

Årsrapport 2017
Metroselskabet I/S



Indhold

Forord	4
Nøgletal	7
2017 i korte træk	8
Ledelsesberetning	10
Om Metroselskabet	30
Ejerforhold	33
Metroselskabets bestyrelse	34
Metroselskabets direktion	38
Metroselskabets ansatte	39
Forretningsstrategi	41
Compliancetest af Metroselskabet	42
Årsregnskab	44
Regnskabspraksis	46
Regnskab	51
Ledespåtegning	78
De uafhængige revisorers revisionspåtegning	80
Bilag til ledelsesberetning	84
Langtidsbudget	87

Forord

“
**99,2% af togene
 kørte i 2017 til tiden.
 98,5% i myldretiden.”**

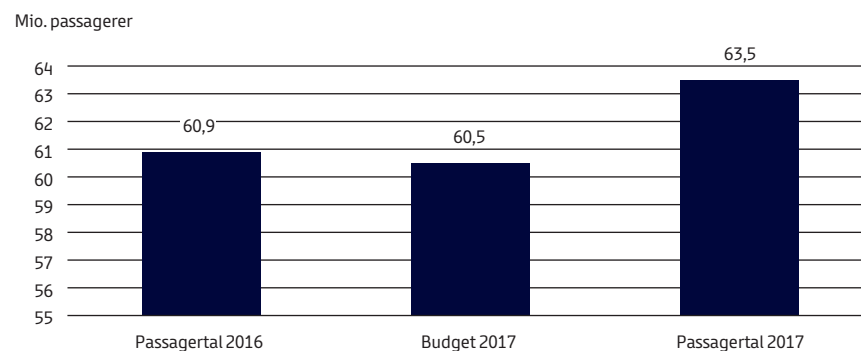
Metroselskabets resultat før af- og nedskrivninger for 2017 blev et overskud på 320 mio. kr., hvilket er 101 mio. kr. bedre end forventet.

Det forbedrede resultat før af- og nedskrivninger skyldes primært større passagerindtægter som følge af flere passagerer end forventet og ligeledes en højere takst pr. passager end forventet. Metroselskabets resultat før af- og nedskrivninger har været stigende siden selskabets stiftelse i 2007. Den eksisterende metro har hvert år

siden 2007 leveret et driftsoverskud uden offentlige driftstilskud. Metroselskabets langtidsbudget, der viser, hvornår selskabet forventer at være gældfrit, er uændret i forhold til forventningen til gældsafvikling, og selskabet forventer således fortsat at være gældfrit i 2065.

Metroselskabet kan således præsentere et årsregnskab med en sund økonomi, som skaber forudsætningerne for, at selskabets overskud fra driften som planlagt kan finansiere anlægget af Cityringen, Nordhavns- og Sydhavnsmetroen inden for den fastlagte tilbagebetalingstid.

Metroens passagertal



Note: I 2017 overgik Metroselskabet til et nyt tællesystem. Passagertallet for 2017 kan derfor ikke direkte sammenlignes med de foregående år.

Antallet af passagerer i metroen stiger fortsat, og 2017 har igen været et rekordår i forhold til antallet af passagerer i metroen

I 2017 har der været mere end 63 mio. passagerer i metroen, hvilket er en stigning på 4 pct. i forhold til 2016 og næsten 3 mio. passagerer over budget. Stigningen i passagertallet kan primært henføres til den fortsatte befolkningstilvækst i Hovedstaden og en fortsat høj driftsstabilitet.

Metroens driftsstabilitet ligger fortsat på et højt niveau

I 2017 lå driftsstabiliteten samlet set på 99,2 pct., og målt alene i myldretiden var driftsstabiliteten på 98,5 pct. Driftsstabiliteten er afgørende i forhold til at skabe en god rejseoplevelse for passagerne og dermed tiltrække flere passagerer. En stabil drift er særligt vigtig i myldretiden, hvor metroen har flest passagerer.

Metroselskabet har truffet beslutning om at foretage investeringer i metroen for cirka 2 mia. kr.

For fortsat at sikre en stabil drift har Metroselskabet udarbejdet en strategi for investeringer i den eksisterende metro, således at metroen gøres klar til at håndtere endnu flere passagerer i fremtiden samtidig med, at den høje driftsstabilitet kan fastholdes.

Metrobyggeriet finansieres som en del af selskabets samlede økonomi, dels med indtægter fra den eksisterende metro og dels ved optagelse af lån, der skal tilbagebetales med driftsindtægterne, når de nye metrolinjer åbner.

Metroselskabets omsætning stammer således primært fra passagerindtægterne. Metroselskabet har derfor stort fokus på at fastholde og tiltrække passagerer til metroen, idet indtægterne herfra er fundamentet for en bæredygtig økonomi i selskabet.

Det var 2017 i korte træk. I denne rapport kan du dykke længere ned i Metroselskabets aktiviteter i året, der gik.

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

God læselyst!

Jørn Neergaard Larsen
 Formand for bestyrelsen

Henrik Plougmann Olsen
 Administrerende direktør

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

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

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

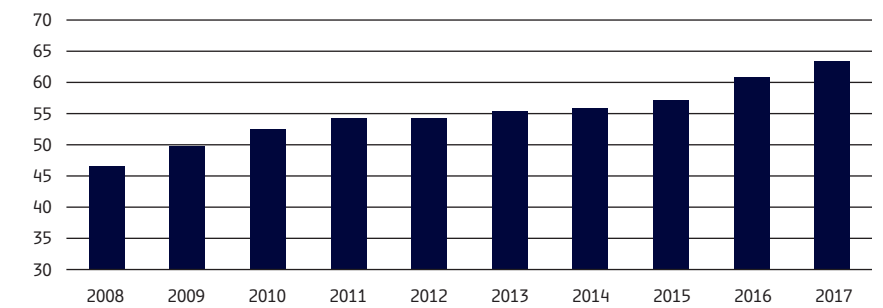


Næsten færdig tunnelstrækning på cityringen.

Resume af nøgletal

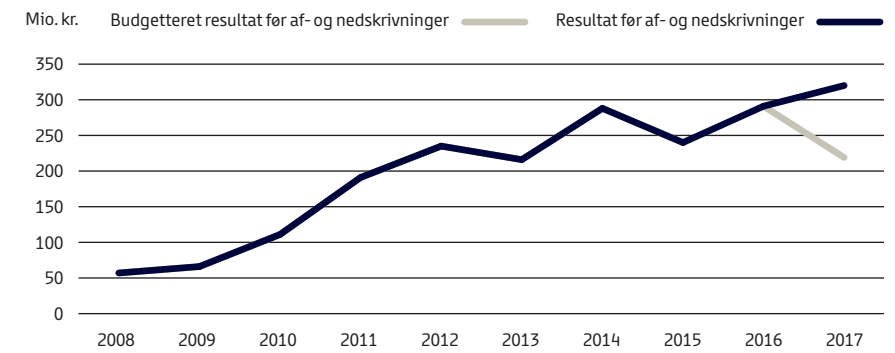
Passagertal

Mio. passagerer



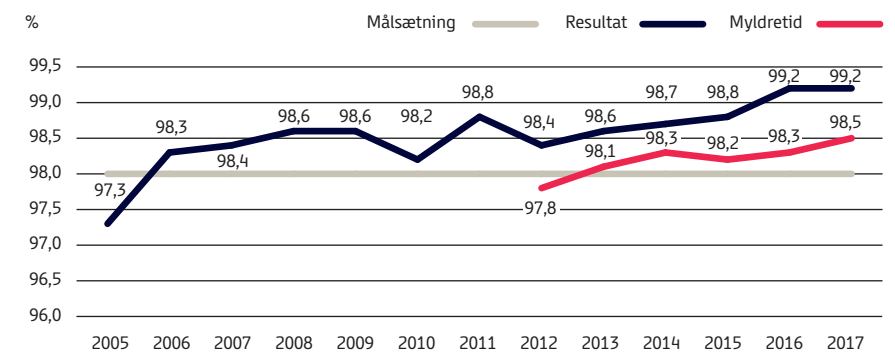
Resultat før af- og nedskrivninger

Mio. kr.



Driftsstabilitet

%

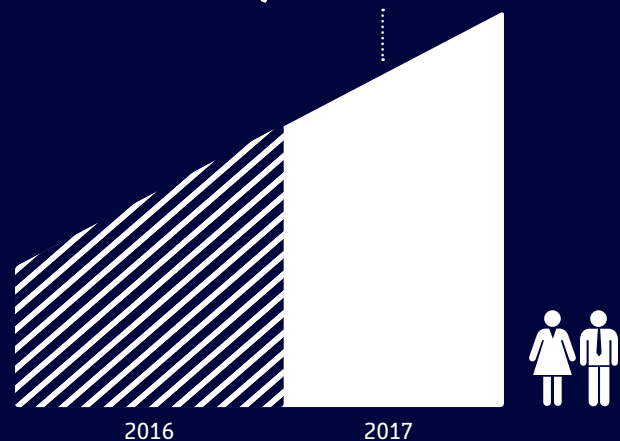


2017 i korte træk

I 2017 havde vi

63,5 mio. passagerer

Det er en vækst på **2,5 mio.**

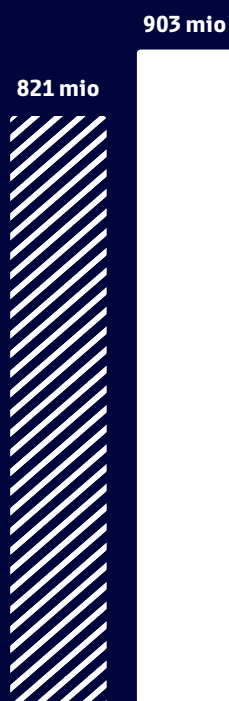


Note: I 2017 overgik Metroselskabet til et nyt tællesystem. Passagertallet for 2017 kan derfor ikke direkte sammenlignes med de foregående år.

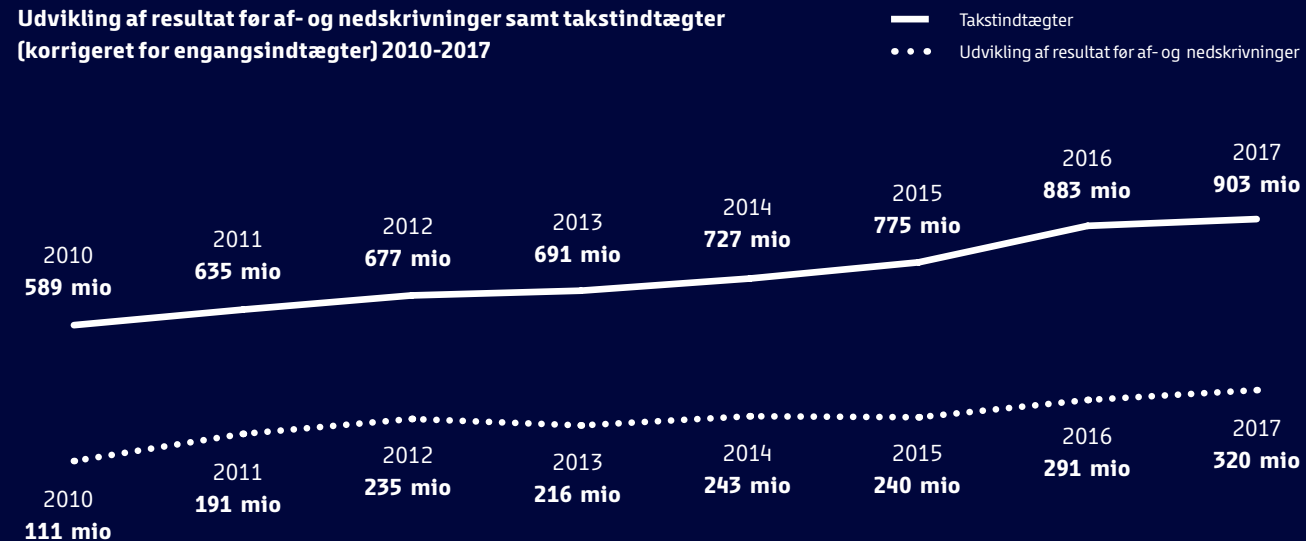
Passagerindtægter

■ Realiserede takstindtægter

▨ Reviderede budgetterede takstindtægter



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



2 mia. kr.

til kapacitetsfremmende tiltag



Nyt ATC-system



Vedligehold på eksisterende flåde



Nye sporskifter



99,2%

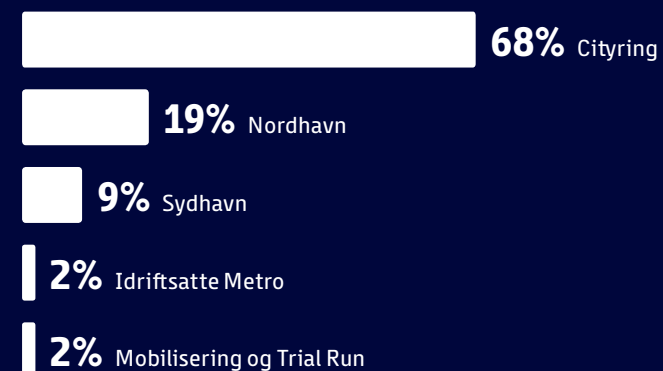
af togene kørte til tiden i 2017. 98,5 % i myldretiden.

8 x

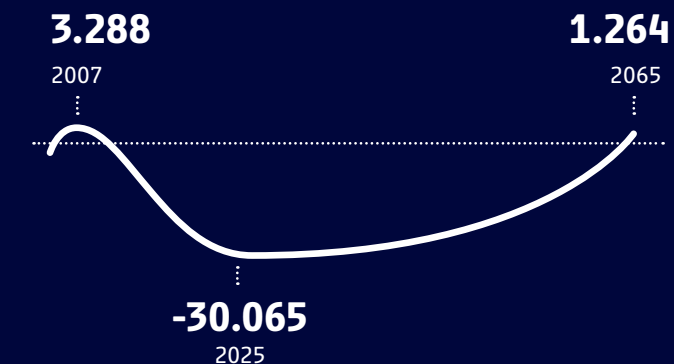
Otte nye tog



2017 Investeringer



Langtidsbudget (mio. kr.)



Ledelsesberetning

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.

Resultater

Årets resultat er bedre end forventet

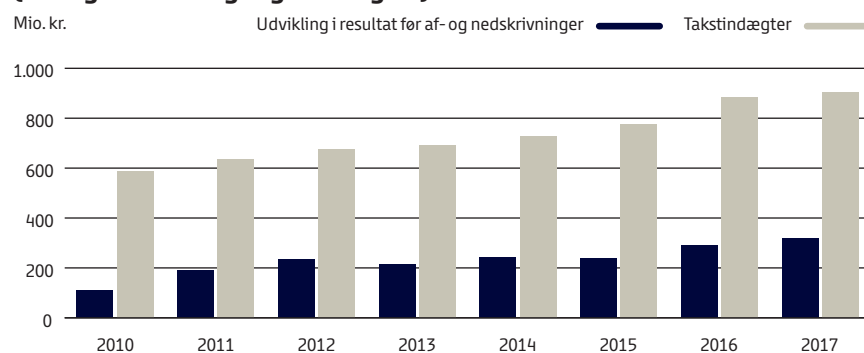
Årets regnskabsmæssige resultat før af- og nedskrivninger udgør for 2017 et overskud på 320 mio. kr., hvilket er 101 mio. kr. bedre end forventet i budgettet. Dette skyldes primært større passagerindtægter som følge af flere passagerer end forventet og en højere takst pr. passager end forventet.

Af- og nedskrivninger udgør i alt 567 mio. kr. i 2017, hvoraf afskrivninger vedrørende metro i drift udgør 177 mio. kr., og nedskrivninger vedrørende anlæg af metro udgør i alt 390 mio. kr.

Nedskrivningen vedrørende anlæg af metro er en følge af, at den samlede investering i anlæg af metro ikke fuldt ud vil blive genindvundet ved fremtidige indtægter i form af passagerindtægter mv. Nedskrivningen skyldes primært indgået aftale om etablering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg metrostation.

Årets regnskabsmæssige resultat før finansielle poster udgør herefter et underskud på 247 mio. kr. Finansielle poster omfatter renteindtægter på 79 mio. kr. og renteudgifter på 442 mio. kr. Resultatet før markedsværdiregulering udgør et underskud på 610 mio. kr. Markedsværdireguleringen

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



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

Metroens driftsresultat

Alle tal i mio. kr.	2017	2016
Takstindbetalinger	903	883
Metroens driftsindtægter	382	364
Andre driftsindtægter	8	10
Metroens driftsindtægter i alt	1.293	1.258
Betaling for drift	-903	-883
Kontraktstyring mv.	-35	-48
Øvrige omkostninger	-5	-6
Administrationsomkostninger	-29	-29
Metroens driftsomkostninger i alt	-973	-966
Metros driftsresultat før af- og nedskrivninger	320	291
Afskrivninger	-177	-175
Metroens driftsresultat før finansielle poster	143	116
Overskudsgrad før afskrivninger	25 %	23 %

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

Metroens driftsresultat kan ikke udledes direkte af Metroselskabets resultatopgørelse, men fremgår af årsregnskabs note 2 og 21.

Takstindbetalingerne er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt pr. påstiger på 13,65 kr. i 2017 beregnet på baggrund af Transport-, Bygnings- og Boligministeriets bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet.

kan primært henføres til selskabets finansielle aftaler om renteaftækning og udgør en indtægt på 695 mio. kr., og årets resultat udgør således et overskud på 85 mio. kr.

Metroens driftsresultat

Metrodriftens resultat før af- og nedskrivninger (primær drift) udgør 320 mio. kr. svarende til en stigning på 29 mio. kr. i forhold til 2016. Stigningen skyldes primært flere passagerindtægter som følge af flere passagerer fra 2016 til 2017.

Indtægter udgør i alt 1.293 mio. kr., heraf 903 mio. kr. fra takstfællesskabet og 382 mio. kr. primært fra udlejning af metroen. Omkostninger til betaling for driften af metroen, kontraktstyring, administration og lignende har i året opgjort 973 mio. kr. Afskrivninger mv. udgør 177 mio. kr. Metrodriftens resultat før finansielle poster udgør herefter et overskud på 143 mio. kr.

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

Markedsværdien udtrykker værdien af selskabet 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.

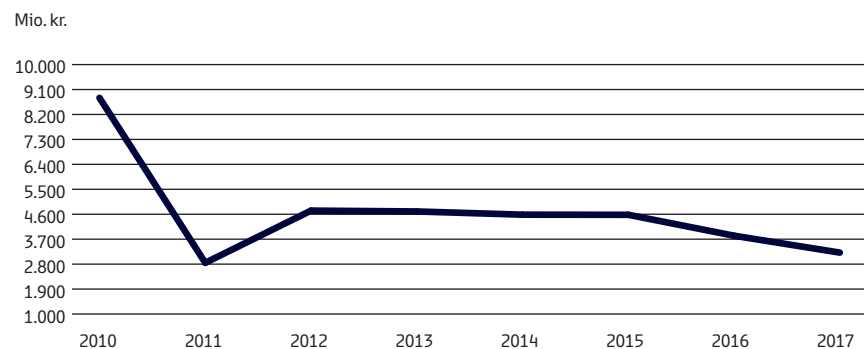
Udvikling i egenkapitalen

Årets regnskabsmæssige resultat udgør et overskud på 85 mio. kr. og er tilgået egenkapitalen. Denne er herefter negativ og udgør 1.495 mio. kr. Selskabets korrigerede egenkapital, hvor der er korrigeret for markedsværdireguleringer, udgør 3.215 mio. kr. ultimo 2017. Den korrigerede egenkapital, eksklusive markedsværdiregulering, er således faldet med 610 mio. kr. i forhold til 2016. Markedsværdireguleringen medførte en regnskabsmæssig indtægt på 695 mio. kr.

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

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

Udvikling i korrigeret egenkapital 2010-2017



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

Investering for Cityringen, Nordhavn- og Sydhavnsmetroen

Metroselskabet investerer i alt ca. 37 mia. kr. i perioden 2011-2024 i anlægget af Cityringen, Nordhavns- og Sydhavnsmetroen. Det samlede anlægsbudget for Cityringen på 24,6 mia. kr. (2017-priser) er baseret på de indgåede store anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet vedrørende Cityringen. Det samlede anlægsbudget for Nordhavns-afgrænsningen på 3,1 mia. kr. inkl. korrektionsstillæg (2017-priser) er baseret på de indgåede anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet vedrørende Nordhavn. Det samlede anlægsbudget for Sydhavn på 9,1 mia. kr. inkl. korrektionsstillæg (2017-priser) er baseret på principaftale om Sydhavnsmetroen.

I 2017 har der været afholdt investeringer til Cityringen, Nordhavn- og Sydhavnsmetroen på 2,8 mia. kr., så den samlede investering til dato er 24,4 mia. kr.

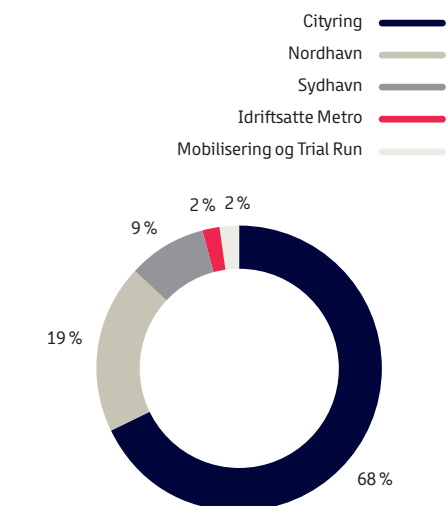
Investeringsbudget for Cityringen, Nordhavn- og Sydhavnsmetroen

Alle tal i mio. kr.	Investeringer 2017	Investeringer pr. 31.12.2017	Samlet investeringsbudget	Samlet investeringsbudget
Cityringen	1.909	21.612	24.620	23.110 (2010-priser)
Nordhavn ¹	541	1.872	3.133	2.900 (2012-priser)
Sydhavn ¹	267	834	9.089	8.627 (2014-priser)
Mobilisering og Trial Run	48	102	569	569 (2017-priser)
I alt	2.765	24.420	37.411	-

¹ Inkl. korrektionsstillæg
Årets investering i den idriftsatte metro udgør 56 mio. kr.

Den regnskabsmæssige værdi af Cityringen, Nordhavn og Sydhavn er i balancen opgjort til 12,8 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 2017 fordelt på projekter



Samlet investering pr. 31.12.2017 fordelt på anlægsprojekter



Investeringen i Cityringen, Nordhavn- og Sydhavnsmetroen

I 2017 er der foretaget en nedskrivning på 390 mio. kr. vedrørende anlæg af metro. Dette sker som følge af, at den samlede investering i Cityringen, Nordhavn og Sydhavn ikke fuldt ud vil blive genindvundet ved fremtidige indtægter i form af passagerindtægter mv. Årets nedskrivning er primært en konsekvens af indgået aftale om etablering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg metrostation, som dermed indgår i beregningen af genindvindingsværdien.

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

Der er i 2017 foretaget investeringer i Cityringen, Nordhavn og Sydhavn på 2,8 mia. kr. Investeringerne er aktiveret og indgår som en del af værdien af den samlede metro.

Værdien af den samlede metro

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

De fremtidige pengestrømme, der indgår i genindvindingsværdien, er baseret på selskabets gældende langtidsbudget og dets indarbejdede forventninger til fremtiden, jf. bilag til ledelsesberetningen. Beregningen af genindvindingsværdien foretages efter kapitalværdimetoden. Ved opgørelsen af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi. Ultimo 2017 viste genindvindingsværdien et nedskrivningsbehov. Nedskrivningen af anlægsaktiverne på balancedagen udgør 390 mio. kr., jf. note 6 til årsregnskabet.

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

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

Stabilisering af udsving i egenkapitalen

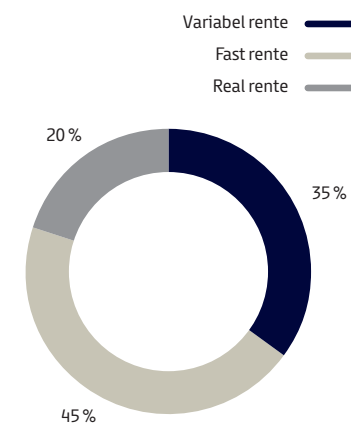
Det nuværende lave renteniveau afspejles endvidere i opgørelsen af markedsværdien af selskabets gæld og indgåede afledte finansielle instrumenter til sikring af renterisikoen på selskabets nuværende og fremtidige gæld. Her har selskabet bl.a. aftaler om rentefordækning af en stor del af den forventede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

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

Finansiering

Metroselskabet har ved udgangen af 2017 en samlet lånoptagelse på 19,2 mia. kr. (nominelt 17,6 mia. kr.). Lånene er optaget som genudlån i Danmarks Nationalbank. Selskabets samlede langfristede gældsforpligtelser ultimo 2017 udgør netto 23,2 mia. kr.

Rentefordelingen pr. 31.12.17 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 26 t.kr. i 2017 (underskud på 10 t.kr. i 2016).

Det akkumulerede resultat af Metroselskabets rådgivningsopgaver er ultimo 2017 et overskud på 340 t.kr.

Kapitalforhold og langtidsøkonomi

I forbindelse med selskabets budgetlægning for 2018 er der udarbejdet et opdateret langtidsbudget, herunder det forventede tilbagebetalingstidspunkt for gælden. Langtidsbudgettet viser forventningerne til den langsigtede økonomiske

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

Langtidsbudgettet viser, at selskabets nettogæld forventes at nå sit maksimum i 2025 på ca. 30,1 mia. kr. (i løbende priser og inkl. renter). Gælden forventes at være tilbagebetalt i 2065.

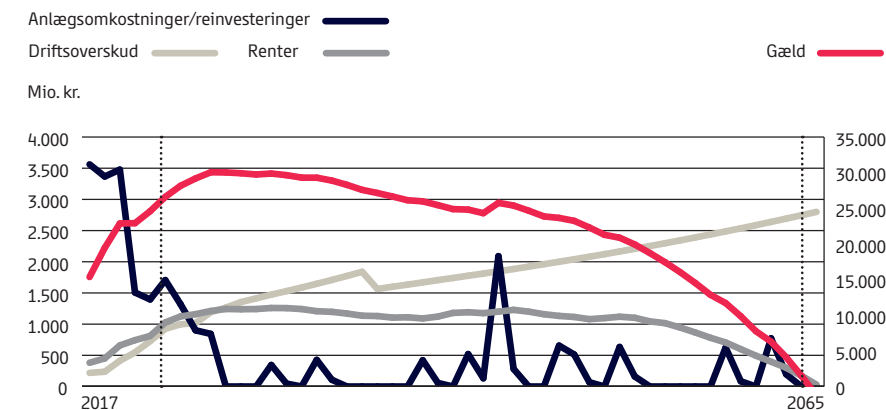
Selskabet har opbygget en renteeksponering, så dele af de fremtidige renteomkostninger fastlåses. Med det gældende langtidsbudget 2018 har selskabet foretaget rentefordækning af en stor del af den forventede maksimale gæld til en fast rente.

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.

Selskabets langtidsøkonomi



Hoved- og nøgletal

Hoved- og nøgletal

Alle tal i mio. kr.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Årets nettoomsætning	672	722	864	980	1.100	1.125	1.301	1.294	1.473	1.519
Resultat før af- og nedskrivninger	57	66	111	191	235	216	288	240	291	320
Af- og nedskrivninger	-575	-596	-787	-5.689	1.772	-484	-2.392	-3.531	-708	-567
Resultat før finansielle poster	-518	-530	-676	-5.498	2.007	-267	-2.104	-3.291	-417	-247
Finansielle poster	242	113	45	-457	-123	-64	-149	-229	-337	-363
Resultat før markedsværdiregulering	-290	-387	-632	-5.954	1.884	-331	-2.254	-3.520	-754	-610
Markedsværdiregulering	13	-30	358	-2.882	-550	2.138	-3.712	825	-1.562	695
Årets resultat	-277	-417	-274	-8.837	1.335	1.807	-5.966	-2.695	-2.316	85
Balancesum	9.950	9.691	9.442	8.216	10.077	12.633	15.953	17.308	23.270	24.851
Årets investering i metro	442	448	637	3.651	2.332	3.170	3.420	3.842	4.654	2.875
Langfristet gæld	0	56	0	4.403	6.600	7.345	12.900	13.287	22.895	22.078
Egenkapital	9.830	9.413	9.139	303	1.637	3.744	-87	737	-1.579	-1.495
Korrigeret egenkapital*	9.820	9.433	8.801	2.847	4.731	4.700	4.581	4.580	3.825	3.215
Solilitetsgrad	99 %	97 %	97 %	4 %	16 %	30 %	-1 %	4 %	-7 %	-6 %
Korrigeret solilitetsgrad	99 %	97 %	93 %	35 %	47 %	37 %	29 %	26 %	16 %	13 %
Antal passagerer (mio.)	47	50	52	54	54	55	56	57	61	63
Antal medarbejdere (ultimo)	71	93	123	160	219	242	274	289	325	330

* 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.”

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

Nøgletal

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

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

Voldgiftssager mv.

Metroselskabets anlægsentreprenør på Cityringen, CMT, indbragte i juli 2016 alle sine claims overfor 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. De resterende claims på ca. 500 mio. EUR

(3,7 mia. kr.), hvor der er et maksimum på 238 mio. EUR (1,8 mia. kr.) 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 håndteres og rapporteres under de enkelte fagområder. Dette sikrer en høj faglighed i rapporteringen. Selskabet arbejder målrettet med at sikre systematik i risikostyringen på tværs af alle selskabets aktiviteter. For selskabets store projekter, herunder Cityringen og afgrænsningen til Nordhavn, er der opbygget en proces for risikostyring specielt tilpasset disse projekter. Denne proces involverer Cityringens entreprenører under anlægget af systemet og sikrer derved, at risici håndteres, hvor det er mest hensigtsmæssigt. Processen gentages også på Sydhavnsmetroen.

Direktionen og bestyrelsen er inddraget i risikostyringen

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

forslag til ændringer i den aktuelle risikoeksponering fra alle selskabets aktiviteter. Selskabets ledelse vurderer de indkomne forslag og sikrer, at risici løbende håndteres og bedømmes ensartet med hensyn til sandsynlighed og konsekvens på tværs af organisationen. Selskabets ledelse udarbejder på det grundlag en bruttoliste og en aktuel risikoliste, der indeholder selskabets samlede risikoeksponering. Derudover har selskabets risikokomite i 2017 påbegyndt en fornyet gennemgang af det grundlæggende risikobillede for selskabets aktiviteter med henblik på at drøfte behovet for eventuelle ændringer i forståelsen/vurderingen af risikobilledet.

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

Netværk og erfaringsudveksling blandt nationale og internationale anlægsprojekter

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

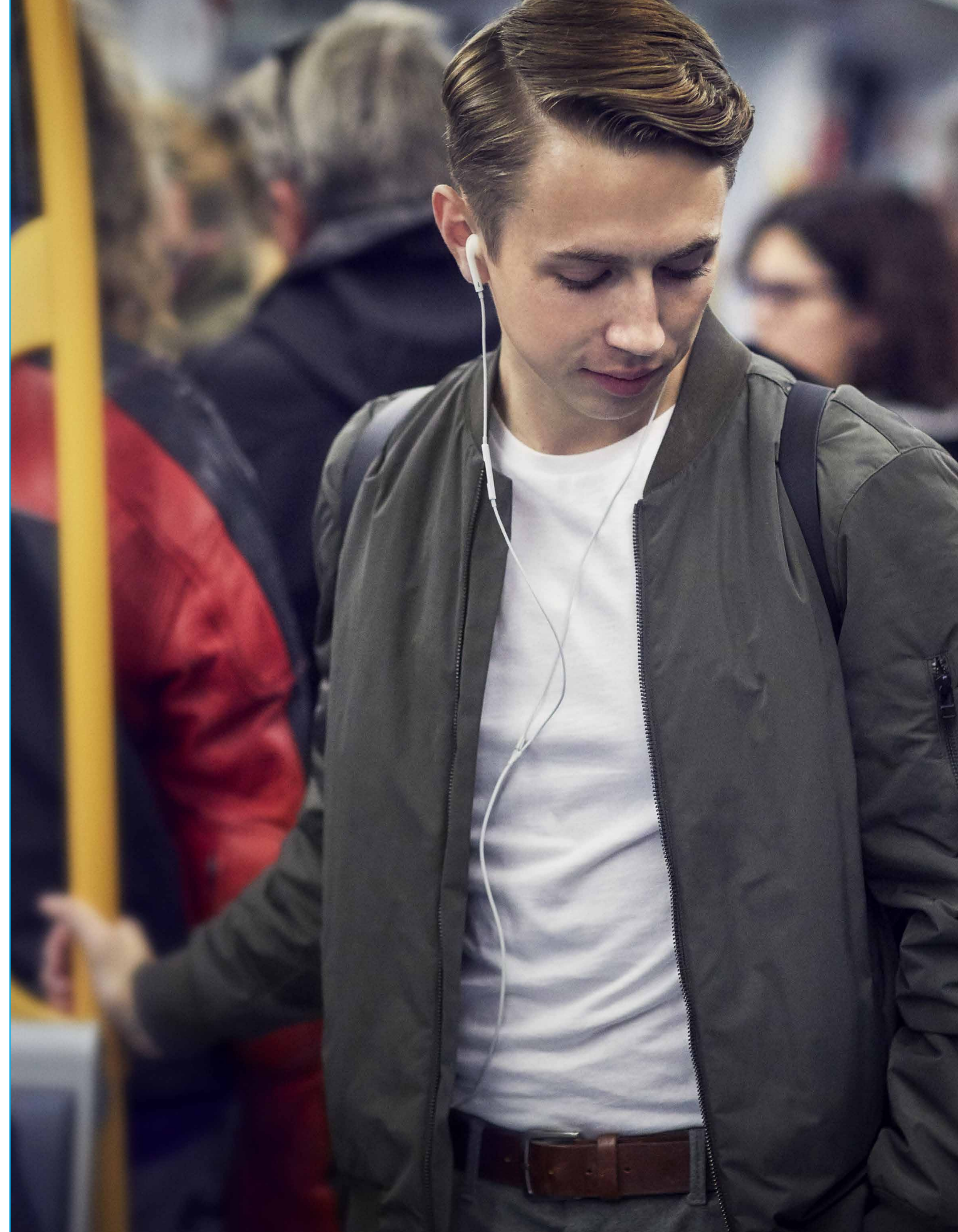
Forretningsgange i forbindelse med regnskabsaflæggelse og anvendelse af it

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

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

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

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



Kapacitet

Ny passagerprognose udfordrer kapaciteten i metroen

Metroselskabet har i 2017 opdateret passagerprognosen for metroen. Prognosen viser en forventet kraftig vækst i antallet af passagerer frem mod 2035. Stigningen er højere end forventet i de seneste passagerprognoser, der bl.a. er gennemført i forbindelse med beslutningen om afgreningen til Sydhavn. Stigningen skyldes bl.a. en fortsat positiv forventning til befolknings- og arbejdspladsudviklingen i hovedstadsområdet, særligt i Københavns Kommune.

I nedenstående figur illustreres den samlede passagervækst på de eksisterende linjer M1/M2 frem mod 2035. I 2018 forventes et samlet passagertal på 64 mio. påstigere på M1/M2. Dette tal forventes at stige til mere end 90 mio. i 2035, hvilket svarer til en stigning på 40 pct. alene på M1 og M2.

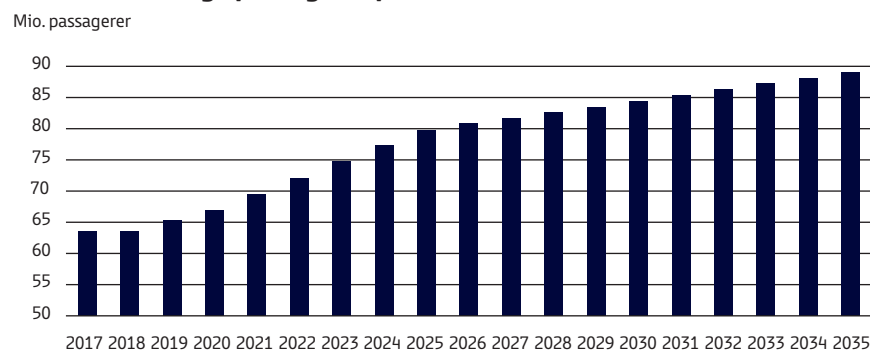
Den opdaterede passagerprognose viser en betydelig vækst i antallet af passagerer i hele metroen – det vil sige også i forhold til den kommende Cityring, der udgøres af linjerne M3 og M4. I 2035 forventes 198 mio. påstigere i metroen i forhold til 154 mio. påstigere i det eksisterende langtidsbudget.

De nye forventninger til væksten i antallet af passagerer i metroen skaber kapacitetsudfordringer på de eksisterende linjer M1 og M2. Metroselskabet forventer ikke umiddelbart kapacitetsudfordringer på de nye linjer M3 og M4. Det øgede antal passagerer i metroen vil skabe et kapacitetspres, hvor der i myldretiden vil være passagerer, som ikke kan komme med, fordi toget er fyldt. Det er derfor selskabets forventning, at det i fremtiden ikke vil være muligt at opretholde det nuværende serviceniveau, hvis ikke der foretages investeringer i metroen.

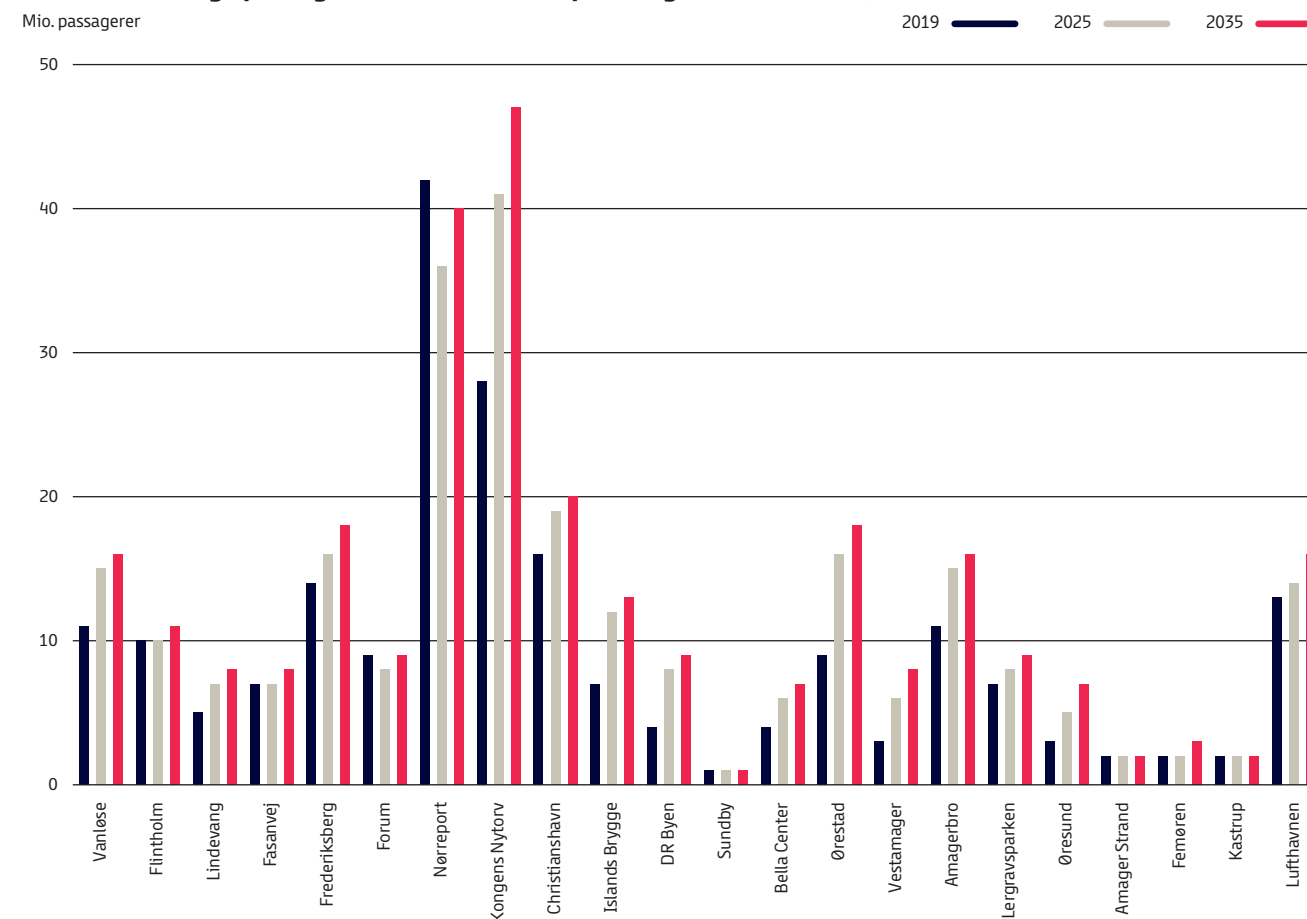
Kommende kapacitetsudfordringer

Kapacitetspresset forventes særligt på den del af M1 og M2, der passerer havnen mellem Indre By og Amager. Det vil primært være metrostationerne på Christianshavn, Amagerbro og Islands Brygge, der frem mod 2025 forventes at få udfordringer med et stigende antal passagerer, der ikke kommer med det første tog i morgenmyldretiden. Hvis kunderne i gennemsnit skal vente to tog, før de kommer med metroen, betyder det en forlænget rejsetid på hhv. 4 minutter i Indre By og 8 minutter på afgreningerne.

Forventede årlige passagerer på M1/M2



Forventede årlige passagerer for stationerne på M1 og M2 i 2019, 2025, 2035



Kapacitetsudvidende muligheder

Metrosystemet er oprindeligt bygget til kapacitetsmæssigt at kunne udbygges løbende i takt med at behovet øges. Det er for eksempel muligt at indsætte flere tog i drift, perronerne er forberedt til at kunne håndtere 4-vognstog, og metrotogene er konstrueret til at kunne ændres i indretning for at skabe plads til flere passagerer. Der er således en række mulige tiltag for at udvide kapaciteten i myldretiden.

Metroselskabet arbejder med en række initiativer på kort og mellemlangt sigt, der kan forbedre kapaciteten. På kort sigt arbejdes der med at optimere sædeopsætningen i togene. På mellemlangt sigt er det nødvendigt at implementere større kapacitetsudvidende tiltag, hvis det nuværende serviceniveau i metroen skal opretholdes.

“
Metroselskabet arbejder med en række initiativer på kort og mellemlangt sigt, der kan forbedre kapaciteten.”

Selskabets bestyrelse har besluttet at indkøbe otte nye tog, og igangsætte levetidsforlængelsen af de eksisterende tog, samt iværksætte en række initiativer, der kan afhjælpe kapacitetsudfordringer på kort sigt.

Herudover har Metroselskabet gennemført udbuddet af drift og vedligeholdelse af metrolinjerne M1 og M2. Metroselskabet har således indgået kontrakt med Metro Service A/S om drift og vedligehold af M1 og M2 fra 1. januar 2019 og de kommende 5 år og 7 måneder med en fleksibel option på op til 5 år oveni kontraktperioden, således at kontraktophør kan ske samtidigt med kontraktophør af drifts- og vedligeholdelseskontrakten for Cityringen, som er indgået med Ansaldo STS og varetages af dennes underleverandør Metro Service A/S. Når drift og vedligeholdelse næste gang skal i udbud, vil der således være mulighed for at udbyde en kontrakt for både M1/M2 og M3/M4.

Sikring af anlæg

Klimasikring

I de senere år har København oplevet flere og kraftigere skybrud samt episoder med forhøjet vandstand i Københavns havn, og denne udvikling er fortsat i 2017.

Som følge af denne udvikling, har Metroselskabets intensiveret den igangværende proces med beskyttelse af anlægget med henblik på at sikre en stabil og rettidig drift på den eksisterende metro. I 2017 har Metroselskabet igangsat forberedelse af skybruds- og stormflodsprojekter til en samlet sum af 55 mio. kr., som blev bevilget af Metroselskabets bestyrelse i december 2016. Projekterne har fokus på sikring af udsatte tekniske installationer, Kontrol- og Vedligeholdelsescentret, de fem lavest

liggende underjordiske stationer samt det eksisterende tunnelsystem.

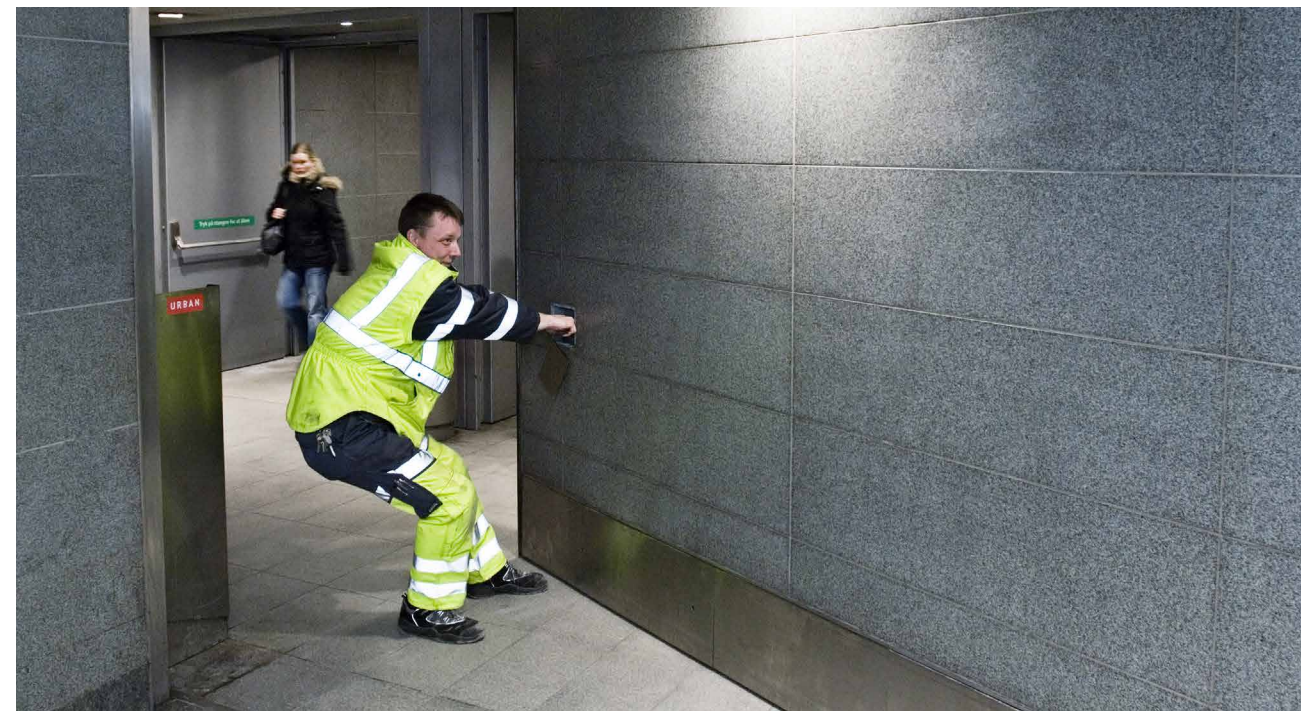
Sideløbende med sikringen af den eksisterende metro har Metroselskabet identificeret specifikke lokaliteter på Cityringen, hvor ekstra tiltag vurderes nødvendige for at opnå det ønskede sikringsniveau. De identificerede tiltag planlægges etableret inden åbningen af Cityringen.

Lokaliteterne på Sydhavnsafgreningen planlægges alle etableret i en permanent minimumskote på 3 m DvR², hvilket er det højeste mulige niveau samtidig med indpasning i det omkringliggende byrum. Derudover planlægges supplerende mobile løsninger for at opnå det ønskede sikringsniveau til beskyttelse mod stormflod. De nye prognoser fra FN's Klimapanel og nyligt opdagede data fra stormflodshændelser fra syd viser, at stormflod fra syd vil have betydeligt større konsekvenser end hidtil forudsat. Dette vil nødvendiggøre en væsentligt større indsats for at beskytte Sydhavnsmetroen imod oversvømmelse end forudsat ved udarbejdelsen af projektet for Sydhavnsmetroen. Der er afsat 185 mio. kr. i anlægsbudgettet for Sydhavnsmetroen til imødegåelse af det markant øgede behov for sikring af Sydhavnsmetroen imod stormflod.

Terrorsikring

I begyndelsen af 2017 blev der foretaget opdateringer af det nationale trusselsbillede, herunder også truslen mod metroen (terrortruslen mod Danmark opdateres af PET, cybertruslen mod Danmark vurderes af Center for Cybersikkerhed i FE, og det nationale risikobillede opdateres af Beredskabsstyrelsen, der er en styrelse under Forsvarsministeriet).

² Dansk Vertikal Reference, som henviser til antal meter over normal vandstand.



Stormflodssikring på Nørreport. Portene skal sikre Metroen ikke bliver oversvømmet.

Til understøttelse af en effektiv krisestyring har Metroselskabet udarbejdet en beredskabspolitik og konkrete beredskabsplaner, der støtter medarbejdere og ledelsen i en krisesituation. Planerne er handlingsorienterede, overskuelige, tilgængelige, ajourførte og realistiske. Metroselskabet foretager løbende en evaluering og opdatering af beredskabsplanerne.

Metroselskabet har i 2017 foretaget en samarbejds- og interessentanalyse med henblik på at udpege eventuelle nye indsatser inden for terrorsikring. Herudover har selskabet udpeget og iværksat en række nye samarbejder bl.a. for at sikre en fælles tilgang til terrorsikring af systemerne.

Beskyttelse mod cyberkriminalitet

Metroselskabet synes i lighed med alle andre danske virksomheder i stadig stigende grad at være eksponeret for cyberkriminalitet. Metroselskabet har ikke registreret cyberkriminalitet på dets systemer

i 2017. Metroselskabet har dog i løbet af 2017 indført en række straksinitiativer, der skal medvirke til at sikre selskabet mod den generelle stigende trussel fra cyberkriminalitet. Der er primært tale om opgraderinger og forbedringer af selskabets it-infrastruktur.

Selskabet har derudover påbegyndt opdatering og udbygning af selskabets risikostyringsredskab med it-sikkerhedsrisici. Perspektivet hermed er at få en systematisk opfølgning på potentielle it-sikkerhedsrisici. Selskabet har endvidere fået gennemført en analyse af selskabets informationsikkerhed, samt påpeget en række kortsigtede og mellemlange informationsikkerhedsrisici, som selskabet kan arbejde med. Dette har givet anledning til en opdatering af selskabets informationsikkerhedspolitik.

Projekternes udfordringer

Metroselskabet har to større anlæg under opførelse samt ét anlæg, som begynder i 2018. Selskabet har således investeringer for 2,8 mia. kr. i 2017-priser i enten anlæg eller på vej i anlæg.

Cityringen

I starten af 2017 færdiggjorde de fire boremaskiner de i alt 30 km tunnel på Cityringen. Færdiggørelsen af tunnelarbejdet var en stor milepæl i Cityringsprojektet. På alle 22 byggepladser er udgravningen og alle større betonarbejder nu gennemført, og det mekaniske og elektriske installationsarbejde er påbegyndt på alle stationer og skakte.

Skinnelægningen er startet fra Kontrol- og Vedligeholdelsescentret (CMC) i Vasbygade, og mere end 80 pct. af skinnelægningen er afsluttet. I begyndelsen af august 2017 var skinnelægning og installation af transportsystemet så fremskredent, at Ansaldo STS påbegyndte testkørsel med de nye metrotog på strækningen fra Kontrol- og Vedligeholdelsescenteret mod Frederiksberg. De første testkørsler på den såkaldte "Functional Section", som er den strækning, hvor transportsystemet bliver testet, har været succesfulde.

Anlægsentreprenøren på Cityringen, CMT, rejste i 2016 krav mod Metroselskabet for samlet set lidt mere end 1 mia. EUR (ca. 7,5 mia. kr.). Den 10. februar 2017 indgik Metroselskabet en forligsaftale med CMT, der efterfølgende er godkendt af selskabets ejere. Forligsaftalen indebærer, at Metroselskabet betalte 113 mio. EUR (ca. 850 mio. kr.) til CMT for at sikre fremdriften i projektet og begrænse tab og minimere projektets risici, og cirka halvdelen af de rejste krav blev lukket.

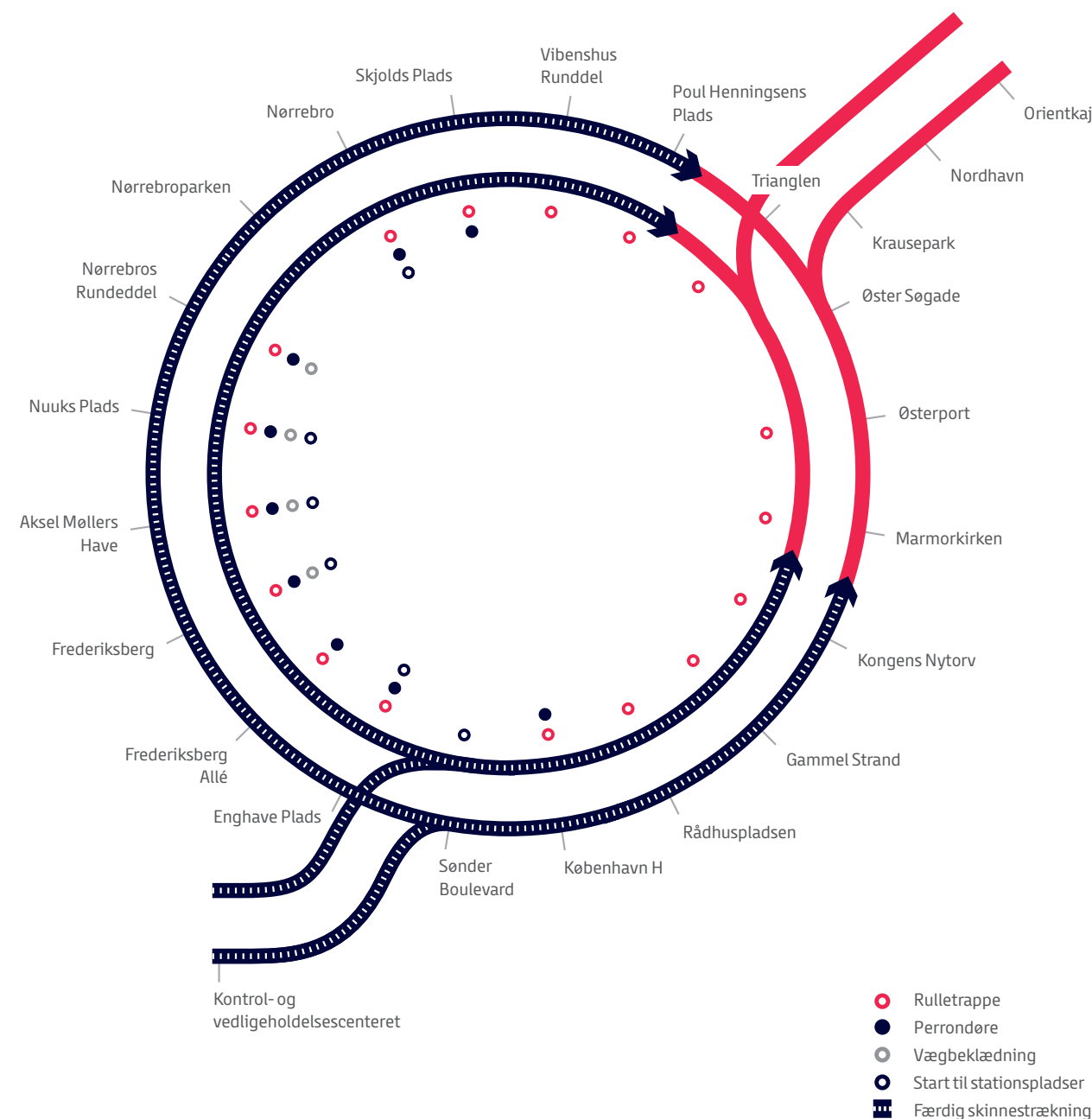
Metroselskabet etablerede endvidere en længerevarende likviditetsbro for CMT på 180 mio. EUR (ca. 1,3 mia. kr.).

Samarbejdet mellem CMT og dets underleverandør MT Højgaard, som skulle udføre de arkitektoniske arbejder, såsom opsætning af vægbeklædning på stationerne, var præget af udfordringer. Dette har betydet, at de arkitektoniske arbejder har stået stille i længere perioder siden november 2016. I forbindelse med at Metroselskabet i februar 2017 indgik en forligsaftale med CMT, er CMT fremover forpligtet til at sikre en tilfredsstillende fremdrift i det arkitektoniske arbejde. I juni 2017 har CMT og MT Højgaard indgået en aftale om overdragelse af disse arbejder, således at CMT overtager MT Højgaards kontraktlige forpligtigelser. Efterfølgende har CMT indgået aftale med to italienske underentreprenører, Bodino og AZA, om udførelse af de arkitektoniske arbejder på Cityringen. Arbejdet er nu igangsat, men opstarten har været langsommere end forventet. Der er derfor fokus på fremdriften i produktionen.

Hvor udfordringerne i de første anlægsfaser primært har været etableringen af de meget store anlægskonstruktioner i snævre byrum, er udfordringerne på den sidste del af Cityringen primært koordineringen af installationsarbejder på de samme relativt snævre arbejdspladser samt sikring af idriftsættelse af de tekniske systemer. Cityringsprojektet bevæger sig således fra at have været et kompliceret anlægsprojekt til i stigende grad at være et kompliceret teknikprojekt. Skiftet fra anlæg til teknik betyder ligeledes, at behovet for arbejdsområde i terræn reduceres, hvilket giver mulighed for at starte arbejdet med etablering af de pladser der skal være ved stationernes. Med udgangen af 2017 er syv stationsarbejdspladser

Cityringen Progress status

31.12.17



“**Skinnelægningen er startet fra Kontrol- og Vedligeholdelsescentret (CMC) i Vasbygade, og mere end 50 pct. af skinnelægningen er afsluttet.**”

I 2017 nåede vi bunden af den næsten 40 meter dybe udgravning til redningsskakten i Krauseparken.



blevet demobiliseret, og arbejdet med stationspladserne er påbegyndt, eller opstart er nært forestående.

Metro til Nordhavn

2017 har været et år med stor fremdrift på anlægget af afgreningen til Nordhavn. Anlægsentreprenøren, MetNord, har færdiggjort boringen af tunnellerne i starten af februar, da den anden og sidste tunnelboremaskine brød igennem på Øster Søgade. Hen mod årets slutning er den primære støbning af Nordhavn station og den overjordiske forbindelse til den fremtidige Orientkaj station færdiggjort. I Krauseparken er udgravningen af skakt og tværtunneller færdiggjort, og betonarbejderne er påbegyndt.

Metroselskabet og MetNord har indgået en forligsaftale i slutningen af november 2017 pga. rejste claims fra MetNord vedr. jordbundsforhold, forurening, design- og assessor-review, grænsefladeproblemer etc. Aftalen indebærer, at Metselskabet betaler 17 mio. EUR (126 mio. kr.) til MetNord, samt at der udarbejdes en ny tidsplan, som sikrer at MetNords arbejde vil kunne færdiggøres i overensstemmelse med kontraktens overordnede færdiggørelsesterminer.

Metro til Sydhavn

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

Beslutningen om at gøre Ny Ellebjerg underjordisk har medført, at en række forberedende arbejder på Ny Ellebjerg er igangsat i 2017 for at muliggøre anlægsarbejderne med stationsbyggeriet, samt forberede for en bedre sammenkobling med de øvrige perroner på Ny Ellebjerg. Derudover har Metselskabet lavet udbud og igangsat arbejde med at flytte Ringbanens S-togstation ved Ny Ellebjerg, således at der er gjort plads til metrostationens arbejdsplads.

Udbuddet af de store kontrakter blev sendt ud i slutningen af 2016 og i februar 2017 blev udbudsdokumenterne suppleret med designet af den dybe station ved Ny Ellebjerg. Metselskabet modtog de første bud i sommeren 2017 og reviderede tilbud i oktober 2017, således at det har været muligt at udpege vinderne af udbuddene i november 2017.

Metroselskabet forventer, at anlægsarbejderne med metrostationerne igangsættes i begyndelsen af 2018.

CSR

For at styrke selskabets CSR-indsats har selskabet valgt at arbejde systematisk med CSR inden for rammerne af FNs Global Compact, hvor Metselskabet har været medlem siden 2016.

Metroselskabets arbejde med CSR tager udgangspunkt i FN's verdensmål i forskellige grad, alt efter hvor tæt på selskabets kerneforretning, de enkelte verdensmål er. Metselskabet har valgt at fokusere indsatsen inden for de verdensmål, som er mest relevante for selskabets kerneforretning i de enkelte år, og hvor selskabet har størst mulighed for påvirkning.

CSR er et strategisk indsatsområde, som Metroselskabet arbejder med i alle dele af selskabets forretning. I den kommende strategiperiode indgår CSR som ét af fem fokusområder i selskabets forretningsstrategi for 2018 til 2022.

Metroselskabet har valgt at udarbejde en separat rapport om selskabets CSR-arbejde, og der henvises derfor til CSR-rapporten for en nærmere beskrivelse af selskabets arbejde med CSR. CSR-rapporten og årsrapporten skal ses som to sidestillede rapporter, der ligeligt beskriver forskellige bundlinjer for selskabets arbejde.

Arbejds miljø

I 2017 har der for andet år i træk været et fald i den gennemsnitlige ulykkesfrekvens for Cityringen og afgangene til Nordhavn. Antallet af arbejdsulykker på Cityringen inklusiv Nordhavnsafgreningen lå

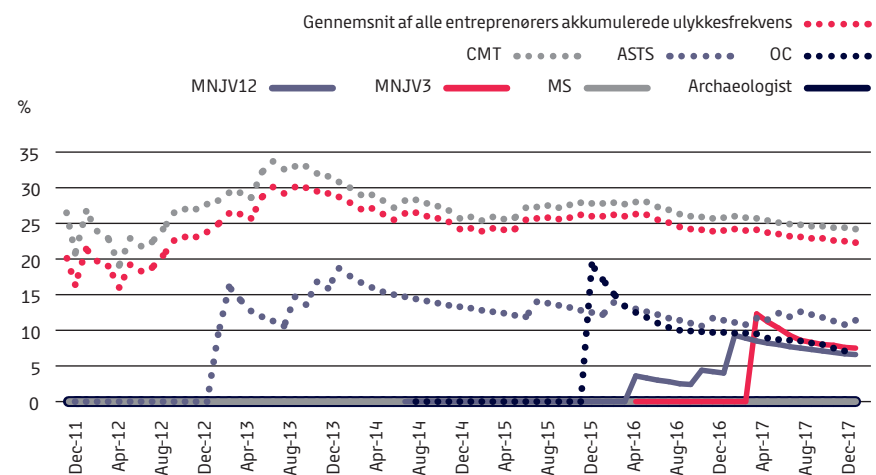
i 2017 på en ulykkesfrekvens på 15,9, hvilket er et fald i forhold til 2016, hvor ulykkesfrekvensen lå på 20,2. Den akkumulerede ulykkesfrekvens for metrobyggeriet var med udgangen af 2017 ligeledes faldet fra 24,0 i 2016 til 22,3.

Der har i 2017 været stort fokus på evaluering og udvikling af selskabets indsatser i forhold til sikkerhed og arbejdsmiljø. På den baggrund udarbejdes der en ny strategi for området, som er klar til opstart af selskabets kommende projekter ved indgangen til 2018. Formål og indhold af strategien er nærmere beskrevet i CSR rapporten 2017.

Læringer

Metroselskabet arbejder fortsat på at sikre så mange lærlinge på metrobyggeriet som muligt. Metroselskabet vurderer, at der indtil dato har været cirka 173 lærlingeårsværk på Cityringen og afgangene til Nordhavn.

Akkumuleret ulykkesfrekvens pr. entreprenør for perioden 1. december 2011 til 31. december 2017



Det samlede krav om antal lærlinge på Cityringen fra maj 2016 og frem til 2019 er 75 lærlingeårsværk inkl. de kontrakter, der løbende indgås på færdiggørelse af stationspladser og forbindelsestunneller.

Hovedentreprenørerne på Nordhavnsmetroen skal have beskæftiget 33 lærlingeårsværk i projektets levetid. Det har vist sig vanskeligere end antaget at nå denne målsætning. Metroselskabet er i dialog

med entreprenøren, herunder foretages en vurdering af, om kontraktkravet er i overensstemmelse med det, der kvalitetsmæssigt er muligt at uddanne på projektet. Målet er fortsat at sikre, at entreprenøren tager flest mulige lærlinge.

For mere information om rekruttering af lærlinge henvises til Metroselskabets CSR rapport 2017.

Redningsskakt i Krauseparken. I fremtiden vil der være hul helt ind til de to metrotunneler, den cylinderformede skakt er placeret imellem.



Om Metroselskabet

Kønsfordeling i Metroselskabet

Alle medarbejdere

40%

Ledelsen

35%

Ledelsesgruppen med direktører

41%

Direktørgruppen

60%

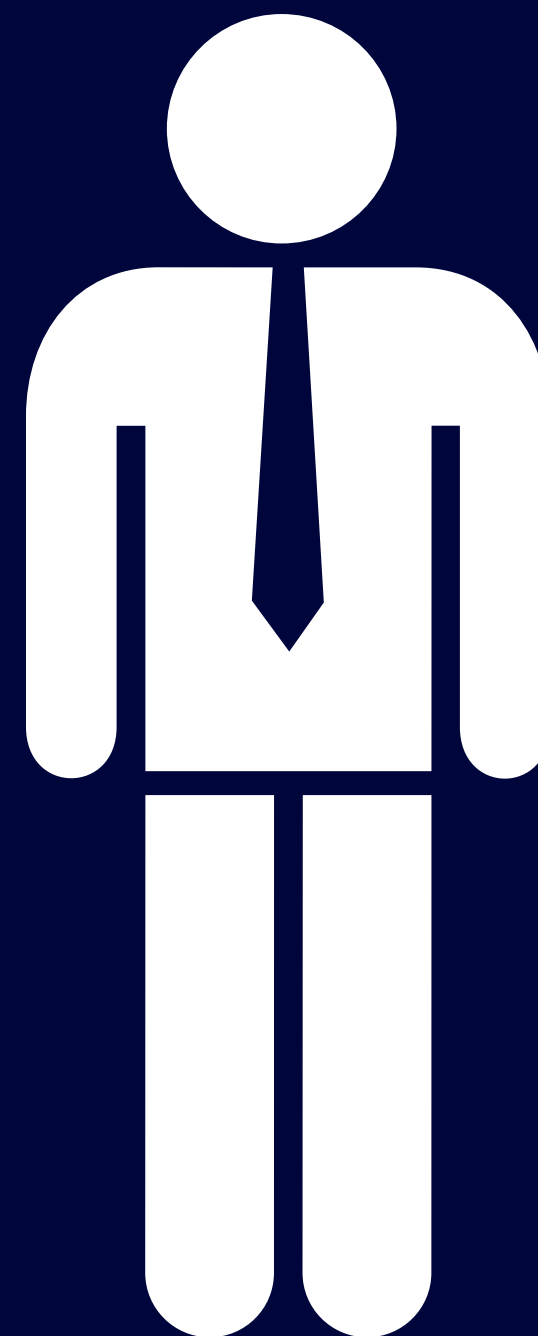


60%

65%

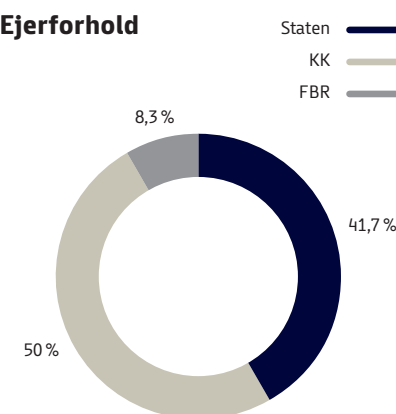
59%

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 Arealudviklings-selskabet I/S. Metroselskabet har ved stiftelsen overtaget Ørestadsselskabet I/S' og Frederiksbergbaneselskabet I/S' metroaktiviteter, ligesom Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S i denne forbindelse er opløst.

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

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

- skal varetage projekteringen og anlæg af Cityringen som en metro
- skal stå for drift og vedligeholdelse af den samlede metro
- skal foretage offentlige udbud af anlæg og drift samt vedligeholdelse af metroen
- skal drives på et forretningsmæssigt grundlag
- skal stille de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetagelse af Hovedstadens Letbane I/S' virksomhed
- kan drive anden virksomhed, som har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med metroaktiviteterne

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

Bestyrelsen består af ni medlemmer, der udpeges for en periode på fire år. Københavns Kommune og staten udpeger hver tre medlemmer, mens Frederiksberg Kommune udpeger ét medlem samt en suppleant. Udover de ejerudpegede medlemmer vælger selskabets medarbejdere to medlemmer til bestyrelsen. I 2017 blev der afholdt 11 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

Honorar for 2017: 413.172 kr.

Lars Weiss
1971

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

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns
Borgerrepræsentation

Honorar for 2017: 0 kr.

Tillidshverv

- 1. næstformand for Borgerrepræsentationen
- Medlem af økonomiudvalget
- Medlem af teknik- og miljøudvalget

Jørgen Glenthøj
1955

Næstformand
Medlem af risikokomiteen
Medlem af revisionskomiteen
Medlem af vederlagskomiteen

Udpeget af Frederiksberg Kommune
Borgmester i Frederiksberg Kommune

Honorar for 2017: 325.000 kr.

Tillidshverv

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

Birgitte Brinch Madsen
1963

Bestyrelsesmedlem
Formand for revisionskomiteen
Medlem af vederlagskomiteen

Udpeget af staten
Direktør

Honorar for 2017: 200.000 kr.

Tillidshverv

- Bestyrelsesformand i Hovedstadens Letbane
- Bestyrelsesformand i Intech International a/s
- Bestyrelsesmedlem i Danske Invest
- Bestyrelsesmedlem i Nordsøfonden
- Bestyrelsesmedlem i DEIF A/S
- Bestyrelsesmedlem i Orbicon A/S
- Bestyrelsesmedlem i EUDP
- Bestyrelsesmedlem i GUDP

Harald Børsting
1952

Bestyrelsesmedlem

Udpeget af staten

Honorar for 2017: 125.000 kr.

Tillidshverv

- Bestyrelsesmedlem i Refshaleøens Holding
- Bestyrelsesmedlem i Refshaleøens Ejendomsselskab

Ali Hansen
1960

Tiltrådt 1. januar 2018
Bestyrelsesmedlem

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns
Borgerrepræsentation

Honorar for 2017: 0 kr.

Tillidshverv

- Medlem af Sundheds- og Omsorgsudvalget

Fanny Broholm
1988

Tiltrådt 1. januar 2018
Bestyrelsesmedlem

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns
Borgerrepræsentation

Honorar for 2017: 0 kr.

Tillidshverv

- Medlem af Teknik- og Miljøudvalget

Peter Jensen
1963

Bestyrelsesmedlem

Valgt af medarbejderne i Metroselskabet
Driftsingeniør

Honorar for 2017: 125.000 kr.

Mimi Larsson
1975

Tiltrådt 1. januar 2018
Bestyrelsesmedlem

Valgt af medarbejderne i Metroselskabet
Chefkonsulent

Honorar for 2017: 0 kr.

Flemming Brank
1957

Udpeget af Frederiksberg Kommune
Suppleant

Forhenværende
medlemmer i 2017Susan Hedlund
1962

Næstformand
Medlem af risikokomiteen
Medlem af vederlagskomiteen
Fratråd 31. december 2017

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

Honorar for 2017: 325.000 kr.

Tillidshverv

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

Ninna Hedeager Olsen
1980

Bestyrelsesmedlem
Medlem af revisionskomiteen
Fratråd 31. december 2017

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

Honorar for 2017: 150.000 kr.

Tillidshverv

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

Jakob Næsager
1973

Bestyrelsesmedlem
Fratråd 31. december 2017
Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation
Gruppenformand for det Konservative Folkeparti
Kontorchef

Honorar for 2017: 125.000 kr.

Tillidshverv

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

Søren Banke
1965

Bestyrelsesmedlem
Fratråd 31. december 2017

Valgt af medarbejderne
Work Site Manager

Honorar for 2017: 125.000 kr.

Margit Ørsted
1949

Suppleant
Fratråd 31. december 2017
Udpeget af Frederiksberg Kommune

Bestyrelsens evalueringsprocedure

Metroselskabets bestyrelses 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 2017

	Bestyrelsesmøder 11 møder	Revisionskomite 3 møder	Risikokomite 4 møder	Vederlagskomite 1 møde
Jørn Neergaard Larsen	11/11		4/4	1/1
Jørgen Glenthøj	9/11	2/3	4/4	1/1
Susan Hedlund	10/11		4/4	1/1
Birgitte Brinch Madsen	11/11	3/3		1/1
Harald Børsting	11/11			
Ninna Hedeager Olsen	10/11	3/3		
Jakob Næsager	7/11			
Peter Jensen	11/11			
Søren Banke	7/11			

Metroselskabets direktion

Selskabets direktion:

Henrik Plougmann Olsen
1968

Administrerende direktør

Honorar for 2017: 2.791.632 kr

Tillidshverv

- Bestyrelsesmedlem i Rejsekort A/S
- Bestyrelsesmedlem i Banebranchen
- Bestyrelsesmedlem i Københavns Madhus
- Bestyrelsesmedlem i DGI-byen
- Medlem af 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 pct. mænd og
60 pct. kvinder.”**

Metroselskabet tilstræber aktivt at tiltrække mænd og kvinder ligeligt til både lederstillinger og andre stillinger. Der er 330 medarbejdere i selskabet ultimo 2017. Kønsfordelingen blandt alle medarbejdere er 40 pct. kvinder og 60 pct. mænd. Metroselskabet arbejder sammen med universiteterne og andre uddannelsesinstitutioner ved at tilbyde studie- og praktikpladser. Desuden tilbyder Metroselskabet projekt- og specialestuderende adgang til relevante projekter. I 2017 har Metroselskabet haft tre elever ansat. Der er 30 studerende ansat, og selskabet har 11 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, inklusive direktørgruppen, er på 59 pct. mænd og 41 pct. kvinder.

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

Ved regnskabsårets udløb beskæftigede selskabet 330 medarbejdere mod 325 i 2016. 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 174 rådgivere tilknyttet – og ofte placeret i – Metroselskabets hovedkontor samt omkring 129 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 vidensorganisation, 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.

Forretningsstrategi

Metroselskabets forretningsstrategi sætter rammen for, hvordan selskabet arbejder i den kommende strategiperiode fra 2018 til 2022. Metroselskabet har udvalgt følgende fem fokusområder for den kommende strategiperiode:

- **Økonomi**
Metroselskabets forretning skal baseres på et økonomisk ansvarligt grundlag.
- **Drift og vedligehold**
Metroselskabet skal levere højklasset kollektiv transport af højeste kvalitet til passagerne.
- **Anlæg**
Metroselskabet skal være en ansvarlig bygherre.
- **CSR**
Metroselskabet skal handle socialt ansvarligt i alle selskabets aktiviteter.
- **Forretningsudvikling**
Metroselskabet vil være et innovativt selskab med fokus på kerneforretningen.

Compliancetest af metroselskabet

I 2017 foretog Metroselskabet en omfattende compliancetest af Metroselskabets selskabsdokumenter og af selskabets politikker og strategier inden for samfundsansvar.

God selskabsledelse

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

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

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 2017.

Metroselskabets CSR-rapport kan læses her: m.dk/dokumenter.



Årsregnskab

Udvikling i resultat før af- og nedskrivninger samt takstindtægter

- Takstindtægter
- ▨ Resultat før af- og nedskrivninger



I 2017 havde vi

63,5 passagerer



Note: I 2017 overgik Metroselskabet til et nyt tællesystem. Passagertallet for 2017 kan derfor ikke direkte sammenlignes med de foregående år.

Regnskabspraksis 2017

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 2017. 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), til lagt efterfølgende investeringer. Nutidsværdien er opgjort som de fremtidige pengestrømme (genindvindingsværdi).

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

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

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

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

Bygninger, driftsmidler og inventar

Bygninger, driftsmidler og inventar måles til kostpris med fradrag af foretagne af- og nedskrivninger. Kostprisen omfatter

anskaffelsesprisen og omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen. Afskrivningsgrundlaget, der opgøres som kostpris reduceret med scrapværdien, fordeles lineært over aktivernes forventede brugstider, der følger:

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

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

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

Værdiansættelse af anlægsaktiver

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

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

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

Finansielle anlægsaktiver

Kapitalandele

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

Tilgodehavender

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

Omsætningsaktiver

Ejendomme

Ejendomme måles til kostpris.

Tilgodehavender

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

Værdipapirer

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

Likvide beholdninger

Likvide beholdninger omfatter kontante beholdninger og korte bankindeståender samt værdipapirer med en restløbetid på anskaffelsestidspunktet på under tre måneder, som uden hindring kan omsættes til

likvider, og hvorpå der kun er ubetydelige risici for værdiændringer.

Langfristede gældsforpligtelser

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

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

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

Andre finansielle forpligtelser

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

Pengestrømsopgørelse

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

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

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

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

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortfristede værdipapirer.

Segmentoplysninger

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

Resultatopgørelse

Resultatopgørelse for perioden 1. januar - 31. december 2017

Alle tal i 1.000 kr.	Note	2017	2016
Indtægter			
Metroens takstindtægter	1	902.994	883.280
Metroens driftsindtægter	1	381.903	364.603
Værdi af eget arbejde		203.787	195.841
Andre driftsindtægter	2	30.804	29.676
Indtægter i alt		1.519.488	1.473.400
Omkostninger			
Metroens driftsomkostninger	1	-943.421	-937.315
Personaleomkostninger	3	-224.565	-213.502
Andre eksterne omkostninger		-31.399	-31.303
Omkostninger i alt		-1.199.385	-1.182.120
Resultat før af- og nedskrivninger		320.103	291.280
Afskrivninger	4	-178.219	-175.961
Nedskrivninger	4	-390.280	-533.200
Tilbageførsel af nedskrivning		1.090	663
Af- og nedskrivninger i alt		-567.409	-708.498
Resultat før finansielle poster		-247.306	-417.218
Finansielle poster			
Finansielle indtægter	5	79.381	95.007
Finansielle omkostninger	5	-442.076	-432.221
Finansielle poster i alt		-362.694	-337.214
Resultat før markedsværdiregulering		-610.000	-754.432
Markedsværdiregulering	5	694.567	-1.561.981
Årets resultat		84.567	-2.316.412

Balance

Aktiver pr. 31. december 2017

Alle tal i 1.000 kr.	Note	2017	2016
Anlægsaktiver			
Materielle anlægsaktiver			
Anlæg af metro	6	12.923.329	10.582.226
Metro i drift	7	4.553.241	4.579.985
Bygninger	8	59.236	66.784
Driftsmidler og inventar	8	122	244
Materielle anlægsaktiver i alt		17.535.928	15.229.239
Finansielle anlægsaktiver			
Andre kapitalandele	9	23.648	22.258
Tilgodehavender	10	32.939	677.654
Afledte finansielle instrumenter	11	2.154.609	2.227.363
Finansielle anlægsaktiver i alt		2.211.196	2.927.275
Anlægsaktiver i alt		19.747.124	18.156.514
Omsætningsaktiver			
Ejendomme	12	5.935	28.755
Tilgodehavender	13	1.314.728	1.137.294
Tilgodehavende ejerinskud	14	361.318	71.302
Periodeafgrænsningsposter		45.910	7.333
Værdipapirer	15	3.376.367	3.869.069
Likvide beholdninger	15	0	0
Omsætningsaktiver i alt		5.104.258	5.113.754
Aktiver i alt		24.851.382	23.270.267

Passiver pr. 31. december 2017

Alle tal i 1.000 kr.	Note	2017	2016
Kapitalindestående			
Primo		-1.579.335	737.077
Årets tilgang		84.567	-2.316.412
Kapitalindestående i alt		-1.494.768	-1.579.335
Langfristede gældsforpligtelser			
Langfristede gældsforpligtelser	16	15.922.171	16.161.970
Afledte finansielle instrumenter	16	6.155.934	6.733.370
Langfristede gældsforpligtelser i alt		22.078.105	22.895.340
Kortfristede gældsforpligtelser			
Kortfristet del af langfristet gæld	16	3.264.975	779.164
Banklån		27.623	442.499
Leverandørgæld		165.068	261.284
Forudbetalt ejerinskud	17	445.927	157.900
Forudbetalt kunder		41.033	37.723
Anden gæld	18	323.420	275.693
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		4.268.045	1.954.262
Gældsforpligtelser i alt		26.346.150	24.849.602
Passiver i alt		24.851.382	23.270.267
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 modpartsrisiko	25		
Specifikation af lån og afledte finansielle instrumenter	26		

Egenkapitalopgørelse

Alle tal i 1.000 kr.	Indskud eksisterende Metro	Ejerindskud	Overført resultat inden MVR	Kapital-indestående ekskl. MVR	Markeds-værdi-regulering (MVR)	I alt
Primo 2016	660.857	15.543.580	-11.624.622	4.579.816	-3.842.737	737.079
Kapitalindskud	0	0	0	0	0	0
Overført fra årets resultat	0	0	-754.432	-754.432	-1.561.981	-2.316.412
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
Ultimo	660.857	15.543.580	-12.989.053	3.215.384	-4.710.150	-1.494.768

De seneste 5 års kapitalindskud kan specificeres således:

Alle tal i 1.000 kr.	2013	2014	2015	2016	2017
Primo	9.590.000	9.890.000	12.027.580	15.543.580	15.543.580
Kapitalforhøjelse	300.000	2.137.580	3.516.000	0	0
Ultimo	9.890.000	12.027.580	15.543.580	15.543.580	15.543.580

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

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

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

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 er på nuværende tidspunkt indregnet som forudbetalt ejerindskud. Beløbet vil blive overført til kapitalindskud i forbindelse med kontraktunderskrivelse af Sydhavnsmetroen.

Ejernes samlede kapitalindskud udgør 15,5 mia. kr. som udgør ejernes finansieringsandel af den samlede anlægssum for Cityringen, Nordhavn- og Sydhavnsmetroen på i alt 37,4 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	2017	2016
Pengestrømme fra driftsaktivitet			
Metroens takstindtægter		902.994	883.280
Metroens driftsindtægter		381.903	364.603
Andre driftsindtægter		30.804	29.676
Metroens driftsomkostninger		-943.421	-937.315
Personaleomkostninger		-224.565	-213.502
Andre eksterne omkostninger		-31.399	-31.303
Ændring i tilgodehavender		280.160	-192.401
Ændring i leverandørgæld		-92.906	4.930
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt		303.569	-92.032
Pengestrømme fra investeringsaktivitet			
Investeringer i anlæg af metro	27	-2.648.581	-4.457.962
Investeringer i bygninger, driftsmidler og inventar		0	-217
Investeringer i værdipapirer (ekskl. værdiregulering)		478.511	-545.216
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt		-2.170.070	-5.003.395
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet			
Lånoptagelse, netto (ekskl. værdiregulering)		2.550.000	5.265.836
Indskud fra ejere		0	155.476
Ændring i tilgodehavender fra finansieringsaktiviteter		148.245	-267.952
Anden gæld		47.727	28.495
Nettofinansieringsomkostninger (ekskl. værdiregulering)		-464.596	-457.130
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt		2.281.377	4.724.725
Ændring i likvider		414.876	-370.702
Likvider primo		-442.499	-71.796
Likvider ultimo		-27.623	-442.499

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af årsregnskabets øvrige bestanddele.

Noter

Note 1 Driftsresultat for den idriftssatte metro

Alle tal i 1.000 kr.	2017	2016
Metroens takstindtægter	902.994	883.280
Metroens driftsindtægter		
Udlejning af metro	381.470	364.517
Øvrige indtægter	433	86
Metroens driftsindtægter i alt	381.903	364.603
Andre driftsindtægter	7.830	9.794
Indtægter i alt	1.292.726	1.257.677
Metroens driftsomkostninger		
Betaling for drift	-902.994	-883.280
Kontraktstyring mv.	-35.186	-48.135
Øvrige omkostninger	-5.241	-5.901
Metroens driftsomkostninger i alt	-943.421	-937.315
Administrationsomkostninger	-29.236	-29.072
Omkostninger i alt	-972.657	-966.387
Resultat før afskrivninger	320.069	291.291
Afskrivninger	-178.219	-175.961
Nedskrivninger (Rejsekort)	0	0
Tilbageførsel af nedskrivning (Rejsekort)	1.090	663
Resultat før finansielle poster	142.940	115.993

Jf. segmentoplysninger i note 19.

Interessentskabet har udliciteret driften af metroen. Lejebetalingen afhænger af metroens samlede driftsresultat. I 2017 har metroen haft 63,5 mio. passagerer (61 mio. i 2016). Takstindtægterne i 2017 er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt på 13,65 kr. (13,66 kr. i 2016).

Note 2 Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter omfatter indtægter fra administration og varetagelse af bygherreorganisation for Hovedstadens Letbane I/S på 22,8 mio. kr. (19,9 mio. kr. i 2016), salg af rådgiverydelser, leje af arbejdspladser og mindre indtægter fra bl.a. lejemål.

Note 3 Personaleomkostninger

Alle tal i 1.000 kr.	2017	2016
Lønninger og honorarer	182.201	172.009
Pensioner	29.173	27.360
Udgifter til social sikring	5.486	6.407
Øvrige personaleomkostninger	7.706	7.726
Personaleomkostninger i alt	224.565	213.502
Heraf udgør:		
Løn til direktionen	2.265	2.169
Øvrige udbetalinger til direktionen	157	178
Pension til direktionen	370	326
Honorar til bestyrelsen	1.913	1.925
Gennemsnitligt antal medarbejdere (årsværk - 1.924 timer)	311	296
Medarbejdere ultimo (antal)	330	325

Under øvrige udbetalinger indgår resultatløn for direktionen, som udgør op til 10 pct. af ordinær løn. Resultatløn i 2017 vedrører opfyldelse af resultatmål for 2016. I honorar til bestyrelsen indgår honorar til revisions- og risikokomite.

Note 4 Af- og nedskrivninger

Alle tal i 1.000 kr.	2017	2016
Afskrivninger metro i drift	170.549	167.716
Afskrivninger bygninger, driftsmidler og inventar	7.670	8.244
Nedskrivning anlæg af metro	390.280	533.200
Tilbageførsel af nedskrivning, kapitalandele	-1.090	-663
Af- og nedskrivninger i alt	567.409	708.498

Note 5 Finansielle poster og markedsværdiregulering

Alle tal i 1.000 kr.	2017	2016
Finansielle indtægter		
Renteindtægter fra finansielle anlægsaktiver	-1.813	-1.227
Renteindtægter fra tilgodehavender	12.002	2.955
Renteindtægter fra likvid beholdning, værdipapirer, finansielle instrumenter mv.	64.137	96.061
Valutakursregulering	5.054	-2.781
Finansielle indtægter i alt	79.381	95.007
Finansielle omkostninger		
Renteudgifter	-442.076	-423.166
Valutakursregulering	0	-9.055
Finansielle omkostninger i alt	-442.076	-432.221
Finansielle poster i alt	-362.694	-337.214
Markedsværdiregulering i alt	694.567	-1.561.981

Markedsværdireguleringen kan primært henføres til selskabets finansielle aftaler om renteaftækning, som er indgået med henblik på at øge budgetsikkerheden i selskabets langsigtede økonomi. Markedsværdireguleringen afhænger af renteutviklingen og er alene en regnskabsmæssig registrering, som ikke har nogen likviditetsmæssig virkning 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 42 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 4,2 mia. kr. Tilsvarende vil en stigning i renteniveauet på 1 pct. medføre en forbedring af resultatet med 4,2 mia. kr.

Ændringen i markedsværdireguleringen fra 2016 til 2017 skyldes, at renteniveauet er steget i perioden.

Note 6 Anlæg af metro

Alle tal i 1.000 kr.	Idriftsatte metro	Igangværende anlæg	I alt
Anskaffelsessum			
Primo	212.911	21.654.264	21.867.175
Årets tilgang	56.223	2.818.965	2.875.188
Overført til metro i drift	-143.805	0	-143.805
Ultimo	125.328	24.473.230	24.598.558
Ned- og opskrivninger			
Primo	0	-11.284.949	-11.284.949
Årets nedskrivninger	0	-390.280	-390.280
Ultimo	0	-11.675.229	-11.675.229
Regnskabsmæssig primoværdi	212.911	10.369.315	10.582.226
Regnskabsmæssig ultimoværdi	125.328	12.798.000	12.923.329
Genindvindingsværdi 31.12.2017			
Regnskabsmæssig værdi af metro i drift 31.12.2017, jf. note 7			4.553.241
Anskaffelsessum 31.12.2017			24.598.558
Nedskrivninger 01.01.2017			-11.284.949
Regnskabsmæssig værdi af anlæg af metro inden nedskrivning			13.313.609
Årets nedskrivning			-390.280

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 lavere end den bogførte værdi, hvorfor der er foretaget en nedskrivning til den lavere genindvindingsværdi. Årets nedskrivninger er indregnet i resultatopgørelsen.

Genindvindingsværdien er beregnet på basis af indarbejdede forventninger til fremtiden i selskabets langtidsbudget. Herunder er anvendt en gennemsnitlig realrente på 2,4 pct. i de første 20 år stigende til 4 pct. på længere sigt. Den i beregningen anvendte rente er højere end det aktuelle renteniveau i markedet, da der er indregnet et risikotillæg. Anvendelse af en lavere aktuel markedsrente ville øge den opgjorte genindvindingsværdi og dermed forbedre årets resultat. Til illustration ville anvendelse af en 1 pct. lavere rente i de første 20 år medføre, at genindvindingsværdien og dermed årets resultat ville have været 4,6 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	I alt
Anskaffelsessum					
Primo	2.702.100	1.560.577	1.502.882	521.221	6.286.780
Årets tilgang	115.636	3.365	4.170	20.635	143.805
Årets afgang	0	0	0	-20.635	-20.635
Ultimo	2.817.736	1.563.942	1.507.052	521.221	6.409.950
Af- og nedskrivninger					
Primo	-281.240	-335.878	-710.054	-379.623	-1.706.795
Årets afskrivninger	-30.254	-34.611	-73.541	-32.144	-170.549
Årets afgang afskrivninger	0	0	0	20.635	20.635
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0
Ultimo	-311.494	-370.489	-783.595	-391.132	-1.856.710
Regnskabsmæssig primoværdi	2.420.860	1.224.699	792.828	141.598	4.579.985
Regnskabsmæssig ultimoværdi	2.506.242	1.193.452	723.457	130.089	4.553.241

Note 8 Bygninger, driftsmidler og inventar

Alle tal i 1.000 kr.	Driftsmidler og inventar	Midlertidigt kontorbyggeri	I alt
Anskaffelsessum			
Primo	2.200	112.742	114.942
Årets tilgang	0	0	0
Årets afgang	-150	0	-150
Ultimo	2.050	112.742	114.792
Afskrivninger			
Primo	-1.956	-45.957	-47.914
Årets afskrivninger	-121	-7.548	-7.670
Afgang afskrivninger	150	0	150
Ultimo	-1.928	-53.506	-55.434
Regnskabsmæssig primoværdi	244	66.784	67.028
Regnskabsmæssig ultimoværdi	122	59.236	59.358

Note 9 Andre kapitalandele

Alle tal i 1.000 kr.	Rejsekort A/S	Rejseplanen A/S	DOT I/S	I alt
Anskaffelsessum				
Primo	67.137	328	0	67.465
Årets tilgang	0	0	300	300
Årets afgang	0	0	0	0
Ultimo	67.137	328	300	67.765
Af- og nedskrivninger				
Primo	-45.206	0	0	-45.206
Tilbageførsel af nedskrivning	1.090	0	0	1.090
Ultimo	-44.116	0	0	-44.116
Regnskabsmæssig primoværdi	21.930	328	0	22.258
Regnskabsmæssig ultimoværdi	23.020	328	300	23.648

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 beregning af nutidsværdien fastlægges med baggrund i den aktuelle markedsrente tillagt et risikotillæg.

Note 10 Tilgodehavender, Finansielle anlægsaktiver

Alle tal i 1.000 kr.	Frederiksberg Kommune	Øvrige tilgode- havender	I alt
Anskaffelsessum			
Primo	637.896	39.759	677.655
Årets tilgang (lån)	0	0	0
Årets tilgang (rentetilskrivning)	-1.813	432	-1.381
Årets afgang (afdrag)	-636.083	-7.252	-643.335
Ultimo	0	32.939	32.939
Af- og nedskrivninger			
Primo	0	0	0
Årets afskrivninger	0	0	0
Årets nedskrivninger	0	0	0
Ultimo	0	0	0
Regnskabsmæssig primoværdi	637.896	39.759	677.655
Regnskabsmæssig ultimoværdi	0	32.939	32.939

Øvrige tilgodehavender er selskabets ansvarlige lånekapital til Rejekort A/S.

Note 11 Afledte finansielle instrumenter

Alle tal i 1.000 kr.	I alt
Anskaffelsessum	
Primo	0
Årets tilgang	0
Årets afgang	0
Ultimo	0
Værdireguleringer	
Primo	2.227.363
Årets værdiregulering	-72.754
Ultimo	2.154.609
Regnskabsmæssig primoværdi	2.227.363
Regnskabsmæssig ultimoværdi	2.154.609

Note 12 Ejendomme

Selskabet har i forbindelse med anlæg af Cityringen overtaget lejligheder ved ekspropriation. Lejlighederne er værdiansat til kostpris. Pr. 31. december 2017 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.

Note 13 Tilgodehavender, Omsætningsaktiver

Metroselskabet har med henblik på at sikre anlægsprenøren CMT en rimelig likviditet i anlægsperioden etableret en likviditetsordning på 536 mio. kr. (likviditetsbro).

Under tilgodehavender indgår derudover bl.a. tilgodehavende moms med 163 mio. kr. og periodiserede renter med 569 mio. kr.

Note 14 Tilgodehavende ejerindskud, Omsætningsaktiver

Tilgodehavende ejerindskud pr. 31. december 2017 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.	2017	2016
Værdipapirer over 3 måneder	3.376.367	3.869.069
Værdipapirer i alt	3.376.367	3.869.069
Likvide midler	0	0
Likvide beholdninger i alt	0	0

Værdipapirer omfatter køb af obligationer til sikkerhedsstillelse af markedsværdierne på selskabets finansielle instrumenter. Pr. 31. december 2017 er 2,9 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)	Valutatimer	I alt
Anskaffelsessum					
Primo	-14.285.000	-750.000	0	0	-15.035.000
Årets tilgang	-3.300.000	-3.245.000	0	0	-6.545.000
Årets afgang	3.245.000	750.000	0	0	3.995.000
Ultimo	-14.340.000	-3.245.000	0	0	-17.585.000
Værdireguleringer					
Primo	-1.876.970	-29.164	-6.732.270	-1.100	-8.639.504
Årets værdiregulering	294.800	9.189	576.336	1.100	881.425
Ultimo	-1.582.171	-19.975	-6.155.934	0	-7.758.080
Regnskabsmæssig primoværdi	-16.161.970	-779.164	-6.732.270	-1.100	-23.674.504
Regnskabsmæssig ultimoværdi	-15.922.171	-3.264.975	-6.155.934	0	-25.343.080

I 2017 har selskabet optaget lån for 3,3 mia. kr. (nominelt 2,6 mia. kr.). Værdien af selskabets finansielle instrumenter er indregnet i den samlede værdi af gældsforpligtelser pr. 31. december 2017. Markedsværdireguleringen af finansielle instrumenter er indregnet i resultatopgørelsen.

Selskabets lån, finansielle instrumenter mv. er i overensstemmelse med "Retningslinjer for finansielle transaktioner" i den indgåede aftale mellem Danmarks Nationalbank, Finansministeriet, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Metroselskabet.

Af selskabets langfristede gældsforpligtelse forfalder 9,6 mia. kr. (8,5 mia. kr. nominelt) efter 5 år.

Note 17 Forudbetalt ejerindskud

Forudbetalt ejerindskud pr. 31. december 2017 vedrører 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 vil blive overført til kapitalindskud i forbindelse med kontraktunderskrivelse af Sydhavnsmetroen.

Note 18 Anden gæld

Alle tal i 1.000 kr.	2017	2016
Skyldig ATP mv.	283	259
Skyldige feriepenge	30.215	29.398
Periodiserede renter	292.922	246.036
Anden gæld, i alt	323.420	275.693

Note 19 Segmentoplysninger

Alle tal i 1.000 kr.	Rådgivning 2017	Administrati- onsopgaver 2017	Idriftsatte Metro 2017	Igangværende anlæg	I alt 2017
Indtægter	139	22.836	1.292.726	203.787	1.519.488
Omkostninger	-105	-22.836	-972.657	-203.787	-1.199.385
Resultat før af- og nedskrivninger	34	0	320.069	0	320.103
Af- og nedskrivninger	0	0	-177.129	-390.280	-567.409
Resultat før finansielle poster	34	0	142.940	-390.280	-247.306
Anlægsaktiver					
Anlæg af metro	0	0	125.328	12.798.000	12.923.329
Metro i drift	0	0	4.553.241	0	4.553.241

Note 19 Segmentoplysninger – fortsat

Alle tal i 1.000 kr.	Rådgivning 2016	Administrati- onsopgaver 2016	Idriftsatte Metro 2016	Igangværende anlæg	I alt 2016
Indtægter	0	19.881	1.257.678	195.841	1.473.400
Omkostninger	-10	-19.881	-966.387	-195.841	-1.182.120
Resultat før af- og nedskrivninger	-10	0	291.290	0	291.280
Af- og nedskrivninger	0	0	-175.298	-533.200	-708.498
Resultat før finansielle poster	-10	0	115.992	-533.200	-417.218
Anlægsaktiver					
Anlæg af metro	0	0	212.911	10.369.315	10.582.226
Metro i drift	0	0	4.579.985	0	4.579.985

Rådgivning omfatter indtægter og omkostninger i forbindelse med konkurrenceudsatte aktiviteter. Resultat af rådgivning efter finansielle poster og beregnet skat udgør 26 t.kr. (underskud på 10 t.kr. i 2016). Det akkumulerede resultat af Metroselskabets rådgivningsopgaver udgør ultimo 2017 et overskud på 341 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.	2017	2016
Overført til næste år	84.567	-2.316.412

Note 21 Begivenheder efter statusdagen

Der er ikke efter årsafslutningen indtruffet hændelser af betydning for årsrapporten for 2017.

Note 22 Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser

Kontraktlige forpligtelser

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører vedrørende anlæg af metro har en samlet restværdi på 2.283 mio. kr.

Med henblik på driften af metro indtil december 2018 er der endvidere indgået kontrakt med en samlet restværdi på 345 mio. kr. Ud over kontraktbetalinger vil der være mulighed for incitamentsbetalinger.

Vedrørende driften af Cityringen og afgangene til Nordhavn er der indgået kontrakt med en samlet værdi på 2.029 mio. kr. i en 5-årig periode fra Cityringens og Nordhavns driftsstart.

Eventualforpligtelser

Metroselskabets hovedentreprenør på Cityringen har rejst en række claims på tilsammen ca. 588 mio. EUR (ca. 4,4 mia. kr.). Heraf vedrører ca. 437 mio. EUR (ca. 3,3 mia. kr.) claims, hvor der er et maksimum på 238,5 mio. EUR (1,8 mia. kr.). De resterende 151 mio. EUR (1,1 mia. kr.) omfatter claims, hvor der er et maksimum på 32,5 mio. EUR (243 mio. kr.). En række af de rejste claims er fremsendt til voldgiftsretten. De 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 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.	2017	2016
Rigsrevisionen	440	420
Deloitte	650	598
EY	651	591
Lovpligtig revision i alt	1.741	1.609
Deloitte	10	10
Andre erklæringer i alt	10	10
Deloitte moms- og skatterådgivning	189	342
Deloitte anden rådgivning	651	2.383
EY anden rådgivning	0	25
Rådgivningshonorar, i alt	840	2.750

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 2017 haft indtægter vedrørende administration og varetagelse af bygherreorganisation i forbindelse med etablering af en letbane på Ring 3, jf. bekendtgørelse om afregning mellem Hovedstadens Letbane I/S og Metroselskabet I/S. Metroselskabet I/S stiller de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetagelse af Hovedstadens Letbane I/S' virksomhed.

Note 25 Valuta-, rente- og modpartsrisiko

Finansielle risici

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

Valutarisici

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

Renterisici

Renterisici styres ved både at låne og placere penge til variabel og fast rente. Årsresultatet er påvirket af udsving i den såkaldte 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 2017 er BPV 42 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 procent vil medføre en stigning i markedsværdien på 4,2 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. Metroelskabet 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 2017	Regnskabs- mæssig værdi 2017	Regnskabs- mæssig værdi 2016
Værdipapirer og aftaleindskud	3.350.205	3.376.367	3.869.069
Periodiserede renter, værdipapirer og aftaleindskud	0	-4	-4
Værdipapirer og aftaleindskud i alt	3.350.205	3.376.363	3.869.065
Lån	-17.585.000	-19.187.146	-16.941.134
Periodiserede renter, lån	0	-42.063	-44.059
Lån i alt	-17.585.000	-19.229.209	-16.985.194
Afledte finansielle instrumenter, aktiv	0	2.154.609	2.227.363
Afledte finansielle instrumenter, passiv		-6.155.934	-6.733.370
Periodiserede renter, afledte finansielle instrumenter	0	318.120	256.603
Finansielle instrumenter i alt	0	-3.683.204	-4.249.404
Nettopassiver i alt	-14.234.795	-19.536.050	-17.365.532

Periodiserede renter er optaget i balancen under henholdsvis aktiver, tilgodehavender med 569 mio. kr. og passiver, anden gæld med 293 mio. kr.

Valutakursrisiko

Valutafordeling, pr. 31. december 2017, regnskabsmæssig værdi

Alle tal i mio. kr.	Værdi- papirer og aftaleindskud	Lån	Finansielle instrumenter	Nettoposition
DKK < 1 år	0	-3.266	3	-3.263
DKK > 1 år	0	-15.963	-3.431	-19.394
EUR < 1 år	2.359	0	0	2.359
EUR > 1 år	1.017	0	-255	762
I alt	3.376	-19.229	-3.683	-19.536

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

Rentebinding, pr. 31. december 2017, regnskabsmæssig værdi

Alle tal i mio. kr.	DKK	EUR	Total
0 - 1 år	-3.263	2.359	-904
1 - 5 år	-6.032	1.017	-5.015
5 - 10 år	-7.582	0	-7.582
10 - 20 år	-1.290	-352	-1.642
> 20 år	-4.489	96	-4.393
Total	-22.656	3.120	-19.536

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 2017

Total modpartseksposering (regnskabsmæssig værdi, mio. kr.)	Værdi-papirer og aftaleindskud	Lån	Afledte finansielle instrumenter	Total
AAA	3.376	-19.229	0	-15.853
AA	0	0	-976	-976
AA	0	0	251	251
A	0	0	-1.923	-1.923
A	0	0	362	362
BBB	0	0	-1.397	-1.397
I alt	3.376	-19.229	-3.683	-19.536

Modparterne til aftalerne er omfattet af sikkerhedsstillelsaftaler. Pr. 31.12.17 har modparterne stillet sikkerhed for 613 mio. kr. Metroselskabets sikkerhedsstillelse pr. 31.12.17 fremgår af note 15.

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	Regnskabsmæssig værdi 31.12.17
Løbetid < 1 år					
Lån	-3.245	0	0	0	-3.266
Renteswap (fast til variabel)	400	0	-400	0	3
Rente og valutaswap (fast til variabel)	0	0	0	0	0
Netto eksponering	-2.845	0	-400	0	-3.263
Løbetid 1-5 år					
Lån	-5.800	-	-	-	-6.370
Renteswap (fast til variabel)	850	-850	-	-	126
Renteswap (fast til variabel)	2.000	-	-2.000	-	214
Netto eksponering	-2.950	-850	-2.000	0	-6.029
Løbetid 6-10 år					
Lån	-7.500	-	-	-	-8.048
Renteswap (fast til variabel)	2.600	-2.600	-	-	236
Renteswap (fast til variabel)	4.900	-	-4.900	-	242
Netto eksponering	0	-2.600	-4.900	0	-7.570
Løbetid 21-30 år					
Lån	-1.040	-	-	-	-1.546
Renteswap (fast til variabel)	200	-200	-	-	134
Netto eksponering	-840	-200	0	0	-1.412

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 31.12.17
Løbetid 1-10 år						
Renteswap (real til fast)	1.011	-1.011	0	0	0	-15
Netto eksponering	1.011	-1.011	0	0	0	-15
Løbetid 11-20 år						
Renteswap (variabel til fast)	-	-4.988	-	3.982	1.006	-1.630
Renteswap (real til fast)	405	-405	-	-	-	-12
Renteswap (variabel til real)	0	0	0	0	0	0
Netto eksponering	405	-5.393	0	3.982	1.006	-1.642
Løbetid 21-30 år						
Renteswap (variabel til fast)	-	-6.289	-	6.289	-	-2.672
Renteswap (real til fast)	-1.491	1.491	-	-	-	399
Netto eksponering	-1.491	-4.798	0	6.289	0	-2.274
Løbetid 31-40 år						
Renteswap (variabel til fast)	-	-5.020	-	5.020	-	-1.272
Renteswap (variabel til fast)	-	-1.043	-	-	1.043	96
Renteswap (fast til real)	-4.314	4.314	-	-	-	469
Netto eksponering	-4.314	-1.749	0	5.020	1.043	-707

Note 26 Specifikation af lån og afledte finansielle instrumenter – fortsat

Alle tal i mio. kr.	DKK	EUR (angivet i DKK)	Regnskabs- mæssig værdi 31.12.17
Terminsforretninger	0	0	0
Lån i alt			-19.229
Finansielle aftaler i alt			-3.683

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

Note 27 Investering i anlæg af metro

Alle tal i 1.000 kr.	2017	2016
Investering i anlæg af metro, jf. note 6 og 7	2.875.188	4.653.803
Køb/salg af ejendomme	-22.820	0
Værdi af eget arbejde	-203.787	-195.841
Investering i anlæg af metro i alt	2.648.581	4.457.962

Ledelsespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2017 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 23. februar 2018

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

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Revisionspåtegning på årsregnskabet

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Metroselskabet I/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2017, 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 2017 samt af resultatet af Metroselskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2017 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 Arealudviklingsselskabet 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 regnskabsbrugere træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. Lov om

Metroselskabet I/S og 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 23. februar 2018

Rigsrevisionen
CVR: 77806113

Lone Lærke Strøm
Rigsrevisor

Malene Sau Lan Leung
Kontorchef

Deloitte
Statsautoriseret
Revisionspartnerselskab
CVR: 33963556

Erik Lyng Skovgaard Jensen
Statsautoriseret revisor
MNE-nummer: 10089

Bryndís Símonardóttir
Statsautoriseret revisor
MNE-nummer: 40064

Ernst & Young
Godkendt
revisionspartnerselskab
CVR: 30700228

Torben Kristensen
Statsautoriseret revisor
MNE-nummer: 10003

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

Bilag til ledelsesberetningen

Nedenstående langtidsbudget 2018 er vedtaget i december 2017. I forhold til langtidsbudget 2017 fra december 2016 er der foretaget indregning af selskabets gennemførte opdatering af passagerprognosen for den samlede metro, der viser en betydelig vækst i antallet af passagerer frem til 2035 og tilhørende reserver til kapacitetsudvidelse som følge af væksten i passagertallet.

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 2018 på 64 mio. passagerer stigende til 92 mio. i 2019 og 170 mio. i 2024. Passagertallet for 2035 forventes at ligge på 192 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 2018-priser baseret på den realiserede udvikling i taksterne i perioden og endvidere justeret i overensstemmelse med den konstaterede passagersammensætning i 2016. Taksten pr. passager er i 2018 budgetteret med 13,36 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 anlægsomkostninger

3. Driftsomkostningerne for den idriftsatte Metro er estimeret på baggrund af selskabets omkostninger i henhold til drifts- og vedligeholdelseskontrakten. For Cityringen er der taget udgangspunkt i transportsystemkontrakten. For Nordhavnen er det taget udgangspunkt i udredningen og for Sydhavn er der taget udgangspunkt i principaftalen.

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

4. Driftsmobilisering er i perioden 2017 - 2023 budgetteret med i alt 731 mio. kr. i 2018-priser. I 2019 budgetteres med omkostninger til Trial run for Cityringen på i alt 147 mio. kr. i 2018-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 (24,8 mia. kr. i 2018-priser). Opregning af restbudget fra 2010-priser til aktuelt prisniveau er baseret på kontrakindeks og Finansministeriets anlægsindeks. Omkostningerne i de enkelte år er baseret på aktuelle betalingsplaner.

6. Anlægsomkostningerne for afregningen til Nordhavn er fastlagt med udgangspunkt i principaftalen. De samlede anlægsomkostninger er vurderet til 2,9 mia. kr. i 2012-priser inkl. korrektionsreserver (3,2 mia. kr. i 2018-priser). Opregning af restbudget fra 2012-priser til aktuelt prisniveau er baseret på Finansministeriets anlægsindeks.

7. Anlægsomkostningerne for Sydhavnsmetroen er fastlagt med udgangspunkt i principaftalen. Der samlede anlægsoverslag er vurderet til 8,6 mia. kr. inkl. korrektionsreserver i 2014-priser (9,3 mia. kr. i 2018-priser). Anvendelse af korrektionsreserverne 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 278 mio. kr., hvert 25. år 1.249 mio. kr. og efter 50 år herudover 555 mio. kr. i 2018-priser. Opregning fra 2010-priser til aktuelt prisniveau er baseret på en gennemsnitlig forventning til inflationen på 2 % p.a.

9. Reinvesteringerne i forbindelse med Nordhavnen er baseret på forudsætninger i udredningen og udgør hvert 10. år 37 mio. kr., hvert 25. år 165 mio. kr. og efter 50 år herudover 74 mio. kr. i 2018-priser. Opregning fra 2012-priser til aktuelt prisniveau er baseret på en gennemsnitlig forventning til inflationen på 2 % p.a.

10. Reinvesteringerne i forbindelse med Sydhavnsmetroen er baseret på forudsætningerne i principaftalen og udgør hvert 10. år 81 mio. kr., hvert 25. år 362 mio. kr. og efter 50 år herudover 161 mio. kr. i 2018-priser

11. Der er forudsat reinvesteringer i forbindelse med den idriftsatte Metro hvert 10. år på 323 mio. kr. i 2018-priser. Der er i overensstemmelse med interessentskabskontrakten ikke indregnet reinvesteringer i tog, tunneller og stationer.

Øvrige forhold

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

13. 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.

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

15. Det forudsættes, at alle priser fra 2017 stiger med 2 pct. p.a.

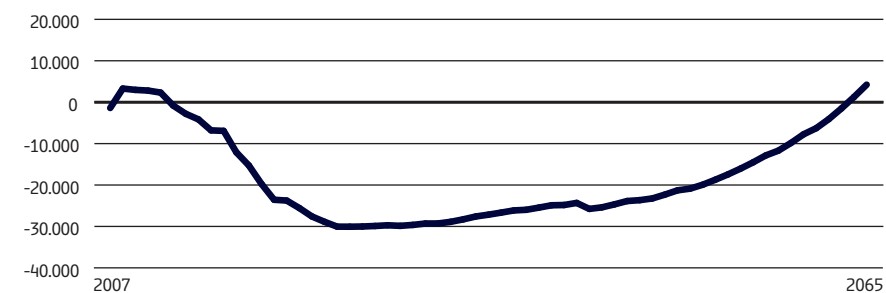
Langtidsbudget 2018 for Metroselskabet I/S (løbende priser)

Mio. kr.

Inflation	2%
Renteforudsætninger:	
På aftaler om rentefordækning indregnes den faktiske rentesats.	
Gæld ud over rentefordækningen forrentes med en realrente på 3,5 %, svarende til en nominel rente på 5,5%.	

Anlæg Cityringen (2010 prisniveau)	23.110
Anlæg Nordhavn (2012 prisniveau)	2.900
Anlæg Sydhavn (2014 prisniveau)	8.627

Mio. kr.



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

T +45 3311 1700
E m@m.dk

Læs mere om metroen på m.dk

Foto
Morten Bjerregaard, Ditte Valente,
Søren Hytting, Metroselskabet

Layout, e-Types
Tryk, GraphicUnit ApS
ISBN: 978-87-92378-19-4





Læs mere om metroen på m.dk