

Årsrapport 2024

Hovedstadens Letbane I/S
Metrovej 5
2300 København S
CVR: 36032499

Hovedstadens Letbane



Indhold

Forord	3	Selskabsledelse	43
2024 i korte træk	5	Selskabsledelse	44
2024 i korte træk	5	Compliance	45
		Bestyrelsen	47
		Direktionen	51
Ledelsesberetning	6	Årsregnskab	52
Fremdrift for anlæg af Letbanen	7	Regnskabspraksis	53
De første testkørsler	10	Regnskab	55
Todelt åbning	12	Noter	64
Driftsorganisation	14	Ledelsespåtegning	77
Kommunikation og kommercielle initiativer	15	Den uafhængige revisorsrevisorpåtegning	78
Letbanens faser	17		
Økonomi	18		
Bæredygtighed	25	Bilag til ledelsesberetning	80
Fokusområder for 2024	26	Langtidsbudget	81
Sikkerhed	28		
Lærlinge	29		
Klimavenlig drift	30		
Nøgletal	31		
Fokusområder for 2025-2026	37		
Tilgang til bæredygtighed	38		
Politikker inden for bæredygtighed	39		

Hovedstadens Letbane I/S

Metrovej 5
2300 København S
CVR: 36032499

E-mail: info@dinletbane.dk
Tlf.: 7242 4500

Læs mere om
Hovedstadens Letbane
på **dinletbane.dk**

ISBN: 978-87-92378-62-0

Foto: Hovedstadens Letbane



Forord

Hovedstadens Letbane nærmer sig premieren med passagerdrift, hvilket vidner om betydelig fremdrift i projektet. I 2024 er der blevet arbejdet i alle projektets faser på én gang. Der er udført anlægsarbejde et sted, lagt skinner et andet og kørt testkørsel et tredje. Alt sammen har krævet effektiv koordinering, ikke kun internt i projektet, men også med omverdenen.

I 2024 blev beslutningen om at åbne for drift af Letbanen i to dele truffet. Beslutningen blev taget efter en grundig gennemgang af projektet og tidsplanen med det formål at levere effektiv kollektiv transport til gavn for de mange borgere langs Ring 3, så snart fremdriften tillod det. I første omgang åbner 12 stationer mellem Ishøj og Rødovre Nord i efteråret 2025 og herefter følger de nordlige stationer op til Lundtofte i sommeren 2026.

Udover at borgerne langs strækningen får mulighed for at bruge Letbanen fra 2025, giver åbningen af strækningen fra Ishøj til Rødovre Nord mulighed for at indhente erfaringer i praksis frem mod den komplette åbning af strækningen. Letbaneførerne vil få erfaring i at køre med passagerer, og der kan

arbejdes på at finjustere og tilpasse tekniske elementer løbende, hvilket er med til at understøtte en så høj driftsstabilitet som muligt, når hele strækningen åbner i 2026.

Åbning og drift i både 2025 og 2026 kræver, at transportsystemet gennemgår en række tests. Letbanetog, skinner og kørestrøm skal testes, og den fase af projektet blev indledt i 2024, hvor de første testkørsler begyndte på strækningen mellem Hovedstadens Letbanes kontrol- og vedligeholdelsescenter og Glostrup Station. Fasen med testkørsel er en afgørende milepæl for projektet, og alle tests er udført med stor succes og med de forventede, positive resultater.

Testkørslerne har også betydet, at de grønne letbanetog er blevet introduceret som et nyt element i trafikken. Når man som borger færdes langs letbanestrækningen, vil der være en omstillingsperiode, hvor man som trafikant og som gående skal vænne sig til Letbanens tilstedeværelse på vejene. Her skal særligt bilisterne vænne sig til at navigere sikkert omkring letbanetogene, som de nu deler vejbane med. Derudover skal både bilister, cyklister og gående være ekstra opmærksomme på de nye signaler og



skiltning, der er indført for at sikre integrationen af Letbanen i den eksisterende trafik. At vænne sig til Letbanen i trafikken kan tage tid, og undervejs er det afgørende, at alle trafikanter udviser tålmodighed og forståelse for de nye forhold.

Sikkerhed er afgørende for Hovedstadens Letbane. Så for at sikre den mest gnidningsfrie tilvænnning har det i 2024 været et stort fokusområde for selskabet at informere særligt borgere i Glostrup Kommune om testkørslerne opstart. Borgerne er gjort opmærksomme på testkørslerne gennem en kampagne udviklet til formålet, hvis budskaber har været delt på blandt andet busbagsider og udendørs reklamestandere, i lokalpressen og via sociale medier. De erfaringer, der er indhentet i forbindelse med kampagnen, indarbejdes, når samme kommunikationsindsats bredes ud i de resterende kommuner, som testkørslerne skrider frem i løbet af 2025 og 2026.

Mens der testkøres og klargøres til testkørsel på den sydlige del af strækningen, går det fremad med de resterende anlægsarbejder i nord. Arbejdet på den nordlige strækning har også i 2024 været

årsag til mange, langvarige trafikomlægninger, hvor særligt anlægsarbejdet i Gladsaxe Kommune har givet ekstraordinært store udfordringer for projektet, herunder især arbejdet med broerne over Hillerød motorvejen. Selvom 2025 fortsat byder på anlægsarbejde i nord, bliver både arbejdets omfang og indflydelse på trafikken mindre. En lang række af de mere komplicerede anlægsarbejder er færdiggjort, og arbejdet med Letbanens strøm og skinner, der følger efter, vil i høj grad foregå der, hvor Letbanen skal køre, og vil ikke genere trafikken.

I 2024 har overgangen mellem anlægsarbejdet og arbejdet med Letbanens transportsystem også skabt behovet for et særskilt fokus med hensyn til sikkerhed. Det omfatter blandt andet implementeringen af et system for arbejdstilladelser, som sikrer, at anlægsentreprenører kan færdes sikkert i områder med kørestrømsanlæg og testkørsler. De igangsatte indsatser har betydet et fald i ulykkesfrekvensen på letbanebyggeriet. Hvor der i 2023 var 16 ulykker med fravær på projektet, har der i 2024 været 9 ulykker med fravær.

Faldet i ulykker vidner om, at indsatserne har skabt forandring, men kan ikke afhjælpe de udfordringer med sikkerhed, projektet har haft i hele sin løbetid. At alle skal kunne gå sikkert hjem fra arbejde hver dag, er stadig målet, som selskabet – i tæt samarbejde med sine entreprenører – vil stræbe efter at leve op til i 2025.

Tak for året, der er gået, til alle medarbejdere og samarbejdspartnere.

God læselyst!

Jakob Thomasen
Formand for bestyrelsen

Carsten Riis
Administrerende direktør



Jakob Thomasen

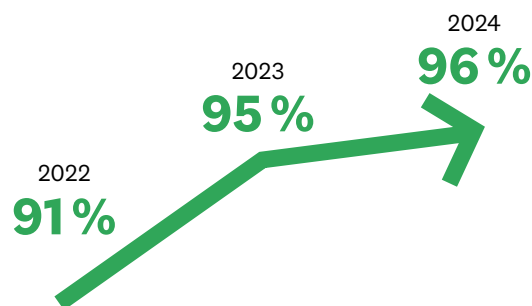


Carsten Riis



2024 i korte træk

Kendskab til Letbanen

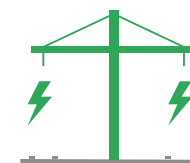


Skinnelægning

Skinnelægning er i gang eller afsluttet i alle otte kommuner



I 2024 fik vi ...



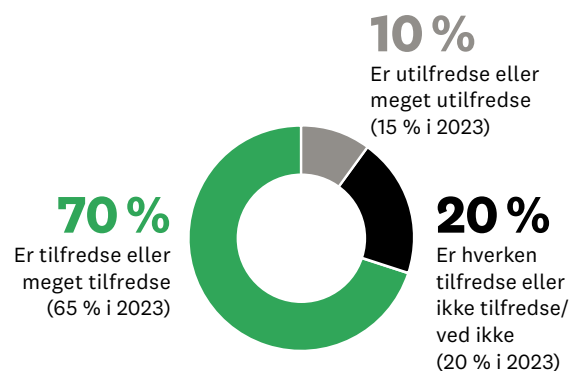
... tændt for kørestrømmen på en del af strækningen



... sendt de første tog ud på testkørsler

Tilfredshed med information

Blandt naboer og virksomheder i 1. og 2. række til Letbanen



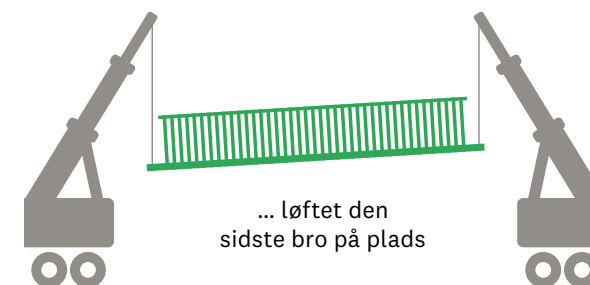
Arbejdsulykker med fravær

2023
16

2024
9



Svarende til en ulykkesfrekvens på
15,8



... løftet den sidste bro på plads



... skinner lagt i alle vejkyrds



Ledelses- beretning

1

Fremdrift for anlæg af Letbanen

I 2024 har alle faser af letbaneprojektet været i gang på samme tid.

Mens afsluttende ledningsarbejder blev udført på dele af strækningen, nærmede store anlægsopgaver sig deres afslutning, skinner blev lagt, og kørestrømsledninger blev trukket ud. På en del af strækningen er infrastrukturen færdigudført, så de første tog nu testkører på selve strækningen og ude i den blandede trafik.

Dermed er projektets kompleksitet lige så tydelig som fremdriften i projektet.



Færdig delstrækning og testkørsel

Strækningen mellem Hovedstadens Letbanes kontrol- og vedligeholdelsescenter og Glostrup Station har igennem projektet været planlagt til tidlig færdiggørelse med henblik på, at netop den delstrækning ville kunne benyttes til de første testkørsler på selve strækningen.

I juli blev hele infrastrukturen meldt færdiggjort på de godt seks kilometer. Det vil sige skinner, kørestrømsmaster og -ledninger, transformerstationer, stationer og signalanlæg til lysreguleringer.

Og med udgangen af juli måned blev der tændt for kørestrømsanlægget.

Udover at det gav anledning til en markant oplysningskampagne om forholdsregler omkring det aktive anlæg rettet mod offentligheden, var det også genstand for omfattende tests af, om anlægget fungerede efter hensigten.

Endelig den 15. august blev testkørslerne igangsat på strækningen, og togene blev synlige for medtrafikanter og naboer, hvilket markerede en af de tydeligste milepæle i projektets forløb.

De første testkørsler er uddybet i et separat afsnit på side 10.

Klargøring til testkørsler i syd

Imens de første tog ruller ud på strækningen, fortsætter banearbejdet på resten af strækningen. Særligt i syd er det synligt, at letbanearbejdet er ved at være i sin afsluttende fase. I den sidste del af 2024 er skinnelægningen fuldført i kommunerne Ishøj, Vallensbæk og Brøndby. Og med udgangspunkt i syd tilføres strækningen kørestrømsmaster og køreledninger. Sideløbende med det praktiske arbejde med at etablere banens infrastruktur er opgaven med at sikre godkendelse for testkørslerne på strækningen fra Glostrup til Ishøj undervejs. Det sker i et tæt samarbejde mellem de kommunale vejmyndigheder, Vejdirektoratet, politi og beredskab, som bygger videre på de erfaringer, der er opbygget med godkendelse for testkørsler i Glostrup Kommune.

Særlige udfordringer i Gladsaxe Kommune

Anlægsarbejdet i Gladsaxe og Buddinge har givet ekstraordinært store udfordringer for letbaneprojektet, især arbejdet med broerne over Hillerød-motorvejen, som har været kompliceret både i forhold til konstruktionen og på grund af de forlængede trafikomlægninger, der har været nødvendige for at sikre de trafikale forhold for øvrige trafikanter. Derudover har uforudsete problemer som blødbundsjord og mangel på nødvendigt og specialiseret materiel og ressourcer også forsinket arbejdet.



Den sidste Letbanebro er på plads

Hovedstadens Letbane krydser flere S-togslinjer, motorveje og en jernbanelinje. For at Letbanen og trafikken på samme strækning i fremtiden kan passere dem sikkert, er flere broer blevet udvidet. Natten til den 14. august blev den sidste udvidelse af en bro på strækningen udført; broen, der krydser Hillerød motorvejen mellem Herlev og Gladsaxe, fik tilføjet den anden af to stibroer på siden af den eksisterende bro. Den 38 meter lange, 5 meter brede og 65 ton tunge bro blev løftet på plads af entreprenøren med kompetent hjælp fra en underentreprenør og skal i fremtiden – sammen med den tilsvarende stibro på den anden side af broen – give passage over Hillerød motorvejen for gående og cyklister.

Fremkommelighed

Til trods for den gennemgribende overgang fra anlægsarbejde til banearbejde har trafikken langs den kommende letbanestrækning også i 2024 været påvirket af spærringer, omlægninger og omkørsler. Det gælder særligt i Gladsaxe, hvor krydsombygninger stadig udføres, og hvor monteringen af stibroer på broen over Hillerød motorvejen gennem året har været årsag til afspærringer af såvel vejbaner over broen som til- og frakørsler til motorvejen. Men trafikanter på andre dele af strækningen har også oplevet gener, selvom anlægsarbejdet i store træk er afsluttet. På Søndre Ringvej i

Vallensbæk har leveringsudfordringer vanskeliggjort færdiggørelsen af skinnelægningen i enkelte vejkryds, hvilket har forlænget de trafikale gener på den del af strækningen. Samtidig har udlægningen af det sidste slidlag asfalt skabt hyppige afspærringer af varierende varighed i Ishøj, Vallensbæk, Brøndby, Glostrup, Rødovre, Herlev og Lyngby, selv om arbejdet hovedsageligt er udført som nat- og weekendarbejde.

Færdiggørelse af anlægskontrakter

Per Aarsleff A/S har haft anlægskontrakten på delstrækningerne i kommunerne Vallensbæk, Brøndby, Glostrup og Lyngby-Taarbæk. Tilsammen udgør det godt 16 kilometer af den samlede letbanestrækning. Den opgave er nu afsluttet i det omfang, at der kun udestår mindre justeringer. Undervejs har de monteret 13 stålbroer, støbt 5.500 m³ beton, lagt over 200.000 m² asfalt på veje og cykelstier, bygget fundamentet til 17 letbanestationer, placeret mere end 3.600 betonplader, som skinner kan monteres på eller i (slabtracks), og sat godt 60 km kantsten. Anlægskontrakten for Ishøj Kommune blev varetaget af MJ Eriksson, som overdrogede strækningen i 2023, og i kommunerne Rødovre, Herlev og Gladsaxe varetages kontrakten af CG Jensen, der fortsætter anlægsarbejdet.





Form på stationer – og stationsforpladser

Der er nu monteret perrongulv på samtlige af de 29 kommende letbane-stationer. Flere står helt færdige, mens arbejdet med at montere rækværk, info-skærme, belysning og bænke fortsætter på de øvrige. Stationerne udgør den helt nære del af infrastrukturen omkring Letbanen og opføres af Hovedstadens Letbanes entreprenører. Arealet umiddelbart udenom udføres af de relevante kommuner. Her er der på tværs af strækningen igangsat planlægning, høringer, afsluttende design og udførelse af stationsforpladserne. Det er den afsluttende byudvikling, der sørger for et samspil mellem stationerne og de byområder, de ligger i. Det vil sige infrastruktur omkring busholdepladser, korttidsparkering af biler, cykelparkering, kunstinstallationer og beplantning. Det er en opgave, som ved nogle stationer er nær ved afslutningen, mens andre stationsforpladser fortsat er under udvikling.



Aktivitet på kontrol- og vedligeholdelsescenter

På Letbanens kontrol- og vedligeholdelsescenter er Letbanens driftsoperatør Metro Service i gang med ansættelse af de letbaneførere, der skal uddannes. I første omgang ansættes 80 letbaneførere med henblik på at gennemføre test- og prøvekørsler for at kunne betjene Letbanen på den sydlige del af strækningen fra efteråret 2025. Test- og prøvekørslerne udføres desuden i et omfang, der nødvendiggør vedligeholdelse af togene, og værkstedet samt vaskehal er derfor også færdiggjort og i drift. Siemens udfører denne opgave som underleverandør til driftsoperatøren. I togene, på udvalgte steder af strækningen og på alle Letbanens stationer er der kameraer til overvågning af sikkerheden, så denne del også er på plads i forbindelse med idriftsættelsen. Det gælder både i forhold til trafikken og til passagerernes sikkerhed i togene og på og omkring stationerne. Alt sammen kan overvåges fra Letbanens kontrolrum, der er placeret i kontrol- og vedligeholdelsescentret. Allerede fra sensommeren 2024 blev kontrolrummet færdiggjort og bemandet døgnet rundt for at overvåge, at systemet fungerer, som det skal, og for at holde øje med forholdene i trafikken omkring den strækning, hvor Letbanen bliver testkørt.

De første testkørsler

Fakta om testkørsler

Testkørslerne foregår mellem Letbanens kontrol- og vedligeholdelsescenter og Glostrup Station

- Det er en strækning på godt 6 km, som er prioriteret og færdiggjort, så testkørsler kunne indledes her

Under testkørslerne undersøges

- Om toget kommer uhindret forbi stationer og andre installationer
- Køreledningernes placering i forhold til togets strømaftager
- Acceleration, bremseevne og andre køreegenskaber
- Driver Assistent systemet
- Lydanlæg
- Signalanlæg
- Tests af døre, informationssystem, belysning og ventilation

Den 15. august 2024 nåede Hovedstadens Letbane en af de største milepæle i projektets forløb. Her kørte et tog ud fra det indhegnede skinnelanlæg på kontrol- og vedligeholdelsescenteret og indledte de første testkørsler på selve letbanestrækningen. Den godt 6 km lange testkørselsstrækning gik fra kontrol- og vedligeholdelsescenteret, sydpå til Glostrup Station og tilbage.

Denne del af strækningen har været planlagt til færdiggørelse forud for resten af strækningen for netop at kunne benyttes som ramme for de første testkørsler, hvor letbanetoget, af mærket Siemens Avenio, typegodkendes til at køre på letbanestrækningen.

Forsigtig kørsel indleder test

Den første testkørsel foregik i et forsigtigt tempo – med 5-10 kilometer i timen og var en såkaldt profiltest. Under en profiltests sikrer man, at toget kan komme forbi installationer, stationsperroner og lignende uden sammenstød.

Under senere testkørsler blev det afprøvet, om køreledningerne er monteret korrekt. Køreledningernes placering er afgørende for, at togets strømaftager har den rette kontakt og ikke beskadiger køreledningerne under kørsel.

Med denne sikkerhed for at infrastrukturen er forsvarligt bygget, kunne hastigheden på testkørslerne øges, så togets acceleration, fart og bremseevne kunne testes.

I samme forbindelse er signalsystemet, der viser togenes placering på strækningen, afprøvet.

Derudover er der udført statiske tests af toget. Ved statiske tests undersøges det blandt andet, om togets døre, informationssystem, belysning og ventilation fungerer efter hensigten.

Succesfulde tests baner vej for udvidelse

Alle tests er forløbet som forventet, idet togene har præsteret efter forventningerne og infrastrukturen er opført, som forudsat i designet.

Det omfattende testprogram fortsætter og afløses af prøvekørsler af Letbanen.

Senere – i 2025 – udvides den del af strækningen, hvor der kan udføres tests og prøvekørsler til også at omfatte letbanestrækningen i kommunerne Ishøj, Vallensbæk og Brøndby. Og endelig i 2026 indledes test- og prøvekørsler mellem Rødovre Nord og Lundtofte.





Todelt åbning

Hovedstadens Letbane åbner i to etaper

I 2024 blev det besluttet, at Hovedstadens Letbane åbner i to etaper. Beslutningen blev truffet efter en grundig gennemgang af projektets kompleksitet og tidsplan og med det formål at sikre en hurtig, effektiv og gradvis ibrugtagning af Letbanen.

Den todelte åbning betyder, at den sydlige del af banen mellem Ishøj og Rødovre Nord forventes at åbne for passagerer i efteråret 2025, mens den resterende del af Letbanen fra Rødovre Nord til Lundtofte forventes at åbne i sommeren 2026. Den etapevise åbning gør det muligt at drage fordel af og indhente erfaringer med Letbanen på den sydlige strækning, mens resten af banen i de nordlige kommuner gøres færdig.

Med åbningen fra Ishøj til Rødovre Nord vil Letbanen betjene 12 stationer, halvdelen af strækningens 28 kilometer, tre ud af seks S-togsstationer og ca. en tredjedel af de passagerrejser, der forventes at være på hele strækningen. Det forventes, at driften vil foregå med et 10-minutters interval, indtil hele strækningen er i drift i 2026.

Den nordlige del af letbanestrækningen vil blive betjent med højfrekvent busdrift, indtil Letbanen åbner i sin fulde længde.

Driftserfaringer vil sikre kvalitet fra dag ét

Åbningen af strækningen fra Ishøj til Rødovre Nord vil give mulighed for at indhente værdifulde erfaringer frem mod den fulde åbning af Letbanen. Letbaneførerne får rutine i at køre med passagerer, samtidig med at der kan gennemføres tekniske optimeringer og tilpasninger. Disse erfaringer vil danne et solidt grundlag for at sikre den højest mulige driftsstabilitet, når den resterende del af strækningen åbner i sommeren 2026.

Endelig myndighedsgodkendelse og åbningsdato

Inden letbanetogene kan begynde at køre på strækningen mellem de første 12 stationer, skal det sidste anlægs- og skinnearbejde gøres færdigt. Derudover skal der gennemføres flere testkørsler. Disse testkørsler er afgørende for at opnå den endelige myndighedsgodkendelse, som Trafikstyrelsen skal give for at til-lade passagerkørsel. Denne godkendelse

er betinget af, at alle tests og den nødvendige dokumentation er tilfredsstillende. Godkendelsen kan først udstedes kort før, Letbanen er klar til åbning. Derfor vil den præcise åbningsdato for første etapeåbning af Hovedstadens Letbane først blive offentliggjort i sommeren 2025.



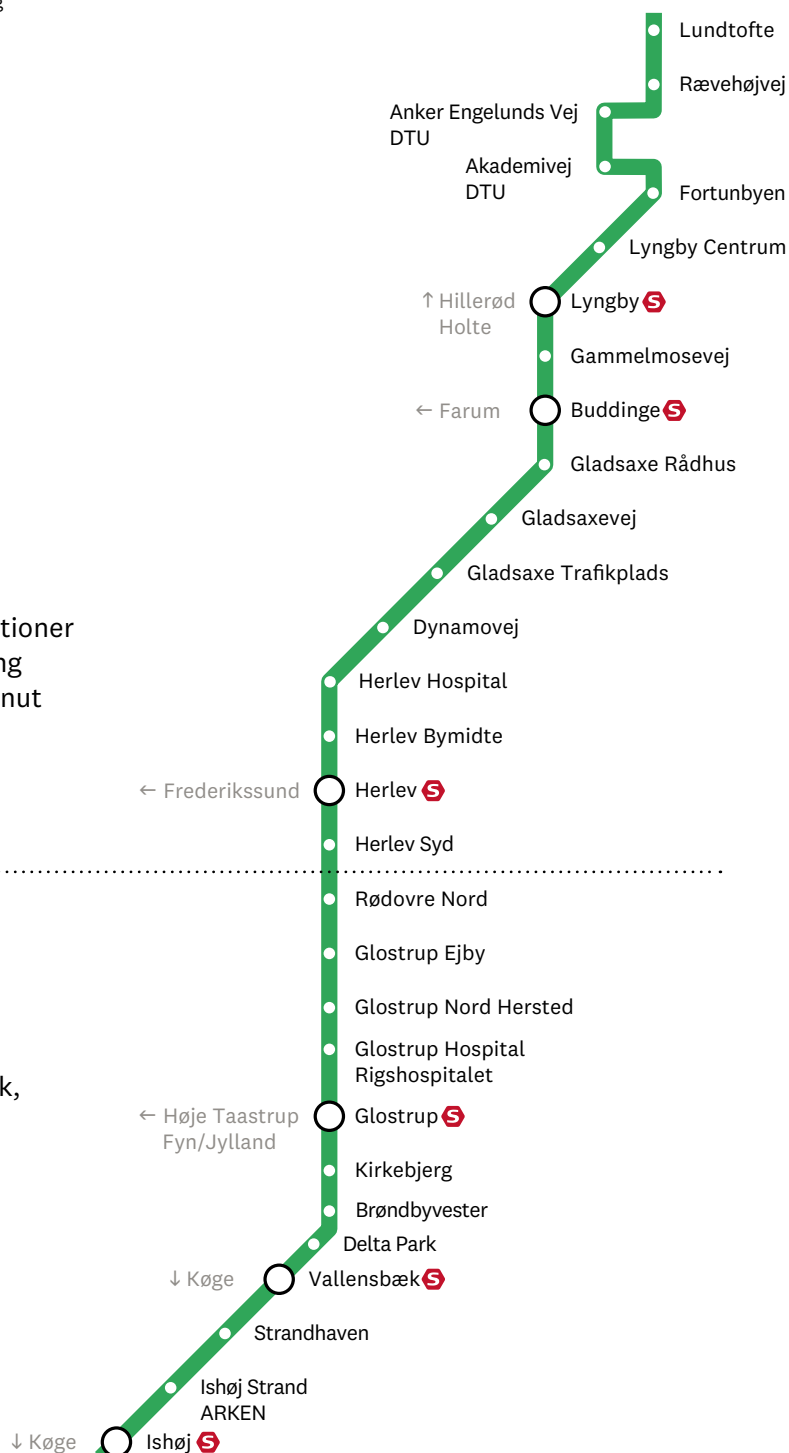
Letbanens åbninger

Den nordlige strækning – sommer 2026

Strækningen går igennem kommunerne Rødovre, Herlev, Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk. Ved åbningen tages 17 stationer i brug, og den fulde drift af Letbanen indledes med afgang hvert 5. minut i hver retning i dagtimerne og hvert 10. minut om aftenen, på søndage og helligdage.

Den sydlige strækning – efterår 2025

Strækningen går igennem kommunerne Ishøj, Vallensbæk, Brøndby, Glostrup og ind i Rødovre. Ved åbningen tages 12 Letbanestationer i brug, og Letbanen kører hvert 10. minut fra 05-24.



København



Driftsorganisation

I december 2023 besluttede Hovedstadens Letbanes ejerkreds at udpege Metroselskabet som forretningsfører for Hovedstadens Letbane, når Letbanen går i drift.

Beslutningen blev truffet på baggrund af en rapport udfærdiget for ejerkredsen, der konkluderede, at Metroselskabet har de bedste forudsætninger for at sikre en god overgang mellem anlæg og drift – med mindre kompleksitet i overgangsfasen sammenlignet med andre aktører.

Lov om ændring af lov om letbane på Ring 3, lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S og lov om trafiksselskaber (L11) blev endeligt vedtaget i Folketinget den 28. november 2024.

Opgaven som forretningsfører indebærer løbende kontraktstyring og driftsopfølgning i forhold til de udbudte kontrakter. Dertil kommer den tværgående myndigheds- og ejerkoordinering, som følge af den antalsmæssige store ejerkreds og høje antal vej- og banemyndigheder. Derudover vil organisationen varetage en række selskabsopgaver, der bl.a. omhandler servicering af bestyrelse, økonomistyring, formue- og gældspleje, lovgivning, rekruttering, HR, ledelse mv.

Endeligt vil der være opgaver relateret til forbedring af passageroplevelsen, markedsføring, kommunikation, pressehåndtering og lignende.

Fakta om organisationens opgaver

Opgaven som forretningsfører indebærer:

- Kontraktstyring og driftsopfølgning
- Tværgående myndigheds- og ejerkoordinering
- Forbedring af passageroplevelsen
- Markedsføring
- Kommunikation og pressehåndtering
- Selskabsopgaver
 - Servicering af bestyrelse
 - Økonomistyring
 - Formue- og gældspleje
 - Juridisk bistand
 - Rekruttering og HR
 - Ledelse



Kommunikation og kommercielle initiativer

I et år med stor påvirkning af naboer og ikke mindst trafikanter på hele letbane-strækningen har selskabet løbende haft omfattende kommunikationsaktiviteterne via kanalerne: hjemmeside, infoservice-mails, fysiske opslag, lokalmedier og sociale medier. Selskabet har i særlig grad formidlet sikkerhedsrelaterede budskaber om, at der i Glostrup Kommune blev tændt for strømmen til letbane-anlægget og foretaget testkørsler af togene. Under overskriften ”Grøn i trafikken” er budskabet om testkørsler delt gennem kampagner på busbagsider og plakatstandere ved busstoppesteder, i lokale medier, via digital post, på selskabets hjemmeside samt via fysisk omdelte breve. Alt sammen for at sikre, at borgerne er opmærksomme i trafikken.

Selskabet har desuden deltaget ved flere af ejerkommunernes arrangementer, f.eks. Herlev Festuge, Gladsaxe Dagen, Grøn Dag i Albertslund, Liv i Lyngby og åbent hus på Herlev Hospital. Her har selskabet været i dialog med borgere og offentlighed om både generne ved anlægsarbejdet og Letbanens fordele. Derudover har selskabet for tredje gang afholdt et åbent hus-arrangement på kontrol- og vedligeholdelsescentret i Glostrup Kommune, hvor flere end

1.900 borgere mødte op for at se kontrol- og vedligeholdelsescenterets faciliteter, stille spørgsmål til fagspecialister og ikke mindst komme ind i togene.

Kommerciel strategi

I 2024 har Hovedstadens Letbane udarbejdet en kommerciel strategi, der skal sikre prioritering af initiativer, der understøtter passagervæksten i de første fem driftsår og dermed etablerer et solidt fundament for at indfri selskabets mål for billetindtægter. Indtægterne, som udgør selskabets eneste indtægtskilde, afhænger af en kombination af rejse-volumen, kundernes billetvalg og rejse-mønstre, hvilket gør det essentielt for Hovedstadens Letbane at skabe et robust kommercielt afsæt.

For at sikre en høj passagertilgang fra start er der identificeret en række initiativer og tiltag, der forventes at kunne tiltrække passagerer eller har potentiale til generelt at løfte passager-tallet, når Letbanen er indarbejdet i passagerernes vaner.

Selskabet besluttede i 2024 at forsøge at etablere strategiske partnerskaber med nogle af de største private og offentlige virksomheder nær Letbanestationerne

for at øge medarbejdernes kendskab til Letbanen. Tiltaget skal appellere til daglige pendlere og understøtte bæredygtig pendling.

For at sikre det nødvendige kendskab til Letbanens grundprodukt, linjeføring og skiftestationer til S-tog hos borgere, der bor, studerer og arbejder langs Letbanen, iværksættes markedsførings- og brandingkampagner op mod, under og efter de to åbninger i 2025 og 2026. Kampagnerne vil bygge på viden om målgrupper og kundebehov fra kunde-analyserne som selskabet udarbejdede i 2024. Efter åbningerne i 2025 og 2026 justeres marketingindsatserne på baggrund af de erfaringer, selskabet indhenter.

Gratis cykelmedtagning blev besluttet i 2024. Det er forventningen, at ca. 80 pct. af rejserne med Letbanen vil foregå i kombination med andre typer kollektiv transport som f.eks. bus eller S-tog. Og ved at tilbyde gratis cykelmedtagning får Letbanens passagerer samme muligheder som i busser og S-tog. Det styrker sammenhængen i den kollektive transport og gør det nemt for endnu flere passagerer at komme til og fra arbejde, studie og fritidsaktiviteter. Tiltaget evalueres i 2028.



Selskabet undersøger desuden flere modeller for at understøtte passagervæksten ved at tilbyde fribilletter til Letbanen i en periode efter åbningen. Fribilletterne er tiltænkt de geografisk nærmeste, potentielle kunder med det formål at motivere til at rejse mere og tidligere med Letbanen og samtidig øge deres kendskab til Letbanen. Fribilletter er et velegnet redskab hertil, inspireret af de positive erfaringer fra Metroselskabets fribilletkampagne ifm. åbningen af M4 Sydhavn.

Kendskab og tilfredshed hos naboer

Hovedstadens Letbane har siden 2019 arbejdet målrettet med kommunikationen ud fra fire målepunkter, der benyttes til evaluering. Seneste måling fra efteråret 2024 viste, at selskabet opfylder alle målsætninger og fastholder det høje niveau fra 2023.

Antallet af klager er faldet markant i 2024 – i takt med at byggeriet skrider frem. De præcise klagetal fremgår på side 35.

Fra 2025 indstilles kendskab- og nabomålingerne, da målepunkterne hovedsageligt relaterer sig til kommunikation om anlægsarbejde, hvilket fremover vil blive markant mindre. I stedet udføres

målinger, der relaterer sig til kunderettet kommunikation, som den kommercielle strategi vil danne udgangspunkt for.

Sociale medier

I løbet af 2024 har der været en stigning i ’visninger’ på tværs af selskabets sociale medieplatforme. Mest markant på Facebook, som fra 2022 til efteråret 2024 er steget med godt 1.400.000 ’visninger’. Dertil opnåede siden i 2024 10.000

følgere. I 2024 har selskabet bragt flere opslag med fokus på de muligheder, Letbanen skaber, når den kommer i drift – frem for anlægstekniske opslag. En tendens, der vil fortsætte i 2025.

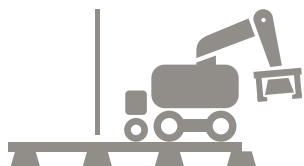
I efteråret 2024 lancerede selskabet en LinkedInside, der er dedikeret til indhold om projektets fremdrift, fundament og vision, herunder samarbejdet med entreprenører, operatører og andre kommercielle interessenter.

Kendskabs- og nabomålinger 2020-2024

Måling	2020	2021	2022	2023	2024
Målsætning 1					
Mindst 90 pct. af virksomheder, handelsdrivende, borgere og naboer har kendskab til letbaneprojektet.	84 %	90 %	91 %	95 %	96 %
Målsætning 2					
Mindst 60 pct. af naboer og handelsdrivende i 1. og 2. række til letbaneprojektet er tilfredse eller meget tilfredse med den information, de modtager om letbaneprojektet.	57 % er tilfredse	65 % er tilfredse	67 % er tilfredse	65 % er tilfredse	70 % er tilfredse
Målsætning 3					
Maks. 15 pct. af naboer og handelsdrivende i 1. og 2. række til letbaneprojektet er utilfredse eller meget utilfredse med den information, de modtager om letbaneprojektet.	17 % er utilfredse	13 % er utilfredse	14 % er utilfredse	15 % er utilfredse	10 % er utilfredse
Målsætning 4					
Mindst 50 pct. af virksomheder, handelsdrivende og borgere i letbanekommunerne, der benytter eksisterende kanaler til trafikinformation, har kendskab til, at trafikanter får information om trafiksituationen på letbanestrækningen via disse kanaler.	43 %	49 %	49 %	53 %	52 %



Letbanens faser



2022-2026 Transportsystem etableres

Skinner
Kørestrømsmaster
Signalsystemer
Transformerstationer



2024-2025 Test- og prøvekørsler

Sydlig delstrækning
Test af transportsystemet
Test af letbanetog
Sikkerheds- og myndighedsgodkendelser

Efterår 2025 Åbning

Sydlig delstrækning
Ishøj til
Rødovre Nord

2018-2025 Anlægsarbejder

Omlægning af vejkryds
Udvidelse af veje
Opbygning af vej- og sporkasser
Konstruktioner

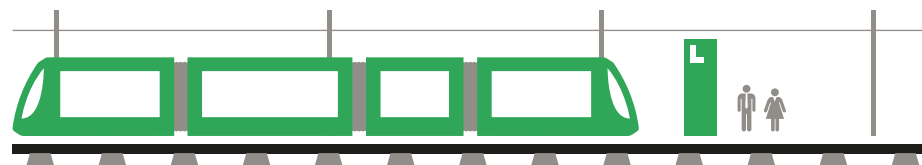


2025-2026 Test- og prøvekørsler

Nordlig delstrækning
Test af transportsystemet
Test af letbanetog
Sikkerheds- og myndighedsgodkendelser

Sommer 2026 Åbning

Nordlig delstrækning
Rødovre Nord til
Lundtofte



Økonomi

Resultat

Hovedstadens Letbane får først passagerindtægter, når banen åbner. I de første år vil selskabets regnskaber derfor udvise et underskud, hvilket skyldes, at der foretages meget store investeringer i anlægget af banen, mens der ikke er indtægter fra passagerer.

Selskabets økonomi er planlagt efter denne metode, som også kendes fra Storebæltsbroen, Øresundsbroen, Københavns Metro og Femern Bælt-forbindelsen.

Resultat før nedskrivninger og hensættelser for 2024 udgjorde et underskud på 6 mio. kr. og har været i overensstemmelse med forventningerne. Årets regnskabsmæssige resultat udgjorde et underskud på 497 mio. kr. for 2024 og var primært påvirket af nedskrivninger vedrørende anlæg af Letbane, finansielle indtægter og markedsværdireguleringer af lån og renteaftaler.

Nedskrivningen vedrører anlæg af Letbane og skyldes primært ejernes beslutning i april 2024 om finansiering af budgetudvidelsen i forbindelse med

revurdering af projektets anlægsbudget og indgåelse af tillæg til betalingsaftalerne med ejerne. Ændringen har i årsregnskabet for 2024 betydning for selskabets beregning af genindvindingsværdien, der således har resulteret i en regnskabsmæssig nedskrivning i anlægsaktiverne med i alt 959 mio. kr. Nedskrivningen er alene en regnskabsmæssig registrering, som ikke har nogen likviditetsmæssig virkning.

Finansielle indtægter udgjorde 707 mio. kr. i 2024 og vedrører primært rentetilskrivning og indeksering af tilgodehavender hos ejerne. Der indekseres med finanslovens forudsætningsindeks for anlæg.

Markedsværdireguleringen, der primært kan henføres til selskabets finansielle aftaler om renteafdækning, udgjorde en udgift på 52 mio. kr. Reguleringen afhænger af årets udvikling i markedsrenten i forhold til renterne i selskabets aftaler om renteafdækning. Afdækningen er foretaget med henblik på at øge budgetsikkerheden i selskabets langsigtede økonomi. Reguleringen er alene



en regnskabsmæssig registrering, der foretages som følge af, at gældsforpligtelserne skal optages i regnskabet til dagsværdi. Reguleringen har ikke nogen likviditetsmæssig virkning, idet aftalerne forventes fastholdt til deres udløb og dermed vil have den oprindelige værdi.

Egenkapitalens udvikling

Hovedstadens Letbane I/S blev stiftet den 19. juni 2014. Staten, Region Hovedstaden, Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Hvidovre Kommune, Vallensbæk Kommune og Ishøj Kommune har i forbindelse med stiftelsen indskudt 3,5 mia. kr. Staten trådte den 1. januar 2019 ud som ejer af selskabet, og statens indskud er overgået til tilskud. Region Hovedstaden og de 11 kommuner har overtaget samtlige aktiver, passiver, rettigheder og pligter i interessentskabet.

I forbindelse med ejernes behandling og godkendelse på et ekstraordinært interessentskabsmøde den 22. juni 2023 af den opdaterede totaløkonomi, har ejerne; Region Hovedstaden og de

11 involverede kommuner indskudt yderligere 1,1 mia. kr. til finansiering af forhøjelsen af anlægsbudgettet.

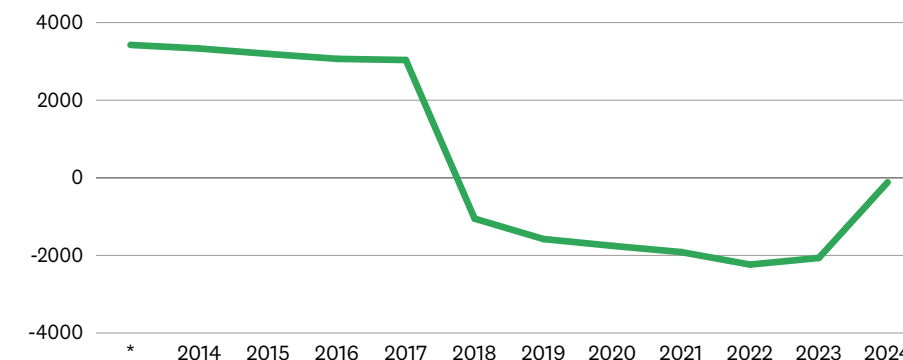
Selskabets regnskabsmæssige underskud på 497 mio. kr. er fragået egenkapitalen, der ultimo 2024 er negativ og udgjorde 116 mio. kr. Egenkapitalen var negativ og udgjorde 2,1 mia. kr. i 2023. Ændringen i egenkapitalen skyldes udover årets resultat ejernes indskud i 2024 på 2,4 mia. kr. som følge af ejernes beslutning i april 2024 om finansiering af budgetudvidelsen i forbindelse med revurdering af projektets anlægsbudget og indgåelse af tillæg til betalingsaftalerne med ejerne. Selskabets korrigerede egenkapital, hvor der er korrigeret for markedsværdireguleringer, er negativ og udgjorde 126 mio. kr. ultimo 2024.

En negativ egenkapital på nuværende tidspunkt er i overensstemmelse med forventningerne.

Hovedstadens Letbane I/S er et interessentskab, hvor ejerne hæfter 100 pct. for selskabet. En eventuel negativ egenkapital i selskabet ville således ikke i sig selv medføre behov for yderligere indskud fra ejerne, da Hovedstadens Letbane I/S fortsat vil kunne servicere sin gæld som planlagt.

Figur 1
Egenkapital

(mio. kr.)



* Åbningsbalance 1. januar 2014



Kapitalforhold og langtidsøkonomi

Hovedstadens Letbanes økonomi er tilrettelagt som en samlet økonomi, der inkluderer både udgifter til anlægsomkostninger (anlæg af bane), driftsrelaterede anlægsomkostninger (f.eks. køb af tog og kørestrømsmaster), reinvesteringer, driftsomkostninger og passagerindtægter.

Hovedstadens Letbane I/S har udarbejdet et opdateret langtidsbudget i december 2024. Langtidsbudgettet viser forventningerne til den langsigtede økonomiske udvikling i selskabet. Langtidsbud-

gettet viser, at selskabets nettogæld forventes at nå sit maksimum i 2037 på ca. 8,2 mia. kr. (i løbende priser), og gælden forventes at være tilbagebetalt i 2072.

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

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

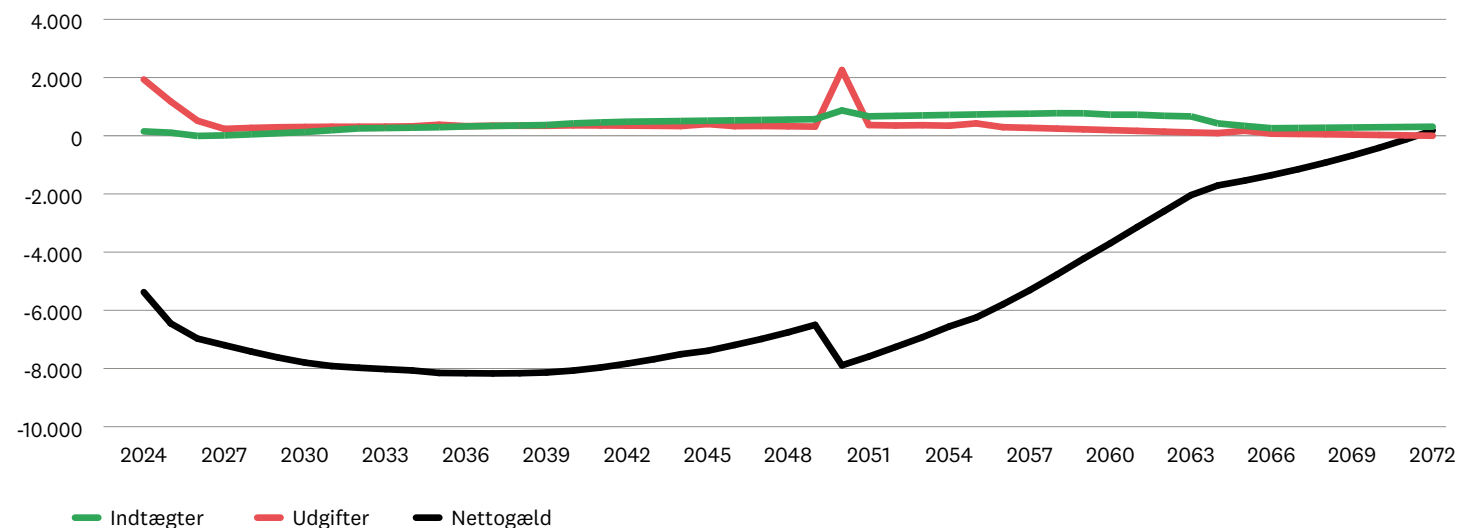
Ejerne hæfter som interessenter direkte, ubetinget og solidarisk for alle selskabets forpligtelser, herunder de lån som selskabet har optaget. Ud over de vilkår, der generelt kan opnås på kapitalmarkedet,

har selskabet mulighed for at optage såkaldte genudlån i Danmarks Nationalbank. Ved genudlån forstås et direkte lån fra Danmarks Nationalbank til selskabet baseret på en konkret statsobligation og med samme vilkår, som obligationen sælges til på markedet.

Selskabet har ved udgangen af 2024 en samlet lånoptagelse på 6,2 mia. kr. nominelt. Lånene er optaget som genudlån i Danmarks Nationalbank. Selskabet har en obligationsbeholdning på 336 mio. kr., hvoraf 203 mio. kr. er stillet som sikkerhed for markedsværdien.

Figur 2
Langtidsbudget

(mio. kr.)



Investering i letbane

Der er i 2024 foretaget investeringer i anlæg af Letbanen på 1.517 mio. kr., heraf 1.172 mio. kr. vedrørende anlægsomkostninger og 345 mio. kr. vedrørende driftsrelaterede anlægsinvesteringer.

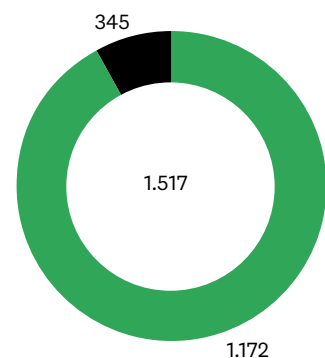
Den regnskabsmæssige værdi af Letbanen er i balancen opgjort til 0 kr.

som følge af, at investeringen i Letbanen ikke fuldt ud vil blive genindvundet ved fremtidige indtægter i form af passagerindtægter, hvorfor anlæggets opførelse også kræver indskud fra ejerne mv., og derfor løbende nedskrives til anlæggets forventede genindvindingsværdi under hensyntagen til de planlagte anlægsinvesteringer.

Hensættelsen er baseret på et skøn over værdien af Letbanen ud fra de forudsætninger, som selskabet har anvendt i det gældende langtidsbudget og forventningerne til det fremtidige renteniveau (diskonteringsfaktor).

Figur 3
Investering i 2024

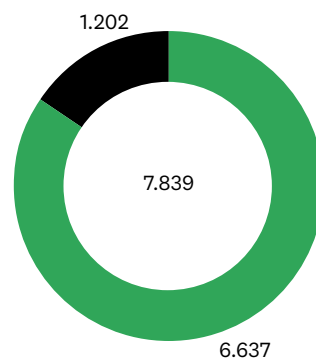
(mio. kr.)



■ Anlægsomkostninger
■ Driftsrelaterede anlægsinvesteringer

Figur 4
Investering pr. 31. december 2024

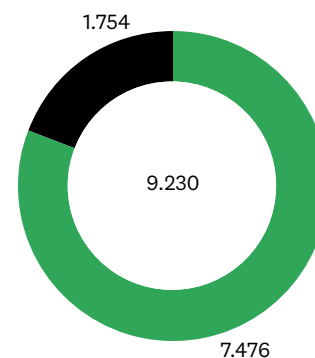
(mio. kr.)



■ Anlægsomkostninger
■ Driftsrelaterede anlægsinvesteringer

Figur 5
Samlet anlægsbudget

(mio. kr.)



■ Anlægsomkostninger
■ Driftsrelaterede anlægsinvesteringer

De driftsrelaterede anlægsinvesteringer omfatter investering til anskaffelse af letbanetog, et kontrol- og vedligeholdelsescenter, prøvedrift, strategiske reservedele og reinvesteringer.

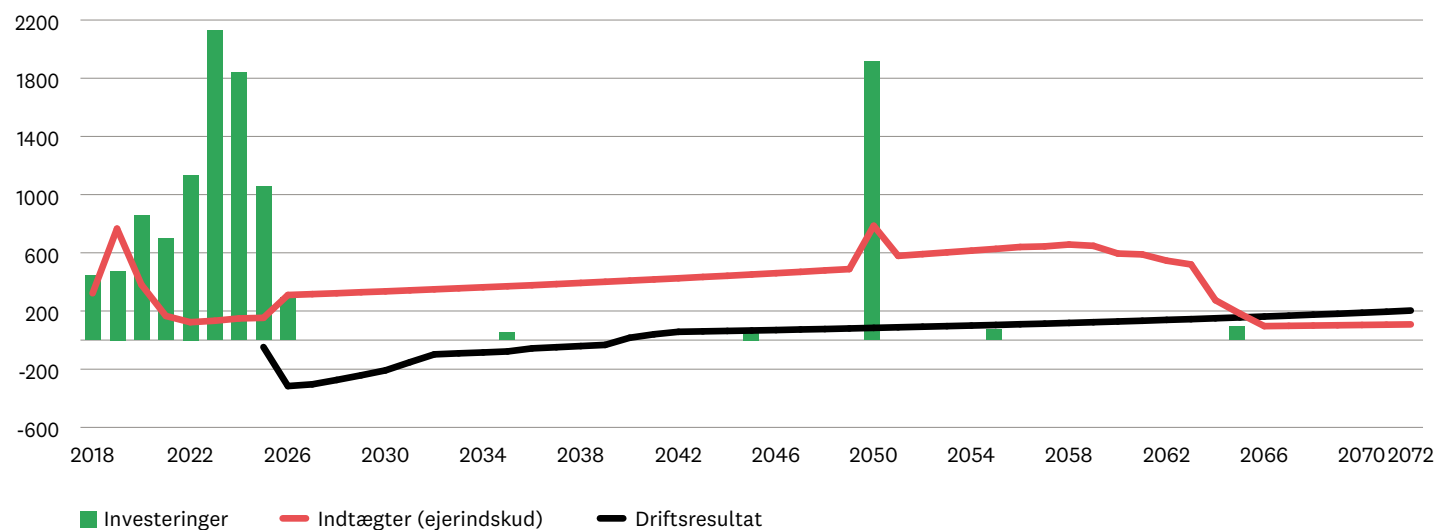
De driftsrelaterede anlægsinvesteringer er finansieret af Region Hovedstaden og de 11 involverede kommuner ved at de fra 2026, når Letbanen er sat i drift, foretager årlige indbetalinger.

Det fremgår af tabellerne, at såvel selskabets anlægsomkostninger som de driftsrelaterede anlægsinvesteringer, forventes afholdt i perioden til og med 2026, mens den tilhørende finansiering fra selskabets ejere og fra passagerindtægterne fra driften af Letbanen kommer ved årlige indbetalinger.

I perioden indtil disse indbetalinger har betalt for den samlede Letbane, finansieres differencen gennem lånoptagelse. Med udgangspunkt i det gældende langtidsbudget, der indgår som bilag til ledelsesberetningen, forventer selskabet, at lånene vil være fuldt afdraget i 2072.

Figur 6
Tidsmæssig forskydning mellem investeringer og indtægter (ejerindskud og driftsresultat)

(mio. kr.)



Risikostyring

I forbindelse med anlæggelsen af Hovedstadens Letbane arbejdes der systematisk og kontinuerligt med risikostyring.

Risikostyring i anlægsprojektets nuværende stadie har først og fremmest til formål at prioritere og minimere risici typisk via mitigerende tiltag for at sikre fremdrift og færdiggørelse. For letbaneprojektet er der opbygget en proces for risikostyring, hvor der for hver enkelt risiko er udpeget en risikoejer, der vurderer risici og har til opgave at sikre, at risici forebygges, håndteres og rapporteres under de enkelte fagområder.

Risici rapporteres til projektets ledelse, der derefter vurderer og kvalitetssikrer den samlede risikoeksponering og de indkomne forslag til risikomitigering for at understøtte, at risici løbende håndteres.

På den baggrund udarbejdes der kvartalsvist et samlet risikobillede for anlægsprojektet (økonomi og forsinkelse), der afrapporteres til selskabets bestyrelse og ejere.

Forventninger til 2025

Delstrækningen fra Ishøj til Rødovre Nord forventes at åbne i efteråret 2025. Selskabet forventer 100.000 passagerer i 2025.

Selskabets taktsindtægter forventes at udgøre ca. 1 mio. kr., og resultatet før af- og nedskrivninger forventes at udgøre et underskud på 43 mio. kr.



Hoved- og nøgletal 2024

Alle tal i mio. kr.	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Resultat før nedskrivninger og hensættelser	-2,0	-2,3	-2,5	-3,2	-3,9	-3,5	-4,7	-5,2	-5,8	-5,8
Nedskrivninger og hensættelser	-204,6	-158,3	-99,3	-4.479,4	-115,3	119,8	-328,6	-1.954,1	-1.179,3	-958,7
Resultat før finansielle poster	-206,6	-160,6	-101,8	-4.482,6	-119,2	116,4	-333,3	-1.959,3	-1.185,2	-964,5
Finansielle poster	66,4	32,6	71,4	91,7	10,8	20,7	-25,8	346,4	47,0	518,8
Resultat før markedsværdiregulering	-140,2	-128,0	-30,4	-4.390,9	-108,4	137,1	-359,1	-1.613,0	-1.137,7	-445,7
Markedsværdiregulering	0,0	0,0	0,0	-75,4	-416,5	-303,5	189,9	873,6	-206,3	-51,6
Årets resultat	-140,2	-128,0	-30,4	-4.466,3	-524,9	-166,4	-169,2	-739,4	-1.344,0	-497,3
Balancesum	3.725,0	4.004,3	3.923,7	3.903,9	4.433,9	3.936,8	3.746,9	3.648,3	4.703,4	7.532,5
Årets investering i letbane	208,0	160,6	101,8	441,9	474,7	855,0	698,0	1.135,7	2.127,7	1.517,5
Langfristede gæld	493,0	784,1	803,2	894,9	2.296,4	2.840,9	2.816,9	2.448,2	4.218,6	5.250,1
Egenkapital	3.193,0	3.065,3	3.034,9	-1.054,2	-1.579,1	-1.745,4	-1.914,6	-2.237,0	-2.066,5	-116,2
Korrigeret egenkapital	3.193,0	3.065,3	3.034,9	-978,8	-1.087,2	-950,1	-1.309,1	-2.505,1	-2.128,3	-126,4
Soliditetsgrad	86 %	77 %	77 %	-27 %	-36 %	-44 %	-51 %	-61 %	-44 %	-2 %
Korrigeret soliditetsgrad	86 %	77 %	77 %	-25 %	-25 %	-24 %	-35 %	-69 %	-45 %	-2 %

Soliditetsgrad = kapitalindestående ultimo x 100/samlede aktiver

Korrigeret soliditetsgrad = Kapitalindestående ekskl. markedsværdiregulering x 100/samlede aktiver



Bæredygtighed



2

Fokusområder for 2024

Selskabets bæredygtighedsindsats har i 2024 haft fire fokusområder – sikkerhed, lærlinge, nabokommunikation og en drift, der tager hensyn til klima og natur.

Selskabet har i godt samarbejde med entreprenørerne på projektet haft held med fortsat at tiltrække nye lærlinge til projektet, og ved udgangen af 2024 havde 121 årsværk været i lære på projektet.

Det overstiger langt selskabets samlede mål på mindst 58 lærlingeårsværk på projektet, der blev nået allerede i starten af 2022.

I forhold til nabokommunikation opnåede selskabet for anden gang alle tre målsætninger for nøgletallene fra den årlige naboundersøgelse. På alle tre parametre er resultatet en forbedring i forhold til 2023. Læs mere om nabokommunikation i afsnittet Kommunikationsindsats på side 15.

I 2024 er ulykkesfrekvensen reduceret i forhold til det foregående år. Resultatet fra 2024 ender på 15,8, hvilket er lavere end i 2023 (25,1). Resultat er opnået efter en langsigtet og dedikeret indsats for at højne projektets sikkerhedskultur og reducere antallet af ulykker. Læs mere om indsatserne i afsnittet Sikkerhed på side 28.

I 2023 screenede selskabet mulighederne for bedre biodiversitet på Letbanens arealer, og har på det grundlag i 2024 etableret en 5-årsplan for biodiversitet frem mod idriftsættelsen og i de indledende driftsår.

På næste side er en samlet oversigt over resultaterne for årets mål og fokusområder. Dette afsnit udgør desuden selskabets afrapportering om samfundsansvar i henhold til årsregnskabslovens § 99a, § 99b og § 107d.



Fokusområde	Mål	Målopfyldelse
Sikkerhed	Hovedformål – Ulykkesfrekvens Reduktion af projektets ulykkesfrekvens.	
	Delmål 1 – Træning Der udvikles og afholdes et kursus for formænd og andre nøglemedarbejdere på projektet. Kurset skal styrke sikkerhedskulturen og samarbejdet på projektet, samtidig med at der trænes i værktøjer som intervention, anerkendelse og effektiv planlægning af arbejdet.	
	Delmål 2 – Sikkerhed i projektets afsluttende faser Der gennemføres kampagner og arrangementer ud fra selskabets <i>Finish Safely</i> -koncept. Det skal sikre, at fokus på sikkerhed opretholdes i projektets afsluttende faser.	
Nabokommunikation	Kendskab til letbanen Mindst 90 pct. af virksomheder, handelsdrivende, borgere og naboer i letbanekommunerne har kendskab til letbaneprojektet inden åbningen.	
	Tilfredshed med information Mindst 60 pct. af naboer og handelsdrivende i første og anden række til letbaneprojektet er tilfredse med den information, de modtager om letbaneprojektet, og maks. 15 pct. er utilfredse.	
	Kendskab til trafikinformation Mindst 50 pct. af virksomheder, handelsdrivende og borgere i letbanekommunerne, der benytter eksisterende kanaler til trafikinformation, har kendskab til, at trafikanter får information om trafiksituationen på letbanestrækningen via disse kanaler.	
Lærlinge	Lærlinge i driftsfasen Fra 2025 træder kravet om fem årlige lærlingeårsværk i kraft for driften af Letbanen. Som følge af den delvise åbning af Letbanen, er driftsoperatøren og Hovedstadens Letbane dog i dialog omkring nedsættelse af lærlingeårsværk fra fem til tre i 2025. Kravet om fem lærlingeårsværk gælder fortsat fra åbningen af Letbanens fulde strækning i sommeren 2026. Hovedstadens Letbane vil fortsat arbejde for, at driftsoperatøren er klar til at have lærlinge fra driftens start (fortsat mål).	
En drift, der tager hensyn til klima og natur	Energiforbrug Afdække og prioritere initiativer, der på sigt kan mindske det forventede energiforbrug af letbanen i drift.	
	Biodiversitet Screening af potentialet for at fremme biodiversitet langs letbanen i drift.	



Sikkerhed

I 2024 er der sket et fald i ulykkesfrekvensen på letbanebyggeriet. Hvor der i 2023 var 16 ulykker med fravær på projektet, har der i 2024 været 9 ulykker med fravær. Ulykkesfrekvensen endte i 2024 på 15,8 (25,1 i 2023). Til sammenligning var den gennemsnitlige ulykkesfrekvens for medarbejdere i bygge- og anlægsbranchen i Danmark på 31,2 i 2023 (DA Ulykkesstatistik).

Resultatet kommer efter et år med særskilt fokus på overgangen fra anlægsarbejde til banearbejde, hvor selskabet har arbejdet på at understøtte en sikker overgang mellem projektets faser. Det har omfattet tæt samarbejde med entreprenørerne for at styrke det fælles fokus på sikkerhed samt regelmæssig erfaringsopsamling for at fremme vidensdeling på tværs. Samtidig foretages der i forbindelse med overdragelsen af områder en udvidet gennemgang af sikkerhedsforholdene på byggepladserne. Endeligt er der implementeret et system for arbejdstilladelser, som sikrer, at anlægsentreprenører kan færdes sikkert i områder med kørestrømsanlæg og testkørsler.

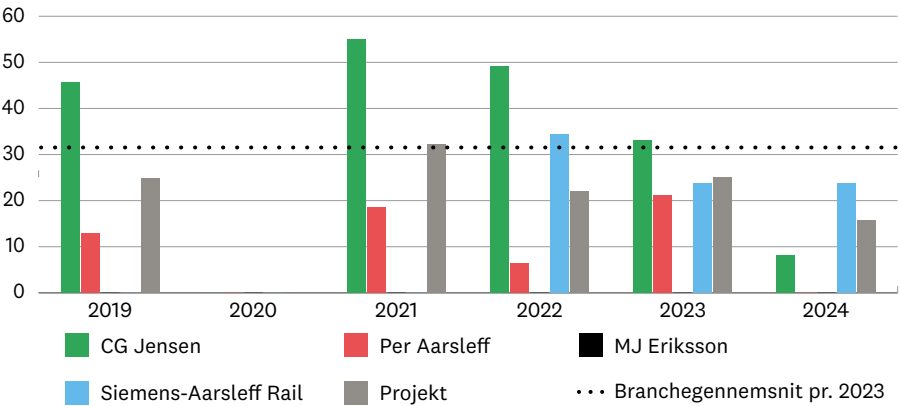
For at styrke sikkerhedskulturen er der i samarbejde med Siemens-Aarsleff Rail etableret et ambassadørforum for udvalgte medarbejdere. Forummet faciliterer en løbende dialog om aktuelle sikkerhedsemner og sikrer træning i værktøjer, som bidrager til at styrke sikkerhedskulturen gennem deling af erfaringer og afholdelse af uformelle sikkerhedsmøder i dagligdagen.

For at skabe de bedste forudsætninger for sikker drift og vedligehold af Letbanen, har der samtidig været fokus på det indledende samarbejde med Letbanens driftsoperatør Metro Service. Det omfatter blandt andet deltagelse i sikkerhedskurser, som selskabet afholder i sit *Safety Academy*.

Endeligt har selskabet gennemført en række kampagner og arrangementer under emnet *Finish Safely*, som sætter fokus på sikkerheden i de afsluttende faser af projektet. Det inkluderer vidensdeling på byggepladsskærme, anerkendelse af resultater og selskabets årlige fejring af visionen om *Sikkerhed på rette spor*.

Mål	Målopfyldelse	Baggrund
1 Ulykkesfrekvens Yderligere reduktion af projektets ulykkesfrekvens.		Ulykkesfrekvensen falder til 15,8 mod en frekvens på 25,1 i 2023.
2 Delmål 1 – Træning Der udvikles og afholdes et kursus for formænd og andre nøglemedarbejdere på projektet for at styrke sikkerhedskulturen og samarbejdet på projektet, samtidig med at der trænes i værktøjer som intervention, anerkendelse og effektiv planlægning af arbejdet.		De nævnte kurser er afholdt for udvalgte medarbejdere hos entreprenøren Aarsleff Rail. Deltagerne har efterfølgende benyttet kurssets værktøjer aktivt til styrkelse af sikkerhedskulturen.
3 Delmål 2 – Sikkerhed i projektets afsluttende faser Der gennemføres kampagner og arrangementer ud fra selskabets <i>Finish Safely</i> -koncept. Det skal sikre, at fokus på sikkerhed opretholdes i projektets afsluttende faser.		Kampagneelementer for <i>Finish Safely</i> har været synlige på byggepladserne i form af informationsmateriale, kampagner og arrangementer.

Figur 7
 Ulykkesfrekvens pr. entreprenør pr. år

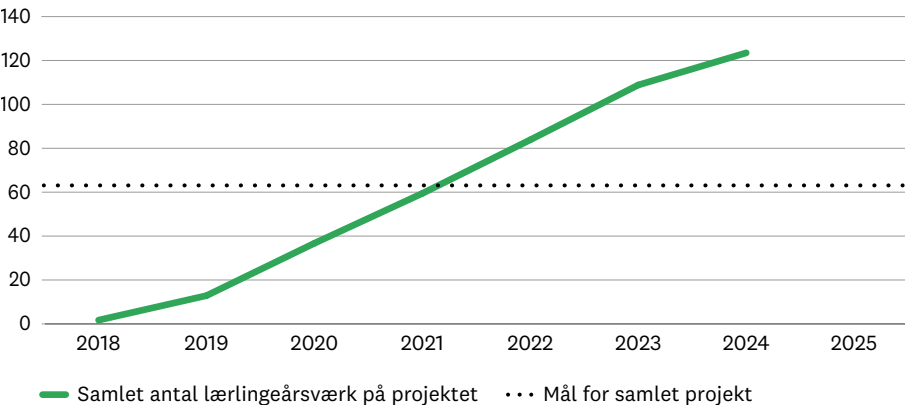


Lærlinge

I 2024 har Letbanens anlægsarbejder beskæftiget omkring 12 lærlingeårsværk af de i alt 121 årsværk, som projektet har haft i hele anlægsfasen. Det samlede kontraktkrav for hele perioden er 63 lærlingeårsværk, hvilket er overgået for samtlige kontrakter på letbanestrækningen. Selskabets vedvarende fokus på at tiltrække lærlinge til anlægsprojekterne er tilvejebragt gennem dialog med entreprenører i kombination med at

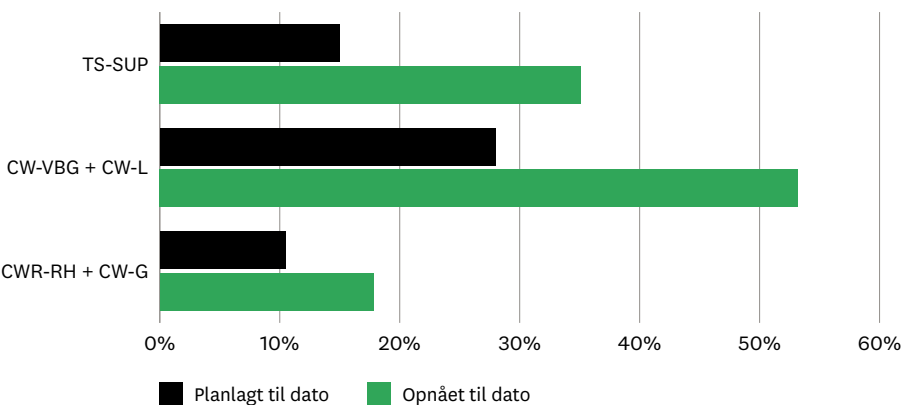
skabe fokus på og interesse for erhvervsuddannelserne for de unge, der bor i en rimelig radius af banestrækningen. I sidste ende er det dog entreprenørerne på projektet, som de unge er i lære hos, og resultaterne på området er derfor i høj grad entreprenørernes fortjeneste.

Figur 8
 Lærlingeårsværk – status og mål



Mål	Målopfyldelse	Baggrund
1 Lærlinge i driftsfasen Fra 2025 træder kravet om fem årlige lærlingeårsværk i kraft for driften af Letbanen. Hovedstadens Letbane vil i 2025 arbejde for, at driftsoperatøren er klar til at have lærlinge fra driftens start.		Når Letbanen går i drift, skal operatøren, Metro Service, imødekomme et lærlingemål på fem årsværk. Operatøren har allerede i 2024 været i gang med at forberede arbejdet, så de bliver klar til at modtage lærlinge fra driftsstart.

Figur 9
 Antal lærlinge – de enkelte entreprenørers målopfyldelse i pct.



Klimavenlig drift

Mål	Målopfyldelse	Baggrund
1 Energiforbrug Afdække og prioritere initiativer, der på sigt kan mindske det forventede energiforbrug af Letbanen i drift (flerårigt mål).		En screening af potentialerne for at mindske det forventede energiforbrug af Letbanen i drift er udført. Screeningen indikerer, at mulighederne for at realisere potentialerne ligger hos driftsoperatøren, som har en grundlæggende interesse i at mindske energiforbruget.
2 Bynatur og biodiversitet Screening af potentialet for at fremme biodiversitet langs Letbanen i drift (flerårigt mål).		En 5-årig plan for at udnytte potentialet for biodiversitet langs Letbanen er lavet og godkendt. Det er undersøgt, om det er muligt at indrette bynatur på kontrol- og vedligeholdelsescenteret. Konkret skal et grønt hegn oprettes på den nordvestlige side af området og principper for bynatur vil fremover være med til at præge design og plantevalg.



Nøgletal

Nøgletal for Hovedstadens Letbanes arbejde med bæredygtighed

Område	Note	Nøgletal	2020	2021	2022	2023	2024
Egen organisation	1	Kønsbalance – bestyrelse	K: 22 % M: 78 %	K: 22 % M: 78 %	K: 22 % M: 78 %	K: 33 % M: 67 %	K: 33 % M: 67 %
		Kønsbalance – direktørgruppe	K: 60 % M: 40 %	K: 50 % M: 50 %	K: 60 % M: 40 %	K: 50 % M: 50 %	K: 40 % M: 60 %
Arbejdsmiljø og sikkerhed	2	Antal ulykker i alt	16	44	63	62	50
		Antal ulykker uden fravær	16	32	49	47	45
		Antal ulykker med fravær	0	12	14	16	9
		Årlig ulykkesfrekvens Ulykker med fravær pr. 1 mio. arbejdstimer	0	32,2	22,1	25,1**	15,8
		Ulykkesfrekvens for branchen Ulykker med fravær pr. 1 mio. arbejdstimer	30,3	32,0	29,7	31,2	*
		Akkumuleret ulykkesfrekvens for projektet Ulykker med fravær pr. 1 mio. arbejdstimer	7,8	19,8	20,8	22,2**	20,7
		Rapportering af nærvedhændelser Rapporterede nærvedhændelser pr. 1 million arbejdstimer	77,8	107,6	151,2	114,4**	123,2
		Andel af ulykker, selskabet er orienteret om inden for 24 timer	-	-	68,3 %	54,8 %	42,6 %
		Andel af besøg fra Arbejdstilsynet uden reaktion	-	-	71,4 %	66,7 %	83,3 %
		Safety Orientations for letbanearbejdere Antal sessioner	22	32	26	17	14
		Antal medarbejdere fra entreprenørerne, der har deltaget i en Safety Orientation	200	231	258	186	165

* Ulykkesfrekvensen for branchen opgøres af DA og udkommer først i løbet af 2025.

** Opdateret på baggrund af realiserede tal.



Område	Note	Nøgletal	2020	2021	2022	2023	2024
Omverdenen	3	Tilfreds med naboinformation	57 %	65 %	66 %	65 %	70 %
		Andel 'ikke tilfredse'	17 %	13 %	14 %	15 %	10 %
		Kendskab til letbanen	84 %	90 %	91 %	95 %	96 %
		Kendskab til trafikinformation	43 %	49 %	49 %	53 %	52 %
		Antal tilmeldinger til infoservice	3.718	4.109	4.586	5.283	6.104
		Totale henvendelser	948	1.187	1.676	2.406	1.143
		Heraf klager (se fordeling pr. kommune i note 3)	320	550	841	1.510	619
Lærlinge	4	Lærlingeårsværk (akkumuleret) Lærlingetimer opgjort i årsværk	21	56	74	108	121
		Årsværk i forhold til selskabets målsætning (akkumuleret)	36,2 %	95,8 %	128,2 %	170,53 %	208 %



Noter til nøgletal om bæredygtighed

Note 1 Egen organisation

1.1 Kønsbalance – bestyrelse

Bestyrelsen bestod ved udgangen af 2024 af seks mænd og tre kvinder (Christine Dal Thrane er genindtrådt efter barsel, og Carsten Schelbye har afsluttet sit hverv som afløser). Bestyrelsen er præsenteret i Hovedstadens Letbanes årsrapport. Det er selskabets ejere, der sammensætter bestyrelsen.

1.2 Kønsbalance – direktørgruppe

Direktørgruppen i Metroselskabet er tillige direktørgruppe i Hovedstadens Letbane. Direktørgruppen oppebærer ikke vederlag i Hovedstadens Letbane. Administrerende direktør Carsten Riis er som den eneste formelt ansat i begge selskaber. Metroselskabets direktørgruppe bestod ved udgangen af 2024 af to kvinder og tre mænd.

Note 2 Arbejdsmiljø og sikkerhed

2.1 Antal ulykker i alt

Hovedstadens Letbane følger Arbejdstilsynets definition af ulykker: Pludselige hændelser i forbindelse med arbejdet, som fører til, at en person kommer fysisk eller psykisk til skade.

2.2 Antal ulykker med fravær

Ulykker med fravær er ulykker, som medfører fravær fra arbejdet i én dag eller mere ud over tilskadekomstdagen.

2.3 Årlig ulykkesfrekvens

Den årlige ulykkesfrekvens, forstået som det samlede antal ulykker med fravær på projektet pr. 1 million arbejdstimer (for timelønnede). Dette er en anerkendt standard for opgørelse af ulykkesfrekvens, som benyttes af aktører på tværs af bygge- og anlægsbranchen.

2.4 Ulykkesfrekvens for branchen

Gennemsnitlig ulykkesfrekvens for arbejdere (timelønnede) i bygge- og anlægsbranchen i Danmark (DA Ulykkesstatistik).

2.5 Akkumuleret ulykkesfrekvens for projektet

Opgørelsen beskriver den akkumulerede ulykkesfrekvens for det samlede letbaneprojekt til dato (31. december 2024).

2.6 Rapportering af nærvedhændelser

Det er et kontraktkrav, at entreprenørerne rapporterer nærvedhændelser (hændelser, der kunne have resulteret i en ulykke) til Hovedstadens Letbane. Nøgletallet indikerer antallet af rapporterede nærvedhændelser pr. 1 million arbejdstimer (for timelønnede).



Note 2 (fortsat)

2.7 Andel af besøg fra Arbejdstilsynet uden reaktion

Arbejdstilsynet fører løbende tilsyn på projektets byggepladser. Hvis tilsynet identificerer uhensigtsmæssige eller ulovlige forhold, medfører det en reaktion fra tilsynet, som for eksempel et påbud eller forbud.

2.8 Safety Orientations for letbanearbejdere

Safety Orientation er selskabets obligatoriske grundkursus i sikkerhed. Det anførte tal er antallet af Safety Orientations, hvor mindst én arbejder tilknyttet letbaneprojektet har deltaget.

2.9 Antal medarbejdere fra entreprenørerne, der har deltaget i en Safety Orientation

Antal medarbejdere fra entreprenørerne, der har gennemført en Safety Orientation i 2024.

Note 3 Omverdenen

3.1 Tilfredshed med naboinformation og andel 'ikke tilfredse'

Andelen af naboer, der i den årlige naboundersøgelse svarer, at de er 'tilfredse' eller 'meget tilfredse' med den information, de modtager vedrørende byggeriet. Målgruppen for undersøgelsen har været naboer, der bor i 1. eller 2. række til anlægsarbejdet i de otte kommuner, som anlægsarbejdet pågår. Hovedstadens Letbane har et særskilt delmål om, at færre end 15 pct. af de adspurgte i naboundersøgelsen svarer, at de er 'ikke tilfredse', eller 'slet ikke tilfredse' med den information, de modtager vedrørende byggeriet.

3.2 Kendskab til Letbanen

Andelen af respondenter i kendskabsundersøgelsen, der svarer 'ja' til, at de har kendskab til letbaneprojektet. I denne del af undersøgelsen spørges et repræsentativt antal borgere fra Letbanens beliggenhedskommuner.

3.3 Kendskab til trafikinformation

Andelen af adspurgte virksomheder, handelsdrivende og borgere i Letbanekommunerne, der benytter eksisterende kanaler til trafikinformation, som har kendskab til, at trafikanter får information om trafiksituationen på letbanestrækningen via disse kanaler.

3.4 Tilmeldinger til infoservice

Antal tilmeldte til Hovedstadens Letbanes mailservice med løbende information omkring projektets aktiviteter og deres betydning, for naboer, trafikafvikling, m.m. Mailservicen er individuel for hver letbanekommune.

3.5 Totale henvendelser og antal klager

Fra januar 2024 skiftede selskabet arkiveringssystem og overgik i den forbindelse til en arkiveringsmodel, hvor henvendelser om samme emne arkiveres og optælles som én samlet henvendelse. Derfor skal sammenligningen med tidligere års optællinger ske med det forbehold.



Note 3 (fortsat)

Kommune	2021	2022	2023	2024
Albertslund	0	0	0	0
Brøndby	31	66	90	28
Gladsaxe	128	164	424	170
Glostrup	96	178	216	91
Herlev	104	180	430	143
Ishøj	0	13	32	9
Lyngby-Taarbæk	157	186	248	133
Rødovre	28	8	6	3
Vallensbæk	6	46	63	32
Generelle klager	0	0	1	10
Total	550	841	1.510	619

Note 4 Lærlinge

4.1 Lærlingeårsværk (akkumuleret) og selskabets målsætning

Opgørelsen beskriver det akkumulerede antal læringesårsværk på det samlede letbaneprojekt til dato (31. december 2024). Ét lærlingeårsværk svarer til 1.924 timer.

Opgørelsen af årsværk i forhold til selskabets målsætning viser det procentuelle forhold mellem det realiserede, akkumulerede antal lærlingeårsværk og selskabets samlede måltal for antal lærlingeårsværk på projektet.





Fokusområder for 2025-2026

Åbningen af Letbanen nærmer sig, og projektets altoverskyggende fokus er at komme så godt i mål som muligt.

Samtidig er der et stigende fokus på tiden efter åbningsdagen – Letbanen i drift. Det er afspejlet i selskabets fokus-områder for bæredygtighed, der her fastlægges for 2024 og frem til åbningen i 2025 og 2026.

Der vil være et fortsat fokus på sikkerhed og på at nedbringe antallet af ulykker, der har været alt for højt hidtil.

Som beskrevet tidligere i afsnittet "Kommunikation og kommercielle initiativer" indstilles kendskab- og nabomålingerne i 2025. Derfor udvikles målepunkterne for 2025-2026 i forbindelse med implementeringen af den kommercielle strategi, så de kan danne grundlag for evaluering af fremdrift i strategien. På lærlingeområdet blev projektets overordnede lærlingemål nået allerede i starten af 2022, og selskabet planlægger ikke yderligere initiativer for at tiltrække lærlinge til den resterende anlægsfase.

I stedet vil selskabet fremover have fokus på at sikre et godt grundlag for beskæftigelse af lærlinge i driften af Letbanen.

Fokusområdet "En drift, der tager hensyn til klima og natur" har allerede blikket rettet mod Letbanen i drift, og vil fortsætte resten af anlægsperioden.

Det overordnede mål på sikkerhedsområdet er først og fremmest at nedbringe ulykkesfrekvensen på projektet, hvilket lykkedes i 2024.

De to nye mål vedrører tiltag, som Hovedstadens Letbane selv har kontrol over, og skal være med til at fastholde og styrke det generelle sikkerhedsfokus i produktionen.

Det andet delmål vedrører et ekstra fokus på sikkerhed i projektets afsluttende fase. Her vil Hovedstadens Letbane trække på Metroselskabets erfaringer med at begrænse antallet af ulykker henimod slutningen af et anlægsprojekt.

Fokusområde	Mål
Sikkerhed	Hovedmål – Ulykkesfrekvens. Reduktion af projektets ulykkesfrekvens (fortsat mål). Delmål 1 – Træning. Et kursus for formænd og andre nøglemedarbejdere på projektet er udviklet, og de første kurser er afholdt. Kurset skal styrke sikkerhedskulturen og samarbejdet på projektet, samtidig med at der trænes i værktøjer som intervention, anerkendelse og effektiv planlægning af arbejdet (nyt mål). Delmål 2 – Sikkerhed i projektets afsluttende faser. Der gennemføres fortsat kampagner og arrangementer ud fra selskabets <i>Finish Safely</i>-koncept. Det skal sikre, at fokus på sikkerhed opretholdes i projektets afsluttende faser (nyt mål).
Kunderettet kommunikation	Kendskab. Der udvikles mål for potentielle kunders kendskab til Letbanens grundprodukt, linjeføringen og skiftestationerne – både målt på hjulpet og uhjulpet kendskab. Mål opsættes efter nulpunktsmåling. Kundetilfredshed. Gennem selskabets operatørkontrakt bliver der udført regelmæssige kundemålinger i Letbanen for at evaluere passagerernes tilfredshed. Selskabets ambition er 90 pct. tilfredse passagerer, og denne målsætning er indeholdt i operatørkontrakten.
Lærlinge	Lærlinge i driftsfasen. Fra 2025 træder kravet om fem årlige lærlingeårsværk i kraft for driften af Letbanen. Som følge af den delvise åbning af Letbanen, er driftsoperatøren og Hovedstadens Letbane dog i dialog omkring nedsættelse af lærlingeårsværk fra fem til tre i 2025. Kravet om fem lærlingeårsværk gælder fortsat fra åbningen af Letbanens fulde strækning i sommeren 2026. Hovedstadens Letbane vil fortsat arbejde for, at driftsoperatøren er klar til at have lærlinge fra driftens start (fortsat mål).
En drift, der tager hensyn til klima og natur	Energiforbrug. Efter en afsluttet afdækning af potentialer for at reducere energiforbruget i drift vil Hovedstadens Letbane følge driftsoperatørens indsatser for at mindske energiforbruget (fortsat mål). Biodiversitet. En 5-årig plan for at udnytte potentialet for biodiversitet langs Letbanen er lavet og godkendt. Planen skal nu implementeres med tiltag, der er centreret omkring Letbanens kontrol- og vedligeholdelsescenter (fortsat mål).



Tilgang til bæredygtighed

Global Compact

FN's Global Compact er verdens største frivillige initiativ for ansvarlige virksomheder. De tilsluttede virksomheder rapporterer årligt om deres arbejde med initiativets principper.

Læs mere om initiativet og de nye krav til medlemmernes rapportering her:

<https://www.unglobalcompact.org/>

WE SUPPORT



Hovedstadens Letbane er et offentligt ejet selskab, som ledes af en bestyrelse bestående af repræsentanter fra ejerkredsen. Selskabet har til formål at bygge og drive Letbanen langs Ring 3 og dermed sikre miljøvenlig, kollektiv transport for alle. Selskabets arbejde taler direkte ind i den bæredygtige dagsorden, og der arbejdes aktivt med ansvarlig virksomhedsdrift. Definitionen af bæredygtighedsinitiativer er derfor en fællesbetegnelse for de sociale og miljømæssige indsatser, som selskabet løbende beskæftiger sig med. Hovedstadens Letbane udvælger årligt fokusområder for selskabets bæredygtighedsindsats. Denne rapport indeholder dels en afrapportering på de fokusområder og målsætninger, der er arbejdet med i indeværende år, og dels de fokusområder og mål, der er udvalgt for 2025-2026. Fundamentet for Hovedstadens Letbanes bæredygtighedsindsats er fortsat selskabets tilslutning til FN's Global Compact, der er verdens største frivillige initiativ for ansvarlige virksomheder. Initiativet hviler på ti principper inden for menneskerettigheder, arbejdstager rettigheder, miljø og antikorruption. Principperne er forankret i Hovedstadens Letbanes bæredygtighedspolitikker, som du kan læse mere om på næste side. Hovedstadens Letbane har siden 2016 været tilsluttet Global Compact, og støtter fortsat fuldt op om Global Compact-initiativet og de ti principper.

Implementering af CSRD

Hovedstadens Letbane bliver omfattet af CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) fra regnskabsåret 2026 og skal som led i dette fra 2026 rapportere i henhold til de nye European Sustainability Reporting Standards (ESRS). Udarbejdelsen af en dobbeltvæsentlighedsvurdering – hvor selskabet skal vurdere sine væsentlige påvirkninger, risici og muligheder indenfor ESG-forhold – er et afgørende skridt i forberedelsen på det nye krav. Selskabet har allerede i dag fokus på sikkerhed, lærlinge og diversitet, nabokommunikation og en drift, der tager hensyn til klima og natur og vurderingen vil understøtte, at selskabet fremadrettet også har fokus på de områder, der er vigtigst for Letbanen. Det er desuden dobbeltvæsentlighedsvurderingen, som definerer hvilke emner, der fra 2026 skal indgå i selskabets bæredygtighedsrapportering. Hovedstadens Letbane vil gennemføre vurderingen i 2025, og vil på det grundlag planlægge det videre implementeringsarbejde i 2025-2026.

Politikker inden for bæredygtighed

Hovedstadens Letbanes bæredygtighedspolitik rammesætter selskabets aktiviteter inden for social ansvarlighed. Selskabet har i henhold til Global Compacts retningslinjer etableret politikker på de fire områder: menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og antikorruption. Selskabet er desuden omfattet af Metroselskabets mangfoldighedspolitik.



Menneskerettigheder

Hovedstadens Letbane respekterer menneskerettighederne i alle aktiviteter og i et bredere perspektiv inden for selskabets indflydelsesområder. Hovedstadens Letbane beskytter personale og ejendom på en måde, der minimerer risikoen for medarbejderne og lokalsamfundet i overensstemmelse med relevante menneskerettighedsprincipper. Hovedstadens Letbane arbejder for et sundt og sikkert arbejdsmiljø, hvor produktion og arbejde udføres. Selskabet krænker ikke menneskerettighederne og hverken støtter eller drager fordel, herunder økonomisk, af, at andre krænker menneskerettighederne. Hovedstadens Letbane forpligter alle leverandører til at støtte og respektere beskyttelsen af internationalt anerkendte menneskerettigheder samt til at sikre, at leverandøren ikke medvirker til krænkelse af menneskerettighederne. Leverandøren er ligeledes forpligtet til at sikre, at alle dens underleverandører overholder samme høje standarder.

Risikovurdering

Hovedstadens Letbane indgår i globale forsyningskæder. Selvom der ikke vurderes at være betydelige risici i forhold til menneskerettigheder forbundet med selve anlægget af letbanen, kan dette være tilfældet i selskabets leverandørkæde. Det kan i praksis være vanskeligt at mitigere disse risici fuldt ud, men Hovedstadens Letbane har fokus på at minimere den. Hovedstadens Letbane kræver, at alle leverandører og entreprenører underskriver selskabets adfærdskodeks i forbindelse med kontraktindgåelse og overholder samme. Desuden benytter Hovedstadens Letbane et screeningsværktøj for alle interne kontrakter, der anvendes til at risikovurdere leverandører i forhold til menneske- og arbejdstagerrettigheder og andre sociale forhold. Hovedstadens Letbane er ikke via disse screeninger eller på anden vis i 2024 blevet gjort opmærksom på nogen brud på menneskerettigheder. Selskabet vil i 2025 fortsætte sit arbejde med at anvende selskabets screeningsværktøj til risikovurderinger.

Arbejdstagerrettigheder

Metroselskabet, som er forretningsfører for Hovedstadens Letbane, forhindrer ikke personale eller andre arbejdstagere i at organisere sig i en hvilken som helst lovlig arbejdstagerorganisation. Der forekommer ikke nogen form for forskelsbehandling af arbejdstagere, uanset om arbejdstageren vælger at organisere sig eller ej. Selskabets personale har en skriftlig ansættelseskontrakt, som beskriver betingelserne for arbejdet. Personale kan til enhver tid opsigte deres ansættelse med et rimeligt varsel, og selskabet beholder ikke originale identifikationspapirer eller indlån eller tilbageholder løn ud over det, der måtte være juridisk aftalt. Selskabet er ikke involveret i brug af børnearbejde eller tvangsarbejde. Selskabet diskriminerer ikke ved ansættelse, aflønning, adgang til uddannelse, forfremmelser, afskedigelser, pension, arbejdsvilkår eller arbejdsopgaver og forfordeler ikke nogen ud fra personlige egenskaber såsom race, religion, køn, sundhed, alder, handicap, politisk overbevisning, nationalitet, etnisk oprindelse eller medlemskab af en arbejdstagerorganisation. Selskabet er ikke involveret i brug af børnearbejde, der defineres som ansættelse af personer i skolealderen eller yngre end 15 år (eller 14 år, hvor det er tilladt i henhold til ILO-konvention 138). Hvis lokale bestemmelser eller love fastsætter en højere

alder som minimumsgrænse, overholder selskabet denne. Selskabet beskytter unge arbejdstagere op til 18 år mod enhver form for arbejde, der kan være til fare for deres sundhed og sikkerhed.

Risikovurdering

Anlægget af Letbanen er et komplekst projekt, hvor mange parter og aktører er involveret og skal samarbejde. Selskabet er bevidst om de risici, der kan opstå med hensyn til at sikre arbejdstagernes rettigheder i en sådan kontekst. På letbaneprojektet samarbejder selskabet med fire forskellige entreprenører, som indgår yderligere kontrakter med underleverandører og underentreprenører, der kan komme fra både ind- og udland. Dette kan medføre en risiko for, at arbejdstagernes rettigheder i praksis ikke efterleves fuldt ud – og i henhold til de danske overenskomster – for alle arbejdstagere, der er involveret i projektet. Selskabet har i 2024 gennemført to audits med fokus på bl.a. arbejdsforhold og overholdelsen af selskabets sociale klausuler. I 2025 færdiggøres dele af projektet, og den sydlige delstrækning åbner, mens den nordlige delstrækning åbner i 2026. Den afsluttende fase af store anlægsprojekter bærer ofte præg af alsidige opgaver, nye entreprenører og korte deadlines. Det kan øge risikoen for udfordringer i forhold til arbejdsvilkår.

Selskabet arbejder derfor aktivt med blandt andet information til virksomheder og medarbejdere om deres rettigheder, kontraktkrav (arbejds-klausul), kontrol med efterlevelsen af arbejdsklausulen og løbende dialog med entreprenørerne. Selskabets adfærdskodeks for entreprenører og leverandører stiller ligeledes krav til, at arbejdstagernes rettigheder sikres og respekteres.





Miljø

Hovedstadens Letbane handler ansvarligt i forhold til miljømæssige risici og miljøpåvirkninger. Som minimum opfylder selskabet alle relevante lokale og nationale miljøregler. Hovedstadens Letbane vælger så vidt muligt de mest moderne, effektive og miljøvenlige teknologier og bidrager til at understøtte en bæredygtig udvikling. Dette omfatter også begrænsning af forurening fra farlige stoffer, spildevand og luftforurening i hele leverandørkæden.

Risikovurdering

Letbanen har uomgængeligt konsekvenser for klimaet, samt miljø og naturen omkring projektet. Det gælder især i forhold til anlægsarbejdet, men også når Letbanen går i drift i 2025 og 2026. Selskabet har i den resterende anlægsfase fortsat fokus på de risici, der er forbundet med miljø under anlægsarbejderne, så som risikoen for udledning af miljøfremmede stoffer til det omgivende miljø, dvs. jord, grundvand, overfladevand og luft. Hovedstadens Letbane stiller krav til entreprenørerne

om beredskabsplaner for miljøuheld og forsvarlig håndtering af miljøfremmede stoffer, og selskabet fører tilsyn med, at entreprenørerne overholder god miljøpraksis på området. Selskabet har derudover påbegyndt forberedelserne vedrørende driften. Her ønsker selskabet at minimere den negative klimapåvirkning fra driften, hvilket primært vil relatere sig til strømforbruget af tog, stationer og vedligeholdscenter, mv. Dette er afspejlet i fokusområdet "En drift, der tager hensyn til klima og natur". Generelt vil identificeringen af største risici på klima og miljøområdet og mitigeringen heraf indgå i forberedelsen af driften sammen med den kommende operatør. Klimaforandringer udgør også en potentiel risiko for projektet på grund af hyppigere skybrud og kraftig regn, hvilket kan føre til oversvømmelser af det kommende letbaneanlæg og dermed forstyrre driften. Hovedstadens Letbane er opmærksom på denne risiko og har tilpasset designet og anlægget herefter.

Anti-korruption

Hovedstadens Letbane har nultolerance over for korruption, hvilket for selskabet betyder misbrug af betroet magt og midler for egen vindings skyld. Hovedstadens Letbane opretholder en høj etisk standard, som ikke er begrænset til overholdelse af love og aftaler. Hovedstadens Letbane undgår interessekonflikter, som kan påvirke selskabets troværdighed, samt aktiviteter, der kan påvirke troværdigheden i forhold til tredjepart.

Risikovurdering

I Danmark er risikoen for korruption umiddelbart begrænset. I 2024 rangerede Danmark igen som det mindst korrupte land på Transparency Internationals årlige, globale Corruption Perception Index. Ikke desto mindre kan korruption, herunder afpresning og bestikkelse, forekomme hvor som helst. Derfor er der også en vis risiko forbundet med Hovedstadens Letbanes aktiviteter, såvel internt som eksternt. For at håndtere den interne risiko har Hovedstadens Letbane implementeret en række retningslinjer for god forretningsadfærd og kontrol-

mekanismer, der er integreret i selskabets almindelige virke. Alle nye medarbejdere orienteres om retningslinjerne. Herudover er der etableret en whistleblowerordning, hvor såvel interne som eksterne forhold kan indberettes. For at håndtere den eksterne risiko følger Hovedstadens Letbane de gældende udbudsregler, ligesom alle leverandører og entreprenører skal underskrive selskabets adfærdskodeks i forbindelse med kontraktindgåelse. Selskabet modtager desuden komplette leverandørlistor fra entreprenørerne på letbaneprojektet og gennemgår disse. Dette har ikke givet anledning til konkrete initiativer relateret til mistanke om korruption i 2024, ligesom selskabet i 2024 ikke har modtaget nogen henvendelser via selskabets whistleblowerordning. Selskabet vil i 2025 opretholde den nuværende whistleblowerordning, og selskabet vil i tilfælde af konkret mistanke eller anklager undersøge disse og vurdere, om det kan give anledning til konkrete tiltag eller ændringer i processer.

Mangfoldighed

Metroselskabet og Hovedstadens Letbane har en fælles mangfoldighedspolitik, som blandt andet kan findes på Hovedstadens Letbanes hjemmeside dinletbane.dk. De medarbejdere, der varetager opgaver relateret til Hovedstadens Letbane, er ansat i Metroselskabet. Metroselskabet tilstræber en ligelig kønsfordeling for selskabets ledelse og sætter diversitet

i ledelsen højt. Selskabets mangfoldighedspolitik rummer aktuelt ikke konkrete mål for diversitet i ledelsen, men selskabet er i gang med at opdatere mangfoldighedspolitikken med relevante målsætninger og indsatser med afsæt i en bred vifte af diversitetsparametre, herunder i forhold til hvordan disse indgår i beslutninger om sammensætningen af ledelsen i overensstemmelse med årsregnskabslovens § 107d.





Selskabs- ledelse

3

Selskabsledelse

Hovedstadens Letbane I/S er stiftet i juni 2014 med hjemmel i lov nr. 165 af 26. februar 2014. Hovedstadens Letbane varetager både drift og anlæg af Letbanen langs Ring 3. Lov om letbane på Ring 3 blev den 26. maj 2016 ændret til også at være en anlægslov. Anlægsloven blev fremsat på baggrund af VVM-redegørelsen og dispositionsforslaget for Hovedstadens Letbane. I 2018 blev loven ændret på baggrund af statens udtræden.

Hovedstadens Letbane ejes af Region Hovedstaden og 11 kommuner: Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Hvidovre Kommune, Vallensbæk Kommune og Ishøj Kommune.

I henhold til den ændrede letbanelov står det kommuner og region frit for at sammensætte en bestyrelse i Hovedstadens Letbane. På det ekstraordinære interessentskabsmøde den 22. februar 2019 har kommunerne og Region

Hovedstaden således udpeget en bestyrelse bestående af ni medlemmer: Tre kommunale medlemmer udpeget af kommunerne, tre regionale medlemmer udpeget af regionen og tre øvrige medlemmer. De tre øvrige medlemmer af bestyrelsen er udpeget i fællesskab af regionen og Borgmesterforum, som består af de 11 kommuner.

I 2024 er der afholdt fire ordinære møder i bestyrelsen, og et ekstraordinært bestyrelsesmøde, et ordinært og et ekstraordinært interessentskabsmøde samt tre kvartalsmøder for Hovedstadens Letbanes interessenter.

I overensstemmelse med Hovedstadens Letbanes vedtægter sender bestyrelsen kvartalsrapporter til interessenterne (inkl. staten som tilskudsmyndighed) efter hvert regnskabsmæssigt kvartal, og efterfølgende afholdes kvartalsmøde mellem ejerne og bestyrelsens formandskab. Staten har deltaget som observatør indtil september 2024. Kvartalsrapporterne er offentligt tilgængelige på selskabets hjemmeside dinletbane.dk

De 11 kommuner har ved stiftelsen af Hovedstadens Letbane indgået en ejeraftale vedrørende etablering af et Borgmesterforum. Borgmesterforum koordinerer kommunernes valg af repræsentanter til bestyrelsen samt forbereder kommunernes deltagelse på kvartalsmøder, interessentskabsmødet og bestyrelsesmøder. Kommunerne udgør dermed tilsammen én interessent modsvarende regionen. Der er i 2024 afholdt seks møder i Borgmesterforum.

Transportministeriet har i 2024 ændret lovgrundlaget for selskabet, således at Metroselskabet I/S fortsætter som forretningsfører for Hovedstadens Letbane I/S, også efter at Letbanen sættes i drift i løbet af 2025.

Lovændringerne trådte i kraft den 1. januar 2025.



Compliance

God selskabsledelse

Hovedstadens Letbane har kortlagt de dokumenter, som udgør reguleringen af Hovedstadens Letbanes selskabsledelse, og foretaget en compliancetests i forhold til anbefalinger, der er til god selskabsledelse i forhold til statens ejerskabspolitik (senest opdateret 2015) og Anbefalinger for god Selskabsledelse fra Komiteen for God Selskabsledelse (seneste opdateret 2020). Formålet med compliancetesten er at få udpeget de områder, hvor selskabets ledelsesdokumenter, herunder vedtægten, bestyrelsens forretningsorden, direktioninstruks og en række finansielle instrukser og politikker ikke lever op til anbefalingerne. Testen i 2025 har vist, at selskabets ledelsesdokumenter opfylder anbefalingerne og dermed er i compliance. Selskabsdokumenterne er tilgængelige på selskabets hjemmeside dinletbane.dk.

Ansatte

Hovedstadens Letbane er oprettet som et selvstændigt selskab. Det er i henhold til lov fastlagt, at direktionen i Metro-selskabet tillige skal være direktion i Hovedstadens Letbane I/S. Direktionen i Metroselskabet udgøres af den administrerende direktør, der således også er administrerende direktør i Hovedstadens Letbane.

Ca. 22 pct. af Metroselskabets medarbejdere arbejder for letbaneprojektet. De repræsenterer et bredt udsnit af kompetencer fra design, projektering, anlæg og drift til bæredygtighed, digitalisering, kommunikation og borgerinddragelse. Ved at Metroselskabet og Hovedstadens Letbane deler kompetencer og erfaringer, opnår begge parter synergi og et stærkere fagligt miljø, der er attraktivt for medarbejderne og selskabernes interessenter.

Bestyrelsen udpeges af selskabets ejere. Hovedstadens Letbane er en vidensbase-ret virksomhed, der løser komplekse opgaver inden for drift, planlægning og etablering af bæredygtig transport. Kompetencemæssigt spænder medarbejderne, der er beskæftiget med letbaneprojektet, bredt med en række forskellige uddannelsesmæssige baggrunde, og mange af medarbejderne er specialister med meget lang erfaring. En del medarbejdere har en baggrund som ingeniør, konstruktør eller lignende teknisk baggrund, men derudover er der stor variation hos øvrige specialister eller administrative medarbejdere.

Dataetik

Som følge af selskabskonstruktionen er Hovedstadens Letbane underlagt Metroselskabets arbejde på området.

I takt med selskabets forstærkede fokus på digitalisering og anvendelsen af data til at understøtte beslutningsprocesser

opstår der løbende nødvendige overvejelser omkring dataanvendelsen i henhold til årsregnskabslovens krav til en dataetisk politik.

På nuværende tidspunkt har selskabet valgt ikke at formulere en specifik dataetisk politik, da ledelsen vurderer, at behovet for en sådan endnu ikke er til stede. Dette behov vil dog fortsat blive evalueret regelmæssigt. Størstedelen af de data, som selskabet arbejder med, relaterer sig til fysiske aktiver, procedurer og leverancer i forbindelse med selskabets drift og infrastruktur, hvor der generelt ikke forekommer behandling af personrelaterede data. Denne tilgang sikrer, at selskabet overholder relevante lovkrav, samtidig med at det opretholder en pragmatisk og omkostningseffektiv tilgang til dataetik, indtil yderligere behov eventuelt gør sig gældende.





Bestyrelsen

Jakob Thomasen

Bestyrelsesformand

Tiltrådt den 12. marts 2019.

Genudpeget den 29. marts 2023.
Perioden udløber senest ved ordinært interessentskabsmøde i 2027.

Udpeget af Borgmesterforum og Region Hovedstaden.

Administrerende direktør og stifter, Thomasen Safety ApS.

Fødselsår: 1962

Vederlag i 2024: 300.000 kr.

Tillidshverv

- **Bestyrelsesformand** i DHI Group
- **Bestyrelsesformand** i ESVAGT A/S
- **Bestyrelsesformand** i Hyme Energy
- **Bestyrelsesmedlem** i Orrön Energy AB, Sverige
- **Formand** i Hempel CoaST Research Center Advisory Board, DTU

Trine Græse

Næstformand

Tiltrådt den 24. august 2017.

Genudpeget pr. 1. januar 2022.
Nuværende periode udløber senest pr. 31. december 2025.

Udpeget af Borgmesterforum.

Borgmester, Gladsaxe Kommune.

Formand for Borgmesterforum.

Fødselsår: 1961

Vederlag i 2024: 200.000 kr.

Tillidshverv

- **Medlem** af bestyrelsen for BIOFOS A/S
- **Medlem** af bestyrelsen for NOVAFOS Holding A/S
- **Medlem** af bestyrelsen for TEC
- **Medformand** for Sundhedsklynge Midt i Region Hovedstaden
- **Medlem** af Sundhedskoordinationsudvalget i Region Hovedstaden

Nicolai Kampmann

Næstformand

Tiltrådt den 1. januar 2022.
Nuværende periode udløber senest pr. 31. december 2025.

Udpeget af Region Hovedstaden.

Konsulent & rådgiver, Willmore.

Regionsrådsmedlem, Region Hovedstaden.

Fødselsår: 1969

Vederlag i 2024: 200.000 kr.

Tillidshverv

- **Medlem** af udvalget for Trafik og Regional Udvikling, Region Hovedstaden



Birgitte Brinch Madsen

Bestyrelsesmedlem

Tiltrådt som formand den 10. november 2016. Fratrådt den 31. december 2018.

Genudpeget den 12. marts 2019 og igen den 29. marts 2023. Perioden udløber senest ved ordinært interessentskabsmøde i 2027.

Udpeget af Borgmesterforum og Region Hovedstaden siden 2019, inden da af staten fra 2016 - 2018.

Direktør.

Fødselsår: 1963

Vederlag i 2024: 100.000 kr.

Tillidshverv

- **Bestyrelsesformand** i RUM A/S
- **Bestyrelsesformand** i DELPRO A/S og DELPRO WIND A/S
- **Bestyrelsesformand** i Milton Huse A/S
- **Bestyrelsesmedlem** i Metroselskabet I/S
- **Bestyrelsesnæstformand** i Investeringsforeningen Dansk Invest og tilhørende fonde
- **Bestyrelsesnæstformand** i DEIF A/S
- **Bestyrelsesmedlem** i John Wood plc.

Henrik Rasmussen

Bestyrelsesmedlem

Tiltrådt den 1. januar 2018.

Genudpeget den 1. januar 2022. Nuværende periode udløber senest pr. 31. december 2025.

Udpeget af Borgmesterforum.

Borgmester, Vallensbæk Kommune.

Fødselsår: 1971

Vederlag i 2024: 100.000 kr.

Tillidshverv

- **Formand** for Copenhagen Business Hub, Erhvervshus Hovedstaden
- **Formand** i bestyrelsen for Strandparken I/S
- **Medlem** af bestyrelsen for VEKS
- **Medlem** af bestyrelsen for Vestforbrænding I/S
- **Medlem** af bestyrelsen for HOFOR Vand Holding A/S og HOFOR Spildevand A/S
- **Medlem** af bestyrelsen for BIOFOS Holding A/S

Simon Pihl Sørensen

Bestyrelsesmedlem

Tiltrådt den 22. februar 2019.

Genudpeget den 1. januar 2022. Nuværende periode udløber senest pr. 31. december 2025.

Udpeget af Borgmesterforum.

Medlem af kommunalbestyrelsen, Lyngby-Taarbæk Kommune.

Fødselsår: 1966

Vederlag i 2024: 100.000 kr.

Tillidshverv

- **1. Viceborgmester** i Lyngby-Taarbæk Kommune
- **Næstformand** i Økonomiudvalget, Lyngby-Taarbæk Kommune
- **Formand** for Dagtilbudsudvalget, Lyngby-Taarbæk Kommune

Leo Larsen

Bestyrelsesmedlem

Tiltrådt den 12. marts 2019.

Genudpeget den 29. marts 2023. Perioden udløber senest ved ordinært interessentskabsmøde i 2027.

Udpeget af Borgmesterforum og Region Hovedstaden.

Fødselsår: 1946

Vederlag i 2024: 100.000 kr.

Tillidshverv

- **Bestyrelsesmedlem** i Det Nationale Sorgcenter I Børn, Unge og Sorg (Udtrådt af bestyrelsen ved udgangen af januar 2024)
- **Formand** for Ejendomsfonden Block/44 Møen



Peter Westermann

Bestyrelsesmedlem

Tiltrådt den 1. januar 2022.
Nuværende periode udløber senest
pr. 31. december 2025.

Udpeget af Region Hovedstaden.

Regionsrådsmedlem, Region
Hovedstaden.

Fødselsår: 1985

Vederlag i 2024: 100.000 kr.

Christine Dal Thrane

Bestyrelsesmedlem

Tiltrådt den 1. april 2023. Barselsorlov
fra den 20. oktober 2023 til 30. juni 2024.

Udpeget af Region Hovedstaden.

Medlem af Regionsrådet i Region
Hovedstaden.

Fødselsår: 1991

Vederlag i 2024: 50.000 kr.

Carsten Scheibye

Bestyrelsesmedlem

Tiltrådt den 21. oktober 2023
og fratrådt den 29. juni 2024.

Udpeget af Region Hovedstaden
som afløser for Christine Dal Thrane
i hendes fravær.

Studielektor.

Fødselsår: 1963

Vederlag i 2024: 50.000 kr.

Tillidshverv

- **Medlem** af Forretningsudvalget,
Region Hovedstaden
- **Formand** for Social og Psykiatri
udvalget, Region Hovedstaden
- **Medlem** af bestyrelsen i Danske
Regioner
- **Medlem** af EuropaNævnet

Tillidshverv

- **Medlem** af kommunalbestyrelsen
i Lyngby-Taarbæk Kommune

Tillidshverv

- **Medlem** af Udvalget for det nære
sammenhængende sundhedsvæsen
- **Medlem** af Social- og
psykiatriudvalget



Oversigt over deltagelse på bestyrelsesmøder i 2024

Bestyrelsesmøder, fire i alt (5. marts, 4. juni, 5. september og 9. december)

Jakob Thomasen	4/4
Trine Græse	4/4
Nicolai Kampmann	4/4
Birgitte Brinch Madsen	4/4
Henrik Rasmussen	4/4
Simon Pihl Sørensen	3/4
Leo Larsen	4/4
Peter Westermann	3/4
Christine Dal Thrane (genindtrådt den 30. juni 2024 efter endt barsel)	2/2
Carsten Scheibye (fratrådt som vikar den 29. juni 2024)	0/2



Direktionen

Carsten Riis

Administrerende direktør
Hovedstadens Letbane I/S
og Metroselskabet I/S

Tillidshverv

Ingen

Selskabets direktion supporteres
af en direktørgruppe bestående af:

Rebekka Nymark

Direktør

Hanne Tærsebøl Schmidt

Direktør

Søren Boysen

Direktør

Mikkel Kjær Jensen

Direktør
Tiltrådte 1. september, 2024

Erik Skotting

Direktør
Fratrådte 30. september, 2024



Årsregnskab

4



Regnskabspraksis

Regnskabsgrundlag

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

Regnskabsperioden er den 1. januar - 31. december 2024. 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, omregnes til kursen på transaktionsdagen.

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 forpligtelser.

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

Værdi af eget arbejde omfatter de i året medgåede personaleomkostninger og andre omkostninger, der på grundlag af et skøn kan henføres til anlæg af Letbane. Beløbet er indregnet i kostprisen for anlæg af Letbane.

Personaleomkostninger

Personaleomkostninger består af bestyrelses honorar.

Andre eksterne omkostninger

Under andre eksterne omkostninger indgår omkostninger til administration, herunder kontorhold mv. og varetagelse af bygherreorganisationen.

Finansielle poster

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

Selskabsskat

Interessentskabet er ikke skattepligtigt.



Balancen

Materielle anlægsaktiver

Anlæg af Letbanen

Anlæg af Letbanen måles til medgåede omkostninger til forundersøgelser samt værdi af eget arbejde, indtil det tidspunkt aktivet er klar til brug. Der afskrives ikke på anlæg af Letbane i etableringsfasen, men der foretages årligt nedskrivning under hensyntagen til genindvindingsværdien, jf. afsnittet om værdiansættelse af anlægsaktiver.

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 nedskrivningstests 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 fratrullet salgsomkostninger eller kapitalværdien. Ved opgørelse af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi.

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

Omsætningsaktiver

Tilgodehavender

Tilgodehavender indregnes i balancen til amortiseret kostpris. Der nedskrives til imødegåelse af forventede tab.

Likvide beholdninger

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

Passiver

Langfristede gældsforpligtelser

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

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

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

Andre finansielle forpligtelser

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

Hensatte forpligtelser

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

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

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

Pengestrømsopgørelse

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

Pengestrømme vedrørende driftsaktiviteter opgøres som driftsresultat reguleret for ikke-kontante driftsposter.

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

Pengestrømme vedrørende finansieringsaktiviteter omfatter ændringer i tilgodehavender, leverandørgæld og anden gæld samt nettofinansieringsomkostninger.

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortfristede værdipapirer.



Regnskab

Resultatopgørelse

For perioden 1. januar - 31. december 2024 (alle tal i 1.000 kr.)

	Note	2024	2023
INDTÆGTER			
Værdi af eget arbejde		81.204	73.218
Indtægter i alt		81.204	73.218
OMKOSTNINGER			
Personaleomkostninger	1	-1.300	-1.300
Andre eksterne omkostninger		-85.715	-77.761
Omkostninger i alt		-87.015	-79.061
Resultat før nedskrivninger og hensættelser		-5.811	-5.843
NEDSKRIVNINGER OG HENSÆTTELSE			
Regulering af hensættelse	2	-958.685	-1.179.347
Nedskrivninger og hensættelser i alt		-958.685	-1.179.347
Resultat før finansielle poster		-964.497	-1.185.190
FINANSIELLE POSTER			
Finansielle indtægter	3	706.824	187.696
Finansielle omkostninger	3	-188.054	-140.196
Finansielle poster i alt		518.770	47.501
Resultat før markedsværdiregulering		-445.727	-1.137.690
Markedsværdiregulering	3	-51.606	-206.322
Årets resultat		-497.333	-1.344.011



Balance

Aktiver pr. 31. december 2024 (alle tal i 1.000 kr.)

	Note	2024	2023
ANLÆGSAKTIVER			
MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER			
Anlæg af Letbane	4	0	0
Materielle anlægsaktiver i alt		0	0
FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER			
Tilgodehavender Region Hovedstaden	5	2.801.481	1.552.259
Tilgodehavender kommunerne	5	3.668.998	2.052.174
Afledte finansielle instrumenter	14	251.646	296.867
Finansielle anlægsaktiver i alt		6.722.125	3.901.300
Anlægsaktiver i alt		6.722.125	3.901.300
OMSÆTNINGSAKTIVER			
Tilgodehavender Region Hovedstaden	5	70.742	69.058
Tilgodehavender kommunerne	5	119.000	86.942
Andre tilgodehavender	5	95.619	127.804
Værdipapirer	6	335.788	372.428
Likvide beholdninger	6	189.323	145.884
Omsætningsaktiver i alt		810.473	802.117
Aktiver i alt		7.532.597	4.703.415



Passiver pr. 31. december 2024 (alle tal i 1.000 kr.)

	Note	2024	2023
KAPITALINDESTÅENDE			
Primo		-2.066.541	-2.237.030
Årets tilgang		1.950.330	170.489
Kapitalindestående i alt		-116.211	-2.066.541
LANGFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE			
Langfristet gæld	7	5.250.087	4.218.579
Hensættelser	2	1.675.913	2.228.925
Langfristede gældsforpligtelser i alt		6.926.000	6.447.504
KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE			
Kortfristet del af langfristet gæld	7	600.303	292.283
Leverandørgæld		88.220	3.281
Anden gæld	8	34.284	26.887
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		722.806	322.451
Gældsforpligtelser i alt		7.648.807	6.769.955
Passiver i alt			
Passiver i alt		7.532.597	4.703.415
Forslag til resultatdisponering	9		
Begivenheder efter statusdagen	10		
Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser	11		
Revisions- og rådgivningshonorar	12		
Nærtstående parter	13		
Valuta-, rente- og modpartsrisiko	14		
Specifikation af lån og afledte finansielle instrumenter	15		



Egenkapitalopgørelse

(Alle tal i 1.000 kr.)

	Indskud	Ikke indbetalt ejerindskud	Overført resultat inden MVR	Kapital-indestående ekskl. MVR	Markedsværdi-regulering (MVR)	I alt
Primo 2023	1.805.156	2.440.909	-6.751.178	-2.505.112	268.082	-2.237.030
Kapitalindskud	165.800	1.348.700	0	1.514.500	0	1.514.500
Overført fra årets resultat	0	0	-1.137.690	-1.137.690	-206.322	-1.344.011
Primo 2024	1.970.956	3.789.609	-7.888.868	-2.128.302	61.760	-2.066.541
Kapitalindskud	7.586	2.440.077	0	2.447.663	0	2.447.663
Overført fra årets resultat	0	0	-445.727	-445.727	-51.606	-497.333
Ultimo	1.978.542	6.229.686	-8.334.594	-126.365	10.154	-116.211

De seneste 5 års kapitalindskud kan specificeres således:

	2024	2023	2022	2021	2020
Primo	5.760.565	4.246.065	3.829.065	3.829.065	3.829.065
Kapitalforhøjelse	2.447.663	1.514.500	417.000	0	0
Ultimo	8.208.228	5.760.565	4.246.065	3.829.065	3.829.065



Specifikation af ejerindskud

	Gældende ejerandel	Indskud
Region Hovedstaden	43,00 %	2.737.528
Lyngby-Taarbæk Kommune	12,52 %	792.780
Gladsaxe Kommune	12,60 %	797.187
Herlev Kommune	6,71 %	425.012
Rødovre Kommune	2,01 %	126.758
Glostrup Kommune	7,18 %	454.345
Albertslund Kommune	3,23 %	204.874
Brøndby Kommune	4,18 %	264.017
Høje-Taastrup Kommune	0,88 %	54.966
Hvidovre Kommune	0,92 %	58.079
Vallensbæk Kommune	3,15 %	198.907
Ishøj Kommune	3,62 %	229.923
Indskud i alt	100 %	6.344.376
Tilskud fra staten		1.863.851
Indskud og tilskud i alt		8.208.228



	Staten	Region Hovedstaden	Kommunerne	I alt
Indskud jf. § 1 stk. 3 (2014)	1.794.738	1.001.236	1.309.308	4.105.282
Indskud jf. § 1 stk. 4 (2016)	0	171.526	223.493	395.019
Indskudt korrektionsreserve (2014)	-138.087	-103.669	-135.567	-377.323
Indskudt korrektionsreserve (2016)	0	-171.526	-223.493	-395.019
Korrektionsreserve i statslig regi	-276.174	0	0	-276.174
Frigivet korrektionsreserve (2018)	150.776	98.276	128.229	377.281
Frigivet korrektionsreserve (2022)	166.800	108.420	141.780	417.000
Frigivet korrektionsreserve (2023)	165.800	107.770	140.930	414.500
Ejerindskud (2023)	-	473.000	627.000	1.100.000
Ejerindskud (2024)	-	1.052.495	1.395.168	2.447.663
Indskud i alt	1.863.852	2.737.528	3.606.848	8.208.228



Parterne har i principaftale om anlæg og drift af en letbane på Ring 3 af 20. juni 2013 aftalt at bidrage til finansieringen af anlægsomkostningerne. Finansieringen af anlægsomkostningerne er fastlagt ud fra ejerforholdene ved stiftelsen.

Folketinget har den 31. maj 2016 vedtaget forslag til anlægslov for letbane på Ring 3 - lov nr. 657 af 8. juni 2016. I forlængelse af loven og deraf følgende ændringer i selskabets vedtægter har Region Hovedstaden og kommunerne udvidet deres korrektionsreserver til 30 pct. svarende til statens og har indskudt yderligere 395,0 mio. kr. (379,3 mio. kr. i 2013-priser) i selskabet.

Den indskudte egenkapital er i forhold til lov om letbane på Ring 3, lov nr. 165 af 26. februar 2014 og lov om ændring af lov om letbane på Ring 3, lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S og lov om trafikkselskaber, lov nr. 657 af 8. juni 2016 fremkommet som følger:

Der er i 2018 foretaget kapitalindskud på 377 mio. kr. Kapitalindskuddet omfatter frigivelse af den såkaldte 10 pct. korrektionsreserve i forbindelse med ejernes godkendelse af det økonomiske grundlag for indgåelse af de store kontrakter på letbanen på Ring 3 i marts 2018.

Interessenterne har på interessentskabsmødet den 28. april 2021 godkendt frigivelse fra 20 pct. korrektionsreserven med op til 417 mio. kr. til mulig disponering for Hovedstadens Letbanes bestyrelsen. Frigivelsen blev betinget af statens efterfølgende godkendelse og medfinansiering. Staten har i 2022 godkendt frigivelse af 417 mio. kr., som er tilgået selskabets egenkapital.

Interessenterne har på ekstraordinært interessentskabsmøde den 15. december 2022 godkendt frigivelse af 20 pct. korrektionsreserven til mulig disponering for Hovedstadens Letbanes bestyrelse. Frigivelse var betinget af statens efterfølgende godkendelse og medfinansiering. Staten har i juni 2023 godkendt frigivelsen. Beløbet er tilgået selskabets egenkapital.

Interessenterne har på ekstraordinært interessentskabsmøde den 22. juni 2023 godkendt den opdaterede totaløkonomi, hvor anlægsbudgettet for Letbanen på Ring 3 er forhøjet med 1,1 mia. kr. Beløbet er tilgået selskabets egenkapital.

Ejerne har i april 2024 besluttet finansiering af budgetudvidelsen i forbindelse med revurdering af projektets anlægsbudget og har indgået tillæg til betalingsaftalerne. Ejerindskuddet på 2,4 mia. kr. er tilgået egenkapitalen.

I henhold til lov nr. 1564 af 18. december 2018 er staten pr. 1. januar 2019 udtrådt som ejer af selskabet. Derved overgår statens indskud til et tilskud, Region Hovedstaden og de 11 kommuner overtager samtlige aktiver og passiver i interessentskabet og indtræder i samtlige interessentskabets rettigheder og pligter.

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



Pengestrømsopgørelse

(Alle tal i 1.000 kr.)

	2024	2023
PENGESTRØMME FRA DRIFTSAKTIVITET		
Personaleomkostninger	-1.300	-1.300
Andre eksterne omkostninger	-85.715	-77.761
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt	-87.015	-79.061
PENGESTRØMME FRA INVESTERINGSAKTIVITET		
Investeringer i anlæg af Letbane	-1.430.494	-2.048.627
Investeringer i værdipapirer (ekskl. værdiregulering)	36.945	-149.080
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt	-1.393.549	-2.197.707
PENGESTRØMME FRA FINANSIERINGSAKTIVITET		
Lånoptagelse, netto (ekskl. værdiregulering)	1.300.000	1.932.455
Langfristede gældsforpligtelser	0	-213.807
Indskud fra ejere	2.447.663	1.514.500
Tilgodehavender	-2.867.603	-1.108.886
Kortfristet gæld	92.337	-31.892
Nettofinansieringsomkostninger	551.607	55.659
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt	1.524.003	2.148.028
Ændring i likvider	43.439	-128.741
Likvider primo	145.884	274.624
Likvider ultimo	189.323	145.884

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af årsregnskabets øvrige bestanddele.





Noter

Note 1 Personaleomkostninger

Direktionen i Metroselskabet er tillige direktion i Hovedstadens Letbane. Direktionen oppebærer ikke vederlag i Hovedstadens Letbane.

Selskabet har i året ikke beskæftiget medarbejdere ud over direktionen. Gennemsnitlig antal heltidsbeskæftigede er 0 for 2024 og 2023. Metroselskabet stiller de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetagelse af Hovedstadens Letbanes virksomhed, herunder til udførelse af administrations-, projekterings- og udbuds- og kontraktopgaver vedrørende letbanen på Ring 3 og varetagelse af Hovedstadens Letbanes gælds- og formueforvaltning. Der afregnes administrationshonorar herfor.

I personaleomkostninger indgår gager til selskabets bestyrelse med 1.300 t.kr.

Note 2 Nedskrivninger og hensættelser

(Alle tal i 1.000 kr.)	2024	2023
Primo	2.228.925	3.171.423
Årets regulering	958.685	1.179.347
Anvendt hensættelse i året anlæg-A og anlæg-D	-1.511.698	-2.121.845
Hensættelse i alt ultimo (Genindvindingsværdi)	1.675.912	2.228.925

Den regnskabsmæssige værdi af letbane på Ring 3 gennemgås årligt for at afgøre, om der er indikationer på værdiforringelse.

Nedskrivningen vedrørende Anlæg af Letbanen skyldes primært ejernes beslutning i april 2024 om finansiering af budgetudvidelsen i forbindelse med revurdering af projektets anlægsbudget og indgåelse af tillæg til betalingsaftalerne med ejerne. De opdaterede betalingsaftaler omfatter alle ejerinskud til finansiering af anlæg, hvorfor tidligere indeholdt ejerindbetalinger i genindvindingsværdien nu er udeholdt. Ændringen har betydning for selskabets beregning af genindvindingsværdien, der således har resulteret i en regnskabsmæssig nedskrivning i anlægsaktiverne med i alt 959 mio. kr.

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 efter kapitalværdimetoden tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdien.



Note 2 (fortsat)

Det forudsatte renteniveau (diskonteringsfaktoren) udgør den væsentligste usikkerhed i det foretagne skøn af værdien af letbane på Ring 3. Selskabet har i værdiansættelsen anvendt en renteforventning, hvor der er indregnet et såkaldt risikotillæg for således at imødegå usikkerheden i renteutviklingen. Havde selskabet i stedet taget udgangspunkt i den aktuelle lavere markedsrente, ville værdien af anlægsaktiverne have været højere, og årets resultat ville have været bedre. Tilsvarende ville resultatet have været lavere, såfremt der var anvendt en højere renteforventning. Følsomhedsberegningerne for renteforventningen fremgår af note 4.

Note 3

Finansielle poster

(Alle tal i 1.000 kr.)	2024	2023
Finansielle indtægter	706.824	187.696
Finansielle omkostninger	-188.054	-140.196
Finansielle poster i alt	518.770	47.501
Markedsværdiregulering i alt	-51.606	-206.322

Finansielle indtægter vedrører primært rentetilskrivning og indeksering af tilgodehavender hos ejerne. Der indekseres med finanslovens forudsætningsindeks for anlæg. Finanslovens forudsætningsindeks for anlæg udgjorde 12,4 pct. i 2024 og udgjorde 7,8 pct. i 2023.

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

Den regnskabsmæssige følsomhed vedrørende markedsværdireguleringen kan udtrykkes ved basis point value (BPV). Med selskabets nuværende finansielle portefølje (SWAP) udgør BPV 8,5 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 850 mio. kr. Tilsvarende vil en stigning i renteniveauet på 1 pct. medføre en forbedring af resultatet med 850 mio. kr.



Note 4

Anlæg af Letbanen

(Alle tal i 1.000 kr.)	Anlægsomkostninger	Driftsrelaterede anlægsinvesteringer	I alt
ANSKAFFELSESSUM			
Primo	5.437.457	848.659	6.286.116
Årets netto-tilgang	1.167.933	343.766	1.511.698
Ultimo	6.605.390	1.192.425	7.797.814
NED- OG AFSKRIVNINGER			
Primo	-5.437.457	-848.659	-6.286.116
Årets netto-tilgang	-1.167.933	-343.766	-1.511.698
Ultimo	-6.605.390	-1.192.425	-7.797.814
Bogført primoværdi	0	0	0
Bogført ultimoværdi	0	0	0

De aktiverede omkostninger består af de medgåede omkostninger til Letbanen på Ring 3. De samlede anlægsinvesteringer indeholder endvidere årets resultat, der omfatter de omkostninger, der regnskabsmæssigt ikke kan aktiveres i anlægsfasen (selskabsrelaterede omkostninger).

Værdien af anlægsaktivet er nedskrevet til 0 kr. Dette er en følge af, at letbanen løbende nedskrives til anlæggets forventede genindvindingsværdi under hensyntagen til de planlagte anlægsomkostninger.

Genindvindingsværdien er beregnet på basis af indarbejdede forventninger til fremtiden i selskabets langtidsbudget. Herunder er der anvendt en gennemsnitlig rente på 4,5 pct. i de første 20 år stigende til 4,8 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 ca. 56 mio. kr. lavere. Omvendt ville anvendelse af en 1 pct. højere rente i denne periode have medført et højere resultat på ca. 56 mio. kr.



Note 5

Tilgodehavender omsætningsaktiver

(Alle tal i 1.000 kr.)	Region Hovedstaden	Kommunerne	I alt
Primo	1.621.317	2.139.116	3.760.432
Årets tilgang (rentetilskrivning)	267.541	341.419	608.960
Årets tilgang (ejerindskud/tilkøbsaftaler)	1.052.495	1.395.168	2.447.663
Årets afgang (afdrag)	-69.130	-87.705	-156.835
Ultimo	2.872.223	3.787.998	6.660.221

Specifikation af tilgodehavender (alle tal i 1.000 kr.)	2024	2023
Region Hovedstaden	2.872.223	1.621.317
Kommunerne	3.787.998	2.139.116
Tilgodehavender i alt	6.660.221	3.760.432

Hovedstadens Letbane har i forbindelse med stiftelse af interessentskabet indgået betalingsaftaler med staten (tidligere ejere) samt selskabets nuværende ejere Region Hovedstaden og de 11 kommuner om årlige indbetalinger. Ejerne har i april 2024 indgået tillæg til betalingsaftalerne om finansiering af budgetudvidelsen i forbindelse med revurdering af projektets anlægsøkonomi. Indbetalingerne betales af ejerne i henhold til indgåede betalingsaftaler.

Staten har indbetalt deres indskud. Region Hovedstaden har indgået betalingsaftale om en større betaling i 2019 samt årlige betalinger i perioden 2020-2065. Endelig har de 11 kommuner indgået betalingsaftaler om en større betaling i 2014-2016 samt årlige betalinger i perioden fra 2017-2065. Det er aftalt, at de årlige betalinger opregnes med finanslovens forudsætningsindeks for anlæg frem til driftsstart og herefter med nettoprisindekset. Finanslovens forudsætningsindeks for anlæg udgjorde 12,4 pct. i 2024 og 7,8 pct. i 2023. Den regnskabsmæssige værdi af betalingsaftalerne er, jf. regnskabspraksis opgjort til amortiseret kostpris.

Under tilgodehavender indgår desuden tilgodehavende moms med 29 mio. kr. og periodiserede renter med 65 mio. kr.



Note 6

Værdipapirer og likvide beholdninger

(Alle tal i 1.000 kr.)	2024	2023
Værdipapirer over 3 måneder	335.788	372.428
Værdipapirer i alt	335.788	372.428
Likvide midler	189.323	145.884
Likvide beholdninger i alt	189.323	145.884

Værdipapirer omfatter køb af obligationer til sikkerhedsstillelse af markedsværdierne på selskabets finansielle instrumenter.

Pr. 31. december 2024 er 203 mio. kr. stillet til sikkerhed.

Note 7

Langfristet gæld og kortfristede del af langfristet gæld

(Alle tal i 1.000 kr.)	Lån (langfristet)	Afledte finansielle instrumenter (negativ værdi)	I alt
ANSKAFFELSESSUM			
Primo	4.900.000	0	4.900.000
Årets tilgang (lånoptagelse/rentetilskrivning)	1.600.000	0	1.600.000
Årets afgang	-300.000	0	-300.000
Ultimo	6.200.000	0	6.200.000
VÆRDIREGULERINGER			
Primo	-799.418	410.280	-389.138
Årets værdiregulering	79.763	-40.235	39.528
Ultimo	-719.655	370.045	-349.610
Regnskabsmæssig primoværdi	4.100.582	410.280	4.510.862
Regnskabsmæssig ultimoværdi	5.480.345	370.045	5.850.390

I 2024 har selskabet optaget lån for netto 1.300 mio. kr. nominelt. Værdien af selskabets finansielle instrumenter er indregnet i den samlede værdi af gældsforpligtelsen pr. 31. december 2024. Markedsværdireguleringen af finansielle instrumenter er indregnet i resultatopgørelsen.

Selskabets lån, finansielle instrumenter mv. er i overensstemmelse med "liste over acceptable låntyper" i den indgåede aftale mellem Danmarks Nationalbank, Finansministeriet, Transportministeriet og Hovedstadens Letbane.

Af selskabets langfristede gældsforpligtelser forfalder 4.000 mio. kr. (nominel værdi) efter 5 år.



Note 8

Anden gæld

(Alle tal i 1.000 kr.)	2024	2023
Skyldig A-skat mv.	158	159
Renteperiodiseringer	34.126	26.728
Anden gæld i alt	34.284	26.887

Note 9

Forslag til
resultatdisponering

(Alle tal i 1.000 kr.)	2024	2023
Overført til næste år	-497.333	-1.344.011

Note 10

Begivenheder efter
statusdagen

Der er ikke efter årsafslutningen indtruffet hændelser af betydning for årsrapporten for 2024.

Note 11

Kontraktlige forpligtelser
og eventualforpligtelser

Kontraktlige forpligtelser

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenørerne vedrørende anlæg af Letbanen på Ring 3 har en samlet restværdi på 1.263 mio. kr. Vedrørende driften af letbane på Ring 3 er der indgået kontrakt med en samlet værdi på 2.858 mio. kr. i en 15-årig perioden fra letbanens driftsstart.

Eventualforpligtelser

Som en naturlig del af selskabets store anlægsprojekter bliver der i kontraktforholdet mellem Hovedstadens Letbane og dets entreprenører annonceret en række krav om ekstrabetaling mv. udover, hvad der allerede er aftalt i de indgåede kontrakter. Pr. 31. december 2024 er der rejst krav fra selskabets entreprenører på ca. 255 mio. EUR (ca. 1,9 mia. DKK). Det er selskabets vurdering, at der er stor usikkerhed forbundet med entreprenørernes adgang til at få kravene imødekommet. Alle krav drøftes løbende med entreprenørerne og søges afklaret ved forhandling. Eventuelle betalinger vurderes at kunne indeholdes i de i regnskabet hensatte beløb. En af selskabets entreprenører har ultimo 2024 indgivet klageskrift til Voldgiftsretten med deres opgjorte krav.

Anlægget af Letbanen langs Ring 3 indebærer ekspropriationer, erstatninger og lignende, for hvilket interessentskabet betaler til de berørte ejere/beboere. Størrelsen af erstatningerne afklares løbende.

Hovedstadens Letbane har med henblik på strømforbruget i Letbanen indgået fastprisaftaler på køb af strøm for 2025 og 2026. Med aftalen for 2025 har selskabet forpligtet sig til køb af 70 pct. af det forventede forbrug i letbanen, og i aftalen for 2026 har selskabet forpligtet sig til køb af 90 pct. af det forventede forbrug i Letbanen.



Note 12

Revisions- og rådgivningshonorar

(Alle tal i 1.000 kr.)	2024	2023
Deloitte	275	260
Lovpligtig revision i alt	275	260
Deloitte	0	48
Andre erklæringer i alt	0	48
Deloitte anden rådgivning	0	110
Rådgivningshonorar, i alt	0	110

Note 13

Nærtstående parter

Hovedstadens Letbanes nærtstående parter omfatter selskabets ejere, bestyrelsen, direktionen og Metroselskabet. Samhandel med nærtstående parter sker på markedsvilkår.

Hovedstadens Letbane har i april 2024 indgået tillæg til betalingsaftalerne med ejerne, jf. egenkapitalopgørelsen. Aftalerne er ikke sket på markedsvilkår.

Hovedstadens Letbane har i 2024 betalt administrationshonorar til Metroselskabet vedrørende Metroselskabets administration og varetagelse af bygherreorganisation for Hovedstadens Letbane jf. bekendtgørelse om afregning mellem Hovedstadens Letbane I/S og Metroselskabet I/S. Metroselskabet stiller de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetagelse af Hovedstadens Letbanes virksomhed.



Note 14

Valuta-, rente- og modpartsrisiko

Finansielle risici

Hovedstadens Letbane håndterer en række finansielle risici. Hovedstadens Letbanes lånoptagelse og anvendelse af finansielle instrumenter (renteafdækning, swaps mv.) er reguleret ved en aftale mellem Danmarks Nationalbank, Finansministeriet, Transportministeriet og Hovedstadens Letbane.

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 2024 er BPV 8,5 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 procent vil medføre en stigning i markedsværdien på 850 mio. 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. Hovedstadens Letbane er på grund af statens solidariske hæftelse indirekte kreditvurderet som staten, hvilket vil sige AAA.



Note 14 (fortsat)

Finansielle nettopassiver

(Alle tal i 1.000 kr.)	Nominel værdi	Regnskabs- mæssig værdi 2024	Regnskabs- mæssig værdi 2023
Værdipapirer og aftaleindskud	335.700	335.788	372.428
Periodiserede renter, værdipapirer og aftaleindskud	0	5.715	7.102
Værdipapirer og aftaleindskud i alt	335.700	341.504	379.530
Lån	-6.200.000	-5.480.346	-4.100.582
Periodiserede renter, lån	0	-10.655	-6.003
Lån i alt	-6.200.000	-5.491.001	-4.106.586
Finansielle instrumenter, aktiv	0	251.646	296.867
Finansielle instrumenter, passiv	0	-370.044	-410.280
Periodiserede renter, finansielle instrumenter	0	35.963	28.830
Finansielle instrumenter i alt	0	-82.436	-84.583
Nettopassiver i alt	-5.864.300	-5.231.933	-3.811.639

Periodiserede renter er optaget i balancen under henholdsvis aktiver, tilgodehavender med 65 mio. kr. og passiver, anden gæld med 34 mio. kr.

Valutakursrisiko

Valutafordeling pr. 31. december 2024, regnskabsmæssig værdi

(Alle tal i mio. kr.)	Værdipapirer og aftaleindskud	Lån	Finansielle instrumenter	Nettoposition
DKK < 1 år	0	-600	-1	-601
DKK > 1 år	0	-4.891	-82	-4.972
EUR < 1 år	227	0	0	227
EUR > 1 år	114	0	0	114
I alt	342	-5.491	-82	-5.232



Note 14 (fortsat)

Renterisiko

Rentebinding pr. 31. december 2024, regnskabsmæssig værdi

(Alle tal i mio. kr.)	DKK	EUR	Total
0-1 år	-601	227	-374
1-5 år	-1.604	114	-1.490
6-10 år	-2.489	0	-2.489
10-20 år	-210	0	-210
> 20 år	-669	0	-669
I alt	-5.573	342	-5.232

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. Sidstnævnte udmåles hos de internationale ratingbureauer (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 2024.

Total modpartseksposering (regnskabsmæssig værdi, mio. kr.)	Værdipapirer og aftaleindskud	Lån	Finansielle instrumenter	Nettoposition
AAA	342	-5.491	0	-5.149
AA	0	0	-196	-196
A	0	0	114	114
I alt	342	-5.491	-82	-5.232

Modparterne til aftalerne er omfattet af sikkerhedsstillelsesaftaler. Hovedstadens Letbanes netto-sikkerhedsstillelse pr. 31. december 2024 udgør 84 mio. kr.



Note 15

Specifikation af lån og afledte finansielle instrumenter

Opførelse af Hovedstadens Letbanes anlæg finansieres primært med fastforrentede lån optaget i Danmarks Nationalbank. Den regnskabsmæssige behandling af sikringsforhold sker ud fra to principper.

1) Når selskabet optager lån, omlægges størstedelen straks efter låneoptagelsen til variabel rente ved indgåelse af renteswaps. Da omlægningen til variabel rente anses for en effektiv sikring, indregnes ændringer i dagsværdien af såvel det sikrede lån som renteswappen i resultatopgørelsen (dagsværdisikring) jf. anvendt regnskabspraksis. Disse reguleringer udligner i al væsentlighed hinanden. Lån, der ikke omlægges til variabel rente, indregnes til amortiseret kostpris.

2) Som en del af Hovedstadens Letbanes finansieringsstrategi har selskabet foretaget renteafdækning (omlægning fra variabel rente til fast nominel rente eller fast realrente) for ca. 2/3 af den forventede maksimale nettogæld. Renteafdækningen er foretaget med henblik på at afdække en del af renterisikoen og dermed øge budgetsikkerheden i selskabets langtidsøkonomi. Renteafdækningen er udtryk for sikring af fremtidige pengestrømme i form af de rentebetalinger, der forventes gennemført fremadrettet. Da der ikke er direkte sammenhæng mellem de enkelte lån og de enkelte sikringsinstrumenter, anses sikringen regnskabsteknisk ikke for effektiv, og derfor indregnes regulering i dagsværdi af renteafdækning foretaget på porteføljebasis over resultatopgørelsen jf. anvendt regnskabspraksis. Det er denne regulering, der primært udgør årets markedsværdiregulering.



Note 15 (fortsat)

Tabellen nedenfor viser Hovedstadens Letbanes samlede lånoptagelser fordelt på løbetid samt hvor stor en andel af lånene, der er swappet til variabel rente jf. punkt 1 ovenfor.

	Fast	CIBOR 6M	Regnskabs- mæssig værdi 31.12.2024
LØBETID < 1 ÅR			
Lån	-600	0	-600
Renteswap (fast til variabel)	600	-600	-1
Nettoeksponering	0	-600	-601
LØBETID 2-5 ÅR			
Lån	-1.600	0	-1.599
Renteswap (fast til variabel)	1.250	-1.250	-5
Nettoeksponering	-350	-1.250	-1.604
LØBETID 6-10 ÅR			
Lån	-2.550	0	-2.400
Renteswap (fast til variabel)	1.350	-1.350	-89
Nettoeksponering	-1.200	-1.350	-2.489
LØBETID 10-20 ÅR			
Lån	-200	0	-256
Renteswap (fast til variabel)	200	-200	68
Nettoeksponering	0	-200	-188
LØBETID 21-30 ÅR			
Lån	-1.250	0	-636
Renteswap (fast til variabel)	0	0	0
Nettoeksponering	-1.250	0	-636
Lån	-6.200	0	-5.491
Renteswap (fast til variabel)	3.400	-3.400	-28
Total	-2.800	-3.400	-5.519

For lån optaget med en hovedstol på 2.800 mio. kr. er der således ikke indgået aftale om en omlægning af renten fra fast til variabel. Disse lån er i overensstemmelse med anvendt regnskabspraksis indregnet til amortiseret kostpris.



Note 15 (fortsat)

Tabellen nedenfor viser Hovedstadens Letbanes samlede aftaler vedrørende renteafdækning jf. punkt 2 ovenfor.

	CPI* + Fast	Fast	CIBOR 6M	Regnskabs- mæssig værdi 31.12.2024
LØBETID 11-20 ÅR				
Renteswap (variabel til fast)	0	-1.745	1.745	13
Renteswap (fast til real)	-483	483	0	-35
Netto eksponering	-483	-1.262	1.745	-21
LØBETID 21-30 ÅR				
Renteswap (variabel til fast)	0	-1.945	1.945	69
Netto eksponering	0	-1.945	1.945	69
LØBETID 31-40 ÅR				
Renteswap (variabel til fast)	0	-745	745	-102
Nettoeksponering	0	-745	745	-102
Renteswap (real til fast)				0
Renteswap (variabel til fast)				-20
Renteswap (fast til real)				-35
Total				-55
Finansielle aftaler (dagsværdisikring)				-28
Finansielle aftaler (fremtidige pengestrømme)				-55
Finansielle aftaler i alt				-83

* CPI = Consumer price index

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.



Ledespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2024 for Hovedstadens Letbane I/S.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven (regnskabsklasse D) og vedtægternes 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 pr. 31. december 2024 samt resultat af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabet 1. januar - 31. december 2024.

Selskabet har etableret retningslinjer og procedurer, der sikrer, at de dispositioner, som er omfattet af årsrapporten, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter.

Der er desuden etableret retningslinjer og procedurer, der sikrer, at der tages skyldig økonomisk hensyn ved selskabets forvaltning.

Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i selskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og finansielle

stilling som helhed og en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som selskabet står over for.

Årsrapporten indstilles til interessenternes godkendelse.

København den 5. marts 2025

Direktion

Carsten Riis

Bestyrelse

Jakob Thomasen
Bestyrelsesformand

Birgitte Brinch Madsen
Bestyrelsesmedlem

Leo Larsen
Bestyrelsesmedlem

Trine Græse
Næstformand

Henrik Rasmussen
Bestyrelsesmedlem

Peter Westermann
Bestyrelsesmedlem

Nicolai Kampmann
Næstformand

Simon Phil Sørensen
Bestyrelsesmedlem

Christine Dal Thrane
Bestyrelsesmedlem



Den uafhængige revisors revisorpåtegning

Til kapitalejerne i Hovedstadens Letbane I/S

Revisionspåtegning på årsregnskabet

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Hovedstadens Letbane I/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2024, 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 Hovedstadens Letbanes aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2024 samt af resultatet af Hovedstadens Letbanes aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2024 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 letbane på Ring 3. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit ”Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet”.

Vi er uafhængig af selskabet i overensstemmelse med International Ethics Standards Board for Accountants’ internationale retningslinjer for revisorers etiske adfærd (IESBA Code) og de yderligere etiske krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse krav og IESBA Code. 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 Hovedstadens Letbanes evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabs-

princippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere Hovedstadens Letbane, 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 letbane på Ring 3, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugerne træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. Lov om letbane på Ring 3, foretager vi faglige vurderinger og oprettholder 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 revisionshandling 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 revisionshandling, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Hovedstadens Letbanes 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 Hovedstadens Letbanes 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 Hovedstadens Letbane 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.
- Planlægger og udfører vi revisionen af årsregnskabet for at opnå tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis vedrørende de konsoliderede finansielle oplysninger for virksomhederne eller forretningsenhederne som grundlag for at udforme en konklusion om årsregnskabet. Vi er ansvarlige for at lede, føre tilsyn med og gennemgå det udførte revisionsarbejde. Vi er eneansvarlige for vores revisionskonklusion.

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 i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision.

Dette indebærer, at vi vurderer risikoen for, at der er væsentlige regelbrud i de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, eller væsentlige forvaltningsmangler i de systemer og processer, som ledelsen har etableret. På grundlag af risikovurderingen fastlægger vi de afgrænsede emner, som vi skal udføre juridisk-kritisk revision eller forvaltningsrevision af.

Ved en juridisk-kritisk revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed, om de dispositioner, der er omfattet af det udvalgte emne, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ved en forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de systemer, processer eller dispositioner, der er omfattet af det udvalgte emne, understøtter skyldige økonomiske hensyn ved driften af Hovedstadens Letbane I/S og forvaltningen af de midler, der er omfattet af årsregnskabet.

Vores revision af hvert udvalgt emne tager sigte på at opnå tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis som grundlag for en konklusion med høj grad af sikkerhed om det pågældende emne. Ved en revision kan der ikke opnås fuldstændig sikkerhed for at opdage alle regelbrud eller forvaltningsmangler. Da vi alene har udført juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af de udvalgte emner, kan vi ikke udtale os med sikkerhed om, at der ikke kan være væsentlige regelbrud eller væsentlige forvaltningsmangler på områder, der falder uden for de udvalgte emner. 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 5. marts 2025

Deloitte

Statsautoriseret
 Revisionspartnerselskab,
 CVR: 33963556

Lars Kronow
 Statsautoriseret revisor
 MNE-nummer: 19708

Thomas Holm Christensen
 Statsautoriseret revisor
 MNE-nummer: 46321



Bilag til ledelses- beretning

5

Langtidsbudget

Nedenstående langtidsbudget 2025 er vedtaget af bestyrelsen i december 2024.

Forudsætninger for langtidsbudgettet

Langtidsbudgettet er angivet i løbende priser:

Anlægsomkostninger

1. Anlægsomkostningerne til etablering af en Letbane på Ring 3 er fastlagt med udgangspunkt i det godkendte reviderede anlægsbudget for gennemførelse af Letbanen på Ring 3 fra juni 2023. Totaludgiften er på 7,6 mia. kr. i 2025-priser.
2. Reinvesteringerne i forbindelse med letbanen på Ring 3 er baseret på forudsætningerne i principaftalen og udgør hvert 10. år 41 mio. kr. og hvert 25. år 1.168 mio. kr. i 2025-priser.

Driftsrelaterede anlægsinvesteringer

3. De driftsrelaterede anlægsinvesteringer i forbindelse med etablering af en Letbane på Ring 3 er fastlagt med udgangspunkt i det godkendte reviderede anlægsbudget for gennemførelse af letbanen på Ring 3 fra juni 2023. Dette budget er på 1,8 mia. kr. i 2025-priser.

Driftsresultat

4. Passagertallene er fastlagt med udgangspunkt i passagerprognose baseret på den senest opdaterede trafikmodel. I perioden 2025-2031 er der forudsat et trafikalt passagerindsving.
5. Ved takstforudsætningerne er der taget udgangspunkt i den realiserede passagerøkonomi i 2022 for buslinje 300S. Den gennemsnitlige pris pr. passager er fremskrevet til 2025-priser med det udmeldte takstigningsloft. Desuden er der efter 2025 indarbejdet en forventet takstudvikling ud fra forventningerne i Konvergensprogram 2022 og Transportøkonomiske enhedspriser.
6. Driftsudgifterne er estimeret med udgangspunkt i de indgåede drifts- og vedligeholdelseskontrakter. Til imødegåelse af forventelige meromkostninger vedrørende driften af Letbanen er der indarbejdet en årlig driftsreserve.

Finansiering

7. Ejernes årlige indbetalinger til finansiering af anlægsomkostninger er baseret på de indgåede betalingsaftaler i forbindelse med selskabets stiftelse. Betalingerne til og med 2025 udgør 83 mio. kr. samlet for kommunerne og 70 mio. kr. for Region Hovedstaden. De årlige indbetalinger er fra og med 2026 forhøjet på baggrund af det reviderede anlægsbudget og den ændrede afdragsprofil. Kommunernes samlede årlige betaling fra 2026 udgør herefter 105 mio. kr., og Regionens betaling udgør 90 mio. kr. i 2025-priser. Indbetalingerne løber frem til 2065 og falder i perioden 2057-2065 forholdsmæssigt i forhold til lånoptagelsen.
8. Ved Letbanens overgang til passagerdrift er indarbejdet en årlig indbetaling til finansiering af driftsrelaterede anlægsinvesteringer inkl. reinvesteringer. Kommunernes samlede årlige betaling udgør 62 mio. kr. i 2025-priser, og Region Hovedstadens årlige betaling udgør 48 mio. kr. i 2025-priser. Indbetalingerne starter i 2026 og løber frem til 2065 og falder i perioden 2057-2065 forholdsmæssigt i forhold til lånoptagelsen.

9. Til finansiering af 25-års reinvesteringen indbetaler ejerne i 2050, 175 mio. kr. (2025-priser) svarende til 15 pct. af lånebeløbet til 25-års reinvesteringen (indkøb af nye tog mm.) samt 43 mio. kr. (2025-priser) årligt i perioden 2051-2072.

Øvrige forhold

10. Letbanen er momsregistreret, hvorfor selskabets nettoindtægter fra drift af letbanen er fratrasket moms, mens momsudgifter ved anlæg af Letbanen afløftes.
11. Ved forrentning af gæld tages højde for selskabets aftaler om renteafdækning. Gæld ud over renteafdækning forrentes med en realrente på 3 pct. p.a. På kort sigt tages desuden hensyn til selskabets faktiske renteforventninger.
12. Det forudsættes, at alle priser efter 2025 stiger med 2 pct. p.a.



Langtidsbudget for 2025 for Hovedstadens Letbane – december 2024 (mio. kr.) løbende priser

Realrente (gæld) 3 % – Inflation 2 %

Årstal	Indbetalinger til finansiering af anlægsinvesteringer					Indbetalinger til finansiering af driftsinvesteringer					Likviditet	Rente	Bevægelse	Netto-gæld primo	Netto-gæld ultimo
	Staten	Region	Kommuner	Anlægs-omk.	Drifts-inv.	Region	Kommuner	Drifts-indtægter	Drifts-udgifter	Drifts-resultat					
2024	0	68	81	-1.454	-385	0	0	0	0	0	-1.689	-95	-1.784	-3.592	-5.376
2025	0	70	83	-615	-444	0	0	0	-48	-48	-954	-120	-1.074	-5.376	-6.450
2026	0	92	107	-84	-212	49	63	30	-346	-316	-301	-221	-523	-6.450	-6.973
2027	0	93	109	0	0	50	64	48	-353	-304	11	-236	-224	-6.973	-7.197
2028	0	95	111	0	0	51	65	85	-360	-274	48	-269	-221	-7.197	-7.418
2029	0	97	113	0	0	52	67	125	-367	-242	86	-291	-205	-7.418	-7.623
2030	0	99	115	0	0	53	68	166	-374	-208	127	-301	-174	-7.623	-7.797
2031	0	101	118	0	0	54	69	219	-371	-152	190	-308	-118	-7.797	-7.916
2032	0	103	120	0	0	55	71	235	-333	-98	251	-310	-58	-7.916	-7.974
2033	0	105	123	0	0	56	72	250	-341	-91	264	-312	-48	-7.974	-8.022
2034	0	107	125	0	0	57	74	265	-350	-85	278	-324	-46	-8.022	-8.068
2035	0	109	127	0	-51	58	75	281	-359	-78	241	-327	-85	-8.068	-8.153
2036	0	112	130	0	0	59	77	298	-355	-57	320	-329	-9	-8.153	-8.162
2037	0	114	133	0	0	60	78	315	-364	-49	336	-344	-8	-8.162	-8.170
2038	0	116	135	0	0	62	80	333	-374	-41	352	-344	8	-8.170	-8.162
2039	0	118	138	0	0	63	81	351	-384	-33	368	-343	25	-8.162	-8.137
2040	0	121	141	0	0	64	83	370	-354	16	425	-358	67	-8.137	-8.070
2041	0	123	144	0	0	65	85	380	-340	40	456	-354	103	-8.070	-7.967
2042	0	126	146	0	0	67	86	390	-333	57	482	-348	134	-7.967	-7.833
2043	0	128	149	0	0	68	88	400	-340	60	493	-341	153	-7.833	-7.681
2044	0	131	152	0	0	69	90	410	-347	63	505	-333	172	-7.681	-7.509
2045	0	133	155	0	-62	71	92	421	-355	66	456	-338	117	-7.509	-7.391
2046	0	136	158	0	0	72	93	432	-362	69	530	-331	199	-7.391	-7.193
2047	0	139	162	0	0	74	95	443	-370	73	542	-336	207	-7.193	-6.986
2048	0	141	165	0	0	75	97	454	-378	76	555	-325	230	-6.986	-6.756

Årstal	Indbetalinger til finansiering af anlægsinvesteringer			Anlægs-omk.	Drifts-inv.	Indbetalinger til finansiering af driftsinvesteringer			Drifts-indtægter	Drifts-udgifter	Drifts-resultat	Likviditet	Rente	Bevægelse	Netto-gæld primo	Netto-gæld ultimo
	Staten	Region	Kommuner			Region	Kommuner									
2049	0	144	168	0	0	77	99	466	-386	80	568	-313	255	-6.756	-6.501	
2050	0	147	172	0	-1.918	202	265	478	-394	84	-1.048	-341	-1.389	-6.501	-7.890	
2051	0	150	175	0	0	110	144	490	-403	88	667	-367	299	-7.890	-7.590	
2052	0	153	178	0	0	113	147	503	-411	92	682	-352	330	-7.590	-7.260	
2053	0	156	182	0	0	115	150	516	-420	96	698	-362	336	-7.260	-6.924	
2054	0	159	186	0	0	117	153	529	-429	100	715	-345	369	-6.924	-6.554	
2055	0	162	189	0	-75	119	156	543	-438	104	656	-349	307	-6.554	-6.247	
2056	0	166	193	0	0	122	159	557	-448	109	748	-294	455	-6.247	-5.793	
2057	0	167	194	0	0	123	160	571	-457	113	758	-271	487	-5.793	-5.306	
2058	0	170	198	0	0	125	163	585	-467	118	775	-246	529	-5.306	-4.777	
2059	0	167	195	0	0	125	162	600	-477	123	772	-220	552	-4.777	-4.224	
2060	0	151	176	0	0	117	152	616	-487	128	724	-193	531	-4.224	-3.694	
2061	0	148	173	0	0	116	152	631	-498	133	723	-167	556	-3.694	-3.138	
2062	0	135	158	0	0	110	143	647	-508	139	685	-140	545	-3.138	-2.592	
2063	0	127	148	0	0	106	139	664	-519	144	664	-113	551	-2.592	-2.041	
2064	0	54	63	0	0	68	89	680	-530	150	424	-91	333	-2.041	-1.709	
2065	0	26	30	0	-92	54	71	698	-542	156	246	-79	167	-1.709	-1.542	
2066	0	0	0	0	0	41	55	715	-553	162	258	-71	187	-1.542	-1.355	
2067	0	0	0	0	0	42	56	733	-565	168	266	-61	205	-1.355	-1.150	
2068	0	0	0	0	0	43	57	752	-577	175	275	-51	224	-1.150	-926	
2069	0	0	0	0	0	44	58	771	-589	181	283	-39	244	-926	-682	
2070	0	0	0	0	0	45	59	790	-602	188	292	-27	265	-682	-416	
2071	0	0	0	0	0	46	60	810	-615	195	301	-13	288	-416	-129	
2072	0	0	0	0	0	46	62	830	-628	203	310	1	312	-129	183	



