

Årsrapport 2015
Metroselskabet I/S





Indhold

Forord	5
Nøgletal	7
2015 i korte træk	8
Drift – nuværende passagerer	10
Der kommer altid en metro til	12
Styrkede tiltag for bedre passageroplevelse	18
Samfundsansvar ved drift af metroen	21
Anlæg – fremtidige passagerer	24
Cityringen	26
Nordhavn	32
Sydhavn	34
Samfundsansvar ved anlæg af metroen	36
Om metroselskabet	42
Virksomhedsledelse	44
Samfundsansvar ved virksomhedsledelse	48
Metroselskabets ansatte	50
Metroselskabets bestyrelse	54
Metroselskabets direktion	57
Resultater og forventninger	58
Årets resultat	62
Årsregnskab	72
Regnskabspraksis	75
Regnskab	81
Ledelsespåtegning	104
De uafhængige revisorers erklæringer	106
Bilag til ledelsesberetning	
Langtidsbudget	111



I 2015 blev arbejdet med de automatiske perrondøre på overjordiske stationer afsluttet. Her ses det færdige resultat på Ørestad Station.

Kære læser

2015 blev på mange måder et markant år. I alt rejste mere end 57 mio. passagerer med metroen, og det var mere end 1 mio. flere passagerer end i 2014.

2015 var også præget af de gener, der følger med gennemførelsen af store forbedringsprojekter. Vi fik afsluttet opsætningen af perrondøre på de mange metrostationer, der ligger over jorden, og de store byggeprojekter på Nørreport blev afsluttet, så passagerne nu kan bevæge sig nemt og effektivt mellem bus, tog og metro på Danmarks største trafikknudepunkt.

Perrondørene på alle metroens stationer betød, at passagererne fik en endnu mere stabil drift, flere togafgange i myldretiden og stationer med bedre læ for vejr og vind.

Således blev 2015 et år med rekordhøj driftspålidelighed. 98,8 procent af de i alt cirka 13.000 afgange i døgnet forløb planmæssigt. Og i myldretiden, hvor flest mennesker bruger metroen, kørte hele 98,2 procent af togene til tiden.

2015 var også året, hvor særligt byggeriet af Cityringen oplevede stor fremdrift, og flere milepæle på projektet blev nået i årets løb. Året blev indledt med dobbelt stationsgennembrud ved Københavns Hovedbanegård. Tunnelboremaskinerne Minerva og Eva brød gennem væggen til den nye metrostation under overværelse

af blandt andet statsministeren og repræsentanter for selskabets ejere. Og inden 2015 var omme, var halvdelen af Cityringens godt 30 kilometer tunneler bygget. Det blev markeret af Københavns overborgmester med en spadseretur i den nybyggede metrotunnel under Østerbro. Alle metrostationerne er nu fuldt udgravede, og de første ni af Cityringens metrotog er ankommet til Kontrol- og Vedligeholdelsescentret i Sydhavnen, hvor de vil blive testet, inden de skal ud og prøvekøre hovedstadens nye metrosystem.

Også for andre af Metroselskabets anlægsprojekter var der fremdrift at spore i 2015. I Nordhavn blev der gjort klar til, at tunnelboremaskinerne kan blive sendt ind under Østerbro frem til Sortedamssøen. Afgreningen fra Cityringen til Nordhavn vil senere blive forlænget med en afgrening mod syd, og i 2015 blev der gennemført en såkaldt "Vurdering af Virkning på Miljø" (VVM) på metrolinjen til Sydhavnen.

Med denne årsrapport ønsker vi at give dig et dybere indblik i Metroselskabets aktiviteter i 2015.

God læselyst!

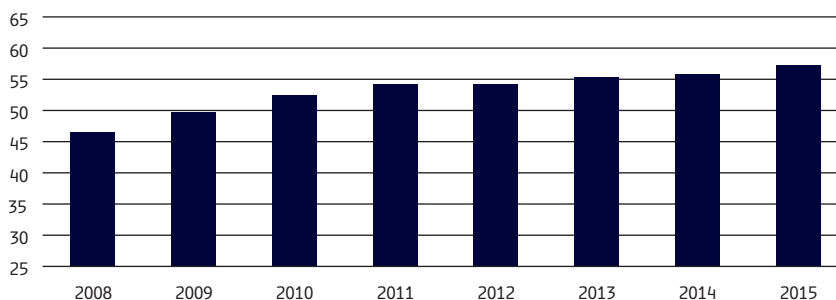
Henning Christophersen
Formand for bestyrelsen

Henrik Plougmann Olsen
Administrerende direktør

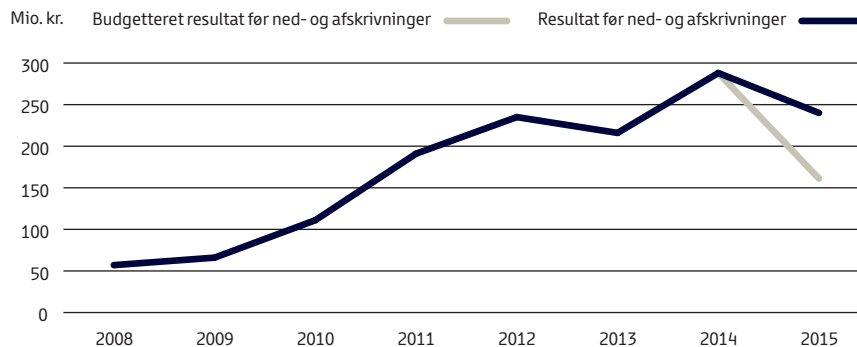
Resume af nøgletal

Passagertal

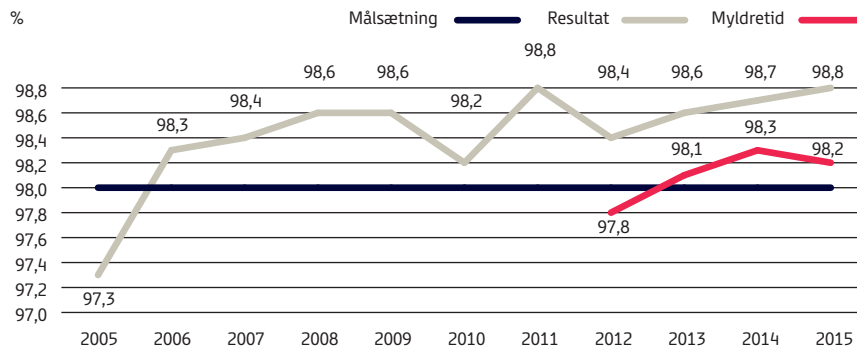
Mio. passagerer



Resultat før ned- og afskrivninger



Driftsstabilitet



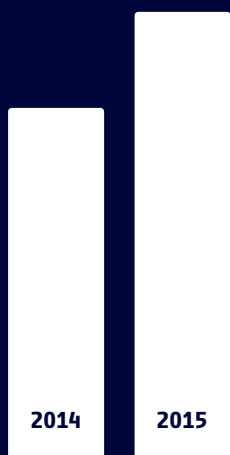
2015 i korte træk

I 2015 havde vi

57.200.000

passagerer.

Det er en vækst på
1,2 mio i forhold til
sidste år.



Passagerindtægter

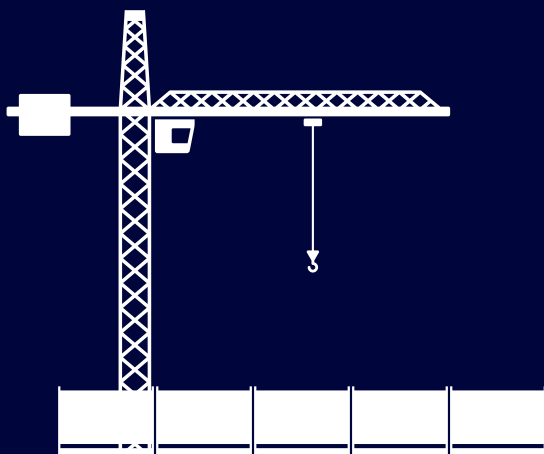
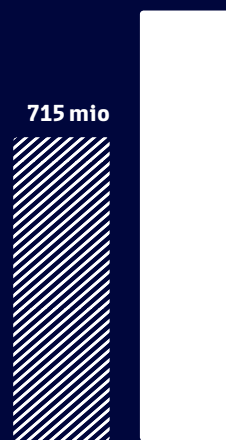
Realiserede
takstindtægter

Reviderede
budgetterede
takstindtægter



715 mio

743 mio



I 2015 havde vi

345.605

besøgende på udsigtsplatformene

I 2015 havde vi

50.962

besøgende på byggepladserne



I december nåede tunnelboremaskinerne
halvvejs rundt i Cityringen.



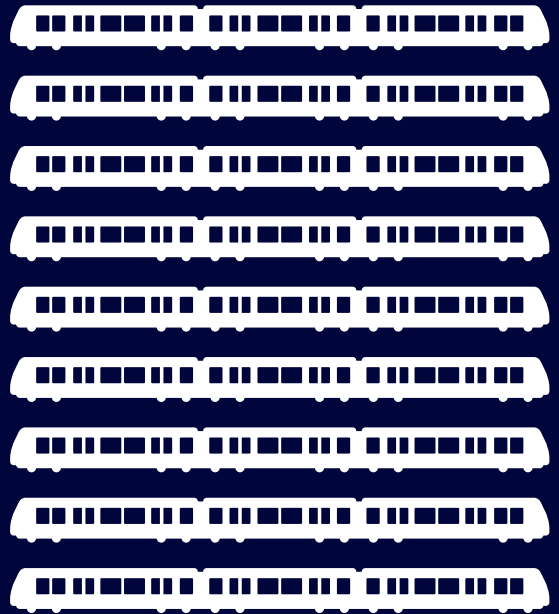


98,8%

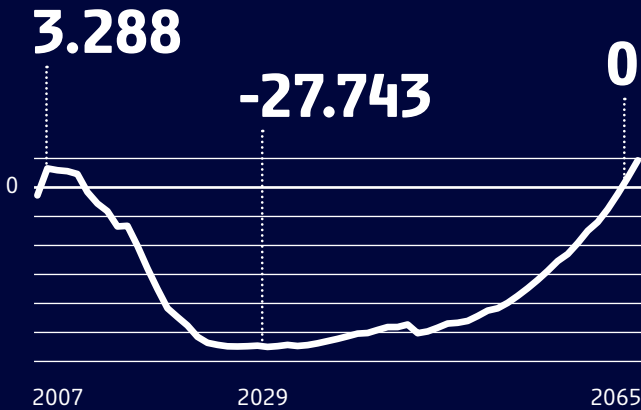
af togene kørte til tiden i 2015.
98,2% i myldretiden.

Ud af 39 togsæt til
Cityringen har vi modtaget

9



Langtidsbudget (mio. kr.)



2015
Investeringer

13%

Nordhavn

8%

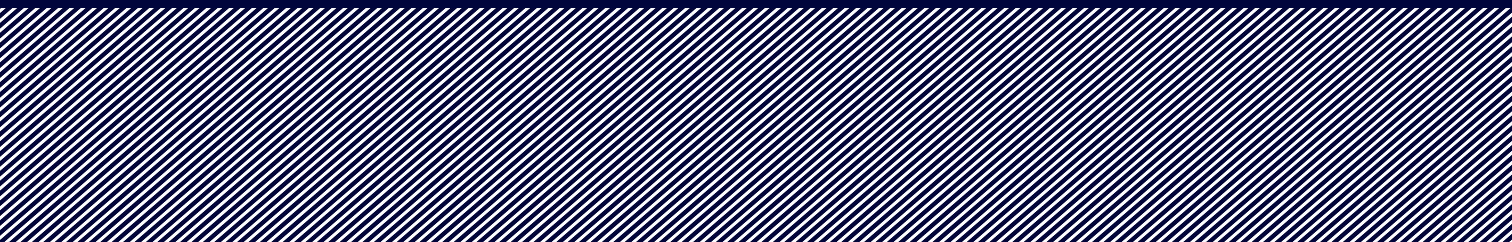
Sydhavn

77%

Cityringen

2%

Idriftsatte metro



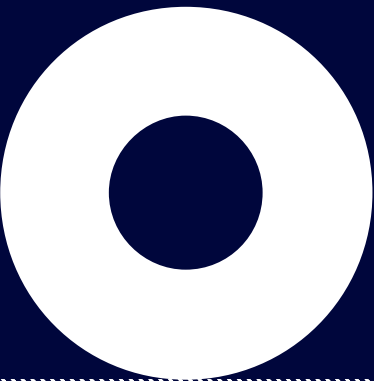
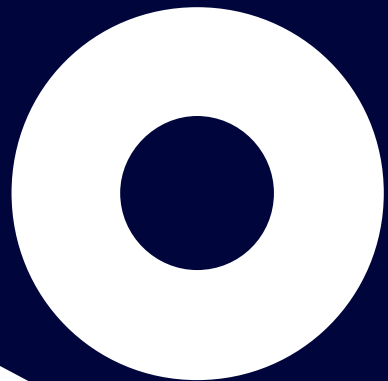
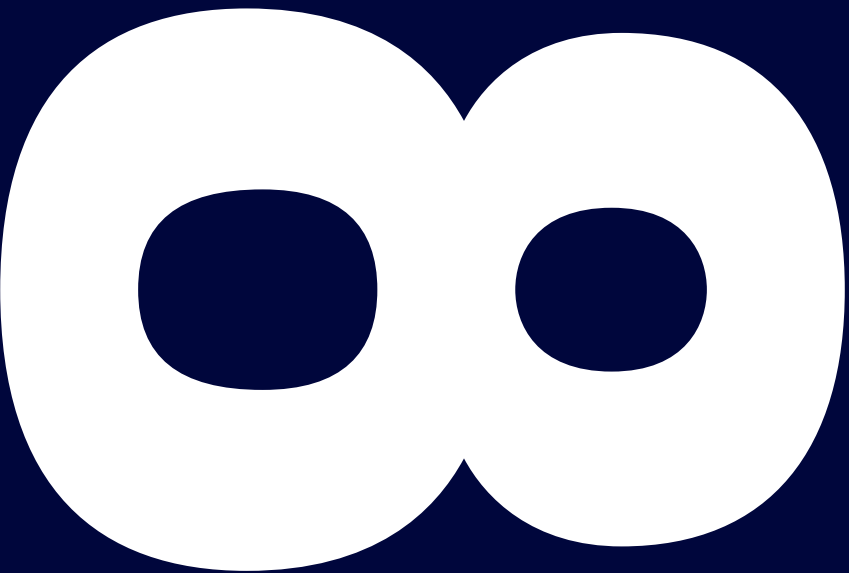
Drift

Nuværende passagerer



Metrotog til tiden i 2015*

98.



* 98,2% i myldretiden



Der kommer altid en metro til

Metroen er en del af den kollektive trafik for folk, der bor eller har et ærinde i hovedstaden. Metroens opgave er at bringe passagerne hurtigt og sikkert rundt i byen. Driftsstabiliteten er afgørende for, at passagerne kan føle sig trygge ved at tage metroen til arbejde uden at skulle bekymre sig om at komme for sent. Driftsstabiliteten er således afgørende i forhold til at skabe en god rejseoplevelse og dermed

tiltrække flere passagerer. I 2015 var driftsstabiliteten på metroen rekordhøj. Hele 98,8 procent af alle afgangene i 2015 kørte til tiden.

En stabil drift er særligt vigtig i myldretiden, hvor metroen har flest passagerer. I 2015 var driftsstabiliteten i myldretiden 98,2 procent.

Ved knudepunktet Flintholm Station møder bus, S-tog og metro hinanden.



“
Metroen har haft
et rekordår med
98,8 procent
rettidige afgangene.”



Nye perrondøre optimerer driften

Arbejdet med at opføre automatiske perrondøre på alle overjordiske stationer blev afsluttet i løbet af 2015, og det har haft en øjeblikkelig, positiv effekt på metrodriften. Med perrondørene er det blevet muligt at øge frekvensen mellem afgangene ved at indsætte flere togsæt i myldretiden. Passagerkapaciteten kan øges med ca. 20 procent, og driften er blevet mere stabil. Det har ført til et rekordår med i 98,8 procent rettidige afgangene.

En god rejseoplevelse

I samarbejde med metroens operatør arbejder Metroselskabet på at give kunderne så god en rejseoplevelse som muligt. I 2015 har de særlige indsatsområder været de tre største stationer i myldretiden: Nørreport, Kongens Nytorv og Christianshavn. Stationerne bemannes med stewards, der fungerer som guider i myldretiden. Passagerinformationer er forbedret, og adfærdskampagner hjælper passagererne til at bevæge sig mere hensigtsmæssigt ved for eksempel ind- og udstigning.

“
Mere end 57,2 mio. passagerer rejste med metroen i 2015, hvilket er 1,2 mio. flere passagerer end i 2014.”

Rekordhøjt passagertal

2015 blev et rekordår for antallet af passagerer i metroen siden åbningen i 2002. Mere end 57,2 mio. passagerer rejste med metroen i 2015, hvilket er 1,2 mio. flere passagerer end i 2014. Det svarer til, at metroen i 2015 gennemsnitligt havde 100.000 flere passagerer om måneden sammenlignet med 2014.

Passagertallet var i første halvår påvirket af arbejdet med at etablere perrondøre på de 12 overjordiske stationer, og opsætningen medførte større ændringer i driften. Det gav færre afgang og lavere driftsstabilitet, der førte til lavere passagertal end forventet ved årets start. Dertil kommer, at særligt Nørreport har været omfattet af væsentlige byggeprojekter, som alle blev afsluttet i 2015.

I andet halvår af 2015 kunne driften som planlagt normaliseres, men nu med flere tog og bedre driftsstabilitet. Det har betydet, at metroen generelt havde et højere passagertal resten af året. I november blev der sat passagerrekord, hvor ikke mindre end 5,2 mio. passagerer lod sig transportere med metroen, og driftsstabiliteten endte på rekordhøje 98,8 procent.

Tredobling af antal aktive rejsekort

I første halvår af 2015 sagde vi farvel til en gammel kending i hovedstadens kollektive transport, nemlig klippekortet på “pap”. I februar blev det sidste klippekort solgt fra de velkendte gule automater.

Klippekortet kunne dog fortsat bruges indtil udgangen af juni måned. Passagerer, der stadig ligger inde med ubrugte eller delvis brugte klippekort, kan få disse refunderet helt frem til 2018.

Passagererne har også haft mulighed for at donere ubrugte klip til Børnehjælpsdagen. Resultatet af indsamlingen blev over al forventning, og i januar 2016 kunne parterne i Din Offentlige Transport – DOT (Movia, DSB og Metroselskabet) – overrække en check på i alt 867.087 kr. til Børnehjælpsdagens arbejde med udsatte børn og unge.

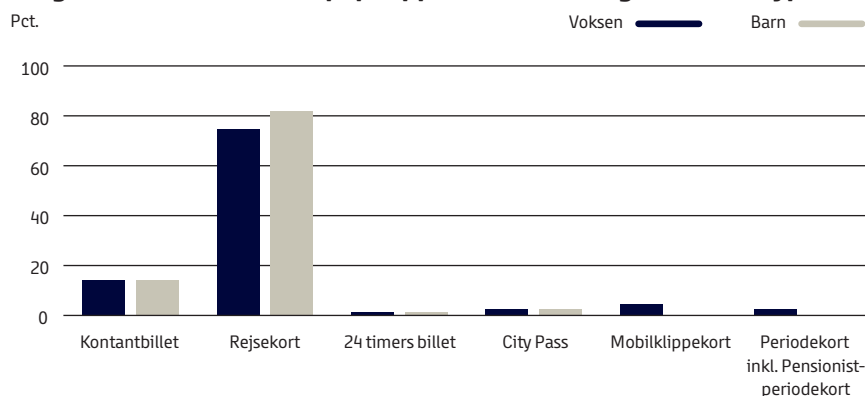
På baggrund af udfasningen af klippekort har Trafik- og Byggestyrelsen opgjort, hvor mange kunder der er gået fra klippekort til andre billettyper. Opgørelsen viser som forventet, at hovedparten (ca. 75 procent) af de passagerer, der tidligere brugte klippekort, nu er gået over til at

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 driftsentreprenøren, og deres underleverandør, Metro Service A/S.

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

Brugerne har substitueret papklippekortet med følgende billettyper



Opgørelsen er foreløbig og baseret på ufuldstændige data. Efterfølgende opgørelser vil kunne afvige betydeligt.

“

Forbedringerne vil fortsætte i 2016, hvor der er udarbejdet en handlingsplan, **der skal styrke den samlede brugeroplevelse af rejsekortet yderligere.**”

anvende rejsekortet. Det har medført en tredobling i antallet af aktive rejsekort fra ca. 300.000 i januar 2015 til ca. 900.000 i slutningen af 2015 alene i hovedstadsområdet. Antallet svarer til, at godt halvdelen af befolkningen på 12 år eller derover har et rejsekort i hovedstadsområdet.

Som følge af efterspørgsel fra kunderne har alle landets trafikselskaber og vores fælles selskab, Rejsekort A/S, i 2015 iværksat en række initiativer for at forbedre kundernes oplevelse med brug af rejsekortet.

På rejsekort.dk er der kommet nye funktioner, der gør det muligt for passagererne i højere grad at betjene sig selv. Eksempelvis er det nu muligt at ændre sit betalingskort tilknyttet en automatisk tank-opaftale, hvis kunden fx har skiftet dankort. Passagererne kan nu også oprette tank-op-aftaler til børn på rejsekort.dk. Foruden disse nye funktionaliteter, er der også lanceret en opdateret og mere brugervenlig version af hjemmesiden. Målet med de nye funktioner og den opdaterede

hjemmeside er at forbedre selvbetjeningsgraden og dermed også brugeroplevelsen.

Forbedringerne vil fortsætte i 2016, hvor der er udarbejdet en handlingsplan, der skal styrke den samlede brugeroplevelse af rejsekortet yderligere. En “check-ud-app” er ved at blive udviklet og forventes klar i første halvår 2016. App’en skal hjælpe de passagerer, der har glemt at checke ud, da de afsluttede deres rejse med bus, tog eller metro.

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.

Rejsekort A/S

Metroselskabet ejer ca. 7,16 procent af Rejsekort A/S, som har til opgave at drive og vedligeholde rejsekortsystemet. I foråret 2015 afsluttede ejerne sammen med Transport- og Bygningsministeriet et fælles arbejde om en ny finansieringsmodel for Rejsekort A/S. Finansieringsmodellen sikrer ejernes incitament til at udbrede rejsekortet til kunderne, ligesom modellen giver Metroselskabet højere budgetsikkerhed. Modellen blev implementeret i 2015.

Manglende check ud i metroen

Fra marts 2015 har der været et fald i andelen af kunder med rejsekort, som ikke foretager check ud. Færre metrokunder glemmer at checke ud sammenlignet med hovedstadsområdet, hvilket kan tyde på, at påmindelserne i metroen fungerer mere effektivt end i resten af hovedstadsområdet.

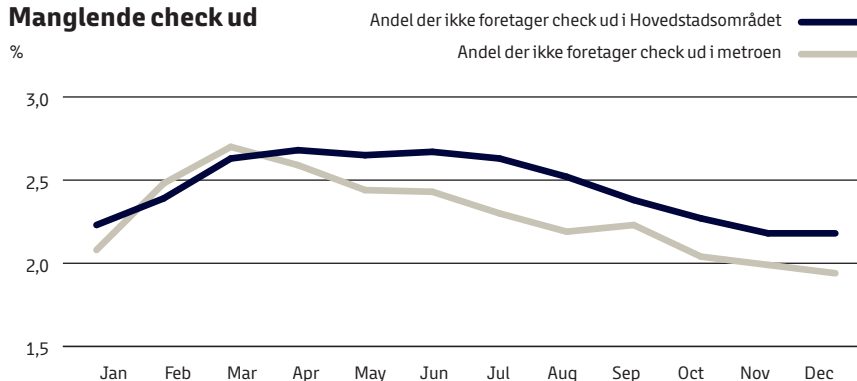
I 2015 var der følgende tiltag i metroen og på metroens stationer for at hjælpe kunderne med at huske at checke ud:

- Påmindelse om at huske at checke ud ved standerne.
- Automatiske højtalerudkald inde i togene, der minder folk om, at de skal huske at checke ud.
- Artikler i metroens nyhedsbrev, Byen rundt, om rejsekortets brug, adfærd, nyheder mv., der sendes til 38.000 modtagere.
- Fælles tiltag med de andre trafiksselskaber, hvor budskabet om at huske at checke ud har indgået i diverse rejsekortskampagner. Samt små videotutorials som en del af rejsekortets kommunikation.

I december 2015 glemte 1,9 procent af metroens kunder at checke ud med rejsekortet.

Årsagen til stigningen i glemt check ud i begyndelsen af året skyldes sandsynligvis de mange nye kunder på rejsekortet, der kom fra "pap"-klippekortet og skulle lære rejsekortet at kende.

Manglende check ud





Metroselskabet blev i december 2015 enige med Movia og DSB om en **aftale, der skal forenkle billetpriserne i den kollektive trafik på Sjælland markant.**”

Takstindtægter

Metroens takstindtægter udgjorde 743 mio. kr. i 2015, hvilket er 28 mio. kr. over det reviderede budget. Når metroens indtægter, på trods af et passagertal svarende til revideret budget, er højere end budgetteret, skyldes det, at den gennemsnitlige indtægt pr. passager blev højere end budgetteret.

Forskellige faktorer påvirker den gennemsnitlige indtægt pr. passager. I 2015 er forklaringen på den højere gennemsnitlige indtægt pr. passager primært, at salget af enkeltbilletter har været højere end forventet, hvilket skyldes, at flere tidligere brugere af “pap”-klippekortet til en start har skiftet til enkeltbilletter. Endvidere er forklaringen en varig virkning af voldgiftssagen mellem DSB, Metroselskabet og Movia om fordelingen af passagerindtægterne fra 2008 og fremefter. Voldgiftsretten afsagde i 2015 kendelse i sagen, hvilket indebærer, at Metroselskabet og DSB fik tilkendt 50 procent af kravet over for Movia.

Ens billetpriser på Sjælland

Metroselskabet blev i december 2015 enige med Movia og DSB om en aftale, der skal forenkle billetpriserne i den kollektive trafik på Sjælland markant. Aftalen betyder bl.a., at billetpriserne bliver ens for hele Sjælland. Kunderne kommer til at opleve priser, der bliver mere ensrettede og logiske end før. Metroselskabet undersøger i foråret 2016, hvornår de nye priser i praksis kan indføres i selskabernes salgssystemer. Målet er, at kunderne allerede i løbet af 2016 vil kunne få gavn af de nye takster. I hovedstadsområdet vil det for størstedelen af passagerne (97 procent) betyde uændrede priser. Den mest markante ændring er, at alle zoner-princippet bortfalder. Det bliver fx dyrere at pendle fra Nordsjælland til København, mens det generelt bliver lidt billigere at pendle fra Vestsjælland og Sydsjælland mod København.

Billetfordeling af rejser og indtægter i hovedstadsområdet i 2015 (for Metroselskabet, Movia og DSB)

	Indtægter kr.	Antal rejser
Enkeltbillet	659.000.000	25.100.000
Klippekort	124.000.000	6.800.000
Periodekort	1.770.000.000	192.500.000
Rejsekort	1.289.000.000	67.100.000
Øvrige	141.000.000	10.000.000
Total	3.983.000.000	301.600.000

Styrkede tiltag for bedre passageroplevelse



Analyser har vist, at passagererne efterspørger håndtag/stropper i togene. Der blev derfor i 2015 gennemført en test, der konkluderede, at håndtagene gør det lettere for passagererne at stå godt, når metroen kører. **Metroselskabet vil derfor sætte håndtag i alle tog i 2016.**”

Metroselskabet arbejder kontinuerligt med at skabe en bedre rejseoplevelse for metroens passagerer. Når passagererne er tilfredse med deres rejse med metroen, er der større sandsynlighed for, at de vender tilbage. Tilfredshedsundersøgelser foretaget i 2010 og igen i 2014 viste en fremgang i antallet af loyale kunder, de såkaldte “ambassadører” fra 44 procent i 2010 til 52 procent i 2014.

Siden 2010 er der også gennemført målinger af, hvor stor en andel af metroens kunder, der vil anbefale metroen til andre. Et positivt resultat, målt i NPS (Net Promoter Score), er udtryk for, at en overvægt af metroens kunder vil anbefale metroen. Et negativt resultat viser, at der er en undervægt af kunder, der vil anbefale metroen. Metroens NPS ligger generelt højt og er samtidig steget markant med 62 procent fra en NPS på 21 i 2010 til en NPS på 34 i 2015.

Passagerinformation

I 2015 har Metroselskabet igangsat en række initiativer, der skal styrke passagerernes oplevelse med metroen. En væsentlig parameter for passagerernes tilfredshed er særligt tilstrækkelig og rettidig passagerinformation. Derfor er skiltningen på flere stationer forbedret i 2015. Der

er indført styrket information på engelsk til rejsende til og fra lufthavnen, og det er blevet nemmere og hurtigere at købe den rette billet i billetautomaterne, hvis passagerer skal fra lufthavnen til centrum eller modsat.

For at styrke passagerernes oplevelse på længere sigt vedtog Metroselskabet i 2015 en handlingsplan for passagerinformation for både den nuværende metro og Cityringen – “Passagerinformation i verdensklasse”. Handlingsplanen understøtter strategien for passagerinformation, som blev fastlagt i 2014. Hensigten er over en årrække at implementere tiltag, der styrker informationen i samtlige kontaktpunkter og informationskanaler, der er tilgængelige for passagererne. Dermed kan passagererne forvente bedre information i realtid.

Din Offentlige Transport – DOT

DOT står for Din Offentlige Transport og er et samarbejde mellem DSB, Movia og Metroselskabet om at skabe en bedre og mere sammenhængende offentlig transport på Sjælland. Formålet med samarbejdet er at gøre det nemt at være passager i den kollektive transport på hele Sjælland, da DOT samler kundeservice, trafikinformation, priser, billetter, kommunikation og

Folketinget har ved lov nr. 745 af 25. juni 2014 ændret § 7, stk. 3 i lov om trafikskaber og bestemt, at parterne skal etablere et samarbejde om den offentlige servicetrafik på Sjælland.

Lovændringen, som trådte i kraft den 1. januar 2015, giver parterne pligt til at udføre følgende aktiviteter i fællesskab: billetsalg, kundeservice, hittegodsadministration, rejseregler, trafikinformation, markedsføring og kommunikation.

markedsføring i ét. Det vil sige, at passagererne har fået én indgang til den offentlige transport på hele Sjælland, hvor det blandt andet er muligt at søge information og købe billet til både bus, tog og metro.

Vedligehold

For at forbedre passagerernes oplevelse ved anvendelse af metroen, har Metroselskabet konstant fokus på at vedligeholde og forbedre metrostationerne med nye tiltag.

Perrondøre

Metroselskabet har i 2015 opsat perrondøre på de 12 overjordiske stationer, så der nu er perrondøre på samtlige metrostationer. De nye perrondøre erstatter det tidligere sikkerhedssystem, Obstacle Detection System (ODS), der var baseret på laser og infrarøde lysstråler. ODS-systemet havde til formål at stoppe toget, hvis en genstand eller en person faldt ned på skinnerne. Metroselskabet har dog gennem tiden registreret en lang række tilfælde, hvor systemet har reageret, hvis der lå aviser eller fugle på skinnerne. Systemet har også slået alarm ved særlige vejrforhold.

De nye perrondøre har betydet, at de mange "falske alarmer" fra det gamle system ikke længere forstyrrer driften.

Nørreport station

I december åbnede den nye adgangs-trappe på Nørreport Station. Adgangs-trappen er finansieret af DSB og Metroselskabet og er opført af Banedanmark. Med den nye trappe er der nu direkte forbindelse mellem metro, S-tog og regionaltoget til gågaden i Frederiksborggade. Metroselskabet forventer, at kunderne i den kollektive trafik vil opleve den nemmere adgang til og fra Nørreport Station som et kvalitetsløft. Metroselskabet forventer også, at trappen vil bidrage til flere passagerer.

Elevatoreer

Metroens elevatorer er blandt landets mest benyttede elevatorer. En del af metroens kunder er afhængige af elevatorerne, for at de kan benytte metroen. Metroselskabet har derfor fokus på, at elevatorernes drift er stabil.

Effekten af de løbende renoveringer og det daglige vedligehold kan måles i den tid, som elevatorerne står stille på grund af tekniske fejl. I 2015 var dette mindre end 2½ time pr. elevator i gennemsnit for hele året. Metroselskabet ser det som et tilfredsstillende resultat.

I Metroselskabets information til kunderne er der også særligt fokus på, at elevatorerne er forbeholdt særlige målgrupper. Passagerne opfordres til at give plads og tage hensyn til passagerer, der er gangbesværede eller rejser med barnevogn eller cykel.



Samfundsansvar ved drift af metroen



Passagerne skal kunne stole på, at **metroen bringer dem sikkert fra A til B.**”

Metroselskabet er sat i verden for at skabe god kollektiv transport. For at løfte denne vigtige samfundsmæssige opgave har Metroselskabet i sin planlægning, udvikling, drift og dialog med kunderne fokus på at udvikle og forbedre metroen som et attraktivt og miljøvenligt transportmiddel.

Metroens kunder lægger stor vægt på, at metroen kører til tiden og hele døgnet rundt. Det er en kerneopgave for Metroselskabet, som der konstant er fokus på i selskabets opgaver med at have en rettidig drift og et attraktivt produkt at tilbyde kunderne.

Samtidig måler, evaluerer og lytter Metroselskabet løbende til sine omgivelser og kunderne for at sikre, at selskabet tilbyder den bedst mulige rejseoplevelse. Metroselskabet måler eksempelvis løbende på passagerens tilfredshed med den service, metroen tilbyder. Undersøgelser i Din Offentlige Transport (DOT) og Passagerpulsens TÆNK's undersøgelser og analyser bliver også løbende brugt til at blive klogere på kundernes behov, så nye tiltag og forbedringer kan blive iværksat. Også på Metroselskabets Facebook-side med over 14.000 følgere er selskabet i løbende dialog med sine kunder og følger op på og bringer kundernes viden ind i selskabets arbejde med at tilbyde en god rejseoplevelse.

Metroens drift og vedligeholdelse er udliceret til Ansaldo STS, som sammen med ATM ejer driftsselskabet Metro Service A/S, som driver metroen. Metroselskabet og Ansaldo STS/Metro Service har indgået en aftale om, at Metro Service skal søge at sikre, at der er lærepladser forbundet med driften af metroen. I 2015 har Metro Service haft fire lærlinge. Metro Service uddanner selv de stewardere, der indgår i driften, samt de trafikledere, der arbejder i metroens kontrolrum. Metroselskabet og Ansaldo STS/Metro Service arbejder med at sikre et godt arbejdsmiljø for de mange forskellige ansatte, der hver dag arbejder med driften af metroen. Den største gruppe medarbejdere hos Metro Service er stewarderne, som er dem, passagererne møder i togene og på stationerne.

Sikkerheden kommer først

Passagerne skal kunne stole på, at metroen bringer dem sikkert fra A til B. Det overordnede mål for sikkerhed er, at metroen

Passagertilfredshed

2015: 96 % 2014: 94 % 2013: 96 %

“

For at sikre et trygt miljø i metroen for både passagerer og medarbejdere, sørger driftsentreprenøren for, at **metropersonalet bliver uddannet i konflikthåndtering.**”

skal være lige så sikker som de mest sikre nye metroer i verden. Metroselskabet fastholder derfor de høje mål for sikkerheden både ved udformningen af Cityringen og ved tilrettelæggelsen af såvel den fremtidige drift af den nuværende metro som den kommende drift af Cityringen.

For at fastholde og udbygge metroens målsætning vurderer vi løbende, i samarbejde med vores driftsentreprenør, hvordan Metroselskabet kan optimere de sikkerhedsmæssige procedurer. Derfor er sikkerheden i metroen meget høj. Metroselskabet har desuden et stort netværk blandt medarbejdere i metrosystemer i udlandet, som vi blandt andet bruger til erfaringsudveksling om de sikkerhedsmæssige procedurer.

Metroen skal være et trygt sted at opholde sig

I metroen er der ikke alene fokus på, at den daglige drift er sikker, men også på at sikre metroen mod uønskede hændelser. Metroselskabet stræber derfor mod at have et velfungerende samarbejde med politiet og andre myndigheder. For at sikre et trygt miljø i metroen for både passagerer og medarbejdere, sørger driftsentreprenøren for, at metropersonalet bliver uddannet i konflikthåndtering. Samtidig er alle stationer videoovervåget, og der tages billeder i togene, hvilket også medvirker til et trygt miljø.

Selskabet deltager ved Metro Service i den kriminalpræventive indsats med det formål at forebygge vold, hærværk og driftsforstyrrelser. I samarbejde med Københavns Politi og Københavns og Frederiksbergs kommuners SSP-konsulenter vurderes mulighederne for

kriminalpræventive tiltag og projekter på de steder, hvor parterne har konstateret gentagne hændelser og udfordringer. Metroselskabet vurderer, at der har været opnået gode resultater med dette samarbejde, og samarbejdet fortsætter i 2016.

Metroselskabet har et tæt samarbejde med Politiets Efterretningstjeneste (PET) om uddannelse af personale til håndtering af hændelser i metroen, ligesom Metroselskabet nøje følger PET's varsler om beredskabsniveau. Selskabet modtager således en "Vurdering af Terrortruslen mod Danmark" fra PET – Center for Terroranalyse (CTA), som er offentligt tilgængelig på PET's hjemmeside. Derudover udarbejder CTA en mere specifik vurdering. PET har gennem hele året fastholdt et forhøjet beredskabsniveau.

Som følge af begivenhederne i Paris i november 2015 har Rigspolitiet øget beredskabet til "markant forhøjet beredskab". Det øgede beredskab gælder foreløbig kun for politiets indsats. Det forventes ikke umiddelbart, at beredskabsniveauet vil blive yderligere forhøjet, men Metroselskabet er naturligvis parat til at højne terrorberedskabet på metroen med øjeblikkelig virkning, hvis det skulle blive nødvendigt.

Metroselskabets klimatilpasningsprogram

København har i 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. Det har ført til forstyrrelser i driften og udgifter til reparationer.

Som følge af de senere års skybrud og stormfloder i København har Metroselskabet valgt at accelerere klimatilpassningsaktiviteterne yderligere. I 2015 har Metroselskabet investeret i sikring af anlæggets tekniske installationer i form af flere vandtætte døre og barrierer på de lavstliggende skakte, teknikrum, ventilationsriste og stationer. Derudover har selskabet installeret el-reserveforsyning for at sikre elforsyningen til de store pumpestationer, der sikrer mod vand i tunnelerne. Vi har også udført en omfattende

gennemgang af anlæggets kabelføringer, strømforsyninger og andre installationer, som er sårbare over for vand.

Der er i 2015 igangsat en større plan for skybruds- og stormflodssikring af Kontrol- og Vedligeholdelsescentret. Planen skal færdiggøres i 2018. Sikringen indebærer blandt andet etablering af et forsinkelsesbassin på arealet, opsætning af permanente barrierer, nedlægning af dræn etc. med henblik på at sikre denne vitale del af metroens anlæg.

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.

Passagerer i alle aldre skal kunne færdes trygt på metrostationerne.

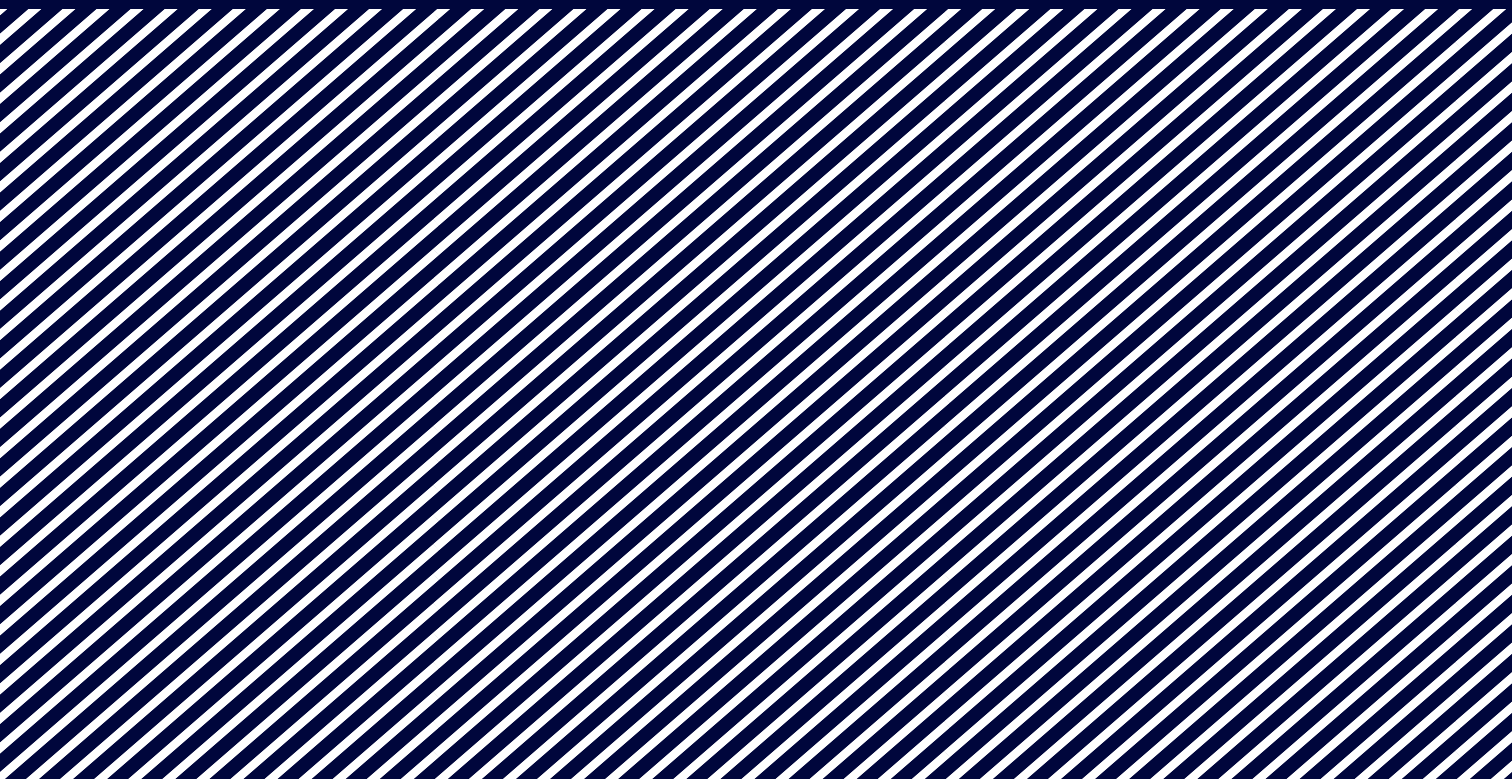


Anlæg

Fremtidige passagerer

I december nåede tunnelboremaskinerne halvvejs rundt i Cityringen





Cityringen



Når Cityringen står færdig, vil 85 procent af indbyggerne i indre dele af hovedstaden have **under 600 meter til en metro- eller togstation.**”

Cityringen er det største anlægsprojekt i hovedstaden, siden Christian d. 4. anlagde Christianshavn i 1600-tallet. Cityringen bygges efter princippet “mere af samme slags”. Det vil sige, at principperne og de tekniske løsninger fra den eksisterende metro, såsom stationstype og togstørrelse, genbruges. De varige og særlige kvaliteter fra den nuværende metro, såsom høj driftsstabilitet, tryghed, overblik og brugen af dagslys, bliver overført til de kommende stationer.

17 stationer binder byen sammen

Cityringen vil med sine to underjordiske tunneller på 15,5 kilometer forbinde København H, Indre By, Østerbro, Nørrebro, Vesterbro og Frederiksberg. Den nye metrolinje får 17 underjordiske stationer, og på stationerne Frederiksberg og Kongens Nytorv vil det blive muligt at skifte til de eksisterende metrolinjer.

Den 15,5 km lange tur mellem de 17 stationer under indre by, brokvartererne og Frederiksberg vil kunne tilbagelægges på ca. 24 minutter. Da togene kører i begge retninger, vil den længste tur på Cityringen – fra for eksempel København H til Skjolds Plads – kunne gennemføres på

bare 12 minutter. Med Cityringen vil det være muligt at komme fra Frederiksberg Station til Rådhuspladsen på 4 minutter.

Cityringen bringer byen tættere på

Når Cityringen står færdig, vil 85 procent af indbyggerne i indre dele af hovedstaden have under 600 meter til en metro- eller togstation. Langt de fleste får derfor

Anlægsentreprenøren Copenhagen Metro Team (CMT), der står for anlægget af Cityringen, består af de tre italienske parter Salini Impregilo S.p.A., Tecnimont og SELI.

Ansaldo STS (der er ejet af japanske Hitachi) skal levere tog, styresystem og kontrol- og vedligeholdelsescenter samt stå for driften de første fem år med option på yderligere tre år. Ansaldo STS har stået for at levere tog og styresystem til den eksisterende metro, ligesom de har stået for driften af den eksisterende metro siden åbningen i 2002.



Med Cityringen vil det være muligt at komme fra **Frederiksberg Station til Rådhuspladsen på 4 minutter.**



mindre end ti minutters gang til en station. Det vil sandsynligvis ændre det trafikale rejsemønster i det centrale København, således at færre vil benytte bus. I områderne med de nye stationer viser erfaringerne også, at metroen vil erstatte bilture. I 2019 forventes det, at 79 mio. passagerer vil rejse i den samlede metro, og i 2022 er dette tal steget til 132 mio. passagerer.

Cityringen vil fra 2019 indgå som en væsentlig del af den højklassede kollektive trafik i hovedstadsområdet og vil sammen med den øvrige kollektive trafik gøre det nemmere at komme rundt i hovedstaden.

Økonomien bag Cityringen

Cityringen forventes at komme til at koste alt 23,6 mia. kr. at anlægge (i 2015-priser). Byggeriet finansieres som en del af Metroselskabets samlede økonomi, dels via indtægter fra den eksisterende metro og dels via optagelse af lån, der skal tilbagebetales med driftsindtægterne, når de nye metrolinjer åbner. Når Metroselskabet er gældfrit, hvilket forventes i 2065, vil driften af Cityringen sammen med driften af den eksisterende metro have finansieret en væsentlig del af de samlede investeringer. Den øvrige finansiering stammer fra ejernes kontante indskud.

2015 var året, hvor tunnelbore-
maskinerne nåede halvvejs med
at udgrave Cityringen.

50%
COMPL





52

Red spray-painted area





Status i december 2015 er, at **mere end halvdelen af tunnelboringsarbejdet er færdiggjort.**”

Milepæle for 2015

Status i december 2015 er, at mere end halvdelen af tunnelboringsarbejdet er færdiggjort. Fremdriften for de fire tunnelboremaskiner, der skal bore de to 15,5 km lange tunneller til Cityringen, følger tidsplanen. Den 31. december 2015 havde tunnelboremaskinerne boret 51 procent af tunnelstrækningen. Alle stationsbokse er etableret, og stort set al udgravning er færdiggjort ved udgangen af 2015. I løbet af 2015 er der kommet gang i indretningen af de underjordiske metrostationer. Indervægge og perroner er ved at blive støbt. Marmorkirken, der er en af Cityringens mest komplicerede byggepladser, blev stort set færdigudgravet ultimo 2015. Logistikken omkring udgravningen har været krævende, da stationen er meget dyb og med sin særlige udformning har mange mellemdæk. Stationens mellemdæk produceres, i modsætning til de øvrige stationer, i takt med, at stationen bliver udgravet. Lige inden årsskiftet blev

Nora, Minerva, Eva og Tria er navnene på tunnelboremaskinerne, der borer tunnellerne til Cityringen. Navnene er inspireret af de fire telefoncentraler, som i over 40 år betjente borgerne i København og på Frederiksberg. Ligesom telefoncentralerne var med til at forbinde folk på tværs af byen i gamle dage, kommer Cityringen til at binde Københavns brokvarterer sammen med Frederiksberg og indre by.

Traditioner spiller en vigtig rolle i forbindelse med navngivning af tunnelboremaskiner. Tunnelboremaskiner bliver ligesom skibe navngivet, inden de bliver sendt af sted på deres første rejse. Navnene skal bringe lykke på rejsen.

arbejdet med at etablere den øverste platform (perron) påbegyndt.

2015 var året, hvor Ansaldo STS ikke kun arbejdede med installationer til Cityringens Kontrol- og Vedligeholdscenter, men også året hvor skinnelægning fra Tømmergraven til Sønder Boulevard blev påbegyndt. Strækningen fra Tømmergraven til Enghave Plads er den første strækning, hvor Ansaldo STS planlægger at udføre de første køretest.

De nye metrotog

De tog, der skal servicere passagererne på Cityringen, er femte version af de tog, som også kører på den eksisterende metro. Femte udgave indeholder mange forbedringer både teknisk, materialemæssigt og designmæssigt. De nye tog har blandt andet plads til flere passagerer og kan køre både hurtigere og hyppigere end den eksisterende metro. Materialevalget gør togene mere robuste, og derudover er blandt andet sæderne mere hårdføre og nemmere at rengøre.

Ved årets afslutning var der i alt ankommet ni af de nye metrotog til Cityringen. De er nu ved Kontrol- og Vedligeholdscenteret i Vasbygade, hvor de vil gennemgå forskellige tests og mindre tilpasninger, inden de bliver klar til brug.

I december 2015 indgik selskabet – med ejernes opbakning – aftale med Ansaldo STS om køb af yderligere ni tog, heraf fem tog til Sydhavnsmetroen, to tog til en fremtidig udvidelse af Nordhavnsmetroen og to ekstra tog til Cityringen. De fem tog til Sydhavnsmetroen er nødvendige for at kunne betjene den nye strækning via Sydhavnen til Ny Ellebjerg

Station. Tilsvarende skal de to tog til den videre udbygning af Nordhavnsmetroen betjene denne nye strækning. De to ekstra tog til Cityringen anskaffes for at sikre den forudsatte høje driftspåidelighed i Cityringen, da driften af Cityringen vil blive mere kompleks end oprindeligt forudsat. Ud over Cityringens ringlinje vil der således være en linje, der betjener både Sydhavnsmetroen og Nordhavnsmetroen. Linjen kører desuden på Cityringens centrale strækning gennem city, det vil sige mellem afgrænsningskamrene ved henholdsvis Øster Søgade og Havneholmen nær det nye Kontrol- og Vedligeholdelsescenter ved Vasbygade.

Forventninger til 2016

I 2016 forventes hovedparten af det udestående tunnelarbejde at blive færdiggjort. Marmorkirken skal passeres af tunnelboremaskinerne Nora og Tria, og efterfølgende skal de gennem den

tunneleringsmæssigt vanskelige strækning under Kongens Nytorv og Magasin. Eva nåede til Skjolds Plads i februar 2016 på vejen mod Øster Søgade, hvor hun forventes at ankomme i starten af 2017. Minerva skal fra Skjolds Plads til Øster Søgade, hvor hun forventes at ankomme i slutningen af 2016.

Arbejdet med at indrette stationerne forventes at starte for alvor i begyndelsen af 2016. Indretningen (aptering) af Cityringens stationer omfatter blandt andet vægbeklædninger, lofter og ovenlys. I 2016 begynder monteringen af de mekaniske og elektroniske installationer. Halvdelen af stationerne forventes at være færdige i 2016.

Arbejdet med at indrette de første byrum over og omkring metrostationerne forventes også at starte i 2016. Det gælder blandt andet byrummet omkring Aksel Møllers Have, Enghave Plads, Frederiksberg og Frederiksberg Allé.

Cityringens anlægsbudget (2015-priser)

	Mio.kr.
Budget kontraktunderskrivelse 2010	22.637
Forhøjelse af anlægsbudget i 2014*	998
Seneste opdaterede anlægsbudget	23.635
Fordyrelsen i % af samlet anlægsbudget	4 %

* Økonomiske konsekvenser af aftaler med entreprenørerne om en ny tidsplan for Cityringen, jf. aktstykke 162 af 1. oktober 2014.

Nordhavn



Nordhavn er en ny, miljøvenlig bydel ved havet. Den nye metrolinje skal sikre transportmuligheder til arbejdspladserne og de mange nye tilflyttere.

Metroselskabet bygger også en metrolinje til hovedstadens nye bydel Nordhavn. Den nye metrolinje skal sikre, at der er effektiv kollektiv transport til de mange mennesker, som forventes at bosætte sig i det nye Nordhavn. Derudover skal den sikre gode transportmuligheder til de mange nye arbejdspladser, der vil komme i Nordhavn.

Nordhavnsmetroen består indtil videre af to stationer – Nordhavn og Orientkaj Station. De to metrostationer forventes tilsammen at få omkring 11.000 passagerer i døgnet på den knap tre kilometer lange linje. Linjen bliver senere en del af den metrolinje, der kører fra Nordhavn til Sydhavn – M4.

Nordhavn Metrostation bliver en underjordisk station, der bliver forbundet med Nordhavn S-togsstation via en gangtunnel. Orientkaj Metrostation bliver en højbanestation. De står efter planen klar til brug i slutningen af 2019.

Etableringen af Nordhavnsmetroen er udbudt i fire kontrakter – tre anlægskontrakter og en kontrakt om sporlægning m.v. Hertil kommer, at der er indgået kontrakt om at levere togstyringssystem og tog. De to første anlægskontrakter blev vundet af MetNord, den fjerde om sporlægning m.v. af Ansaldo STS. Kontrakterne blev underskrevet 5. juni 2014. MetNord har i 2015 også vundet den tredje og sidste



Den videre udbygning i Nordhavn er omfattet af Lov nr. 156 fra 2015 om ændring af lov om en cityring, hvoraf det fremgår, at **udvidelsen af Cityringen med afgang til Nordhavn kan omfatte yderligere stationer end de allerede angivne stationer.**

anlægskontrakt for anlæg af højbanen og stationen Orientkaj. Ansaldo STS står for at levere tog og togstyringssystem samt den kommende drift, der bliver en integreret del af driften på Cityringen.

blive etableret, og arbejdet med skaktkonstruktionen vil gå i gang.

Også på den overjordiske strækning til Orientkaj Station forventes arbejdet at starte i 2016.

Økonomien bag Nordhavnslinjen

Anlægsoverslaget for Nordhavnsmetroen er 2,6 mia. kr. inkl. indbetalt korrektionsreserve (2015-priser) og 2,4 mia. kr. ekskl. indbetalt korrektionsreserve (2015-priser). Heraf finansieres de 0,3 mia. kr. gennem et ejerindskud og de 0,9 mia. kr. via By & Havn. Passagerindtægter med videre finansierer de øvrige 1,3 mia. kr.

Flere stationer i Nordhavn

Staten og Københavns Kommune indgik i 2014 en principaftale om mere metro i Nordhavn, der indebærer yderligere stationer i Nordhavn, der vil ligge i forlængelse af de to stationer, som er under anlæg. De yderligere metrostationer finansieres dels gennem billetindtægter, dels ved et bidrag fra By & Havn på 1,5 mia. kroner. Stationerne bliver en fortsættelse af højbanen fra Orientkaj, og placeringen af stationerne er endnu ikke fastlagt.

Milepæle i 2015

Anlægget begyndte for alvor i januar 2015 med installationen af sekantpæle. Alle sekantpæle for både stationsboksen på Nordhavns station og "cut & cover"-tunnelen blev færdiggjort i september 2015. Spunsvægge for rampen blev færdiggjort i november 2015. Udgravningen af stationen og installation af jordankre er begyndt i 2015 og fortsætter ind i 2016. Forberedelserne til at støbe den første bundpladesektion i stationsboksen er startet.

Københavns Kommune, By & Havn og Metroselskabet er ved at undersøge mulige linjeføringer og stationsplaceringer, der sammenlignes og analyseres ud fra deres passagerpotentiale og anlægs- og driftsomkostninger. Resultaterne af arbejdet forventes at være klar i begyndelsen af 2016. Det sker sideløbende med, at Københavns Kommune er i gang med at udarbejde en VVM-reddegørelse for vej-tunnelen til Nordhavn (Nordhavnstunnelen).

Forventninger til 2016

Borearbejdet fra Nordhavn Station til Øster Søgade er planlagt til sommeren 2016. To tunneller på 1.800 meter skal bores.

I Krauseparken på Østerbro skal der anlægges en nødsakt. I løbet af 2016 vil byggepladsen ved Krauseparken også

Anlægsentreprenøren MetNord, der står for anlægget af Cityringen, består af danske Züblin og tyske Hochtief.

Ansaldo STS (der er ejet af japanske Hitachi) skal levere tog, styresystem og kontrol- og vedligeholdelsescenter, så den kommende drift bliver en integreret del af driften på Cityringen.

Sydhavn



I begyndelsen af 2015 vedtog Folketinget en **ændring i Cityringsloven, så den nu også omfatter anlæg af en metro til Sydhavn.**”

I juni 2014 indgik staten og Københavns Kommune en aftale om at anlægge en afgrening fra Cityringen gennem Sydhavn til Ny Ellebjerg. Aftalen er tiltrådt af Frederiksberg Kommune. Linjen får fem stationer med arbejdstitlerne v/ Fiske-torvet, v/ Enghave Brygge, v/ Sluseholmen, v/ Mozarts Plads og v/ Ny Ellebjerg.

Linjen løber gennem nye byudviklingsområder med meget nybyggeri og gennem det allerede udbyggede område Kongens Enghave. Banen slutter ved det kommende knudepunkt Ny Ellebjerg, hvor der bliver forbindelse til S-tog, ringbanen, regional- og fjern tog. Sydhavns-metroen ventes at give det samlede metro-system ca. 12-13 mio. flere påstigninger om året.

Der blev med aftalen i 2014 afsat et nettofinansieringsbidrag på 3,9 mia.

På Sydhavn har Metroselskabet indgået 2 kontrakter med rådgivere.

Den første kontrakt vedrører design og er indgået med COWI Systra Joint Venture, og den anden vedrører areal og rettigheder og er indgået med COWI LE34.

kr., som er indbetalt af ejerne. Såfremt projektet ikke gennemføres, vil ejerne skulle have tilbagebetalt den andel af ejerinskuddene, der endnu ikke er disponeret og afholdt. Anlægsoverslaget for Sydhavnsafgreningen er 8,6 mia. kr. inkl. korrektionsreserver (2015-priser) og 6,7 mia. kr. ekskl. korrektionsreserver (2015-priser). Den resterende del af omkostningen forventes at være finansieret via overskud fra passagerdriften.

Milepæle i 2015

I begyndelsen af 2015 vedtog Folketinget en ændring af Cityringsloven, så den nu også omfatter anlæg af en metro til Sydhavn.

Primo 2015 blev der udarbejdet et dispositionsforslag, som har dannet grundlag for VVM-redegørelsen. Forslag til VVM-redegørelsen blev godkendt af Københavns Kommune i august 2015 og har været sendt i offentlig høring. Københavns Borgerrepræsentation vedtog i slutningen af 2015 VVM-redegørelsen for metro til Sydhavnen samt Kommuneplan 2015, der fastlægger rammer og retningslinjer for anlæg af en metro til Sydhavnen.



Den nye metrolinje til Sydhavn vil bestå af fem nye stationer fra Fisketorvet til Ny Ellebjerg.

Udbudsprocessen blev igangsat i slutningen af 2015, så der kan ske en prækvalificering af bydende entreprenører inden sommeren 2016.

I løbet af 2015 er der på Havneholmen blevet arbejdet på et afgreningskammer, der gør det muligt at lave en afgrening fra Cityringen til Sydhavnen, mens Cityringen er i drift. Der er således gravet ned og lavet gennembrud til Cityringstunnellen.

Forventninger til 2016

I 2016 har Metroselskabet fokus på at færdiggøre det omfangsrige udbudsmateriale for anlæg af Sydhavnslinjen. Materialet skal sendes i udbud, så kontraktindgåelse og endelig godkendelse af projektet kan gennemføres medio 2017.

Samfundsansvar ved anlæg af metroen

Metroselskabet varetager store anlægsprojekter i tæt befolkede og bynære områder. Det stiller særlige krav til selskabets samfundsansvar og har et særligt fokus i Metroselskabets arbejde. Der er eksempelvis fokus på hensynet til omgivelserne, at klimasikre de store anlæg og at sikre, at byen kan fungere, selvom anlægsarbejderne forstyrrer byens borgere, arbejdspladser, erhvervsliv og gæster.

Metroselskabet har i 2015 haft et særligt fokus på miljø, arbejdsmiljø samt løn og ansættelsesvilkår for de mange mennesker, der arbejder på anlægsprojekterne. Samtidig er der højt fokus på at sikre en tålelig dagligdag for de mange naboer og andre, der direkte berøres af anlægsprojekterne.

Miljø

Metroen er den mest miljørigtige måde at bevæge sig igennem byen på, hvis man ser bort fra at cykle eller gå. Men byggeriet af metroen belaster miljøet. Derfor har Metroselskabet stillet en række krav om miljøhensyn ved byggeriet af de nye metrolinjer til henholdsvis Cityringen og Nordhavn. De samme krav vil fremadrettet indgå i projekteringen af Sydhavn. De vigtigste krav omhandler udledning af CO₂ og hensyn til grundvandet.

“Grøn beton”

Metroselskabet har derfor blandt andet opstillet et krav om brug af “grøn beton” til byggeriet af Cityringen. Dette medfører ca. 50 procent mindre udledning af CO₂ ved byggeriet af Cityringen end ved byggeriet af den eksisterende metro, da beton er den største bidragsyder til byggeriets samlede CO₂-udledning. Metroselskabet anvender beton, der kan produceres med en lavere CO₂-udledning, bl.a. fordi der indgår erstatningsmaterialer og genbrugsprodukter i produktionen.

Rent grundvand

Metroselskabet stiller tillige krav til entreprenørerne om, at grundvandsspejlet ikke må sænkes nogen steder under byggeriet, hverken på byggepladserne eller på de strækninger, hvor tunnellerne skal bores. For at sikre at grundvandsspejlet ikke bliver sænket, er der opsat minimum 20 monitoreringsbrønde ved hver byggeplads. Langs den 15,5 km lange tunnelstrækning placeres brønde for hver 50 meter. De mange brønde betyder, at 95 procent af grundvandet bliver rensat til en kvalitet, der svarer til drikkevand, og derefter ledt tilbage. På den måde bliver det lokale grundvandsmiljø påvirket mindst muligt.



Metroselskabet har i 2015 haft et særlig fokus på miljø, arbejdsmiljø samt løn og ansættelsesvilkår for de mange mennesker, der arbejder på anlægsprojekterne.”

Skakten ved Sønder Boulevard, hvor man kan se afgreningskammetret til kontrol- og vedligeholdelsescenteret ved Otto Busses Vej.

Filtre minimerer luftforureningen

Alle de maskiner på metrobyggepladserne, der kan anvende partikelfiltre, anvender partikelfiltre. Det drejer sig om 80 procent af den samlede maskinpark. Partikelfiltrene fjerner op til 99 procent af de partikler, maskiner udleder, når de er i brug. En måling gennemført af Økologisk Råd og DTU i sommeren 2012 viser, at entreprenørmaskiner uden partikelfiltre udleder mere end 500.000 partikler, mens en maskine med partikelfilter udleder 6.000 partikler.

Miljøzonen i Københavns og Frederiksberg kommuner indebærer, at lastbiler over 3.500 kg som minimum skal køre med Euro IV-motor. Resultatet er, at den samlede udledning fra lastbiltransporter fra alle Cityringens byggepladser i hele anlægsperioden svarer til luftforureningen fra tre dages normal trafik i Københavns Kommune.

Arbejdsmiljø

Antallet af arbejdsulykker på Cityringen inkl. Nordhavnsafgreningen lå i 2015 på et højt niveau med en ulykkesfrekvens på 28,4. Der har i alt været 156 ulykker med fravær i 2015, heraf var de 26 alvorlige i henhold til Arbejdstilsynets definition heraf. Til sammenligning er ulykkesfrekvensen for arbejdere i bygge- og anlægsbranchen som helhed på 25,8 (DA, Statistik-nyt 2015), mens ulykkesfrekvensen på Cityringen og Nordhavn i 2014 samlet lå på 20,4. Der har været tale om betydelige udsving fra måned til måned og alt i alt i en utilfredsstillende udvikling, som gav anledning til at iværksætte en “sommerhandlingsplan 2015”. Sommerhandlingsplanen indeholdt bl.a. daglige sikkerhedsinspektioner med deltagelse af arbejderrepræsentanter, ekstrauddannelse af arbejdere og en informationskampagne med fokus på at tage ansvar for egen og kollegaernes sikkerhed.



“

Sundhedsklinikken har i 2015 været bemanded af en fysioterapeut, og **behandlingen er gratis for de ansatte.**”

Den akkumulerede ulykkesfrekvens for hele projektet lå med udgangen af 2015 på 26,0.

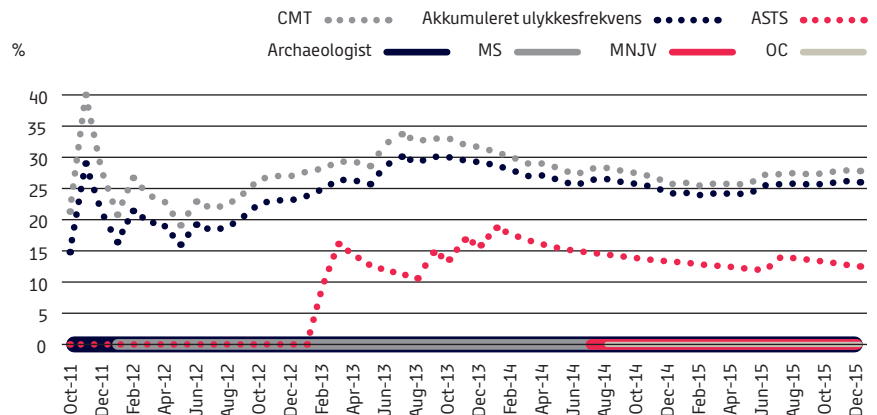
Hovedparten af ulykkerne i 2015 skete inden for civil-works-kontrakten med CMT – det er også inden for denne kontrakt, at produktionen er langt mest intensiv i disse år. For så vidt angår de øvrige kontrakter (ASTS, MetNord og mindre entrepriser under Metroselskabets “Other Contracts”) har ulykkesfrekvensen ligget på et markant lavere niveau.

Der er forskel på arbejdsmiljøarbejdet på de mange forskellige byggepladser. For at understøtte det gode arbejde som foregår, har Metroselskabet i 2015 givet priser for godt arbejdsmiljøarbejde på forskellige byggepladser. På Cityringen har Skjolds Plads, Rådhuspladsen, Nørrebros Runddel og Vibehus Runddel modtaget arbejdsmiljøpriser. På Nordhavnsbyggeriet har entreprenøren modtaget en arbejdsmiljøpris, da de i november 2015 havde arbejdet 500 dage fra projektets start uden arbejdsulykker med fravær.

PensionDanmark har i samarbejde med CMT, og tilskyndet af Metroselskabet, etableret en sundhedsklinik i den Camp i Vasbygade, hvor der bor CMT-ansatte. Sundhedsklinikken har i 2015 været bemanded af en fysioterapeut, og behandlingen er gratis for de ansatte.

Arbejdstilsynet har i 2015 fortsat haft fokus på metrobyggeriet og andre større bygge- og anlægsprojekter. I lyset af den utilfredsstillende udvikling i ulykkestallene bad Metroselskabet i juni 2015 Arbejdstilsynet om at opretholde et skærpet tilsyn med metroens byggepladser. Metroselskabet har fået 357 påbud af forskellig art. Entreprenørerne udbedrer den aktuelle mangel i forhold til arbejdsmiljø og undersøger, hvilke forebyggende tiltag selskabet skal anvende for at undgå lignende uacceptable situationer. De to væsentligste årsager til påbud er adgangs- og flugtveje samt sikring mod fald. Metroselskabet bruger samarbejdet med Arbejdstilsynet og de konkrete påbud som et redskab til at sikre konstant fokus på

Akkumuleret ulykkesfrekvens pr. entreprenør for perioden oktober 2011 til december 2015





Metroselskabet bruger samarbejdet med Arbejdstilsynet og de konkrete **påbud som et redskab til at sikre konstant fokus på sikkerheden.**”

sikkerheden. Derudover fortsætter Metro-selskabet med at prioritere egne ressourcer på de pladser, hvor arbejdsmiljøet er utilstrækkeligt, samtidig med at der implementeres nye initiativer for at mindske antallet af arbejdsulykker.

Arbejdsmarkeds- og brancheinitiativer

I foråret 2015 færdiggjorde Metro-selskabet en uafhængig revisionsundersøgelse af løn- og ansættelsesforhold hos ti udvalgte underentreprenører. Undersøgelsen har vist, at en række virksomheder begår større eller mindre fejl.

På den baggrund har Metro-selskabet i samarbejde med hovedentreprenørerne igangsat en række initiativer:

- Styrket oplysning og kommunikation over for underentreprenører
- Styrket oplysning og kommunikation over for medarbejdere
- Fremadrettet kontrol af løn- og arbejds-vilkår
- Overdragelse af oplysninger til myndigheder

Som følge af undersøgelsen indgik CMT i slutningen af 2015 en aftale med BJMF/3F, som skal sikre, at der er klare rammer for arbejdstid og løn hos en række af CMT's store underentreprenører. I løbet af 2015 har samarbejdet mellem CMT og BJMF/3F tillige medført, at der er indgået en række aftaler om håndtering af forskellige udfordringer vedr. løn- og arbejdsvilkår. Metro-selskabet har således i 2015 haft stort fokus på at understøtte, at problemer og udfordringer kan løses inden for rammerne af den danske arbejdsmarkedsmodel.

Styrket rekruttering

Metroselskabet har i 2015 indledt et projektsamarbejde med Københavns Kommunes Erhvervs- og Hovedstadens Rekrutteringsservice. Samarbejdet skal styrke erhvervens interesse for og rekruttering af lokal arbejdskraft. Samarbejdet er indtil videre mundet ud i, at én kommunal rekrutteringsmedarbejder er dedikeret til metro-byggeriet. Den pågældende medarbejder har kontor på byggepladsen på Triangelen og laver opsøgende arbejde i forhold til virksomhederne på projektet. Essensen af initiativet er, at man fra Københavns Kommunes side gør en aktiv indsats for at afdække, hvilke medarbejdere virksomhederne har behov for at rekruttere, og så derefter afsætter de fornødne ressourcer til at fremskaffe de ønskede folk hurtigt. Ordningen blev etableret i oktober 2015 og har på få måneder sikret 14 personer ordinære stillinger og én person i løntilskud. Ordningen ventes videreført i 2016.

Metroselskabet og Hovedstadens Letbane afholdt i oktober 2015 en "Leverandørdag", hvor mere end 300 deltagere fra ca. 150 virksomheder, ambassader og interessenter deltog.

Formålet med dagen var at skabe interesse for de kommende udbud på Sydhavnsmetroen og Hovedstadens Letbane samt at gøre de to projekter mere tilgængelige for erhvervet. Derfor blev udbuds- og anlægsproces for både Sydhavnsmetroen og Hovedstadens Letbane detaljeret præsenteret på dagen. Arbejdsmarkedets parter var inviteret til at præsentere den danske model og elementer, som udenlandske virksomheder skal være særligt opmærksomme på i Danmark. Selskabets forventninger til et godt arbejdsmiljø var ligeledes på dagsorden.

“
Selskabet havde
i 2015 ca. **3.600**
henvendelser fra
offentligheden.”

Flere lærlinge

Metroselskabet arbejder aktivt på at øge antallet af lærlinge på metrobyggeriet. Selskabet har i løbet af 2015 i samarbejde med hovedentreprenørerne introduceret en række initiativer, der skal øge antallet af lærlinge på byggepladserne. I 2015 var der i gennemsnit 54 lærlinge på selskabets anlægsaktiviteter. I 2014 var der i gennemsnit 28 lærlinge på selskabets anlægsaktiviteter. Stigningen i antallet af lærlinge er sket på baggrund af en række initiativer introduceret af Metroselskabet i samarbejde med hovedentreprenørerne, erhvervsskolerne og arbejdsmarkedets parter, som selskabet har indgået en partnerskabsaftale med. Samtidig har det været af afgørende betydning, at der er mulighed for at lave delpraktikaftaler, hvor lærlingene tager en del af, men ikke hele, deres læretid på metroprojektet. Delaftalerne er væsentlige, fordi metrobyggeriet er kendetegnet ved mange gentagne arbejdsprocesser. Det betyder, at lærlingene kan lære nogle meget specifikke ting på metrobyggeriet, men byggeriets karakter gør, at det ikke er alle facetter af lærlingenes uddannelse, som kan læres på metroen.

Metroselskabets bestyrelse besluttede i 2013 at indføre et kontraktparadigme, der sikrer faste uddannelses- og praktikpladser i selskabets kontrakter, som bliver vurderet ud fra kontraktens størrelse og art. Derfor er der i selskabets kontrakter sociale klausuler med lærlingekrav. Samlet er lærlingekravet i kontrakterne for Nordhavnsafregningen på 33 lærlingeårsværk.

Dialog med omgivelserne

Metroselskabet ønsker at informere naboerne til metrobyggeriet grundigt, præcist

og rettidigt, når de er berørt af byggeriet. Det sker blandt andet via møder, byggepladsarrangementer, nyhedsbreve, opslag, sms, mails og m.dk. Informationsindsatsen evalueres løbende blandt naboerne, og seneste måling fra oktober 2015 viste, at 80 procent af naboerne er tilfredse med den information, de modtager.

Det skal også være nemt at komme i kontakt med Metroselskabet – både i og efter almindelig arbejdstid. Derfor har selskabet en døgnåben telefon og et korps af folk, der fører tilsyn med pladserne både uden for og inden for byggepladshegnet døgnet rundt, og som kan reagere hurtigt, hvis en henvendelse kræver det. Selskabet havde i 2015 ca. 3.600 henvendelser fra offentligheden om metrobyggeriet om alt fra spørgsmål til de kommende stationer, tidsplaner, kompensationsmuligheder til klager over gener fra byggepladserne.

Cirka 1.000 af henvendelserne, har Metroselskabet vurderet, var udtryk for en klage over byggeriet, hvilket svarer til en klage pr. uge pr. byggeplads. Størstedelen af klagerne skyldtes støjgener som følge af aktiviteter på pladserne om aftenen, som lå inden for de gældende rammer for støj, men som af naboerne blev oplevet som generende, hvorfor de valgte at kontakte Metroselskabet og klage. I tilfælde af at naboerne kontakter Metroselskabet om gener, sendes tilsynsfolkene til pladsen, og den generende aktivitet standses, hvis det vurderes, at aktiviteten ikke ligger inden for de gældende rammer for støj.

- Lærlinge, der udfører faglært arbejde: **3,7 pr. 100**
- Cityringens målsætning: **6 pr. 100**
- Anlægsbranchen i gennemsnit, AE-rådet 2010-tal: **3,7 pr. 100**

“
**I november 2014
 åbnede Facebook-
 siden “Metroen”,
 som ved udgangen
 af 2015 havde ca.
 14.000 likes.”**

Kompensationer og aflastning til naboerne

For Cityringen er der etableret en aflastningsordning, der giver naboerne mulighed for at benytte faciliteter på et kontorhotel eller et værelse på et hotel i nærheden af den enkelte byggeplads.

I 2015 blev aflastningsordningen på kontorhotellet benyttet 571 gange og muligheden for et hotelværelse 150 gange. Brugen af ordningerne vurderes løbende med henblik på eventuelle tilpasninger.

Der vil også blive givet tilbud om aflastningsordninger til naboerne til byggeriet af Nordhavnmetroen ved nødsakten i Krauseparken og til sin tid også til naboerne ved byggepladserne på Sydhavnsmetroen.

I forbindelse med lovændringen i 2014 og transportministerens udstedelse af “Nabopakkebekendtgørelsen” fik de mest støjplagede husstande tilbud om valg mellem overtagelse af deres bolig, mulighed for en midlertidig genhusning eller den maksimale økonomiske kompensation. Siden da har samlet 551 husstande haft mulighed for at foretage dette valg. Knap 99 procent af husstandene har valgt den økonomiske kompensation. Godt 1 procent har valgt at fraflytte deres bolig, heraf har 6 husstande således fået overtaget deres bolig, mens 1 husstand har benyttet sig af tilbuddet om midlertidig genhusning.

I alt har 4.243 husstande modtaget økonomisk kompensation for generne ved at være nabo til metrobyggeriet siden medio 2014.

Informatonsniveau

Tilfredshed med informationsniveauet ved byggerierne

2015: **80 %** 2014: **78 %** 2013: **76 %**

Offentlighedens adgang til at følge Cityringens tilblivelse

Metrobyggeriet blev i 2015 det fjerde mest besøgte sted på Kulturnatten, hvor over 12.000 gæster lagde vejen forbi Metroselskabet, og flere tusinde fik lejlighed til at komme ned i skakten ved den kommende metrostation på Rådhuspladsen. Tidligere på året lagde flere tusinde gæster vejen forbi Kontrol- og Vedligeholdelsescentret i Sydhavnen, hvor de fik mulighed for at se Cityringens første tog. I alt benyttede næsten 51.000 mennesker Metroselskabets besøgstilbud i 2015 i form af events, byggepladsrundvisninger og udstillingen “På sporet af metroen”. Derudover har mere end 345.000 besøgende set byggepladserne fra udsigtsplatformene på Kongens Nytorv, Rådhuspladsen samt Aksel Møllers Have. Samtidig får pressen løbende mulighed for at blive informeret og opleve metrobyggeriet, således at projektet også formidles til den brede offentlighed.

I november 2014 åbnede Facebook-siden “Metroen”, som ved udgangen af 2015 havde ca. 14.000 likes. Metroens side indeholder en blanding af historier, primært fra metrobyggeriet og den eksisterende metro. I gennemsnit er der omkring 25 henvendelser om dagen fra brugerne, og Metroselskabet lægger stor vægt på, at alle spørgsmål besvares.

Om Metroselskabet

Kønsfordeling i Metroselskabet

Alle medarbejdere

40%

Ledelsen

33%

Direktørgruppen

60%

Bestyrelsen

26%

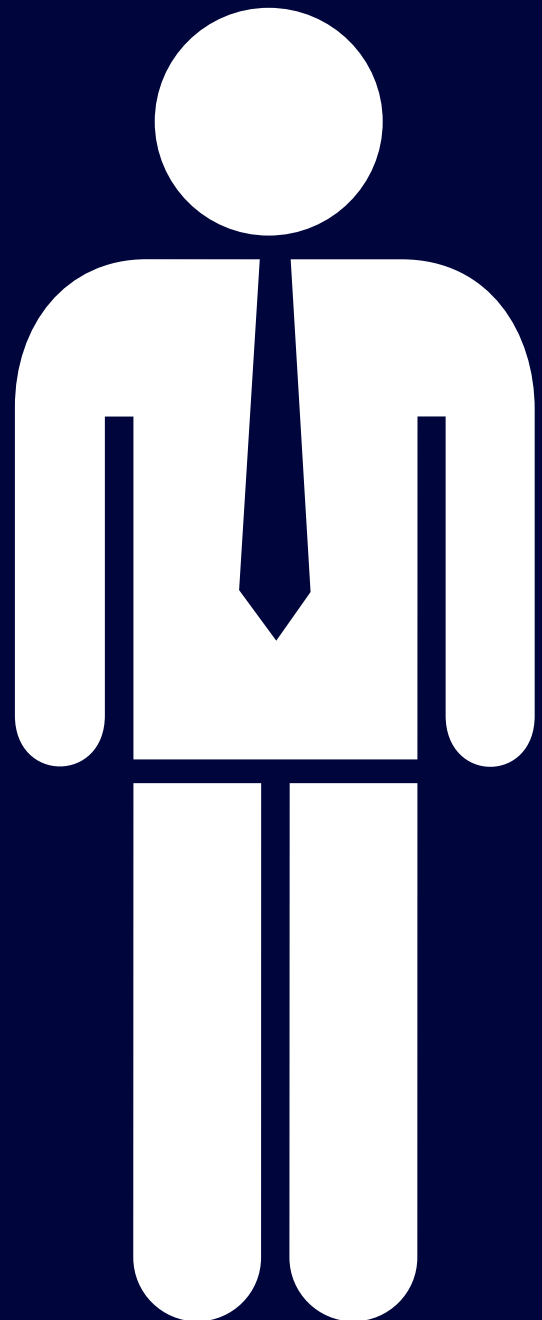


60%

67%

40%

74%



Virksomhedsledelse

“**Selskabet arbejder systematisk med risikostyring** og rapporterer løbende alle relevante risici til bestyrelsen.”

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

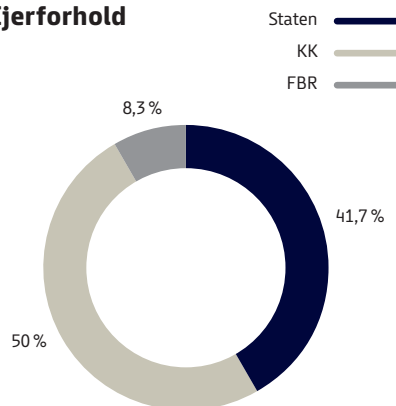
Metroselskabet ejes af Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og staten ved Transport- og Bygningsministeriet som et interessentskab. Metroselskabets bestyrelse er selskabets øverste ledelse og har ansvaret for, at Metroselskabet opfylder de formål, lovgivningen har opstillet.

Bestyrelsen

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 ejervalgte medlemmer vælger selskabets medarbejdere to medlemmer til bestyrelsen. I 2015 blev der afholdt ti møder i bestyrelsen og henholdsvis fire og tre møder i bestyrelsens risikokomité og revisionskomité.

Selskabet arbejder systematisk med risikostyring og rapporterer løbende alle relevante risici til bestyrelsen. Bestyrelsen

Ejerforhold





Metroselskabet vedtog i april 2014 en forretningsstrategi for perioden 2014 til 2018.”



har derfor valgt at oprette en risikokomité under bestyrelsen. Risikokomitéens formål er at forberede bestyrelsens behandling af selskabets risikostyring, herunder udarbejdelsen af risikovurderinger og risikoreportering.

Metroselskabets bestyrelse har ligeledes valgt at oprette en revisionskomité, der har til formål at bistå bestyrelsen med at overvåge selskabets interne kontrolsystemer, som danner grundlag for regnskabsaflæggelsen. Komitéen har endvidere til opgave at være med til at overvåge den uafhængige revisionsproces og overvåge selskabets overholdelse af

lovæssige krav i forbindelse med regnskabsaflæggelsen. Revisionskomitéen har desuden arbejdet med selskabets projektstyring og selskabets økonomistyring. Revisionskomitéens arbejde er at sikre troværdighed, integritet og transparens i interne og eksterne regnskaber.

Forretningsstrategi

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.

“
Forretningsstrategien bygger på Metroselskabets vision og mission,
 som alle mål i
 forretningsstrategien
 peger op på.”

Overordnede mål

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 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 og letbane. Vi skal derfor undersøge muligheden for at blive CSR-certificeret samt medvirke til at skabe bæredygtig udvikling.

I forbindelse med lov om Ring 3 Letbane I/S fik Metroselskabet til opgave at varetage administrations-, projekterings- og udbuds- og kontraktopgaver vedrørende letbane samt varetage selskabets gælds- og formueforvaltning. Metroselskabet stiller medarbejdere mv. til rådighed herfor.

Metroselskabet modtager afregning herfor fra Hovedstadens Letbane i henhold til afregningsbekendtgørelsen. Afregningen er kostprisbaseret. I henhold til lov om Ring 3 Letbane I/S er direktionen i Metroselskabet tillige direktion i Ring 3 Letbane I/S. Hovedstadens Letbane har sin egen bestyrelse og ejerkreds.

For mere information om Hovedstadens Letbane henvises til dinletbane.dk, hvor det også er muligt at finde selskabets årsrapport.

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 arbejder målrettet for, at antallet af rejser i den kollektive trafik stiger.

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 letbane. Vi skal derfor være en attraktiv arbejdsplads for at tiltrække tilstrækkelig kvalificeret arbejdskraft samt have fokus på løbende kompetenceudvikling og videndeling.

I 2015 har Metroselskabet haft fokus på at få gennemført en række aktiviteter på hvert af de fire områder og på at få påbegyndt endnu flere. Disse aktiviteter er præsenteret i dels de foregående kapitler i denne årsrapport og vil dels blive præsenteret i næste afsnit.

Samfundsansvar ved virksomhedsledelse

I 2015 har Metroselskabet besluttet at sætte yderligere fokus på CSR. Vi arbejder derfor på i højere grad at systematisere organisationens samlede CSR-tiltag. Dette arbejde vil fortsætte ind i 2016.

Compliance

Som en del af Metroselskabets CSR-arbejde har Metroselskabet tilsluttet sig Charter for samfundsansvar i ejendoms-, bygge- og

Tunnelboremaskinen Minerva bliver hejst ned i tunnelarbejdspladsen ved Nørrebroparken.



anlægsbranchen i Danmark. Charteret opstiller principperne for samfundsansvar og tager udgangspunkt i FN's Global Compact, som er konkretiseret i forhold til bygge- og anlægsprojekter i Danmark. Metroselskabet har således forpligtet sig til at udvise uafhængighed og antikorruption i praksis. Herudover gennemfører Metroselskabet, som en del af regnskabsaflæggelsen, en compliancetest på god selskabsledelse og CSR.

Klare retningslinjer og gennemsigtighed

På den baggrund har Metroselskabet udarbejdet en række interne administrative politikker, som samtlige ansatte og underentreprenørers ansatte er omfattet af. Der er blandt andet udarbejdet retningslinjer for udbud af opgaver og godkendelse af samarbejdspartnere samt retningslinjer for forvaltning af udgifter og godkendelse af betalinger. Derudover har selskabet formuleret en gavepolitik, der sikrer klare retningslinjer på området ved, at der er fastlagt retningslinjer for at modtage og give gaver. Selskabet har også udarbejdet og implementeret retningslinjer for whistleblowing, blandt andet med den hensigt at skabe respekt om Metroselskabets forpligtelser til at følge såvel love og forordninger som interne retningslinjer og politikker. Samtidig skal det medvirke til at sikre medarbejderne klare muligheder for rapportering samt beskyttelse af dem, der rapporterer. Revisionskomitéen har i 2015 anbefalet at lade selskabets whistleblower-ordning blive administreret eksternt, således at den bedre kan sikre anonymitet. Metroselskabet er derfor i gang med at udarbejde rammerne for, hvorvidt der kan indgås en endelig aftale herom. Selskabet

forventer, at et nyt system implementeres i 2016.

Politikkerne gennemgås derudover årligt af revisionskomiteen. Metroselskabet har planlagt at opdatere gavepolitikken i 2016 for at integrere denne i en antikorrupsionspolitik.

Kortlægning af Metroselskabets rettigheder og pligter

I 2015 påbegyndte Metroselskabet en omfattende kortlægning af de rettigheder og pligter, der følger af Københavns Kommunes og statens ejerskabspolitikker, samt anbefalingerne for god selskabsledelse, som er udarbejdet af Komite for god Selskabsledelse. Kortlægningen sker med henblik på at sikre, at Metroselskabet lever op til de krav, der fremgår. Derudover foretager Metroselskabet et servicetjek for at fastlægge, om alle krav overholdes rettidigt og retmæssigt i henhold til Erhvervsstyrelsen, Årsregnskabsloven samt internt i for eksempel forretningsordenen.

I naturlig forlængelse af Metroselskabets tilslutning til Chartret for samfundsansvar vil Metroselskabet i 2016 arbejde med at opdatere og systematisere selskabets CSR-politikker for at kortlægge rettighederne og pligterne i ejerskabspolitikkerne. Hensigten er, at selskabet tilslutter sig FN's Global Compact, som er verdens største frivillige initiativ inden for CSR. Kernen i Global Compact er ti grundlæggende principper, som er baseret på internationale konventioner inden for menneske- og arbejdstagerrettigheder, miljøbeskyttelse og bekæmpelse af korruption.



Som en del af Metroselskabets CSR-arbejde har Metroselskabet tilsluttet sig **Charter for samfundsansvar i ejendoms-, bygge- og anlægsbranchen i Danmark.**”

Metroselskabets ansatte



“Metroselskabet tilstræber aktivt at tiltrække **mænd og kvinder ligeligt til både lederstillinger og andre stillinger.**”

Mangfoldighed

Metroselskabet har ladet sig inspirere af Komitéen for god Selskabsledelse vedrørende mangfoldighed i selskabets ledelse og tilstræber aktivt at tiltrække mænd og kvinder ligeligt til både lederstillinger og andre stillinger. Der er ca. 289 medarbejdere i selskabet. Kønsfordelingen blandt alle medarbejdere er ca. 40 procent kvinder og ca. 60 procent mænd. Ca. 10 procent af de ansatte er udlændinge, der primært kommer fra europæiske nabolande. 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 2015 har Metroselskabet haft fire elever ansat, hvoraf én blev færdiguddannet i 2015. Der er 26 studerende ansat, og selskabet har 18 praktikanter i praktikforhold svarende til et semester eller 20 ugers forløb.

Blandt de fem direktører er 40 procent mænd og 60 procent kvinder. Kønsfordelingen for hele selskabets ledelse er på 67 procent mænd og 33 procent kvinder. Dette er en ændring siden 2014, hvor fordelingen var ca. 60 procent mænd og 40 procent kvinder. Der vil i 2016 i henhold til selskabslovens regler og statens

ejerskabspolitik om mangfoldighed i ledelsen blive arbejdet med muligheder for fremadrettet at øge antallet af det underrepræsenterede køn i selskabets ledelse.

Metroselskabets bestyrelse består af 74 procent mænd og 26 procent kvinder inklusive de medarbejdervalgte repræsentanter. Bestyrelsen vælges af selskabets ejere.

Ved regnskabsårets udløb beskæftigede selskabet 289 medarbejdere mod 274 i 2014. Medarbejderne tager sig af selskabets administration, driften af den eksisterende metro, anlæg af Cityringen og Nordhavn- og Sydhavnsafgreningen og projektering af letbane på Ring 3. Endvidere er der omkring 250 rådgivere tilknyttet – og ofte placeret i – Metroselskabets

Medarbejdernes anciennitet i 2015

0-11 måneder	69
1-4 år og 11 måneder	166
5-9 år og 11 måneder	35
10-18 år og 11 måneder	11
19 år og derover	8
Gennemsnitslig anciennitet	4,32



“**Metroselskabet har et strategisk mål om at være en attraktiv og kompetent arbejdsplads, der kan tiltrække, udvikle og fastholde de bedste medarbejdere.**”

Medarbejderstab

Ansatte i 2015:	289 pers.
Ansatte i 2014:	274 pers.
Ansatte i 2013:	242 pers.
Rådgivere derudover	ca. 250 pers.

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. 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 og sikkerhed samt miljø og risiko.

Intern kommunikation og medarbejderudvikling

Metroselskabet har et strategisk mål om at være en attraktiv og kompetent arbejdsplads, der kan tiltrække, udvikle og fastholde de bedste medarbejdere. Der er i den sammenhæng udviklet og implementeret et nyt værktøj til medarbejderudvikling, hvis formål er at gøre status over de foregående års opgaver, performance, samarbejde, trivsel, kompetencer etc. samt understøtte en dialog og samarbejde om den fremadrettede udvikling for medarbejderne.

Metroselskabet havde i 2015 især fokus på selskabets interne dialog og vidensdeling. Det er målet, at den interne kommunikation skal engagere medarbejderne, sikre høj vidensdeling og styrke stoltheden i virksomheden og det daglige arbejde. Metroselskabets ansatte er spredt over mange adresser i hovedstaden, hvilket kræver en særlig opmærksomhed og løsninger. Foruden selskabets hovedkontor er medarbejderne fordelt over pt 23 byggepladser. Selskabet ønsker derfor kontinuerligt at styrke den interne kommunikation for at skabe en fælles identitet på tværs af lokationer.

Aldersfordeling medarbejdere

Antal	2015	2014	2013
20-29	42	41	27
30-39	75	72	72
40-49	78	82	75
50-59	62	47	41
60-69	26	27	24
70-99	6	5	3



En medarbejder gør de sidste forberedelser til Kulturnatten. Over 12.000 mennesker lagde vejen forbi Metroselskabet, som blev det fjerde mest besøgte sted.

Gode vilkår for alle medarbejdere

Metroselskabet tilbyder gode og attraktive personalevilkår, som understøtter medarbejderen i de livsfaser, medarbejderne kommer igennem, ved blandt andet at tilbyde gode barsels- og forældretilkøb, barns første og anden sygedag, omsorgsdage til forældre med børn under 7 år, seniordage til medarbejdere over 60 år samt fleksibel arbejdstid og mulighed for hjemmearbejdspladser.

Metroselskabet har fokus på respekt for menneskerettigheder ved at forhindre diskrimination og sikre ligebehandling uanset handicap, etnisk oprindelse,

religion, seksuel orientering, køn og alder. Dette gælder også i rekrutteringssammenhænge, hvor vi ansætter den ansøger, der er bedst kvalificeret til stillingen. Metroselskabets administrationsbygning er tilgængelig for personer med fysiske handicap.

Selskabets medarbejdere er ansat på individuelle kontrakter med individuel løn og med vilkår vedrørende lønregulering, barsel og ferietillæg på niveau med de vilkår, som gælder for statens medarbejdere. Denne form for kontrakt svarer i al væsentlighed til den, som anvendes i andre offentligt ejede selskaber med lignede typer opgaver samt inden for staten.

Metroselskabets bestyrelse

Henning Christophersen

Bestyrelsesformand
Formand for risikokomiteen

Udpeget af staten
Fhv. minister og EU-kommissær

Honorar: 425.000 kr.

Tillidshverv

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

- Medlem af Komiteen for Præmiering af gode og smukke bygninger i Frederiksberg Kommune
- Medlem af Taxinævnet for Region Hovedstaden
- Medlem af Region Hovedstadens Kommunekontaktudvalg
- Medlem af Sundhedskordinationsudvalget, 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

Jørgen Glenthøj

Næstformand
Medlem af risikokomiteen
Medlem af revisionskomiteen

Udpeget af Frederiksberg Kommune
Borgmester i Frederiksberg Kommune

Honorar: 325.000 kr.

Tillidshverv

- Formand for Frederiksberg Kommunes Erhvervsråd
- Formand for Frederiksberg Energi
- Næstformand for Lokalrådet for Frederiksberg
- Næstformand i Hovedstadens Beredskab
- Medlem af repræsentantskabet for Movia
- Medlem af Kredsråd vedr. politiets virksomhed
- Medlem af bestyrelsen i KOMBIT

Susan Hedlund

Næstformand
Tiltrådt 4. april 2016

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

Honorar: 0 kr.

Tillidshverv

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

Birgitte Brinch Madsen

Bestyrelsesmedlem
Formand for revisionskomiteen

Udpeget af staten
Direktør

Honorar: 200.000 kr.

Tillidshverv

- 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

Bestyrelsesmedlem
Udpeget af staten
Formand for LO (til ultimo oktober 2015)

Honorar: 125.000 kr.

Tillidshverv

- Bestyrelsesmedlem i Arbejdernes Landsbank (til ultimo oktober 2015)
- Bestyrelsesmedlem i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (til ultimo oktober 2015)
- Bestyrelsesmedlem i ATP og medlem af Forretningsudvalget (til ultimo oktober 2015)
- Bestyrelsesmedlem i Fagbevægelsens Erhvervsinvestering (til ultimo oktober 2015)
- Formand for Arbejderbevægelsens Kooperative Finansieringsfond (til ultimo oktober 2015)
- Formand for Lønmodtagernes Dyrtidsfond (til ultimo oktober 2015)
- Bestyrelsesmedlem i Refshaleøens Holding
- Bestyrelsesmedlem i Refshaleøens Ejendomsselskab

Ninna Hedeager Olsen

Bestyrelsesmedlem
Medlem af revisionskomiteen

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

Honorar: 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 Arbejdsmarked 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

Bestyrelsesmedlem
Tiltrådt 20. august 2015

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

Honorar: 45.516 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 Transmissionsselskab (CTR)

Søren Banke

Bestyrelsesmedlem
Valgt af medarbejderne
Work Site Manager

Honorar: 125.000 kr.

Peter Jensen

Bestyrelsesmedlem
Valgt af medarbejderne
Driftsingeniør

Honorar: 125.000 kr.

Margit Ørsted

Udpeget af Frederiksberg Kommune
Suppleant

Forhenværende medlemmer i 2015:

Lars Aslan Rasmussen

Næstformand
Medlem af risikokomiteen
Fratrådt 4. april 2016

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

Honorar: 325.000 kr.

Tillidshverv

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

Rasmus Jarlov

Bestyrelsesmedlem
Fratrådt 20. august 2015

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation
Selvstændig
Ekstern lektor i finansiering på CBS

Honorar: 79.484 kr.

Tillidshverv

- Medlem af Beskæftigelses- og Integrationsudvalget i Københavns Kommune
- Medlem af Økonomiudvalget i Københavns Kommune
- Medlem af Børne- og Ungeudvalget i Københavns Kommune
- Medlem af bestyrelsen for Centralkommunernes Transmissionsselskab (CTR)

Metroselskabets direktion

Selskabets direktion:

Henrik Plougmann Olsen

Administrerende direktør

Tillidshverv

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

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 investeringer
fordelt på projekter



13%

Nordhavn

8%

Sydhavn

77%

Cityringen

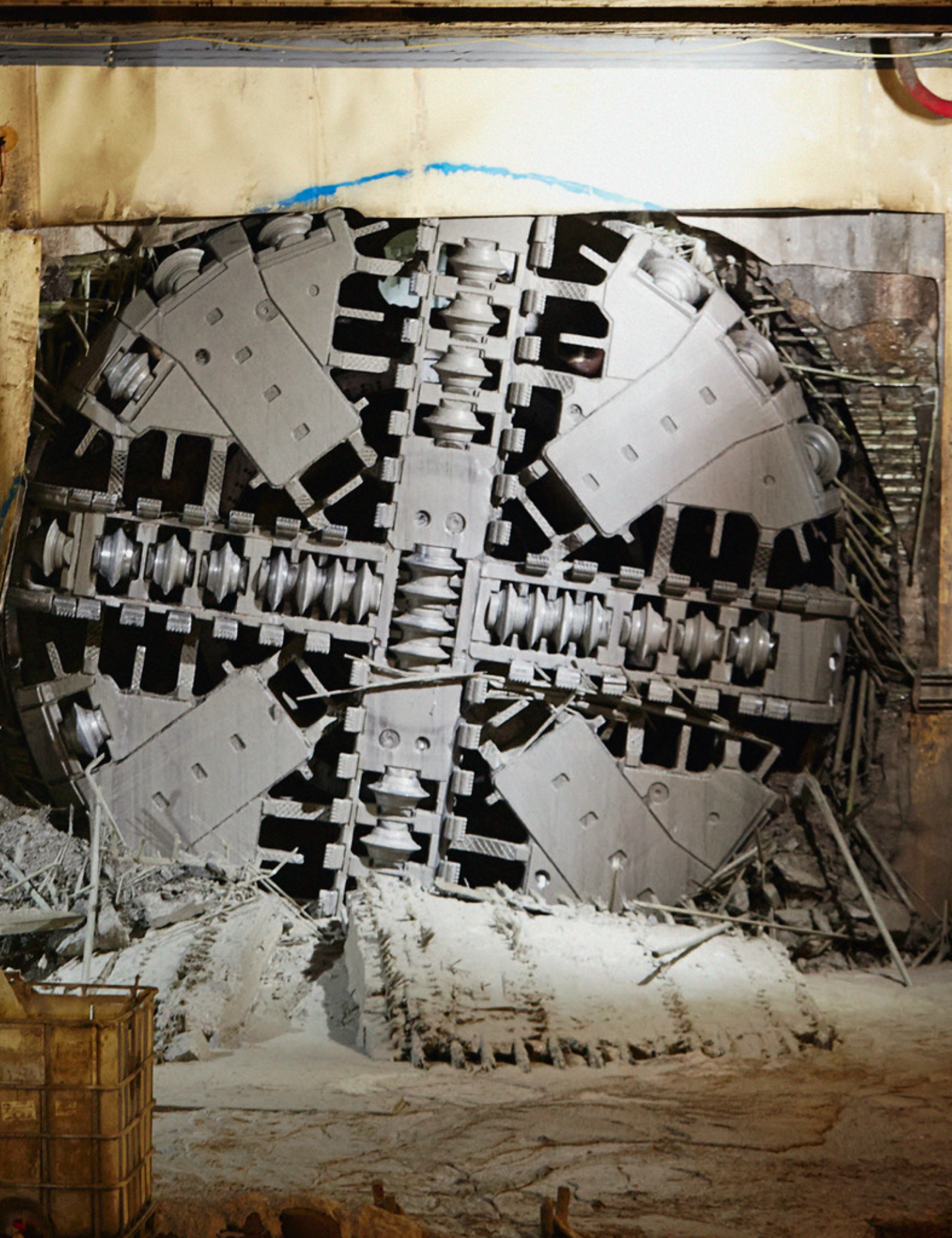
2%

Idriftsatte metro



I sensommeren brød tunnelbore-
maskinen Tria igennem til
byggepladsen Sønder Boulevard.





Årets resultat

Resultatet før ned- og afskrivninger udgør for 2015 et overskud på 240 mio. kr., hvilket er 79 mio. kr. bedre end forventet i budgettet. Dette skyldes primært større passagerindtægter end forventet. Ned- og afskrivninger udgør i alt 3.531 mio. kr. i 2015, hvoraf nedskrivninger udgør i alt 3.358 mio. kr. Heraf udgør 29 mio. kr.

nedskrivning af kapitalandele i rejsekort til dagsværdi og 3.329 mio. kr. nedskrivning 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

Metroens driftsresultat

Alle tal i mio. kr.	2015	2014
Takstindbetalinger	743	772
Metroens driftsindtægter	310	344
Andre driftsindtægter	16	13
Indtægter i alt	1.069	1.128
Betaling for drift	-743	-772
Kontraktstyring mv.	-47	-37
Øvrige omkostninger	-7	-7
Administrationsomkostninger	-33	-25
Omkostninger i alt	-829	-840
Resultat før afskrivninger	240	288
Afskrivninger	-202	-171
Resultat før finansielle poster	38	117
Overskudsgrad før afskrivninger	23%	25%

Takstindbetalingen er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt pr. påstiger på 13,02 kr. i 2015 beregnet på grundlag af Transport- og Bygningsministeriets bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. I 2014 udgjorde den gennemsnitlige passagerindtægt pr. påstiger 12,80 kr.

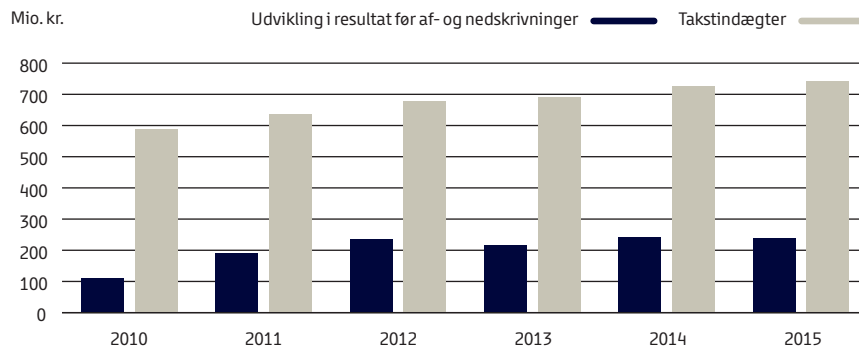
form af passagerindtægter mv. Nedskrivningen skyldes primært indgåelse af aftale om anlæg af Sydhavnsmetroen.

Resultatet før finansielle poster udgør herefter et underskud på 3.291 mio. kr. Finansielle poster omfatter renteindtægter på 86 mio. kr. og renteudgifter på 316 mio. kr. Resultatet før markedsværdiregulering udgør et underskud på 3.520 mio. kr.

Metroens driftsresultat

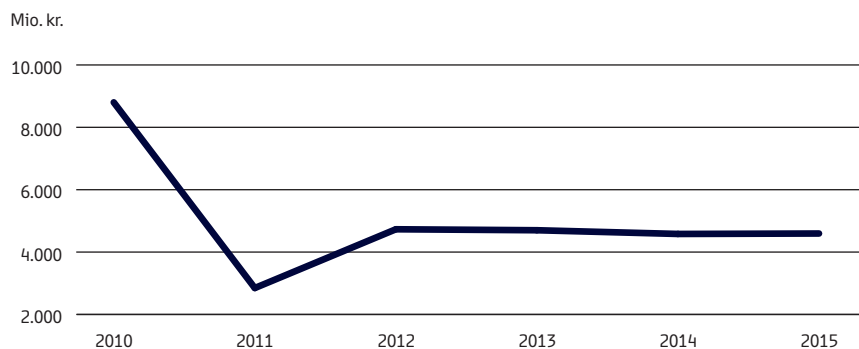
Resultatet før ned- og afskrivninger udgør 240 mio. kr., svarende til et fald på 48 mio. kr. i forhold til 2014. Faldet skyldes primært engangsindtægter i 2014 fra voldgiftssagen med DSB og Metroselskabet mod Movia for tidligere år. Korrigeret for engangsindtægter udgør resultat før ned- og afskrivninger 243 mio. kr., og resultatet er således i niveau i 2014 og 2015.

Udvikling i resultat før af- og nedskrivninger samt takstindtægter



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

Udvikling i korrigeret egenkapital



Indtægter udgør i alt 1.069 mio. kr., heraf 743 mio. kr. fra takstfællesskabet og 326 mio. kr. primært fra udlejning af metroen. Omkostninger til betaling for drift af metroen, kontraktstyring, administration og lignende har i året udgjort 829 mio. kr. Ned- og afskrivninger udgør 202 mio. kr. Metroens driftsresultat før finansielle poster udgør herefter et overskud på 38 mio. kr.

Egenkapitalen

Årets resultat er et underskud på 2.695 mio. kr. og er tilgået egenkapitalen. Denne udgør herefter 737 mio. kr. Selskabets korrigerede egenkapital, hvor der er korrigeret for markedsværdireguleringer, udgør 4.580 mio. kr. ultimo 2015. Den korrigerede egenkapital eksklusive markedsværdiregulering er således faldet med 4 mio. kr. i forhold til 2014. Dette er en konsekvens af, at underskuddet efter finansielle poster på 3.520 mio. kr. delvist modsvares af ejernes indskud i selskabet på 3.516 mio. kr. med henblik på finansiering af anlæg af Sydhavnsmetroen. Markedsværdiregulering medførte en regnskabsmæssig indtægt på 825 mio. kr.

Markedsværdireguleringen kan primært henføres til selskabets finansielle aftaler om renteaftækning, 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 procent for selskabet. En eventuel negativ egenkapital i selskabet medfører ikke behov for yderligere

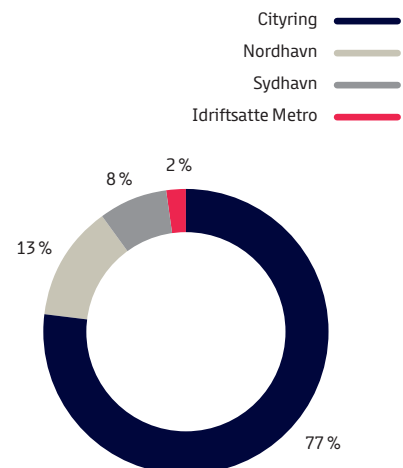
indskud fra ejerne, da Metroselskabet fortsat kan servicere sin gæld som planlagt.

Investering for Cityringen, Nordhavn og Sydhavn

Det samlede anlægsbudget for Cityringen på 23,6 mia. kr. (2015-priser) er baseret på de indgåede store anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet vedrørende Cityringen. Det samlede anlægsbudget for Nordhavnsafgreningen på 2,4 mia. kr. (2015-priser) er baseret på de indgåede anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet vedrørende Nordhavn. Det samlede anlægsbudget for Sydhavn på 6,7 mia. kr. (2015-priser) er baseret på principaftale om Sydhavnsmetroen.

I 2015 har der været afholdt investeringer til Cityringen, Nordhavn og Sydhavn på 3.753 mio. kr., så den samlede investering til dato er 17.072 mio. kr.

Årets investeringer fordelt på projekter



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.

Indtægterne udgør 0 kr. i 2015 (90 t.kr. i 2014), og omkostningerne udgør 1 t.kr. i 2015 (111 t.kr. i 2014). Resultatet af rådgivning for 2015 udgør før beregnet skat et underskud på 1 t.kr. (underskud på 21 t.kr. i 2014). Resultatet efter beregnet skat udgør et underskud på 1 t.kr. (underskud på 21 t.kr. i 2014).

Det akkumulerede resultat af Metro-selskabets rådgivningsopgaver er ultimo 2015 et overskud på 324 t.kr.

Kapitalforhold

I forbindelse med selskabets budgetlægning for 2016 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 for vurderinger af fremtidige forhold. Budgettet er blandt andet baseret på forudsætninger om udviklingen i antal passagerer i metroen, renteudviklingen og indeksudviklingen.

Langtidsbudgettet viser, at selskabets nettogæld forventes at nå sit maksimum i 2029 på ca. 27,7 mia. kr. (i løbende priser og inkl. renter). Dette er en forøgelse med 3,3 mia. kr. i forhold til langtidsbudgettet i årsrapporten for 2014. Gælden forventes

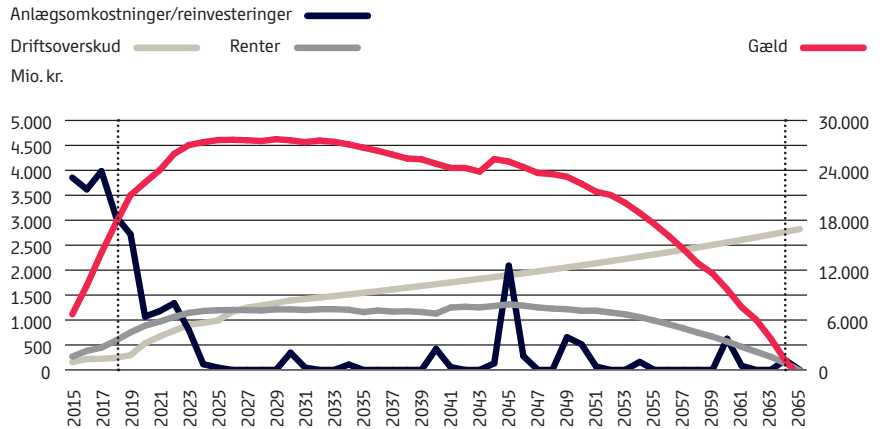
Investeringsbudget for Cityringen inkl. Nordhavn og Sydhavn

Alle tal i mio.kr.	Investeringer i 2015	Investeringer pr. 31. dec. 2015	Samlet	Samlet
Cityringen	2.944	15.839	23.635	22.225 (2010-priser)
Nordhavn	483	868	2.379	2.460 (2012-priser)
Sydhavn	326	366	3.735	6.636 (2014-priser)
I alt	3.753	17.073	29.749	-

Årets investering i den idriftsatte metro udgør 89 mio. kr.

Den regnskabsmæssige værdi af Cityringen, Nordhavn og Sydhavn er i balancen opgjort til 6.320 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.

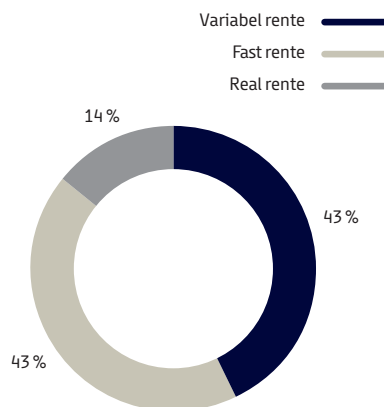
Selskabets langtidsekonomi



at være tilbagebetalt i 2065, hvilket er tre år yderligere i forhold hertil. Ændringerne skyldes indarbejdelse af aftale om anlæg af Sydhavnsmetroen i langtidsbudgettet, jf. omtalen under selskabets langtidsbudget (bilag til ledelsesberetningen).

Metroselskabet har ved udgangen af 2015 en samlet lånoptagelse på 11.324 mio. kr. (nominelt 10.140 mio. kr.). Lånene er optaget som genudlån i Danmarks Nationalbank. Selskabets samlede langfristede gældsforpligtelser ultimo 2015 udgør netto 14.711 mio. kr.

Rentefordelingen pr. 31.12.15 i forhold til den forventede maksimale gæld



Selskabet arbejder på at opbygge en renteesponering, så dele af de fremtidige renteomkostninger fastlåses. Med det gældende langtidsbudget 2016 har selskabet foretaget renteaftæknings 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.

Investeringen i Cityring, Nordhavn og Sydhavn

I 2015 er der foretaget en nedskrivning på 3.329 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 er en konsekvens af indgåelse af aftale om anlæg af Sydhavnsmetroen, som dermed indgår i beregningen af genindvindingsværdien. Den foretagne nedskrivning er i overensstemmelse med forventningerne og modsvares delvist af statens og Københavns Kommunes indskud i Metroselskabet på 3,5 mia. kr. til finansiering heraf.

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 2015 foretaget investeringer i Cityringen, Nordhavn og Sydhavn på 3,8 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 pengefrembringende 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 2015 er værdien negativ, hvorfor der i 2015 er foretaget en nedskrivning. Nedskrivningen af anlægsaktiverne på balancedagen udgør 3,3 mia. kr., jf. note 6 til årsregnskabet.

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

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. Aftalerne har en rente, der ligger mellem 3 procent og 3,5 procent. 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 (fx 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 renteudsving samlet virke som en stabilisator for udsving i selskabets egenkapital.

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

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 omkostninger til ledningsomlægning. Sagen andrager ca. 80 mio. kr. Sagen forventes afgjort i løbet af 2016.

CMT-claim

I december 2015 har hovedentreprenøren på Cityringen CMT fremsendt brev til Metroselskabet, hvori de anmelder, at de vil rejse et stort krav. CMT har foreløbigt skønnet kravet til at være i

størrelsesordenen 300 mio. EUR. Kravet er udokumenteret, og det er selskabets umiddelbare vurdering, at selskabet vil afvise kravet. På baggrund af kravets størrelse har selskabet informeret ejerne herom.

Der er igangsat en proces, hvor selskabet beder entreprenøren om at dokumentere, hvad CMT bygger sit krav på. Da der er tale om et stort krav, er det forventningen, at det tager relativt lang tid for entreprenøren at skaffe fyldestgørende materiale og dokumentation, som selskabet efterfølgende skal have mulighed for at gennemgå.

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.

Nøgletal

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

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

Hoved- og nøgletal

Hoved- og nøgletal

Alle tal i mio. kr.									
	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Årets nettoomsætning	1.261	1.301	1.125	1.100	980	864	722	672	480
Resultat før af- og nedskrivninger	240	288	216	235	191	111	66	57	26
Af- og nedskrivninger	-3.531	-2.392	-484	1.772	-5.689	-787	-596	-575	-230
Resultat før finansielle poster	-3.291	-2.104	-267	2.007	-5.498	-676	-530	-518	-204
Finansielle poster	-229	-149	-64	-123	-457	45	113	242	53
Resultat før markedsværdiregulering	-3.520	-2.254	-331	1.884	-5.954	-632	-387	-290	-147
Markedsværdiregulering	825	-3.712	2.138	-550	-2.882	358	-30	13	-4
Årets resultat	-2.695	-5.966	1.807	1.335	-8.837	-274	-417	-277	-151
Balancesum	17.308	15.953	12.633	10.077	8.216	9.442	9.691	9.950	10.323
Årets investering i metroen	3.842	3.420	3.170	2.332	3.651	637	448	442	235
Langfristet gæld	13.287	12.900	7.345	6.600	4.403	0	56	0	0
Egenkapital	737	-87	3744	1637	303	9.139	9.413	9.830	10.100
Korrigeret egenkapital*	4.580	4.581	4.700	4.731	2.847	8.801	9.433	9.820	10.104
Soliditetsgrad	4%	-1%	30%	16%	4%	97%	97%	99%	98%
Korrigeret soliditetsgrad	26%	29%	37%	47%	35%	93%	97%	99%	98%
Antal passagerer	57	56	55	54	54	52	50	47	40
Antal medarbejdere	289	274	242	219	160	123	93	71	43

* Normaliseret egenkapital er korrigeret for markedsværdiregulering.

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 risikokomiteé 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 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- og Bygningsministeriet 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 2015 er BPV 34 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 procent vil medføre en stigning i markedsværdien på 3,4 mia. kr. og omvendt.

Modpartsrisici

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

Rating

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

Årsregnskab

Udvikling i resultat før af- og nedskrivninger samt takstindtægter

- Takstindtægter
- ▨ Udvikling i resultat før af- og nedskrivninger

589

2010



111

2010



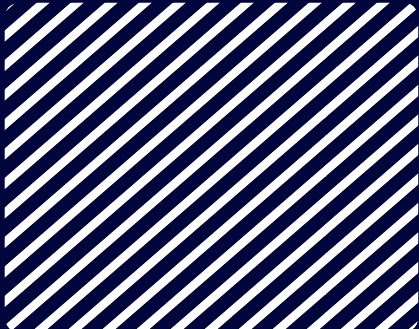
743

2015



240

2015



Opmagasinerede tunnelelementer
ved Nørrebroparken.



Regnskabspraksis

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 2015. Årsrapporten er aflagt i tusinder DKK. Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

Klassifikationen af finansielle poster vedrørende afledte finansielle instrumenter er ændret fra tidligere at være præsenteret brutto som både en finansiell indtægt og finansiell omkostning til nu at præsenteres netto. Sammenligningstallene for 2014 er ændret i overensstemmelse hermed. Dette har medført en reklassificering af såvel de finansielle indtægter og finansielle omkostninger for 2014 med 300.345 t.kr.

Årsregnskabsloven er ændret med virkning for regnskabsår, der begynder den 1. januar 2016. Selskabet har valgt at implementere ændringer til årsregnskabet fra regnskabsåret 2015. De væsentligste ændringer omhandler notekrav.

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), til lagt 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 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	10 år

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

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 nominal 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 20.

Resultatopgørelse

Resultatopgørelse for perioden 1. januar – 31. december 2015

Alle tal i 1.000 kr.			
	Note	2015	2014
Indtægter			
Metroens takstindtægter	1	742.686	771.529
Metroens driftsindtægter	1	310.272	343.528
Værdi af eget arbejde		174.499	156.210
Andre driftsindtægter	2	33.727	29.766
Indtægter i alt		1.261.184	1.301.033
Omkostninger			
Metroens driftsomkostninger	1	-796.028	-815.074
Personaleomkostninger	3	-193.419	-171.166
Andre eksterne omkostninger		-31.677	-27.285
Omkostninger i alt		-1.021.124	-1.013.525
Resultat før ned- og afskrivninger		240.060	287.508
Ned- og afskrivninger			
Afskrivninger	4	-173.504	-168.519
Nedskrivninger	4	-3.357.523	-2.223.299
Ned- og afskrivninger i alt		-3.531.027	-2.391.819
Resultat før finansielle poster		-3.290.967	-2.104.311
Finansielle poster			
Finansielle indtægter	5	86.284	72.418
Finansielle omkostninger	5	-315.620	-221.716
Finansielle poster i alt		-229.336	-149.298
Resultat før markedsværdiregulering		-3.520.303	-2.253.609
Markedsværdiregulering	5	825.269	-3.712.078
Årets resultat		-2.695.034	-5.965.687

Balance

Aktiver pr. 31. december 2015

Alle tal i 1.000 kr.

	Note	2015	2014
Anlægsaktiver			
Materielle anlægsaktiver			
Anlæg af Metro	6	6.485.355	6.025.193
Metro i drift	7	4.723.969	4.838.503
Bygninger	8	74.597	53.678
Driftsmidler og inventar	8	458	863
Materielle anlægsaktiver i alt		11.284.379	10.918.238
Finansielle anlægsaktiver			
Andre kapitalandele	9	21.595	50.218
Tilgodehavender	10	743.275	804.875
Finansielle instrumenter	11	1.246.365	1.398.244
Finansielle anlægsaktiver i alt		2.011.235	2.253.337
Anlægsaktiver i alt		13.295.614	13.171.575
Omsætningsaktiver			
Ejendomme	12	28.755	27.600
Tilgodehavender	13	593.070	425.416
Tilgodehavende ejerindskud	14	68.878	329.000
Periodeafgrænsningsposter		25.583	126.942
Værdipapirer	15	3.295.861	1.606.460
Likvide beholdninger	15	0	265.525
Omsætningsaktiver i alt		4.012.146	2.780.944
Aktiver i alt		17.307.760	15.952.518

Passiver pr. 31. december 2015

Alle tal i 1.000 kr.			
	Note	2015	2014
Kapitalindestående			
Primo		-83.889	3.744.217
Årets tilgang		820.966	-3.828.107
Kapitalindestående i alt		737.077	-83.889
Langfristede gældsforpligtelser			
Langfristede gældsforpligtelser	16	13.286.835	12.899.988
Langfristede gældsforpligtelser i alt		13.286.835	12.899.988
Kortfristede gældsforpligtelser			
Kortfristet del af langfristet gæld		2.670.778	827.548
Banklån		71.796	0
Leverandørgæld	17	259.803	369.697
Forudbetalt ejerindskud	18	0	1.798.000
Forudbetalt kunder		34.274	14.258
Anden gæld	19	247.198	126.916
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		3.283.848	3.136.419
Gældsforpligtelser i alt		16.570.683	16.036.407
Passiver i alt		17.307.760	15.952.518
Segmentoplysninger	20		
Forslag til resultatdisponering	21		
Begivenheder efter statusdagen	22		
Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser	23		
Revisions- og rådgivningshonorar	24		
Nærtstående parter	25		
Valuta-, rente- og kreditrisiko	26		
Specifikation af lån og finansielle instrumenter	27		

Egenkapitalsopgørelse

Alle tal i 1.000 kr.						
	<i>Indskud eksisterende Metro</i>	<i>Ejerindskud</i>	<i>Overført resultat inden MVR</i>	<i>Kapital- indestående ekskl. MVR</i>	<i>Markeds- værdi- regulering (MVR)</i>	I alt
Primo 2014	660.857	9.890.000	-5.850.710	4.700.147	-955.928	3.744.217
Kapitalindskud	0	2.137.580	0	2.137.580	0	2.137.580
Overført fra årets resultat	0	0	-2.253.609	-2.253.609	-3.712.078	-5.965.687
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
Ultimo	660.857	15.543.580	-11.624.622	4.579.815	-3.842.737	737.077

Pengestrømsopgørelse

Alle tal i 1.000 kr.			
	Note	2015	2014
Pengestrømme fra driftsaktivitet			
Metroens takstindtægter		742.686	771.529
Metroens driftsindtægter		310.272	343.528
Andre driftsindtægter		33.727	29.766
Metroens driftsomkostninger		-796.028	-815.074
Personaleomkostninger		-193.419	-171.166
Andre eksterne omkostninger		-31.677	-27.285
Tilgodehavender		107.150	-109.022
Leverandørgæld		-89.878	-37.023
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt		82.833	-14.748
Pengestrømme fra investeringsaktivitet			
Investeringer i anlæg af Metro	28	-3.668.171	-3.271.123
Investeringer i bygninger, driftsmidler og inventar		-27.031	-811
Investeringer i værdipapirer (ekskl. værdiregulering)		-1.677.726	-710.538
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt		-5.372.928	-3.982.472
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet			
Lånoptagelse, netto (ekskl. værdiregulering)		3.195.550	1.850.000
Indskud fra ejere		1.978.122	2.693.500
Tilgodehavender		-111.844	-6.486
Anden gæld		120.282	-7.106
Nettofinansieringsomkostninger (ekskl. værdiregulering)		-229.336	-191.975
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt		4.952.774	4.337.933
Ændring i likvider		-337.321	340.713
Likvider primo		265.525	-75.187
Likvider ultimo		-71.796	265.525

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af årsregnskabets øvrige bestanddele.

Noter

Note 1 Driftsresultat Metro

Alle tal i 1.000 kr.		
	2015	2014
Metroens takstindtægter	742.686	771.529
Metroens driftsindtægter		
Udlejning af Metro	310.112	343.323
Øvrige indtægter	160	205
Metroens driftsindtægter i alt	310.272	343.528
Andre driftsindtægter	15.904	12.683
Indtægter i alt	1.068.862	1.127.740
Metroens driftsomkostninger		
Betaling for drift	-742.686	-771.529
Kontraktstyring mv.	-46.732	-36.845
Øvrige omkostninger	-6.609	-6.701
Metroens driftsomkostninger i alt	-796.028	-815.074
Administrationsomkostninger	-32.774	-25.137
Omkostninger i alt	-828.802	-840.211
Resultat før afskrivninger	240.061	287.529
Afskrivninger	-173.504	-168.519
Nedskrivninger (Rejsekort)	-28.623	-2.323
Resultat før finansielle poster	37.934	116.686

Interessentskabet har udliciteret driften af Metroen. Lejebetalingen afhænger af Metroens samlede driftsresultat. I 2015 har Metroen haft 57 mio. passagerer (56 mio. i 2014). Takstindtægterne i 2015 er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt på 13,02 kr. (12,80 kr. i 2014). I takstindtægter for 2014 indgår 45 mio. kr. vedrørende tidligere år, som følge af kendelsen i voldgiftssagen med Movia, der blev afsluttet i januar 2015.

Note 2 Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter omfatter indtægter fra administration og varetagelse af bygherreorganisation for Hovedstadens Letbane på 17,8 mio. kr. (17,0 mio. kr. i 2014), salg af rådgiverydelser, leje af arbejdspladser og mindre indtægter fra bl.a. lejemål.

Note 3 Personaleomkostninger

Alle tal i 1.000 kr.

	2015	2014
Lønninger og honorarer	154.629	136.687
Pensioner	25.071	21.882
Udgifter til social sikring	7.637	7.020
Øvrige personaleomkostninger	6.083	5.578
Personaleomkostninger i alt	193.419	171.166
Heraf udgør:		
Løn til direktionen	2.169	2.169
Øvrige udbetalinger til direktionen	169	207
Pension til direktionen	326	318
Honorar til bestyrelsen	1.925	1.925
Gennemsnitligt antal medarbejdere (årsværk)	268	242
Medarbejdere ultimo	289	274

Under øvrige udbetalinger indgår resultatløn for direktionen, som udgør op til 10 procent af ordinær løn. Resultatløn i 2015 vedrører opfyldelse af resultatmål for 2014. I honorar til bestyrelsen indgår honorar til revisions- og risikokomite.

Note 4 Ned- og afskrivninger

Alle tal i 1.000 kr.

	2015	2014
Afskrivninger Metro i drift	166.987	162.499
Afskrivninger bygninger, driftsmidler og inventar	6.517	6.020
Nedskrivning anlæg af Metro	3.328.900	2.220.976
Nedskrivning kapitalandele	28.623	2.323
Ned- og afskrivninger i alt	3.531.027	2.391.819

Note 5 Finansielle poster og markedsværdiregulering

Alle tal i 1.000 kr.

	2015	2014
Finansielle indtægter		
Renteindtægter fra finansielle anlægsaktiver	-559	2.050
Renteindtægter fra tilgodehavender	7.832	4.304
Renteindtægter fra likvid beholdning, værdipapirer, finansielle instrumenter mv.	66.272	65.256
Valutakursregulering	12.739	808
Finansielle indtægter i alt	86.284	72.418
Finansielle omkostninger		
Renteudgifter	-313.043	-219.166
Valutakursregulering	-2.577	-2.550
Finansielle omkostninger i alt	-315.620	-221.716
Finansielle poster i alt	-229.336	-149.298
Markedsværdiregulering i alt	825.269	-3.712.078

Markedsværdireguleringen kan primært henføres til selskabets finansielle aftaler om renteafdækning, som blev 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. Der henvises til ledelsesberetningens omtale heraf side 67.

Den regnskabsmæssige følsomhed vedrørende markedsværdireguleringen kan udtrykkes ved basis point value (BPV). Med selskabets nuværende finansielle portefølje (swap) udgør BPV 34 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 procent vil medføre en stigning i markedsværdireguleringen og dermed en belastning af resultatet på 3,4 mia. kr. Tilsvarende vil en stigning i renteniveauet på 1 procent medføre en forbedring af resultatet med 3,4 mia. kr.

Ændringen i markedsværdireguleringen fra 2014 til 2015 skyldes hovedsageligt, at renteniveauet er steget i perioden.

Note 6 Anlæg af Metro

Alle tal i 1.000 kr.

	<i>Idriftsatte metro</i>	<i>Igangværende anlæg</i>	I alt
Anskaffelsessum			
Primo	128.987	13.319.055	13.448.042
Årets tilgang	88.815	3.752.700	3.841.515
Overført til Metro i drift	-52.453	0	-52.453
Ultimo	165.349	17.071.755	17.237.104
Ned- og opskrivninger			
Primo	0	-7.422.849	-7.422.849
Årets opskrivninger	0	0	0
Årets nedskrivninger	0	-3.328.900	-3.328.900
Ultimo	0	-10.751.749	-10.751.749
Bogført primoværdi	128.987	5.896.206	6.025.193
Bogført ultimoværdi	165.349	6.320.006	6.485.355
Genindvindingsværdi 31.12.2015			11.209.324
Bogført værdi 31.12.2015, jf. note 7			4.723.969
Anskaffelsessum 31.12.2015			17.237.104
Nedskrivninger 01.01.2015			-7.422.849
Bogført værdi inden nedskrivning			9.814.255
Årets nedskrivning			-3.328.900

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 6 – 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. Der henvises til ledelsesberetningens omtale heraf på side 67.

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 i ledelsesberetningen. Herunder er anvendt en gennemsnitlig realrente på 2,4 procent i de første 20 år stigende til 4 procent 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 procent lavere rente i de første 20 år medføre, at genindvindingsværdien og dermed årets resultat ville have været 4,2 mia. kr. højere. Omvendt ville anvendelse af en 1 procent højere rente i denne periode have medført et 3,5 mia. kr. lavere resultat.

Note 7 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	2.698.535	1.558.854	1.500.799	511.251	6.269.439
Årets tilgang	3.565	1.723	2.083	45.082	52.453
Årets afgang	0	0	0	-38.045	-38.045
Ultimo	2.702.100	1.560.577	1.502.882	518.287	6.283.847
Ned- og afskrivninger					
Primo	-224.594	-267.970	-566.581	-371.791	-1.430.936
Årets afskrivninger	-28.472	-34.104	-72.137	-32.274	-166.987
Årets afgang afskrivninger	0	0	0	38.045	38.045
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0
Ultimo	-253.066	-302.074	-638.718	-366.019	-1.559.877
Bogført primoværdi	2.473.941	1.290.884	934.218	139.460	4.838.503
Bogført ultimoværdi	2.449.034	1.258.502	864.164	152.268	4.723.969

Note 8 Bygninger, driftsmidler og inventar

Alle tal i 1.000 kr.

	<i>Driftsmidler og inventar</i>	<i>Midlertidigt kontorbyggeri</i>	I alt
Anskaffelsessum			
Primo	2.200	85.494	87.694
Årets tilgang	0	27.031	27.031
Årets afgang	0	0	0
Ultimo	2.200	112.525	114.725
Afskrivninger			
Primo	-1.337	-31.816	-33.152
Årets afskrivninger	-405	-6.112	-6.517
Afgang afskrivninger	0	0	0
Ultimo	-1.742	-37.927	-39.669
Bogført primoværdi	863	53.678	54.542
Bogført ultimoværdi	458	74.597	75.055

Note 9 Andre kapitalandele

Alle tal i 1.000 kr.

	Rejsekort A/S	Rejseplanen 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	-17.246	0	-17.246
Årets nedskrivninger	-28.623	0	-28.623
Ultimo	-45.869	0	-45.869
Bogført primoværdi	49.890	328	50.218
Bogført ultimoværdi	21.267	328	21.595
Navn	Hjemsted	Ejerandele	Selskabskapital
Rejseplan A/S	København	3,2 %	1.032.800
Rejsekort A/S	Gladsaxe	7,16 %	114.217.900

Årets nedskrivning på 29 mio. kr. i Rejsekort A/S skyldes, at der i forbindelse med indgåelse af en ny finansieringsmodel i 2015 forventes en lavere slutkurs på aktierne i 2028. Værdiansættelsen af Rejsekort A/S er foretaget på grundlag af de på tidspunktet for aflæggelse af årsrapporten kendte forudsætninger for Rejsekort A/S.

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. Kapitalandele i Rejseplanen A/S er opgjort til kostpris. Aktiebesiddelsen udgør mindre end 10 procent af den samlede aktiekapital i henholdsvis Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S.

Note 10 Tilgodehavender, Finansielle anlægsaktiver

Alle tal i 1.000 kr.

	Frederiksberg Kommune	Øvrige tilgode- havender	I alt
Anskaffelsessum			
Primo	764.916	39.959	804.875
Årets tilgang (rentetilskrivning)	-559	650	91
Årets afgang (afdrag)	-61.692	0	-61.692
Ultimo	702.665	40.609	743.274
Ned- og afskrivninger			
Primo	0	0	0
Årets afskrivninger	0	0	0
Årets nedskrivninger	0	0	0
Ultimo	0	0	0
Bogført primoværdi	764.916	39.959	804.875
Bogført ultimoværdi	702.665	40.609	743.275

Øvrige tilgodehavender er selskabets ansvarlige lånekapital til Rejsekort A/S. Tilgodehavende hos Frederiksberg Kommune afdrages ved at Frederiksberg Kommune årligt indbetaler ca. 62 mio. kr. til afdrag og renter.

Note 11 Finansielle instrumenter

Alle tal i 1.000 kr.

I alt**Anskaffelsessum**

Primo	0
Årets tilgang	0
Årets afgang	0

Ultimo**0****Værdireguleringer**

Primo	1.398.244
Årets værdiregulering	-151.879

Ultimo**1.246.365****Bogført primoværdi****1.398.244****Bogført ultimoværdi****1.246.365****Note 12** Ejendomme

Selskabet har i forbindelse med anlæg af Cityringen overtaget lejligheder ved ekspropriation. Lejlighederne er værdiansat til kostpris. Pr. 31. december 2015 har selskabet overtaget 19 lejligheder. Lejlighederne udlejes på markedsmessige 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 13 Tilgodehavender, Omsætningsaktiver

Under tilgodehavender indgår bl.a. tilgodehavende moms med 206 mio. kr. og periodiserede renter med 363 mio. kr.

Note 14 Tilgodehavende ejerindskud, omsætningsaktiver

Tilgodehavende ejerindskud pr. 31. december 2015 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 15 Værdipapirer og likvide beholdninger

Alle tal i 1.000 kr.		
	2015	2014
Værdipapirer over tre måneder	3.295.861	1.606.460
Værdipapirer i alt	3.295.861	1.606.460
Likvide midler	0	265.525
Aftaleindsbud	0	0
Værdipapirer under 3 måneder	0	0
Likvide beholdninger i alt	0	265.525

Værdipapirer omfatter køb af obligationer til sikkerhedsstillelse af markedsværdierne på selskabets finansielle instrumenter. Pr. 31. december 2015 er 2,3 mia. kr. stillet til sikkerhed.

Note 16 Langfristede gældsforpligtelser og finansielle instrumenter

Alle tal i 1.000 kr.		
	2015	2014
Lån	-11.323.724	-8.204.756
Finansielle instrumenter (negativ værdi)	-4.633.889	-5.522.780
Finansielle instrumenter (positiv værdi)	1.245.843	1.398.244
Valutatransaktioner	522	0
Langfristede gældsforpligtelser i alt	-14.711.248	-12.329.292

I 2015 har selskabet optaget lån for 4,1 mia. kr. (nominelt 3,9 mia. kr.). Værdien af selskabets finansielle instrumenter er indregnet i den samlede værdi af gældsforpligtelser pr. 31. december 2015. 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- og Bygningsministeriet og Metroselskabet.

Af selskabets langfristede gældsforpligtelse forfalder 2,6 mia. kr. (2,4 mia. kr. nominelt) efter 1 år og inden for 5 år.

Note 17 Leverandørgæld

I leverandørgæld pr. 31. december 2015 er indeholdt indbetalt korrektionsreserve på 21 mio. kr. Beløbet er indbetalt af staten vedrørende anlæg af metro til Sydhavn.

Note 18 Forudbetalt ejerindskud

Forudbetalt ejerindskud pr. 31. december 2014 vedrørte Københavns Kommune. Beløbet blev indbetalt af Københavns Kommune i 2014 vedrørende anlæg af metro til Sydhavn. Lov om metro til Sydhavn er vedtaget i februar 2015 og beløbet er derfor overført til kapitalindskud i 2015.

Note 19 Anden gæld

	2015	2014
Skyldig ATP mv.	207	203
Skyldige feriepenge	26.926	23.079
Periodiserede renter	220.064	103.633
Anden gæld, i alt	247.198	126.916

Note 20 Segmentoplysninger

Alle tal i 1.000 kr.	Rådgiving 2015	Administra- tionsopgaver 2015	Idriftsatte Metro 2015	Igang- værende anlæg	I alt 2015
Indtægter	0	17.822	1.068.862	174.499	1.261.184
Omkostninger	-1	-17.822	-828.802	-174.499	-1.021.124
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

Alle tal i 1.000 kr.	Rådgiving 2014	Administra- tionsopgaver 2014	Idriftsatte Metro 2014	Igang- værende anlæg	I alt 2014
Indtægter	90	16.993	1.127.740	156.210	1.301.033
Omkostninger	-111	-16.993	-840.211	-156.210	-1.013.525
Resultat før ned- og afskrivninger	-21	0	287.529	0	287.508
Ned- og afskrivninger	0	0	-170.843	-2.220.976	-2.391.819
Resultat før finansielle poster	-21	0	116.686	-2.220.976	-2.104.311

Anlægsaktiver

Anlæg af metro	0	0	128.987	5.896.206	6.025.193
Metro i drift	0	0	4.838.503	0	4.838.503

Rådgivning omfatter indtægter og omkostninger i forbindelse med konkurrenceudsatte aktiviteter. Resultat af rådgivning efter finansielle poster og beregnet skat udgør et underskud på 1 t.kr. (underskud på 21 t.kr. i 2014). Det akkumulerede resultat af Metroselskabets rådgivningsopgaver udgør ultimo 2015 et overskud på 324 t. kr.

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

Note 21 Forslag til resultatdisponering

Alle tal i 1.000 kr.

	2015	2014
Overført til næste år	-2.695.034	-5.965.687

Note 22 Begivenheder efter statusdagen

Der er ikke efter årsafslutningen indtruffet hændelser af betydning for årsrapporten for 2015.

Note 23 Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser

Kontraktlige forpligtelser

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører vedrørende anlæg af metro har en samlet restværdi på 7.413 mio. kr.

Med henblik på driften af Metro indtil december 2018 er der endvidere indgået kontrakt med en samlet restværdi på 1.001 mio. kr. Ud over kontraktbetalinger vil der være mulighed for incitamentsbetalinger.

Vedrørende driften af Cityringen er der indgået kontrakt med en samlet værdi på 1.960 mio. kr. i en 5 årig periode fra Cityringens driftsstart.

Eventualforpligtelser

Ved stævning af 5. november 2014 til Købehavns Byret har selskaberne CTRI/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 andrager ca. 80 mio. kr. Sagen forventes afgjort i løbet af 2016.

I december 2015 har hovedentreprenøren på Cityringen CMT fremsendt brev til Metroselskabet, hvori de anmelder, at de vil rejse et stort krav. CMT har foreløbigt skønnet kravet til at være i størrelsesordenen 300 mio. EUR. Kravet er udokumenteret, og det er selskabets umiddelbare vurdering, at selskabet vil afvise kravet. På baggrund af kravets størrelse har selskabet informeret ejerne herom. Nu går der en proces i gang, hvor selskabet beder entreprenøren om at dokumentere, hvad CMT bygger sit krav på. Da der er tale om et stort krav, må det forventes, at tage relativ lang tid for entreprenøren at skaffe fyldestgørende materiale og dokumentation, som selskabet så efterfølgende skal have mulighed for at gennemgå.

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.

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

Note 24 Revisions- og rådgivningshonorar

Alle tal i 1.000 kr.	2015	2014
Rigsrevisionen	349	349
Deloitte	531	523
EY	521	514
Lovpligtig revision i alt	1.401	1.386
Deloitte	10	50
Andre erklæringer i alt	10	50
Deloitte moms- og skatterådgivning	297	205
Deloitte anden rådgivning	1.430	364
EY digital indberetning	10	0
Rådgivningshonorar, i alt	1.737	569

Note 25 Nærtstående parter

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

Samhandel med nærtstående parter sker på markedsvilkår.

Metroselskabet har i 2015 haft indtægter vedrørende administration og varetagelse af bygherreorganisation i forbindelse med etablering af en letbane på Ring 3, jf. bekendtgørelse om afregning mellem Ring 3 Letbane I/S og Metroselskabet I/S. Metroselskabet I/S stiller de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetagelse af Hovedstadens Letbanes virksomhed.

Note 26 Valuta-, rente- og kreditrisiko

Alle tal i 1.000 kr.

Finansielle nettopassiver	<i>Nominal værdi 2015</i>	<i>Regnskabs- mæssig værdi 2015</i>	<i>Markeds- værdi 2014</i>
Værdipapirer og aftaleindskud	3.283.500	3.295.861	1.606.460
Periodiserede renter, værdipapirer og aftaleindskud	0	1	124
Værdipapirer og aftaleindskud i alt	3.283.500	3.295.862	1.606.584
Lån	-10.140.000	-11.323.724	-8.204.756
Periodiserede renter, lån	0	-35.192	-28.625
Lån i alt	-10.140.000	-11.358.916	-8.233.381
Finansielle instrumenter	0	-3.387.524	-4.124.536
Periodiserede renter, finansielle instrumenter	0	177.657	110.909
Finansielle instrumenter i alt	0	-3.209.867	-4.013.627
Nettopassiver i alt	-6.856.500	-11.272.921	-10.640.424

Periodiserede renter er optaget i balancen under henholdsvis aktiver, tilgodehavender med 363 mio.kr. og passiver, anden gæld med 220 mio.kr.

Valutakursrisiko

Valutafordeling (mio. kr.), regnskabsmæssig værdi	<i>Værdipapirer og aftaleindskud</i>	<i>Lån</i>	<i>Finansielle instrumenter</i>	<i>Netto- position</i>
DKK < 1 år	0	-2.679	801	-1.878
DKK > 1 år	0	-8.680	-2.930	-11.610
EUR < 1 år	2.022	0	-750	1.272
EUR > 1 år	1.274	0	-331	943
I alt	3.296	-11.359	-3.210	-11.273

Note 26 – fortsat**Renterisiko**

Rentebinding, pr. 31. december 2015 (mio. kr.), regnskabsmæssig værdi			
<i>Periode</i>	<i>DKK</i>	<i>EUR</i>	Total
0–1 år	-1.879	1.272	-607
1–5 år	-2.416	1.274	-1.142
5–10 år	-4.367	0	-4.367
10–20 år	-658	-331	-989
>20 år	-4.168	0	-4.168
Total	-13.488	2.215	-11.273

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 2015				
<i>Total modpartseksponering (regnskabsmæssig værdi, mio. kr.)</i>	<i>Værdipapirer og aftaleindskud</i>	<i>Lån Obligationer</i>	<i>Finansielle instrumenter</i>	Total
AAA	3.296	-11.359	0	-8.063
AA	0	0	-476	-476
A	0	0	-2.733	-2.733
Total	3.296	-11.359	-3.210	-11.273

Note 27 Specifikation af lån og finansielle instrumenter

Alle tal i mio. kr.

	<i>Fast (hovedstol)</i>	<i>CIBOR 3M</i>	<i>CIBOR 6M</i>	<i>EURIBOR 6M</i>	<i>Regnskabs- mæssig værdi 31.12.15</i>
Løbetid < 1 år					
Lån	-2.600	-	-	-	-2.679
Renteswap (fast til variabel)	850	-	-850	-	27
Rente og valutaswap (fast til variabel)	750	-	-	-750	23
Netto eksponering	-1.000	-	-850	-750	-2.629

Løbetid 1-5 år

Lån	-2.350	-	-	-	-2.618
Renteswap (fast til variabel)	1.600	-	-1.600	-	202
Netto eksponering	-750	-	-1.600	-	-2.416

Løbetid 6-10 år

Lån	-4.350	-	-	-	-4.830
Renteswap (fast til variabel)	2.650	-2.650	-	-	262
Renteswap (fast til variabel)	1.700	-	-1.700	-	201
Netto eksponering	0	-2.650	-1.700	-	-4.367

Løbetid 21-30 år

Lån	-840	-	-	-	-1.232
Netto eksponering	-840	-	-	-	-1.232

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 31.12.15</i>
Løbetid 11-20 år						
Renteswap (variabel til fast)	-	-2.493	-	2.493	-	-658
Renteswap (variabel til real)	-1.004	-	-	-	1.004	-331
Netto eksponering	-1.004	-2.493	-	2.493	1.004	-989

Note 27 – 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 31.12.15</i>
Løbetid 21-30 år						
Renteswap (variabel til fast)	-	-7.778	-	7.778	-	-2.644
Netto eksponering	-	-7.778	-	7.778	-	-2.644
Løbetid 31-40 år						
Renteswap (variabel til fast)	-	-3.000	-	3.000	-	-1.172
Renteswap (fast til real)	-2.991	2.991	-	-	-	880
Netto eksponering	-2.991	-9	-	3.000	-	-293

Alle tal i mio. kr.	<i>DKK</i>	<i>EUR angivet i DKK</i>	<i>Regnskabs- mæssig værdi 31.12.15</i>
Terminsforretninger	-1.637	1.637	1
Lån i alt			-11.359
Finansielle aftaler i alt			-3.210

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

Note 28 Investering i anlæg af Metro

Alle tal i 1.000 kr.	2015	2014
Investering i anlæg af Metro, jf. note 6 og 7	3.841.515	3.419.864
Ejendomme	1.155	7.470
Værdi af eget arbejde	-174.499	-156.210
Investering i anlæg af Metro i alt	3.668.171	3.271.123

Ledelsespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2015 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 13. april 2016

Direktion

Henrik Plougmann Olsen

Bestyrelse

Henning Christophersen (formand)

Ninna Hedeager Olsen

Jørgen Glenthøj (næstformand)

Jakob Næsager

Susan Hedlund (næstformand)

Søren Banke

Birgitte Brinch Madsen

Peter Jensen

Harald Børsting

De uafhængige revisorers erklæringer

Til interessenterne
i Metroselskabet I/S

Påtegning på årsregnskabet

Vi har revideret årsregnskabet for Metroselskabet I/S for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2015 jf. årsrapportens afsnit “Årsregnskab”, der omfatter anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter samt påtegninger. Årsregnskabet udarbejdes efter bestemmelserne i interessentskabskontrakten mellem Den Danske Stat, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune og årsregnskabsloven.

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med bestemmelserne i interessentskabskontrakten mellem Den Danske Stat, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune og 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, samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne.

Herudover er det ledelsens ansvar, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Revisors ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning samt god offentlig revisionsetik, jf. lov om revisionen af statens regnskaber m.m. Dette kræver, at vi overholder etiske krav samt planlægger og udfører revisionen for at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet er uden væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter udførelse af revisionshandlinger for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i årsregnskabet. De valgte revisionshandlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurdering af risici for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor intern kontrol, der er relevant for Metroselskabet I/S' udarbejdelse af et årsregnskab, der giver et retvisende billede. Formålet hermed er at udforme revisionshandlinger, der er passende efter

omstændighederne, men ikke at udtrykke en konklusion om effektiviteten af Metro-selskabet I/S' interne kontrol. En revision omfatter endvidere vurdering af, om ledelsens valg af regnskabspraksis er passende, om ledelsens regnskabsmæssige skøn er rimelige samt den samlede præsentation af årsregnskabet.

Revisionen omfatter desuden en vurdering af, om der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med love og andre forskrifter samt med indgående aftaler og sædvanlig praksis.

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

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Konklusion

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Metro-selskabet I/S' aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2015 samt af resultatet af Metro-selskabet I/S' aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2015 i overensstemmelse med bestemmelserne i interessentskabskontrakten mellem Den Danske Stat, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune og årsregnskabsloven. Det er ligeledes vores opfattelse, at der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med love og andre forskrifter samt med indgående aftaler og sædvanlig praksis.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Vi har i henhold til årsregnskabsloven gennemlæst ledelsesberetningen, jf.

årsrapportens afsnit "2015 i korte træk", "Drift - nuværende passagerer", "Anlæg – fremtidige passagerer", "Om Metro-selskabet", "Resultater og forventninger" og "Bilag til ledelsesberetningen". Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den udførte revision af årsregnskabet.

Det er på denne baggrund vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet.

København, den 13. april 2016

Deloitte

Statsautoriseret
Revisionspartnerselskab
CVR: 33 96 35 56

Ernst & Young

Godkendt
revisionspartnerselskab
CVR: 30 70 02 28

Rigsrevisionen

CVR: 77 80 61 13

Lynge Skovgaard
Statsautoriseret revisor

Torben Kristensen
Statsautoriseret revisor

Lone Strøm
Rigsrevisor

Ulrik Benedict Vassing
Statsautoriseret revisor

Michael N.C. Nielsen
Statsautoriseret revisor

Morten Brædstrup-Holm
Kontorchef

Bilag til ledelsesberetningen

Nedenstående langtidsbudget 2016 er vedtaget i december 2015. I forhold til langtidsbudget 2015 fra december 2014 er der foretaget indregning af beslutning om anlæg af Sydhavnsmetroen.

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 2016 på 60 mio. passagerer stigende til 63 mio. passagerer i 2019.

2. Passagertilgangen som følge af sydhavnsafgreningen er baseret på principaftalen fra juni 2014. Passagertallet er i 2023 budgetteret med 8 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 2015-priser baseret på den realiserede udvikling i taksterne i perioden og endvidere justeret i overensstemmelse med den konstaterede passagersammensætning i 2013. Taksten pr. passager er i 2016 budgetteret med 13,08 kr. Der er forudsat en real takststigning i perioden 2009-2018 på 13 procent, og i perioden 2018-2030 på 15 procent, – 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 realtakststigning i perioden 2009-2025 på 14 procent og i perioden 2009-2040 på 28,5 procent. Den gennemsnitlige takst for passagertilgangen som følge af sydhavnsmetroen er i 2023 budgetteret med 15,15 kr. pr. passager.

Drifts- og anlægsomkostninger

5. Driftsomkostningerne 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 driftsomkostningerne til Metroen, er der budgetteret med en realstigning i driftsomkostningerne svarende til ca. 60 procent af den forudsatte realtakststigning. I perioden 2013-2019 budgetteres med omkostninger til driftsmobilisering for Cityringen på i alt 409 mio. kr. i 2016-priser. I 2018-2019 budgetteres med omkostninger til Trial run for Cityringen på i alt 140 mio. kr. i 2016-priser.

6. Anlægsomkostningerne til Cityringen er fastlagt med udgangspunkt i de indkomne tilbud på transportsystemkontrakten og civilwork-kontrakten. De samlede anlægsomkostninger er vurderet til 22,2 mia. kr. i 2010-priser (23,6 mia. kr. i 2016-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. Anlægsomkostningerne for Nordhavnen er fastlagt med udgangspunkt i principaftalen. De samlede anlægsomkostninger er vurderet til 2,5 mia.kr. i 2012-priser inkl. indbetalt korrektionsreserve (2,6 mia.kr. i 2016-priser). Opregning af restbudget fra 2012-priser til aktuelt prisniveau er baseret på Finansministeriets anlægsindeks. I langtidsbudgettet er anlægsbudgettet ekskl. korrektionsreserver, svarende til 2,2 mia.kr i 2012-priser (2,4 mia.kr. i 2016-priser), indarbejdet,

da anvendelse af korrektionsreserverne alene kan ske efter ejernes godkendelse.

8. Anlægsomkostningerne for Sydhavn er fastlagt med udgangspunkt i principaftalen. Der samlede anlægsoverslag er vurderet til 8,6 mia.kr. inkl. korrektionsreserver i 2014-priser (8,9 mia.kr. i 2016-priser). I langtidsbudgettet er anlægsbudgettet ekskl. korrektionsreserver, svarende til 6,6 mia.kr i 2012-priser (6,9 mia.kr. i 2016-priser), indarbejdet, da anvendelse af korrektionsreserverne alene kan ske efter ejernes godkendelse.

9. Reinvesteringerne i forbindelse med Cityringen er baseret på forudsætningerne i principaftalen og udgør hvert 10. år 267 mio. kr., hvert 25. år 1.200 mio. kr. og efter 50 år herudover 533 mio. kr. i 2016-priser. Opregning fra 2010-priser til aktuelt prisniveau er baseret på en gennemsnitlig forventning til inflationen på 2 procent p.a.

10. Reinvesteringerne i forbindelse med Nordhavnen er baseret på forudsætninger i udredningen og udgør hvert 10. år 35 mio. kr., hvert 25. år 156 mio.kr. og efter 50 år herudover 69 mio.kr. i 2016-priser. Opregning fra 2012-priser til aktuelt prisniveau er baseret på en gennemsnitlig forventning til inflationen på 2 procent p.a.

11. Reinvesteringerne i forbindelse med Sydhavn er baseret på forudsætningerne i principaftalen og udgør hvert 10. år 77 mio.kr., hvert 25. år 348 mio.kr. og efter 50 år herudover 155 mio.kr. i 2016-priser

12. Der er forudsat reinvesteringer i forbindelse med den idriftsatte Metro hvert 10. år på 311 mio. kr. i 2015-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 procent p.a. Ved forrentning af gæld tages højde for selskabets indgåede aftaler om renteafdækning. Gæld ud over renteafdækningen forrentes med en realrente på 3,5 procent p.a. På kort sigt tages endvidere hensyn til selskabets faktiske renteforventninger.

16. Det forudsættes, at alle priser fra 2015 stiger med 2 procent p.a.

Langtidsbudget 2016 for Metroselskabet I/S (løbende priser)

Mio. kr.

Inflation 2%

Renteforudsætninger:

På aftaler om renteafdækning indregnes den faktiske rentesats.

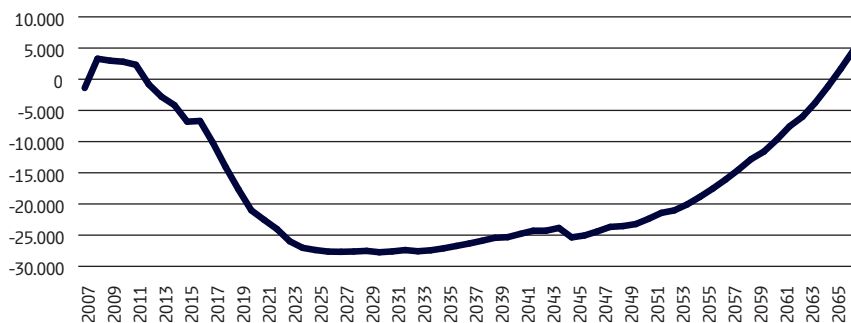
Gæld ud over renteafdækningen forrentes med en realrente på 3,5 %, svarende til en nominel rente på 5,5%.

Anlægssum Cityringen (2010 prisniveau)	22.225
---	---------------

Anlægssum Nordhavn ekskl. korrektionsreserver (2012 prisniveau)	2.250
--	--------------

Anlægssum Sydhavn ekskl. korrektionsreserver (2014 prisniveau)	6.636
---	--------------

Mio. kr.



Langtidsbudget 2015 for Metroselskabet I/S (løbende priser) – fortsat

Mio. kr.	År	Tilgodehavender	Anden gæld mv.	Den idriftsatte metro		Anlæg af metro			
				Investeringer	Reinvesteringer	Cityring inkl. Nordhavn og Sydhavn	Investeringer	Reinvesteringer	Indeksring
	01.01.2007	1.268	105				-4		
	2007	4.842	75	-172	0	-62	0	0	
	2008	58	-142	-53	0	-390	0	0	
	2009		102	-44	0	-404	0	0	
	2010		40	-39	-4	-594	0	0	
	2011		-141	-46	-16	-3.008	0	-102	
	2012	310	-64	-15	-47	-2.159	0	-98	
	2013	1.886	-51	-74	-61	-2.987	0	-128	
	2014	931	-207	-122	-29	-3.236	0	-126	
	2015	3.779	300	-168	-48	-3.430	0	-203	
	2016		300	-60	-46	-3.281	0	-194	
	2017		300	-51	-29	-3.638	0	-217	
	2018		-170	-52	-18	-2.682	0	-150	
	2019		-170	-53	-2	-2.111	0	-239	
	2020	66	-170	0	0	-1.021	0	-48	
	2021			0	0	-1.125	0	-53	
	2022			0	-350	-1.277	0	-60	
	2023			0	0	-770	0	-36	
	2024			0	0	-15	0	-1	
	2025			0	0	0	0	0	
	2026			0	0	0	0	0	
	2027			0	0	0	0	0	
	2028			0	0	0	0	0	
	2029			0	0	0	-345	0	
	2030			0	0	0	-46	0	
	2031			0	0	0	0	0	
	2032			0	-427	0	0	0	
	2033			0	0	0	-108	0	
	2034			0	0	0	0	0	
	2035			0	0	0	0	0	
	2036			0	0	0	0	0	
	2037			0	0	0	0	0	
	2038			0	0	0	0	0	
	2039			0	0	0	-421	0	
	2040			0	0	0	-56	0	
	2041			0	0	0	0	0	
	2042			0	-520	0	0	0	
	2043			0	0	0	-132	0	
	2044			0	0	0	-2.090	0	
	2045			0	0	0	-277	0	
	2046			0	0	0	0	0	
	2047			0	0	0	0	0	
	2048			0	0	0	-656	0	
	2049			0	0	0	-513	0	
	2050			0	0	0	-68	0	
	2051			0	0	0	0	0	
	2052			0	-634	0	0	0	
	2053			0	0	0	-161	0	
	2054			0	0	0	0	0	
	2055			0	0	0	0	0	
	2056			0	0	0	0	0	
	2057			0	0	0	0	0	
	2058			0	0	0	0	0	
	2059			0	0	0	-625	0	
	2060			0	0	0	-83	0	
	2061			0	0	0	0	0	
	2062			0	-773	0	0	0	
	2063			0	0	0	-196	0	
	2064			0	0	0	0	0	
	2065			0	0	0	0	0	
	2066			0	0	0	0	0	

	Driftsoverskud				Liquidity- virkning	Renter	Bevægelse	Kasse primo	Kasse ultimo
	Den idriftsatte metro		Cityring inkl. Nordhavn og Sydhavn						
	Indtægter	Udgifter	Indtægter	Udgifter					
									-1.402
	380	-354	0	0	4.708	-17	4.691	-1.402	3.288
	501	-444	0	0	-469	152	-317	3.288	2.971
	530	-464	0	0	-280	114	-166	2.971	2.805
	595	-484	0	0	-486	-4	-490	2.805	2.315
	635	-443	0	0	-3.122	-15	-3.137	2.315	-822
	678	-443	0	-14	-1.851	-143	-1.994	-822	-2.816
	691	-475	0	-3	-1.203	-134	-1.336	-2.816	-4.152
	772	-484	0	-4	-2.505	-149	-2.655	-4.152	-6.806
	715	-557	0	-5	383	-268	115	-6.806	-6.691
	756	-538	0	-37	-3.100	-382	-3.482	-6.691	-10.174
	784	-561	0	-49	-3.461	-447	-3.908	-10.174	-14.082
	819	-576	0	-172	-3.001	-589	-3.590	-14.082	-17.671
	864	-581	198	-500	-2.593	-754	-3.346	-17.671	-21.018
	901	-585	750	-532	-639	-887	-1.526	-21.018	-22.543
	933	-601	912	-574	-509	-968	-1.477	-22.543	-24.020
	966	-619	1.052	-613	-900	-1.064	-1.964	-24.020	-25.984
	996	-636	1.313	-770	97	-1.143	-1.046	-25.984	-27.030
	1.026	-650	1.418	-953	825	-1.181	-356	-27.030	-27.386
	1.058	-631	1.483	-967	944	-1.196	-252	-27.386	-27.638
	1.090	-648	1.548	-821	1.169	-1.201	-32	-27.638	-27.670
	1.123	-665	1.605	-816	1.247	-1.199	48	-27.670	-27.621
	1.159	-684	1.654	-839	1.291	-1.193	98	-27.621	-27.524
	1.192	-702	1.711	-863	994	-1.213	-219	-27.524	-27.743
	1.228	-721	1.774	-889	1.346	-1.213	133	-27.743	-27.610
	1.253	-735	1.812	-910	1.420	-1.202	218	-27.610	-27.391
	1.278	-750	1.851	-929	1.024	-1.216	-192	-27.391	-27.583
	1.304	-765	1.892	-949	1.373	-1.217	156	-27.583	-27.427
	1.330	-780	1.933	-969	1.513	-1.205	309	-27.427	-27.118
	1.356	-796	1.975	-989	1.546	-1.159	387	-27.118	-26.731
	1.383	-812	2.018	-1.010	1.579	-1.191	388	-26.731	-26.343
	1.411	-828	2.062	-1.032	1.613	-1.169	444	-26.343	-25.899
	1.439	-844	2.106	-1.054	1.647	-1.176	471	-25.899	-25.428
	1.468	-861	2.152	-1.076	1.262	-1.161	101	-25.428	-25.326
	1.497	-879	2.199	-1.099	1.663	-1.129	534	-25.326	-24.792
	1.527	-896	2.244	-1.121	1.754	-1.251	503	-24.792	-24.290
	1.558	-914	2.289	-1.144	1.269	-1.265	4	-24.290	-24.286
	1.589	-932	2.335	-1.167	1.693	-1.254	439	-24.286	-23.847
	1.621	-951	2.382	-1.190	-228	-1.281	-1.510	-23.847	-25.356
	1.653	-970	2.430	-1.214	1.622	-1.314	308	-25.356	-25.049
	1.686	-989	2.478	-1.238	1.937	-1.289	648	-25.049	-24.401
	1.720	-1.009	2.528	-1.263	1.975	-1.252	723	-24.401	-23.678
	1.755	-1.029	2.578	-1.288	1.359	-1.229	129	-23.678	-23.548
	1.790	-1.050	2.630	-1.314	1.543	-1.217	326	-23.548	-23.223
	1.825	-1.071	2.682	-1.340	2.028	-1.186	842	-23.223	-22.380
	1.862	-1.092	2.736	-1.367	2.138	-1.187	952	-22.380	-21.429
	1.899	-1.114	2.791	-1.395	1.547	-1.150	397	-21.429	-21.032
	1.937	-1.137	2.847	-1.422	2.064	-1.114	949	-21.032	-20.083
	1.976	-1.159	2.903	-1.451	2.269	-1.057	1.212	-20.083	-18.870
	2.015	-1.182	2.962	-1.480	2.315	-989	1.326	-18.870	-17.544
	2.056	-1.206	3.021	-1.510	2.361	-915	1.446	-17.544	-16.098
	2.097	-1.230	3.081	-1.540	2.408	-834	1.574	-16.098	-14.524
	2.139	-1.255	3.143	-1.571	2.456	-746	1.710	-14.524	-12.814
	2.182	-1.280	3.206	-1.602	1.880	-667	1.213	-12.814	-11.601
	2.225	-1.306	3.270	-1.634	2.473	-571	1.902	-11.601	-9.699
	2.270	-1.332	3.335	-1.667	2.607	-463	2.144	-9.699	-7.555
	2.315	-1.358	3.402	-1.700	1.886	-364	1.521	-7.555	-6.034
	2.361	-1.385	3.470	-1.734	2.516	-264	2.252	-6.034	-3.782
	2.409	-1.413	3.539	-1.769	2.766	-133	2.633	-3.782	-1.149
	2.457	-1.441	3.610	-1.804	2.821	13	2.835	-1.149	1.686
	2.506	-1.470	3.682	-1.840	2.878	124	3.002	1.686	4.688

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
Marie Hald, Pelle Rink, Søren Hytting,
Ole Malling, Ditte Valente, Jakob Boserup,
Kontraframe, Metroselskabet

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



AM



Læs mere om metroen på m.dk