

**Den selvstændige offentlige virksomhed
Fjordforbindelsen Frederikssund
Havnegade 2-4, 3600 Frederikssund
CVR-nr.: 37 26 27 49**

Årsrapporten er fremlagt og godkendt på virksomhedens ordinære virksomhedsrådsmøde den 3. april 2020

Dirigent
Peter Hedegaard Madsen

Årsrapport 2019

Fjordforbindelsen Frederikssund SOV

Selskabsoplysninger

Virksomheden:
Fjordforbindelsen Frederikssund SOV
Havnegade 2-4
3600 Frederikssund
Hjemmesider: Fjordforbindelsen.dk og Fjordpay.dk

CVR-nr.: 37 26 27 49
Hjemsted: Frederikssund
Regnskabsår: 1. januar 2019 til 31. december 2019

Ejer:
Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Bestyrelse:
Leif Jørn Tullberg, formand
Helle Mørk Friis, næstformand
Tina Tving Stauning
John Schmidt Andersen
Martin Raahauge Borreskov Geertsen

Forretningsfører:
Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V

Revision:
Rigsrevisionen
Landgreven 4
1301 København K

Ernst & Young P/S
Godkendt Revisionspartnerselskab
Dirch Passers Allé 36
2000 Frederiksberg

Dato:
Marts 2020

Tryk:
Vejdirektoratet

Copyright:
Den selvstændige offentlige virksomhed
Fjordforbindelsen Frederikssund

Indholdsfortegnelse

| | |
|---|-----------|
| Indholdsfortegnelse | 2 |
| Forord | 5 |
| Ledelsesberetning | 6 |
| En ny forbindelse over Roskilde Fjord | 7 |
| To broer – to ruter | 8 |
| Bro med brugerbetaling | 8 |
| Byggeri og drift | 10 |
| Betalingsanlæg | 13 |
| Kommunikation og arrangementer | 14 |
| Indvielse og brofest med lokal deltagelse | 15 |
| Trafik | 18 |
| Natur og miljø | 20 |
| Bestyrelsen | 22 |
| Samfundsansvar | 24 |
| Økonomi | 27 |
| Regnskabsberetning | 28 |
| Forventninger til 2020 | 28 |
| Kapitalstruktur | 28 |
| Hoved-og nøgletal | 29 |
| Risikostyring og risici | 30 |
| Årsregnskab | 32 |
| Resultatopgørelse | 34 |
| Balance | 34 |
| Pengestrømsopgørelse | 36 |
| Egenkapitalopgørelse | 36 |
| Noter | 38 |
| Bilag til ledelsesberetning | 50 |
| Langtidsbudget 2020 for Fjordforbindelsen Frederikssund | 52 |
| PÅTEGNINGER | 54 |
| Ledelsespåtegning | 56 |
| De uafhængige revisorerers revisionspåtegning | 57 |



Forord

Rejsen mod en ny forbindelse over Roskilde Fjord begyndte for alvor i 2007 med en indledende høring, i 2010 var høringsnotatet fra idé- og forslagsfasen i afsluttende høring, fire år senere i 2014 blev anlægsloven for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund vedtaget. Lørdag den 28. september 2019 blev Kronprinsesse Marys Bro og Fjordforbindelsen indviet ved en stor og velbesøgt brofest, inden trafikanterne kunne køre over broen mandag den 30. september.

Anlægsarbejdet med Fjordforbindelsen startede på land i 2016, og ved fjorden blev brobyggeriet synligt i starten af 2018. Store milepæle blev nået i 2019. Det sidste af broens 492 segmenter blev støbt og monteret, og broen blev landfast. Bro og motortrafikvej blev asfalteret henover sommeren 2019, og de mange mindre bygværker på strækningen blev færdigbygget.

Kronprinsesse Marys Bro er en betalingsbro, og masterne til landets første free flow-betalingsanlæg blev etableret i 2019. Anlægget, der er uden bomme og betalingsbåse, blev testet henover sommeren, og en ny hjemmeside til registrering af brugere, betaling af passage og med relevant information om priser og betalingsmuligheder blev lanceret. Free flow-løsningen gør det nemt for trafikanterne at passere Kronprinsesse Marys Bro – og særligt nemt, hvis man er registreret bruger eller har en bizz i bilen.

Interessen for broen har igennem hele anlægsfasen været stor. Mange har deltaget i arrangementer, har fulgt med på Fjordforbindelsen Frederikssunds hjemmeside og har besøgt byggepladsen. Interessen kulminerede til det store indvielsesarrangement, da op mod 30.000 gæster deltog i brofesten. Hendes Kongelige Højhed Kronprinsesse Mary kastede med sin deltagelse ekstra glans over dagen.

Projektet har på alle måder været særdeles vellykket. Godt samarbejde og fælles indsats har præget det daglige arbejde på byggepladsen og på projektkontoret, hvor bygherre, entreprenør og rådgiver har siddet sammen. Udfordringer er løst, og alle har arbejdet for det fælles mål. Denne indstilling belønnede sig. Kronprinsesse Marys Bro kunne således åbne før tid og blev bygget til færre omkostninger end budgetteret.

2019 var året, hvor Frederikssund fik en ny og længe ventet forbindelse over Roskilde Fjord. Byggeriet af Kronprinsesse Marys Bro og vejanlægget blev tilendebragt og åbnet for trafik. I 2019 begyndte en ny rejse, hvor borgere og pendlere i området skal vænne sig til, at de nu kan køre over to broer, når de skal krydse fjorden. De mange trafikanter, der dagligt krydser fjorden, har allerede oplevet, at de kommer hurtigere frem og sparer tid på turen efter åbningen af Kronprinsesse Marys Bro, uanset om trafikanterne bruger ny eller gammel bro er dette en succes.

Dette særlige år, 2019, hvor vi gik fra anlæg til drift, kan du læse mere om i denne årsrapport.

Rigtig god læselyst.

Leif Jørn Tullberg
Bestyrelsesformand



En ny forbindelse over Roskilde Fjord

En ny bro over Roskilde Fjord åbnede i 2019 for trafik. Kronprinsesse Marys Bro, en cirka 1,4 km lang højbro, krydser fjorden og er en del af knap 10 kilometer motortrafikvej, som udgør den nye fjordforbindelse ved Frederikssund. Borgerne kan nu krydse Roskilde Fjord via to broer, den nye Kronprinsesse Marys Bro og den eksisterende Kronprins Frederiks Bro.

Den første broforbindelse over Roskilde Fjord kom til i 1868 ved en pontonbro, der i 1935 blev afløst af den eksisterende klapbro Kronprins Frederiks Bro. Broen blev indviet af Christian den 10. I 2019 kom endnu en bro til. Kronprinsesse Marys Bro placeret syd for Kronprins Frederiks Bro blev indviet af Kronprinsesse Mary i september.

En ny forbindelse har længe været ønsket, da lange køer på begge sider af fjorden har betydet en længere rejsetid i myldretiderne for de borgere og erhvervsdrivende, som har skullet krydse fjorden via Kronprins Frederiks Bro. For at aflaste broen og forbedre trafikken i området indgik Frederikssund Kommune og staten i 2012 en aftale om en ny fjordforbindelse. Anlægsloven for den nye fjordforbindelse blev vedtaget af Folketinget i december 2014.

Kronprinsesse Marys Bro og den nye fjordforbindelse åbnede for trafik i 2019 efter cirka 3 ½ års anlægsarbejde til lands og til vands.

To broer – to ruter

Med Kronprinsesse Marys Bro er der nu to broer over Roskilde Fjord. Det betyder, at trafikken kan fordele sig mellem Kronprinsesse Marys Bro og Kronprins Frederiks Bro.

De fleste trafikanter kan vælge mellem to broer, når de vil krydse fjorden. For nogle borgere er det fortsat Kronprins Frederiks Bro, som er det naturlige valg. For andre kan Kronprinsesse Marys Bro være et oplagt og tidsbesparende valg, der kan medvirke til at gøre hverdagen lettere.

Kronprinsesse Marys Bro har efter åbningen betydet en aflastning af Kronprins Frederiks Bro. Ved Kronprins Frederiks Bro er køen, som ellers har præget myldretidstrafikken igennem flere år, blevet mindre. Trafikafviklingen i området er med endnu en bro blevet forbedret. Den enkelte trafikant kan komme hurtigere og nemmere over fjorden, uanset hvilken bro de vælger.

Hvor store tidsbesparelser trafikanterne får ved at benytte Kronprinsesse Marys Bro afhænger af deres tur. Trafikanter kan i dag spare op til 30 minutter i morgenmyldretiden på en tur fra den sydlige del af Hornsherred til København, hvis de benytter Kronprinsesse Marys Bro.

En ny bro giver mulighed for nye vaner, hvad enten man har brug for at krydse fjorden i arbejdsøjemed eller i fritiden. På Kronprinsesse Marys Bro forventes en indsvingsperiode på cirka fem år. Det vil sige den periode, der går, før trafikanterne har vænnet sig til, at der er et alternativ til den vej, de normalt tager.

Køretøjer over 3.500 kg må efter åbningen af Kronprinsesse Marys Bro vænne sig til en ny rute. Som besluttet i anlægsloven kan de ikke længere benytte Kronprins Frederiks Bro, men skal i stedet køre over den nye bro. Ændringen betyder også, at den tunge trafik gennem Frederikssund bliver reduceret og er således med til at skabe et bedre bymiljø i Frederikssund omkring J. F. Willumsens Vej.

Bro med brugerbetaling

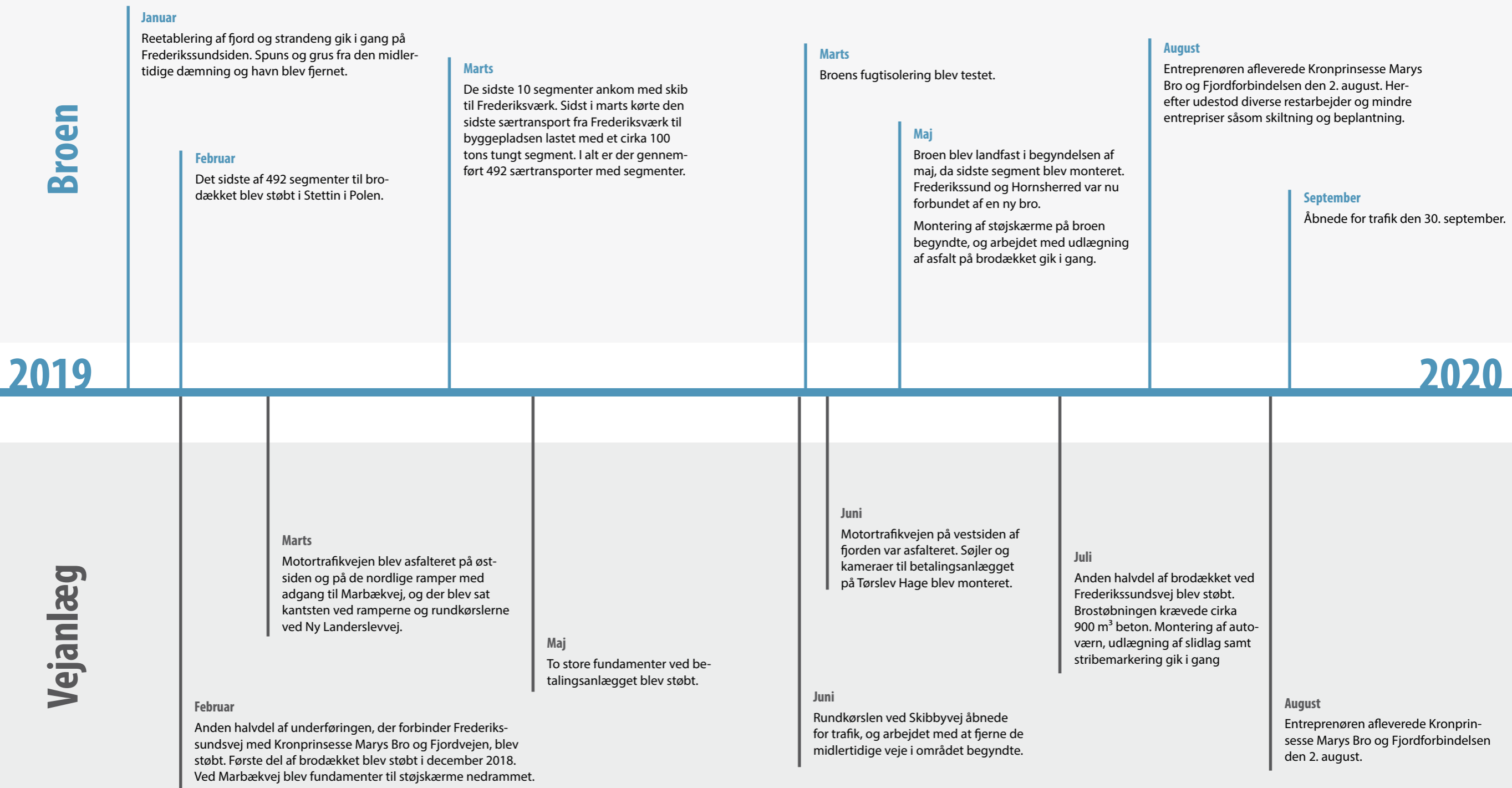
Kronprinsesse Marys Bro er en betalingsbro, som besluttet i anlægsloven for den nye fjordforbindelse. De samlede anlægsudgifter forventes på nuværende tidspunkt at udgøre 1,6 mia. kroner, hvilket er 0,4 mia. kroner lavere end det samlede budget for Fjordforbindelsen. Heraf er cirka 655,4 mio. kroner direkte statslig støtte. Restbeløbet skal finansieres via brugerbetaling.

Det koster 14 kroner for køretøjer under 3.500 kg at passere broen, mens prisen for køretøjer over 3.500 kg er 41 kroner. Taksterne for at passere Kronprinsesse Marys Bro blev i 2018 besluttet af bestyrelsen, der valgte at følge taksterne fra anlægsloven fra 2014, men ikke at indeksere dem.



Byggeri og drift

I efteråret 2019 blev forbindelsen taget i brug. På land startede de første anlægsarbejder i foråret 2016, mens brobyggeriet for alvor blev synligt i januar 2018. Cirka 3 ½ år efter anlægsstart kunne Kronprinsesse Marys Bro åbne for trafik.





Betalingsanlæg

BroBizz Operatør A/S blev i 2018 valgt som leverandør af Danmarks første free flow-betalingsanlæg.

Master og hardware til betalingsanlægget blev etableret på motortrafikvejen ved Tørslev i første halvår af 2019, og testkørsler af anlæg og bagvedliggende systemer fandt sted henover sommeren.

Fjordforbindelsen Frederikssunds nye hjemmeside, www.fjordpay.dk, blev lanceret i august 2019. Her kan brugerne registrere sig med en nummerpladekonto, betale for passage af broen og kontakte kundeservice. Hjemmesiden indeholder priser for passage, information om betalingsanlægget og om virksomheden Fjordforbindelsen Frederikssund, dets bestyrelse og Kronprinsesse Marys Bro.

Kronprinsesse Marys Bro har landets første free flow-betalingsanlæg

En markedsføringskampagne blev gennemført i forbindelse med lancering af hjemmesiden og åbning for registrering af brugere. Formålet var at få de kommende brugere af Fjordforbindelsen til at registrere sig med en nummerpladekonto. Kampagnen skulle samtidig informere om, at en bizz også kan benyttes på Fjordforbindelsen. Indsatsen bestod af outdoor materiale, flyers, Facebook-nyheder og bannerannoncer.

Over 20.000 brugere var registreret ved udgangen af 2019.

Betalingsanlægget, som er det første af sin slags i Danmark, gør det nemt for brugerne at passere broen. Anlægget er uden bomme, og betaling sker automatisk via enten nummerplade eller med bizz, så trafikanterne kan køre over broen uden at skulle stoppe eller sænke farten.

Kameraer på anlæggets master sørger for at aflæse køretøjets nummerplade, så trafikanten efterfølgende kan betale på hjemmesiden, www.fjordpay.dk. Betaling kan også ske med en nummerpladekonto via et abonnement. Er der en bizz monteret i køretøjet, bliver signalet opfanget ved betalingsanlægget.

Driften af nummerpladescanning har fungeret godt.

Kommunikation og arrangementer

Den store interesse for projektet fra naboer, interesserede borgere og fagfolk fortsatte i 2019. Kommunikationen om projektet er sket via flere kanaler, besøg og arrangementer. Nye hjemmesider er udarbejdet i forbindelse med indvielsesarrangementet og overgangen til drift. Kommunikationen har i 2019 skiftet fokus fra en bro i anlæg til en bro i drift.

Web, nyhedsbrev og Facebook

Hjemmesiden www.fjordforbindelsen.dk har i anlægsfasen været Fjordforbindelsen Frederikssunds primære kommunikationskanal med anlægshistorier, livebilleder og rejseberegner, ligesom dokumenter om projektet er tilgængelige her.

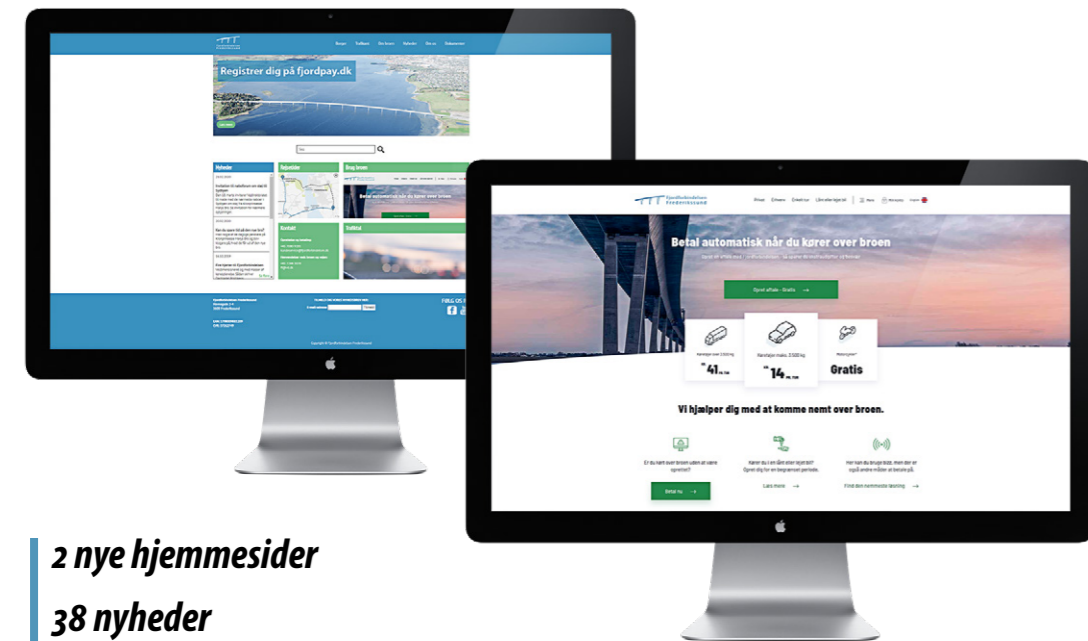
Den mest besøgte side på hjemmesiden har været siden med livebilleder fra byggeriet. Kameraerne blev opsat i slutningen af 2017. I takt med at brobyggeriet nærmede sig sin afslutning, blev kameraerne pillet ned. Siden åbningen af Kronprinsesse Marys Bro lægges trafikl på hjemmesiden som ny information. Tallene er fra Kronprinsesse Marys Bro og Kronprins Frederiks Bro.

Fjordforbindelsen Frederikssund har via nyhedsbreve holdt interesserede borgere og naboer opdateret på byggeriet og fremdriften, og på Facebook er der lagt opslag om milepæle, anlægsarbejdet, arrangementer og indvielsen. Små film om byggeriet og de trafikale problemer, som den nye bro medvirker til at løse, er postet. Også information om registrering, passage og betaling er kommunikeret.

Arrangementer og besøg

Fire temaaftener blev afholdt i januar, februar, marts og april i samarbejde med Skibby Aktive. Programmet bestod af en status om brobyggeriet ved projektchefen og et oplæg med skiftende temaer. Der var fuldt hus til alle temaaftenerne med mere end 90 deltagere pr. aften.

Også i 2019 har projektet oplevet en stor interesse, og både ingeniørstuderende, fagfolk og lægfolk har besøgt byggepladsen for et foredrag og en rundvisning. DTU besøgte igen i 2019 byggepladsen med cirka 145 ingeniørstuderende fra fem europæiske universiteter i blandt andet Paris, Köln og Edinburgh, da de afholdt International Civil Engineering Week. I juni kombinerede Frederikssund Erhverv deres sommerarrangement med en tur ud på broen. 150 medlemmer deltog i den guidede tur.



2 nye hjemmesider

38 nyheder

103 Facebook-opslag

990 nyhedsbrevsmottagere



Indvielse og brofest med lokal deltagelse

28. september var dagen, hvor Kronprinsesse Marys Bro og den nye fjordforbindelse blev indviet. I juni kunne det offentliggøres, at Kronprinsesse Mary ville forestå indvielsen af broen, der bærer hendes navn.

Mere end 53.000 gange blev live streaming af indvielsen vist

Indvielsesarrangementet, der bestod af den officielle indvielse, et broløb og en folkefest, blev arrangeret i tæt samarbejde mellem Fjordforbindelsen Frederikssund, Frederikssund Kommune og to lokale løbeklubber, Out-Run Frederikssund og Fjordløberne Frederikssund. En ny hjemmeside, www.festoverfjorden.dk, blev lanceret i april med samlet program, information og nyheder.

På dagen var der taler af bestyrelsesformanden for Fjordforbindelsen Frederikssund, transportministeren og borgmesteren i Frederikssund Kommune, inden Kronprinsesse Mary indviede broen og skød broløbet i gang. Ministeren deltog i broløbet.

Mere end 60 lokale foreninger og aktører deltog i arrangementet med kulturelle indslag, aktiviteter og udstillinger.

10.000 løbere havde tilmeldt sig broløbet, der bød på tre distancer fra familiedistancen One mile til 10 km. Op mod 30.000 personer deltog i indvielsesarrangementet. Den officielle indvielse blev live streamet og kunne ses på Fjordforbindelsen Frederikssunds hjemmeside.

Omkring 30.000 personer deltog i indvielsen af Kronprinsesse Marys Bro

To besøgscentre

Interesserede borgere og naboer har siden december 2016 og februar 2017 kunnet få viden om projektet i de to besøgscentre i Skibby og Frederikssund. Igennem hele anlægsperioden har de to informationscentre været velbesøgt, og de har dannet ramme om blandt andet besøg, foredrag, undervisningsforløb og temaaftener.

Besøgscentret i Skibby lukkede i september, mens besøgscenteret i Frederikssund lukkede i oktober. Det samlede besøgstal for 2016 til 2019 er cirka 22.400.

**Cirka 22.400 besøgende
i informationscentrene**

Besøgscentrene blev også brugt til afholdelse af naboforum. Det sidste naboforum blev afholdt på Frederikssundsiden i januar, hvor naboerne blev opdateret på projektet og kunne stille spørgsmål til byggeriet.

Udsigtsplatformen, placeret tæt på besøgscenteret i Frederikssund, blev fjernet i slutningen af juni.



Undervisningsforløb

103 skoleklasser har i alt gennemført projektets undervisningsmateriale, som blev udviklet i samarbejde med Frederikssunds Kommune og lanceret i januar 2017 og opdateret i 2018. Skolebørn har med udgangspunkt i byggeriet af Kronprinsesse Marys Bro kunnet bygge bro i papir eller støbe bro piller og brosegmenter i beton.

I maj 2019 blev de støbte bro piller og -segmenter samlet til en bro model af Kronprinsesse Marys Bro af elever fra Ådalens Skole. Bro modellen var udstillet til indvielsesarrangementet, og elever fra Ådalens Skole demonstrerede for Hendes Kongelige Højhed Kronprinsesse Mary, hvordan undervisningsmaterialet fungerede i praksis. I begyndelsen af november flyttede bro modellen ind i byrådssalen på rådhuset i Frederikssund. Her vil den være udstillet i seks måneder.

Inden den officielle indvielse af Kronprinsesse Marys Bro cyklede 33 skoleklasser og tidligere brobyggere i projektets TestLab over broen. Omkring 600-700 børn deltog i cykelturen.

**103 skoleklasser har
gennemført projektets
undervisningsmateriale**



Presse

Mediernes store interesse for byggeriet fortsatte også i 2019. Mange omtaler om blandt andet anlægshistorier fandt vej til både trykte og digitale medier lokalt, regionalt og nationalt, ligesom fagblade dækkede projektet.

De store milepæle i brobyggeriet og særligt udmeldelse om åbningsdato og -arrangement gav god pressedækning inden broens indvielse.

Indvielsesarrangementet betød særligt mange artikler i både landsdækkende, regionale og lokale medier, ligesom indvielsen indgik i dagens nationale og regionale nyhedsudsendelser. 46 journalister var akkrediterede til indvielsen.

**302 artikler
4 landsdækkende tv-indslag
15 regionale tv-indslag
2 radioindslag**

Trafik

Kronprinsesse Marys Bro åbnede for trafik mandag den 30. september kl. 05, inden morgentrafikken begyndte.

I trafiktaften i "Den grønne transportforligskreds" i 2010 blev det aftalt, at der skulle arbejdes frem mod en brugerfinansieret ny forbindelse over Roskilde Fjord. I den forbindelse blev der gennemført en analyse af betalingsviljen hos de potentielle brugere. Analysen resulterede i et estimat på 13.100 daglige brugere af en ny fjordforbindelse under en forudsætning om, at Frederikssundmotorvejen var etableret helt frem til Frederikssund. I forbindelse med den efterfølgende vedtagelse af anlægsloven for Fjordforbindelsen blev estimatet justeret til 12.900, som følge af at motorvejen til Frederikssund ikke er etableret.

Broen skulle oprindeligt være åbnet for trafik primo 2020. At broen allerede blev åbnet for trafik i september 2019 gav indtægter i årets sidste kvartal, som ikke var medregnet i tidligere analyser og prognoser.

Trafikken har dog vist sig væsentligt lavere end oprindeligt forudsat i analyser og estimater.

Den første uge efter åbningen af Kronprinsesse Marys Bro kørte der i gennemsnit 3.702 køretøjer

dagligt over Kronprinsesse Marys Bro, heraf var 298 køretøjer over 3.500 kg. Samme uge kørte 19.469 køretøjer over Kronprins Frederiks Bro. Heraf var 229 køretøjer over 3.500 kg.

Det gennemsnitlige antal passager pr. dag over Kronprinsesse Marys Bro for perioden oktober til og med december 2019 var samlet 2.564. I samme periode er den samlede trafik over Kronprins Frederiks Bro reduceret med 9,4 procent og 74 procent for køretøjer over 3.500 kg.

Det bemærkes, at en række køretøjer over 3.500 kg, f.eks. Movias busser, har tilladelse til at køre over Kronprins Frederiks Bro. Desuden skal bemærkes, at Vejdirektoratets tællestation på Kronprins Frederiks Bro klassificerer køretøjerne i køretøjsklasser og ikke efter højest tilladte totalvægt. Vejdirektoratets opgørelse via tællestation siger derfor ikke noget om legaliteten af den tilbageværende lastbiltrafik efter åbningen af Kronprinsesse Marys Bro i 2019.

Det er dog væsentligt at bemærke, at der ved nye trafikantlæg er en indsvingsperiode. Det er den periode, der går, inden trafikanterne har vænnet sig til den nye infrastruktur, og indsvingsperioden varierer fra projekt til projekt. På Fjordforbindelsen forventes en indsvingsperiode på cirka fem år.

Fjordforbindelsen Frederikssund skal i henhold til anlægsloven via passageafgifter sikre en tilbagebetaling af selskabets gæld inden for 40 år fra ibrugtagning af broen. Da anlægsarbejdet er gennemført billigere end oprindeligt forudsat i anlægsloven, samt at finansieringen er sket betydeligt billigere end forudsat, har dette reduceret kravet til antallet af daglige passager på den nye broforbindelse.

På baggrund af den aktuelle viden omkring forventede anlægsudgifter, finansieringsomkostninger, trafikgrundlag samt en række andre forudsætninger forventes en indsvingsperiode med cirka 3.500 køretøjer dagligt i 2020 stigende til 8.400 køretøjer frem mod 2025.

Dette antal køretøjer vil medføre, at tilbagebetalingstiden på 40 år overholdes, jf. også vedlagte bilag til ledelsesberetningen.

En række trafikanter vil have tidsmæssige gevinster ved brug af den nye broforbindelse, og ligeledes er der mulighed for et pendlerfradrag, hvilket giver et ekstra ligningsmæssigt fradrag pr. tur i 2019 og 2020 på 12 kroner. Det vil sige et nedslag i skatten på cirka 3 kroner, og den enkelte tur vil herefter koste cirka 11 kroner. Denne tilpasning af rejsemønstre vil tage tid. Det er derfor Fjordforbindelsen Frederikssunds vurdering, at en årlig gennemsnitstrafik i år 2020 på 3.500 bilister dagligt er muligt, men dette vil Fjordforbindelse Frederikssund naturligvis følge nøje.

Tallene angiver det gennemsnitlige antal daglige passager.

| Måned | Samlet trafik på Kronprins Frederiks Bro | Lastbiltrafik på Kronprins Frederiks Bro | Samlet trafik på Kronprinsesse Marys Bro | Lastbiltrafik på Kronprinsesse Marys Bro |
|-----------------|--|--|--|--|
| December (2019) | 17.142 | 124 | 2.320 | 250 |
| November (2019) | 18.687 | 157 | 2.489 | 285 |
| Oktober (2019) | 18.884 | 193 | 2.939 | 307 |

Kundeservice og kommunikation

I 4. kvartal 2019 overgik Fjordforbindelsen Frederikssund til drift, og dermed kom der brugere på broen og kunder i virksomheden. Helt naturligt gav dette anledning til mange henvendelser til kundeservice, som administreres af BroBizz Operatør A/S. Fra november var der en dalende tendens i antallet af henvendelser, og denne tendens fortsatte i december. De oftest stillede spørgsmål til kundeservice har i hele perioden været:

1. hvordan betaler man
2. hvordan opretter man en aftale
3. min brobizz har ikke registreret min passage

Ud over besvarelser via kundeservice er det søgt at imødekomme spørgsmålene med opslag på Facebook.

Der er nu to hjemmesider i spil – www.fjordforbindelsen.dk som corporate side for Fjordforbindelsen Frederikssund og www.fjordpay.dk som den kunderettede side, hvor man registrer sig. Helt naturligt er trafikken flyttet fra www.fjordforbindelsen.dk til www.fjordpay.dk, hvor kunder har kunnet registrere sig. Antallet af besøgende på begge sider har været dalende i løbet af 4. kvartal 2019.



Natur og miljø

Området omkring Roskilde Fjord er rigt på dyreliv og smuk natur. Kronprinsesse Marys Bro går gennem et Natura2000-område, hvilket er områder i EU med særlig værdifuld natur. Hensynet til naturen og miljøet har været indarbejdet i projektet og udførelsen af anlægsarbejderne. I 2019 har Vejdirektoratet været fokuseret på at føre naturen tilbage til den oprindelige stand, før anlægsarbejdet gik i gang.

Reetablering af natur

I starten af 2019 begyndte arbejdet med at reetablere naturen. Midlertidig dæmning og havn blev fjernet, og fjordbunden blev reetableret til samme niveau, som den var, inden anlægsarbejdet startede. Bølger og strøm sørger i løbet af kort tid for en naturlig regulering af fjordbunden.

Strandeng og beskyttet natur, et bælte på cirka 20 meter, der grænser op til vandfladen, er også blevet reetableret. Overfladejord, som blev fjernet ved projektets start, er lagt ud igen. Jorden indeholder frø fra den oprindelige strandengsvegetation, som vil hjælpe til, at naturen genetableres.

Genanvendelse af grus

Omkring 24.000 tons grus fra den midlertidige dæmning blev fjernet fra fjordbunden. Gruset blev herefter anvendt som indbygningsmateriale i den nye vejstrækning ved tilslutningsanlægget ved Frederikssundsvej.

Regnvandsbassiner

De 10 regnvandsbassiner, der er etableret langs motortrafikvejen, er i drift og bruges til at rense vandet fra vejen, inden vandet bliver ledt ud i de naturlige vandløb og Roskilde Fjord. I anlægsperioden blev overfladevand fra bassinerne udnyttet og brugt til anlægsaktiviteter.

Beplantning af træer og buske

I to rundkørsler på Marbækvej er der plantet træer og buske. I den ene rundkørsel er der plantet fuglekirsebærtræer efter ønske fra Frederikssund Kommune. Så vidt muligt er det hjemmehørende plantearter som eksempelvis spidsløn, som bliver plantet i Fjordforbindelsens nye rundkørsler.

Der skal også plantes buske som tørst og fjeldribs ved regnvandsbassinerne og Madmose Å.

Beplantningen, som varetages af Vejdirektoratet, fortsætter i 2020 på grund af det våde efterår i 2019.



Bestyrelsen

Fjordforbindelsen Frederikssunds bestyrelse er udpeget af transportministeren, hvoraf to af medlemmerne er indstillet af Frederikssund Kommune.

Bestyrelsesmedlemmerne indtrådte i bestyrelsen den 27. november 2015 og blev genvalgt i april 2017 og maj 2019. De vælges for en 2-årig periode.



Leif Jørn Tullberg, formand

Stilling: Tidligere administrerende direktør for DSV A/S

Medlem af:

- Kalvøen A/S, bestyrelsesformand
- Restaurant Kalvø A/S, bestyrelsesformand
- Jamas A/S, bestyrelsesformand
- ASX620 Mezzanin A/S, bestyrelsesmedlem og direktion



Helle Mørk Friis, næstformand

Stilling: Økonomichef for Center-Byg Odense A/S

Medlem af:

- Center-Byg Odense A/S, bestyrelsesformand
- XL-BYG A.m.b.a., bestyrelsesmedlem
- European Properties A/S, SC, Aarhus A/S, JUH Holding III ApS og HUPO ApS (alle direktion)



Tina Tving Stauning

Stilling: Fungerende viceborgmester og formand for Teknisk Udvalg i Frederikssund Kommune

Medlem af:

- Frederikssund Byråd
- I/S Vestforbrænding, bestyrelsesmedlem
- HNM Naturgas I/S, bestyrelsesmedlem
- Jægerspris Kraftvarme A.m.b.a., bestyrelsesmedlem
- ROMU, bestyrelsesmedlem
- Frederikssund Vikingebopladsen, selvejende, bestyrelsesmedlem
- Movia, repræsentantskabsmedlem
- Frederikssund Erhverv, bestyrelsesmedlem



John Schmidt Andersen

Stilling: Borgmester i Frederikssund Kommune

Medlem af:

- Frederikssund Byråd
- Novafos Holding A/S, bestyrelsesmedlem
- Novafos A/S, bestyrelsesmedlem
- ROMU, bestyrelsesmedlem
- Forberedende Grunduddannelsesinstitution FGU, bestyrelsesmedlem
- HMN Naturgas I/S, bestyrelsesmedlem
- Nationalpark Skjoldungernes Land, bestyrelsesmedlem
- KL Løn- og personaleudvalg, udvalgsmedlem



Martin Raahauge Borreskov Geertsen

Stilling: Selvstændig

Medlem af:

- Folketinget
- Region Hovedstaden, regionsmedlem
- Danske Regioner, bestyrelsesmedlem
- KommuneKredit, bestyrelsesmedlem
- Hovedstadens Letbane I/S

Bestyrelsen bestrider herudover ikke andre poster i direktioner, bestyrelser og tilsynsråd inklusive ledelsesudvalg, i danske og udenlandske virksomheder eller krævende organisationsopgaver.

Bestyrelsens vederlag godkendes på virksomhedsmødet. Vederlag til formand og næstformand udgør henholdsvis tre og to gange det faste vederlag. Bestyrelsen modtager udelukkende faste og dermed ingen variable vederlag.

Samfundsansvar

Forretningsmodel

Fjordforbindelsen Frederikssund er en selvstændig offentlig virksomhed, som er ejet af staten ved Transport- og Boligministeriet. Fjordforbindelsen Frederikssund blev stiftet den 27. november 2015. Fjordforbindelsen Frederikssunds opgave er bestemt i anlægsloven for den nye fjordforbindelse og omfatter anlæggelse af den nye fjordforbindelse ved Frederikssund, tilvejebringelse af den nødvendige finansiering og opkrævning af betaling for passage over Kronprinsesse Marys Bro. Indtægterne skal bruges til tilbagebetaling af de optagne lån, der har finansieret broen inden for de 40 år som er bestemt i loven.

Fjordforbindelsen Frederikssund ledes af en bestyrelse, der bistås af Vejdirektoratet som forretningsfører.

Med åbningen af Kronprinsesse Marys Bro overgik den nye fjordforbindelse til statsvej, og administreres af Vejdirektoratet. Fjordforbindelsen Frederikssund ejer derimod retten til inddrivelse af betaling for passage på Kronprinsesse Marys Bro.

Opkrævning af betaling for passage samt drift og vedligehold af betalingsanlægget er udliciteret til BroBizz Operatør A/S, som også varetager Fjordforbindelsen Frederikssunds kundeservice i tæt samarbejde med Vejdirektoratet som forretningsfører.

Transport- og Boligministeriet



Fjordforbindelsen Frederikssund SOV



VD BroBizz Operatør A/S
(forretningsfører)
Operatør af betalingsanlæg



Roller og ansvar for drift og vedligehold af Kronprinsesse Marys Bro jf. anlægsloven:

- Fjordforbindelsen Frederikssund ejer retten til inddrivelse af betaling for passage, og bestyrelsen fastsætter niveauet for betaling i form af takster og administrative gebyrer herfor.
- Vejdirektoratet fungerer som forretningsfører for Fjordforbindelsen Frederikssund og varetager således administrationen.
- BroBizz Operatør A/S driver og vedligeholder – på vegne af Fjordforbindelsen Frederikssund – betalingsanlægget, opkræver betaling for passage og varetager kundeservicefunktionen.
- Vejdirektoratet står som ejer af den nye fjordforbindelse og er ansvarlig for drift og vedligeholdelse af vej- og broanlæg.

Vurdering af væsentlige risici i relation til samfundsansvar

Med den nuværende rolle og ansvarsfordeling i relation til driften af Kronprinsesse Marys Bro er der hverken aktiviteter eller medarbejdere i Fjordforbindelsen Frederikssund. Fjordforbindelsen Frederikssund vurderer, at risikoen for at Fjordforbindelsen Frederikssund har en negativ påvirkning på miljø og klima er begrænset, da Fjordforbindelsen Frederikssund alene

råder over retten til opkrævning af betaling for passage. De potentielt negative miljø- og klimapåvirkninger, der knytter sig til broen med tilhørende vejanlæg, findes og håndteres af Vejdirektoratet, som ejer og vedligeholder broen.

Fjordforbindelsen Frederikssund er betrykket ved, at Vejdirektoratet som statslig styrelse arbejder efter og sikrer høje standarder, hvad angår respekt for miljø og klima, hvilket også er beskrevet i afsnittet "Natur og miljø".

Det er Fjordforbindelsen Frederikssunds vurdering, at risikoen for negativ påvirkning af medarbejderforhold vurderes ikke relevant, da Fjordforbindelsen Frederikssund ikke har medarbejdere. Fjordforbindelsen Frederikssund anvender i relation til administration, drift og opkrævning af betaling for passage medarbejdere, som er ansat i henholdsvis Vejdirektoratet og BroBizz Operatør A/S. Det er ledelsens vurdering, at ansvaret for at sikre ordentlige medarbejderforhold ligger hos de respektive arbejdsgivere, og at dette sker i henhold til relevante overenskomster og arbejdsmiljøbestemmelser, der gør sig gældende på det danske arbejdsmarked.

I forhold til potentielle negative påvirkninger af sociale forhold, forstået som gener fra øget trafik, forurening og støj mv. for lokalmiljø og naboer er det ledelsens vurdering, at etableringen af den nye fjordforbindelse medfører en risiko på dette område. Fjordforbindelsen Frederikssund har gennem anlægsfasen så vidt muligt bestræbt sig på at reducere disse gener ved involvering af lokalområdet og oplysning.

Arbejdsklausuler og sociale klausuler har været anvendt i de kontrakter, der vedrører anlægsarbejderne og betalingssystemet. Det sikrer ordnede arbejdsforhold og sikrer, at der etableres lærlinge- og praktikpladser i forbindelse med udførelsen af anlægsarbejderne. Klausulerne indeholder blandt andet krav om, at ansatte hos entreprenører og eventuelle underentreprenører, der arbejder på projektet, er sikret løn (herunder særlige ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som er gældende for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark inden for det pågældende faglige område. Fjordforbindelsen Frederikssunds forretningsfører (Vejdirektoratet) har været i aktiv dialog med arbejdsmarkedets parter og andre offentlige bygherrer i for-

bindelse med udformningen af de kontraktlige bestemmelser. Dialogen er ligeledes pågâet efter indgåelsen af anlægskontrakterne for at medvirke til en tilfredsstillende udførelse.

Ved overgangen til driften af fjordforbindelsen er ledelsens vurdering, at de potentielle risici for negativ påvirkning af sociale forhold, som er tilstede, skal håndteres af Vejdirektoratet, der som ejer af forbindelsen, har ansvaret for disse og eksempelvis at varetage henvendelser om gener, herunder naboklager.

Fjordforbindelsen Frederikssund vurderer, at risikoen for negativ påvirkning af de internationalt anerkendte menneskerettigheder er begrænset. Årsagen hertil er hovedsageligt Fjordforbindelsen Frederikssunds virke; dels at Fjordforbindelsen Frederikssund ingen ansatte har, og dels at forbindelsen er placeret i Danmark, hvor der generelt er ordnede forhold og et velreguleret arbejdsmarked.

Fjordforbindelsen Frederikssund er opmærksom på den iboende risiko for forsøg på kor-

ruption og bestikkelse i enhver organisation, der håndterer pengestrømme mellem forskellige parter og leverandører, herunder i relation til indkøbs- og udbudsprocesser. På vegne af Fjordforbindelsen Frederikssund varetager Vejdirektoratet som forretningsfører de finansielle anliggender, som relaterer sig til driften og administrationen af broen, herunder betaling af BroBizz Operatør A/S og tilbagebetaling af lån. Fjordforbindelsen Frederikssund vurderer, at risikoen for svigt i Vejdirektoratets håndtering af økonomien, der relaterer sig til Fjordforbindelsen Frederikssund, er begrænset. Fjordforbindelsen Frederikssund er opmærksom på, at Vejdirektoratet løbende arbejder på yderligere at forbedre kontrolmiljøet, der relaterer sig til finansielle transaktioner, og desuden er Vejdirektoratet som statslig institution underlagt ekstern- og rigsrevision.

På baggrund af Fjordforbindelsen Frederikssunds forretningsmodel samt den ovenfor anførte risikovurdering er der ikke truffet beslutning om at udarbejde politikker for samfundsansvar. Ledelsen foretager løbende evaluering

af risikobilledet og vil igen til næste år vurdere behovet for at udarbejde politikker for et eller flere af de lovpligtige politikområder, der relaterer sig til miljø og klima, medarbejderforhold og sociale anliggender, menneskerettigheder og antikorrupktion.

Redegørelse for det underrepræsenterede køn, jf. årsregnskabslovens § 99 b.

Øverste ledelsesorgan

Det øverste ledelsesorgan i Fjordforbindelsen Frederikssund er bestyrelsen, som udgøres af fem medlemmer. Fjordforbindelsen Frederikssunds opsatte måltal om ligelig fordeling mellem kønnene er opfyldt, da bestyrelsen består af tre mænd og to kvinder.

Øvrige ledelsesniveauer

Der er ingen medarbejdere ansat i Fjordforbindelsen Frederikssund, hvorfor der henvises til undtagelsesbestemmelsen i selskabsloven om, at virksomheder, der beskæftiger færre end 50 medarbejdere, ikke er pålagt at udarbejde en politik for det underrepræsenterede køn.

Økonomi

Økonomisk målsætning

Det er fastlagt i anlægsloven, at den maksimale tilbagebetalingstid er 40 år. Det er bestyrelsens opgave at fastsætte prisniveauet for passage over Kronprinsesse Marys Bro i form af takster og administrative gebyrer samt at påse, at de 40 års tilbagebetalingstid bliver opfyldt. Bestyrelsen kan fastsætte rabatordninger forudsat, at den maksimale tilbagebetalingstid ikke forlænges.

Lånoptagning

Bestyrelsen har i sin finansieringsstrategi besluttet at søge at fastlåse renten på en stor del af gældsporteføljen tidligt. Dette er gennemført ved låntagning med fast rente.

Fjordforbindelsen Frederikssund kan låne med statsgaranti eller via statslige genudlån. I 2016, 2018 og 2019 optog Fjordforbindelsen Frederikssund lån og har modtaget et samlet låneprovenu på cirka 1,1 mia. kroner. Der er således optaget lån, inden gældsopbygningen er opstået. Dette er gjort for at udnytte det lave renteniveau og samtidig nedbringe udfaldsrummet i de finansielle omkostninger.

I forbindelse med den politiske vedtagelse er der givet et statsligt bidrag på 635,8 mio. kroner 2019-priser svarende til 655,4 mio. kroner i 2020-prisniveau. Der er p.t. forbrugt cirka 1,6 mia. kroner på anlægsprojektet ultimo 2019, og der udestår cirka 33 mio. kroner, hvilket kan betyde yderligere behov for låntagning for at kunne finansiere anlægsbyggeriet.

Hertil kommer låntagning, når de optagne lån udløber og skal refinansieres. Det næste lån forventes optaget i år 2023.

Bestyrelsen har i sin vedtagne finansieringsstrategi anført, at omkostningerne for 2020 kan finansieres via kassekredit, og der forventes hermed ikke yderligere låntagning i 2020.



Regnskabsberetning

Årets resultat i år 2019 er negativt med 14,3 mio. kroner, hvilket var forventet. I halvårsrapporten for 2019 fremgik et estimeret negativt resultat for året på 16-18 mio. kroner. De væsentligste årsager til afvigelsen mellem budget og realiseret resultat for året 2019 skyldes ændringer i omsætningen, afskrivningerne og omkostningerne til betalingsanlægget.

Efter broens åbning har Fjordforbindelsen Frederikssund på passageafgifter genereret en omsætning på 3,7 mio. kroner, hvilket svarer til, at cirka 234.000 betalingspligtige kunder har passeret broen i de første tre måneder. Under omsætningen indgår også indtægter fra gebyrer relateret til passage af broen svarende til samlet 0,5 mio. kroner over tre måneder, hvor der har været passage over broen.

Fjordforbindelsen Frederikssund har i 2019 afholdt omkostninger til administration, bestyrelseshonorar og implementering af betalingsanlæg samt drift heraf for i alt 11,1 mio. kroner. Størstedelen heraf er anvendt til forretningsførerassistance fra Vejdirektoratet og rådgivningsassistance vedrørende implementering af betalingsanlægget. Derudover indeholder regnskabet for 2019 nye udgifter til drift af betalingsanlægget.

I regnskabet for 2019 er der for første gang foretaget afskrivninger på betalingsanlægget og opkrævningsretten. Afskrivningerne blev påbegyndt ved idriftsættelsen og har i regnskabet for 2019 medført en omkostning på 2,4 mio. kroner.

Fjordforbindelsen Frederikssund har samlet set haft finansielle omkostninger for 4,5 mio. kroner, hvilket hovedsageligt omfatter årlige renteudgifter til statslån.

Forventninger til 2020

Nedenfor er anført forventningerne til Fjordforbindelsen Frederikssund's økonomi i 2020 før indregning af effekten af Coronakrisen. På tidspunktet for aflæggelse af årsrapporten foreligger der ikke et grundlag for at vurdere effekten af krisen. Der er dog ikke tvivl om, at krisen vil påvirke aktivitetsniveau og dermed virksomhedens resultat negativt i forhold til, hvad der fremgår nedenfor.

I 2020 forventes et underskud på omkring 15,4 mio. kroner. Fjordforbindelsen Frederikssund

forventer indtægter i 2020 i størrelsesorden af 20,3 mio. kroner, der både omfatter passageafgifter fra køretøjer over og under 3.500 kg samt indtægter fra administrations- og rykkergebyrer. Omsætningsforventningen beror på en forudsætning om, at 3.500 køretøjer passerer broen dagligt i år 2020.

Driftsomkostningerne forventes at udgøre 15,1 mio. kroner i 2020, hvilket er en stigning i forhold til 2019, hvor driftsomkostningerne udgjorde 11,1 mio. kroner. Hovedårsagen til at omkostningerne forventes forøget er, at driftsudgifterne til betalingsanlægget i 2020 vil indgå med en helårseffekt. Derudover er Fjordforbindelsen Frederikssund i en opstartsfase i forhold til implementering af driftsfunktionen, hvorfor der i år 2020 stadig vil være behov for ekstra administrativ assistance til daglig ledelse og administration, som beskrevet i note 5.

I 2020 har afskrivningerne helårseffekt, hvilket forventes at udgøre en omkostning på 13,1 mio. kroner for året.

De finansielle omkostninger forventes at udgøre cirka 7,5 mio. kroner i 2020 i forhold til 4,5 mio. kroner i 2019. Årsagen til stigningen er, at det 4. lån, der blev optaget i september 2019, først har helårseffekt i regnskabsåret 2020. Derudover tilskrives rentekomkostninger vedrørende opkrævningsretten ikke længere anlægget, efter driftsfasen er påbegyndt, og i stedet har rentekomkostningerne fuld driftseffekt under finansielle poster.

Kapitalstruktur

Ved udgangen af 2019 har Fjordforbindelsen Frederikssund en negativ egenkapital på 56,2 mio. kroner, hvor der ved udgangen af 2018 var en negativ egenkapital på 41,9 mio. kroner.

Egenkapitalen vil på sigt blive reetableret, når Fjordforbindelsen Frederikssund begynder at generere overskud. På baggrund af Fjordforbindelsen Frederikssunds bestyrelsesgodkendte langtidsbudget er der en forventning om, at egenkapitalen er reetableret efter cirka 30 år.

Fjordforbindelsen Frederikssund er 100 procent statslig ejet af Transport- og Boligministeriet. Der er adgang til statslån via de årlige finanslove i det omfang, der er behov herfor.

Fjordforbindelsen Frederikssund har pr. 31. december 2019 likvide midler for 24,9 mio. kroner. Der forventes på baggrund af det bestyrelsesgodkendte langtidsbudget, at yderligere finansieringsbehov kan finansieres via kasse-

kreditte frem til og med år 2022, hvorefter der vil være behov for yderligere låneoptag.

Der forventes ikke at være likviditetsproblemer som følge af dels adgang til statslån og dels adgang til trækingsret på kassekreditte.

Hoved- og nøgletal

| t.kr. | 2019 | 2018 | 2017 | 27. november 2015 - 31. december 2016 |
|---------------------------------------|------------------|----------------|-----------------|---------------------------------------|
| Hovedtal | | | | |
| Nettoomsætning | 3.716 | - | - | - |
| Resultat af primær drift | -7.409 | -10.205 | -8.652 | -5.569 |
| Finansielle omkostninger | -4.515 | -7.316 | -7.874 | -3.245 |
| Årets resultat | -14.315 | -17.521 | -16.526 | -8.814 |
| Anlægsaktiver | 985.334 | 567.257 | 253.291 | - |
| Omsætningsaktiver | 29.639 | 384.070 | 710.909 | 1.090.506 |
| Aktiver i alt | 1.014.973 | 951.327 | 964.200 | 1.090.506 |
| Indskudskapital | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 |
| Egenkapital | -56.178 | -41.861 | -24.340 | -7.814 |
| Langfristede forpligtelser | 1.027.718 | 934.957 | 753.557 | 766.066 |
| Kortfristede forpligtelser | 43.433 | 58.231 | 234.983 | 332.254 |
| Passiver i alt | 1.014.973 | 951.327 | 964.200 | 1.090.506 |
| Pengestrøm fra driftsaktivitet | -25.161 | -24.635 | -17.630 | -17.167 |
| Pengestrøm til investeringsaktivitet | -239.783 | -144.611 | -127.135 | -483.165 |
| Pengestrøm fra finansieringsaktivitet | 110.503 | 202.003 | - | 791.734 |
| Pengestrøm i alt | -154.440 | 32.757 | -144.765 | 291.402 |
| Nøgletal | | | | |
| Bruttomargin | 65% | - | - | - |
| Overskudsgrad | Neg. | - | - | - |
| Soliditetsgrad | Neg. | Neg. | Neg. | Neg. |
| Afkast af den investerede kapital | Neg. | Neg. | Neg. | Neg. |
| Egenkapitalforrentning | Neg. | Neg. | Neg. | Neg. |
| Gennemsnitligt antal ansatte | - | - | - | - |

Nøgletallene er beregnet i overensstemmelse med Finansforeningens anbefalinger. Der henvises til definitioner og begreber under anvendt regnskabspraksis. Virksomheden er stiftet 27. november 2015, og derfor omfatter oversigten kun fire regnskabsperioder i stedet for fem.

Risikostyring og risici

Ikke-finansielle forhold

Fjordforbindelsen Frederikssund er en kompleks virksomhed med et nyt forretningsområde i Danmark. Free flow-betalingsanlægget er, i forhold til Danmark, et nyt forretningsområde uden aktører med erfaringen på området. Der er forhold, som skal udføres og etableres for første gang i Danmark, og som muligvis først kendes fuldt ud, når de opstår.

Forretningsmæssige risici

Der er opstillet en business case for Fjordforbindelsen Frederikssund for at vurdere tilbagebetalingstiden for Fjordforbindelsen Frederikssunds samlede forpligtelser. Business casen vurderes årligt og holder sig p.t. under den i loven fastsatte tidsramme for 40 år med tilbagebetalingstid for indfrielse af optagen gæld.

Fjordforbindelsen Frederikssund vil dog være udsat for risici, som i værste fald kan forlænge den forventede tilbagebetalingstid på Fjordforbindelsen Frederikssunds lån.

De væsentligste risici påpeget i business casen er:

- Omkostninger til drift af betalingsanlæg
- Det trafikale indtægtsgrundlag
- Finansielle risici

De enkelte risici er beskrevet nedenfor.

Omkostninger til drift af betalingsanlæg

Projektets største omkostning, udover renteomkostninger, er driften af betalingsanlægget. BroBizz Operatør A/S er valgt til at håndtere den direkte drift af betalingsanlægget, og flere risici er således placeret hos operatøren. Der er få aktører på markedet, som kan løse operatøropgaven, og det kan vise sig vanskeligt på sigt at tiltrække flere operatører og dermed konkurrence på markedet, hvilket kan få omkostningen til at stige.

Det trafikale indtægtsgrundlag

Trafikken på den gamle bro, Kronprins Frederiks Bro, har ikke udviklet sig i den takt, der var forventet i de første trafikprognoser. Det kan blandt andet konstateres, at trafikvæksten på Kronprins Frederiks Bro, siden de første trafikprognoser blev udarbejdet, har været lavere end forudsat, idet hverdagsdøgntrafikken i første halvår af 2019 kun ligger lidt over 22.000 køretøjer, hvilket skal sammenholdes med trafikberegningerne

fra 2014, som forudsatte en trafik på Kronprins Frederiks Bro på 24.400 køretøjer (hverdagsdøgntrafik) allerede i 2018.

Der har også siden åbningen af Kronprinsesse Marys Bro været en væsentlig lavere trafik end forudsat i de første trafikprognoser på den nye forbindelse. I sidste kvartal af 2019 har der været en trafik på cirka 2.700 køretøjer (hverdagsdøgntrafik). Den oprindelige prognose på 12.900 køretøjer i hverdagsdøgntrafik i åbningsåret på den nye fjordforbindelse er således ikke realiseret.

Der må som ved andre vejforbindelser forventes et indsving i trafikken, således at den fulde trafikmængde ikke påregnes at være til stede i den nye fjordforbindelse fra første år. Trafikken forventes først at være på fuldt niveau efter cirka fem år. Beregninger viser, at med cirka 3.500 køretøjer (hverdagsdøgntrafik) i 2020 stigende til 8.400 køretøjer (hverdagsdøgntrafik) i 2025 kan Fjordforbindelsen tilbagebetales inden for de i anlægsloven 40 år.

Der er flere forhold, som på sigt kan øge trafikken. Herunder Frederikssund Kommunes nye byområde Vinge, sydøst for Frederikssund. Udviklingen af området vil medføre vækst i områdets befolkning og arbejdspladser samt



medføre pendlertrafik fra Hornsherred til den kommende nye station i Vinge.

Der gennemføres i 2020 mindre justeringer på J.F. Willumsens Vej, der vil være med til at forbedre den nord-sydgående trafik i Frederikssund. Hvilket netop er muligt uden væsentlige gener, som følge af åbningen af den nye broforbindelse.

Anlægsloven giver endvidere mulighed for at indføre trafikale foranstaltninger på J.F. Willumsens Vej for at sikre et indtægtsgrundlag for den nye fjordforbindelse. Efter anlægslovens bestemmelser kan dette dog først ske efter, at Vejdirektoratet har haft en forudgående forhandling med Frederikssund Kommune og samtykke fra politiet, samt at økonomien kan godkendes af Fjordforbindelsen Frederikssund. Ligeledes har transportministeren meddelt Folketingets Transportudvalg, at det vil blive orienteret, inden eventuelle foranstaltninger iværksættes. Der er dog aktuelt ingen planer om sådanne tiltag.

Finansielle risici

En væsentlig del af anlægsprojektets finansiering er på plads i form af statstilskud og lån. Fjordforbindelsen Frederikssund har fået et statsligt tilskud på 655,4 mio. kroner (2020-pri-

ser) og har optaget fastforrentet statslån med et samlet provenu på cirka 1.103 mio. kroner. Der er tilvejebragt en samlet finansiering på cirka 1.758 mio. kroner til dels anlægsprojektet og dels drift herunder særligt renteudgifter. Udfaldsrummet for de finansielle omkostninger, der er forbundet med finansieringen af fjordforbindelsen, er således mindsket.

Der skal dog, som beskrevet tidligere, løbende optages nye lån, efterhånden som de gamle lån udløber, eller der bliver behov for kapital til driften. Der er således finansielle risici, herunder renteniveau, forbundet med refinansiering og optagelse af nye lån.

Fjordforbindelsen Frederikssunds lånoptagelser og øvrige dispositioner er reguleret ved aftale af 25. maj 2017 mellem Transport- og Boligministeriet, Finansministeriet, Danmarks Nationalbank og Fjordforbindelsen Frederikssund.

Sund & Bælt Partner A/S varetager Fjordforbindelsen Frederikssunds finansielle forhold. Bestyrelsen har i december 2018 vedtaget en revideret finansieringsinstruks, som blandt andet omfatter tilladte låntyper og regler for placering af likvide midler. Fjordforbindelsen Frederikssund har generelt en lavrisiko tilgang til finansielle dispositioner.

Årsregnskab



Resultatopgørelse

| Note | t.kr. | 2019 | 2018 |
|------|---------------------------------|----------------|----------------|
| 3 | Nettoomsætning | 3.716 | - |
| | Driftsomkostninger | -1.309 | - |
| | Bruttoresultat | 2.407 | - |
| 4 | Personaleomkostninger | -853 | -832 |
| 5 | Andre eksterne omkostninger | -8.963 | -9.373 |
| | Resultat af primær drift | -7.409 | -10.205 |
| 6 | Afskrivninger | -2.391 | - |
| | Resultat før finansielle poster | -9.800 | -10.205 |
| | Finansielle indtægter | - | - |
| 7 | Finansielle omkostninger | -4.515 | -7.316 |
| | Årets resultat | -14.315 | -17.521 |

Balance

Aktiver

| Note | t.kr. | 31. december 2019 | 31. december 2018 |
|------|---|-------------------|-------------------|
| | Anlægsaktiver | | |
| 8 | Immaterielle anlægsaktiver | | |
| | Optrækningsret | 967.854 | 567.257 |
| | Software | 10.325 | - |
| | Immaterielle anlægsaktiver i alt | 978.179 | 567.257 |
| 9 | Materielle anlægsaktiver | | |
| | Betalingsanlæg | 7.155 | - |
| | Materielle anlægsaktiver i alt | 7.155 | - |
| | Anlægsaktiver i alt | 985.334 | 567.257 |
| | Omsætningsaktiver | | |
| | Andre tilgodehavender | 4.686 | 2.660 |
| 10 | Periodeafgrænsningsposter | - | 2.016 |
| | Tilgodehavender i alt | 4.686 | 4.676 |
| 11 | Obligationer | - | 200.000 |
| 12 | Likvide midler | 24.953 | 179.394 |
| | Omsætningsaktiver i alt | 29.639 | 384.070 |
| | Aktiver i alt | 1.014.973 | 951.327 |

Balance

Passiver

| Note | t.kr. | 31. december 2019 | 31. december 2018 |
|------|---|-------------------|-------------------|
| | Egenkapital | | |
| 13 | Indskudskapital | 1.000 | 1.000 |
| | Overført resultat | -57.178 | -42.861 |
| | Egenkapital i alt | -56.178 | -41.861 |
| | Forpligtelser | | |
| | Langfristede forpligtelser | | |
| 14 | Statslån | 1.027.718 | 934.957 |
| | Langfristede forpligtelser i alt | 1.027.718 | 934.957 |
| | Kortfristede forpligtelser | | |
| 14 | Kortfristet del af statslån | 17.032 | 15.901 |
| | Leverandør af varer og tjenesteydelser | 10.130 | 3.285 |
| | Gæld til Vejdirektoratet | 12.370 | 35.303 |
| | Anden gæld | 3.901 | 3.745 |
| | Kortfristede forpligtelser i alt | 43.433 | 58.231 |
| | Forpligtelser i alt | 1.071.151 | 993.188 |
| | Passiver i alt | 1.014.973 | 951.327 |

- 15 Transaktioner med nærtstående parter
- 16 Resultatdisponering
- 17 Kontraktlige forpligtelser og eventualposter m.v.
- 18 Begivenheder efter balancedagen

Pengestrømsopgørelse

| t.kr. | 2019 | 2018 |
|---|-----------------|-----------------|
| Resultat af primær drift | -7.409 | -10.205 |
| Regulering for ikke-likvide driftsposter m.v. | | |
| Ændringer i arbejdskapital | 6.786 | 3.136 |
| Renteudgifter, betalt | -24.538 | -17.566 |
| Pengestrøm fra driftsaktivitet | -25.161 | -24.635 |
| Årets investering i opkrævningsret | -421.544 | -289.404 |
| Årets investering i betalingsanlæg | -18.239 | - |
| Køb af værdipapirer | - | -403.270 |
| Handelsrenter ved køb | - | -1.937 |
| Salg af værdipapirer | 200.000 | 550.000 |
| Pengestrøm til investeringsaktivitet | -239.783 | -144.611 |
| Provenu fra statslån inklusive vedhængende renter | 110.503 | 202.003 |
| Pengestrøm fra finansieringsaktivitet | 110.503 | 202.003 |
| Årets pengestrøm | -154.440 | 32.757 |
| Likvider, primo | 179.394 | 146.637 |
| Likvider, ultimo | 24.953 | 179.394 |

Egenkapitalopgørelse

| t.kr. | Indskudskapital | Overført resultat | I alt |
|---|-----------------|-------------------|----------------|
| Egenkapital 1. januar 2019 | 1.000 | -42.862 | -41.862 |
| Årets resultat, jf. resultatdisponering note 16 | - | -14.315 | -14.315 |
| Egenkapital 31. december 2019 | 1.000 | -57.178 | -56.178 |



Noter



Noter

Oversigt over noter til årsregnskabet

Note

- 1 Anvendt regnskabspraksis
- 2 Væsentlige regnskabsmæssige skøn, forudsætninger og vurderinger
- 3 Nettoomsætning
- 4 Personalemkostninger
- 5 Andre eksterne omkostninger
- 6 Afskrivninger
- 7 Finansielle omkostninger
- 8 Immaterielle anlægsaktiver
- 9 Materielle anlægsaktiver
- 10 Periodeafgrænsningsposter
- 11 Obligationer
- 12 Likvide midler
- 13 Indskudskapital
- 14 Statslån
- 15 Transaktioner med nærtstående parter
- 16 Resultatdisponering
- 17 Kontraktlige forpligtelser og eventualposter m.v
- 18 Begivenheder efter balancedagen

Anvendt regnskabspraksis

Årsregnskabet er i henhold til lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens krav for statslige aktieselskaber (regnskabsklasse D) samt lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund.

Der er ingen ændring til regnskabspraksis set i forhold til foregående regnskabsår.

Resultatopgørelse

Nettoomsætning

Virksomhedens indtægter omfatter passageindtægter for passage af Kronprinsesse Marys Bro ved Roskilde Fjord, som indregnes i takt med, at ydelsen leveres, det vil sige med udgangspunkt i antallet af krydsende trafikanter. Nettoomsætningen indeholder også administrationsgebyrer og rykkergebyrer, som indregnes, når gebyrerne udstedes.

Driftsomkostninger

Driftsomkostninger omfatter direkte omkostninger relateret til drift af betalingsanlæg og opkrævning af passageindtægter af køretøjer, der benytter Kronprinsesse Marys Bro ved Roskilde Fjord.

Personaleomkostninger

Personaleomkostninger omfatter honorar i året til bestyrelsen, idet Fjordforbindelsen Frederikssund ikke har ansatte.

Andre eksterne omkostninger

Andre eksterne omkostninger omfatter omkostninger, der er afholdt i året til administration af virksomheden, herunder omkostninger til rådgivere, forretningsførerassistance og revision.

Finansielle indtægter og omkostninger

Finansielle indtægter og omkostninger omfatter forrentning af låneprovenu, som endnu ikke er forbrugt og som derfor er placeret på bankkonti eller i værdipapirer m.v. Renteudgifter til anlægslån (finansiering af anlægsprojektet) aktiveres under opkrævningsret i byggeperioden.

Skat af årets resultat

Virksomheden er ikke skattepligtig, jf. lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund.

Aktiver

Immaterielle anlægsaktiver

Opkrævningsret

Overførsel af midler til Vejdirektoratet til brug for finansiering af anlægsarbejder på fjordforbindelsen modsvares af tilgang til opkrævningsretten. Der er påbegyndt afskrivning på opkrævningsretten, da opkrævning af betaling for passage af køretøjer er påbegyndt.

Afskrivningsperioden fastsættes ud fra den faktiske anvendelse af aktivet set i forhold til den samlede forventede anvendelse i aktivets restløbetid ("Unit of production"). Faktisk anvendelse af aktivet

opgøres på baggrund af antallet af krydsende trafikanter. Der er derved en direkte forbindelse mellem antallet af krydsende trafikanter og værdiforringelsen af aktivet.

Software

Regnskabsposten omfatter software leveret af operatøren af betalingsanlægget til anvendelse i forbindelse med betalingsanlæg.

Måles ved første indregning til kostpris. Software, der er indregnet i balancen, måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger. Software afskrives lineært over den vurderede økonomiske brugstid, som svarer til løbetiden af kontrakten med operatøren af betalingsanlægget, på seks år.

Materielle anlægsaktiver

Regnskabsposten omfatter betalingsanlæg leveret af operatøren til anvendelse i forbindelse med opkrævning af passageindtægter.

Betalingsanlægget måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger. Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen og omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til brug.

Afskrivningsgrundlaget, der opgøres som kostprisen med fradrag af eventuel restværdi, afskrives lineært over den forventede brugstid, baseret på følgende vurdering af aktivets forventede brugstid:

| | |
|----------------|------|
| Betalingsanlæg | 6 år |
|----------------|------|

Afskrivningsgrundlaget opgøres under hensyntagen til aktivets restværdi og reduceres med eventuelle nedskrivninger. Afskrivningsperioden og restværdien fastsættes på anskaffelsestidspunktet og revurderes årligt. Overstiger restværdien aktivets regnskabsmæssige værdi, ophører afskrivning.

Ved ændring i afskrivningsperioden eller restværdien indregnes virkningen for afskrivninger fremadrettet som en ændring i regnskabsmæssigt skøn.

Afskrivninger indregnes i resultatopgørelsen under afskrivninger.

Obligationer

Børsnoterede obligationer måles og indregnes til amortiseret kostpris i henhold til virksomhedens investeringspolitik.

Forpligtelser

Statslån

Statslån indregnes ved lånoptagelse til dagsværdi efter fradrag af afholdte transaktionsomkostninger. I efterfølgende perioder måles statslån til amortiseret kostpris ved anvendelse af "Den effektive rentes metode".

Øvrige gældsforpligtelser

Øvrige gældsforpligtelser måles til nettorealiseringsværdien.

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen viser virksomhedens pengestrømme fordelt på drifts-, investerings- og finansieringsaktivitet for året, årets forskydning i likvider og virksomhedens likvider i begyndelse og slutning af året.

Pengestrøm fra driftsaktivitet

Pengestrømme for driftsaktivitet opgøres som årets resultat reguleret for ikke-kontante driftsposter og ændring i driftskapital.

Pengestrøm til investeringsaktivitet

Pengestrømme for investeringsaktivitet omfatter betaling i forbindelse med køb og salg af immaterielle, materielle og finansielle aktiver.

Pengestrøm fra finansieringsaktivitet

Pengestrømme for finansieringsaktivitet omfatter ændring i størrelse af virksomhedens indskudte kapital og omkostninger forbundet hermed samt optagelse af lån og afdrag på rentebærende gæld.

Likvider

Likvider omfatter likvide beholdninger.

Nøgletal

De anførte nøgletal er beregnet således:

Bruttomargin

$$\frac{\text{Bruttoresultat} \times 100}{\text{Nettoomsætning}}$$
Overskudsgrad

$$\frac{\text{Resultat af primær drift} \times 100}{\text{Nettoomsætning}}$$
Soliditetsgrad

$$\frac{\text{Egenkapital ultimo} \times 100}{\text{Aktiver i alt, ultimo}}$$
Afkast af den investerede kapital

$$\frac{\text{Resultat af primær drift} \times 100}{\text{Gennemsnitlig investeret kapital}}$$
Egenkapitalforrentning

$$\frac{\text{Ordinært resultat efter skat} \times 100}{\text{Gennemsnitlig egenkapital}}$$
Væsentlige regnskabsmæssige skøn, forudsætninger og vurderinger

Der henvises til langtidsbudgettet vedlagt som bilag til ledelsesberetningen, som er grundlaget for værdien af virksomhedens opkrævningsret.

Nettoomsætning

Virksomheden har kun ét indtægtssegment, som består af passageindtægter og administrationsindtægter fra Kronprinsesse Marys Bro ved Roskilde Fjord.

| t.kr. | 2019 | 2018 |
|--------------------------------|--------------|------|
| Opkrævning af passageindtægter | 3.194 | - |
| Administrationsindtægter | 522 | - |
| I alt | 3.716 | - |

Personaleomkostninger

Fjordforbindelsen Frederikssund har ingen ansatte. I personaleomkostninger indgår honorar til bestyrelsen med 853 t.kr. (2018: 832 t.kr.)

Det udbetalte vederlag er fordelt således:

| t.kr. | 2019 | 2018 |
|------------------------------------|------------|------------|
| Leif Jørn Tullberg | 319 | 312 |
| Helle Mørk Friis | 213 | 208 |
| Tina Tving Stauning | 107 | 104 |
| John Schmidt Andersen | 107 | 104 |
| Martin Raahauge Borreskov Geertsen | 107 | 104 |
| I alt | 853 | 832 |

Andre eksterne omkostninger

| t.kr. | 2019 | 2018 |
|---|--------------|--------------|
| Eksterne rådgivere | 3.250 | 3.638 |
| Juridisk rådgivning | 51 | 1.192 |
| Tilbudsvederlag | - | 750 |
| Forretningsfører | 3.016 | 1.744 |
| Kommerciel kommunikation | 1.226 | 1.101 |
| Honorar til valgte revisor | 301 | 271 |
| Anden økonomisk assistance | 604 | 192 |
| Låneforvaltning Sund & Bælt Partner A/S | 310 | 345 |
| Øvrige omkostninger | 205 | 140 |
| I alt | 8.963 | 9.373 |

Honorar til valgte revisorer

| t.kr. | 2019 | 2018 |
|--|------------|------------|
| Lovpligtig revision af årsregnskabet | | |
| ERNST & YOUNG | 105 | 95 |
| Godkendt Revisionspartnerselskab | | |
| Rigsrevisionen | 64 | 55 |
| Andre erklæringsopgaver med sikkerhed | | |
| ERNST & YOUNG | 11 | 14 |
| Godkendt Revisionspartnerselskab | | |
| Skatterådgivning | | |
| ERNST & YOUNG | - | - |
| Godkendt Revisionspartnerselskab | | |
| Andre ydelser | | |
| ERNST & YOUNG | 121 | 107 |
| Godkendt Revisionspartnerselskab | | |
| I alt | 301 | 271 |

Afskrivninger

| t.kr. | 2019 | 2018 |
|----------------------|--------------|----------|
| Immaterielle aktiver | 2.080 | - |
| Materielle aktiver | 311 | - |
| I alt | 2.391 | - |

Finansielle omkostninger

| t.kr. | 2019 | 2018 |
|----------------------------|--------------|--------------|
| Renter, statslån | 6.925 | 6.361 |
| Renter, statslån aktiveret | -3.532 | -2.103 |
| Renter, obligationer | 400 | 2.223 |
| Renter, kreditinstitutter | 722 | 835 |
| I alt | 4.515 | 7.316 |

Immaterielle anlægsaktiver

| t.kr. | Opkrævningsret | Software | I alt |
|--|----------------|---------------|----------------|
| Kostpris 1. januar 2019 | 567.257 | - | 567.257 |
| Tilgang | 398.697 | 10.774 | 409.471 |
| Rentetilskrivning | 3.532 | - | 3.532 |
| Afgang | - | - | - |
| Kostpris 31. december 2019 | 969.486 | 10.774 | 980.260 |
| Afskrivninger 1. januar 2019 | - | - | - |
| Årets afskrivninger | -1.631 | -449 | -2.080 |
| Afskrivninger 31. december 2019 | -1.631 | -449 | -2.080 |
| Regnskabsmæssig værdi 31. december 2019 | 967.854 | 10.325 | 978.179 |

Der er aktiveret renter med i alt 5.905 t.kr. i den bogførte saldo, mens 963.581 t.kr. vedrører tilgange i 2017-2019.

Materielle anlægsaktiver

| t.kr. | Betalingsanlæg |
|--|----------------|
| Kostpris 1. januar 2019 | - |
| Tilgang | 7.466 |
| Afgang | - |
| Kostpris 31. december 2019 | 7.466 |
| Afskrivninger 1. januar 2019 | - |
| Årets afskrivninger | -311 |
| Afskrivninger 31. december 2019 | -311 |
| Regnskabsmæssig værdi 31. december 2019 | 7.155 |

Periodeafgrænsningsposter

Der er ingen periodeafgrænsningsposter for året 2019, sidste år vedrørte beløbet etablering af betalingsanlæg.

Obligationer

Værdipapirbeholdning, der måles til amortiseret kostpris, omfatter børsnoterede obligationer i danske kroner, der er ingen værdipapirbeholdning pr. 31. december 2019. Obligationsbeholdningen har fast rente.

Likvide midler

Den indbetalte indskudskapital på 1.000 t.kr. er placeret på separat konto i pengeinstitut. Det statslige indskud på 1.000 t.kr. tilbageføres til statskassen, når gælden er tilbagebetalt.

Indskudskapital

Indskudskapitalen består af 1 ejerandel à nominelt 1.000 t.kr. Virksomheden ejes 100 procent af Transport- og Boligministeriet.

Statslån

De optagne lån er fire stående statslån på nominelt 750.000 t.kr. med udløb henholdsvis 15. november 2025, 15. november 2029 og 15. november 2039 med en fast rente på henholdsvis 0,5 procent, 1,75 procent og 4,5 procent eksklusive provision.

Årets skyldige renter på lånene er opgjort til 2.885 t.kr. og indgår i renteomkostninger i resultatopgørelsen. Amortisering på statslånene udgør 16.188 t.kr. for 2019.

Udviklingen i statslånenes regnskabsmæssige værdi:

| t.kr. | Statslån |
|--|------------------|
| 1. januar 2019 | 950.858 |
| Tilgang | 110.080 |
| Amortisering | -16.188 |
| Regnskabsmæssig værdi 31. december 2019 | 1.044.750 |

Den kortfristede del af statslånene udgør 17.032 t.kr. Den regnskabsmæssige værdi af statslånene efter et år udgør 1.027.718 t.kr. og 958.577 t.kr. efter fem år.

Transaktioner med nærtstående parter

Transaktioner med nærtstående parter

Virksomhedens nærtstående parter omfatter følgende:

- Transport- og Boligministeriet, som ejer virksomheden 100 procent
- Vejdirektoratet, forretningsfører

Anlægsprojektet er særskilt optaget på finansloven. I 2019 var der ikke afsat midler til forbrug på finansloven. Ved udgangen af 2019 udgør det samlede forbrug fra projektets begyndelse 1.599,4 mio. kroner. Anlægsprojektet indgår på finansloven under § 28.21.20 (anlægsbevillinger).

Anlægssentrepriserne er og bliver indgået med Vejdirektoratet som byggeherre, og Fjordforbindelsen Frederikssund er således ikke kontraktpart.

Vejdirektoratet er i henhold til lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund § 10, stk. 5 forretningsfører for Fjordforbindelsen Frederikssund og varetager den daglige ledelse og administration. Vejdirektoratet stiller i henhold til lovens § 10, stk. 7 det nødvendige antal medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed til varetagelse af Fjordforbindelsen Frederikssunds virksomhed, herunder til administrations-, projekterings- og udbuds- og kontraktopgaver, samt til varetagelse af Fjordforbindelsen Frederikssunds gælds- og formueforvaltning. Desuden udarbejder Vejdirektoratet efter lovens § 10, stk. 6 materiale om udbud og indgåelse af kontrakt i forbindelse med anlæg samt om opgaven med etablering, drift og vedligehold af betalingsanlæg og opgaven med inddrivelse af betaling for passage. Efter lovens § 10, stk. 8 betaler Fjordforbindelsen Frederikssund Vejdirektoratet for at varetage de nævnte opgaver. I årsregnskabet er der udgiftsført omkostninger til Vejdirektoratet med i alt 3.016 t.kr., jf. bekendtgørelse nr. 883 af 28. juni 2016 om afregning mellem Fjordforbindelsen Frederikssund og Vejdirektoratet.

Virksomheden har anvendt muligheden for statslige genudlån optaget i Danmarks Nationalbank. Dispositionen sker med henvisning til indgået trepartsaftale mellem Finansministeriet, Danmarks Nationalbank og Transport- og Boligministeriet. Der henvises til note 14 vedrørende de optagne lån.

Resultatdisponering

Forslag til resultatdisponering

| t.kr. | 2019 | 2018 |
|----------------------------------|----------------|----------------|
| Overført til egenkapitalreserver | -14.315 | -17.521 |
| | -14.315 | -17.521 |

Kontraktlige forpligtelser og eventualposter m.v.

Fjordforbindelsen Frederikssund har indgået aftale med Sund & Bælt Partner A/S om finansforvaltning relateret til den låntagning, der skal finde sted med henblik på finansiering af projektet, jf. lovbemærkningerne. Fjordforbindelsen Frederikssund har i regnskabsperioden 2019 udgiftsført 310 t.kr. til Sund & Bælt Partner A/S, jf. note 5.

Fjordforbindelsen Frederikssund har indgået aftale med operatør af betalingsanlæg, BroBizz Partner A/S, vedrørende etablering og drift af betalingsanlæg på fjordforbindelsen over Roskilde Fjord syd for Frederikssund. Kontrakten er indgået for seks år, men kan forlænges med 2 x 2 år, dvs. i alt 10 år. Den maksimale længde af kontrakten udgør således i alt 10 år, og beløbet udgør 65.324 t.kr. afhængigt af performance og øvrige forhold.

Begivenheder efter balancedagen

Der er ikke indtruffet begivenheder efter balancedagen, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på virksomhedens finansielle stilling pr. 31. december 2019. Coronakrisen forventes alene at have fremadrettet effekt.

Bilag til ledelsesberetning



Langtidsbudget 2020 for Fjordforbindelsen Frederikssund (løbende priser)

Indledning

Nedenstående langtidsbudget 2020 er vedtaget af bestyrelsen den 24. februar 2020.

Forudsætninger

Trafikgrundlag

1. Trafikgrundlaget frem til år 2060 er fastlagt med udgangspunkt i seneste passageprognoser. Der budgetteres med en hverdagsdøgnstrafik på cirka 3.500 det første år (år 2020). Der er i beregningen af trafikgrundlaget over 40 år lagt en antagelse om en indsvingsperiode i de første fem år således, at der i år 2025 er cirka 8.400 passager på den nye fjordforbindelse. Derudover er der forudsat en årlig vækst i antal køretøjer på 0,9 procent.

Takster

2. Takst er fastlagt til de aktuelle 14 kroner for køretøjer under 3.500 kg og 41 kroner for køretøjer over 3.500 kg. Dette svarer til takstniveauet angivet i anlægsloven. Der er forudsat en real takststigning svarende til forudsætningerne om inflation.

Omsætning

3. Omsætningen indeholder alene indtægter fra passageafgifter. Anden omsætning vedr. rykker- og administrationsgebyrer indgår ikke, idet niveauet igennem Fjordforbindelsen Frederikssunds levetid er vurderet uvæsentligt, da det forventes, at størstedelen af de rejsende er registrerede kunder, og der således betales automatisk.

Driftsomkostninger

4. Driftsomkostningerne er estimeret på baggrund af virksomhedens omkostninger i henhold til normal drift. Der er for år 2020 tale om et implementeringsår, hvor særlige forhold øger omkostningerne. For de øvrige år forventes virksomheden at overgå til en egentlig driftsfase, hvorfor udgifterne er lavere. Den forudsatte realstigning i taksterne vurderes erfaringsmæssigt ligeledes at slå igennem på driftsomkostningerne, og der er budgetteret med en tilsvarende realstigning i driftsomkostningerne.

Afskrivninger

5. Afskrivningerne omfatter afskrivninger på opkrævningsretten og betalingsanlægget. Opkrævningsretten afskrives efter Unit of Production-metoden, mens betalingsanlægget afskrives efter den lineære metode jf. anvendt regnskabspraksis.

Finansielle poster

6. De finansielle poster består af renteudgifter vedr. statslån, hvori amortisering af overkurs på statslån er modregnet, samt renteudgifter fra pengeinstitutter.

Likviditetsbevægelse

7. I likviditetsbevægelsen er indeholdt omkostninger til anlægsinvesteringer. Fremadrettet forventes kun mindre udgifter til anlægsprojektet til færdiggørelsesarbejder. Det forventes, at likviditetstrækket kan finansieres af kassekrediten til og med 2022. Næste statslån forventes optaget i 2023.

| Mio. kr. ÅR | Trafik (HDT i 1.000) | Omsætning* | Omkostninger | Afskrivninger | Finansielle poster | Årets resultat | Likviditetsbevægelse* | Nettogæld primo | Nettogæld ultimo** |
|-------------|----------------------|------------|--------------|---------------|--------------------|----------------|-----------------------|-----------------|--------------------|
| 2019 | | 4 | -11 | -2 | -5 | -14 | -454 | -271 | -725 |
| 2020 | 3,5 | 20 | -15 | -13 | -7 | -15 | -40 | -725 | -765 |
| 2021 | 4,5 | 21 | -11 | -14 | -7 | -11 | -17 | -765 | -782 |
| 2022 | 5,5 | 25 | -11 | -16 | -7 | -9 | -13 | -782 | -795 |
| 2023 | 6,5 | 30 | -11 | -19 | -7 | -7 | -11 | -795 | -806 |
| 2024 | 7,5 | 35 | -11 | -21 | -7 | -5 | -7 | -806 | -813 |
| 2025 | 8,4 | 39 | -11 | -23 | -7 | -2 | 1 | -813 | -812 |
| 2026 | 8,5 | 40 | -11 | -21 | -8 | 0 | 6 | -812 | -806 |
| 2027 | 8,5 | 40 | -11 | -21 | -8 | 0 | 6 | -806 | -800 |
| 2028 | 8,6 | 41 | -11 | -21 | -8 | 0 | 7 | -800 | -793 |
| 2029 | 8,7 | 41 | -11 | -22 | -9 | 0 | 6 | -793 | -787 |
| 2030 | 8,7 | 42 | -11 | -22 | -9 | 0 | 7 | -787 | -780 |
| 2031 | 8,8 | 42 | -11 | -22 | -9 | 0 | 8 | -780 | -772 |
| 2032 | 8,9 | 43 | -11 | -23 | -9 | 0 | 8 | -772 | -763 |
| 2033 | 9,0 | 44 | -12 | -23 | -8 | 1 | 9 | -763 | -754 |
| 2034 | 9,1 | 44 | -12 | -23 | -8 | 1 | 10 | -754 | -745 |
| 2035 | 9,2 | 45 | -12 | -24 | -8 | 1 | 10 | -745 | -735 |
| 2036 | 9,2 | 45 | -12 | -24 | -8 | 2 | 11 | -735 | -724 |
| 2037 | 9,3 | 46 | -12 | -24 | -8 | 2 | 11 | -724 | -713 |
| 2038 | 9,4 | 47 | -12 | -25 | -8 | 2 | 12 | -713 | -701 |
| 2039 | 9,5 | 47 | -12 | -25 | -12 | -1 | 10 | -701 | -691 |
| 2040 | 9,6 | 48 | -12 | -25 | -6 | 4 | 29 | -691 | -662 |
| 2041 | 9,7 | 49 | -12 | -26 | -6 | 5 | 29 | -662 | -633 |
| 2042 | 9,7 | 49 | -12 | -26 | -6 | 5 | 30 | -633 | -604 |
| 2043 | 9,8 | 50 | -12 | -26 | -6 | 5 | 30 | -604 | -573 |
| 2044 | 9,9 | 51 | -12 | -27 | -6 | 6 | 31 | -573 | -542 |
| 2045 | 10,0 | 51 | -12 | -27 | -6 | 6 | 32 | -542 | -510 |
| 2046 | 10,1 | 52 | -12 | -27 | -7 | 6 | 32 | -510 | -478 |
| 2047 | 10,2 | 53 | -12 | -28 | -5 | 8 | 35 | -478 | -443 |
| 2048 | 10,3 | 54 | -12 | -28 | -5 | 8 | 36 | -443 | -408 |
| 2049 | 10,4 | 54 | -12 | -29 | -5 | 9 | 36 | -408 | -371 |
| 2050 | 10,5 | 55 | -13 | -29 | -4 | 10 | 38 | -371 | -334 |
| 2051 | 10,6 | 56 | -13 | -29 | -4 | 10 | 39 | -334 | -295 |
| 2052 | 10,7 | 57 | -13 | -30 | -3 | 11 | 40 | -295 | -255 |
| 2053 | 10,8 | 58 | -13 | -30 | -3 | 11 | 41 | -255 | -215 |
| 2054 | 10,8 | 58 | -13 | -31 | -3 | 12 | 41 | -215 | -173 |
| 2055 | 10,9 | 59 | -13 | -31 | -3 | 12 | 42 | -173 | -131 |
| 2056 | 11,0 | 60 | -13 | -32 | -3 | 12 | 43 | -131 | -88 |
| 2057 | 11,1 | 61 | -13 | -32 | -3 | 13 | 44 | -88 | -45 |
| 2058 | 11,2 | 62 | -13 | -32 | -3 | 13 | 44 | -45 | 0 |
| 2059 | 11,3 | 63 | -13 | -27 | -3 | 19 | 45 | 0 | 45 |
| 2060 | 11,4 | 63 | -13 | 0 | 0 | 50 | 49 | 45 | 94 |

*Bemærk at likviditetsbevægelsen for 2019 er den realiserede bevægelse. For de resterende år er det forudsat, at posterne i langtidsbudgettet har likviditetseffekt i det samme år, som de er resultatført.

** Nettogælden er opgjort som nominelt beløb for gælden tillagt likvid beholdning.

PÅTEGNINGER



Ledelsespåtegning

Bestyrelsen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2019 for den selvstændige offentlige virksomhed Fjordforbindelsen Frederikssund.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven og lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af virksomhedens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2019 samt af resultatet af virksomhedens aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar-31. december 2019.

Ledelsesberetningen indeholder efter vores opfattelse en retvisende redegørelse for udviklingen i virksomhedens aktiviteter og økonomiske forhold, periodens resultater, pengestrømme og finansielle stilling samt en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som virksomheden står over for.

Årsrapporten indstilles til virksomhedsmødets godkendelse.

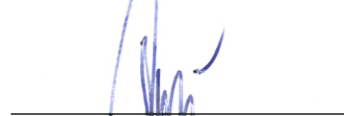
Frederikssund, den 25. marts 2020

Forretningsfører:



Jens Holmboe
Vejdirektør

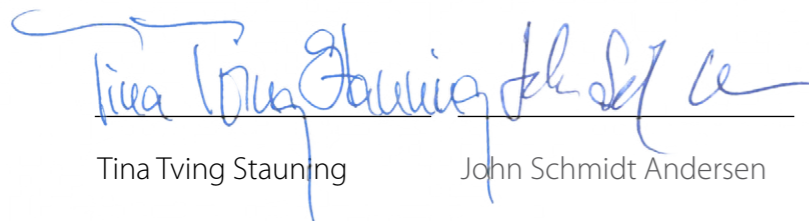
Bestyrelse:



Leif Jørn Tullberg
Formand



Helle Mørk Friis
Næstformand



Tina Tving Stauning

John Schmidt Andersen



Martin Raahauge
Borreskov Geertsen

De uafhængige revisorerers revisionspåtegning

Til transportministeren

Revisionspåtegning på årsregnskabet

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for den selvstændige offentlige virksomhed Fjordforbindelsen Frederikssund for regnskabsåret 1. januar-31. december 2019, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis. Årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven (regnskabsklasse D) og lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af den selvstændige offentlige virksomhed Fjordforbindelsen Frederikssunds aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2019 samt af resultatet af den selvstændige offentlige virksomhed Fjordforbindelsen Frederikssunds aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar-31. december 2019 i overensstemmelse med årsregnskabsloven og lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund.

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

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

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

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabsloven og lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund. 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 den selvstændige offentlige virksomhed Fjordforbindelsen Frederikssunds evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere den selvstændige offentlige virksomhed Fjordforbindelsen Frederikssund, 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, 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, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af den selvstændige offentlige virksomhed Fjordforbindelsen Frederikssunds 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 den selvstændige offentlige virksomhed Fjordforbindelsen Frederikssunds 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 den selvstændige offentlige virksomhed Fjordforbindelsen Frederikssund ikke længere kan fortsætte driften.
- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af årsregnskabet, herunder note-oplysningerne, samt om årsregnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.

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

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen

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

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

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

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

Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

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

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

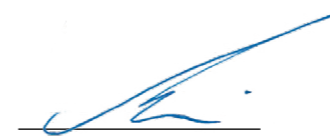
Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom i denne udtalelse.

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

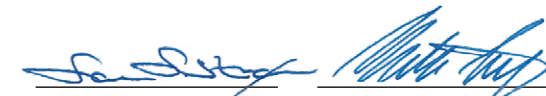
København, den 25. marts 2020

ERNST & YOUNG
Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nummer 30700228

Rigsrevisionen
CVR-nummer 77806113



Michael N.C. Nielsen
Statsautoriseret revisor
mne26738



Lone Lærke Strøm
Rigsrevisor

Malene Sau Lan Leung
Kontorchef

