

# Årsrapport 2018

Metroselskabet I/S



M



# Indhold

Forord	4
Nøgletal	7
2018 i korte træk	8
<b>Ledelsesberetning</b>	<b>10</b>
Økonomi	13
Drift og vedligehold	24
Anlæg	28
Forretningsudvikling	37
<b>Om Metroselskabet</b>	<b>38</b>
Ejerforhold	40
Metroselskabets bestyrelse	42
Metroselskabets direktion	45
Metroselskabets ansatte	46
Compliancetest af Metroselskabet	47
<b>Årsregnskab</b>	<b>48</b>
Regnskabspraksis	50
Regnskab	55
Ledelsespåtegning	82
De uafhængige revisorers revisionspåtegning	84
Bilag til ledelsesberetning	88
Langtidsbudget	91

# Forord



**I 2018 har drifts-  
stabiliteten for den  
eksisterende metro  
for tredje år i træk  
ligget på i gennemsnit  
99,2 procent.**

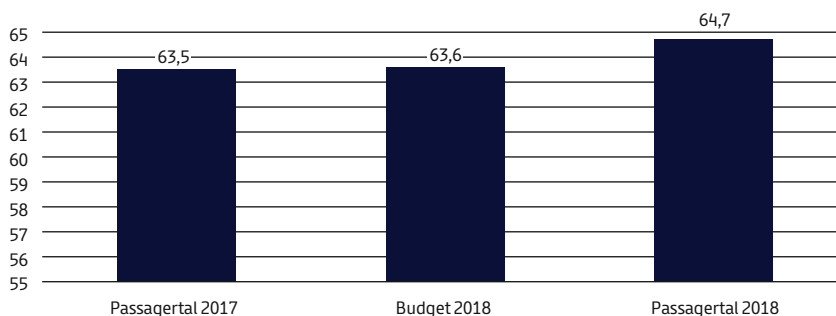
## **Metroselskabets resultat før af- og nedskrivninger for 2018 er bedre end forventet**

Årets resultat før af- og nedskrivninger viser for 2018 et overskud på 292 mio. kr., hvilket er 28 mio. kr. lavere i forhold til 2017. Faldet fra 2017 til 2018 skyldes, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen med virkning fra 2018 har udstedt en ny bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet, hvilket har fået betydning for Metroselskabets takst pr. passager i 2018. Taksten pr. passager er således faldet fra 13,65 kr. pr. passager i 2017 til 13,22 kr. pr. passager i 2018.

På trods af faldet i taksten pr. passager er selskabets resultat før af- og nedskrivninger 84 mio. kr. bedre end forventet i forhold til budgettet som følge af flere passagerer og en højere indtægt pr. passager i metroen end forventet. Selskabets overskudsgrad af primær drift udgør 23 procent, hvilket ligeledes er bedre end forventet. Selskabets udvikling har således været bedre end forventet, og resultatet vurderes at være tilfredsstillende. Den eksisterende metro har siden selskabets stiftelse i 2007 leveret årlige driftsoverskud uden offentlige driftstilskud.

## **Metroens passagertal**

Mio. passagerer



**Fortsat vækst i antallet af passagerer**

Metroen får fortsat flere og flere passagerer. I 2018 rejste cirka 65 mio. passagerer med metroen, hvilket er en stigning på to procent i forhold til 2017. En forbedring af kapaciteten i det nuværende system er en forudsætning for at kunne opretholde passagervæksten, og selskabet har derfor besluttet at foretage investeringer i kapacitetsforbedrende tiltag som en del af et større investeringsprogram. I 2018 er der igangsat et arbejde med at identificere nye veje til øget kapacitet på både kort og længere sigt. Der arbejdes blandt andet med indsættelse af flere tog i drift, opgradering af styresystemet og ændret sædeopsætning i togene. Parallelt hermed arbejder selskabet med at hjælpe kunderne til at bruge metroen på en god måde, særligt når kunderne stiger ind og ud af togene, og hvor de stiller sig, når de venter på toget, og når de er i toget. Målet er at hjælpe kunderne til at bruge metroen på en effektiv måde, og at kunderne oplever færrest mulige gener, når der er trængsel.

**Den høje driftsstabilitet fortsatte i 2018**

I 2018 har driftsstabiliteten for den eksisterende metro for tredje år i træk ligget på i gennemsnit 99,2 procent. Dermed fortsætter metroen med at levere en stabil og pålidelig drift med en driftsstabilitet på et højt niveau.

**Fokus på åbning af Cityringen – og udviklingen på Nordhavn/Sydhavn**

2018 har også været et år, hvor forberedelserne til åbningen af Cityringen har været ekstra intense.

Ved udgangen af 2018 fulgte de væsentligste aktiviteter i Cityringsprojektet tidsplanen, og i december 2018 forventede Metroselskabet, at Cityringen ville åbne til sommer som planlagt.

Selskabet følger imidlertid aktiviteterne nøje og konstaterede ved udgangen af

2018, at der stadig var et efterslæb på især arkitektoniske arbejder, som kun kan indhentes, hvis anlægsentreprenørens bemandingsaktiviteter opretholdes i 2019.

Det er først umiddelbart før åbningen muligt at opnå myndighedernes sikkerhedsgodkendelse og dermed tilladelse til at køre med passagerer. Derfor vil det først på dette tidspunkt være muligt at fastlægge den endelige åbningsdato for Cityringen.

Indtil da vil der være en række milepæle, der skal nås. Opnåelse af disse milepæle vil hver især være nødvendige, men ikke tilstrækkelige forudsætninger for at åbne Cityringen som planlagt.

På selskabets andre store anlægsprojekter har der også været stor aktivitet. I starten af november blev de sidste spor på Nordhavnsafgreningen lagt, og der er således lagt spor på hele strækningen, som forbinde de nye metrostationer, Nordhavn og Orientkaj, med det øvrige metronet.

På afgreningen til Sydhavn er de forbedrende arbejder gået i gang i foråret, og anlægsarbejdet blev officielt skudt i gang med første spadestik på Enghave Brygge i november.

I denne rapport kan du læse mere om Metroselskabets aktiviteter i det forgangne år.

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

God læselyst!

**Jørn Neergaard Larsen**

Formand for bestyrelsen

**Henrik Plougmann Olsen**

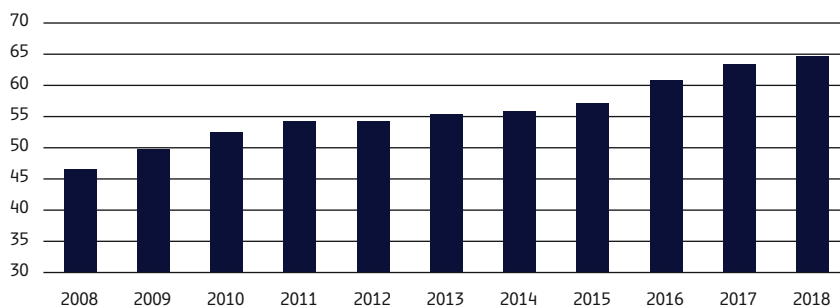
Administrerende direktør



# Resume af nøgletal

## Passagertal

Mio. passagerer

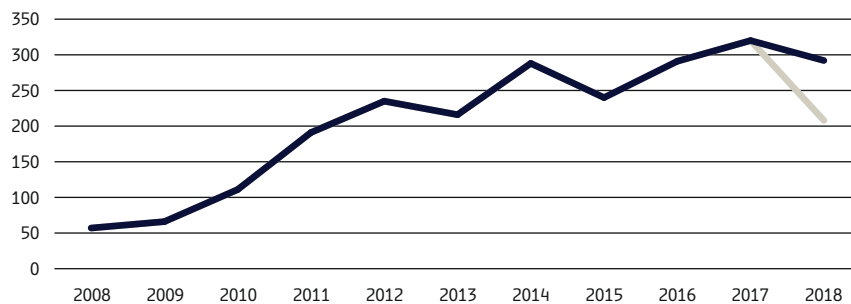


I 2017 overgik Metroselskabet til et nyt tællesystem. Når passagertal for 2016 og 2017 sammenlignes, skal der derfor bl.a. tages højde for, at det nye tællesystem i 2016 talte ca. 1,4 mio. passagerer flere end det gamle system.

## Resultat før af- og nedskrivninger

Mio. kr. Budgetteret resultat før af- og nedskrivninger

Resultat før af- og nedskrivninger



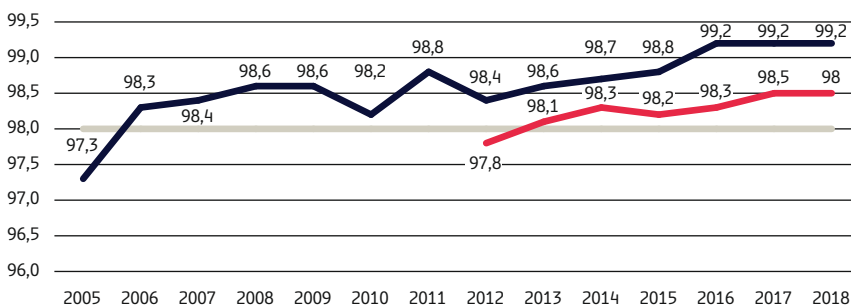
## Driftsstabilitet

%

Målsætning



Resultat

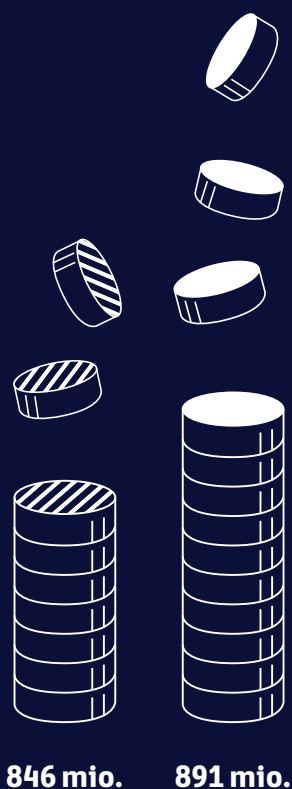
Myldretid



# 2018 i korte træk

## Passagerindtægter

-  Budgetterede takstindtægter
-  Realiserede takstindtægter



**8x**  
nye tog

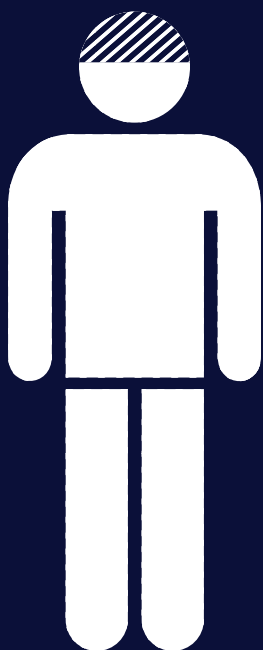


**64,7 mio.**  
passagerer i 2018



**1,2 mio.**  
ekstra passagerer





# 96%

kundetilfredshed  
med rejsen



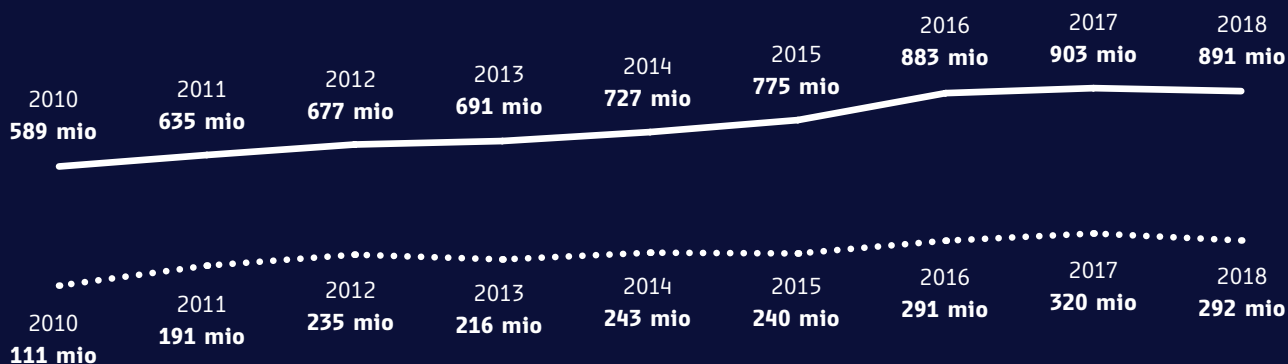
# 99,2%

tog til tiden

I 2018 kørte 98,5 procent af togene til tiden i myldretiden.

## Udvikling af resultat før af- og nedskrivninger samt takstindtægter (korrigeret for engangsindtægter) 2010-2017

— Takstindtægter  
••• Udvikling af resultat før af- og nedskrivninger

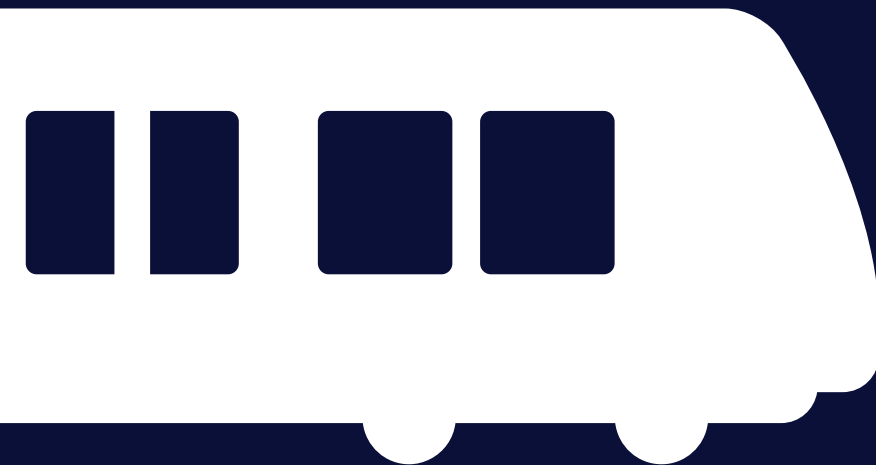


# Ledelsesberetning



**Sikkerhed er en kerneværdi for Metroselskabet, og alle bør vide, hvordan de kan gøre en positiv forskel.**

– Henrik Plougmann Olsen,  
Administrerende direktør i Metroselskabet.



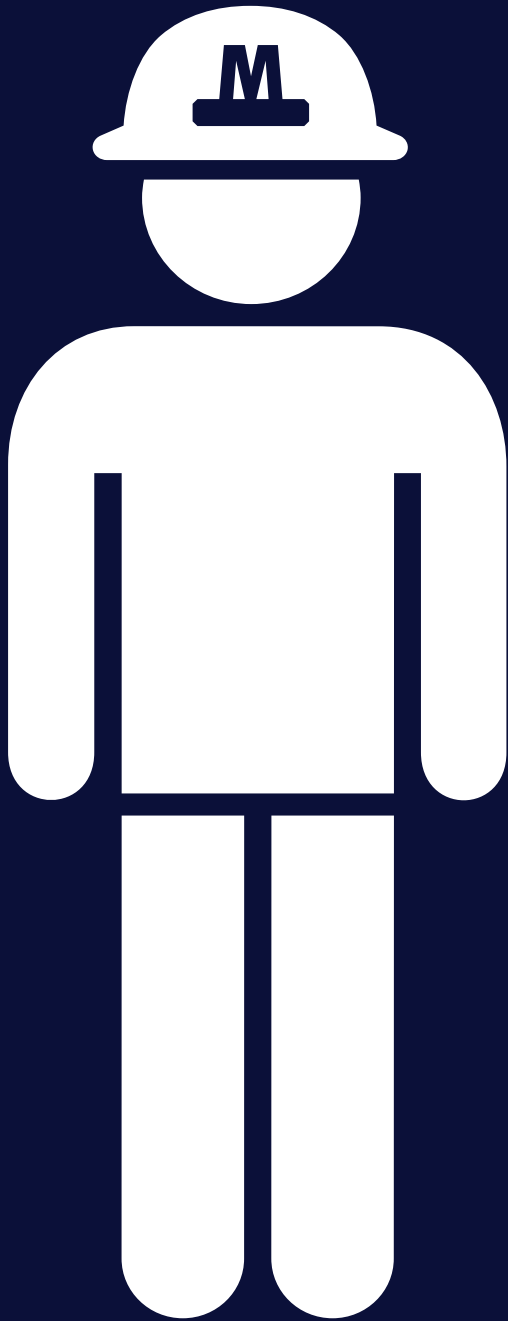




Foto: Tuala Hjarne

## Ledelsesberetning

Metroselskabet har udarbejdet en forretningsstrategi for perioden 2018-2022. Forretningsstrategien sætter rammen for, hvordan selskabet arbejder i strategiperioden, og indeholder følgende fem fokusområder:

- Økonomi
- Drift og vedligehold
- Anlæg
- Forretningsudvikling
- CSR

Ledelsesberetningen tager udgangspunkt i førnævnte fokusområder og beskriver,

hvad Metroselskabet har foretaget sig i 2018 inden for udvalgte delområder af fokusområderne.

Metroselskabet har valgt at udarbejde en separat rapport for fokusområdet "CSR", og der henvises derfor til Metroselskabets CSR-rapport for 2018 for en nærmere beskrivelse af selskabets arbejde med CSR i 2018. Metroselskabet har valgt at arbejde systematisk med CSR inden for rammerne af FN's Global Compact, hvor selskabet har været medlem siden 2016. CSR-rapporten og årsrapporten skal ses som to sidestillede rapporter, der beskriver forskellige bundlinjer for Metroselskabets arbejde.

# Økonomi

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



**Selskabets overskudsgrad udgør 20 procent i 2018 i forhold til en forventet overskudsgrad på 15 procent.**

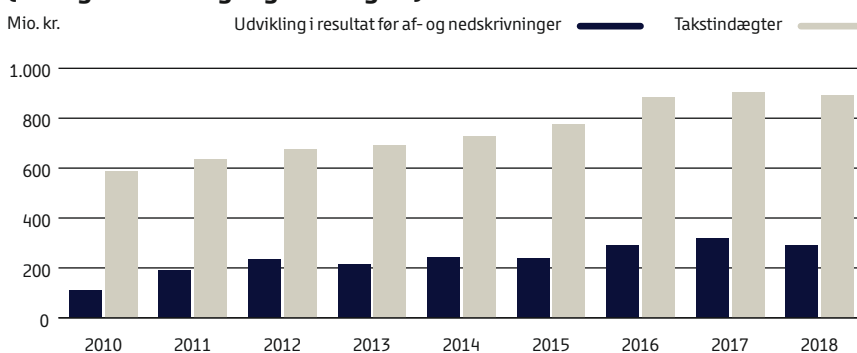
## Årets resultat er bedre end forventet

Årets resultat før af- og nedskrivninger udgør for 2018 et overskud på 292 mio. kr., hvilket er 84 mio. kr. bedre end forventet i forhold til budgettet. Dette skyldes større passagerindtægter som følge af flere passagerer end forventet, idet metroen i 2018 har haft 64,7 mio. passagerer i forhold til forventet 63,6 mio. kr. i budgettet for 2018. Derudover har selskabet fået en højere takst pr. passager i forhold til forventet. Selskabets overskudsgrad udgør

20 procent i 2018 i forhold til en forventet overskudsgrad på 15 procent. Selskabets udvikling har således været bedre end forventet, og resultatet vurderes at være tilfredsstillende.

Af- og nedskrivninger udgør en positiv værdi på i alt 214 mio. kr. i 2018, hvoraf afskrivninger vedrørende metro i drift udgør 164 mio. kr., mens der i 2018 har været en tilbageførsel af en tidligere foretaget nedskrivning vedrørende anlæg af metro på i

## Udvikling i resultat før af- og nedskrivninger samt takstindtægter (korrigeret for engangsindtægter) 2010-2018



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

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

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

alt 380 mio. kr. (indtægt). Tilbageførslen af den tidligere foretagne nedskrivning vedrørende anlæg af metro er udtryk for en øget værdi af metroen – som følge af prisudviklingen.

Årets resultat før finansielle poster udgør herefter et overskud på 507 mio. kr. Finansielle poster omfatter renteindtægter på 254 mio. kr. og renteudgifter på 576 mio. kr. Resultatet før markedsværdiregulering udgør et overskud på 322 mio. kr. Markedsværdireguleringen kan primært henføres til selskabets finansielle aftaler om renteafdækning og udgør en udgift på 143 mio. kr., og årets resultat udgør således et overskud på 42 mio. kr. Årets resultat er ca. 320 mio. kr. bedre end forventet og skyldes primært tilbageførsel af tidligere foretaget nedskrivning. Resultatet vurderes at være tilfredsstillende.

#### Metroens driftsresultat

Metrodriftens resultat før af- og nedskrivninger udgør 292 mio. kr., hvilket er 84 mio. kr. bedre end forventet. Stigningen skyldes flere passagerindtægter som følge af flere passagerer.

Driftsresultatet er imidlertid faldet med 28 mio. kr. i forhold til 2017. Faldet skyldes, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen med virkning fra 2018 har udstedt en ny bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet, hvilket har fået betydning for Metroselskabets takst pr. passager i 2018. Taksten er således 0,48 kr. mindre pr. passager.

Indtægter udgør i alt 1.255 mio. kr., heraf 891 mio. kr. fra takstfællesskabet og 364 mio. kr. primært fra udlejning af metroen. Omkostninger til betaling for driften af metroen, kontraktstyring, administration og lignende har i året udgjort 963 mio. kr. Selskabets overskudsgrad af primær drift udgør 23 procent, hvilket er

bedre end forventet, og vurderes at være tilfredsstillende.

Afskrivninger mv. udgør 165 mio. kr., og metrodriftens resultat før finansielle poster udgør herefter et overskud på 127 mio. kr.

Udviklingen i metrodriftens resultat har således været bedre end forventet, og resultatet vurderes at være tilfredsstillende.

#### Udvikling i egenkapitalen

Årets regnskabsmæssige resultat udgør et overskud på 42 mio. kr. og er tilgået egenkapitalen sammen med ejernes indskud på 446 mio. kr. vedrørende nedgravning af Ny Ellebjerg Metrostation. Egenkapitalen er herefter negativ og udgør -1.007 mio. kr. Egenkapitalen er i overensstemmelse med forventningerne.

Selskabets korrigerede egenkapital (dvs. ekskl. markedsværdireguleringer) udgør 3.846 mio. kr. ultimo 2018. Den korrigerede egenkapital er således steget med 630 mio. kr. i forhold til 2017, hvilket skyldes ejerindskud på 446 mio. kr. og et resultat før markedsværdiregulering på 184 mio. kr. Markedsværdiregulering medførte en regnskabsmæssig udgift på 143 mio. kr.

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

Metroselskabet er et interessentskab, hvor ejerne hæfter 100 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.

## Metroens driftsresultat

Alle tal i mio. kr.	2018	2017
Takstindbetalinger	891	903
Metroens driftsindtægter	360	382
Andre driftsindtægter	4	8
<b>Metroens driftsindtægter i alt</b>	<b>1.255</b>	<b>1.293</b>
Betaling for drift	-891	-903
Kontraktstyring mv.	-37	-35
Øvrige omkostninger	-5	-5
Administrationsomkostninger	-30	-29
<b>Metroens driftsomkostninger i alt</b>	<b>-963</b>	<b>-973</b>
<b>Metroens driftsresultat før af- og nedskrivninger</b>	<b>292</b>	<b>320</b>
Afskrivninger	-165	-177
<b>Metroens driftsresultat før finansielle poster</b>	<b>127</b>	<b>143</b>
Overskudsgrad før afskrivninger	23 %	25 %

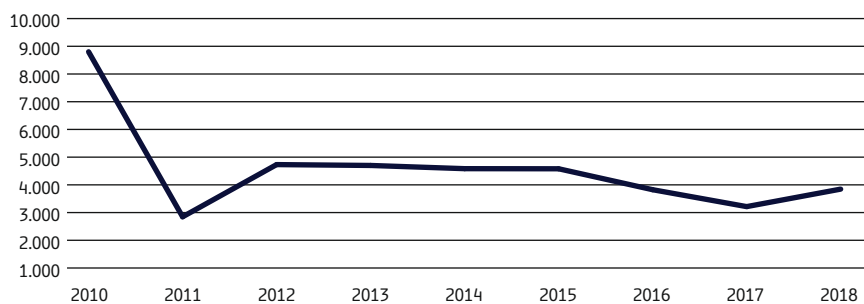
Definition: Overskudsgraden før afskrivninger er opgjort som resultat før afskrivninger i forhold til indtægter i alt.

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

Takstindbetalingerne er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt pr. påstiger på 13,22 kr. i 2018 beregnet på baggrund af Transport-, Bygnings- og Boligministeriets bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet.

## Udvikling i korrigeret egenkapital 2010-2018

Mio. kr.



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

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

**Markedsværdien** udtrykker værdien af selskabets gæld på det givne tidspunkt.

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

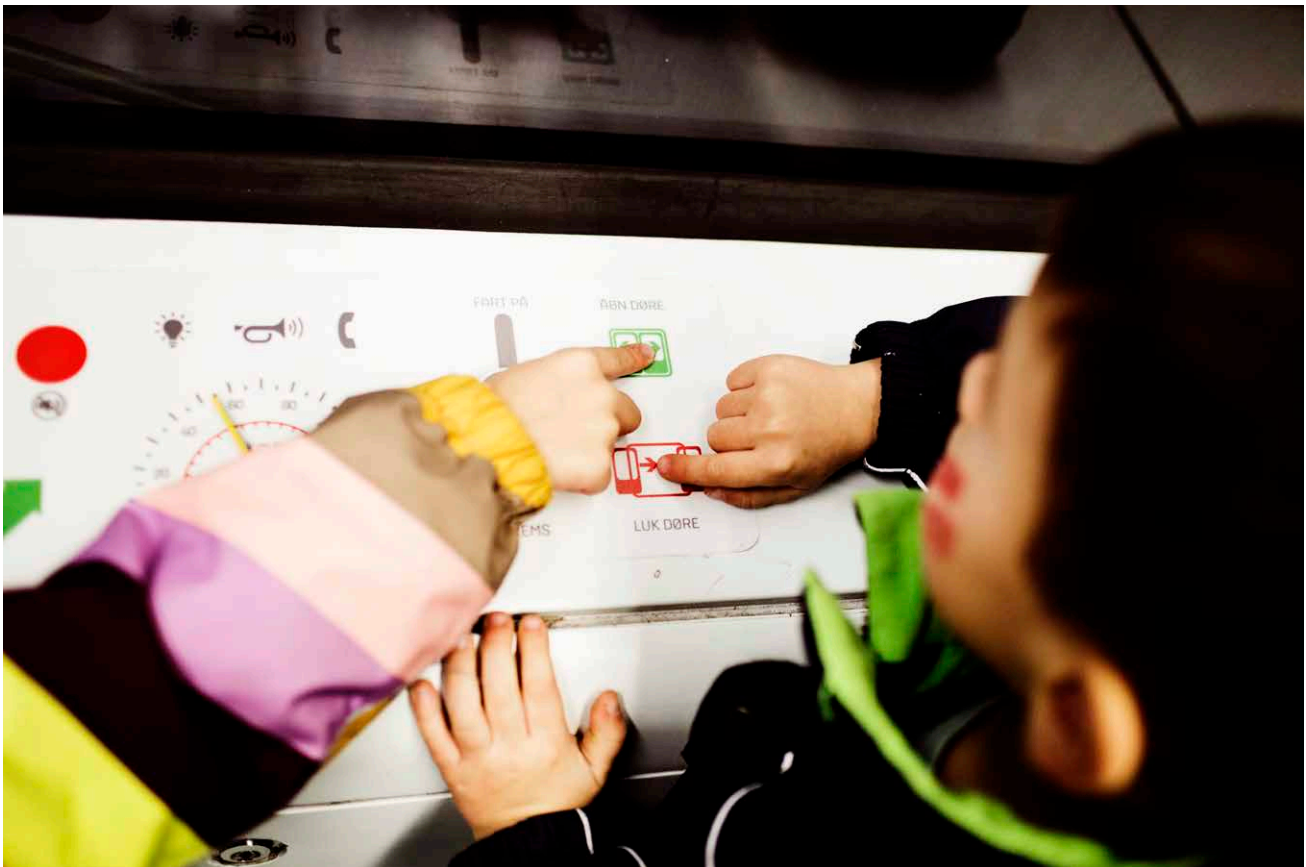
## Investering i Cityringen, Nordhavn og Sydhavn

Metroselskabet forventer at investere i alt ca. 38,5 mia. kr. frem til 2024 i anlæget af Cityringen, Nordhavns- og Sydhavnsmetroen. Det samlede anlægsbudget for Cityringen på 25,2 mia. kr. (2018-priser) er baseret på de indgåede store anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet vedrørende Cityringen. Det samlede anlægsbudget for Nordhavnsafgreningen på 3,2 mia. kr. inkl. korrektionstillæg (2018-priser) er baseret på de indgåede anlægskontrakter

på transportsystemet og anlægsarbejdet vedrørende Nordhavn. Det samlede anlægsbudget for Sydhavn på 9,3 mia. kr. inkl. korrektionstillæg (2018-priser) er baseret på indgåede anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet vedrørende Sydhavnsmetroen. Herudover er der investeringer til mobilisering og trial run på 0,9 mia. kr.

I 2018 har der været afholdt investeringer til Cityringen, Nordhavn og Sydhavn på 2,6 mia. kr., så den samlede investering til dato er 27,0 mia. kr.

Foto: Ditte Valente





## Investeringsbudget for Cityringen, Nordhavn- og Sydhavnsmetroen

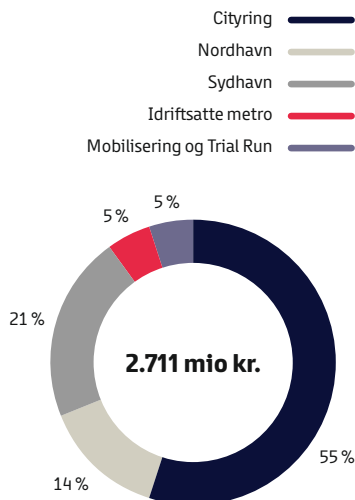
Alle tal i mio. kr.	Investeringer 2018	Investeringer pr. 31.12.2018	Samlet investeringsbudget	Samlet investeringsbudget
Cityringen	1.513	23.125	25.174	23.442 (2010-priser)
Nordhavn <sup>1</sup>	373	2.245	3.162	2.900 (2012-priser)
Sydhavn <sup>1</sup>	557	1.391	9.274	8.627 (2014-priser)
Mobilisering og Trial Run	131	233	932	932 (2018-priser)
<b>I alt</b>	<b>2.574</b>	<b>26.994</b>	<b>38.542</b>	<b>-</b>

<sup>1</sup> Inkl. korrektionstillæg

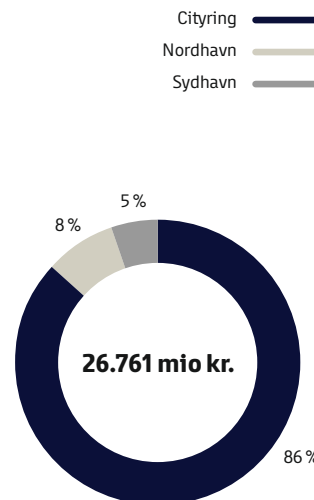
Årets investering i den idriftsatte metro udgør 136 mio. kr.

Den regnskabsmæssige værdi af Cityringen, Nordhavn og Sydhavn er i balancen opgjort til 16,4 mia. kr. Dette er en følge af, at Cityringen, Nordhavn og Sydhavn værdiansættes med udgangspunkt i den samlede metros forventede kapitalværdi under hensyntagen til de planlagte anlægsinvesteringer.

### Årets investering i 2018 fordelt på projekter



### Samlet investering pr. 31.12.2018 fordelt på anlægsprojekter



Den regnskabsmæssige værdi af Cityringen, Nordhavn og Sydhavn er i balancen opgjort til 16,4 mia. kr. Dette er en følge af, at Cityringen, Nordhavn og Sydhavn værdiansættes med udgangspunkt i den samlede metros forventede kapitalværdi under hensyntagen til de planlagte anlægsinvesteringer.

## Værdien af den samlede metro

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

De fremtidige pengestrømme, der indgår i kapitalværdien, er baseret på selskabets gældende langtidsbudget og dets indarbejdede forventninger til fremtiden jf. bilag til ledelsesberetningen. Ved opgørelsen af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi. Ultimo 2018 var kapitalværdien højere end den bogførte værdi, hvorfor aktivets værdi er blevet reguleret. Reguleringen (tilbageførsel af tidligere nedskrivning) af anlægsaktiverne på balancedagen udgør 380 mio. kr. jf. note 6 til årsregnskabet.

Det forudsatte renteniveau (diskonteringsfaktoren) udgør den væsentligste usikkerhed i det foretagne skøn af værdien af metroen. Selskabet har i værdiansættelsen af den samlede metro (kapitalværdien) 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 renterisiko på selskabets nuværende og fremtidige gæld. Her har selskabet blandt andet aftaler om renteaftækning af en stor del af den forventede fremtidige maksimale gæld ved aftaler om enten en fast rente eller en inflationsafhængig rente. Løbetiden er fastlagt med udgangspunkt i selskabets forventninger til gældsopbygning og gældsafvikling.

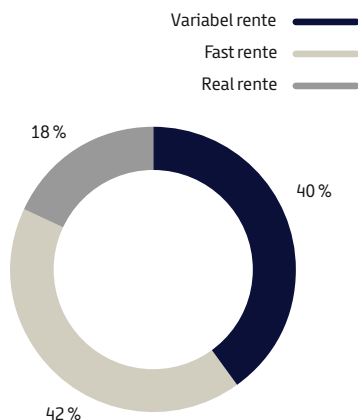
På samme måde som ved værdiansættelsen af metroen stiger den regnskabsmæssige markedsværdi af gælden, når renteniveauet herfor falder. Udsvingene på de to regnskabsposter må ikke forventes at udligne hinanden, blandt andet som følge af, at der bruges forskellige renter (f.eks. lang-/kortsigtet rente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

## Finansiering

Metroselskabet har ved udgangen af 2018 en samlet lånoptagelse på 22,0 mia. kr. (nominelt). Lånene er optaget som genudlån i Danmarks Nationalbank. Selskabets samlede langfristede gældsforpligtelser ultimo 2018 udgør netto 27,6 mia. kr.

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

### Rentefordelingen pr. 31.12.18 i forhold til den forventede maksimale gæld



### Rådgivning

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

Resultatet efter beregnet skat udgør et overskud på 5 t.kr. i 2018 (overskud på 26 t.kr. i 2017).

Det akkumulerede resultat af Metroselskabets rådgivningsopgaver er ultimo 2018 et overskud på 345 t.kr.

### Kapitalforhold og langtidsøkonomi

I forbindelse med selskabets budgetlægning for 2019 er der udarbejdet et opdateret langtidsbudget, herunder det forventede tilbagebetalingstidspunkt for gælden. Langtidsbudgettet viser forventningerne til den langsigtede økonomiske udvikling for metroen. Beskrivelsen er baseret på en

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

Langtidsbudgettet viser, at selskabets nettogæld forventes at nå sit maksimum i 2024 på ca. 29,6 mia. kr. (i løbende priser og inkl. renter). Gælden forventes at være tilbagebetalt i 2065.

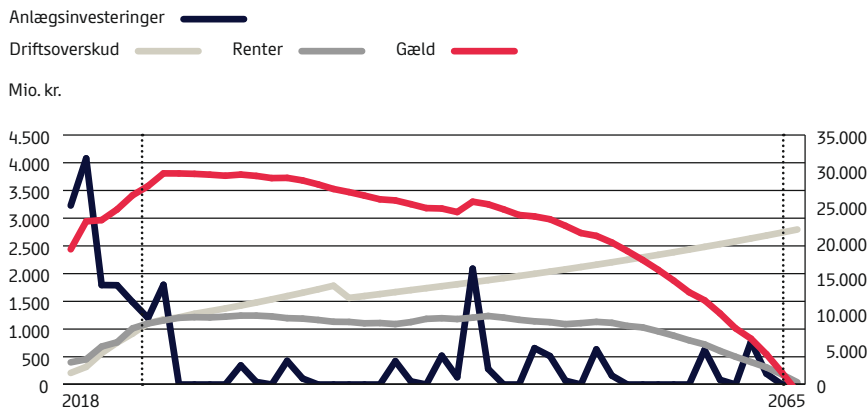
Selskabet har opbygget en renteeksponering, så dele af de fremtidige renteomkostninger fastlåses. Dette er sket ved, at selskabet har indgået finansielle aftaler om renteafdækning, hvorved renten for en stor del af den forventede maksimale gæld er blevet aftalt. Aftalerne er indgået med henblik på at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

Frem mod 2025 afholdes store anlægsinvesteringer, og gælden vil være stigende. Herefter vil overskuddet fra driften af metroen være større end renteomkostningerne, hvorfor der vil blive afdraget på gælden, således at selskabet forventes at være gældfrit i 2065.

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

Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune hæfter som interessenter direkte, ubetinget og solidarisk for alle Metroselskabets forpligtelser, herunder for de lån Metroselskabet har optaget. På grund af statens solidariske hæftelse er Metroselskabet indirekte kreditvurderet

### Selskabets langtidsøkonomi



# Hoved- og nøgletal

## Hoved- og nøgletal

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

\* Normaliseret egenkapital er korrigeret for markedsværdiregulering

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

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

### Nøgletal

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

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

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

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

### Voldgiftssager mv.

Metroselskabets anlægsentreprenør på Cityringen, CMT, indbragte i juli 2016 alle sine claims over for Metroselskabet til Voldgiftsretten – dette for at undgå forældelse. De samlede rejste krav udgjorde ca. 1 mia. EUR (ca. 7,5 mia. kr.).

Metroselskabet indgik den 10. februar 2017 – tiltrådt af selskabets ejere den 6. april 2017 – en forligsaftale med CMT. Med aftalen lukkes blandt andet en række af de af CMT rejste claims svarende til ca.

500 mio. EUR (3,7 mia. kr.), hvorfor disse claims ikke længere verserer ved Voldgiftsretten. Der resterer herefter claims på ca. 500 mio. EUR (3,7 mia. kr.), hvor der som følge af den indgåede forligsaftale er et betalingsmaksimum for, hvad CMT kan få, på 238,5 mio. EUR (1,8 mia. kr.). Der er i 2018 afklaret claims, således at claims i voldgiftsretten herefter udgør 420 mio. EUR (3,1 mia. kr.), og betalingsmaksimum er nedsat til 234,6 mio. EUR (1,8 mia. kr.). De resterende claims er i juridisk forstand varslet på et udokumenteret grundlag. Det er derfor Metroselskabets umiddelbare vurdering, at kravene kan afvises på det foreliggende grundlag.

### Risikostyring

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

#### Systematisk afrapportering

Risici rapporteres på forskellige niveauer. Til enhver risiko er der udpeget en risikoejer, der sikrer, at risici forebygges, håndteres og rapporteres under de enkelte fagområder. Dette sikrer en høj faglighed i rapporteringen. Selskabet arbejder målrettet med at sikre systematik i risikostyringen på tværs af alle selskabets aktiviteter. For selskabets store projekter, herunder Cityringen, Nordhavn og Sydhavn, er der opbygget en proces for risikostyring specielt tilpasset disse projekter. Denne proces involverer entreprenører under anlægget af systemet og sikrer derved, at risici håndteres, hvor det er mest hensigtsmæssigt.

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

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

#### **Netværk og erfaringsudveksling blandt nationale og internationale anlægsprojekter**

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

#### **Forretningsgange i forbindelse med regnskabsafklæggelse og anvendelse af IT**

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

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

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

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

Det forventes, at der vil være 13.000 påstigere på  
Enghave Plads Station en helt almindelig hverdag i 2025.  
Foto: Metroselskabet



# Drift og vedligehold

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

## Driften af metroen

### Driftsstabilitet

I 2018 har driftsstabiliteten for den eksisterende metro (M1 og M2) for tredje år i træk ligget på i gennemsnit 99,2 procent. Hver eneste måned i 2018 har driftsstabiliteten ligget over selskabets målsætning om en driftsstabilitet på minimum 98 procent, og i hovedparten af årets måneder har driftsstabiliteten været endnu højere med en driftsstabilitet over 99 procent.

I myldretiden har driftsstabiliteten ligget på 98,5 procent. Både driftsstabiliteten i og uden for myldretiden ligger på niveau med sidste år.

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

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

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

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





## Metroselskabet har planlagt en række større udskiftninger i den eksisterende metro med henblik på at bevare værdien af selskabets aktiver.

### Kundetilfredshed

Metroselskabet opgør løbende kundernes tilfredshed med den eksisterende metro. Kundetilfredsheden måles på en række punkter, der dækker alt fra kundernes tilfredshed med rejsen som helhed, rettidigheden, personalets service, information til rengøring og tryghed. Generelt ligger tilfredsheden med metroen på et tilfredsstillende niveau i 2018.

### Investeringsprogram

Metroselskabet har planlagt en række større udskiftninger i den eksisterende metro med henblik på at bevare værdien af selskabets aktiver. Der er iværksat et større investeringsprogram, der ud over reinvesteringer i eksisterende aktiver også inkluderer investeringer i kapacitetsforbedrende tiltag. En forbedring i kapaciteten i det nuværende system er en forudsætning for at kunne opretholde den passagervækst, der forventes, og som samtidig er grundlaget for selskabets langtidsøkonomi.

Frem mod 2025 forestår selskabet et levetidsforlængende vedligehold af de eksisterende tog, for at disse frem til 2035 fortsat kan levere en høj service til kunderne. Det levetidsforlængende renoveringsprogram er igangsat i 2018. Styresystemet i den eksisterende metro står over for en udskiftning i slut 2020'erne, hvorfor der allerede nu er igangsat en planlægning heraf.

Selskabet har indkøbt 8 nye tog til den eksisterende metro med henblik på at øge kapaciteten markant inden for de kommende år. De nye tog forventes idriftsat trinvist, mens de gamle tog tages ud af driften til den gennemgribende renovering i 2021. Dette vil kunne imødekomme den forventede passagervækst, der forventes at være inden for de kommende år.

Derudover er planlægningen for ombygninger af infrastrukturen, herunder vedligeholdelsescentret og sporskifter, i fuld gang, således at de er på plads, når de ekstra tog skal i drift.

### Kundetilfredshed med:

	2017 – gennemsnit for hele året (procent)	2018 – gennemsnit for hele året (procent)
<b>Rejsen</b>	<b>96</b>	<b>96</b>
Køreplan	95	95
Tryghed	94	95
Personalets service og fremtræden	90	91
Information til kunderne	78	82
Rengøring af stationerne	90	88
Rengøring af tog	81	80

## “ Opgraderingen af softwaren i styresystemet og 31 tog i drift vil øge kapaciteten i metroen [...]

I investeringsprogrammet er der endvidere i 2018 igangsat et arbejde med at identificere nye veje til øget kapacitet på både kort og længere sigt ved at optimere metroens adfærdsdesign. Et særligt fokus er på togene og de mest kapacitetsudfordrede stationer, hvor det søges at forbedre passagerflow og kundeoplevelsen. I forlængelse af de designmæssige tiltag arbejdes endvidere med ud kald, kampagner og stewardadfærd, som guider passagererne til at handle mere hensigtsmæssigt under trængsel, eksempelvis i forbindelse med af- og påstigning. Derudover er der arbejdet med forskellige løsninger for at optimere sædeopsætningen i de eksisterende tog.

### **Igangsætning af driften i henhold til ny kontrakt**

Metroselskabet har i 2018 arbejdet med at forberede igrangsætning af en ny kontrakt med virksomheden Metro Service A/S, som står for drift og vedligehold af den eksisterende metro (M1/M2) fra den 1. januar 2019 og frem til medio 2024. Endvidere har Ansaldo STS, som har vundet udbuddet af drift og vedligehold af Cityringen og afgreningerne til Sydhavnen og Nordhavnen (M3/M4), valgt Metro Service A/S som underleverandør til at varetage denne opgave.

Metroselskabet arbejder tæt sammen med Metro Service A/S for at sikre et succesfuldt og tillidsfuldt samarbejde i den nye kontraktperiode, hvor målet er, at passagererne oplever et sammenhængende metrosystem.

### **Opgradering af styresystemet**

I efteråret 2018 er metroens styresystems software blevet opgraderet. Dette medfører en effektivisering af køreplanen og driften, hvilket gør, at driftsstabiliteten og kapaciteten bliver øget på begge linjer.

Metroselskabet bliver dermed i stand til at fragte flere kunder med metroen. I slutningen af 2018 har Metroselskabet arbejdet på en mere ambitiøs køreplan, som betyder, at der vil være 31 tog i drift i størstedelen af myldretiden i 2019 – i modsætning til 30 tog i 2018, samt at der vil være flere afgange i døgnet. Opgraderingen af softwaren i styresystemet og 31 tog i drift vil øge kapaciteten i metroen, således at der bliver plads til flere passagerer i myldretiden samtidig med, at den nuværende driftsstabilitet opretholdes.

### **Opgradering af metroens passagerinformationssystem**

Metroselskabet har i 2017 og 2018 foretaget en større opgradering af metroens passagerinformationssystem. Det nye passagerinformationssystem forventes at give et markant løft i kvaliteten af passagerinformationen, når alle de nye funktioner i opgraderingen tages i brug i løbet af 2019. Som en del af opgraderingen er informationskærmene på perronerne skiftet til en ny type, der svarer til de informationskærme, der også bliver opsat på Cityringen. De nye skærme vil være med til at sikre en ensartet kundeoplevelse i de to metrosystemer.



**M**

**DO**

# Anlæg

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

“

**Metroselskabet har tre større anlæg under opførelse, som befinder sig i hver sin fase.**

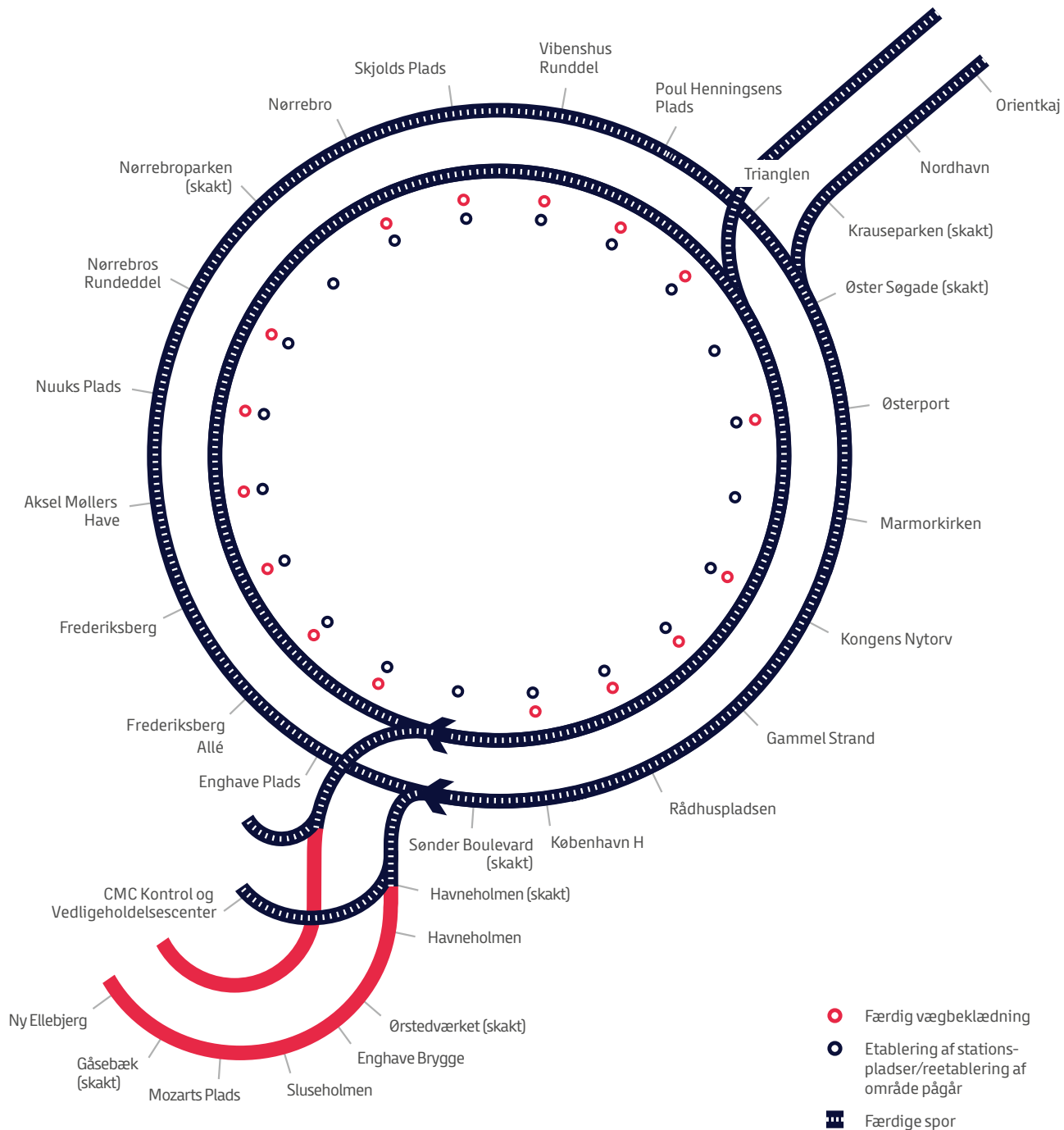
Metroselskabet har tre større anlæg under opførelse, som befinder sig i hver sin fase. For det første står Metroselskabet for anlægget af Cityringen, som er en 15,5 km underjordisk metrolinje med 17 stationer i det centrale København og Frederiksberg. For det andet varetager Metroselskabet anlægget af en Nordhavnsmetro, som bliver en afgrening fra Cityringen til den nye bydel i Nordhavn. For det tredje er Metroselskabet i gang med anlægget af Sydhavnsmetroen, som bliver en forlængelse af linjen fra Nordhavn via Cityringen til Ny Ellebjerg Station. Samlet set har selskabet investeringer for 38,5 mia. kr. i 2018-priser i anlæg.

Metroselskabets organisation skal tilpasses en mindre anlægsp portefølje som følge af, at Cityringen og Nordhavnsafgreningen er gået ind i sin afsluttende fase, hvor

de administrative omkostninger er let faldende. Samtidigt er de administrative omkostninger på Sydhavnsafgreningen øget som følge af øget aktivitet på projektet. Herudover har Metroselskabet fået til opgave et lave en forundersøgelse af metrobetjening til Lynetteholmen. På den baggrund har bestyrelsen ultimo 2018 besluttet at disponere 20 mio.kr. i budgettet for 2019 til udskydelse af den planlagte nedgang i organisationen. Udskydelsen kan både gøre det muligt for selskabet at fastholde medarbejdere i en situation, hvor der sker forskydninger i færdiggørelsesarbejdet på Cityringen, ligesom det kan sikre, at de rigtige medarbejdere kan fastholdes til arbejde på Sydhavn og Lynetteholmen. Endelig medvirker aktiviteterne på letbanen i Ring 3 til, at selskabet kan fastholde nøglemedarbejdere.

# Status på Cityringen, Nordhavn- og Sydhavnslinjen

31.12.18



## Fokus på færdiggørelse af Cityringen

Arbejdet på Cityringen er inde i sin sidste fase, og selskabet arbejder målrettet med at få Cityringen klar til åbning i sommeren 2019. I april 2018 rundede projektet en vigtig milepæl, da sporlægningen blev færdig. Der er således spor hele vejen rundt på Cityringen i begge tunneller.

I 2018 har det største fokuspunkt for fremdriften af anlægsarbejdet været de arkitektoniske arbejder med blandt andet at opsætte vægbeklædning, ovenlys, gulve og belysning. Herudover har der også været stort fokus på de mekaniske og elektriske arbejder, herunder installation af ventilation og brandsikring mv., og test af disse systemer samt installation af transportsystemet og test af dette system og tog som et samlet system.

Frem til sommeren 2018 har der været mindre fremdrift i de arkitektoniske arbejder end forudsat i tidsplanen. Der har således været behov for at øge ressourceindsatsen, og der er derfor tilført flere ressourcer til de arkitektoniske arbejder, hvor bemanningen er mere end fordoblet i efteråret 2018.

Frem mod åbningen af Cityringen har Metroselskabet identificeret følgende kritiske aktiviteter ultimo 2018:

- Den arkitektoniske færdiggørelse af stationerne
- De mekaniske og elektriske arbejder
- Test af systemer og tog
- Sikkerhedsgodkendelse

For at sikre selskabets ejere indsigt og skabe åbenhed om fremdriften frem til færdiggørelse og åbning af Cityringen begyndte Metroselskabet i efteråret 2018 at udarbejde en månedlig "Ejerorientering – Cityring", hvor fremdriften på en række kritiske aktiviteter for færdiggørelse af

Cityringen afrapporteres i den sidste fase af anlægget. I ejerorienteringerne har der igennem efteråret 2018 været fokus på fornævnte fire kritiske aktiviteter.

Bedømt ud fra fremdriften, som den fremstår for tiden til og med december 2018, er det vurderingen, at Cityringen vil kunne åbne som planlagt. Men ved så stort et projekt vil der altid være risici, som helt frem til åbningstidspunktet kan vise sig at give anledning til forsinkelser.

## Metro til Nordhavn

Entreprenørens fokus har i 2018 været på færdiggørelse af betonarbejderne i stationsboksen, samt opstart af dels de arkitektoniske arbejder (AF-arbejderne) og dels de mekaniske og elektriske installationer (M&E-arbejderne). Ved Krauseparken er betonarbejderne i tværtunnelen og skakten afsluttet, og arbejdet med de mekaniske og elektriske installationer (M&E-arbejderne) pågår som planlagt.

I starten af november 2018 blev de sidste spor på Nordhavnsafgreningen lagt og installationen af kørestrøm færdiggjort. Der er således lagt spor på hele strækningen, som forbinder de nye metrostationer, Nordhavn og Orientkaj, med det øvrige metronet. Nordhavnslinjen kører parallelt med Cityringen fra København H gennem Indre By til Østerport Station. Herefter drejer den af under Sortedams Sø og fortsætter til Nordhavn Station. Den sidste strækning til Orientkaj løber som højbane. Mere end 89 procent af de overjordiske anlægsarbejder fra Nordhavn Station til og med Orientkaj Station er færdiggjort.

“  
**I april 2018 rundede projektet en vigtig milepæl, da sporlægningen blev færdig.**

## Metro til Sydhavn

Kontrakterne på Sydhavnsmetroen blev underskrevet i marts 2018, hvorefter byggepladserne løbende er blevet indrettet og overdraget til entreprenøren. Den første byggeplads, der blev indrettet, er Enghave Brygge, hvor entreprenøren har påbegyndt arbejdet med sekantpæle, som bruges som støttevægge i skakten. Fem ud af seks byggepladser er blevet overdraget til entreprenøren i 2018.

I april 2018 gik de forberedende arbejder i forbindelse med forurenede jord og bortskaffelse omkring Gåsebæk skakt i gang.

Den 8. november 2018 gik arbejdet med at anlægge den nye metrolinje til Sydhavn officielt i gang, da første spadestik blev taget på byggepladsen på Enghave Brygge. De grønne metrohegn er skudt op flere steder i Sydhavn, og på metrohegnet ved Enghave Brygge blev et knap 500 meter langt graffitiværk indviet den 15. september 2018. Kunstnerne bag værket betegner det som Europas længste sammenhængende graffitiværk.

Sydhavnsmetroen er en forlængelse af linjen M4, som går fra Orientkaj i nord ind over City og videre til Sydhavn. Sydhavnsmetroen får i alt fem stationer, og den strækker sig fra Fisketorvet ind over de nye byudviklingsområder langs havnen til det ældre arbejderkvarter ved Mozarts Plads for at ende i den sydlige del af Valby ved stationen Ny Ellebjerg, som bliver et trafikalt knudepunkt.

## Digitalisering

Med udgangspunkt i en kortlægning af selskabets arbejdsprocesser og værktøjer med involvering bredt i organisationen har Metroselskabet i 2018 færdiggjort en analyse af selskabets modenhed inden for digitalisering.

Med henblik på at sikre, at selskabet i stadig større grad bliver i stand til at møde omverdens fortsat højere krav til digitalisering, har analysen identificeret et behov for investering i digitalisering for at forbedre selskabets modenhed hvad angår digitale arbejdsprocesser og værktøjer.

Analysen har i øvrigt haft fokus på selskabets behov for løbende effektivisering, således at udgifterne til opretholdelse af en effektiv organisation holdes på et niveau, der modsvarer omfanget af opgaver.

Selskabets bestyrelse skal i januar 2019 prioritere og beslutte de fremadrettede tiltag og tilhørende investeringer inden for digitaliseringsområdet.

Metrohegnet ved Enghave Brygge  
skaber et nyt og midlertidigt byrum.  
Foto: Ditte Valente









## Sikkerhed på Rette Spor

**Metroselskabet og Hovedstadens Letbane vil have, at alle skal kunne arbejde sikkert uden ulykker.**

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

**For at holde os på rette spor gør vi følgende:**

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



## Sikkerhed på Rette Spor

2018 var året, hvor Metroselskabets sikkerhedsvision, Sikkerhed på Rette Spor, for alvor kom i fokus. Sikkerhed skal være en integreret del af Metroselskabets arbejde, og selskabet vil med visionen sikre, at alle, der arbejder i selskabet og på selskabets projekter, kan arbejde sikkert uden ulykker.

Visionen afspejler, at sikkerhed fremover skal være et styrende hensyn, som varetages bredt i organisationen som en integreret del af kerneopgaven i de forskellige fagområder. Derfor var 2018 også året, hvor selskabet har haft fokus på at afklare roller og ansvarsområder i forhold til at varetage hensynet til sikkerhed i de forskellige byggefaglige funktioner og lancerede et omfattende uddannelsesforløb i sikkerhed, Safety Academy.

Formålet med Safety Academy er, at medarbejdere og ledelse hos Metroselskabet og entreprenører gennem workshops og træningsforløb får øget fokus på egen og kollegaers sikkerhed og udvikler en række færdigheder, som vurderes at være centrale for en god sikkerhedsperformance. Safety Academy er startet op i andet halvår af 2018. I 2018 har alle selskabets medarbejdere været igennem akademiets grundmodul, og cirka 30 medarbejdere har været igennem modulet i interventionstræning. I 2019 løber en række mere specialiserede kurser, der skal give medarbejdere både i Metroselskabet og hos selskabets entreprenører konkrete værktøjer til at styrke sikkerhed i udførelsen af deres arbejde samt et omfattende ledertræningsprogram.

Endvidere har Metroselskabet afprøvet nye måder at byde entreprenørerne på Sydhavnsafgreningen velkommen på med fokus på at opbygge en god samarbejdsrelation og en fælles referenceramme for en høj standard for sikkerhed fra projektets begyndelse.

Visionen har været i fokus på de indledende møder mellem ledelsen i Metroselskabet og ledelsen hos entreprenørerne, og herudover har Metroselskabets topledelse sammen med ledelsen fra anlægsentreprenøren på Sydhavnsmetroen besøgt en igangværende byggeplads, der af entreprenørerne er udpeget som forbilledlig i forhold til sikkerhed.



**Sikkerhed er en kerneværdi for Metroselskabet, og alle bør vide, hvordan de kan gøre en positiv forskel.**

- Henrik Plougmann Olsen, Administrerende direktør i Metroselskabet.

### Ulykkesfrekvens

Ulykkesfrekvensen på Cityringen i 2018 er væsentligt forbedret sammenlignet med 2017. 2017 blev afsluttet med en gennemsnitlig frekvens på 15,9 ulykker med fravær pr. 1 mio. arbejdstimer. Med udgangen af december 2018 ligger ulykkesfrekvensen på 5,4. Der er således tale om et betragteligt fald i ulykkesfrekvensen på Cityringen fra 2017 til 2018.

Nordhavnsprojektet har haft en lang periode på 1 år og 8 måneder uden ulykker med fravær. Desværre var der en ulykke med fravær i december 2018, og projektet går derfor ud af 2018 med en ulykkesfrekvens for året på ca. 4,6. Det er dog stadig et betragteligt fald i forhold til 2017, hvor den samlede frekvens for året lå på 12,0.

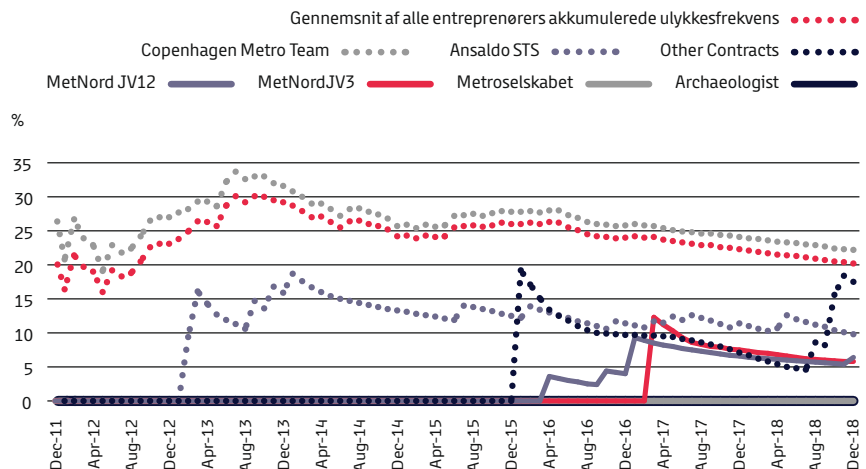
Sydhavnsprojektet er startet op i 2018, og anlægsentreprenøren på projektet havde 1 ulykke med fravær i december 2018. Den samlede ulykkesfrekvens for projektet er 5,7 for 2018 (februar til december). Isoleret set på det igangværende arbejde, der udføres på Ny Ellebjerg, transfertunnel og flytning af station, har der ikke været ulykker med fravær i 2018.

### Metro til ny ø i København

Den 5. oktober 2018 indgik Regeringen og Københavns Kommune en principaftale om anlæg af Lynetteholmen. Lynetteholmen er en ny ø, som skal anlægges mellem Nordhavn og Refshaleøen i København. Det forventes, at Lynetteholmen på sigt vil give plads til cirka 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser. Det indgår i principaftalen, at Lynetteholmen skal udvikles som en bæredygtig bydel bl.a. med fokus på cyklisme og højklasset kollektiv trafik baseret på metrobetjening til Københavns centrum. Det indgår ligeledes i aftalen, at metroen, udover at betjene Lynetteholmen, videreføres til Refshaleøen og eventuelt videre til Kløverparken, såfremt der findes finansiering hertil.

Metroselskabet har fået til opgave at lave en forundersøgelse af metrobetjening af området, som blandt andet skal indeholde en analyse af anlægstekniske løsninger, trafikprognoser for området og de forventede anlægsomkostninger for projektet. Ultimo 2018 er Metroselskabet gået i gang med analysearbejdet. Forundersøgelsen forventes afsluttet ultimo 2019.

### Akkumuleret ulykkesfrekvens pr. entreprenør for perioden 1. december 2011 til 31. december 2018



# Forretningsudvikling

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



**Det blev besluttet, at det er Metroselskabet, der skal stå for byggemodningen og udviklingen af området (Ny Ellebjerg, red).**

I forbindelse med aftale mellem staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om placering af metrostationen ved Ny Ellebjerg under terræn blev det besluttet, at en del af finansieringen skal komme fra udvikling af området over baneterrænet ved Ny Ellebjerg. Det blev besluttet, at det er Metroselskabet, der skal stå for byggemodningen og udviklingen af området.

Med folketingets vedtagelse af lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S den 13. december 2018 blev Metroselskabets formålsbestemmelse udvidet, således at Metroselskabet kunne gå i gang med arbejdet med at forberede udvikling af området.

I slutningen af 2018 har Metroselskabet derfor udbudt en opgave, der skal give viden om omkostningerne til overdækning af banearealet. Der skal gennemføres beregninger for forskellige grader af overdækning kombineret med varierende frihedsgrader for, hvornår der kan arbejdes mellem sporene på området. Analysen forventes afsluttet i foråret 2019.

# Om Metroselskabet

Kønsfordeling  
i Metroselskabet

Alle medarbejdere

**41%**

---

Ledelsen

**35%**

---

Ledelsesgruppen med direktører

**41%**

---

Direktørgruppen

**60%**



**59%**

---

**65%**

---

**59%**

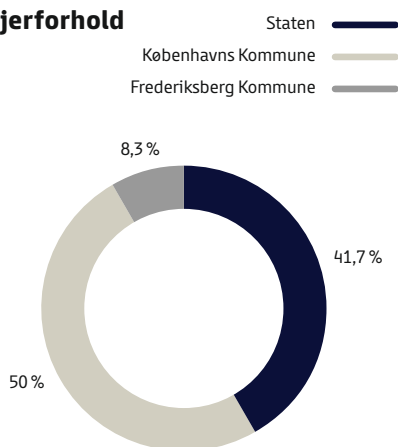
---

**40%**



# Ejerforhold

## Ejerforhold



Staten — Metroselskabet er stiftet pr. 1. januar 2007 med hjemmel i lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og 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
- skal stå for drift og vedligeholdelse af den samlede metro
- skal foretage offentlige udbud af anlæg og drift samt vedligeholdelse af metroen
- skal drives på et forretningsmæssigt grundlag
- skal stille de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetagelse af Hovedstadens Letbane I/S' virksomhed
- kan drive anden virksomhed, som har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med metroaktiviteterne
- kan udnytte byggeretten over banearialet inden for udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station og

udvikle området og foretage fornødne ejendomsretlige dispositioner

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

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

Bestyrelsen består af ni medlemmer, der udpeges for en periode på fire år. Københavns Kommune og staten udpeger hver tre medlemmer, mens Frederiksberg Kommune udpeger ét medlem samt en suppleant. Ud over de af ejerne udpegede medlemmer vælger selskabets medarbejdere to medlemmer til bestyrelsen. I 2018 blev der afholdt 10 møder i bestyrelsen og henholdsvis fire og tre møder i bestyrelsens risikokomité og revisionskomité samt ét møde i bestyrelsens vederlagskomité.





# Metroselskabets bestyrelse

Jørn Neergaard Larsen  
1949

Tiltrådt 12. januar 2017  
Formand for bestyrelsen  
Formand for risikokomiteen  
Formand for vederlagskomiteen

Udpeget af staten

Vederlag for 2018: 452.002 kr.

Lars Weiss  
1971

Tiltrådt 1. januar 2018  
Næstformand  
Medlem af risikokomiteen  
Medlem af vederlagskomiteen

Udpeget af Københavns Kommune  
Medlem af Københavns  
Borgerrepræsentation

Vederlag for 2018: 335.251 kr.

**Tillidshverv**

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

Jørgen Glenthøj  
1955

Tiltrådt 15. januar 2009  
Næstformand  
Medlem af risikokomiteen  
Medlem af revisionskomiteen  
Medlem af vederlagskomiteen

Udpeget af Frederiksberg Kommune  
Medlem af Frederiksberg  
Kommunalbestyrelse

Vederlag for 2018: 335.251 kr.

**Tillidshverv**

- Medlem af bestyrelsen i Wonderful  
Copenhagen

## Birgitte Brinch Madsen 1963

Tiltrådt 1. april 2014  
Bestyrelsesmedlem  
Formand for revisionskomiteen  
Medlem af vederlagskomiteen

Udpeget af staten  
Direktør

Vederlag for 2018: 217.188 kr.

### Tillidshverv

- Bestyrelsesmedlem i Holte Fjernvarme
- Bestyrelsesformand i Oreco A/S
- Bestyrelsesformand i RUM A/S
- Bestyrelsesformand i Intech International A/S
- Bestyrelsesmedlem i Investeringsforeningen Danske Invest og tilhørende fonde
- Bestyrelsesmedlem i Nordsøfonden
- Bestyrelsesmedlem i DEIF A/S
- Bestyrelsesmedlem i Orbicon A/S
- Bestyrelsesmedlem i EUDP

## Harald Børsting 1952

Tiltrådt 1. april 2014  
Bestyrelsesmedlem

Udpeget af staten

Vederlag for 2018: 127.188 kr.

### Tillidshverv

- Bestyrelsesmedlem i Refshaleøens Holding
- Bestyrelsesmedlem i Refshaleøens Ejendomsselskab

## Ali Hansen 1960

Tiltrådt 1. januar 2018  
Bestyrelsesmedlem

Medlem af revisionskomiteen  
Fratrådt 5. juni 2018  
Tiltrådt 1. august 2018

Udpeget af Københavns Kommune  
Medlem af Københavns  
Borgerrepræsentation

Vederlag for 2018: 130.990 kr.

### Tillidshverv

- Medlem af Sundheds- og Omsorgsudvalget

## Fanny Broholm 1988

Tiltrådt 1. januar 2018  
Bestyrelsesmedlem

Udpeget af Københavns Kommune  
Medlem af Københavns  
Borgerrepræsentation

Vederlag for 2018: 127.188 kr.

### Tillidshverv

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

## Peter Jensen 1963

Tiltrådt 1. januar 2014  
Bestyrelsesmedlem

Valgt af medarbejderne i Metroselskabet  
Driftsingeniør

Vederlag for 2018: 127.188 kr.

## Mimi Larsson 1975

Tiltrådt 1. januar 2018  
Bestyrelsesmedlem

Valgt af medarbejderne i Metroselskabet  
Chefkonsulent

Vederlag for 2018: 127.188 kr.

## Flemming Brank 1957

Udpeget af Frederiksberg Kommune  
Suppleant

## Forhenværende medlemmer i 2018

## Charlotte Lund 1982

Tiltrådt 6. juni 2018  
Bestyrelsesmedlem  
Medlem af revisionskomiteen  
Fratrådt 31. juli 2018

Udpeget af Københavns Kommune  
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

Vederlag for 2018: 26.198 kr.

### Tillidshverv

- Medlem af Økonomiudvalget
- Medlem af Socialudvalget

### Bestyrelsens evalueringsprocedure

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

## Deltagelse i bestyrelsesmøder 2018

	Bestyrelsesmøder 10 møder	Revisionskomite 3 møder	Risikokomite 4 møder	Vederlagskomite 1 møde
Jørn Neergaard Larsen	10/10		4/4	1/1
Jørgen Glenthøj	9/10	3/3	1/4	1/1
Lars Weiss	9/10		3/4	1/1
Birgitte Brinch Madsen	9/10	3/3		1/1
Harald Børsting	10/10			
Ali Hansen*	9/10	2/3		
Charlotte Lund**	1/10			
Fanny Broholm	6/10			
Peter Jensen	9/10			
Mimi Larsson	10/10			

\*Ali Hansen bevilget orlov fra Borgerrepræsentationen fra den 1. juni til 31. juli 2018.

\*\*Charlotte Lund udpeget som medlem af Metroselskabets bestyrelse fra den 6. juni til 31. juli 2018.

Tilsammen har Ali Hansen og Charlotte Lund deltaget i 10 bestyrelsesmøder.

# Metroselskabets direktion

**Selskabets direktion:**

Henrik Plougmann Olsen  
1968

Administrerende direktør

Vederlag for 2018: 2.988.542 kr.

**Tillidshverv**

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

**Selskabets direktion supporteres af en direktørgruppe bestående af:**

Anne-Grethe Foss  
1942

Direktør

Erik Skotting  
1957

Teknisk direktør

Rebekka Nymark  
1970

Kundedirektør

Louise Høst  
1977

Plan- og arbejdsmarkedsdirektør

# Metroselskabets ansatte



**Blandt de fem direktører er 40 procent mænd og 60 procent kvinder.**

Metroselskabet tilstræber aktivt at tiltrække mænd og kvinder ligeligt til både lederstillinger og andre stillinger. Der er 339 medarbejdere i selskabet ultimo 2018. Kønsfordelingen blandt alle medarbejdere er 41 procent kvinder og 59 procent mænd. Metroselskabet arbejder sammen med universiteterne og andre uddannelsesinstitutioner ved at tilbyde studie- og praktikpladser. Desuden tilbyder Metroselskabet projekt- og specialestuderende adgang til relevante projekter. I 2018 har Metroselskabet haft tre elever ansat. Der er 31 studerende ansat, og selskabet har 7 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, inklusiv direktørgruppen, er på 59 procent mænd og 41 procent kvinder.

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

Ved regnskabsårets udløb beskæftigede selskabet 339 medarbejdere mod 330 i 2017. Medarbejderne tager sig af selskabets administration, styring af driften af den eksisterende metro og af anlæg af Cityringen og Nordhavn- og Sydhavnsafgreningen samt projektering af letbane på Ring 3 på vegne af Hovedstadens Letbane. Endvidere er der omkring 180 rådgivere tilknyttet – og ofte placeret i – Metroselskabets hovedkontor samt omkring 130 mere løst tilknyttede rådgivere, der arbejder fra andre steder i Danmark og fra forskellige steder i verden.

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

# Compliancetest af Metroselskabet

I 2018 foretog Metroselskabet en omfattende compliancetest af Metroselskabets selskabsdokumenter og af selskabets politikker og strategier inden for samfundsansvar.

## God selskabsledelse

Metroselskabet kortlagde de dokumenter, som udgør reguleringen af Metroselskabets selskabsledelse, og foretog på baggrund heraf en compliancetest af disse op imod de krav og anbefalinger, der er til god selskabsledelse i forhold til Statens ejerskabspolitik 2015 og Anbefalinger for god selskabsledelse fra Komiteen for God Selskabsledelse, som blev revideret i 2018. Selskabsdokumenterne blev også gennemgået ift. kravene fra Københavns Kommunes politik om aktivt ejerskab. Formålet med compliancetesten var at få udpeget de områder, hvor der var mulighed for forbedringer.

Den generelle konklusion af compliancetesten for god selskabsledelse var, at selskabets ledelsesdokumenter er i compliance. Dog udestod den reviderede anbefaling 3.1.2. i Komiteen for God Selskabsledelse, hvoraf det fremgik, at bestyrelsen årligt bør drøfte "selskabets

aktiviteter, for at sikre en for selskabet relevant mangfoldighed i selskabets ledelsesniveauer, samt udarbejder og vedtager en politik for mangfoldighed". Bestyrelsen besluttede på den baggrund at fremlægge en politik for mangfoldighed sammen med compliancetesten for 2019.

## Samfundsansvar


Metroselskabet foretog samme compliancetest vedrørende selskabets politikker og strategier for samfundsansvar. Testen viste, at Metroselskabet levede op til de krav og anbefalinger, der fremgik af årsregnskabslovens nugældende regler.


Metroselskabet har tilsluttet sig FN Global Compact og udarbejder således en selvstændig afrapportering på samfundsansvar uafhængigt af ledelsesberetningen i en CSR-rapport, som er indsendt til FN. Metroselskabets afrapportering på samfundsansvar i henhold til Årsregnskabslovens § 99a, stk. 7, indgår ligeledes i Metroselskabets CSR-rapport for 2018.

Metroselskabets CSR-rapport kan læses her: [m.dk/dokumenter](http://m.dk/dokumenter).

# Årsregnskab

Udvikling i resultat før af- og nedskrivninger samt takstindtægter

 Budgetterede takstindtægter

 Realiserede takstindtægter

**846**  
2018

**891**  
2018





# 64,7 mio.

passagerer i 2018

# 1,2 mio.

ekstra passagerer



# Regnskabspraksis 2018

## Regnskabsgrundlag

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

Regnskabsperioden er den 1. januar - 31. december 2018. Årsrapporten er aflagt i tusinder DKK. Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

### Generelt om indregning og måling

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

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

Ved første indregning måles aktiver og passiver til kostpris. Efterfølgende måles aktiver og forpligtelser som beskrevet for 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.

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 og markedsværdiregulering**

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

**Selskabsskat**

Interessentskabet er ikke skattepligtigt.

## Balancen

### Materielle anlægsaktiver

#### Anlæg af metro

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

#### Metro i drift

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

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

Tunnel og skal af underjordiske stationer	<b>100 år</b>
Andre faste anlæg	<b>50 år</b>
Rullende materiel, mekaniske og elektriske installationer	<b>25 år</b>
Øvrige tekniske installationer	<b>10 år</b>

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	<b>3 år</b>
Inventar og driftsmidler i øvrigt	<b>5 år</b>
Midlertidigt kontorbyggeri	<b>15 år</b>

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

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

### Værdiansættelse af anlægsaktiver

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

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

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

#### **Finansielle anlægsaktiver**

##### *Kapitalandele*

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

##### *Tilgodehavender*

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

#### **Omsætningsaktiver**

##### *Ejendomme*

Ejendomme måles til kostpris.

##### *Tilgodehavender*

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

##### *Værdipapirer*

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

##### *Likvide beholdninger*

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

#### **Langfristede gældsforpligtelser**

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

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

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

#### **Andre finansielle forpligtelser**

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

#### **Pengestrømsopgørelse**

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

Pengestrømme vedrørende driftsaktiviteter præsenteres efter den indirekte

metode og opgøres som driftsresultat reguleret for ikke-kontante driftsposter samt ændring i tilgodehavender og gæld vedrørende driftsaktiviteten.

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

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

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortfristede værdipapirer.

#### **Segmentoplysninger**

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

# Resultatopgørelse

## Resultatopgørelse for perioden 1. januar - 31. december 2018

Alle tal i 1.000 kr.	Note	2018	2017
<b>Indtægter</b>			
Metroens takstindtægter	1	890.635	902.994
Metroens driftsindtægter	1	359.589	381.903
Værdi af eget arbejde		207.380	203.787
Andre driftsindtægter	2	34.822	30.804
<b>Indtægter i alt</b>		<b>1.492.426</b>	<b>1.519.488</b>
<b>Omkostninger</b>			
Metroens driftsomkostninger	1	-933.085	-943.421
Personaleomkostninger	3	-233.932	-224.565
Andre eksterne omkostninger		-33.499	-31.399
<b>Omkostninger i alt</b>		<b>-1.200.516</b>	<b>-1.199.385</b>
<b>Resultat før af- og nedskrivninger</b>		<b>291.910</b>	<b>320.103</b>
Afskrivninger	4	-164.152	-178.219
Nedskrivninger	4	-665	-390.280
Tilbageførsel af nedskrivning	4	379.816	1.090
<b>Af- og nedskrivninger i alt</b>		<b>214.999</b>	<b>-567.409</b>
<b>Resultat før finansielle poster</b>		<b>506.909</b>	<b>-247.306</b>
<b>Finansielle poster</b>			
Finansielle indtægter	5	253.764	79.381
Finansielle omkostninger	5	-576.258	-442.076
<b>Finansielle poster i alt</b>		<b>-322.494</b>	<b>-362.694</b>
<b>Resultat før markedsværdiregulering</b>		<b>184.415</b>	<b>-610.000</b>
Markedsværdiregulering	5	-142.681	694.567
<b>Årets resultat</b>		<b>41.734</b>	<b>84.567</b>

# Balance

## Aktiver pr. 31. december 2018

Alle tal i 1.000 kr.	Note	2018	2017
<b>Anlægsaktiver</b>			
<b>Materielle anlægsaktiver</b>			
Anlæg af metro	6	16.683.263	12.923.329
Metro i drift	7	4.408.407	4.553.241
Bygninger	8	51.711	59.236
Driftsmidler og inventar	8	36	122
<b>Materielle anlægsaktiver i alt</b>		<b>21.143.417</b>	<b>17.535.928</b>
<b>Finansielle anlægsaktiver</b>			
Andre kapitalandele	9	22.983	23.648
Tilgodehavender	10	1.432.085	32.939
Afledte finansielle instrumenter	11	2.699.745	2.154.609
<b>Finansielle anlægsaktiver i alt</b>		<b>4.154.813</b>	<b>2.211.196</b>
<b>Anlægsaktiver i alt</b>		<b>25.298.230</b>	<b>19.747.124</b>
<b>Omsætningsaktiver</b>			
Ejendomme	12	5.935	5.935
Tilgodehavender	13	1.046.997	1.314.728
Tilgodehavende ejerindskud	14	372.640	361.318
Periodeafgrænsningsposter		8.645	45.910
Værdipapirer	15	3.647.933	3.376.367
Likvide beholdninger	15	0	0
<b>Omsætningsaktiver i alt</b>		<b>5.082.150</b>	<b>5.104.258</b>
<b>Aktiver i alt</b>		<b>30.380.380</b>	<b>24.851.382</b>



**Passiver** pr. 31. december 2018

Alle tal i 1.000 kr.	Note	2018	2017
<b>Kapitalindestående</b>			
Primo		-1.494.768	-1.579.335
Årets tilgang		487.661	84.567
<b>Kapitalindestående i alt</b>		<b>-1.007.107</b>	<b>-1.494.768</b>
<b>Langfristede gældsforpligtelser</b>			
Langfristede gældsforpligtelser	16	21.820.161	15.922.171
Afledte finansielle instrumenter	16	5.876.088	6.155.934
<b>Langfristede gældsforpligtelser i alt</b>		<b>27.696.249</b>	<b>22.078.105</b>
<b>Kortfristede gældsforpligtelser</b>			
Kortfristet del af langfristet gæld	16	2.651.405	3.264.975
Banklån		150.304	27.623
Leverandørgæld		485.105	165.068
Forudbetalt ejerindskud	17	0	445.927
Forudbetalt kunder		49.590	41.033
Anden gæld	18	354.834	323.420
<b>Kortfristede gældsforpligtelser i alt</b>		<b>3.691.238</b>	<b>4.268.045</b>
<b>Gældsforpligtelser i alt</b>		<b>31.387.487</b>	<b>26.346.150</b>
<b>Passiver i alt</b>		<b>30.380.380</b>	<b>24.851.382</b>
Segmentoplysninger	19		
Forslag til resultatdisponering	20		
Begivenheder efter statusdagen	21		
Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser	22		
Revisions- og rådgivningshonorar	23		
Nærtstående parter	24		
Valuta-, rente- og kreditrisiko	25		
Specifikation af lån og finansielle instrumenter	26		

# Egenkapitalopgørelse

Alle tal i 1.000 kr.	Indskud eksisterende Metro	Ejerindskud	Overført resultat inden MVR	Kapitalindestående ekskl. MVR	Markedsværdiregulering (MVR)	I alt
Primo 2017	660.857	15.543.580	-12.379.053	3.825.384	-5.404.718	-1.579.335
Kapitalindskud	0	0	0	0	0	0
Overført fra årets resultat	0	0	-610.000	-610.000	694.567	84.567
Primo 2018	660.857	15.543.580	-12.989.053	3.215.384	-4.710.150	-1.494.768
Kapitalindskud	0	445.928	0	445.928	0	445.928
Overført fra årets resultat	0	0	184.415	184.415	-142.681	41.734
<b>Ultimo</b>	<b>660.857</b>	<b>15.989.508</b>	<b>-12.804.638</b>	<b>3.845.726</b>	<b>-4.852.831</b>	<b>-1.007.107</b>

De seneste 5 års kapitalindskud kan specificeres således:

Alle tal i 1.000 kr.	2018	2017	2016	2015	2014
Primo	15.543.580	15.543.580	15.543.580	12.027.580	9.890.000
Kapitalforhøjelse	445.928	0	0	3.516.000	2.137.580
<b>Ultimo</b>	<b>15.989.508</b>	<b>15.543.580</b>	<b>15.543.580</b>	<b>15.543.580</b>	<b>12.027.580</b>

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

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

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

Ejernes samlede kapitalindskud udgør 16,0 mia. kr. Den samlede anlægssum for Cityring, Nordhavn og Sydhavn udgør i alt 38,5 mia. kr.

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

# Pengestrømsopgørelse

Alle tal i 1.000 kr.	Note	2018	2017
<b>Pengestrømme fra driftsaktivitet</b>			
Metroens takstindtægter		890.635	902.994
Metroens driftsindtægter		359.589	381.903
Andre driftsindtægter		34.822	30.804
Metroens driftsomkostninger		-933.085	-943.421
Personaleomkostninger		-233.932	-224.565
Andre eksterne omkostninger		-33.499	-31.399
Ændring i tilgodehavender		-106.036	280.160
Ændring i leverandørgæld		328.594	-92.906
<b>Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt</b>		<b>307.088</b>	<b>303.569</b>
<b>Pengestrømme fra investeringsaktivitet</b>			
Investeringer i anlæg af metro	27	-3.184.445	-2.648.581
Investeringer i bygninger, driftsmidler og inventar		0	0
Investeringer i værdipapirer (ekskl. værdiregulering)		-271.436	478.511
<b>Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt</b>		<b>-3.455.881</b>	<b>-2.170.070</b>
<b>Pengestrømme fra finansieringsaktivitet</b>			
Lånoptagelse, netto (ekskl. værdiregulering)		4.414.960	2.550.000
Indskud fra ejere		445.927	0
Ændring i tilgodehavender fra finansieringsaktiviteter		-1.445.364	148.245
Anden gæld		31.414	47.727
Nettofinansieringsomkostninger (ekskl. værdiregulering)		-420.824	-464.595
<b>Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt</b>		<b>3.026.113</b>	<b>2.281.377</b>
Ændring i likvider		-122.680	414.876
Likvider primo		-27.623	-442.499
<b>Likvider ultimo</b>		<b>-150.304</b>	<b>-27.623</b>

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af årsregnskabets øvrige bestanddele.

# Noter

## Note 1 Driftsresultat for den idriftssatte metro

Alle tal i 1.000 kr.	2018	2017
<b>Metroens takstindtægter</b>	<b>890.635</b>	<b>902.994</b>
<b>Metroens driftsindtægter</b>		
Udlejning af metro	358.968	381.470
Øvrige indtægter	621	433
<b>Metroens driftsindtægter i alt</b>	<b>359.589</b>	<b>381.903</b>
<b>Andre driftsindtægter</b>	<b>4.713</b>	<b>7.830</b>
<b>Indtægter i alt</b>	<b>1.254.937</b>	<b>1.292.726</b>
<b>Metroens driftsomkostninger</b>		
Betaling for drift	-890.635	-902.994
Kontraktstyring mv.	-37.527	-35.186
Øvrige omkostninger	-4.923	-5.241
<b>Metroens driftsomkostninger i alt</b>	<b>-933.085</b>	<b>-943.421</b>
<b>Administrationsomkostninger</b>	<b>-29.949</b>	<b>-29.236</b>
<b>Omkostninger i alt</b>	<b>-963.034</b>	<b>-972.657</b>
<b>Resultat før afskrivninger</b>	<b>291.903</b>	<b>320.069</b>
Afskrivninger	-164.152	-178.219
Nedskrivninger (Rejsekort)	0	1.090
Tilbageførsel af nedskrivning (Rejsekort)	-665	0
<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>127.086</b>	<b>142.941</b>

Jf. segmentoplysninger i note 19.

Interessentskabet har udliciteret driften af Metroen. Lejebetalingen afhænger af metroens samlede driftsresultat. I 2018 har metroen haft 64,7 mio. passagerer (63,5 mio. i 2017). Takstindtægterne i 2018 er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt på 13,22 kr. (13,65 kr. i 2017).

## Note 2 Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter omfatter indtægter fra administration og varetagelse af bygherreorganisation for Hovedstadens Letbane I/S på 30,0 mio. kr. (22,8 mio. kr. i 2017), salg af rådgiverydelser, leje af arbejdspladser og mindre indtægter fra bl.a. lejemål.

## Note 3 Personaleomkostninger

Alle tal i 1.000 kr.	2018	2017
Lønninger og honorarer	190.614	182.201
Pensioner	30.315	29.173
Udgifter til social sikring	6.044	5.486
Øvrige personaleomkostninger	6.959	7.706
<b>Personaleomkostninger i alt</b>	<b>233.932</b>	<b>224.565</b>
Heraf udgør:		
Løn til direktionen	2.360	2.265
Øvrige udbetalinger til direktionen	215	157
Pension til direktionen	413	370
Vederlag til bestyrelsen	2.006	1.913
Gennemsnitligt antal medarbejdere (årsværk - 1.924 timer)	315	311
Medarbejdere ultimo (antal)	338	330

Under øvrige udbetalinger indgår resultatløn for direktionen, som udgør op til 10 pct. af ordinær løn. Resultatløn i 2018 vedrører opfyldelse af resultatmål for 2017. Målene for resultatlønnen fastsættes en gang årligt af selskabets vederlagskomite og skal dække det kommende regnskabsår. Resultatlønnen udbetales en gang årligt efter behandling heraf i vederlagskomiteen.

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

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

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

## Note 4 Af- og nedskrivninger

Alle tal i 1.000 kr.	2018	2017
Afskrivninger metro i drift	156.541	170.549
Afskrivninger bygninger, driftsmidler og inventar	7.612	7.670
Nedskrivning/tilbageførsel af nedskrivning, anlæg af metro	-379.816	390.280
Nedskrivning/tilbageførsel af nedskrivning, kapitalandele	665	-1.090
<b>Af- og nedskrivninger i alt</b>	<b>-214.999</b>	<b>567.409</b>

## Note 5 Finansielle poster og markedsværdiregulering

Alle tal i 1.000 kr.	2018	2017
<b>Finansielle indtægter</b>		
Renteindtægter fra finansielle anlægsaktiver	0	-1.813
Renteindtægter fra tilgodehavender	29.646	12.002
Renteindtægter fra likvid beholdning, værdipapirer, finansielle instrumenter mv.	214.133	64.137
Valutakursregulering	9.986	5.054
<b>Finansielle indtægter i alt</b>	<b>253.764</b>	<b>79.381</b>
<b>Finansielle omkostninger</b>		
Renteudgifter	-576.258	-442.076
Valutakursregulering	0	0
<b>Finansielle omkostninger i alt</b>	<b>-576.258</b>	<b>-442.076</b>
<b>Finansielle poster i alt</b>	<b>-322.494</b>	<b>-362.694</b>
<b>Markedsværdiregulering i alt</b>	<b>-142.681</b>	<b>694.567</b>

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

Den regnskabsmæssige følsomhed vedrørende markedsværdireguleringen kan udtrykkes ved basis point value (BPV). Med selskabets nuværende finansielle portefølje (swap) udgør BPV 40 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 pct. vil medføre en stigning i markedsværdireguleringen og dermed en belastning af resultatet på 4,0 mia. kr. Tilsvarende vil en stigning i renteniveauet på 1 pct. medføre en forbedring af resultatet med 4,0 mia. kr.

Ændringen i markedsværdireguleringen fra 2017 til 2018 skyldes, at renteniveauet er faldet i perioden.

**Note 6** Anlæg af metro

Alle tal i 1.000 kr.	Idriftsatte metro	Igangværende anlæg	I alt
<b>Anskaffelsessum</b>			
Primo	125.328	24.473.230	24.598.558
Årets tilgang	136.322	3.255.504	3.391.825
Overført til metro i drift	-11.707	0	-11.707
<b>Ultimo</b>	<b>249.944</b>	<b>27.728.733</b>	<b>27.978.677</b>
<b>Ned- og opskrivninger</b>			
Primo	0	-11.675.229	-11.675.229
Årets nedskrivninger/tilbageførsel af nedskrivninger	0	379.816	379.816
<b>Ultimo</b>	<b>0</b>	<b>-11.295.413</b>	<b>-11.295.413</b>
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	<b>125.328</b>	<b>12.798.000</b>	<b>12.923.329</b>
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	<b>249.944</b>	<b>16.433.320</b>	<b>16.683.263</b>
<b>Genindvindingsværdi 31.12.2018</b>			<b>21.091.670</b>
Regnskabsmæssig værdi af metro i drift 31.12.2018, jf. note 7			4.408.407
Anskaffelsessum 31.12.2018			27.978.677
Nedskrivninger 01.01.2018			-11.675.229
<b>Regnskabsmæssig værdi af anlæg af metro inden regulering</b>			<b>16.303.447</b>
<b>Årets tilbageførsel af tidligere nedskrivning</b>			<b>379.816</b>

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

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

Genindvindingsværdien er beregnet på basis af indarbejdede forventninger til fremtiden i selskabets langtidsbudget. Herunder er anvendt en gennemsnitlig realrente på 2,4 pct. i de første 20 år stigende til 4 pct. på længere sigt. Den i beregningen anvendte rente er højere end det aktuelle renteniveau i markedet, da der er indregnet et risikotillæg. Anvendelse af en lavere aktuel markedsrente ville øge den opgjorte genindvindingsværdi og dermed forbedre årets resultat. Til illustration ville anvendelse af en 1 pct. lavere rente i de første 20 år medføre, at genindvindingsværdien og dermed årets resultat ville have været 4,8 mia. kr. højere. Omvendt ville anvendelse af en 1 pct. højere rente i denne periode have medført et lavere resultat på 4,0 mia. kr.



**Note 7** Metro i drift

Alle tal i 1.000 kr.	Tunnel og skal af underjordiske stationer	Andre faste anlæg	Rullende materiel mv.	Øvrige tekniske installationer	<b>I alt</b>
<b>Anskaffelsessum</b>					
Primo	2.817.736	1.563.942	1.507.052	521.221	6.409.950
Årets tilgang	1.407	368	456	9.475	11.707
Årets afgang	0	0	0	-9.475	-9.475
<b>Ultimo</b>	<b>2.819.144</b>	<b>1.564.310</b>	<b>1.507.508</b>	<b>521.221</b>	<b>6.412.183</b>
<b>Af- og nedskrivninger</b>					
Primo	-311.494	-370.489	-783.595	-391.132	-1.856.710
Årets afskrivninger	-29.625	-33.973	-71.800	-21.142	-156.541
Årets afgang afskrivninger	0	0	0	9.475	9.475
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0
<b>Ultimo</b>	<b>-341.119</b>	<b>-404.463</b>	<b>-855.394</b>	<b>-402.799</b>	<b>-2.003.776</b>
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	<b>2.506.242</b>	<b>1.193.452</b>	<b>723.457</b>	<b>130.089</b>	<b>4.553.241</b>
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	<b>2.478.024</b>	<b>1.159.847</b>	<b>652.114</b>	<b>118.421</b>	<b>4.408.407</b>

**Note 8** Bygninger, driftsmidler og inventar

Alle tal i 1.000 kr.	Driftsmidler og inventar	Midlertidigt kontorbyggeri	I alt
<b>Anskaffelsessum</b>			
Primo	2.050	112.742	114.792
Årets tilgang	0	0	0
Årets afgang	-24	0	-24
<b>Ultimo</b>	<b>2.026</b>	<b>112.742</b>	<b>114.768</b>
<b>Afskrivninger</b>			
Primo	-1.928	-53.506	-55.434
Årets afskrivninger	-87	-7.525	-7.612
Afgang afskrivninger	24	0	24
<b>Ultimo</b>	<b>-1.991</b>	<b>-61.031</b>	<b>-63.022</b>
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	<b>122</b>	<b>59.236</b>	<b>59.358</b>
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	<b>36</b>	<b>51.711</b>	<b>51.746</b>

**Note 9** Andre kapitalandele

Alle tal i 1.000 kr.	Rejsekort A/S	Rejseplanen A/S	DOT I/S	<b>I alt</b>
<b>Anskaffelsessum</b>				
Primo	67.137	328	300	67.765
Årets tilgang	0	0	0	0
Årets afgang	0	0	0	0
<b>Ultimo</b>	<b>67.137</b>	<b>328</b>	<b>300</b>	<b>67.765</b>
<b>Af- og nedskrivninger</b>				
Primo	-44.116	0	0	-44.116
Nedskrivning/Tilbageførsel af nedskrivning	-665	0	0	-665
<b>Ultimo</b>	<b>-44.781</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-44.781</b>
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	<b>23.020</b>	<b>328</b>	<b>300</b>	<b>23.648</b>
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	<b>22.355</b>	<b>328</b>	<b>300</b>	<b>22.983</b>

Navn	Hjemsted	Ejerandele	Selskabskapital
Rejseplan A/S	København	3,2 %	1.032.800
Rejsekort A/S	Gladsaxe	7,16 %	114.218.900
DOT I/S	Valby	33,3%	900.000

Interessentskabets kapitalandele i Rejsekort A/S er opgjort til kostpris eller lavere genindvindingsværdi. Genindvindingsværdien fastlægges som nutidsværdien af de forventede pengestrømme. Diskonteringsrenterne til beregningen af nutidsværdien fastlægges med baggrund i den aktuelle markedsrente tillagt et risikotillæg.

**Note 10** Tilgodehavender, Finansielle anlægsaktiver

Alle tal i 1.000 kr.

**I alt****Anskaffelsessum**

Primo	575.196
Årets tilgang (lån)	841.485
Årets tilgang (rente mv.)	17.130
Årets afgang (afdrag)	-1.727

**Ultimo 1.432.085****Af- og nedskrivninger**

Primo	0
Årets afskrivninger	0
Årets nedskrivninger	0

**Ultimo 0****Regnskabsmæssig primoværdi 575.196****Regnskabsmæssig ultimoværdi 1.432.085**

Metroselskabet har med henblik på at sikre anlægsprenøren CMT en rimelig likviditet i anlægsperioden etableret en likviditetsordning på 1,4 mia. kr. (likviditetsbro). CMT har stillet bankgaranti for likviditetsbroen.

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

**Note 11** Afledte finansielle instrumenter

Alle tal i 1.000 kr.	<b>I alt</b>
<b>Anskaffelsessum</b>	
Primo	0
Årets tilgang	0
Årets afgang	0
<b>Ultimo</b>	<b>0</b>
<b>Værdireguleringer</b>	
Primo	2.154.609
Årets værdiregulering	545.135
<b>Ultimo</b>	<b>2.699.745</b>
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	<b>2.154.609</b>
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	<b>2.699.745</b>

**Note 12** Ejendomme

Selskabet har i forbindelse med anlæg af Cityringen overtaget lejligheder ved ekspropriation. Lejlighederne er værdiansat til kostpris. Pr. 31. december 2018 har selskabet overtaget 4 lejligheder. Lejlighederne udlejes på markedsmæssige vilkår. Et eventuelt tab eller en gevinst ved salg af lejlighederne vil indgå i anlægssummen for Cityringen.

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

**Note 13** Tilgodehavender, Omsætningsaktiver

Under tilgodehavender indgår derudover bl.a. tilgodehavende moms med 173 mio. kr. og periodiserede renter med 681 mio. kr.

## Note 14 Tilgodehavende ejerindskud, Omsætningsaktiver

Tilgodehavende ejerindskud pr. 31. december 2018 omfatter tilgodehavende hos staten og Frederiksberg Kommune. Frederiksberg Kommunes tilgodehavende vedrører dels indskud i henhold til aktstykke 8 af 8. oktober 2014 vedrørende den reviderede tidsplan for Cityringen og dels finansiering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg. Tilgodehavende hos staten vedrører finansiering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg.

## Note 15 Værdipapirer og likvide beholdninger

Alle tal i 1.000 kr.	2018	2017
Værdipapirer over 3 måneder	3.647.933	3.376.367
<b>Værdipapirer i alt</b>	<b>3.647.933</b>	<b>3.376.367</b>
Likvide midler	0	0
<b>Likvide beholdninger i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Værdipapirer omfatter køb af obligationer til sikkerhedsstillelse af markedsværdierne på selskabets finansielle instrumenter. Pr. 31. december 2018 er 3,3 mia. kr. stillet til sikkerhed.

**Note 16** Langfristede gældsforpligtelser og kortfristet del af langfristet gæld

Alle tal i 1.000 kr.	Lån over 1 år	Lån under 1 år	Afledte finansielle instrumenter (negativ værdi)	Valutaterminer	I alt
<b>Anskaffelsessum</b>					
Primo	-14.340.000	-3.245.000	0	0	-17.585.000
Årets tilgang	-7.650.000	-2.550.000	0	0	-10.200.000
Årets afgang	2.550.000	3.245.000	0	0	5.795.000
<b>Ultimo</b>	<b>-19.440.000</b>	<b>-2.550.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-21.990.000</b>
<b>Værdireguleringer</b>					
Primo	-1.582.171	-19.975	-6.155.934	0	-7.758.080
Årets værdiregulering	-797.990	-81.431	279.847	-1	-599.574
<b>Ultimo</b>	<b>-2.380.161</b>	<b>-101.405</b>	<b>-5.876.088</b>	<b>-1</b>	<b>-8.357.654</b>
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	<b>-15.922.171</b>	<b>-3.264.975</b>	<b>-6.155.934</b>	<b>0</b>	<b>-25.343.080</b>
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	<b>-21.820.161</b>	<b>-2.651.405</b>	<b>-5.876.087</b>	<b>-1</b>	<b>-30.347.654</b>

I 2018 har selskabet optaget lån for 4,4 mia. kr. nominelt. Værdien af selskabets finansielle instrumenter er indregnet i den samlede værdi af gældsforpligtelser pr. 31. december 2018. Markedsværdireguleringen af finansielle instrumenter er indregnet i resultatopgørelsen.

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

Af selskabets langfristede gældsforpligtelse forfalder 9,5 mia. kr. nominelt efter 5 år.

**Note 17** Forudbetalt ejerindskud

Forudbetalt ejerindskud pr. 31. december 2017 vedrørte tilgodehavende ejerindskud hos staten på 128 mio. kr. (120 mio. kr. i 2013-priser) og Frederiksberg Kommune på 160 mio. kr. (150 mio. kr. i 2013-priser), samt indbetaling af Københavns Kommune på 158 mio. kr. (150 mio. kr. i 2013-priser) i forbindelse med indgåelse af aftale i 2016 om finansiering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg. Beløbene er overført til kapitalindskud i forbindelse med indgåelse af de store anlægskontrakter på Sydhavnsmetroen i marts 2018.

**Note 18** Anden gæld

Alle tal i 1.000 kr.	2018	2017
Skyldig ATP mv.	271	283
Skyldige feriepenge	33.140	30.215
Periodiserede renter	321.423	292.922
<b>Anden gæld, i alt</b>	<b>354.834</b>	<b>323.420</b>

**Note 19** Segmentoplysninger

Alle tal i 1.000 kr.	Rådgivning 2018	Administrati- onsopgaver 2018	Idriftsatte Metro 2018	Igangværende anlæg	I alt 2018
Indtægter	68	30.040	1.254.937	207.380	1.492.426
Omkostninger	-62	-30.040	-963.034	-207.380	-1.200.516
<b>Resultat før af- og nedskrivninger</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>291.903</b>	<b>0</b>	<b>291.909</b>
Af- og nedskrivninger	0	0	-164.817	379.816	214.999
<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>127.086</b>	<b>379.816</b>	<b>506.908</b>
Anlægsaktiver					
Anlæg af metro	0	0	249.944	16.433.320	16.683.263
Metro i drift	0	0	4.408.407	0	4.408.407



**Note 19** Segmentoplysninger – fortsat

Alle tal i 1.000 kr.	Rådgivning 2017	Administrati- onsopgaver 2017	Idriftsatte Metro 2017	Igangværende anlæg	<b>I alt 2017</b>
Indtægter	139	22.836	1.292.726	203.787	1.519.488
Omkostninger	-105	-22.836	-972.657	-203.787	-1.199.385
<b>Resultat før af- og nedskrivninger</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>320.069</b>	<b>0</b>	<b>320.103</b>
Af- og nedskrivninger	0	0	-177.129	-390.280	-567.409
<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>142.940</b>	<b>-390.280</b>	<b>-247.306</b>
Anlægsaktiver					
Anlæg af metro	0	0	125.329	12.798.000	12.923.329
Metro i drift	0	0	4.553.241	0	4.553.241

Rådgivning omfatter indtægter og omkostninger i forbindelse med konkurrenceudsatte aktiviteter. Resultat af rådgivning efter finansielle poster og beregnet skat udgør 5 t.kr. (underskud på 26 t.kr. i 2017). Det akkumulerede resultat af Metroselskabets rådgivningsopgaver udgør ultimo 2018 et overskud på 345 t. kr.

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

**Note 20** Forslag til resultatdisponering

Alle tal i 1.000 kr.	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Overført til næste år	41.734	84.567

**Note 21** Begivenheder efter statusdagen

Der er ikke efter årsafslutningen indtruffet hændelser af betydning for årsrapporten for 2018.

## Note 22 Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser

---

### Kontraktlige forpligtelser

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører vedrørende anlæg af metro har en samlet restværdi på 5.602 mio. kr.

Med henblik på driften af metro indtil juli 2024 er der endvidere indgået kontrakt med en samlet værdi på 1.979 mio. kr. Ud over kontraktbetalinger vil der være mulighed for incitamentsbetalinger.

Vedrørende driften af Cityringen og Nordhavn er der indgået kontrakt med en samlet værdi på 2.120 mio. kr. i en 5 årig periode fra Cityringens og Nordhavns driftsstart.

### Eventualforpligtelser

Metroselskabets anlægsentreprenør på Cityringen har rejst en række claims på tilsammen ca. 704 mio. EUR (ca. 5,2 mia. kr.). Heraf vedrører ca. 420 mio. EUR (ca. 3,1 mia. DKK) claims, hvor der er et betalingsmaksimum på 234,6 mio. EUR (1,8 mia. DKK). Claims er fremsendt til Voldgiftsretten. De resterende 284 mio. EUR (2,1 mia. DKK) omfatter claims, hvor der er et betalingsmaksimum på 7,5 mio. EUR (56 mio. kr.). De resterende rejste claims er i juridisk forstand varslet på et meget lidt begrundet og udokumenteret grundlag. Det er derfor Metroselskabets umiddelbare vurdering, at kravene kan afvises på det foreliggende grundlag.

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

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

**Note 23** Revisions- og rådgivningshonorar

Alle tal i 1.000 kr.	2018	2017
Rigsrevisionen	297	440
Deloitte	573	650
EY	540	651
<b>Lovpligtig revision i alt</b>	<b>1.410</b>	<b>1.741</b>
Deloitte	32	10
<b>Andre erklæringer i alt</b>	<b>32</b>	<b>10</b>
Deloitte moms- og skatterådgivning	268	189
Deloitte anden rådgivning	912	651
EY anden rådgivning	293	0
<b>Rådgivningshonorar, i alt</b>	<b>1.474</b>	<b>840</b>

Revisionshonorar for 2017 indeholder ekstraordinært honorar på 250 t.kr. vedrørende revisionen af årsrapporten for 2016.

**Note 24** Nærtstående parter

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

Samhandel med nærtstående parter sker på markedsvilkår.

Metroselskabet har i 2018 haft indtægter vedrørende administration og varetagelse af bygherreorganisation i forbindelse med etablering af en letbane på Ring 3, jf. bekendtgørelse om afregning mellem Hovedstadens Letbane I/S og Metsroselskabet I/S. Metsroselskabet I/S stiller de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetagelse af Hovedstadens Letbane I/S' virksomhed.

## Note 25 Valuta-, rente- og modpartsrisiko

---

### Finansielle risici

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

### Valutarisici

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

### Renterisici

Renterisici styres ved både at låne og placere penge til variabel og fast rente. Årsresultatet er påvirket af udsving i den såkaldte markedsværdiregulering, som overordnet set bestemmes af udviklingen i det generelle renteniveau. Hvis renten eksempelvis falder, stiger kursværdien af en fastforrentet obligation og omvendt. BPV (Basis Point Value) angiver kursfølsomheden. Ultimo 2018 er BPV 40 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 procent vil medføre en stigning i markedsværdien på 4,0 mia. kr. og omvendt.

### Modpartsrisici

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

### Rating

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

**Note 25** Valuta-, rente- og modpartsrisiko – fortsat**Finansielle nettopassiver**

Alle tal i 1.000 kr.	Nominal værdi 2018	Regnskabs- mæssig værdi 2018	Regnskabs- mæssig værdi 2017
Værdipapirer og aftaleindskud	3.621.641	3.647.929	3.376.367
Periodiserede renter, værdipapirer og aftaleindskud	0	0	-4
<b>Værdipapirer og aftaleindskud i alt</b>	<b>3.621.641</b>	<b>3.647.929</b>	<b>3.376.363</b>
Lån	-21.990.000	-24.471.563	-19.187.146
Periodiserede renter, lån	0	-53.075	-42.063
<b>Lån i alt</b>	<b>-21.990.000</b>	<b>-24.524.638</b>	<b>-19.229.209</b>
Afledte finansielle instrumenter, aktiv	-	2.699.745	2.154.609
Afledte finansielle instrumenter, passiv	-	-5.876.088	-6.155.934
Periodiserede renter, afledte finansielle instrumenter	-	412.266	318.120
<b>Finansielle instrumenter i alt</b>	<b>-</b>	<b>-2.764.076</b>	<b>-3.683.204</b>
<b>Nettopassiver i alt</b>	<b>-18.368.359</b>	<b>-23.640.783</b>	<b>-19.536.050</b>

Periodiserede renter er optaget i balancen under henholdsvis aktiver, tilgodehavender med 681 mio. kr. og passiver, anden gæld med 321 mio. kr.

**Valutakursrisiko**

Valutafordeling, pr. 31. december 2018, regnskabsmæssig værdi

Alle tal i mio. kr.	Værdi- papirer og aftaleindskud	Lån	Finansielle instrumenter	Nettoposition
DKK < 1 år	0	-2.665	56	-2.609
DKK > 1 år	0	-21.860	-2.505	-24.365
EUR < 1 år	1.464	0	-1	1.463
EUR > 1 år	2.184	0	-314	1.870
<b>I alt</b>	<b>3.648</b>	<b>-24.525</b>	<b>-2.764</b>	<b>-23.641</b>

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

Rentebinding, pr. 31. december 2018, regnskabsmæssig værdi

Alle tal i mio. kr.	DKK	EUR	Total
0 - 1 år	-2.608	1.463	-1.145
1 - 5 år	-10.016	2.184	-7.832
5 - 10 år	-7.862	0	-7.862
10 - 20 år	-1.115	-314	-1.429
> 20 år	-5.372	0	-5.372
<b>Total</b>	<b>-26.974</b>	<b>3.333</b>	<b>-23.641</b>

**Modpartsrisiko**

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

Modpartsrisiko fordelt på rating kategori, pr. 31. december 2018

Total modpartseksposering (regnskabsmæssig værdi, mio. kr.)	Værdi- papirer og aftaleindskud	Lån	Afledte finansielle instrumenter	Total
AAA	3.648	-24.525	0	-20.877
AA	0	0	-2.119	-2.119
AA	0	0	2.773	2.773
A	0	0	-2.425	-2.425
A	0	0	516	516
BBB	0	0	-1.508	-1.508
<b>Total</b>	<b>3.648</b>	<b>-24.525</b>	<b>-2.764</b>	<b>-23.641</b>

Modparterne til aftalerne er omfattet af sikkerhedsstillelsesaftaler. Metroselskabets netto-sikkerhedsstillelse pr. 31.12.18 udgør 3,3 mia.kr.

## Note 26 Specifikation af lån og afledte finansielle instrumenter

Som en del af Metroselskabets finansstrategi har selskabet foretaget renteaftdækning (fast nominel rente og realrente) for ca. 2/3 af den forventede maksimale nettogæld. Renteaftdækningen er foretaget med henblik på at afdække en del af renterisikoen i projektet og derved reducere den samlede projektrisiko.

Skemaet viser selskabets samlede lånoptagelser fordelt på løbetid samt hvor stor en andel af lånene der er swappet til variabel rente for at matche renteaftdækningen. Den del af lånene der ikke er swappet er optaget til amortiseret kostpris.

Alle tal i mio. kr.	Fast (Hovedstol)	CIBOR 3M	CIBOR 6M	EURIBOR 6M	Regnskabs- mæssig værdi 31.12.18
<b>Løbetid &lt; 1 år</b>					
Lån	-2.550	0	0	0	-2.665
Renteswap (fast til variabel)	500	0	-500	0	23
Rente og valutaswap (fast til variabel)	0	0	0	0	0
<b>Netto eksponering</b>	<b>-2.050</b>	<b>0</b>	<b>-500</b>	<b>0</b>	<b>-2.642</b>
<b>Løbetid 1-5 år</b>					
Lån	-7.600	-	-	-	-8.034
Renteswap (fast til variabel)	850	-850	-	-	88
Renteswap (fast til variabel)	6.050	-	-6.050	-	291
<b>Netto eksponering</b>	<b>-700</b>	<b>-850</b>	<b>-6.050</b>	<b>0</b>	<b>-7.655</b>
<b>Løbetid 6-10 år</b>					
Lån	-9.800	-	-	-	-10.548
Renteswap (fast til variabel)	4.150	-4.150	-	-	272
Renteswap (fast til variabel)	5.650	-	-5.650	-	383
<b>Netto eksponering</b>	<b>0</b>	<b>-4.150</b>	<b>-5.650</b>	<b>0</b>	<b>-9.893</b>
<b>Løbetid 21-30 år</b>					
Lån	-2.040	-	-	-	-3.279
Renteswap (fast til variabel)	1.200	-1.200	-	-	843
<b>Netto eksponering</b>	<b>-840</b>	<b>-1.200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-2.436</b>

Skemaet viser selskabets renteaftdækningsaftaler fordelt på løbetid og rente.

**Note 26** Specifikation af lån og afledte finansielle instrumenter – fortsat

Alle tal i mio. kr.	CPI + Fast	Fast	CIBOR 3M	CIBOR 6M	EURIBOR 6M	Regnskabs- mæssig værdi 31.12.18
<b>Løbetid 1-10 år</b>						
Renteswap (real til fast)	1.011	-1.011	0	0	0	-36
<b>Netto eksponering</b>	<b>1.011</b>	<b>-1.011</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-36</b>
<b>Løbetid 11-20 år</b>						
Renteswap (variabel til fast)	-	-4.988	-	3.982	1.024	-1.660
Renteswap (real til fast)	405	-405	-	-	-	-31
Renteswap (variabel til real)	0	0	0	0	0	0
<b>Netto eksponering</b>	<b>405</b>	<b>-5.393</b>	<b>0</b>	<b>3.982</b>	<b>1.024</b>	<b>-1.691</b>
<b>Løbetid 21-30 år</b>						
Renteswap (variabel til fast)	-	-6.289	-	6.289	-	-2.785
Renteswap (real til fast)	-1.491	1.491	-	-	-	520
<b>Netto eksponering</b>	<b>-1.491</b>	<b>-4.798</b>	<b>0</b>	<b>6.289</b>	<b>0</b>	<b>-2.265</b>
<b>Løbetid 31-40 år</b>						
Renteswap (variabel til fast)	-	-5.020	-	5.020	-	-1.479
Renteswap (variabel til fast)	-	-1.043	-	-	1.043	62
Renteswap (fast til real)	-2.814	2.814	-	-	-	747
<b>Netto eksponering</b>	<b>-2.814</b>	<b>-3.249</b>	<b>0</b>	<b>5.020</b>	<b>1.043</b>	<b>-671</b>
<b>Lån og afledte finansielle instrumenter i DKK</b>						
Alle tal i mio. kr.			DKK		EUR (angivet i DKK)	Regnskabs- mæssig værdi 31.12.18
Terminsforretninger			1.082		-1.081	-1
<b>Lån i alt</b>						<b>-24.525</b>
<b>Finansielle aftaler i alt</b>						<b>-2.764</b>

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



**Note 27** Investering i anlæg af metro

Alle tal i 1.000 kr.	2018	2017
Investering i anlæg af metro, jf. note 6 og 7	3.391.825	2.875.188
Køb/salg af ejendomme	0	-22.820
Værdi af eget arbejde	-207.380	-203.787
<b>Investering i anlæg af metro i alt</b>	<b>3.184.445</b>	<b>2.648.581</b>

# Ledelsespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2018 for Metroselskabet I/S.

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

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

Årsrapporten indstilles til interessenternes godkendelse.

København den 28. februar 2019

**Direktion**

Henrik Plougmann Olsen

**Bestyrelse**

Jørn Neergaard Larsen (formand)

Harald Børsting

Lars Weiss (næstformand)

Ali Hansen

Jørgen Glenthøj (næstformand)

Fanny Broholm

Birgitte Brinch Madsen

Mimi Larsson

Peter Jensen

# De uafhængige revisorers revisionspåtegning

Til interessenterne i Metroselskabet I/S

## Revisionspåtegning på årsregnskabet

### Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Metroselskabet I/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2018, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis. Årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Metroselskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2018 samt af resultatet af Metroselskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2018 i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

### Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S og Rigsrevisorloven.

Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet".

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

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

### Ledelsens ansvar for årsregnskabet

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

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

#### **Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet**

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

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

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Metroselskabets interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om Metroselskabets evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at Metroselskabet ikke længere kan fortsætte driften.

- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af årsregnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om årsregnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.

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

#### **Udtalelse om ledelsesberetningen**

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

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

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

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

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

## Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

#### **Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision**

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

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

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

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

København, den 28. februar 2019

**Rigsrevisionen**  
CVR: 77806113

**Deloitte**  
Statsautoriseret  
Revisionspartnerselskab  
CVR: 33963556

**Ernst & Young**  
Godkendt  
revisionspartnerselskab  
CVR: 30700228

Lone Lærke Strøm  
Rigsrevisor

Erik Lyng Skovgaard Jensen  
Statsautoriseret revisor  
MNE-nummer: 10089

Torben Bender  
Statsautoriseret revisor  
MNE-nummer: 21332

Malene Sau Lan Leung  
Kontorchef

Bryndís Símonardóttir  
Statsautoriseret revisor  
MNE-nummer: 40064

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

# Bilag til ledelsesberetningen

Nedenstående langtidsbudget 2019 er vedtaget i december 2018. I forhold til langtidsbudget 2018 fra december 2017 er der ikke foretaget væsentlige ændringer.

## Forudsætninger for langtidsbudgettet

Langtidsbudgettet er angivet i løbende priser:

### Passagertal og takster

**1.** Passagertallene frem til 2035 er fastlagt med udgangspunkt i passagerprognose baseret på den senest opdaterede trafikmodel. Der budgetteres med et passagertal i 2019 på 83 mio. passagerer stigende til 123 mio. i 2020 og 167 mio. i 2024. Passagertallet for 2035 forventes at ligge på 191 mio. passagerer. Efter 2035 er passagertallene konservativt fastholdt på 154 mio. passagerer jf. tidligere passagerprognose.

**2.** Ved takstforudsætningerne er der taget udgangspunkt i prisen pr. passager baseret på bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. Takstforudsætningerne er reguleret til 2019-priser baseret på den realiserede

udvikling i taksterne i perioden og endvidere justeret i overensstemmelse med den konstaterede passagersammensætning i 2017. Taksten pr. passager er i 2019 budgetteret med 13,65 kr. Der er forudsat en real takststigning svarende til forudsætningerne om den økonomiske udvikling i konvergensprogram 2016. I den fremtidige takstudvikling er der indregnet en usikkerhed til imødegåelse af risiko for ændringer i den fremtidige deling af billetindtægter i hovedstadsområdet.

### Drifts- og anlægskostninger

**3.** Driftsomkostningerne for den idriftsatte metro er estimeret på baggrund af selskabets omkostninger i henhold til drifts- og vedligeholdelseskontrakten. For Cityringen og Nordhavn er der taget udgangspunkt i transportsystemkontrakten. For Sydhavn er der taget udgangspunkt i forventet driftsbetaling.

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



**4.** Driftsmobilisering er i perioden 2018 - 2023 budgetteret med i alt 695 mio. kr. i 2019-priser. I 2019 budgetteres med omkostninger til Trial run for Cityringen på i alt 150 mio. kr. i 2019-priser.

**5.** Anlægsomkostningerne til Cityringen er baseret på det senest godkendte anlægsbudget. De samlede anlægsomkostninger er vurderet til 23,1 mia. kr. i 2010-priser (24,9 mia. kr. i 2019-priser). Opregning af restbudget fra 2010-priser til aktuelt prisniveau er baseret på kontraktindeks og Finansministeriets anlægsindeks.

**6.** Anlægsomkostningerne for Nordhavnen er baseret på det senest godkendte anlægsbudget. De samlede anlægsomkostninger er vurderet til 2,9 mia. kr. i 2012-priser inkl. korrektionsreserver (3,2 mia. kr. i 2019-priser). Opregning af restbudget fra 2012-priser til aktuelt prisniveau er baseret på kontraktindeks og Finansministeriets anlægsindeks.

**7.** Anlægsomkostningerne for Sydhavn er baseret på det senest godkendte anlægsbudget. Det samlede anlægsoverslag er vurderet til 8,6 mia. kr. inkl. korrektionsreserver i 2014-priser (9,4 mia. kr. i 2019-priser). Anvendelse af korrektionstillæg forudsætter indbetaling fra By & Havn, der i henhold til aftalen har reserveret et beløb svarende hertil i deres budgetter.

**8.** Reinvesteringerne i forbindelse med Cityringen er baseret på forudsætningerne i principaftalen og udgør hvert 10. år 283 mio. kr., hvert 25. år 1.274 mio. kr. og efter 50 år herudover 566 mio. kr. i 2019-priser. Opregning fra 2010-priser til aktuelt prisniveau er baseret på udviklingen i nettoprisindekset og en forventning til inflationen på 2 pct. fra 2018-2019.

**9.** Reinvesteringerne i forbindelse med Nordhavnen er baseret på forudsætninger i udredningen og udgør hvert 10. år 38 mio. kr., hvert 25. år 169 mio. kr. og efter 50 år herudover 75 mio. kr. i 2019-priser. Opregning fra 2012-priser til aktuelt prisniveau er baseret på udviklingen i nettoprisindekset og en forventning til inflationen på 2 pct. fra 2018-2019.

**10.** Reinvesteringerne i forbindelse med Sydhavn er baseret på forudsætningerne i principaftalen og udgør hvert 10. år 82 mio. kr., hvert 25. år 370 mio. kr. og efter 50 år herudover 164 mio. kr. i 2019-priser. Opregning fra 2012-priser til aktuelt prisniveau er baseret på udviklingen i nettoprisindekset og en forventning til inflationen på 2 pct. fra 2018-2019.

**11.** Der er forudsat reinvesteringer i forbindelse med den idriftsatte metro hvert 10. år på 330 mio. kr. i 2019-priser. Der er i overensstemmelse med interessentskabskontrakten ikke indregnet reinvesteringer i tog, tunneller og stationer. Budget til investeringsprogram (kapacitetsudvidelse) er i perioden 2018-2024 estimeret til 2.035 mio. kr. i 2019-priser.

**12.** Selskabets generelle finansieringsreserve på 848 mio. kr. i 2019-priser er reserveret i langtidsbudgettet.

#### Øvrige forhold

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

**14.** Det er forudsat, at "anden gæld", der ikke er rentebærende, vokser til ca. 600 mio. kr., når anlægsarbejderne er på det højeste for igen at falde til ca. 100 mio. kr.

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

**16.** Det forudsættes, at alle priser fra 2019 stiger med 2 pct. p.a.

## Langtidsbudget 2018 for Metroselskabet I/S (løbende priser)

Mio. kr.

Inflation 2%

Renteforudsætninger:

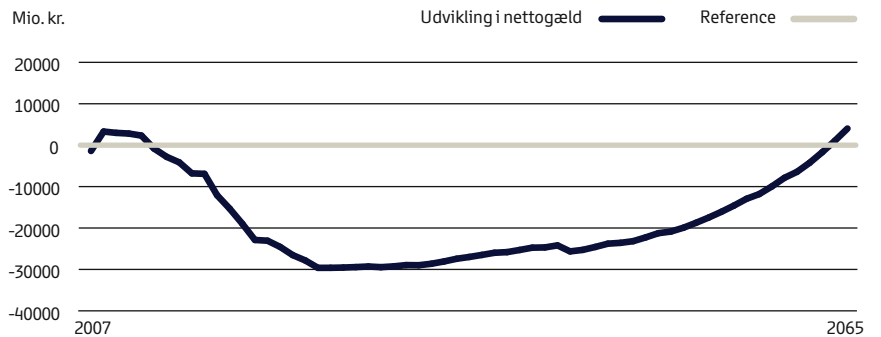
På aftaler om renteaftækning indregnes den faktiske rentesats.

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

**Anlæg Cityringen (2010 prisniveau) 23.137**

**Anlæg Nordhavn (2012 prisniveau) 2.900**

**Anlæg Sydhavn (2014 prisniveau) 8.627**



## Langtidsbudget 2018 for Metroselskabet I/S (løbende priser)

Mio. kr.	År	Tilgodehavender	Anden gæld mv.	Idriftsat Metro	Anlæg af Cityring, Nordhavn og Sydhavn	
				Investeringer	Anlægsomk.	Indeksering
	01.01.2007	1.268	105		-4	
	2007	4.842	75	-172	-62	0
	2008	58	-142	-53	-390	0
	2009		102	-44	-404	0
	2010		40	-43	-594	0
	2011		-141	-62	-3.008	-102
	2012	310	-64	-61	-2.173	-98
	2013	1.886	-51	-135	-2.990	-128
	2014	931	-207	-151	-3.240	-126
	2015	3.779	5	-162	-3.668	-84
	2016	-238	-218	-71	-4.353	-230
	2017	-298	-36	-56	-2.727	-92
	2018	-517	300	-249	-2.309	-670
	2019		300	-470	-2.988	-622
	2020	1.434	300	-468	-1.220	-106
	2021		300	-580	-1.104	-107
	2022		-400	-449	-946	-92
	2023		-100	-458	-688	-53
	2024			-411	-1.265	-123
	2025			0	0	0
	2026			0	0	0
	2027			0	0	0
	2028			0	0	0
	2029			-345	0	0
	2030			-47	0	0
	2031			0	0	0
	2032			-427	0	0
	2033			-108	0	0
	2034			0	0	0
	2035			0	0	0
	2036			0	0	0
	2037			0	0	0
	2038			0	0	0
	2039			-421	0	0
	2040			-57	0	0
	2041			0	0	0
	2042			-520	0	0
	2043			-132	0	0
	2044			-2.090	0	0
	2045			-282	0	0
	2046			0	0	0
	2047			0	0	0
	2048			-656	0	0
	2049			-513	0	0
	2050			-69	0	0
	2051			0	0	0
	2052			-634	0	0
	2053			-161	0	0
	2054			0	0	0
	2055			0	0	0
	2056			0	0	0
	2057			0	0	0
	2058			0	0	0
	2059			-625	0	0
	2060			-84	0	0
	2061			0	0	0
	2062			-773	0	0
	2063			-196	0	0
	2064			0	0	0
	<b>2065</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	2066			0	0	0

Driftsoverskud, den samlede Metro							
Indtægter	Udgifter	Likviditetsvirkning	Renter	Bevægelse	Nettogæld primo	Nettogæld ultimo	
							-1.402
380	-354	4.708	-17	4.691	-1.402		3.288
501	-444	-469	152	-317	3.288		2.971
530	-464	-280	114	-166	2.971		2.805
595	-484	-486	-4	-490	2.805		2.315
635	-443	-3.122	-15	-3.137	2.315		-822
678	-443	-1.851	-143	-1.994	-822		-2.816
691	-475	-1.203	-134	-1.336	-2.816		-4.152
772	-484	-2.505	-149	-2.655	-4.152		-6.806
743	-503	110	-229	-119	-6.806		-6.926
836	-545	-4.819	-337	-5.156	-6.926		-12.082
903	-583	-2.889	-363	-3.252	-12.082		-15.334
846	-636	-3.236	-400	-3.636	-15.334		-18.969
1.158	-841	-3.462	-455	-3.917	-18.969		-22.886
1.839	-1.273	505	-685	-180	-22.886		-23.066
2.089	-1.334	-736	-762	-1.498	-23.066		-24.563
2.324	-1.405	-968	-1.013	-1.981	-24.563		-26.544
2.571	-1.467	-195	-1.101	-1.296	-26.544		-27.840
2.745	-1.571	-625	-1.155	-1.780	-27.840		-29.619
2.841	-1.630	1.211	-1.203	8	-29.619		-29.612
2.932	-1.656	1.275	-1.215	60	-29.612		-29.551
3.023	-1.700	1.323	-1.210	113	-29.551		-29.439
3.117	-1.745	1.372	-1.224	148	-29.439		-29.291
3.216	-1.792	1.079	-1.243	-164	-29.291		-29.455
3.319	-1.840	1.433	-1.243	190	-29.455		-29.265
3.425	-1.890	1.536	-1.229	306	-29.265		-28.959
3.535	-1.940	1.168	-1.197	-30	-28.959		-28.988
3.647	-1.992	1.547	-1.189	358	-28.988		-28.630
3.763	-2.046	1.717	-1.164	553	-28.630		-28.077
3.882	-2.100	1.782	-1.132	650	-28.077		-27.428
3.476	-1.914	1.562	-1.129	434	-27.428		-26.994
3.549	-1.953	1.596	-1.104	492	-26.994		-26.502
3.624	-1.993	1.631	-1.109	523	-26.502		-25.979
3.700	-2.033	1.246	-1.090	156	-25.979		-25.824
3.778	-2.075	1.646	-1.126	521	-25.824		-25.303
3.854	-2.116	1.738	-1.184	553	-25.303		-24.749
3.932	-2.159	1.253	-1.196	57	-24.749		-24.692
4.010	-2.202	1.676	-1.181	495	-24.692		-24.197
4.091	-2.246	-245	-1.206	-1.451	-24.197		-25.648
4.173	-2.291	1.599	-1.236	363	-25.648		-25.285
4.256	-2.337	1.919	-1.207	712	-25.285		-24.573
4.341	-2.384	1.958	-1.167	791	-24.573		-23.782
4.428	-2.431	1.340	-1.140	200	-23.782		-23.582
4.517	-2.480	1.524	-1.124	400	-23.582		-23.182
4.607	-2.529	2.008	-1.089	919	-23.182		-22.263
4.699	-2.580	2.119	-1.107	1.012	-22.263		-21.251
4.793	-2.632	1.527	-1.130	397	-21.251		-20.854
4.889	-2.684	2.044	-1.113	930	-20.854		-19.924
4.987	-2.738	2.249	-1.057	1.192	-19.924		-18.732
5.086	-2.793	2.294	-1.030	1.264	-18.732		-17.468
5.188	-2.849	2.339	-959	1.381	-17.468		-16.087
5.292	-2.906	2.386	-882	1.505	-16.087		-14.582
5.398	-2.964	2.434	-797	1.637	-14.582		-12.946
5.506	-3.023	1.858	-723	1.135	-12.946		-11.811
5.616	-3.083	2.448	-606	1.842	-11.811		-9.970
5.728	-3.145	2.583	-501	2.082	-9.970		-7.888
5.843	-3.208	1.862	-406	1.455	-7.888		-6.433
5.959	-3.272	2.491	-309	2.182	-6.433		-4.251
6.079	-3.338	2.741	-182	2.559	-4.251		-1.692
<b>6.200</b>	<b>-3.404</b>	<b>2.796</b>	<b>-40</b>	<b>2.756</b>	<b>-1.692</b>		<b>1.064</b>
6.324	-3.472	2.852	99	2.951	1.064		4.014

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](http://m.dk)

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

Layout, e-Types  
Tryk, GraphicUnit ApS  
ISBN: 978-87-92378-34-7







# M

Læs mere om metroen på [m.m.dk](http://m.m.dk)