



Orientering

Til Økonomiudvalget

Metroselskabet - Offentliggørelse af Metroselskabets passagertal og økonomi

Resumé

Økonomiudvalget orienteres om, at Metroselskabet onsdag den 19. februar 2025 stillede op til interview i Berlingske vedrørende Metroselskabets resultater for 2024 samt forventninger til de kommende års resultater på passagertal og økonomi.

I forbindelse med interviewet blev vedlagte faktaark (bilag 1) udleveret, som viser et resultat for selskabet i 2024 på 244 mio. kroner og et passagertal på 126 mio. Det viser også, at passagerforventningerne i de kommende år er revurderet som følge af lavere vækstrater på M3 og nu forventes at være på niveau i 2033.

Sagsfremstilling

I forbindelse med offentliggørelse af årsrapporter for landets øvrige selskaber stillede adm. direktør i Metroselskabet, Carsten Riis, onsdag den 19. februar 2025 op til interview i Berlingske vedrørende Metroselskabets resultater for 2024 samt forventninger til de kommende år.

Metroselskabet har i forbindelse med interviewet udarbejdet vedlagte faktaark (bilag 1), der viser et resultat for selskabet i 2024 på 244 mio. kroner (før af- og nedskrivninger), som selskabet finder tilfredsstillende, og et passagertal på 126 mio.

Det fremgår ligeledes, at passagerforventningerne i de kommende år er revurderet som følge af lavere vækstrater på M3, hvorefter passagertallene nu forventes at være på niveau 5 år senere end tidligere antaget, i 2033.

Dette afspejler sig også i selskabets langtidsbudget, hvor det nu forventes, at gælden er tilbagebetalt i 2068, hvilket er en forlængelse på to år i forhold til seneste langtidsbudget.

Interviewet i Berlingske er publiceret den 21. februar på www.berlingske.dk: [Metroens direktør anerkender til fulde: Har »en udfordring« med Cityringen](#)

25-02-2025

Sagsnummer i F2
2025 - 3714

Dokumentnummer i F2
7318848

Sagsnummer eDoc
2025-0061988

Sagsbehandler
Emma Sommerfeldt Lind

Økonomi

Der er ingen bevillingsmæssige konsekvenser ved orienteringen.

Videre proces

Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen orienteres i kommende særskilt sag om årsregnskab for 2024, der først offentliggøres efter godkendelse på interessantskabsmødet medio april.

Økonomiudvalget orienteres herudover løbende om bl.a. passagertal i kvartalsrapporteringen for de større selskaber.

Bilag

- Bilag 1: Metroselskabets økonomi - Faktaark



Metroselskabets økonomi



Resultat

244 mio. kr.

Passagerindtægter

1.608 mio. kr.

Passagertal

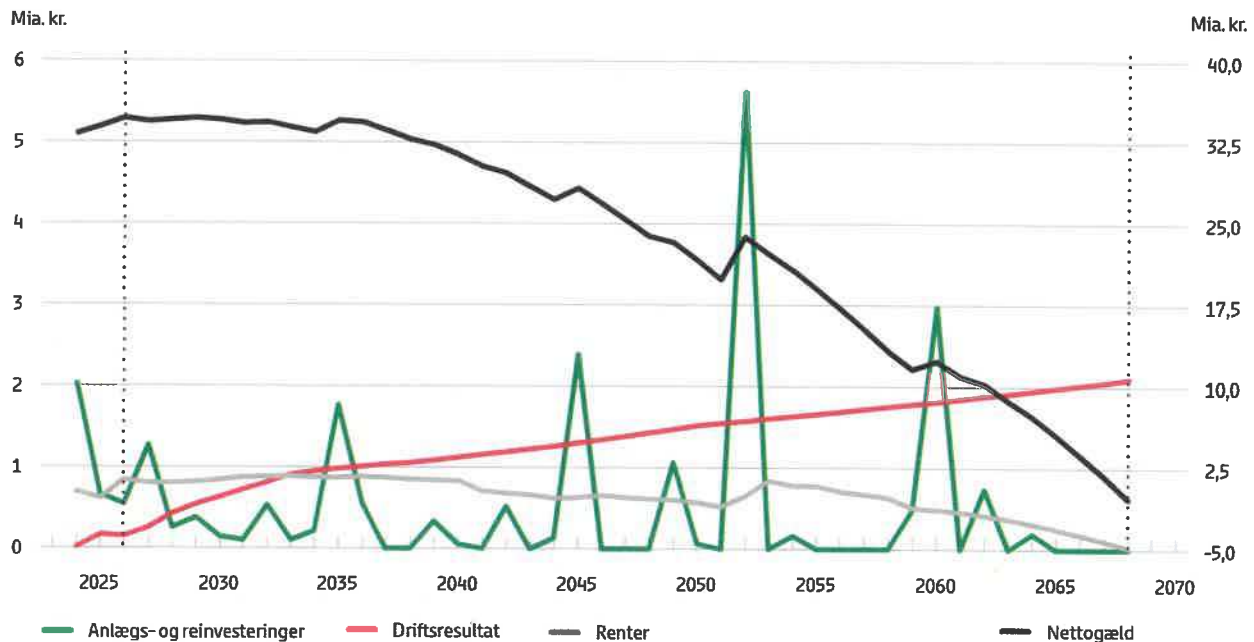
126 mio.

(+ 6 mio. i forhold til 2023)

Metroselskabet har i 2024 leveret et tilfredsstillende resultat før af- og nedskrivninger på 244 mio. kroner. Det er 136 mio. kroner mere end i 2023 og 11 mio. kroner mere end forventet for året.



Figur 1
Opdateret langtidsbudget



Passagertal og prognoser

På linjerne M1 og M2 er passagertallet på det forventede niveau, mens passagertallet for den i 2024 indviede M4-forlængelse til Sydhavn og Valby er dobbelt så stort som forventet. M3 (Cityringen) har trods vækst endnu ikke indfriet forventningerne. Passagertilgangen til M3 forventes fortsat at vokste, dog med en anden vækstrate.

Årsagen til M3s mere afdæmpede passagervækst skyldes en række faktorer:

- Covid-19-pandemien betød en udskydelse af passagertilgangen og har siden medført strukturelle ændringer for passagerernes adfærd, særligt i forhold til øget hjemmearbejde.
- Der har været færre overflytninger fra bus til metro samt færre omstigninger fra DSB's regional-og S-tog end ventet.
- Væksten var i 2024 påvirket af to nedlukninger af M3/M4 i første halvår 2024 for at kunne koble Sydhavns-afgreningen på metrosystemet.

Den lavere passagervækst på M3 i 2024 betyder, at selskabet har revurderet passagerforventningen for de kommende år.

I en opdateret passagerprognose, godkendt af selskabets bestyrelse, forventes passagerpotentialet at være på niveau med forventningerne fra den oprindelige prognose fra 2017 i 2033, hvilket er fem år senere end tidligere antaget.

Dette afspejler sig også i selskabets langtidsbudget, hvor det nu forventes, at gælden er tilbagebetalt i 2068, hvilket er en forlængelse på to år i forhold til seneste langtidsbudget.

Opdateret langtidsbudget

I det opdaterede langtidsbudget forventes selskabets nettogæld at nå sit maksimum i 2026, hvor den ventes at udgøre ca. 34,7 mia. kr. (i løbende priser og inkl. renter). Herefter vil overskuddet fra driften af Metroen som følge af flere passagerer betyde, at der vil blive afdraget på gælden, så gælden forventes at være tilbagebetalt i 2068. De centrale sammenhænge i selskabets langtidsøkonomi er vist i figur 1.

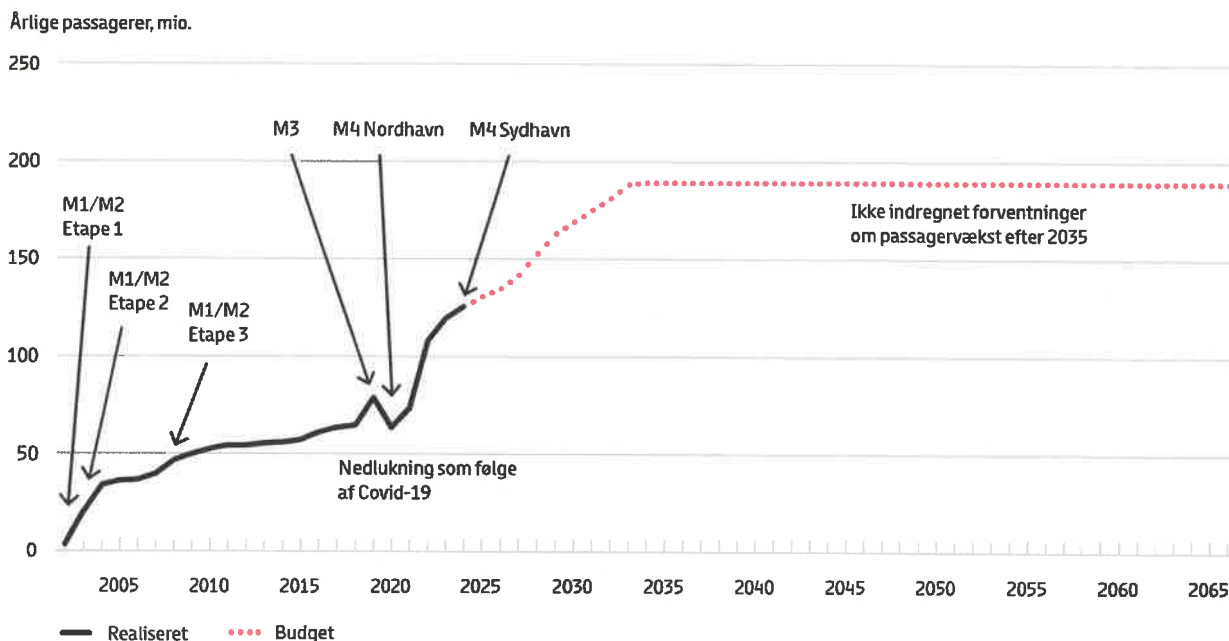
Metroselskabets selskabsform

Metroselskabet er et interessentskab, som ejes af staten ved transportministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Interessenterne hæfter direkte, ubetinget og solidarisk for alle Metroselskabets forpligtelser, herunder for de lån, som Metroselskabet har optaget.

Selskabet er stiftet med en egenkapital og skal drives på et forretningsmæssigt grundlag. Det betyder, at Metroselskabet ikke modtager årlige driftstilskud, men skal generere et driftsoverskud fra Metroen (primært drevet af billetsalg til passagerer), der kan sikre, at selskabet på længere sigt kan afdrage på sin gæld.



Figur 2
Realiserede og budgetterede passagertal



Metroselskabets langtidsbudget

I selskabets langtidsbudget er der indarbejdet finansiering til reinvesterings i Metroen, f.eks. til den nødvendige modernisering og udskiftning af signalsystemer og tog, så metrosystemet også i fremtiden opleves som et attraktivt transportmiddel.

Justeringerne i langtidsbudgettet har ikke en indflydelse på selskabets øvrige investeringer og aktiviteter samt evnen til at løfte sine økonomiske forpligtelser.

Langtidsbudgettet er baseret på en række forudsætninger, herunder primært renteutvikling og passagerindtægter. Budgettet er derfor forbundet med den usikkerhed, der altid gælder vurderinger af fremtidige forhold. For at reducere usikkerheden og øge budgetsikkerheden i renteutviklingen har selskabet foretaget renteaftækning for ca. 80 pct. af den forventede gæld. Selskabet kender således den fremtidige renteomkostning for hovedparten af gælden.

For at reducere usikkerheden yderligere er forventningerne til passagerudviklingen funderet i en justeret konservativ passagerprognose.

Passagerprognoser er grundlaget for Metroselskabets økonomi

Metroens passagertal beregnes ved anvendelse af trafikmodellen OTM (ØrestadsTrafikModellen). Modellen bliver løbende mere avanceret, detaljeret og præcis.

Størstedelen af de forudsætninger og data om fremtiden, som anvendes i selskabets passagerprognoser, fastlægges på baggrund af autoritative kilder, f.eks. Danmarks Statistik, Finansministeriets økonomiske fremskrivninger og Københavns og Frederiksberg Kommunes befolkningsfremskrivninger. Forudsætningerne anvendt i trafikmodelberegningerne godkendes af Metroselskabets ejere.

I figur 2 fremgår det realiserede passagertal, siden Metroen åbnede i 2002 og i hele langtidsbudgettets tidsperiode frem til 2068.

Som det ses af figur 2, er det forudsat i selskabets langtidsbudget, at antallet af passagerer ikke stiger efter 2035, hvilket er en forsigtig antagelse.

Metroselskabet er indirekte kreditvurderet til AAA/Aaa

Anlæg af nye linjer og stationer foregår primært med fastforrentede lån optaget i Danmarks Nationalbank, og Metroselskabet har renteaftækket cirka 80 procent af gælden. Dermed ligger størsteparten af omkostningerne for den langsigtede gældsafvikling fast.

Metroselskabet I/S

m.dk