr. 31. december 2016 vedrører indbetaling af Københavns Kommune på 158 mio. kr. (150 mio. kr. i 2013-priser) i forbindelse med indgåelse af aftale i 2016 om finansiering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg. Efter aftalens godkendelse af de respektive bevilgende myndigheder vil beløbet på 158 mio. kr. blive overført til kapitalindskud.

Note 20 Anden gæld

Alle tal i 1.000 kr.		
	2016	2015
Skyldig ATP mv.	259	207
Skyldige feriepenge	29.398	26.926
Periodiserede renter	246.036	220.064
Anden gæld, i alt	275.693	247.198

Note 21 Segmentoplysninger

Alle tal i 1.000 kr.					
	Rådgiving 2016	Administra- tionsopgaver 2016	Idriftsatte Metro 2016	Igang- værende anlæg	I alt 2016
Indtægter	0	19.881	1.257.677	195.841	1.473.400
Omkostninger	-10	-19.881	-966.387	-195.841	-1.182.120
Resultat før ned- og afskrivninger	-10	0	291.290	0	291.280
Ned- og afskrivninger	0	0	-175.298	-533.200	-708.498
Resultat før finansielle poster	-10	0	115.992	-533.200	-417.218
Anlægsaktiver					
Anlæg af metro	0	0	212.911	10.369.315	10.582.226
Metro i drift	0	0	4.579.985	0	4.579.985

Alle tal i 1.000 kr.					
	Rådgiving 2015	Administra- tionsopgaver 2015	Idriftsatte Metro 2015	Igang- værende anlæg	I alt 2015
Indtægter	0	17.822	1.101.235	174.499	1.293.556
Omkostninger	-1	-17.822	-861.175	-174.499	-1.053.497
Resultat før ned- og afskrivninger	-1	0	240.061	0	240.060
Ned- og afskrivninger	0	0	-202.127	-3.328.900	-3.531.027
Resultat før finansielle poster	-1	0	37.934	-3.328.900	-3.290.967
Anlægsaktiver					
Anlæg af metro	0	0	165.349	6.320.006	6.485.355
Metro i drift	0	0	4.723.969	0	4.723.969

Rådgivning omfatter indtægter og omkostninger i forbindelse med konkurrenceudsatte aktiviteter. Resultat af rådgivning efter finansielle poster og beregnet skat udgør -10 t.kr. (underskud på 1 t.kr. i 2015). Det akkumulerede resultat af Metroselskabets rådgivningsopgaver udgør ultimo 2016 et overskud på 314 t. kr.

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

Note 22 Forslag til resultatdisponering

Alle tal i 1.000 kr.		
	2016	2015
Overført til næste år	-2.316.412	-2.695.034

Note 23 Begivenheder efter statusdagen

Der er ikke efter årsafslutningen, udover indgået aftale med CMT, jf. note 1, indtruffet hændelser af betydning for årsrapporten for 2016.

Note 24 Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser**Kontraktlige forpligtelser**

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører vedrørende anlæg af metro har en samlet restværdi på 3.725 mio. kr.

Med henblik på driften af metro indtil december 2018 er der endvidere indgået kontrakt med en samlet restværdi på 673 mio. kr. Ud over kontraktbetalinger vil der være mulighed for incitamentsbetalinger.

Vedrørende driften af Cityringen og Nordhavn er der indgået kontrakt med en samlet værdi på 1.980 mio. kr. i en 5 årig periode fra Cityringens og Nordhavns driftsstart.

Eventualforpligtelser

Ved stævning af 5. november 2014 til Købehavns Byret har selskaberne CTR I/S, Frederiksberg Vand A/S, Frederiksberg Kloak A/S, Frederiksberg Bygas A/S og Frederiksberg Varme A/S rejst sag mod Metroselskabet I/S. Sagen vedrører betaling for gennemførte ledningsomlægninger og er udtryk for indbringelse af Taksationskommissionens afgørelse af 7. maj 2014, hvorved de nævnte selskaber blev pålagt at afholde omkostningerne til ledningsomlægninger. Sagen er afsluttet i 2016 til Metroselskabets fordel. Modparten har anket sagen. Sagen forventes afgjort i løbet af 2017.

Anlægsentreprenøren på Cityringen, CMT indgav i juli 2016 alle sine claims til Voldgiftsretten – dette for at undgå forældelse af kravene. De samlede rejste krav udgjorde 915 mio. euro. CMT anmodende dog samtidig Voldgiftsretten om at suspenderer behandlingen af disse krav til senere. Hertil kommer elementer i nogle claims, herunder blandt andet krav om tidsfristforlængelse, som endnu ikke er prissat. Det samlede krav udgør således lidt mere end 1 mia. EUR (ca. 7,5 mia. kr.). Metroselskabet har den 10. februar 2017 indgået en forligsaftale med CMT. Aftalen indebærer, at Metroselskabet betaler 113 mio. EUR (ca. 850 mio. kr.) til CMT. Med aftalen lukkes blandt andet en række af de af CMT rejste claims ca. 500 mio. EUR (ca. 3,7 mia. kr.). Aftalen er dog betinget af Metroselskabets ejeres efterfølgende godkendelse, jf. note 1. Der vil herefter restere en række claims på tilsammen ca. 3,7 mia. kr. (ca. 500 mio. EUR). De resterende claims er i juridisk forstand udokumenterede, og således varslet på et meget lidt begrundet og udokumenteret grundlag. Det er derfor Metroselskabets umiddelbare vurdering, at kravene kan 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.

Note 24 – fortsat

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.

Metroselskabet indgår i takstfællesskabet i Hovedstadsområdet. På balancetidspunktet er der i takstfællesskabet solgt rejsehjemmel, der endnu ikke er benyttet, hvorfor Metroselskabet på balancetidspunktet har en rejseforpligtelse i forhold hertil.

Note 25 Revisions- og rådgivningshonorar

Alle tal i 1.000 kr.			
	2016	2015	
Rigsrevisionen	420	349	
Deloitte	598	531	
EY	591	521	
Lovpligtig revision i alt	1.609	1.401	
Deloitte	10	10	
Andre erklæringer i alt	10	10	
Deloitte moms- og skatterådgivning	342	297	
Deloitte anden rådgivning	2.383	1.430	
EY anden rådgivning	25	10	
Rådgivningshonorar, i alt	2.750	1.737	

Note 26 Nærtstående parter

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

Samhandel med nærtstående parter sker på markedsvilkår.

Metroselskabet har i 2016 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 I/S og Metroselskabet I/S. Metroselskabet I/S stiller de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetagelse af Hovedstadens Letbane I/S' virksomhed.

Note 27 Valuta-, rente- og kreditrisiko

Alle tal i 1.000 kr.

Finansielle nettopassiver	<i>Nominal værdi 2016</i>	<i>Regnskabs- mæssig værdi 2016</i>	<i>Markeds- værdi 2015</i>
Værdipapirer og aftaleindskud	3.828.716	3.869.069	3.295.861
Periodiserede renter, værdipapirer og aftaleindskud	0	-4	1
Værdipapirer og aftaleindskud i alt	3.828.716	3.869.065	3.295.862
Lån	-15.035.000	-16.941.134	-11.323.724
Periodiserede renter, lån	0	-44.059	-35.192
Lån i alt	-15.035.000	-16.985.194	-11.358.916
Finansielle instrumenter	0	-4.506.007	-3.387.524
Periodiserede renter, finansielle instrumenter	0	256.603	177.657
Finansielle instrumenter i alt	0	-4.249.404	-3.209.867
Nettopassiver i alt	-11.206.284	-17.365.532	-11.272.921

Periodiserede renter er optaget i balancen under henholdsvis aktiver, tilgodehavender med 459 mio. kr. og passiver, anden gæld med 246 mio. kr.

Valutakursrisiko

Valutafordeling, pr. 31. december 2016 (mio. kr.), regnskabsmæssig værdi	<i>Værdipapirer og aftaleindskud</i>	<i>Lån</i>	<i>Finansielle instrumenter</i>	<i>Netto- position</i>
DKK < 1 år	0	-783	0	-783
DKK > 1 år	0	-16.202	-3.886	-20.088
EUR < 1 år	934	0	-1	933
EUR > 1 år	2.935	0	-362	2.573
I alt	3.869	-16.985	-4.249	-17.366

Note 27 – fortsat**Renterisiko****Rentebinding, pr. 31. december 2016 (mio. kr.), regnskabsmæssig værdi**

Periode	DKK	EUR	Total
0–1 år	-783	933	150
1–5 år	-8.605	2.935	-5.670
5–10 år	-5.070	0	-5.070
10–20 år	-862	-395	-1.257
>20 år	-5.552	33	-5.519
Total	-20.871	3.506	-17.366

Kreditrisiko

Ved likviditetsplaceringer og indgåelse af finansielle instrumenter opstår en kreditrisiko på modparten. 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 kreditrisici reduceret ved anvendelse af en hensigtsmæssig aftaledokumentation.

Kreditrisiko fordelt på rating kategori, pr. 31. december 2016

Total modpartseksponering (regnskabsmæssig værdi, mio. kr.)	Værdipapirer og aftaleindskud	Lån Obligationer	Finansielle instrumenter	Total
AAA	3.869	-16.985	0	-13.116
AA	0	0	-859	-859
A	0	0	-1.804	-1.804
BBB	0	0	-1.586	-1.586
Total	3.869	-16.985	-4.249	-17.366

Note 28 Specifikation af lån og finansielle instrumenter

Alle tal i mio. kr.

	Fast (hovedstol)	CIBOR 3M	CIBOR 6M	EURIBOR 6M	Regnskabsmæssig værdi 31.12.16
Løbetid < 1 år					
Lån	-750	0	0	0	-783
Renteswap (fast til variabel)	0	0	0	0	0
Rente og valutaswap (fast til variabel)	0	0	0	0	0
Netto eksponering	-750	0	0	0	-783
Løbetid 1-5 år					
Lån	-8.245	0	0	0	-9.036
Renteswap (fast til variabel)	850	-850	0	0	137
Renteswap (fast til variabel)	2.400	0	-2.400	0	295
Netto eksponering	-4.995	-850	-2.400	0	-8.605
Løbetid 6-10 år					
Lån	-5.000	0	0	0	-5.599
Renteswap (fast til variabel)	2.600	-2.600	0	0	277
Renteswap (fast til variabel)	2.400	0	-2.400	0	279
Netto eksponering	0	-2.600	-2.400	0	-5.043
Løbetid 21-30 år					
Lån	-1.040	0	0	0	-1.567
Renteswap (fast til variabel)	200	-200	0	0	145
Netto eksponering	-840	-200	0	0	-1.422

Note 28 – fortsat

Alle tal i mio. kr.	<i>CPI + Fast</i>	<i>Fast</i>	<i>CIBOR 3M</i>	<i>CIBOR 6M</i>	<i>EURIBOR 6M</i>	<i>Regnskabs- mæssig værdi 31.12.16</i>
Løbetid 1-10 år						
Renteswap (real til fast)	1.011	-1.011	0	0	0	-24
Netto eksponering	1.011	-1.011	0	0	0	-24
Løbetid 11-20 år						
Renteswap (variabel til fast)	0	-3.499	0	2.493	-1.006	-1.248
Renteswap (real til fast)	405	-405	0	0	0	-9
Renteswap (variabel til real)	0	-	0	0	0	
Netto eksponering	405	-3.904	0	2.493	-1.006	-1.257
Løbetid 21-30 år						
Renteswap (variabel til fast)	0	-7.778	0	7.778	0	-3.470
Renteswap (real til fast)	-1.491	1.491	0	0	0	402
Netto eksponering	-1.491	-6.287	0	7.778	0	-3.069
Løbetid 31-40 år						
Renteswap (variabel til fast)	0	-5.020	0	5.020	0	-1.536
Renteswap (variabel til fast)	0	-1.043	0	0	1.043	33
Renteswap (fast til real)	-2.814	2.814	0	0	0	473
Netto eksponering	-2.814	-3.249	0	5.020	1.043	-1.031

Alle tal i mio. kr.	<i>DKK</i>	<i>EUR angivet i DKK</i>	<i>Regnskabs- mæssig værdi 31.12.16</i>
Terminforretninger	-1.821	1.820	-1
Lån i alt			-16.985
Finansielle aftaler i alt			-4.249

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

Note 29 Investering i anlæg af Metro

Alle tal i 1.000 kr.	2016	2015
Investering i anlæg af metro, jf. note 7 og 8	4.653.803	3.841.515
Køb/salg af ejendomme	0	1.155
Værdi af eget arbejde	-195.841	-174.499
Investering i anlæg af metro i alt	4.457.962	3.668.171

Ledelsespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2016 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 24. februar 2017

Direktion

Henrik Plougmann Olsen

Bestyrelse

Jørn Neergaard Larsen (formand)

Harald Børsting

Susan Hedlund (næstformand)

Ninna Hedeager Olsen

Jørgen Glenthøj (næstformand)

Jakob Næsager

Birgitte Brinch Madsen

Søren Banke

Peter Jensen

Deltagelse i bestyrelsesmøder 2016

	Bestyrelsesmøder (11 møder)	Revisionskomite (3 møder)	Risikokomite (4 møder)
Henning Christophersen	8/11		3/4
Jørgen Glenthøj	10/11	3/3	3/4
Lars Aslan Rasmussen*	2/2		1/1
Susan Hedlund**	8/9		3/3
Birgitte Brinch Madsen	11/11	3/3	
Harald Børsting	9/11		
Ninna Hedeager Olsen	9/11	3/3	
Jakob Næsager	10/11		
Søren Banke	11/11		
Peter Jensen	11/11		

* fratrådt den 4/4 2016

** tiltrådt den 4/4 2016

De uafhængige revisorers erklæringer

Revisionspåtegning på årsregnskabet

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Metroselskabet I/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2016, 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 2016 samt af resultatet af Metroselskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2016 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 god offentlig revisionsetik, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet 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 begge 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.

Fremhævelse af forhold i regnskabet

Vi henleder opmærksomheden til note 1, hvoraf det fremgår, at Metroselskabet den 10. februar 2017 har indgået en forligsaftale med CMT udgørende 113 mio. EUR med henblik på lukning af en andel af de rejste claims. Forligsaftalen er betinget af ejernes efterfølgende godkendelse. Ledelsen vurderer at det mest sandsynlige udfald er, at ejerne godkender forligsaftalen, hvorfor effekten af denne er indarbejdet i årsregnskabet jf. ledelsens beskrivelse heraf i note 1. Vi gør opmærksom på usikkerheden knyttet hertil som omtalt i note 1.

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 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. 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 god offentlig revisionsetik, 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 god offentlig revisionsetik, 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 revisionshandlinger 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 udledelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, 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.

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; og at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de virksomheder, der er omfattet af regnskabet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det i overensstemmelse med god offentlig revisionskik vores ansvar at udvælge relevante emner til såvel juridisk-kritisk revision som forvaltningsrevision. Ved juridisk-kritisk revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte

emner, om de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ved forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de virksomheder, der er omfattet af regnskabet.

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

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

København, den 24. februar 2017

Deloitte
Statsautoriseret
Revisionspartnerselskab
CVR: 33 96 35 56

Erik Lyng Skovgaard Jensen
Statsautoriseret revisor

Ernst & Young
Godkendt
revisionspartnerselskab
CVR: 30 70 02 28

Torben Kristensen
Statsautoriseret revisor

Michael N.C. Nielsen
Statsautoriseret revisor

Rigsrevisionen
CVR: 77 80 61 13

Lone Strøm
Rigsrevisor

Malene Sau Lan Leung
Kontorchef

Bilag til ledelsesberetningen

Nedenstående langtidsbudget 2017 er vedtaget i december 2016. I forhold til langtidsbudget 2016 fra december 2015 er der foretaget indregning af køb af ekstratog og indgået aftale om en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg.

Forudsætninger for langtidsbudgettet

Langtidsbudgettet er angivet i løbende priser:

Passagertal og takster

1. Passagertallene er fastlagt med udgangspunkt i passagerprognose baseret på den senest opdaterede trafikmodel. For Cityringen inkl. Nordhavn budgetteres med et passagertal i 2019 på 16 mio. passagerer stigende til 77 mio. passagerer i 2024. For den idriftsatte Metro budgetteres med et passagertal i 2017 på 60,5 mio. passagerer stigende til 63 mio. passagerer i 2019.

2. Passagertilgangen som følge af sydhavnsafgreningen er baseret på principaftalen fra juni 2014 samt virkningen af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg station. Passagertallet er i 2023 budgetteret med 9 mio. stigende til 14 mio. i 2035.

3. Ved takstforudsætningerne er der, for Cityringen inkl. Nordhavn og den idriftsatte Metro, taget udgangspunkt i prisen pr. passager baseret på bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. Disse takstforudsætninger er reguleret til 2017-priser baseret på den realiserede udvikling i taksterne i perioden og endvidere justeret i overensstemmelse med den konstaterede passagersammensætning i 2015. Taksten pr. passager er i 2017 budgetteret med 13,18 kr. Der er forudsat en real takststigning i perioden 2009-2018 på 13 %, og i perioden 2018-2030 på 15 %, – svarende til forudsætningerne om den økonomiske udvikling i konvergensprogrammet 2010. Disse forudsætninger er anvendt i beregningsforudsætningerne i den opdaterede passagerprognose.

4. Ved takstforudsætningerne er der, for Sydhavnen, taget udgangspunkt i principaftalen. Der er heri forudsat en reeltakststigning i perioden 2009-2025 på 14 % og i perioden 2009-2040 på 28,5 %. Den gennemsnitlige takst for passagertilgangen som følge af sydhavnsmetroen er i 2023 budgetteret med 15,15 kr. pr. passager.

Drifts- og anlægskostninger

5. Driftskostningerne for den idriftsatte Metro er estimeret på baggrund

af selskabets omkostninger i henhold til drifts- og vedligeholdelseskontrakten. For Cityringen er der taget udgangspunkt i transportsystemkontrakten. For Nordhavnen er det taget udgangspunkt i udredningen og for Sydhavn er der taget udgangspunkt i principaftalen.

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

I perioden 2013 - 2019 budgetteres med omkostninger til driftsmobilisering for Cityringen på i alt 426 mio. kr. i 2017-priser. I 2019 budgetteres med omkostninger til Trial run for Cityringen på i alt 143 mio. kr. i 2017-priser.

6. Anlægskostningerne til Cityringen er fastlagt med udgangspunkt i de indkomne tilbud på transportsystemkontrakten og civilwork-kontrakten. De samlede anlægskostninger er vurderet til 22,3 mia. kr. i 2010-priser (23,8 mia. kr. i 2017-priser). Opregning af restbudget fra 2010-priser til aktuelt prisniveau er baseret på kontrakindeks og Finansministeriets anlægsindeks. Omkostningerne i de enkelte år er baseret på aktuelle betalingsplaner.

7. Anlægskostningerne for Nordhavnen er fastlagt med udgangspunkt i principaftalen. De samlede anlægskostninger er vurderet til 2,5 mia. kr. i 2012-priser inkl. indbetalt korrektionsreserve (2,6 mia. kr. i 2017-priser). Opregning af restbudget fra 2012-priser til aktuelt prisniveau er baseret på Finansministeriets anlægsindeks.

8. Anlægskostningerne for Sydhavn er fastlagt med udgangspunkt i principaftalen. Der samlede anlægsoverslag er vurderet til 8,6 mia. kr. inkl. korrektionsreserver i 2014-priser (9,1 mia. kr. i 2017-priser). I langtidsbudgettet er basisbudgettet ekskl. korrektionsreserver, svarende til 6,6 mia. kr. i 2012-priser (7,0 mia. kr. i 2017-priser), indarbejdet. Anvendelse af korrektionsreserverne forudsætter indbetaling fra By & Havn, der i henhold til aftalen har reserveret et beløb svarende hertil i deres budgetter.

9. Reinvesteringerne i forbindelse med Cityringen er baseret på forudsætningerne i principaftalen og udgør hvert 10. år 272 mio. kr., hvert 25. år 1.224 mio. kr. og efter 50 år herudover 544 mio. kr. i 2017-priser. Opregning fra 2010-priser til aktuelt prisniveau er baseret på en gennemsnitlig forventning til inflationen på 2 % p.a.

10. Reinvesteringerne i forbindelse med Nordhavnen er baseret på forudsætninger i udredningen og udgør hvert 10. år 36 mio. kr., hvert 25. år 162 mio. kr. og efter 50 år herudover 72 mio. kr. i 2017-priser. Opregning fra 2012-priser til aktuelt prisniveau er baseret på en gennemsnitlig forventning til inflationen på 2 % p.a.

11. Reinvesteringerne i forbindelse med Sydhavn er baseret på forudsætningerne i principaftalen og udgør hvert 10. år 79 mio. kr., hvert 25. år 355 mio. kr. og efter 50 år herudover 158 mio. kr. i 2017-priser.

12. Der er forudsat reinvesteringer i forbindelse med den idriftsatte Metro hvert 10. år på 317 mio. kr. i 2017-priser. Der er i overensstemmelse med interessentskabskontrakten ikke indregnet reinvesteringer i tog, tunneller og stationer.

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., når anlægsarbejderne er på det højeste 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 rentefordækning. Gæld ud over rentefordækningen 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 2016 stiger med 2 pct. p.a.

Langtidsbudget 2017 for Metroselskabet I/S (løbende priser)

Mio. kr.

Inflation 2%

Renteforudsætninger:

På aftaler om rentefordækning indregnes den faktiske rentesats.

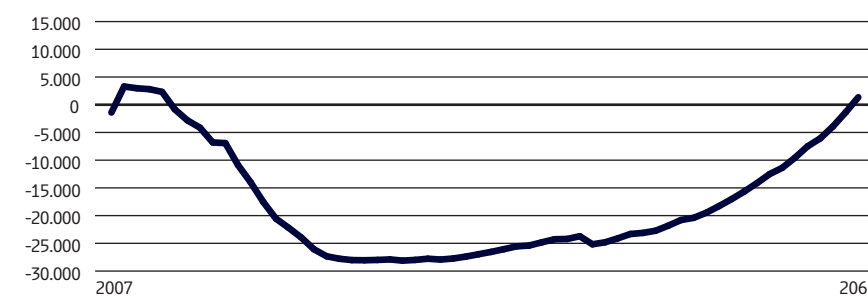
Gæld ud over rentefordækningen forrentes med en realrente på 3,5 %, svarende til en nominel rente på 5,5%.

Anlægssum Cityringen (2010 prisniveau) 22.303

Anlægssum Nordhavn (2012 prisniveau) 2.460

Anlægssum Sydhavn (2014 prisniveau) 8.627

Mio. kr.



Langtidsbudget 2017 for Metroselskabet I/S (løbende priser) – fortsat

Mio. kr.	År	Tilgodehavender	Anden gæld mv.	Den idriftsatte metro			Anlæg af metro			Driftsoverskud				Likviditetsvirkning	Renter	Bevægelse	Kasse primo	Kasse ultimo
				Investeringer	Reinvesteringer	Indeksering	Investeringer	Reinvesteringer	Indeksering	Den idriftsatte metro	Cityring inkl. Nordhavn og Sydhavn	Indtægter	Udgifter					
	01.01.2007	1.268	105				-4											-1.402
	2007	4.842	75	-172	0		-62	0			380	-354	0	0	4.708	-17	4.691	-1.402
	2008	58		-142	-53	0	-390	0	0		501	-444	0	0	-469	152	-317	3.288
	2009			102	-44	0	-404	0	0		530	-464	0	0	-280	114	-166	2.971
	2010			40	-39	-4	-594	0	0		595	-484	0	0	-486	-4	-490	2.805
	2011			-141	-46	-16	-3.008	0	-102		635	-443	0	0	-3.122	-15	-3.137	2.315
	2012	310	-64	-15	-47		-2.159	0	-98		678	-443	0	-14	-1.851	-143	-1.994	-822
	2013	1.886	-51	-74	-61		-2.987	0	-128		691	-475	0	-3	-1.203	-134	-1.336	-2.816
	2014	931	-207	-122	-29		-3.236	0	-126		772	-484	0	-4	-2.505	-149	-2.655	-4.152
	2015	3.779	5	-126	-36		-3.663	0	-84		743	-503	0	-6	110	-229	-119	-6.806
	2016			220	-79	-40	-3.541	0	-310		756	-576	0	-36	-3.607	-355	-3.962	-10.887
	2017	448		220	-78	-29	-3.138	0	-287		767	-542	0	-77	-2.716	-404	-3.120	-10.887
	2018			220	-82	-11	-2.965	0	-246		809	-554	0	-100	-2.928	-625	-3.553	-14.008
	2019			220	-89	-29	-2.050	0	-200		854	-570	195	-550	-2.217	-780	-2.997	-17.560
	2020	66	-100	-32	0		-1.133	0	-65		891	-582	740	-524	-739	-906	-1.645	-20.557
	2021		-100	0	0		-1.249	0	-72		922	-594	901	-566	-758	-996	-1.753	-22.202
	2022		-100	0	-350		-1.315	0	-75		954	-611	1.039	-604	-1.062	-1.063	-2.124	-23.955
	2023		-100	0	0		-855	0	-49		985	-627	1.302	-761	-1.105	-1.150	-1.255	-26.080
	2024		-100	0	0		-15	0	-1		1.014	-644	1.406	-943	717	-1.163	-446	-27.335
	2025			0	0		0	0	0		1.046	-626	1.470	-956	935	-1.179	-244	-27.781
	2026			0	0		0	0	0		1.077	-642	1.534	-810	1.159	-1.186	-27	-28.025
	2027			0	0		0	0	0		1.110	-660	1.591	-806	1.236	-1.182	53	-28.052
	2028			0	0		0	0	0		1.145	-678	1.639	-828	1.279	-1.183	96	-27.999
	2029			0	0		0	-345	0		1.178	-696	1.696	-852	981	-1.202	-221	-27.903
	2030			0	0		0	-47	0		1.214	-714	1.758	-878	1.333	-1.202	131	-28.124
	2031			0	0		0	0	0		1.238	-729	1.796	-898	1.407	-1.190	217	-27.993
	2032			0	-427		0	0	0		1.263	-743	1.835	-917	1.011	-1.164	-153	-27.775
	2033			0	0		0	-108	0		1.288	-758	1.875	-937	1.360	-1.170	190	-27.928
	2034			0	0		0	0	0		1.314	-773	1.916	-957	1.500	-1.156	344	-27.738
	2035			0	0		0	0	0		1.340	-789	1.957	-977	1.532	-1.108	424	-27.394
	2036			0	0		0	0	0		1.367	-805	2.000	-998	1.565	-1.138	427	-26.544
	2037			0	0		0	0	0		1.395	-821	2.043	-1.019	1.598	-1.114	485	-26.599
	2038			0	0		0	0	0		1.422	-837	2.088	-1.041	1.633	-1.119	514	-26.059
	2039			0	0		0	-421	0		1.451	-854	2.134	-1.063	1.247	-1.101	146	-25.399
	2040			0	0		0	-57	0		1.480	-871	2.180	-1.086	1.647	-1.067	580	-24.820
	2041			0	0		0	0	0		1.510	-888	2.224	-1.107	1.738	-1.187	551	-24.268
	2042			0	-520		0	0	0		1.540	-906	2.269	-1.130	1.253	-1.198	55	-24.213
	2043			0	0		0	-132	0		1.571	-924	2.315	-1.152	1.677	-1.184	493	-24.213
	2044			0	0		0	-2.090	0		1.602	-943	2.361	-1.175	-245	-1.209	-1.453	-23.720
	2045			0	0		0	-282	0		1.634	-962	2.408	-1.199	1.599	-1.238	361	-25.174
	2046			0	0		0	0	0		1.667	-981	2.456	-1.223	1.919	-1.210	710	-24.813
	2047			0	0		0	0	0		1.700	-1.000	2.506	-1.247	1.958	-1.170	788	-24.103
	2048			0	0		0	-656	0		1.734	-1.020	2.556	-1.272	1.341	-1.143	197	-23.315
	2049			0	0		0	-513	0		1.769	-1.041	2.607	-1.298	1.524	-1.127	397	-23.118
	2050			0	0		0	-69	0		1.804	-1.062	2.659	-1.324	2.008	-1.092	916	-22.721
	2051			0	0		0	0	0		1.840	-1.083	2.712	-1.350	2.119	-1.109	1.010	-21.805
	2052			0	-634		0	0	0		1.877	-1.105	2.766	-1.377	1.528	-1.132	395	-20.795
	2053			0	0		0	-161	0		1.914	-1.127	2.822	-1.405	2.044	-1.116	928	-20.400
	2054			0	0		0	0	0		1.953	-1.149	2.878	-1.433	2.249	-1.059	1.190	-19.472
	2055			0	0		0	0	0		1.992	-1.172	2.936	-1.461	2.294	-1.032	1.262	-18.282
	2056			0	0		0	0	0		2.032	-1.196	2.994	-1.491	2.340	-961	1.378	-17.020
	2057			0	0		0	0	0		2.072	-1.219	3.054	-1.521	2.387	-884	1.502	-15.642
	2058			0	0		0	0	0		2.114	-1.244	3.115	-1.551	2.434	-800	1.634	-14.140
	2059			0	0		0	-625	0		2.156	-1.269	3.178	-1.582	1.858	-726	1.132	-12.506
	2060			0	0		0	-84	0		2.199	-1.294	3.241	-1.614	2.448	-629	1.819	-11.374
	2061			0	0		0	0	0		2.243	-1.320	3.306	-1.646	2.583	-526	2.058	-9.555
	2062			0	-773		0	0	0		2.288	-1.346	3.372	-1.679	1.862	-432	1.430	-7.497
	2063			0	0		0	-196	0		2.334	-1.373	3.440	-1.712	2.491	-336	2.155	-6.067
	2064			0	0		0	0	0		2.380	-1.401	3.508	-1.747	2.741	-211	2.530	-3.912
	2065			0	0		0	0	0		2.428	-1.429	3.579	-1.782	2.796	-70	2.726	-1.382
	2066			0	0		0	0	0		2.477	-1.457	3.650	-1.817	2.852	109	2.961	1.344

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,
Søren Hytting, Metroselskabet

Layout, e-Types Daily
Tryk, Cool Gray A/S
ISBN: 978-87-92378-19-4





Læs mere om metroen på m.dk