

# Årsrapport 2011

Metroselskabet I/S



M



# Indhold

1.0	Året i hovedtræk	4
2.0	Ledelsesberetning	8
	Økonomi	10
	Forretningsstrategi	14
	Metrodrift	16
	Cityringen	21
	Større projekter	26
	Virksomhedsledelse	28
	Samfundsansvar	35
3.0	Årsregnskab	40
	Regnskabspraksis	41
	Resultatopgørelse	45
	Balance	46
	Pengestrømsopgørelse	48
	Noter	49
4.0	Metroselskabets bestyrelse	66
5.0	Påtegninger	70
	Ledespåtegning	72
	De uafhængige revisorers erklæring	73
6.0	Bilag	76
	Langtidsbudget	78

## 1.0

# Året i hovedtræk

**Økonomisk resultat for 2011**

Årets overskud før af- og nedskrivninger er fra 2010 steget med 81 mio. kr. til 191 mio. kr. i 2011 som følge af en større passagervækst end forventet samt lavere omkostninger til driften af Metroen. De lavere omkostninger er en konsekvens af den nye driftskontrakt med Ansaldo STS, der trådte i kraft ultimo 2010.

Årets resultat er påvirket af to meget store poster – hensættelse til anlæg af Cityringen og markedsværdiregulering af lån og renteaftaler. Hensættelsen er et resultat af, at der primo året blev indgået kontrakter vedrørende anlæg af Metro, mens markedsværdireguleringen alene er en regnskabsmæssig registrering, der ikke har betydning for selskabets evne til at servicere sine forpligtelser.

Selskabets korrigerede egenkapital, opgjort eksklusiv markedsværdireguleringen, er faldet med 6,0 mia. kr. til ultimo 2011 at udgøre 2,8 mia. kr. Udviklingen i egenkapitalen er en konsekvens af den foretagne hensættelse og følger den forventede finansiering af Cityringen.

**Anlægsarbejdet på Cityringen sat i gang**

7. januar 2011 blev kontrakterne om hovedstadens kommende metrosystem – Cityringen – underskrevet. Ansaldo STS skal stå for at levere tog, styresystemer og infrastruktur samt driften af Cityringen i fem til otte år. Copenhagen Metro Team (CMT) skal anlægge stationer og tunneller.

I efteråret 2011 blev det første anlægsarbejde på Cityringen sat i gang i Nørrebro-parken. Ved årets udgang var halvdelen af Cityringens 21 byggepladser overdraget fra de såkaldt forberedende arbejder – ledningsomlægninger og arkæologiske udgravninger – til anlægsentreprenøren Copenhagen Metro Team. Den samlede pris for Cityringen er 21,3 mia. kr. i 2010-priser. Cityringen med de 17 nye stationer åbner i december 2018.

**Passagervæksten bedre end ventet**

Metroen er et efterspurgt transportmiddel, som borgere og turister i hovedstaden har taget til sig. Ligesiden åbningen i 2002 har Metroen oplevet en konstant passagerfremgang. Den tendens fortsatte som forventet i 2011, men væksten var større end forventet, med et samlet passagertal på mere end 54 mio. passagerer. Knap en million flere passagerer, end der var budgetteret med, og to millioner flere end i 2010.

**Afgørelse i****voldgiftssagen anlagt af COMET**

Den 10. april 2012 blev der afsagt kendelse i voldgiftssagen med den store anlægsentreprenør, COMET på den idriftsatte Metro. COMET, havde oprindeligt fremsat et krav om ekstrabetaling på 4 mia. kr. men den mulige kompensation blev af Voldgiftsretten begrænset til ikke at kunne overstige 2 mia. kr. COMET fik med kendelsen tilkendt en samlet ekstrabetaling på 478 mio. kr. (ekskl. renter)

“  
Væksten var større  
end forventet med et  
samlet passagertal  
på mere end **54 mio.**  
passagerer.”

Beløbet forventes ved betalingen at blive modregnet det lån på i alt 839 mio. kr. (ekskl. renter), som Metroselskabet i årene 1999 til 2002 stillede til rådighed for COMET med henblik på at sikre COMET tilstrækkelig likviditet til at gennemføre anlægsarbejdet inden for den aftalte tidsplan. Metroselskabets samlede tilgodehavende hos COMET vil med tillæg af renter forfalde til betaling, når Voldgiftsretten i løbet af 2013 har afsagt kendelse i de opfølgende spørgsmål om renter, valuta mv.

Konsekvensen af Voldgiftsrettens kendelse er indarbejdet i Metroselskabets regnskab for 2011. Der henvises til omtalen af voldgiftssagen under afsnit 2.6.

#### Udredning om ny Metro til Nordhavnen

I november 2011 offentliggjorde Metro-selskabet og Udviklingsselskabet By & Havn en udredning om en afgrening fra Cityringen til Nordhavnen. Udredningen beskriver en mulig afgrening fra Cityringen til Nordhavnen, hvor den ene af de to Metro-linjer på Cityringen føres videre til to nye Metrostationer i Nordhavnen. Rapporten beskriver, at der både er store økonomiske, tidsmæssige og miljømæssige fordele ved at gennemføre projektet som en del af byggeriet af Cityringen.

I starten af 2012 er der indgået en aftale mellem staten ved Transportministeriet, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, der giver Metroselskabet mulighed for at anvende 96 mio. kr. til at igangsætte det forberedende arbejde til en Nordhavnsmetro.

I takt med byudviklingen kan metrolinjen forlænges ud i Nordhavn med nye højbanestationer. På sigt vurderes, at ca. 11.000 nye passagerer vil stige på et metrotog per døgn på de to nye stationer i Nordhavnen.

#### Rejsekortet er kommet til hovedstaden

I november blev det muligt for en test-gruppe at anvende rejsekort i hovedstads-området, og Metro-systemet er nu forsynet med fuldt funktionsdygtigt apparatur til ind- og ud-check med Rejsekort.

Metroens passagerer har taget de nye muligheder for at købe elektroniske billetter til sig. Metroen lancerede i foråret en app, der gør det nemt for kunderne at få rejse-information fra både bus, tog og Metro og købe billetter. Produktet har vist sig særdeles populært. Flere vælger at købe billet til den kollektive trafik i hovedstaden via mobiltelefonen, og i 2011 rundede mobilbilletten efter blot to år en milepæl med 10 mio. solgte billetter.

Rejsekort og mobilbilletter har derudover bidraget til, at trafik-selskaberne i hovedstadsområdet har styrket samarbejdet og passagerinformationerne yderligere i løbet af året, der gik.

#### Nyt sekretariat for letbanen i Ring 3

Metroselskabet fik i sensommeren 2011 til opgave at fungere som sekretariat for en letbane i Ring 3. Opgaven er at udarbejde et beslutningsgrundlag for letbanen i Ring 3. Metroselskabet skal bidrage med ekspertise og erfaringer fra anlæg og drift af Metroen. Ejerkredsen består af staten, Region Hovedstaden samt 11 kommuner, som alle deltager i processen.

Letbanen, der er foreslået anlagt på strækningen Lundtofte-Ishøj, vil blive 28 km lang med 28 stationer.

#### Partnerskabsaftale om lærlinge på Cityringen

Metroselskabet indgik i sommeren 2011 en partnerskabsaftale med Dansk Byggeri, 3F, BAT-kartellet, LO samt vore to hovedentre-



Metroen er den mest miljøvenlige måde at bevæge sig gennem byen på, når man ser bort fra at gå eller at cykle.”

prenører, CMT og Ansaldo, om lærlinge på Cityringen. Målsætningen er, at 5 til 7 pct. af de timelønsansatte på byggepladserne skal være lærlinge. I tilknytning til aftalen ansættes gennem Byggeriets Uddannelser en såkaldt “matchmaker”, som har til opgave at finde de efterspurgte kompetencer til byggeriet blandt de potentielle lærlinge.

#### Miljø

I august 2011 udkom Metroselskabets miljørapport, der indeholder afsnit om Metroselskabets vision og målsætninger for miljøindsatsen, Metroens miljøbelastning, handlingsplanen for de kommende år samt miljøregnskabet.

Det fremgår af rapporten, at Metroen er den mest miljøvenlige måde at bevæge sig gennem byen på, når man ser bort fra at gå eller cykle. Ser man på Metroens kørestrøm per personkilometer, er det lykkedes at reducere forbruget med 22 pct. i perioden 2008–2010. Fra 2018 vil der være endnu flere muligheder for miljøvenlig transport, når Cityringen åbner, hvor 85 pct. af københavnere vil få under 600 meter til en Metro- eller togstation.

Der er fokus på bæredygtighed i konstruktionen af Cityringen. Overskudsjord fra ud-boringen bruges til anlæg af holme i byudviklingsområdet Nordhavn. Der anvendes samtidig “grøn beton” til konstruktionerne, hvilket betyder, at CO<sub>2</sub>-udledningen fra produktionen af beton kan reduceres med omtrent 30 pct.

#### Nabokommunikation

I Metroselskabet er det højt prioriteret at sikre, at naboer samt andre interesserede løbende er godt informeret om det igangværende og kommende anlægsarbejde. I 2011 er den direkte dialog med naboerne sket gennem en lang række kanaler som

f.eks. hjemmesiden, opslag på døre, informationsmøder, den mobile informationsstand “Åben Skurvogn” og lokalpressen.

Byggepladshegnene vil sætte deres præg på bybilledet frem til 2018, og Metroselskabet har derfor igangsat et projekt, der skal bidrage til at gøre hegnene interessante at kigge på, blandt andet via kunstneriske installationer. Flere af hegnene nåede i årets løb at blive udsmykket – i Nørrebro-parken var lokale kunstnere og børn med til at sætte deres præg på hegnet, og på Kongens Nytorv udsmykkede den amerikanske kunstner Shepard Fairey byggepladshegnet.

Vi håber med årsrapporten at kunne give et styrket indblik i Metroselskabet. God læselyst.

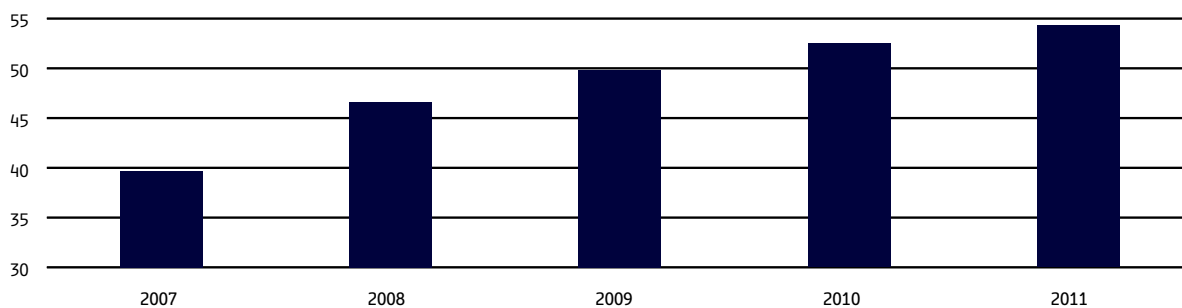
**Henning Christophersen**  
Bestyrelsesformand

**Henrik Plougmann Olsen**  
Administrerende direktør

## Resume af nøgletal

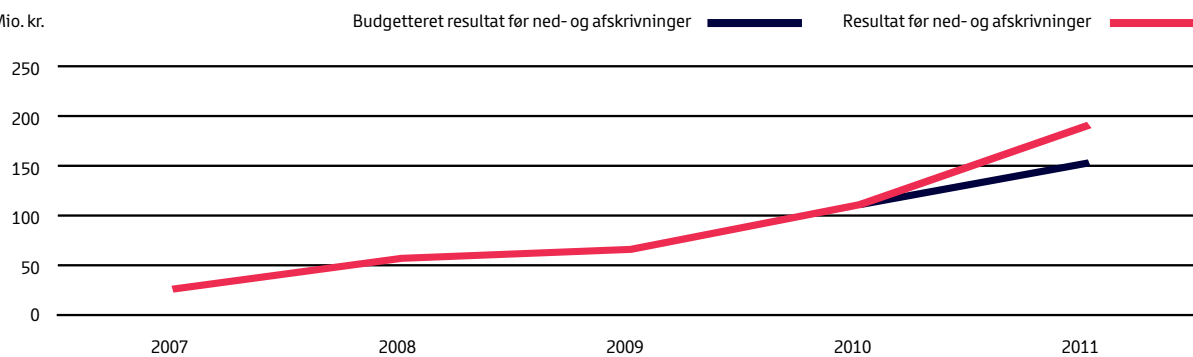
### Passagertal

Mio. passagerer



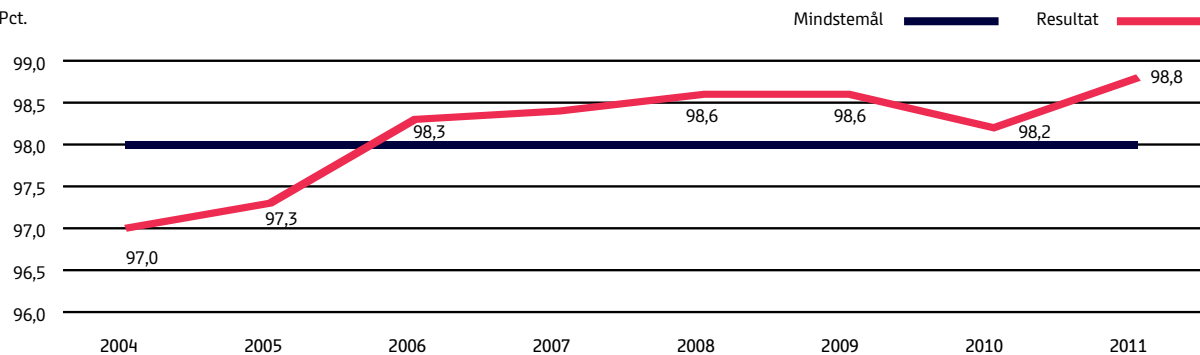
### Resultat før ned- og afskrivninger

Mio. kr.



### Driftsstabilitet

Pct.







# Ledelsesberetning

- 2.1 Økonomi
- 2.2 Foretningsstrategi
- 2.3 Metrodrift
- 2.4 Cityringen
- 2.5 Større projekter
- 2.6 Virksomhedsledelse
- 2.7 Samfundsansvar

## 2.1

## Økonomi

“  
**Resultatet er bedre end forventet**  
og vurderes at være særdeles tilfredsstillende.”

### Årets resultat og egenkapitaludvikling

Resultat før afskrivninger og finansielle poster udgør for 2011 et overskud på 191 mio. kr., hvilket er en forbedring med 81 mio. kr. i forhold til 2010.

Det bedre resultat før afskrivninger kan henføres til stigende passagerindtægter samt en opnået besparelse ved indgåelse af den nye kontrakt i 2010 om drift af Metroen. Resultatet er bedre end forventet og vurderes at være særdeles tilfredsstillende.

Af- og nedskrivninger udgør 5.689 mio. kr., hvilket er 4.902 mio. kr. højere end i 2010. Dette skyldes, at der som følge af kontraktindgåelserne vedrørende anlæg af Cityringen primo 2011 er foretaget en regnskabsmæssig hensættelse på 5.406 mio. kr. Hensættelsen er baseret på en forsigtig vurdering af Metroens samlede genindvindingsværdi og er alene udtryk for, at selskabet med kontraktindgåelserne forpligter sig til investeringen, der ikke fuldt ud vil blive genindvundet ved fremtidige indtægter i form af passagerindtægter mv. Dette er i overensstemmelse med forudsætningerne og beskrivelsen i anlægsloven for Cityringen. Resultatet før finansielle poster udgør herefter et underskud på 5.498 mio. kr.

Finansielle poster omfatter renteindtægter på 179 mio. kr. og renteudgifter på 636 mio. kr. Resultat efter finansielle poster udgør et underskud på 5.954 mio. kr.

Endelig medfører markedsværdiregulering en regnskabsmæssig udgift på 2.882 mio. kr. Markedsværdireguleringen kan primært henføres til selskabets finansielle aftaler om renteafdækning, som er indgået med henblik på at øge budgetsikkerheden i selskabets langsigtede økonomi. Reguleringen er alene en regnskabsmæssig registrering, som ikke har nogen likviditetsmæssig virkning i lyset af, at aftalerne efter hensigten fastholdes til udløb.

Årets resultat på -8.837 mio. kr. er fragået egenkapitalen, der herefter udgør 303 mio. kr. Selskabets korrigerede egenkapital, hvor der er korrigeret for markedsværdireguleringer udgør 2.847 mio. kr. ultimo 2011. Faldet heri på 5.954 mio. kr. i forhold til 2010 skyldes den regnskabsmæssige hensættelse vedrørende anlæg af Cityringen. Udviklingen i egenkapitalen følger den planlagte finansiering af Cityringen.

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

#### Begivenheder efter statusdagen

Den 10. april 2012 blev der afsagt kendelse i voldgiftssagen med den store anlægsprenør, COMET på den idriftsatte Metro. COMET, havde oprindeligt fremsat et krav om ekstrabetaling på 4 mia. kr. men den mulige kompensation blev af Voldgiftsret-

## Hoved- og nøgletal

Alle tal i mio. kr.

	2011	2010	2009	2008	2007
Årets nettoomsætning	980	864	722	670	480
<b>Resultat før af- og nedskrivninger</b>	<b>191</b>	<b>111</b>	<b>66</b>	<b>57</b>	<b>26</b>
Af- og nedskrivninger	-5.689	-787	-596	-575	-230
Resultat før finansielle poster	-5.498	-676	-530	-518	-204
Finansielle poster	-457	45	113	242	53
Resultat før markedsværdiregulering	-5.954	-632	-387	-290	-147
Markedsværdiregulering	-2.882	358	-30	13	-4
Årets resultat	-8.837	-274	-417	-277	-151
Balancesum	8.216	9.442	9.691	9.950	10.323
Årets investering i Metroen	3.651	637	448	442	235
Egenkapital	303	9.139	9.413	9.830	10.100
<b>Korrigeret egenkapital*</b>	<b>2.847</b>	<b>8.801</b>	<b>9.433</b>	<b>9.820</b>	<b>10.104</b>
Soliditetsgrad	4 %	97 %	97 %	99 %	98 %
Korrigeret soliditetsgrad	35 %	93 %	97 %	99 %	98 %

\* Korrigeret egenkapital er korrigeret for markedsværdiregulering.

## Hensættelse som følge af investeringen i Cityringen

Metroselskabet har i 2011 indgået de væsentligste kontrakter vedrørende anlæg af Cityringen. Som en konsekvens af at selskabet herved i praksis er forpligtet til at gennemføre den samlede investering, der ikke fuldt ud vil blive genindvundet ved fremtidige indtægter i form af passagerindtægter mv., er der i 2011 blevet foretaget en større regnskabsmæssig hensættelse.

Størrelsen af hensættelsen er baseret på et skøn over værdien af den samlede Metro, hvilket skal ses i lyset af, at den allerede idriftsatte Metro og Cityringen,

når denne går i drift (forventet i 2018), vil udgøre en samlet pengestrømsfrembringende enhed. Skønnet er baseret på samme forudsætninger som selskabet har anvendt for de væsentligste fremtidige faktorer i det gældende langtidsbudget, der indgår som bilag bagest i årsrapporten. Herunder er fastsat forudsætninger for passagertal og takstindtægter, drifts- og anlægsomkostninger samt forventninger til det fremtidige renteniveau (diskonteringsfaktor).

Det forudsatte renteniveau udgør den væsentligste usik-

kerhed i det foretagne skøn over værdien af Metroen. Selskabet har anvendt en konservativ renteforventning til formålet, da der er indregnet et såkaldt risikotillæg til imødegåelse af usikkerheden. Havde selskabet i stedet taget udgangspunkt i den aktuelle lavere markedsrente, ville hensættelsen have været væsentligt lavere og årets resultat forbedret markant. Tilsvarende ville resultatet have været lavere, såfremt der var anvendt en højere renteforventning. Usikkerhedsberegningerne for renteforventningen fremgår af note 17 til årsregnskabet.

Den foretagne regnskabsmæssige hensættelse udgør primo året i alt 5,4 mia. kr. Hensættelsen omfatter et skønnet negativt værdi af Cityringen på 9,4 mia. kr. i forhold til de fremtidige passagerindtægter mv., hvilket harmonerer med det forventede investeringsbehov ved ejernes beslutning om anlæg af Cityringen, samt et skønnet positivt merværdi af den idriftsatte Metro på 4,0 mia. kr. Der er i 2011 foretaget investeringer i Cityringen på 3,1 mia. kr., hvorfor hensættelsen ultimo året udgør 2,3 mia. kr., jf. note 17 til årsregnskabet.

ten begrænset til ikke at kunne overstige 2 mia. kr. COMET fik med kendelsen tilkendt en samlet ekstrabetaling på 478 mio. kr. Konsekvenserne af Voldgiftsrettens kendelse er indarbejdet i Metroselskabets regnskab for 2011 med 478 mio. kr. med tillæg af foreløbigt estimerede akkumulerede renter på 418 mio. kr. Der henvises til omtalen af voldgiftssagen under afsnit 2.6.

Der er herudover ikke efter årsafslutningen indtruffet hændelser af betydning for årsrapporten for 2011.

## Metroens driftsresultat

Resultat før afskrivninger udgør 191 mio. kr. svarende til en stigning på 81 mio. kr. i forhold til 2010.

Indtægter udgør i alt 877 mio. kr. heraf 635 mio. kr. fra takstfællesskabet og 242 mio. kr. fra primært udlejning af Metroen. Omkostninger til betaling for drift af Metroen, kontraktstyring, administration og lignende har i året udgjort 685 mio. kr.

Afskrivninger udgør 283 mio. kr. Det samlede resultat udgør herefter et underskud på 92 mio. kr., 9 mio. kr. mindre end i 2010.

## Rådgivning

Selskabets ejere har i 2011 udarbejdet et regnskabsreglement, der er gældende for konkurrenceudsatte aktiviteter i Metroselskabet.

Metroselskabet har i efteråret 2011 indgået aftale med Transportministeriet om frem til

## Metroens driftsresultat

Alle tal i mio. kr.

	2011	2010
Takstindbetalinger	635	589
Metroens driftsindtægter	237	190
Andre driftsindtægter	5	14
<b>Indtægter i alt</b>	<b>877</b>	<b>793</b>
Betaling for drift	-635	-589
Kontraktstyring mv.	-26	-30
Øvrige omkostninger	-4	-34
Administrationsomkostninger	-20	-29
<b>Omkostninger i alt</b>	<b>-685</b>	<b>-682</b>
<b>Resultat før afskrivninger</b>	<b>191</b>	<b>111</b>
Afskrivninger	-283	-193
<b>Samlet resultat</b>	<b>-92</b>	<b>-83</b>
Overskudsgrad før afskrivninger	22 %	14 %

Note: Takstindbetalingen er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt pr. påstiger på 11,68 kr. i 2011, beregnet på grundlag af Transportministeriets bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet.

ultimo 2012 at varetage sekretariatsfunktionen for udarbejdelse af et beslutningsgrundlag for en letbane i Ring 3. Denne opgave reguleres af et regnskabsreglement, der omfatter konkurrenceudsatte aktiviteter og regnskabet for rådgivning er aflagt i overensstemmelse hermed.

Indtægterne udgør 1.932 t.kr. og omkostningerne udgør 1.906 t.kr. Resultat af rådgivning for 2011 udgør et marginalt overskud på 26 t.kr.

## Anlæg af Cityringen

Det samlede anlægsbudget for Cityringen på 21,5 mia. kr. (2011-priser) er baseret på de indgåede store anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet vedrørende Cityringen.

I 2011 har der været afholdt investeringer til Cityringen på 3.110 mio. kr. så den samlede investering i Cityringen til dato er 4.564 mio. kr.

Den regnskabsmæssige værdi af Cityringen er i balancen opgjort til 0 kr. Dette er en følge af, at Cityringen løbende nedskrives til anlæggets forventede kapitalværdi un-

der hensyntagen til de planlagte anlægsinvesteringer.

## Finansiering

Metroselskabet har ved udgangen af 2011 en samlet lånoptagelse på 1.969 mio. kr. (nominelt 1.750 mio. kr.). Lånene er optaget som genudlån i Danmarks Nationalbank.

Selskabet har arbejdet på at opbygge en renteeksponering, så dele af de fremtidige renteomkostninger fastlåses. Med indgåelse af aftalerne har selskabet foretaget renteafdækning af 2/3 af den forventede maksimale gæld til en fast rente og dermed sikret en fast lav forrentning af størstedelen af gælden, også når selskabets gæld forventes at være på sit højeste. Værdien af selskabets finansielle instrumenter indgår under langfristede gældsforpligtelser med en samlet markedsværdi på i alt 2.433 mio. kr. Selskabets samlede langfristede gældsforpligtelser ultimo 2011 udgør således 4.402 mio. kr.

## Cityringens investeringsbudget

Alle tal i mio. kr.

	<b>Cityringen</b>
Investeringer i 2011	3.110
Investeringer pr. 31. dec. 2011	4.564
Samlet budget (2011-priser)	21.541
Samlet budget (2010-priser)	21.323

## 2.2

# Forretningsstrategi

Metroselskabets forretningsstrategi fastlægger Metroselskabets vision og mission, som i henhold til vedtægterne skal fremlægges for selskabets ejere minimum hvert fjerde år. Metroselskabets ejere godkendte på det årlige interessentskabsmøde i april 2011 en ny forretningsstrategi. Strategi-perioden er gældende frem til medio 2014. Metroselskabets vision er at levere effektiv og pålidelig kollektiv trafik, der øger mobiliteten.

Med denne vision ønsker selskabet at understrege, at selskabet ikke alene har et ansvar for Metroen, men også for at fremme mobiliteten i hovedstaden gennem en bedre kollektiv trafik.

I forretningsstrategien er der opstillet overordnede mål for selskabet, der skal underbygge selskabets vision. Målene er følgende:

1. Antallet af passagerer skal være steget med ca. 15 pct. fra primo 2011 til medio 2014.
2. Cityringen skal anlægges inden for det godkendte budget og dennes tid og kvalitetsramme.
3. Driften af Metroen skal sikre det bedste mulige kundeorienterede produkt og være effektiv og målrettet mod en proaktiv vedligeholdelse og reinvestering i Metroen, der fastholder værdien af selskabets aktiver. Målet er at reducere om-

kostningerne pr. passager økonomisk såvel som miljømæssigt.

4. Metroselskabet vil afdække potentielle nye forretningsområder.
5. Metroselskabets organisation og opgaveløsning optimeres løbende og organisationen tilpasses nye forretningsområder og projektfaser.

Passagermålet i 2014 er ca. 1 mio. højere end selskabets langtidsprognose. Den ekstra mio. passagerer søges indhentet gennem de passagerfremmende aktiviteter, som bestyrelsen besluttede den 31. marts 2011.

Grundlaget for både anlæg og drift af Metroen er, at det foregår på et forretningsmæssigt grundlag. Ved at løse disse opgaver bidrager Metroselskabet til at løse samfundets infrastrukturelle udfordringer. Selskabets forretningsmæssige strategi bygger således på en balancering mellem de kortsigtede likviditetsmæssige hensyn og de langsigtede økonomiske interesser, hvor det sidste hensyn må veje tungest. Anlægsopgaverne er således langsigtede investeringer, hvor en umiddelbar besparelse på anlægsomkostningerne kan medføre endog meget store ekstraomkostninger for driften mange år frem.

“  
Metroselskabets vision er at levere **effektiv og pålidelig kollektiv trafik**, der øger mobiliteten.”

## Opfølgning på Metroselskabets forretningsstrategi

1. Passagertallet for 2011 blev 54,3 mio. passagerer, hvilket er 6 pct. højere end det budgetterede passagertal for 2010. Det er højere end målsætningen i forretningsstrategien, hvor passagertallet skal stige med 3,5 pct. pr. år ift. det budgetterede passagertal for 2010, for at nå 15 pct. stigning i passagertallet i strategiperioden.
2. Den overordnede fremdrift i Cityringprojektet er tilfredsstillende. Både Cityringens budget og tidsplan følges.
3. 2011 er det første år, hvor det fulde omfang af selskabets seneste driftskontrakt har indflydelse på driftsomkostningerne. Omkostninger pr. passager er således faldet, hvilket afspejles i det økonomiske resultat for 2011. Det fremgår endvidere af selskabets miljørapport 2010, at CO<sub>2</sub>-udledningen er reduceret med 21 pct. fra 2008 til 2010.
4. I løbet af 2011 har selskabet arbejdet med at afdække nye forretningsområder, bl.a. ved at offentliggøre en udredning om en afgrening fra Cityringen til Nordhavnen. Endvidere fik Metroselskabet i sensommeren 2011 til opgave at fungere som sekretariat for en letbane i Ring 3. Metroselskabet arbejdede videre med en større kundeanalyse fra 2010 og påbegyndte arbejdet med en kommerciel strategi.
5. Metroselskabet er organiseret i en række linjeenheder og har i 2011 arbejdet videre med implementeringen af en overordnet projektstyringsmodel. Projektstyringsmodellen inddeler større projekter i fire projektstadier og medvirker til at konkretisere linjeenhedernes roller og ansvar i større tværgående projekter og nye forretningsområder.

## Metroselskabets **rammevilkår**

**Metroselskabets formål** er, jf. lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S af den 6. juni 2007, at varetage projektering og anlæg af Cityringen som en Metro samt at stå for drift og vedligeholdelse af den samlede Metro. Der skal foretages offentlige udbud af drift og vedligeholdelse af Metroen. Aktiviteterne skal drives på et

forretningsmæssigt grundlag. Herudover kan Metroselskabet, jf. loven, drive anden virksomhed, der har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med metroaktiviteterne.

Endvidere skal Metroselskabet i henhold til lov om trafikkselskaber indgå i trafiksamrådet i hovedstaden. Formålet med

samarbejdet er at give de rejsende i hovedstadsområdet en oplevelse af, at trafikken fungerer som en samlet helhed, uanset at den udføres af forskellige selskaber. Dette skal ske ved, at parterne koordinerer deres indsats i hovedstadsområdet, især hvad angår kundeinformation, omstigningsforhold og køreplanlægning.

Trafikstyrelsen står for den overordnede koordinering af samarbejdet, hvor indtægterne fra det fælles billetsystem fordeles på baggrund af passagertællinger og det fælles vedtagne takstniveau.

## 2.3

# Metrodrift

## Endnu en passagerrekord

Metroen fortsatte sin positive passagerudvikling i 2011. Ca. 54 mio. passagerer lod sig transportere med Metroen i årets løb. Det er knap 2 millioner flere passagerer end i 2010.

Metroen havde højere passagertal i årets første 10 måneder set i forhold til året før. På grund af det milde vejr i november og december var passagertallet i disse to måneder lavere end det ekstraordinært høje tal året før. Samlet set oversteg passagertallet forventningerne med knap 1 million passagerer.

For at sikre den fortsatte vækst i passagertallet arbejder Metroselskabet sammen med Ansaldo og Metro Service om markedsføring af Metroen. Ligesom Metroselskabet samarbejder med andre trafikelskaber om fælles markedsføring af den kollektive trafik (tog, busser og Metro) i hovedstadsområdet. Samtidig er passagerincitamentet styrket i forbindelse med genudbuddet af drifts- og vedligeholdelseskontrakten. Målet er, at operatøren i højere grad selv skal iværksætte tiltag, som kan tiltrække flere passagerer.

Driften af Metroen er udliciteret til Ansaldo STS med Metro Service som underleverandør frem til udgangen af 2015 med option på yderligere tre år til 2018. Kontrakten blev indgået i januar 2010 efter et EU-udbud. Den nye kontrakt trådte i kraft i oktober 2010.

## Driftsstabilitet

Driftsstabiliteten er en nøgleparameter når det gælder om at fastholde og tiltrække nye passagerer. Det var derfor meget glædeligt, at driftsstabiliteten i samtlige måneder af 2011 var bedre end det fastsatte mindstemål om 98,0 pct. rettidige togafgange.

For hele året 2011 endte driftsstabiliteten på rekordhøje 98,8 pct. (tidligere rekord 98,6 pct. i 2008 og 2009). Dette meget positive resultat skyldes i høj grad det kontinuerlige arbejde, Metroselskabet, Ansaldo og Metro Service udfører, for at reducere og eliminere årsagerne til driftsforstyrrelser.

For tredje år i træk blev Københavns Metro i 2012 kåret som verdens bedste førerløse metro. Kåringen fandt sted ved den årlige konference for førende metroeksperter, MetroRail, der blev afholdt i London.

## Kundetilfredshed

For Metroen er kundernes tilfredshed afgørende – både for at fastholde nuværende kunder og for at tiltrække nye. Metroselskabet, Ansaldo og Metro Service hører derfor godt efter, når kunderne ytrer sig. Der benyttes flere forskellige værktøjer til at indsamle viden om, hvad kunderne forventer og ønsker, blandt andet gennemføres løbende kundetilfredshedsundersøgelser i Metroen.

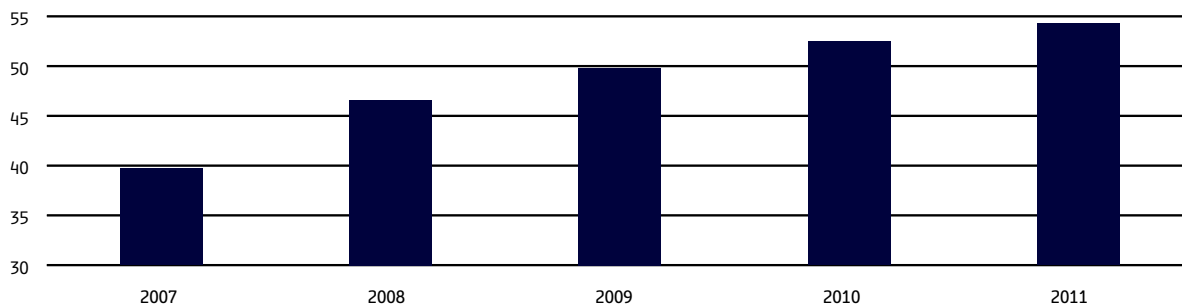
Det samlede resultat for 2011 kan ses i diagrammet på næste side.

For hele året  
2011 endte  
driftsstabiliteten  
på rekordhøje **98,8**  
procent.



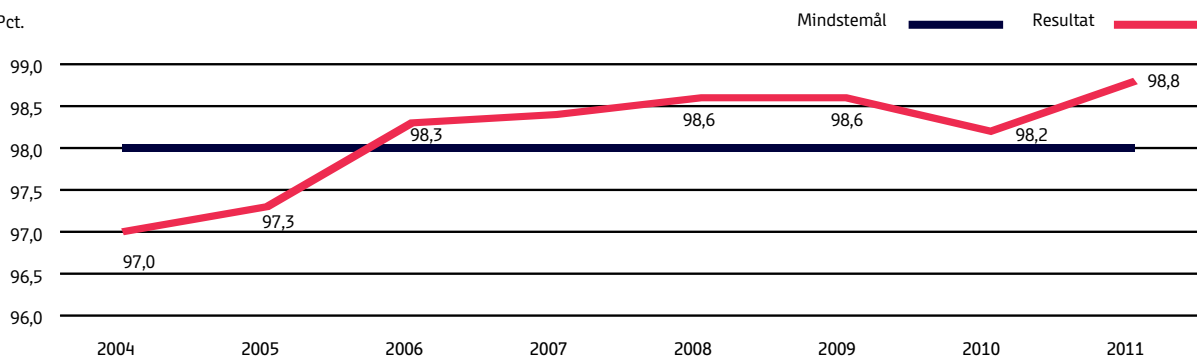
## Passagertal

Mio. passagerer



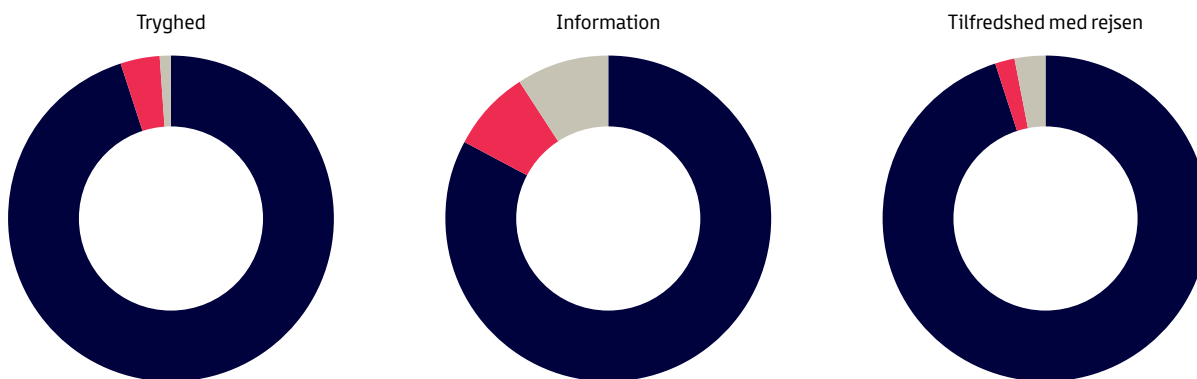
## Driftsstabilitet

Pct.



## Kundetilfredshed

■ Tilfreds/Meget tilfreds ■ Hverken/eller ■ Utilfreds/Meget utilfreds



“  
Metroens elevatorer  
hører til blandt **landets  
mest anvendte  
elevatorer.**”

## Reinvesteringer

I december 2010 blev en handlingsplan for reinvesteringer i Metroens tekniske installationer fastlagt. Handlingsplanen indeholder en prioriteret reinvesteringsplan frem til 2019. Den prioriterede handlingsplan er udarbejdet i et tæt samarbejde med drifts-entreprenøren og dermed også leverandøren af de fleste af den eksisterende Metros tekniske installationer.

Handlingsplanen berører en lang række af de vitale tekniske og konstruktionsmæssige dele. Der er foretaget en vurdering af tilstandene med fokus på nedslidning, forøget behov for vedligeholdelse, forældelse af teknologi mv., og en analyse af de højteknologiske systemer, herunder af systemernes forventede holdbarhed, opretholdelse af tilstrækkelig ekspertise, forældelse af hardware og software, leverance af reservedele mv. Handlingsplanen er under implementering.

Som led i reinvesteringerne vil Metroen i 2012 foretage større vedligeholdelsesarbejder på nogle af de elevatorer, der anvendes oftest. Metroens elevatorer hører til blandt landets mest anvendte elevatorer, og de mange daglige elevatorture kræver en massiv vedligeholdelsesindsats. Elevatorerne er tænkt som et hjælpemiddel til gangbesværede og folk med barnevogne eller cykler, men de anvendes af et langt større antal passagerer. Det betyder, at der skal bruges ekstra tid og ressourcer på at vedligeholde elevatorerne.

## Mobilbilletter fortsat en succes

Kunderne har taget rigtig godt imod mulighederne for at købe billet ved hjælp af deres mobiltelefon. Siden indførelsen af

mobilbilletten i 2009, hvor kunder i hovedstadsregionen har kunnet købe billet via mobiltelefonen, er antallet af solgte mobilbilletter steget kontinuerligt. Mobilbillet nr. 10 mio. blev således solgt i oktober 2011, og salget pr. uge ligger på omkring 200.000 mobilbilletter. Mobilbilletten er udviklet og sælges i fællesskab mellem de kollektive trafiksselskaber i hovedstaden.

## Elektronisk rejsekort

Metroselskabet ejer 8 pct. af Rejsekort A/S, som har opgaven med at udvikle og klargøre rejsekortet, der skal bidrage til at gøre det nemmere at købe billet til den kollektive trafik i Danmark. Ejerne bag Rejsekort A/S har i 2011 indgået en garantiaftale vedrørende Rejsekort A/S' rejseforpligtelse overfor kunderne.

Siden august måned har passagererne kunnet benytte rejsekort i hovedstaden på fire DSB-stationer og i buslinjerne 250S og 3A. Der var tale om en prøveperiode i hovedstaden, med et begrænset antal kunder. I slutningen af november måned kom prøveperioden til at omfatte de resterende stationer i hovedstadsområdet og dermed Metroen.

I første halvår af 2012 vil alle hovedstadens busser komme med, så rejsekort dækker hele Sjælland, Lolland, Falster – og flere forbindelser på både Fyn og i Jylland. Rejsekortet forventes udbredt til de rejsende gradvist. Således inviteres ca. 10.000 kunder i prøveperioden fra november 2011 til august 2012 til at bruge rejsekort. Fra august 2012 til foråret 2013 forventes det, at der åbnes yderligere op for systemet således, at der er ca. 100.000 kunder i april 2013. Det forventes, at der vil være ca. 700.000 rejsekortkunder i løbet af 2014.



Metroen kommer til Gammel Strand i 2018. Byggepladshegnet bliver i mellemtiden brugt til kunst og udsmykning.

## Rejseplanen

Metroselskabet ejer 3,2 pct. af Rejseplanen A/S. Rejseplanen A/S blev stiftet 1. januar 2003 og leverer nu over 10 mio. rejseplanopslag hver måned og er dermed Danmarks største offentlige internetservice. Rejseplanen har til formål at stille rejserlevant information om kollektiv trafik i Danmark til rådighed for offentligheden. Derfor er Metroselskabet medejer af Rejseplanen A/S. Resten af ejerkredsen er de regionale og lokale trafikkselskaber i hele landet.

## Kommunikation

Kunderne har taget godt imod den styrkede information, Metroselskabet har iværksat for at gøre det nemmere at benytte Metroen og skifte fra Metro til bus og tog. Metroen lancerede sin første applikation (lille program) til smartphones i 2011, der gør det nemt at tjekke næste afgang for metro, bus

og tog samt at købe billet til den kollektive trafik direkte på mobiltelefonen. Applikationen blev i de første seks måneder downloadet flere end 50.000 gange.

Information om driften, afgangstider for metro, bus og tog samt billetprodukterne er styrket på såvel Metroens mobilsite som hjemmeside, der begge oplever stigende besøgstal.

Informationen til turisterne er styrket gennem nye informationsmaterialer og en ny hjemmeside, der gør det nemmere for hovedstadens gæster at benytte den kollektive transport under deres besøg.

## Målet for 2012

Målet for driften i 2012 er at fastholde en høj driftsstabilitet på mindst 98 pct. og at passagertilvæksten fortsætter, således at 55 mio. passagerer benytter Metroen i 2012.

Der bliver solgt omkring **200.000 mobilbilletter om ugen**



Der er kun otte  
minutter til stranden  
fra Indre By.

## 2.4

## Cityringen

“  
Cityringen får  
**17 underjordiske**  
stationer.”

Staten ved Transportministeren samt København og Frederiksberg kommuner har indgået aftale om at udvide den nuværende Metro med en Cityring.

Cityringen bliver en helt ny Metrostrækning, der anlægges efter samme princip som den nuværende Metro. Dette betyder, at funktioner, konstruktioner og systemer i stor udstrækning vil være de samme som ved den eksisterende metro. F.eks. er Metroen fuldautomatisk, førerløs og betjent af korte tog, der kører med hyppig frekvens. Stationskonceptet er ligeledes i udgangspunktet det samme som i den eksisterende metro, hvor stationerne blandt andet er udformet som store, åbne rum.

Cityringtogene kommer til at køre i en tunnel under City, brokvartererne og Frederiksberg. Cityringen får 17 underjordiske stationer. I alt skal der anlægges en tunnelstrækning med to tunneller på ca. 15,5 kilometer hver samt en afgang til et nyt kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC).

Når Cityringen åbner, kan man skifte til og fra den eksisterende Metro på stationerne Kongens Nytorv og Frederiksberg. Derudover kan man skifte til bl.a. regionaltoget og S-tog på København H og Østerport og til S-tog på Nørrebro Station. Cityringen vil gøre det muligt at komme fra eksempelvis Nørrebros Runddel til Enghave Plads på syv minutter, fra Nørrebro Station til Triangeln på seks minutter eller fra Poul Henningsens

Plads til Rådhuspladsen på otte minutter. Cityringen forventes at åbne for passagerer i december 2018.

## Cityringen i 2011

I 2011 blev en stor del af det forberedende arbejde færdiggjort. Byens forsyningsnet af el, vand, gas, internet, kloakker m.m. blev flyttet for at frigøre arealerne, hvor de kommende stationer placeres. Stationsarealerne skal være klar i takt med, at de egentlige anlægsarbejder påbegyndes.

I november 2010 kunne Metroselskabet annoncere vinderne af kontrakterne på anlæg af Cityringen. Med ejernes godkendelse i december 2010 af grundlaget for indgåelse af de store anlægskontrakter blev Cityringens anlægsbudget på 21,3 mia. kr. målt i 2010-priser godkendt, og 7. januar 2011 blev kontrakterne med Copenhagen Metro Team (CMT) og Ansaldo STS underskrevet. Vinderne af anlægskontrakten, Copenhagen Metro Team, bestående af Salini Costruttori, Technimont S.p.A og S.E.L.I. Società Esecuzione Lavori Idraulici S.p.A., skal stå for byggeriet af de 17 nye stationer og 15,5 kilometer dobbelt tunnel. Virksomhederne bag Copenhagen Metro Team (CMT) arbejder i forvejen sammen om udbygningen af en af de nye metrolinjer i Rom.

Ansaldo STS vandt kontrakten med at levere tog, styresystem og kontrol- og vedligeholdelsescenter samt driften de første

## Fakta om Cityringen

- Forventet **passagertal på 72 mio. årligt** (efter passagerindsving)
- Budget på 21,3 mia. kr. (2010-priser)
- Tilbagebetalingsår: 2060



fem år med option for yderligere tre år. Ansaldo STS har gode erfaringer fra København, hvor de har stået for at levere tog og styresystem til den eksisterende Metro, ligesom de har stået for driften siden åbningen i 2002.

Siden kontrakterne er blevet underskrevet, har Metroselskabet i samarbejde med Copenhagen Metro Team (CMT) optimeret udførelsen af Cityringen med henblik på at begrænse projektets risici. Det har vist

sig hensigtsmæssigt at foretage nogle justeringer, som er beskrevet i det følgende.

#### Sporskiftekommer ved Halmtorvet

I forbindelse med de forberedende arbejder på Cityringen er der foretaget mere detaljerede undersøgelser af bl.a. forureningen under Den Hvide Kødby, hvor det gamle Vestre Gasværk lå indtil 1927. Disse undersøgelser har vist, at forureningen her har bredt sig til grundvandet i området. Dette har især betydning for arbejdsmil-

## Fakta om Cityringen

- **7. januar 2011** blev kontrakterne med Copenhagen Metro Team og Ansaldo STS underskrevet
- Forventes åbnet i **december 2018**
- Strækning på **15,5 km**
- **17 stationer**
- Forventet **passagertal på 72 mio.** årligt (efter passagerindsving)
- **Totaløkonomi**
  - Budget på 21,3 mia. kr. (2010-priser)
  - Maksimal gæld i 2023 med 22,4 mia. kr. i løbende priser
  - Tilbagebetalingsår: 2060

jøet under gennemførelsen af arbejdet med etablering af et sporskifte-kammer under Halmtorvet og sporudfletningen under Sønder Boulevard. Det har ingen betydning for beboernes drikkevand, som hentes fra andre borer.

Gennemførelsen af disse anlæg med den forudsatte metode, hvor en del af anlægget udgraves som kaverner, dvs. direkte i kal-ken, vurderes på denne baggrund uacceptabel ud fra hensynet til arbejdsmiljøet. For at undgå disse problemer er der udviklet en anden metode til gennemførelse af anlægsarbejderne i området. På den baggrund er det kontraktligt aftalt med CMT, bl.a. at sporskifte-kammeret under Halmtorvet udelades, mens udfletningskammeret under Sønder Boulevard etableres som en lukket boks.

### Nørrebro-parken

Som led i drøftelserne med CMT om tilrettelæggelse af udførelse af tunnelboringen har det vist sig muligt at undgå det såkaldte "slurryanlæg" (jordrensingsanlæg) til behandling af tunnelmucken (jord fra tunnelboring), som ville give relativt meget støj. Samtidig har det vist sig muligt at ændre udformningen af byggepladsen, således at den sydlige del af Nørrebro-parken kan frigøres til boldbaner mv. Dette medførte, at byggepladsen blev vendt og at nogle træer – anslået til omkring 15 - i alleen er fjernet. Træerne vil dog efterfølgende blive erstattet med nye træer, ligesom den øvrige del af parken vil blive genetableret, når anlægsarbejdet er afsluttet.

### Marmorkirken

Arbejdet med at begrænse projektets risici, bl.a. gennem en mere robust tidsplan, har givet anledning til, at stationsboksen ved Marmorkirken udføres med en lidt anden metode end tidligere foreslået. Udførel-

sesmetoden giver efter Metroselskabets og den uafhængige accessors (TUV) vurdering både en endnu større sikkerhed for kirken og for, at anlægget kan gennemføres uden forsinkelser.

### Skjolds Plads

Metroselskabet har haft særlig fokus på stationen ved Skjolds Plads, hvor nedgangen oprindeligt var planlagt placeret i en nabobygning, hvilket medførte relativt store risici i forbindelse med det konstruktionsmæssige indgreb i de berørte bygninger og senere hen uhensigtsmæssige adgangsforhold for passagererne.

Københavns Borgerrepræsentations beslutning om at lukke Haraldsgade for gennemkørende biltrafik gav mulighed for at ændre til en stationsløsning, som svarer til de øvrige stationer, hvilket vil give passagererne en mere direkte og dermed bedre adgang til stationen. Samtidig nedbringes de markant større risici ved anlægsarbejderne, fordi stationsarbejdet gennemføres uden konstruktionsmæssige indgreb i nabobygningen.

## Forventninger til Cityringen i 2012

2012 bliver året, hvor arbejdet på Cityringen intensiveres. De sidste byggepladser overdrages til CMT, og i slutningen af 2012 forventes en af de helt store indledende milepæle at blive nået, når tunnelboringen påbegyndes. Boremaskinerne vil starte i Nørrebro-parken og bore i retning mod Frederiksberg.

Desuden bliver 2012 året, hvor samtlige forbedrende arbejder med omlægning af en lang række forsyningsledninger afsluttes. Dermed er ledningerne flyttet i de områder, hvor de kommende Metrostationer bliver etableret.

Københavns Metro åbnede i 2002 og er bygget i tre etaper. **Metroen binder i dag byen sammen med 22 stationer** og dækker hovedstaden fra lufthavnen over Nørreport til Vanløse samt en linje tilbage fra Vanløse til Ørestad og Vestamager.

**Bare 13 minutter tager turen fra lufthavnen til City.**



## Største arkæologiske udgravning

Københavns Museum, som står for de arkæologiske udgravninger på Cityringen, betegner arbejdet som det største arkæologiske udgravningsprojekt i Skandinavien til dato.

Museet har modtaget ansøgninger fra arkæologer over det meste af verden, og op mod 60 arkæologer er, og har været, i fuld gang med at finde ny viden om Københavns historie på Rådhuspladsen og på Kongens Nytorv. På sidstnævnte lokalitet, hvor arkæologerne er færdige, blev en del af den gamle Østerport fra 1700-tallet fundet i velbevaret stand. I 2012 tages der fat på endnu et arkæologisk interessant område nemlig Gammel Strand.

i en længere årrække. Enten fordi de bor, arbejder eller har deres daglige gang i området omkring byggepladserne. I Metroselskabet er det højt prioriteret at sikre, at naboer samt andre interesserede løbende er godt informeret om det igangværende samt det kommende arbejde på pladsen, så naboerne så vidt muligt kan indrette sig på en god måde i hverdagen.

Informationen sker via en lang række kanaler som for eksempel hjemmesiden, opslag på døre, nabobreve, informationsmøder, den mobile informationsstand "Åben Skurvogn" og lokalpressen.

Metroselskabet holdt et velbesøgt arrangement ved KulturNatten i oktober med ca. 5.000 besøgende på Rådhuspladsen og på Metroens udstilling i Transportministeriet.

## Kommunikation

Anlæggelsen af Cityringen betyder, at mange københavnere og frederiksbergborgere bliver naboer til en stor byggeplads

Derudover bestræber Metroselskabet sig på at være så tilgængeligt som muligt, hvorfor der i samarbejde med Copenhagen Metro Team er oprettet et fælles kontaktelefonnummer, som bliver personlig betjent i alle døgnets 24 timer.

### Undersøgelser

#### 2007–2009

Geologiske undersøgelser

#### 2009–2011

Arkæologiske undersøgelser

### Anlægsarbejde

#### 2007–2010

Planlægning

#### 2010–2011

Ledningsomlægninger

#### 2011–2017

Etablering af tunneller og stationer

#### 2017–2018

Test

#### 2018

Drift

## 2.5

# Større projekter

## Letbane i Ring 3

Metroselskabets forretningsstrategiske mål omfattende afdækning af potentielle nye forretningsområder, har i 2011 medført, at der er indgået en aftale om at bistå Transportministeriet, Region Hovedstaden, Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Vallensbæk Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Hvidovre Kommune, Høje-Taastrup Kommune og Ishøj Kommune med at varetage sekretariatsfunktionen for en letbane i Ring 3. Opgaven omfatter udarbejdelse af et beslutningsgrundlag, der inkluderer en fastlæggelse af en linjeføring og tilvejebringelse af en økonomivurdering mv. for anlæg og drift af letbanen.

## Afgrening til Nordhavnen

Metroselskabet har i samarbejde med Udviklingsselskabet By og Havn udarbejdet en udredning om en mulig afgrening fra Cityringen til Nordhavn. I udredningen undersøges muligheden for, at den ene af Cityringens to linjer kan betjene Nordhavnen. Udredningen konkluderer, at det er muligt at opnå flere fordele af en afgrening fra Cityringen til Nordhavnen. Lavere anlægskomkostninger, færre gener for naboer til byggeriet samt færre forstyrrelser af driften af Cityringen er nogle af de positive gevinster ved at sætte arbejdet i gang, mens Cityringen anlægges. Staten, ved Transportministeriet, Køben-

havns Kommune og Frederiksberg Kommune har i starten af 2012 indgået en aftale, der giver Metroselskabet mulighed for at anvende 96 mio. kr. til det forberedende arbejde til en Nordhavnsmetro. Arbejdet med at anlægge afgreningen igangsættes primo 2012, så afgreningen kan integreres i anlægget af Cityringen uden at forsinke denne.

Når grundlaget for parternes finansieringsbidrag for hele afgreningens projekt er på plads, kan der indgås principaftale om gennemførelse af anlægget af afgreningen fra Cityringen til Nordhavnen, forventeligt ca. 1. juli 2012. Hovedindholdet i principaftalen mellem staten og Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om anlæg og finansiering af afgreningen fra Cityringen til Nordhavn vil være, at parterne forpligter sig på, at Metroselskabet kan fortsætte og afslutte de forberedende arbejder inden for et yderligere beløb på 40 mio. kr., og at de parter, der ønsker afgreningen, efter lovgivning, udbud og accept af kontraktindgåelse, betaler deres del af finansieringen.

Indgåelse af de store anlægskontrakter, ud over de nødvendige ændringer af Cityringen og dermed endelig accept af gennemførelse af afgreningen, kan først ske efter parternes godkendelse af det økonomiske grundlag herfor. Dette skal efter planen ske primo 2014. I takt med byudviklingen kan afgreningen forlænges ud i Nordhavn med nye højbanestationer. På sigt vurderes ca. 11.000 nye passagerer at stige på et metrotog per døgn på de to nye stationer i Nordhavnen.

“**Cityringen skal fremtidssikres** gennem forberedelse af etablering af en metro til Sydhavnen.”



Oplevelserne er lige om hjørnet.

## Sydhavnen

Med Københavns Kommunes "Aftale om budget 2012" tilkendegav kommunen, at Cityringen skal fremtidssikres gennem forberedelse af etablering af en metro til Sydhavnen. Københavns Kommune har derfor anmodet Metroselskabet om at forberede Cityringen til en afgang mod Sydhavn og afsat 2 mio. kr. i 2012 til et tilkøb, som sikrer arbejdets gennemførelse.

Forberedelsen af en afgang til Sydhavn vil kunne give økonomiske besparelser i forbindelse med en evt. senere etablering af en Metro til Sydhavnen.

skulle udarbejde et beslutningsgrundlag for en forlængelse af den eksisterende transfertunnel fra Metrostationen på Nørreport og frem til gågadeområdet i Frederiksborggade.

Banedanmark forventer at præsentere et beslutningsgrundlag i 2012. Dette muliggør, at forlængelsen af tunnelen i givet fald vil kunne udføres i forbindelse med Ny Nørreport projektet.

Projektet finansieres med 50 mio. kr. fra henholdsvis Metroselskabet og DSB.

## Transfertunnel

I aftalen om bedre mobilitet af 26. november 2010 blev det besluttet, at Banedanmark

## 2.6

# Virksomheds- ledelse

## Organisation

Metroselskabet ejes af Københavns Kommune (50 pct.), staten (41,7 pct.) og Frederiksberg Kommune (8,3 pct.), som et interessentskab. Metroselskabets bestyrelse er den øverste ledelse og har dermed ansvaret for, at Metroselskabet opfylder de formål, som lovgivningen stiller. Bestyrelsen godkender Metroselskabets vision og strategi på basis af oplæg fra direktionen.

Bestyrelsen består af ni medlemmer, der vælges for en periode på fire år. Den nuværende valgperiode løber frem til den 31. december 2013. Staten og Københavns Kommune udpeger hver tre medlemmer, mens Frederiksberg Kommune udpeger et medlem samt en suppleant. Derudover vælger Metroselskabets medarbejdere to medlemmer af bestyrelsen. I 2011 blev der foretaget suppleringsvalg til bestyrelsen, idet et af de medarbejdervalgte medlemmer udtrådte af bestyrelsen og blev erstattet af et nyt medlem. I 2011 blev der afholdt 10 møder i bestyrelsen, et bestyrelsesseminar og henholdsvis fire og tre møder i risikokomiteen og revisionskomiteen.

Metroselskabet arbejder systematisk med risikostyring og rapporterer løbende alle identificerede risici til bestyrelsen. Bestyrelsen har i den forbindelse valgt at oprette en risikokomitee under bestyrelsen. Dens formål er at forberede bestyrelsens behandling af risikostyring herunder udarbejdelsen af risikovurderinger og risikorapportering.

Der er ligeledes etableret en revisionskomité, der har til formål at bistå bestyrelsen med at overvåge selskabets interne kontrolsystemer, som danner grundlag for regnskabsaflæggelsen. Komiteen har endvidere til opgave at være med til at overvåge den uafhængige revisionsproces og overvåge selskabets overholdelse af lovmæssige krav i forbindelse med regnskabsaflæggelsen. Revisionskomiteen arbejder særligt med henblik på at sikre troværdighed, integritet og transparens i interne og eksterne regnskaber.

Selskabets direktion består af den administrerende direktør, Henrik Plougmann Olsen, der varetager den daglige ledelse. Den øvrige direktørgruppe består af viceadministrerende direktør Anne-Grethe Foss, med ansvar for Metroens drift og udvikling af nye projekter, samt teknisk direktør Erik Skotting, med ansvar for Metroselskabets anlægsaktiviteter.

Ved regnskabsårets udløb beskæftiger Metroselskabet 160 medarbejdere, der tager sig af Selskabets drift, driften af den eksisterende Metro, anlæg af Cityringen, letbanen i Ring 3 samt Nordhavn. Endvidere arbejder ca. 100 rådgivere i Metroselskabets lokaler på Metrovej, alle med anlæg af Cityringen.

Selskabets bestyrelse og ledelse lader sig løbende inspirere af de eksisterende anbefalinger om god selskabsledelse. Publikationer som "Staten som aktionær" (Fi-

“  
Metroselskabet  
tilpasser løbende sin  
organisation for at sikre  
den **bedste og mest  
effektive  
organisering.**”

nansministeriet m.fl.) og den af Københavns Borgerrepræsentation vedtagne politik for aktivt ejerskab er med i overvejelserne, når Metroselskabet løbende vurderer sin forretningsstrategi.

Metroselskabet tilpasser løbende sin organisation for at sikre den bedste og mest effektive organisering af de opgaver, selskabet løser. Selskabet har opprioriteret HR-arbejdet for at sikre integration af dets mange nye ansatte samt for fortsat at kunne rekruttere de bedste medarbejdere og specialister til Cityringen og Metroselskabets andre opgaver.

## Risikostyring

### Proces for selskabets risikostyring

De risici selskabet er eksponeret over for, bliver løbende kortlagt gennem selskabets

risikostyring. Det er målet for den overordnede risikostyring, at risici på tværs af organisationen systematisk identificeres og gør Metroselskabet i stand til at håndtere risici, herunder være forberedt på at håndtere hændelser, der ikke måtte være identificeret i processen.

Risici rapporteres på forskellige niveauer. Første niveau er de udpegede risikoejere, der på deres respektive faglige områder identificerer eventuelle nye risici, følger allerede kendte risici, bidrager med forslag til og følger op på risikominderende/forebyggende tiltag samt evaluerer på aktuel status.

Risikoejerne rapporterer til direktionen, der opsamler forslag til ændringer i den aktuelle risikovurdering. Direktionen vurderer de indkomne forslag og sikrer, at risiciene bedømmes ensartet med hensyn til sandsynlighed og konsekvens på tværs

## Metroselskabets organisationsstruktur

### DIREKTØRER

Henrik Plougmann Olsen, Anne-Grethe Foss, Erik Skotting

STABE	ANLÆG	DRIFT
<ul style="list-style-type: none"> <li>– HR- og Direktionssekretariatet</li> <li>– Økonomi</li> <li>– Trafikpolitik</li> <li>– Udvikling</li> <li>– Kommunikation</li> <li>– It og kvalitetsstyring</li> <li>– Intern Service</li> <li>– Sikkerhed og miljø</li> <li>– Analyse og udbud</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Civil Works Management</li> <li>– Transport System Management</li> <li>– Other Contracts</li> <li>– Arealer, Rettighed, Ledninger</li> <li>– Project Support</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Drift</li> </ul>

af organisationen. Direktionen udarbejder på det grundlag en bruttoliste over Metroselskabets risici.

Kvartalsvist forelægges en prioriteret aktuel risikoliste for bestyrelsens risikokomite og derefter for den samlede bestyrelse med efterfølgende forelæggelse for Metroselskabets ejere på kvartalsmøderne.

**Forretningsgange i forbindelse med regnskabsaflæggelse og anvendelse af it** Metroselskabets bestyrelse har fastlagt de overordnede procedurer og kontroller på de væsentligste områder i relation til regnskabsaflæggelsen.

Den gældende regnskabsinstruks beskriver den regnskabsmæssige organisation og tilrettelæggelse af regnskabsopgaverne,

herunder oplysninger om ansvars- og kompetencefordelingen. Endvidere fremgår de regelsæt, der skal overholdes af medarbejderne ved udførelsen af regnskabsopgaverne. Rapporteringen omfatter kvartalsvis økonomirapportering og ajourføring af forventningerne for året. Rapporteringen omfatter, ud over resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse og noter, tillige beskrivelse af den aktuelle status på driften af Metroen, anlæg af Cityringen, samt finansielle forhold.

Finansieringsinstruksen beskriver rammerne for håndteringen af finansielle transaktioner, bl.a. med henblik på at sikre den ønskede risikoprofil. It-strategien beskriver den samlede it-anvendelse, herunder sikkerhed, back-up mv.

Afgang hvert  
andet til fjerde minut.



**Taksterne i den kollektive trafik**

Regeringen har i marts 2012 indgået aftale med Dansk Folkeparti og Enhedslisten om at nedsætte taksterne i den kollektive trafik med 500 mio. kr. årligt fra den 1. januar 2013. Takstnedsættelsen vil gælde for hele landet, herunder for passagererne i hovedstadsområdet og dermed også i Metroen.

Metroselskabet kan med en sådan takstnedsættelse på den ene side forvente et øget passagertal i Metroen, men på den anden side forvente en lavere indtægt fra de eksisterende passagerer i Metroen. Samlet set må Metroselskabet påregne, at en sådan nedsættelse vil medføre et tab af indtægter.

Det fremgår af regeringens aftale, at trafiksselskaberne og togoperatørerne får fuld kompensation for et sådant indtægtstab. Metroselskabet vil i 2012 følge op på virkningen af den besluttede takstnedsættelse.

**Voldgiftsager mv.**

Den store anlægsentreprenør på Metroens etape 1 og 2A, COMET, indbragte i maj 2004 et ekstrakrav mod Metroselskabet (Ørestadsselskabet) for Voldgiftsretten. Ekstrakravet var på ca. 4 mia. kr. men den mulige kompensation blev af Voldgiftsretten begrænset til ikke at kunne overstige 2 mia. kr. svarende til COMET's slutregning. Voldgiftsretten afsagde den 10. april 2012 kendelse i sagens hovedspørgsmål. Herefter udestår alene opfølgende spørgsmål om renter, valuta mv., som forventes afgjort af Voldgiftsretten i løbet af 2013.

I kendelsen af 10. april 2012 tilkendte Voldgiftsretten COMET en samlet ekstrabetaling på 478 mio. kr. (ekskl. renter). Denne ekstrabetaling forventes at blive modregnet i det lån, med en hovedstol på 839 mio. kr. (ekskl. renter), som Metroselskabet i årene 1999 til 2002 stillede til rådighed for COMET med

henblik på at sikre COMET tilstrækkelig likviditet til at gennemføre anlægsarbejdet inden for den aftalte tidsplan.

Nettoresultatet af Voldgiftsrettens kendelse er, at COMET skal tilbagebetale det samlede lån til Metroselskabet med fradrag af den tilkendte ekstrabetaling. Voldgiftsrettens kendelse eksekveres, når Voldgiftsretten i løbet af 2013 har afsagt kendelse i de opfølgende spørgsmål.

Konsekvenserne af Voldgiftsrettens kendelse er indarbejdet i Metroselskabets regnskab for 2011. Metroselskabets gæld er som følge heraf forhøjet med 478 mio. kr. med tillæg af foreløbigt estimerede akkumulerede renter på i alt 418 mio. kr. Selve ekstrabetalingen til COMET på de 478 mio. kr. er indarbejdet som en regulering af kostprisen for den idriftsatte Metro, mens renterne indgår som en finansiel omkostning og belaster årets resultat.

I Metroselskabets gældende langtidsbudget 2012, der indgår som bilag i årsrapporten, er det forudsat, at COMET tilbagebetaler hele sit lån i 2012. Nettoresultatet af Voldgiftsrettens kendelse medfører en reduktion af denne betaling. Det er bestyrelsens anbefaling, at selskabet dækker denne merudgift af egne midler, således at Metroselskabets samlede gæld alt andet lige først forventes at være tilbagebetalt i 2067, hvilket vil være en forlængelse med 7 år i forhold til det gældende langtidsbudget.

Voldgiftsrettens kendelse i de opfølgende spørgsmål, som forventes at falde i løbet af 2013, vil kunne medføre yderligere justeringer i langtidsbudgettet.

Anlægsentreprenøren på Metroens 3. etape, Hoffmann/Arkil-Novejfa, fremsatte i forbindelse med entreprenørens slutopgørelse et krav om merbetaling på

“**Metroen** klarede overordnet set den ekstreme vejsituation godt.”

ca. 81 mio. kr. Metroselskabet gennemgik kravene og meddelte entreprenøren, at kravene i al væsentlighed måtte afvises. Entreprenøren indbragte herefter kravet for en voldgift. Voldgiftsretten afsagde den 20. juli 2011 kendelse i sagen. Hoffmann/ Arkil-Novejfa krav blev i væsentligt omfang afvist. Voldgiftsretten tilkendte Hoffmann/ Arkil-Novejfa 100.000 kr. og bestemte samtidig, at Hoffmann/Arkil-Novejfa skulle betale Metroselskabet 2 mio. kr. til dækning af selskabets sagsomkostninger

I forbindelse med indgåelsen af de store anlægskontrakter på Cityringen i begyndelsen af 2011 valgte de to tabende konsortier at indgive en klage til Klagenævnet for Udbud. Klagenævnet afgjorde den 2. januar 2011, at klagerne ikke skulle have opsættende virkning. Efter Metroselskabet har indgivet yderligere processkrift, har den ene af klagerne trukket sin klage tilbage. Den anden klager har fastholdt klagen. Det ventes, at Klagenævnet træffer afgørelse i slutningen af 2012.

#### Ekstremt vejr

Sommeren 2011 var præget af ekstreme vejsituationer i form af ekstrem regn. Både den eksisterende Metro og Cityringen er udformet med særlig hensyn til risikoen for stormflod og ekstrem regn. Gadeoverfladerne rundt om Metroens underjordiske stationer og skakte er udformet, så regnvand forhindres i at løbe ned i Metroen. Enkelte steder skal man derfor træde et skridt op, inden man kan gå ned ad trappen til stationen, da alle åbninger til Cityringen ligger mindst 2,5 meter over havoverfladen. For den eksisterende Metro ligger åbningerne mindst 2,25 meter over havoverfladen.

Metroen kører både over jorden og i tunneller under jorden. På vejen ned i undergrunden er der på tværs af sporene anlagt

en kraftig nedløbsrist, hvor regnvand fra den åbne strækning opsamles og pumpes væk, inden det når ned i tunnellerne. De underjordiske Metrostationer har alle en så stor pumpekapaцитet, at de vil kunne fungere under ekstreme forhold, og stationerne er også sikret mod tilbageløb fra byens kloaknet. Herudover er der etableret stormflodspor-te på Nørreport Station og Kongens Nytorv Station. Portene sikrer, at en oversvømmelse af henholdsvis DSBs station og i Magasin ikke berører Metroen.

Metroen klarede overordnet set den ekstreme vejsituation i begyndelsen af juli og i midten af august godt. Den voldsomme regn gav dog problemer for en del af Metroens elevatorer, hvor vandet fra de omgivende gader trængte ned i elevator-skaktene og ødelagde nogle de tekniske dele. Metroselskabet har sammen med Ansaldo/Metro Service nedsat en særlig arbejdsgruppe, der skal komme med forslag til, hvordan elevatorerne på både kort og på lidt længere sigt kan gøres mere robuste over for skybrud og lignende.

Det voldsomme vejr medførte endvidere lynnedslag i Metroens teknikrum. Metroselskabet har derfor sammen med Ansaldo igangsat en justering af en del af de elektriske systemer med henblik på at nedbringe omfanget af skader som følge af fremtidige lynnedslag. Da lynnedslagene desuden har gjort radiosystemet mere udsat, fordi omfanget af redundans er mindsket, besluttedes det sammen med Ansaldo at fremrykke den planlagte reinvestering i radiosystemet.

#### Kapitalforhold

I forbindelse med selskabets budgetlægning for 2012 er udarbejdet et opdateret



langtidsbudget, herunder det forventede tilbagebetalingstidspunkt for gælden. Langtidsbudgettet viser forventningerne til den langsigtede økonomiske udvikling i Metroen. Beskrivelsen er baseret på en række forudsætninger og er forbundet med den usikkerhed, der altid må gælde vurderinger af fremtidige forhold. Budgettet er blandt andet baseret på forudsætninger om udviklingen i antal passagerer i Metroen, renteudviklingen og indeksudviklingen.

Nettogælden forventes i det gældende langtidsbudget 2012 – uden indregning af ekstrabetalingen som følge af Voldgiftsrettens kendelse i sagen med COMET – at nå sit maksimum i 2023 på 22,4 mia. kr. (i løbende priser og inkl. renter), og være tilbagebetalt i 2060, hvilket er en forlængelse

på et år i forhold til de hidtidige forventninger. Forlængelsen skyldes den faktiske indeksudvikling. Indeksreguleringen af anlægsbudgettet vil i nogle år medføre en forlængelse af tilbagebetalingstiden, mens det i andre år må påregnes af medføre en forkortelse heraf. Dette set i lyset af, at der ved Metroselskabets stiftelse blev forventet en gennemsnitlig inflation på 2 pct. Med udgangspunkt heri ville et normaliseret langtidsbudget fortsat udvise et uændret tilbagebetalingstidspunkt i 2059. Det gældende langtidsbudget indgår som bilag til ledelsesberetningen.

I Metroselskabets gældende langtidsbudget 2012 er det forudsat, at anlægsentreprenøren på etape 1 og 2A, COMET, i 2012 tilbagebetaler hele det lån, som Metro-

## Finansielle risici

Metroselskabet håndterer en række finansielle risici. Metroselskabets lånoptagelse og anvendelse af finansielle instrumenter (renteafdækning, swaps mv.) er reguleret ved en trepartsaftale mellem Danmarks Nationalbank, Transportministeriet og Metroselskabet.

## Valutarisici

Trepartsaftalen indeholder retningslinjer for hvilke typer af 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 2012 er BPV 30 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 0,01 pct. vil medføre en stigning i markedsværdien på 30 mio. kr. og omvendt.

## Modpartsrisici

Placering af likviditet sker alene i de mest kreditværdige danske og udenlandske institutioner, således at risikoen på modparten i videst muligt omfang begrænses. 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 i forhold til modpartens ratings hos de internationale ratingbureauer. Risici søges endvidere reduceret ved anvendelse af hensigtsmæssig aftaledokumentation. Der indgås i den forbindelse særlige aftaler om sikkerhedsstillelser – såkaldte CSA-aftaler – med modparter.

## Rating

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

selskabet i årene 1999 til 2002 stillede til rådighed med henblik på at sikre COMET tilstrækkelig likviditet til at gennemføre anlægsarbejdet inden for den aftalte tidsplan. Voldgiftsrettens kendelse i sagen medfører imidlertid en reduktion af denne betaling. Det er bestyrelsens anbefaling, at selskabet dækker denne merudgift af egne midler, således at Metroselskabetssamlede gæld alt andet lige først forventes at være tilbagebetalt i 2067, hvilket vil være en forlængelse med 7 år i forhold til det gældende langtidsbudget.

Hvert år fastsættes en finansstrategi, der skal sikre en hensigtsmæssig finansforvaltning, der minimerer de langsigtede finansomkostninger under hensyntagen til finansielle risici.

Varetagelsen af finansforvaltningen inden for den fastsatte strategi varetages af Sund

og Bælt Partner, hvilket er forudsat og beskrevet i stiftelsesgrundlaget.

Den danske stat, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune hæfter som interessenter direkte, ubetinget og solidarisk for alle Selskabets forpligtelser, herunder for de af Selskabet optagne lån. På grund af den danske stats solidariske hæftelse er Selskabet indirekte kreditvurderet som staten, hvilket vil sige AAA hos både Moodys og Standard & Poors, hvilket betyder, at der generelt kan opnås vilkår i kapitalmarkedet, der er sammenlignelige med statens vilkår. Herudover har Metroselskabet mulighed for at optage såkaldte genudlån i Danmarks Nationalbank. Med genudlån forstås et direkte lån fra Nationalbanken på vegne af staten til Selskabet, baseret på en konkret statsobligation og med samme vilkår, som obligationen sælges til på markedet.

## 2.7

# Samfundsansvar



Metroen vil medvirke **positivt** til luftmiljøet i byen.”

## Indledning

Metroselskabet tager hver dag hånd om de mange, der overlader ansvaret for deres daglige transport til Metroen. At tage ansvar for det omkringliggende samfund er derfor grundlæggende forankret i Metroselskabets daglige arbejde. Men i Metroselskabet strækker ansvaret sig ud over at transportere mennesker, herunder miljø, arbejdsmiljø, tryghed og ansvar for medarbejderne. Selskabets mål for samfundsansvar er derfor:

- At sikre driftssikker, miljøvenlig offentlig transport i København og Frederiksberg gennem både den eksisterende Metro og Cityringen.
- At skabe en sikker Metro for både passagerer og medarbejdere.
- At sikre et godt arbejdsmiljø under anlæggelsen af Cityringen og for arbejdet på den eksisterende Metro.
- At sikre gode arbejdsforhold, herunder løn og ansættelsesforhold, der kan medvirke til at tiltrække og fastholde medarbejdere.

Det største ansvar over for det omkringliggende samfund består i at løfte ansvaret for den offentlige transport. Både den eksisterende Metro og Cityringen vil ændre det trafikale rejsemønster i det centrale København og på Frederiksberg, medvirke

positivt til luftmiljøet i byen, bidrage til at mindske CO<sub>2</sub>-udslippet og hjælpe med at løse trængselsproblemerne.

Derfor stiller Metroselskabet både krav til sig selv og sine leverandører, der på flere områder er skarpere end lovgivningen foreskriver. Det er blandt andet tilfældet med miljø, arbejdsmiljø og sikkerhed, hvor Metroselskabets særlige krav og egne tiltag beskrives nedenfor.

Metroselskabet og Udviklingselskabet By & Havns fælles udredning om en mulig afgrænsning fra Cityringen til Nordhavn er blandt andet udarbejdet ud fra et ønske om at bistå selskabets interessenter med information, der kan muliggøre en optimering af samfundets ressourcer til udbygning af den kollektive trafik.

I takt med at Cityringens byggepladser bliver overdraget til Copenhagen Metro Team, er de mere permanente byggepladshegn etableret. Disse byggepladshegn vil præge bybilledet frem til slutningen af 2018. Metroselskabet har derfor muliggjort, at udsmykningen af hegnene kan foretages af kunstnere og lokale foreninger mv., således at hegnene kan blive et aktiv for de lokale bymiljøer.

## Miljø

Metroselskabet arbejder systematisk og løbende med at reducere den miljøpåvirk-

ning, Metroen har. Metroselskabet udarbejder hvert andet år en miljørapport, hvor Selskabets målsætninger på miljøområdet bliver præsenteret. Det sker næste gang i 2013.

#### Politik

Miljøarbejdet har resulteret i følgende miljøvision:

Metroen skal være blandt de mest miljøvenlige metroer i verden, herunder skal anlæg af nye Metrostrækninger ske med størst muligt hensyn til miljøet og de berørte naboer

Visionen er i miljørapporten udmøntet til en konkret politik. Den opdateres løbende og skal sikre, at fokus bevares, og at der arbejdes hen mod visionen, samtidig med at der bliver taget hånd om nye udfordringer.

#### Handlingsplan og målopfyldelse

Den eksisterende Metro er et moderne anlæg, hvor mange af de oplagte miljøtiltag allerede er implementeret. Endvidere følges udviklingen, og der arbejdes løbende for at skabe yderligere miljøforbedringer. Cityringen vil både ved etableringen og i driften være mindst lige så miljøvenlig som den eksisterende Metro.

Miljøpolitikken er i miljørapporten konkretiseret til en handlingsplan for både den eksisterende Metro, Cityringen og administrationen. Handlingsplanen medvirker til, at afstanden mellem den nuværende miljøbelastning og målsætningerne for miljøbelastningen (politikken) løbende bliver mindre.

Derudover er der i samarbejde med Københavns og Frederiksberg kommuner udarbejdet en specifik miljøstrategi for at reducere miljøgenerne på følgende konkrete

miljøområder. Det drejer sig om: håndtering af grundvand og overfladevand under udførelsen af anlægget, afvikling af trafikken til og fra arbejdspladserne gennem byen samt håndtering af gener fra støj, vibrationer og luftforurening.

Der bliver løbende fulgt op på miljøpolitikken, og en status fremgår af Metroselskabets miljørapport, der udarbejdes hvert andet år. Selskabets seneste miljørapport for 2010 udkom i 2011. Det er lykkedes Metroselskabet, i samarbejde med Ansaldo STS og Metro Service, at mindske Metroens strømforbrug pr. personkilometer med 22 pct. over perioden 2008 til 2010. Det samlede kørestrømforbrug er faldet med 5 pct. i samme periode, og det er i store træk lykkedes at opretholde status quo i forhold til det resterende strømforbrug. Kørestrømforbruget udgør små 50 pct. af Metroens samlede strømforbrug. CO<sub>2</sub>-udslippet pr. personkilometer er faldet med 21 pct. over perioden 2008 til 2010, primært som følge af at flere passagerer anvender Metroen.

## Sikkerhed

#### Politik

Det overordnede sikkerhedspolitiske mål er, at Metroen skal være lige så sikker som de mest sikre nye metroer i verden.

Følgende sikkerhedspolitiske mål for anlæg af Cityringen er fastsat:

Metroselskabet vil både ved udformningen af Cityringen og ved tilrettelæggelsen af den fremtidige drift af både den nuværende Metro og den kommende drift af Cityringen fastholde de høje mål for sikkerheden.

#### Handlingsplan og målopfyldelse

Med henblik på at fastholde og udbygge

**CO<sub>2</sub>-udslippet** pr.  
personkilometer er  
**faldet med 21 pct.**  
fra 2008 til 2010

“  
Det skal være sikkert  
at gå på arbejde for at  
bygge Cityringen.”

Metroens sikkerhedspolitiske målsætning, vurderes der, i samarbejde med vores drifts-entreprenør, mulige forbedringer af de sikkerhedsmæssige procedurer. Derudover er der opbygget et stort netværk med andre Metroselskaber i udlandet, bl.a. til erfaringsudveksling omkring de sikkerhedsmæssige procedurer.

Den øgede fokus på risikoen for terror i transportsystemer har medført en forøget fokus på beredskabsindsatsen i Metroen. Også på dette område arbejdes der sammen med driftsentreprenøren og beredskabsmyndighederne på at forebygge terror og andre ulykkesituationer og herunder sikre det bedst mulige beredskab, hvis ulykken alligevel skulle ske. Samtidig indgår Metroselskabet i et netværk med henblik på erfaringsudveksling om beredskab for transportsystemer sammen med andre danske transportselskaber.

Den kriminalpræventive indsats er en del af det sikkerhedsmæssige arbejde i Metroen. For at sikre et trygt miljø i Metroen for både kunder og medarbejdere sørger driftsentreprenøren for, at Metropersonalet bliver uddannet i konflikthåndtering. Samtidig er samtlige stationer og Metrotog videoovervåget, hvilket ligeledes medvirker til et trygt miljø i Metroen. Endelig sponsorer Metroselskabet gratis kørsel til Natteravnene, så de kan komme rundt i København med Metroen, når de er ude for at skabe større tryghed i Københavns natteliv.

Metroselskabet deltager i den kriminalpræventive indsats med det formål at forebygge vold, hærværk og driftsforstyrrelser i og på Metroen. I samarbejde med Københavns Politi og København og Frederiksbergs kommuners SSP-konsulenter vurderes mulighederne for kriminalpræventive tiltag og projekter på de steder, hvor parterne har

konstateret gentagne hændelser og udfordringer. Det er tanken på sigt at udbygge dette samarbejde med henblik på at oprette et netværk for erfaringsudveksling i trafik-selskaberne.

## Arbejds miljø

Forløbet på byggeriet af den eksisterende Metro viser, at god planlægning og fokus på sikkerhed kan reducere antallet af arbejdsulykker. Byggeriet har været forskånet for alvorlige ulykker, og der har også været færre ulykker end gennemsnittet i bygge- og anlægssektoren i Danmark. Ulykkesfrekvensen har således været på ca. 31 ulykker pr. million arbejdstimer for Metroens etape 1–2 mod ca. 36 ulykker pr. million arbejdstimer for branchen som helhed. For etape 3 var ulykkesfrekvensen reduceret til ca. 16. Frekvensen har generelt været faldende gennem hele byggeperioden. Fælles sikkerhedsinspektioner, arbejdsmiljøkampagner, etablering af en sikkerhedskultur, sikker planlægning samt fokus på området fra topledelsen har været medvirkende årsager til den lave ulykkesfrekvens. Disse erfaringer bygges der videre på i det arbejdsmiljøarbejde, der pågår i forbindelse med Cityringen.

Arbejdet med Cityringen er først gået i gang ultimo 2011. Ulykkesfrekvensen vil blive opgjort fra 2012, som bliver det første fulde produktionsår for Cityringen.

### Arbejds miljøpolitik for Cityringen

Følgende arbejdsmiljøpolitik for opførelsen af Cityringen er gældende:

- Det skal være sikkert at gå på arbejde for at bygge Cityringen.
- Metroselskabet vil som bygherre til stadighed arbejde for, at opførelsen af Cityringen

foregår med fokus på at tilvejebringe et sikkert og sundt arbejdsmiljø.

- Der vil herunder blive arbejdet med at nedbringe ulykkesfrekvensen for sammenlignelige arbejder til et niveau, der ligger markant under landsgennemsnittet.
- Arbejdsmiljøarbejdet på Cityringen skal være i overensstemmelse med den tekniske og sociale udvikling.
- Alle, der arbejder for Cityringen, skal have et så tilstrækkeligt kendskab til regler og retningslinjer inden for arbejdsmiljø, at de kan agere hensigtsmæssigt.
- Arbejdsmiljøarbejdet i Metroselskabet er forankret i selskabets øverste ledelse.

#### Handlingsplan og målopfyldelse

Metroselskabet vil som bygherre sikre, at anlægget af Cityringen sker i et miljø, der forebygger arbejdsmiljøproblemer og ulykker. Derfor arbejdes der systematisk med identificering af arbejdsmiljøproblemer allerede i designfasen. Metroselskabet etablerer i den forbindelse løbende opdaterede arbejdsmiljøvurderinger for de arbejdsprocesser, der skal foretages i anlægsfasen. Løsninger til mulige arbejdsmiljøproblemer bliver ligeledes indarbejdet allerede i designfasen.

For at sætte fokus på arbejdsmiljøet vil der blive udført kampagner med specielt fokus på forebyggelse af ulykker.

Ligeledes er der taget initiativ til dannelsen af en referencegruppe vedrørende anlæg af Cityringen. Referencegruppen skal medvirke til en øget dialog om arbejdsmiljøet med entreprenører, organisationer og myndigheder. En lignende referencegruppe blev

dannet i forbindelse med etableringen af den eksisterende Metro, og erfaringsopsamlingen af disse møder benyttes ved projekteringsåvel som anlæg af Cityringen.

## Personaleforhold

### Politik

Der er fastlagt en personalepolitik, der løbende bliver opdateret i takt med, at behovet opstår. Selskabets personalepolitik er værdi- og kulturbåret af selskabets ledelse og medarbejdere.

I personalepolitikken indgår en gavepolitik samt retningslinjer for whistleblowing, begge etableret for at modvirke enhver mistanke om uredelig adfærd, herunder korrupsion og bestikkelse. Der har i 2011 ingen henvendelser været med ønske om at benytte retningslinjerne for whistleblowing.

### Handlingsplan og målopfyldelse

En væsentlig forudsætning for at opnå en effektiv drift og en høj kundetilfredshed er, at personalet er veluddannet og at personaletilfredsheden er høj. Hovedparten af Metroens personale, i særlig grad det kundevedtente personale, er ansat hos driftsentreprenøren og derfor ikke underlagt Metroselskabets direkte beføjelser. Der er imidlertid i kontrakten med driftsentreprenøren lagt vægt på gode forhold for personalet, herunder den grundlæggende uddannelse og løbende opdatering af alle medarbejders uddannelse.

I forhold til egne medarbejdere arbejdes der forebyggende for at fremme medarbejdernes sundheds- og helbredsforhold. Det sker ved at kombinere indsatsen for et bedre arbejdsmiljø med initiativer, der er rettet mod en sundere livsstil og øget trivsel. Der er indført en sund kantineordning,

Metroen skal være blandt de **mest miljøvenlige metroer i verden**

og frugt er tilgængelig for alle medarbejdere. Endvidere tilbyder Metroselskabet en massageordning og en psykologordning for medarbejderne. Ordninger der skal sikre medarbejdernes fastholdelse til arbejdspladsen i tilfælde af sygdom eller uheld. Selskabet har desuden ansat medarbejdere i fleksjob-stillinger og er engageret i uddannelse, da Selskabet er godkendt som elevplads.

Retningslinjer for whistleblowing er udarbejdet for at skabe respekt om Metroselskabets forpligtigelser til, at såvel love og forordninger som interne retningslinjer og politikker skal følges. Samtidig skal det medvirke til at sikre medarbejderne ved at give medarbejderne klare muligheder for rapportering samt beskyttelse af dem, der rapporterer, såfremt regler måtte blive overtrådt. Ligeledes for at beskytte Selskabets medarbejdere mod korruption er der udarbejdet en gavepolitik, der sikrer klare retningslinjer på dette område. Derfor praktiserer Metroselskabet også en meget forsigtig politik i forhold til modtagelse af gaver fra leverandører, kunder eller samarbejdspartnere.

Derudover kontrolleres det, at alle de prækvalificerede selskaber til udbud overholder EU's udbudsdirektiv artikel 45. Ifølge denne artikel kan firmaerne udelukkes fra at afgive tilbud, hvis de er dømt for hvidvaskning af penge, bestikkelse, svig, unddragelse af skat eller unddragelse af sociale sikringer. I Metroselskabets udbud er der desuden naturligtvis krav til leverandører om at overholde gældende love og regler om for eksempel løn- og arbejdsforhold, produktionsforhold m.m.

For god ordens skyld kan der tillige oplyses, at Metroselskabet, i overensstemmelse med ILO-konvention nr. 94 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter, forlanger at

entreprenøren skal sikre, at ansatte, som entreprenøren og entreprenørens underentreprenører beskæftiger med henblik på kontraktens opfyldelse, har løn- og ansættelsesforhold, der ikke er mindre gunstige end de løn- og ansættelsesforhold, som i henhold til kollektiv overenskomst, lovgivning eller administrative forskrifter gælder for arbejde af samme art inden for vedkommendes fag eller industri på den egn, hvor arbejdet udføres. Det gælder både for den eksisterende Metro og Cityringen.

Metroselskabet indgik i sommeren 2011 en partnerskabsaftale med Dansk Byggeri, 3F, BAT-kartellet, LO, CMT og Ansaldo. Formålet med aftalen er at sikre lærlingepladser i forbindelse med Cityringen. Målsætningen er, at 5-7 pct. af de timelønsansatte på byggepladserne skal være lærlinge. Foranlediget af aftalen ansættes der i Byggeriets uddannelse en såkaldt "matchmaker". Matchmakeren får til opgave at finde de efterspurgte kompetencer til byggeriet blandt de lærlingesøgendes kompetencer.

# Årsregnskab

- 3.1 Regnskabspraksis
- 3.2 Resultatopgørelse
- 3.3 Balance
- 3.4 Pengestrømsopgørelse
- 3.5 Noter



## 3.1 Regnskabspraksis

### Regnskabsgrundlag

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

Regnskabsperioden er den 1. januar - 31. december 2011. 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 fremkom-

mer inden årsrapporten aflægges, og som be- eller afkræfter forhold, der eksisterer på balancedagen.

I resultatopgørelsen indregnes indtægter i takt med, at de indtjenes, mens omkostninger indregnes med de beløb, der vedrører regnskabsåret.

Værdiregulering af finansielle aktiver og forpligtelser, der måles til dagsværdi, indregnes tillige i resultatopgørelsen.

### Omregning fremmed valuta

Transaktioner i fremmed valuta omregnes ved første indregning til transaktionsdagens kurs. Tilgodehavender, gældsforpligtelser og andre monetære poster i fremmed valuta, som ikke er afregnet på balancedagen, omregnes til balancedagens kurs. Valutakursdifferencer, der opstår mellem transaktionsdagens kurs og kursen på betalingsdagen henholdsvis balancedagens kurs, indregnes i resultatopgørelsen som finansielle poster. Anlægsaktiver, der er købt i fremmed valuta, indregnes til historiske kurser.

### Afledte finansielle instrumenter

Afledte finansielle instrumenter måles ved første indregning i balancen til kostpris, og efterfølgende til dagsværdi. Afledte fi-

nansielle instrumenter indregnes under henholdsvis tilgodehavender og forpligtelser. Ændringer i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter indregnes løbende i resultatopgørelsen som finansielle poster.

### Resultatopgørelsen

#### Indtægter

Metroens takstindtægter, som omfatter indbetalinger fra takstfællesskabet i hovedstadsområdet, indregnes i takt med, at ydelsen leveres, det vil sige med udgangspunkt i antallet af passagerer.

Metroens driftsindtægter, som omfatter indtægter for udlejning af Metro, samt reklameindtægter o.lign. i forbindelse med Metro, indregnes i takt med, at ydelserne leveres.

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

Andre driftsindtægter omfatter indtægter fra salg af rådgiverydelser, leje af arbejdspladser og mindre indtægter fra bl.a. lejemål.

#### Metroens driftsomkostninger

Metroens driftsomkostninger omfatter udgifter til driftsentreprenøren, interes-

sentskabets omkostninger til kontraktstyring mv., samt øvrige omkostninger til opretholdelse af driften af Metroen.

#### Personaleomkostninger

Personaleomkostninger omfatter honorarer, løn og andre personaleomkostninger til bestyrelse, ledelse, administrativt og teknisk personale.

#### Andre eksterne omkostninger

Under andre eksterne omkostninger indgår omkostninger til administration, herunder kontorhold mv.

#### Finansielle poster

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

#### Selskabsskat

Interessentskabet er ikke skattepligtigt.

## Balancen

#### Materielle anlægsaktiver

##### Anlæg af Metro

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

##### Metro i drift

Den ibrugtagne Metro måles til kostpris med fradrag af foretagne af- og nedskrivninger. Kostprisen svarer til nutidsværdien

pr. 1. januar 2007 (åbningsbalancen), tillagt efterfølgende investeringer. Nutidsværdien er opgjort som de fremtidige cash-flow (genindvindingsværdi).

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

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

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

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

#### Bygninger, driftsmidler og inventar

Bygninger, driftsmidler og inventar måles til kostpris med fradrag af foretagne af- og nedskrivninger. Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen og omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen. Afskrivningsgrundlaget, der opgøres som kostpris reduceret med scrapværdien, fordeles lineært over aktivernes forventede brugstider, der følger:

EDB-udstyr	<b>3 år</b>
Inventar og driftsmidler i øvrigt	<b>5 år</b>
Midlertidigt kontorbyggeri	<b>10 år</b>

Aktiver med en anskaffelsessum på mindre end 100.000 kr. indregnes som omkostninger i resultatopgørelsen i anskaffelsesåret.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen sammen med af- og nedskrivninger eller under andre driftsindtægter, i det omfang salgsprisen overstiger den oprindelige kostpris.

## Værdiansættelse af anlægsaktiver

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

Genindvindingsværdien er den højeste af enten nettosalgsprisen fratrukket salgsomkostninger eller kapitalværdien. Ved opgørelse af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi, og under iagttagelse af forudsætningerne i langtidsbud-

gettet, jævnfør bilag til ledelsesberetningen, herunder for eksempel, at ejerne har forpligtet sig til at betale de større reinvesteringer i tog, tunneller og stationer i takt med at behovet opstår.

Genindvindingsværdien måles samlet for nært tilknyttede aktiver omfattende såvel anlæg under udførelse som de idriftsatte anlæg, da de vil udgøre en samlet pengestrømsfrembringende enhed. Et eventuelt nedskrivningsbehov fordeles på aktiverne, der indgår i den pågældende pengestrømsfrembringende enhed. En negativ genindvindingsværdi for det ene aktiv udlignes dog kun i det omfang, en positiv genindvindingsværdi for det andet aktiv overstiger den regnskabsmæssige værdi heraf. Resterer der herefter et ikke fordelt nedskrivningsbehov, indregnes der en hensat forpligtelse, såfremt selskabet har en forpligtelse til at afholde yderligere omkostninger.

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.

## Finansielle anlægsaktiver

### Kapitalandele

Kapitalandele indregnet under finansielle anlægsaktiver – omfatter ikke børsnoterede aktier – måles til dagsværdi baseret på beregnet kapitalværdi. I de tilfælde hvor en tilnærmet dagsværdi ikke kan beregnes, måles kapitalandelene til kostpris.

### Tilgodehavender

Tilgodehavender under finansielle anlægs-

aktiver måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominal værdi med fradrag af nedskrivninger til imødegåelse af forventede tab.

### Afledte finansielle instrumenter, aktiver

Afledte finansielle instrumenter måles ved første indregning i balancen til kostpris, og efterfølgende til dagsværdi.

## Omsætningsaktiver

### Ejendomme

Ejendomme måles som udgangspunkt til kostpris eller genanskaffelsesværdi, hvor denne afviger væsentligt fra kostprisen.

### Tilgodehavender

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

### Værdipapirer

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

### Likvide beholdninger

Likvide beholdninger omfatter kontante beholdninger og korte bankindeståender samt værdipapirer med en restløbetid på anskaffelsestidspunktet, 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.

## 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 Metroen nedskrives under hensyntagen til den beregnede genindvindingsværdi for Metroen. 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.

## Langfristede gældsforpligtelser

Langfristet gæld måles på tidspunktet for lånoptagelse til kostpris, svarende til det modtagne provenu efter fradrag af afholdte transaktionsomkostninger. For at skabe symmetri mellem værdiansættelsen af optagne lån, afledte finansielle instrumenter og finansielle aktiver måles finansielle aktiver og passiver efterfølgende konsekvent til dagsværdi, og ændringer i dagsværdien indregnes i resultatopgørelsen.

Baggrunden for dette princip er, at selskabet konsekvent anlægger en porteføljebetragtning i forbindelse med finansforvaltningen, og dette indebærer, at den tilsigtede eksponering over for forskellige finansielle risici tilvejebringes med forskellige finansielle instrumenter, både primære

og afledte finansielle instrumenter. Det betyder, at der ikke i styringen af den finansielle markedsrisiko skelnes mellem for eksempel lån og derivater, men alene fokuseres på den samlede eksponering.

Valget af finansielle instrumenter til afdækning af de økonomiske risici i finansforvaltningen kan derfor give anledning til regnskabsmæssige asymmetrier, med mindre ovenstående princip anvendes.

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

## Andre finansielle forpligtelser

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

## Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen 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 Metro og investeringer i værdipapirer.

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

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortfristede værdipapirer.

## Segmentoplysninger

Der gives oplysninger på forretningssegmenter (primært segment). Interessentskabet driver kun erhvervsmæssig virksomhed i Danmark. Segmentoplysningerne følger interessentskabets interne økonomistyring.

## Nøgletal

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

## 3.2 Resultatopgørelse

### Resultatopgørelse for perioden 1. januar - 31. december 2011

Alle tal i 1.000 kr.			
	Note	2011	2010
<b>Indtægter</b>			
Metroens takstindtægter	2	634.596	589.095
Metroens driftsindtægter	2	237.030	189.972
Værdi af eget arbejde		101.386	71.005
Andre driftsindtægter	3	7.053	13.604
<b>Indtægter i alt</b>		<b>980.065</b>	<b>863.675</b>
<b>Omkostninger</b>			
Metroens driftsomkostninger	2	-664.611	-653.136
Personaleomkostninger	4	-98.024	-73.066
Andre eksterne omkostninger	5	-26.120	-26.811
<b>Omkostninger i alt</b>		<b>-788.755</b>	<b>-753.013</b>
<b>Resultat før ned- og afskrivninger</b>		<b>191.310</b>	<b>110.661</b>
Ned- og afskrivninger	6	-5.689.000	-786.971
<b>Resultat før finansielle poster</b>		<b>-5.497.690</b>	<b>-676.310</b>
<b>Finansielle poster</b>	7		
Finansielle indtægter		179.100	97.915
Finansielle omkostninger		-635.639	-53.277
<b>Finansielle poster i alt</b>		<b>-456.539</b>	<b>44.637</b>
<b>Resultat før markedsværdiregulering</b>		<b>-5.954.229</b>	<b>-631.672</b>
Markedsværdiregulering		-2.882.470	357.695
<b>Årets resultat</b>		<b>-8.836.699</b>	<b>-273.977</b>
<b>Forslag til resultatdisponering</b>			
Overført til næste år		-8.836.699	-273.977

## 3.3 Balance

### Aktiver pr. 31. december 2011

Alle tal i 1.000 kr.

	Note	2011	2010
<b>Anlægsaktiver</b>			
<b>Materielle anlægsaktiver</b>			
Anlæg af Metro og Cityring	8	52.672	20.240
Metro i drift	9	5.253.262	5.023.499
Bygninger	10	54.537	59.177
Driftsmidler og inventar	10	1.177	86
<b>Materielle anlægsaktiver i alt</b>		<b>5.361.648</b>	<b>5.103.002</b>
<b>Finansielle anlægsaktiver</b>			
Andre kapitalandele	11	28.313	17.318
Tilgodehavender	12	966.642	1.007.826
Finansielle instrumenter	18	0	303.647
<b>Finansielle anlægsaktiver i alt</b>		<b>994.954</b>	<b>1.328.790</b>
<b>Anlægsaktiver i alt</b>		<b>6.356.602</b>	<b>6.431.792</b>
<b>Omsætningsaktiver</b>			
Ejendomme	13	11.955	9.935
Tilgodehavender	14	1.841.814	1.625.255
Værdipapirer	15	0	325.227
Likvide beholdninger	15	5.608	1.050.042
<b>Omsætningsaktiver i alt</b>		<b>1.859.377</b>	<b>3.010.459</b>
<b>Aktiver i alt</b>		<b>8.215.979</b>	<b>9.442.251</b>

**Passiver** pr. 31. december 2011

Alle tal i 1.000 kr.			
	Note	2011	2010
<b>Kapitalindestående</b>			
Primo		9.139.362	9.413.339
Årets tilgang		-8.836.699	-273.977
<b>Kapitalindestående i alt</b>	16	<b>302.663</b>	<b>9.139.362</b>
<b>Hensatte forpligtelser</b>			
Hensatte forpligtelser	17	2.295.540	0
<b>Hensatte forpligtelser i alt</b>		<b>2.295.540</b>	<b>0</b>
<b>Langfristede gældsforpligtelser</b>			
Langfristede gældsforpligtelser	18	4.402.736	0
<b>Langfristede gældsforpligtelser i alt</b>		<b>4.402.736</b>	<b>0</b>
<b>Kortfristede gældsforpligtelser</b>			
Banklån		0	23.769
Kreditorer	19	984.165	90.832
Anden gæld	20	230.876	188.288
<b>Kortfristede gældsforpligtelser i alt</b>		<b>1.215.041</b>	<b>302.889</b>
<b>Gældsforpligtelser i alt</b>		<b>5.617.777</b>	<b>302.889</b>
<b>Passiver i alt</b>		<b>8.215.979</b>	<b>9.442.251</b>
Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser	21		
Revisions- og rådgivningshonorar	22		
Nærtstående parter	23		
Valuta-, rente- og kreditrisiko	24		

## 3.4 Pengestrømsopgørelse

Alle tal i 1.000 kr.

	2011	2010
<b>Pengestrømme fra driftsaktivitet</b>		
Metroens takstindtægter	634.596	589.095
Metroens driftsindtægter	237.030	189.972
Andre driftsindtægter	7.053	13.604
Metroens driftsomkostninger	-664.611	-653.136
Personaleomkostninger	-98.024	-73.066
Andre eksterne omkostninger	-26.120	-26.811
<b>Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt</b>	<b>89.923</b>	<b>39.657</b>
<b>Pengestrømme fra investeringsaktivitet</b>		
Investeringer i anlæg af Metro	-3.551.428	-570.610
Investeringer i bygninger, driftsmidler og inventar	-1.312	-61
Investeringer i værdipapirer (ekskl. værdiregulering)	325.000	825.000
<b>Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt</b>	<b>-3.227.740</b>	<b>254.329</b>
<b>Pengestrømme fra finansieringsaktivitet</b>		
Lånoptagelse, netto (ekskl. markedsværdiregulering)	1.750.000	0
Tilgodehavender	-186.370	-19.275
Kreditorer og anden gæld	912.152	80.644
Nettofinansieringsomkostninger (ekskl. værdiregulering)	-382.368	44.637
<b>Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt</b>	<b>2.093.414</b>	<b>106.006</b>
Ændring i likvider	-1.044.403	399.992
Likvider primo	1.050.042	650.835
Markedsværdiregulering, netto	-31	-786
<b>Likvider ultimo</b>	<b>5.608</b>	<b>1.050.042</b>



## 3.5 Noter

### Note 1 Segmentoplysninger

Alle tal i 1.000 kr.				
	<i>Rådgivning*</i>	<i>Idriftsatte Metro</i>	<i>Cityringen</i>	<b>I alt</b>
	<b>2011</b>	<b>2011</b>	<b>2011</b>	<b>2011</b>
Indtægter	1.932	876.746	101.386	980.065
Omkostninger	-1.906	-685.463	-101.386	-788.755
<b>Resultat før ned- og afskrivninger</b>	<b>26</b>	<b>191.283</b>	<b>0</b>	<b>191.310</b>
Ned- og afskrivninger	0	-283.248	-5.405.752	-5.689.000
<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>26</b>	<b>-91.965</b>	<b>-5.405.752</b>	<b>-5.497.000</b>
<b>Anlægsaktiver</b>				
Anlæg af Metro	0	52.672	0	52.672
Metro i Drift	0	5.253.262	0	5.253.262
Bygninger	0	54.537	0	54.537
Driftsmidler og inventar	0	201	976	1.177
Finansielle anlægsaktiver	0	994.954	0	994.954
<b>Anlægsaktiver i alt</b>	<b>0</b>	<b>6.355.626</b>	<b>976</b>	<b>6.356.602</b>
<b>Omsætningsaktiver</b>				
Ejendomme	0	0	11.955	11.955
Tilgodehavender	20	1.666.675	175.119	1.841.814
<b>Omsætningsaktiver vedr. Metro i alt</b>	<b>20</b>	<b>1.666.675</b>	<b>187.074</b>	<b>1.853.769</b>
<b>Gældsforpligtelser</b>				
Kreditorer	0	954.513	29.652	984.165
Anden gæld	0	145.711	85.165	230.876
<b>Kortfristede gældsforpligtelser vedr. Metro i alt</b>	<b>0</b>	<b>1.100.224</b>	<b>114.817</b>	<b>1.215.041</b>

**Note 1** – fortsat

Alle tal i 1.000 kr.

	<i>Rådgivning*</i>	<i>Idriftsatte Metro</i>	<i>Cityringen</i>	<b>I alt</b>
	<b>2010</b>	<b>2010</b>	<b>2010</b>	<b>2010</b>
Indtægter	0	792.670	71.005	863.675
Omkostninger	0	-682.008	-71.005	-753.013
<b>Resultat før ned- og afskrivninger</b>	<b>0</b>	<b>110.661</b>	<b>0</b>	<b>110.661</b>
Ned- og afskrivninger	0	-193.417	-593.554	-786.971
<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>0</b>	<b>-82.755</b>	<b>-593.554</b>	<b>-676.310</b>
<b>Anlægsaktiver</b>				
Anlæg af Metro	0	20.240	0	20.240
Metro i Drift	0	5.023.499	0	5.023.499
Bygninger	0	59.177	0	59.177
Driftsmidler og inventar	0	86	0	86
Finansielle anlægsaktiver	0	1.328.790	0	1.328.790
<b>Anlægsaktiver i alt</b>	<b>0</b>	<b>6.431.792</b>	<b>0</b>	<b>6.431.792</b>
<b>Omsætningsaktiver</b>				
Ejendomme	0	0	9.935	9.935
Tilgodehavender	0	1.597.443	27.812	1.625.255
<b>Omsætningsaktiver vedr. Metro i alt</b>	<b>0</b>	<b>1.597.443</b>	<b>37.747</b>	<b>1.635.190</b>
<b>Gældsforpligtelser</b>				
Kreditorer	0	0	90.832	90.832
Anden gæld	0	133.100	55.188	188.288
<b>Kortfristede gældsforpligtelser vedr. Metro i alt</b>	<b>0</b>	<b>133.100</b>	<b>146.020</b>	<b>279.120</b>

\*Rådgivning omfatter indtægter og omkostninger i forbindelse med selskabets indgåede aftale med Transportministeriet om sekretariatsbistand vedrørende en letbane i Ring 3.

**Note 2** Driftsresultat Metro

Alle tal i 1.000 kr.		
	2011	2010
<b>Metroens takstindtægter</b>	<b>634.596</b>	<b>589.095</b>
<b>Metroens driftsindtægter</b>		
Udlejning af Metro	237.030	184.542
Øvrige indtægter	0	5.430
<b>Metroens driftsindtægter i alt</b>	<b>237.030</b>	<b>189.972</b>
<b>Andre driftsindtægter</b>	<b>5.121</b>	<b>13.604</b>
<b>Indtægter i alt</b>	<b>876.746</b>	<b>792.670</b>
<b>Metroens driftsomkostninger</b>		
Betaling for drift	-634.596	-589.095
Kontraktstyring mv.	-25.950	-29.645
Øvrige omkostninger	-4.066	-34.396
<b>Metroens driftsomkostninger i alt</b>	<b>-664.611</b>	<b>-653.136</b>
<b>Administrationsomkostninger</b>	<b>-20.851</b>	<b>-28.873</b>
<b>Omkostninger i alt</b>	<b>-685.463</b>	<b>-682.009</b>
<b>Resultat før afskrivninger</b>	<b>191.283</b>	<b>110.661</b>
Afskrivninger	-283.248	-193.417
<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>-91.965</b>	<b>-82.755</b>

Interessentskabet har udliciteret driften af Metroen. Lejebetalingen afhænger af Metroens samlede driftsresultat. I 2011 har Metroen haft 54 mio. passagerer (52 mio. i 2010). Takstindtægterne i 2011 er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt på 11,68 kr. (11,22 kr. i 2010).

Årets afskrivninger indeholder regulerede afskrivninger vedrørende tidligere år, jf. omtalen i note 6.

### Note 3 Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter består af indtægter fra salg af rådgiverydelser, leje af arbejdspladser, samt mindre indtægter fra bl.a. lejemål.

### Note 4 Personaleomkostninger

Alle tal i 1.000 kr.

	2011	2010
Lønninger og honorarer	77.473	58.833
Pensioner	11.497	7.903
Udgifter til social sikring	4.598	3.205
Øvrige personaleomkostninger	4.456	3.125
<b>Personaleomkostninger i alt</b>	<b>98.024</b>	<b>73.066</b>
Heraf udgør:		
Løn til direktionen	2.022	2.004
Øvrige udbetalinger til direktionen	178	100
Pension til direktionen	304	301
Honorar til bestyrelsen	1.860	1.938
Gennemsnitligt antal medarbejdere (årsværk)	133	102
Medarbejdere ultimo	160	123

Under øvrige udbetalinger indgår resultatløn for direktionen, som udgør op til 10 pct. af ordinær løn. I honorar til bestyrelsen indgår honorar til revisions- og risikokomité.

**Note 5** Andre eksterne omkostninger

Alle tal i 1.000 kr.	2011	2010
Administrationsomkostninger	19.865	21.344
Konsulentomkostninger	6.255	5.467
<b>Andre eksterne omkostninger i alt</b>	<b>26.120</b>	<b>26.811</b>

**Note 6** Ned- og afskrivninger

Alle tal i 1.000 kr.	2011	2010
Afskrivninger Metro i drift	-278.387	-188.733
Afskrivninger Bygninger, Driftsmidler og inventar	-4.861	-4.683
Nedskrivninger Cityringen (hensættelse)	-5.405.752	-593.554
<b>Ned- og afskrivninger i alt</b>	<b>-5.689.000</b>	<b>-786.971</b>

Årets afskrivninger på Metro i drift indeholder regulerede afskrivninger vedrørende tidligere år (68 mio. kr.), da kostpriserne for Metro i drift er reguleret som følge af kendelsen i voldgiftssagen med anlægssupplæreren, COMET fra Metroens etape 1 og 2A. Se note 9 og 21.

## Note 7 Finansielle poster og markedsværdiregulering

Alle tal i 1.000 kr.

	2011	2010
<b>Finansielle indtægter</b>		
Renteindtægter fra finansielle anlægsaktiver	12.617	12.408
Renteindtægter fra tilgodehavender	51.618	49.377
Renteindtægter fra likvid beholdning, værdipapirer mv.	112.625	32.990
Valutakursregulering	2.240	3.139
<b>Finansielle indtægter i alt</b>	<b>179.100</b>	<b>97.915</b>
<b>Finansielle omkostninger</b>		
Renteudgifter	-634.260	-50.119
Valutakursregulering	-1.379	-3.158
<b>Finansielle omkostninger i alt</b>	<b>-635.639</b>	<b>-53.277</b>
<b>Finansielle poster i alt</b>	<b>-456.539</b>	<b>44.637</b>
<b>Markedsværdiregulering i alt</b>	<b>-2.882.470</b>	<b>357.695</b>

Markedsværdireguleringen kan primært henføres til selskabets finansielle aftaler om rentefordækning, som blev 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.

Den regnskabsmæssige følsomhed vedrørende markedsværdireguleringen kan udtrykkes ved basis point value (BPV). Med selskabets nuværende finansielle portefølje (swap) udgør BPV 30,0 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 0,01 pct. vil medføre en stigning i markedsværdireguleringen og dermed en belastning af resultatet på 30 mio. kr. Tilsvarende vil en stigning i renteniveauet på 0,01 pct. medføre en forbedring af resultatet med 30 mio. kr.

Ændringen i markedsværdireguleringen fra 2010 til 2011 skyldes således hovedsageligt, at renteniveauet er faldet i perioden.

I årets renteudgifter indgår foreløbigt estimerede akkumulerede renteudgifter med 418 mio. kr. vedrørende forrentning af det beløb, som Voldgiftsretten har tilkendt anlægsprenøren, COMET fra Metroens etape 1 og 2A, jf. omtalen i note 21. Heraf kan i alt 389 mio. kr. henføres til tidligere år.

**Note 8** Anlæg af Metro og Cityring

Alle tal i 1.000 kr.

	<i>Idriftsatte Metro</i>	<i>Cityringen</i>	<b>I alt</b>
<b>Anskaffelsessum</b>			
Primo	20.240	1.453.739	1.473.978
Årets netto tilgang	40.863	3.110.212	3.151.075
Overført til Metro i Drift	-8.431	0	-8.431
<b>Ultimo</b>	<b>52.672</b>	<b>4.563.950</b>	<b>4.616.622</b>
<b>Ned- og opskrivninger</b>			
Primo	0	-1.453.739	-1.453.739
Årets opskrivninger	0	0	0
Årets nedskrivninger	0	-3.110.212	-3.110.212
<b>Ultimo</b>	<b>0</b>	<b>-4.563.950</b>	<b>-4.563.950</b>
<b>Bogført primoværdi</b>	<b>20.240</b>	<b>0</b>	<b>20.240</b>
<b>Bogført ultimoværdi</b>	<b>52.672</b>	<b>0</b>	<b>52.672</b>

Under Idriftsatte Metro indgår omkostninger til implementering af rejsekort på 16 mio. kr. Årets nedskrivning på Cityringen skyldes, at genindvindings-værdien er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

**Note 9** Metro i drift

Alle tal i 1.000 kr.

	<i>Tunnel og skal af underjordiske stationer</i>	<i>Andre faste anlæg</i>	<i>Rullende materiel mv.</i>	<i>Øvrige tekniske installationer</i>	<b>I alt</b>
<b>Anskaffelsessum</b>					
Primo	2.487.619	1.454.334	1.375.899	428.876	5.746.727
Årets netto tilgang	218.940	108.397	129.589	42.793	499.719
Overført fra Anlæg af Metro	0	0	0	8.431	8.431
<b>Ultimo</b>	<b>2.706.559</b>	<b>1.562.731</b>	<b>1.505.488</b>	<b>480.100</b>	<b>6.254.877</b>
<b>Ned- og afskrivninger</b>					
Primo	-103.254	-123.855	-257.785	-238.335	-723.229
Årets afskrivninger	-37.347	-43.241	-96.215	-101.583	-278.387
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0
<b>Ultimo</b>	<b>-140.601</b>	<b>-167.096</b>	<b>-354.000</b>	<b>-339.918</b>	<b>-1.001.616</b>
<b>Bogført primoværdi</b>	<b>2.384.365</b>	<b>1.330.479</b>	<b>1.118.113</b>	<b>190.540</b>	<b>5.023.499</b>
<b>Bogført ultimoværdi</b>	<b>2.565.958</b>	<b>1.395.635</b>	<b>1.151.487</b>	<b>140.181</b>	<b>5.253.262</b>

I årets tilgang indgår en ekstrabetaling på 478 mio. kr. til anlægsentreprenøren, COMET fra Metroens etape 1 og 2A som følge af den afsagte voldgiftskendelse, jf. omtalen i note 21. Ekstrabetalingen udgør en regulering af den oprindelige kostpris. Afskrivningerne for tidligere år er følgelig reguleret med i alt 68 mio. kr., der er indeholdt i årets afskrivninger.



**Note 10** Bygninger, driftsmidler og inventar

Alle tal i 1.000 kr.

	<i>Driftsmidler og inventar</i>	<i>Midlertidigt kontorbyggeri</i>	<b>I alt</b>
<b>Anskaffelsessum</b>			
Primo	309	70.402	70.711
Årets netto tilgang	1.312	0	1.312
<b>Ultimo</b>	<b>1.621</b>	<b>70.402</b>	<b>72.023</b>
<b>Afskrivninger</b>			
Primo	-223	-11.225	-11.447
Årets afskrivninger	-221	-4.640	-4.861
<b>Ultimo</b>	<b>-444</b>	<b>-15.865</b>	<b>-16.309</b>
<b>Bogført primoværdi</b>	<b>86</b>	<b>59.177</b>	<b>59.263</b>
<b>Bogført ultimoværdi</b>	<b>1.177</b>	<b>54.537</b>	<b>55.714</b>

Afskrivningerne foretages lineært over aktivernes forventede levetid.



## Note 11 Andre kapitalandele

Alle tal i 1.000 kr.

	<i>Rejsekort A/S</i>	<i>Rejseplanen A/S</i>	<b>I alt</b>
Primo	16.990	328	17.318
Årets tilgang	10.995	0	10.995
Årets afgang	0	0	0
<b>Ultimo</b>	<b>27.985</b>	<b>328</b>	<b>28.313</b>

Interessentskabets kapitalandele er opgjort til kostpris. Aktiebesiddelsen udgør mindre end 10 pct. af den samlede aktiekapital i henholdsvis Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S.

## Note 12 Tilgodehavender, finansielle anlægsaktiver

Alle tal i 1.000 kr.

	<i>Frederiksberg Kommune</i>	<i>Øvrige tilgodehavender</i>	<b>I alt</b>
Primo	971.219	36.606	1.007.825
Årets tilgang	12.617	1.011	13.628
Årets afgang	-54.812	0	-54.812
<b>Ultimo</b>	<b>929.024</b>	<b>37.617</b>	<b>966.642</b>

Øvrige tilgodehavender er selskabets ansvarlige lånekapital til Rejsekort A/S. Tilgodehavende hos Frederiksberg Kommune afdrages ved at Frederiksberg Kommune årligt indbetaler ca. 55 mio. kr. til afdrag og renter.

## Note 13 Ejendomme

Selskabet har, i forbindelse med anlæg af Cityringen, overtaget lejligheder ved ekspropriation. Lejlighederne er værdiansat til kostpris.

Pr. 31. december 2011 har selskabet overtaget 9 lejligheder. Lejlighederne udlejes på markedsmæssige vilkår. Et eventuelt tab eller en gevinst ved salg af lejlighederne vil indgå i anlægssummen for Cityringen.

Ved stiftelse af Metroselskabet overtog selskabet arealer ved Forum og Fasanvej Stationer. I tilfælde af en avance ved salg af arealerne har Frederiksberg Kommune krav på en andel af avancen jf. separat aftale. Arealerne er værdiansat til 0 kr.

## Note 14 Tilgodehavender, omsætningsaktiver

Interessentskabet etablerede, med henblik på at sikre anlægsentreprenøren for den eksisterende Metro en rimelig likviditet i anlægsperioden, en likviditetsordning (likviditetsbro). I "Tilgodehavender" pr. 31. december 2011 er indeholdt akkumuleret udbetaling på 839 mio. kr. med tillæg af renter.

Under tilgodehavender indgår tillige moms med 160 mio. kr. Periodiseret renter udgør 38 mio. kr.

Af tilgodehavender pr. 31. december 2011 forfalder 1.572 mio. kr. til betaling senere end 31. december 2012.

## Note 15 Værdipapirer og likvide beholdninger

Alle tal i 1.000 kr.

	2011	2010
Værdipapirer over 3 måneder	0	325.227
<b>Værdipapirer i alt</b>	<b>0</b>	<b>325.227</b>
Likvide midler	5.608	11
Aftaleindskud	0	1.050.031
Værdipapirer under 3 måneder	0	0
<b>Likvide beholdninger i alt</b>	<b>5.608</b>	<b>1.050.042</b>

**Note 16** Kapitalindestående

Alle tal i 1.000 kr.						
	<i>Indskud eksisterende Metro</i>	<i>Ejerindskud</i>	<i>Overført resultat inden MVR</i>	<i>Kapital- indestående ekskl. MVR</i>	<i>Markeds- værdi- regulering (MVR)</i>	<b>I alt</b>
Primo	660.857	9.590.000	-1.449.168	8.801.689	337.673	9.139.362
Årets tilgang	0	0	-5.954.229	-5.954.229	-2.882.470	-8.836.699
<b>Ultimo</b>	<b>660.857</b>	<b>9.590.000</b>	<b>-7.403.397</b>	<b>2.847.460</b>	<b>-2.544.797</b>	<b>302.663</b>

**Note 17** Hensatte forpligtelser

Alle tal i 1.000 kr.		
	<b>2011</b>	<b>2010</b>
Primo	0	0
Årets tilgang	-2.295.540	0
Årets afgang	0	0
<b>Hensatte forpligtelser i alt</b>	<b>-2.295.540</b>	<b>0</b>

	<i>Metro i drift</i>	<i>Cityring</i>
<b>Specifikation af tilgang</b>		
Genindvindingsværdi	9.319.215	-9.419.033
Bogført værdi 31. december 2011	5.305.934	0
<b>Merværdi</b>	<b>4.013.281</b>	<b>-9.419.033</b>
Modregning	-4.013.281	4.013.281
Nedskrivning anlæg 2011	0	3.110.212
<b>Ultimo resthensættelse</b>	<b>0</b>	<b>-2.295.540</b>

Hensættelsen vedrører Cityringen og er en konsekvens af, at selskabet har fået en "retlig eller faktisk forpligtelse" til at gennemføre det samlede anlæg af Cityringen, da kontrakterne vedrørende de store anlægsarbejder på Cityringen blev indgået i januar 2011.

**Note 17** – fortsat

Hensættelsen er baseret på en opgjort genindvindingsværdi for den samlede Metro. Genindvindingsværdien er beregnet på basis af forudsætnin-  
gerne i selskabets langtidsbudget, der indgår som bilag i årsrapporten. Herunder er anvendt en gennemsnitlig realrente på 2,3 pct. i de første 20 år  
stigende til 4 pct. på længere sigt.

Den ibrugtagne Metro måles, jf. regnskabspraksis, til kostpris med fradrag af foretagne af- og nedskrivninger og er ikke tidligere nedskrevet i Metro-  
selskabets regnskab. Den overskydende genindvindingsværdi opskrives derfor ikke i dette aktiv, men modregnes i opgørelsen af hensættelsen som  
følge af investeringen i Cityringen.

Den i beregningen anvendte rente er højere end det aktuelle renteniveau i markedet, da der er indregnet et risikotillæg. Anvendelse af en lavere ak-  
tuel 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 3,2 mia. kr. højere. Omvendt ville anvendelse af  
en 1 pct. højere rente i denne periode have medført et 2,6 mia. kr. lavere resultat.

**Note 18** Langfristede gældsforpligtelser og finansielle instrumenter

Alle tal i 1.000 kr.

	2011	2010
Lån	-1.969.127	0
Finansielle instrumenter	-2.433.536	303.145
Valutaterminer	-74	502
<b>Langfristede gældsforpligtelser i alt</b>	<b>-4.402.736</b>	<b>303.647</b>

I 2011 har selskabet optaget lån for 1.969 mio. kr. (nominelt 1.750 mio. kr.). Værdien af selskabets finansielle instrumenter er indregnet i den samlede  
værdi af gældsforpligtelser pr. 31. december 2011. Pr. 31. december 2011 er værdien af selskabets langfristede gældsforpligtelser og finansielle  
instrumenter negativ og er derved medtaget under passiverne. Markedsværdien af finansielle instrumenter er indregnet i resultatopgørelsen.

Selskabets lån, finansielle instrumenter mv. er i overensstemmelse med "liste over acceptable lånetyper" i den indgåede trepartsaftale mellem  
Danmarks Nationalbank, Transportministeriet og Metroselskabet.

Af selskabets langfristede gældsforpligtelse forfalder 1.365 mio. kr. (1.250 mio. kr. nominelt) efter 1 år og inden for 5 år.

## Note 19 Kreditorer

I kreditorer pr. 31. december 2011 er indeholdt ekstrabetaling til anlægsentreprenøren, COMET fra Metroens etape 1 og 2A som følge af den afsagte voldgiftskendelse, jf. omtalen i note 21. Til ekstrabetalingen på 478 mio. kr. er lagt foreløbigt estimerede akkumulerede renter på i alt 418 mio. kr. Det samlede beløb forventes i sammenhæng med selskabets tilgodehavende hos COMET afregnet i 2013, når Voldgiftsretten har afsagt kendelse i de opfølgende spørgsmål vedrørende renter, valuta mv.

## Note 20 Anden gæld

Alle tal i 1.000 kr.

	2011	2010
Skyldig A-skat	116	93
Skyldige feriepenge	11.795	9.108
Skyldige omkostninger	218.965	179.088
<b>Anden gæld, i alt</b>	<b>230.876</b>	<b>188.288</b>

Af skyldige omkostninger vedrører 81 mio. kr. periodiserede rentebetalinger.

## Note 21 Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser

### Kontraktlige forpligtelser

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører vedrørende Cityringen har en samlet restværdi på 12.951 mio. kr. (2012-priser).

Med henblik på driften af Metro indtil december 2015 er der endvidere indgået kontrakt med en samlet restværdi på 1.257 mio. kr. Ud over kontraktbetalinger vil der være mulighed for incitamentsbetalinger.

Vedrørende driften af Cityringen er der indgået kontrakt med en samlet værdi på 1.740 mio. kr. i en fem-årig periode fra Cityringens driftsstart.

### Eventualforpligtelser

Den store anlægsentreprenør på Metroens etape 1 og 2A, COMET, indbragte i maj 2004 et ekstrakrav mod Metroselskabet (Ørestadsselskabet) for Voldgiftsretten. Ekstrakravet var på ca. 4 mia. kr., men den mulige kompensation blev af Voldgiftsretten begrænset til ikke at kunne overstige 2 mia.

**Note 21** – fortsat

kr. svarende til COMET's slutregning. Voldgiftsretten afsagde den 10. april 2012 kendelse i sagens hovedspørgsmål. I kendelsen tilkendte Voldgiftsretten COMET en samlet ekstrabetaling på 478 mio. kr., der i regnskabet er tillagt en foreløbigt estimeret akkumulerede rente på 418 mio. kr. Denne ekstrabetaling forventes at blive modregnet i det lån, med en hovedstol på 839 mio. kr. (ekskl. renter), som Metroselskabet i årene 1999 til 2002 stillede til rådighed for COMET med henblik på at sikre COMET tilstrækkelig likviditet til at gennemføre anlægsarbejdet inden for den aftalte tidsplan.

I Metroselskabets gældende langtidsbudget 2012, der indgår som bilag i årsrapporten, er det forudsat, at COMET tilbagebetaler hele sit lån i 2012. Nettoresultatet af Voldgiftsrettens kendelse medfører en reduktion af denne betaling. Det er bestyrelsens anbefaling, at selskabet dækker denne merudgift af egne midler, således at Metroselskabets samlede gæld alt andet lige først forventes at være tilbagebetalt i 2067, hvilket vil være en forlængelse med 7 år i forhold til det gældende langtidsbudget.

Herefter udestår alene opfølgende spørgsmål om renter, valuta m.v., som forventes afgjort af Voldgiftsretten i løbet af 2013. Der henvises til ledelsesberetningens omtale af voldgiftssagen i afsnit 2.6.

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

I forbindelse med udlicitering af Cityringen er processen indbragt for klagenævnet for udbud. Selskabet har ikke foretaget hensættelse, idet sagen ikke ventes at påføre selskabet væsentlige omkostninger. Klagenævnets afgørelse forventes ultimo 2012.

**Note 22** Revisions- og rådgivningshonorar

Alle tal i 1.000 kr.

	<b>2011</b>	<b>2010</b>
Rigsrevisionen	450	416
BDO Kommunernes Revision A/S	360	350
Deloitte	527	416
<b>Lovpligtig revision i alt</b>	<b>1.337</b>	<b>1.182</b>
Deloitte	35	0
Rigsrevisionen	30	0
<b>Anden revision i alt</b>	<b>65</b>	<b>0</b>
Deloitte	209	168
<b>Rådgivningshonorar i alt</b>	<b>209</b>	<b>168</b>

## Note 23 Nærtstående parter

Metroselskabets nærtstående parter omfatter selskabets ejere, bestyrelsen og direktionen.

Samhandel med nærtstående parter sker på markedsvilkår.

Transaktioner med nærtstående parter og Metroselskabet I/S i perioden:

Interessentskabets ejere har indbetalt ejerindskud i form af afdrag, jf. note 12

Interessentskabets direktion har modtaget vederlag i form af løn og pension, jf. note 4

Interessentskabets bestyrelse har modtaget vederlag i form af bestyrelseshonorar jf. note 4

Metroselskabet har i 2011 haft indtægter og omkostninger vedrørende indgået aftale med Transportministeriet om sekretariatsbistand vedrørende en letbane i Ring 3, jf. note 1.

## Note 24 Valuta-, rente- og kreditrisiko

Alle tal i 1.000 kr.

Finansielle nettopassiver	Nominal værdi	Markedsværdi	Markedsværdi
	2011	2011	2010
Værdipapirer og aftaleindskud	0	0	1.375.258
Lån	-1.750.000	-1.969.127	0
Finansielle instrumenter	0	-2.433.610	303.647
Periodiserede renter, værdipapirer og aftaleindskud	-	0	1.880
Periodiserede renter, finansielle instrumenter	-	-43.762	-39.664
<b>Nettopassiver i alt</b>	<b>-1.750.000</b>	<b>-4.446.499</b>	<b>1.641.121</b>



**Note 24** – fortsat**Valutakursrisiko**

<b>Valutafordeling (mio. kr.), markedsværdi</b>	<i>Lån</i>	<i>Finansielle instrumenter</i>	<i>Nettoposition</i>
DKK < 1 år	0	-37	-37
DKK > 1 år	-1.976	-1.425	-3.401
EUR < 1 år	0	37	37
EUR > 1 år	0	-1.045	-1.045
<b>I alt</b>	<b>-1.976</b>	<b>-2.470</b>	<b>-4.446</b>

**Renterisiko**

<b>Rentebinding pr. 31. december 2011 (mio. kr.), markedsværdi</b>			
<i>Periode</i>	<i>DDK</i>	<i>EUR</i>	<b>Total</b>
0 – 1 år	-37	37	0
1 – 5 år	-530	-749	-1.279
5 – 10 år	-515	0	-515
10 – 20 år	-36	-296	-332
> 20 år	-2.320	0	-2.320
<b>Total</b>	<b>-3.438</b>	<b>-1.008</b>	<b>-4.446</b>

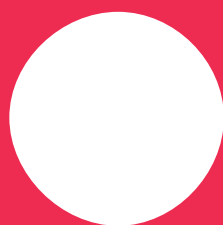
**Kreditrisiko**

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

<b>Kreditrisiko fordelt på ratingkategori pr. 31. december 2011</b>			
<i>Total modpartseksposering (markedsværdi, mio. kr.)</i>	<i>Lån</i>	<i>Finansielle instrumenter</i>	<b>Total</b>
AAA	-1.976	0	-1.976
AA	0	-976	-976
A	0	-1.494	-1.494
<b>Total</b>	<b>-1.976</b>	<b>-2.470</b>	<b>-4.446</b>



**Metroselskabets  
bestyrelse**



# Metroselskabets bestyrelse

## **Henning Christophersen (Bestyrelsesformand)**

Udpeget af staten  
Fhv. minister og EU-kommisær

### **Tillidshverv:**

- Seniorpartner i Kreab A/B
- Formand for Luftfartsudvalget
- Bestyrelsesformand for European Institute of Public Administration

## **Jesper Christensen (Næstformand)**

Udpeget af Københavns Kommune  
1. næstformand for Københavns  
Borgerrepræsentation

### **Tillidshverv:**

- Medlem af Økonomiudvalget i Københavns Kommune
- Medlem af Børne- og Ungdomsudvalget I Københavns Kommune
- Medlem af Fordelingsnævnet vedr. den kommunale andel af selskabsskatter
- Bestyrelsesformand i Københavns Kommunes Ungdomsskole
- Bestyrelsesformand i døgninstitutionen Hjulmagerstien
- Bestyrelsesmedlem i Kollegiebestyrelsen for Tingbjerg Kollegiet
- Bestyrelsesmedlem i bestyrelsen for TK's Ungdomsgård
- Bestyrelsesmedlem i Det Kgl. Opfostringshus og Den Thorupske Stiftelse
- Bestyrelsesmedlem i Ørestad Gymnasium
- Kasserer i European Association of Cities, Institutions and Second Chance Schools

## **Jørgen Glenthøj (Næstformand)**

Udpeget af Frederiksberg Kommune  
Borgmester i Frederiksberg Kommune

### **Tillidshverv:**

- Bestyrelsesformand for Frederiksberg Energi A/S
- Bestyrelsesmedlem for R98
- Bestyrelsesmedlem for Kommunernes Landsforening (repræsentantskab samt kommunekontaktråd for Hovedstaden)
- Bestyrelsesmedlem for Zoologisk Have
- Bestyrelsesmedlem for Øresundskomiteen
- Bestyrelsesmedlem for Wonderful Copenhagen Fonden
- Bestyrelsesmedlem for Frederiksberg Kommunes Erhvervsråd
- Bestyrelsesmedlem i Movia og medlem af Movias repræsentantskab
- Medlem af Kommunernes Landsorganisations teknik- og miljøudvalg

**Birgit Aagaard-Svendsen**

Udpeget af staten  
Direktør for J. Lauritzen A/S og  
Landlov Aps

**Tillidshverv:**

- Bestyrelsesformand for eller medlem af bestyrelsen/direktionen i en række datterselskaber af J. Lauritzen A/S
- Formand for FUHU, Foreningen til Unge Handelsmænds Uddannelse
- Bestyrelsesmedlem i The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)
- Bestyrelsesmedlem The West of England Services S.A. (Luxembourg)
- Formand for Kommiten for god Selskabsledelse

**Hans Jensen**

Udpeget af staten  
Fhv. formand for LO

**Tillidshverv:**

- Bestyrelsesmedlem i Panda VVS
- Bestyrelsesmedlem Museet Arken
- Bestyrelsesmedlem L.D. Invest
- Bestyrelsesmedlem Refhaleøen ejendomsselskab
- Næstformand i bestyrelsen Dansk Erhvervsinvestering
- Medlem af Danmarks Nationalbanks repræsentantskab
- Formand for Dansk Folkeferie

**Klaus Mygind**

Udpeget af Københavns Kommune  
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

**Birthe Skaarup**

Udpeget af Københavns Kommune  
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

**Tillidshverv:**

- Medlem af Fritids- og Kulturudvalget
- Medlem af Sundheds- og Omsorgs-udvalget
- Regionsmedlem for Kræftens Bekæmpelse i Region Hovedstaden
- Bestyrelsesmedlem for Videns og Forskningscenter for Alternativ behandling

**Kåre Møller Madsen**

Valgt af medarbejderne  
Pressekoordinator

**Bente G. Rønnebæk**

Valgt af medarbejderne  
Bogholder

**Metroselskabets direktion****Henrik Plougmann Olsen**

Administrerende direktør

**Tillidshverv:**

- Bestyrelsesmedlem i Rejsekort A/S
- Bestyrelsesmedlem i Banebranchen
- Aftagerpanelet på IFSK, Københavns Universitet





# Påtegninger

- 5.1 Ledespåtegning
- 5.2 De uafhængige  
revisorers erklæring

## 5.1 Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2011 for Metroselskabet I/S.

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

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

Årsrapporten indstilles til interessenternes godkendelse.

København, 12. april 2012

### Direktion

Henrik Plougmann Olsen

### Bestyrelse

Henning Christophersen (formand)

Klaus Mygind

Jesper Christensen (næstformand)

Birthe Skaarup

Jørgen Glenthøj (næstformand)

Kåre Møller Madsen

Birgit Aagaard-Svendsen

Bente G. Rønnebæk

Hans Jensen



## 5.2 De uafhængige revisorers erklæring

### Til interessenterne i Metroselskabet I/S

#### Påtegning på årsregnskabet

Vi har revideret årsregnskabet for Metroselskabet I/S for perioden 1. januar – 31. december 2011 omfattende anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse, og noter. Årsregnskabet er udarbejdet efter bestemmelserne i interessentskabskontrakten mellem den danske stat, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om Metroselskabet I/S og årsregnskabsloven samt danske regnskabsvejledninger.

#### Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med bestemmelserne i interessentskabskontrakten mellem den danske stat, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om Metroselskabet I/S og årsregnskabsloven samt danske regnskabsvejledninger. 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, samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne.

Herudover er det ledelsens ansvar, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med love og andre

forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

#### Revisors ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning, god offentlig revisionsetik, jf. lov om revisionen af statens regnskaber m.m. Dette kræver, at vi overholder etiske krav samt planlægger og udfører revisionen for at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet er uden væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter udførelse af revisionshandlinger for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i årsregnskabet. De valgte revisionshandlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurdering af risici for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor interne kontroller, der er relevante for Metroselskabet I/S' udarbejdelse af et årsregnskab, der giver et retvisende billede. Formålet hermed er at udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke at udtrykke en konklusion om effektiviteten af Metroselskabet I/S' interne kontrol. En revision omfatter endvidere vurdering af, om ledelsens valg af regnskabspraksis er passende, om ledelsens regnskabsmæssige skøn er rimelige samt den samlede præsentation af årsregnskabet.

Revisionen omfatter desuden en vurdering af, om der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

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

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

#### Konklusion

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Metroselskabet I/S' aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2011 samt af resultatet af Metroselskabet I/S' aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2011 i overensstemmelse med bestemmelserne i interessentskabskontrakten mellem den danske stat, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om Metroselskabet I/S og årsregnskabsloven samt danske regnskabsvejledninger. Det er ligeledes vores opfattelse, at der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.



---

### **Supplerende oplysninger vedrørende forhold i regnskabet**

Uden at modificere konklusionen henleder vi opmærksomheden på, at der den 10. april 2012 blev afsagt kendelse i voldgiftssagen anlagt af den store anlægstreprenør på Metroens etape 1 og 2A, COMET. I kendelsen tilkendte voldgiftsretten COMET en ekstrabetaling på 478 mio. kr. (ekskl. renter). Kendelsen indebærer, at Metroselskabets samlede gæld, alt andet lige, først forventes at være tilbagebetalt i 2067, hvilket er

en forlængelse med 7 år i forhold til det foreliggende langtidsbudget, medmindre selskabets interessenter beslutter at tilføre selskabet yderligere kapital. Vi henviser i den forbindelse til note 21 i årsregnskabet.

### **Udtalelse om ledelsesberetningen**

Vi har i henhold til årsregnskabsloven gennemlæst ledelsesberetningen. Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den udførte revision af årsregnskabet. Det er på denne baggrund vores opfattelse, at

oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet.

---

*København, den 12. april 2012*

**Rigsrevisionen**

---

Annie Nørskov  
Rigsrevisor

---

Katja Cecilia Mattfolk  
Kontorchef

**Deloitte**

---

Lynge Skovgaard  
Statsautoriseret revisor

---

John Menå  
Statsautoriseret revisor

**BDO Kommunernes Revision  
Godkendt revisionsaktieselskab**

---

Lasse Jensen  
Statsautoriseret revisor



# Bilag

## 6.1 Langtidsbudget

## 6.1 Langtidsbudget

Nedenstående langtidsbudget 2012 er vedtaget i december 2011. Konsekvenserne som følge af kendelsen den 10. april 2012 i voldgiftssagen anlagt af COMET er ikke indregnet. Der er redegjort herfor i ledelsesberetningen afsnit 2.6.

### Forudsætninger for langtidsbudgettet

Langtidsbudgettet er angivet i løbende priser:

#### Passagertal og takster

1. Passagertallene er fastlagt med udgangspunkt i passagerprognose baseret på den senest opdaterede trafikmodel. For Cityringen budgetteres med et passagertal i 2019 på 44 mio. passagerer, stigende til 69 mio. passagerer i 2023. For den idriftsatte Metro budgetteres med et passagertal i 2012 på 55 mio. passagerer, stigende til 61 mio. passagerer i 2018.
2. Ved takstforudsætningerne er der taget udgangspunkt i prisen pr. påstiger, baseret på bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. Disse takstforudsætninger er reguleret til 2012-priser, baseret på den realiserede udvikling i taksterne i perioden og endvidere justeret i overensstemmelse med den senest konstaterede passagersammensætning. Taksten pr. påstiger er i 2012 budgetteret med

11,76 kr. Der er forudsat en real takststigning i perioden 2009–2018 på 13 pct. og i perioden 2018–2030 på 15 pct., -svarende til forudsætningerne om den økonomiske udvikling i konvergensprogrammet. Disse forudsætninger er anvendt i beregningsforudsætningerne i den opdaterede passagerprognose.

#### Drifts- og anlægskostninger

3. Driftsomkostningerne for den idriftsatte Metro er estimeret på baggrund af selskabets omkostninger i henhold til drifts- og vedligeholdelseskontrakten. For Cityringen er der taget udgangspunkt i transportsystemkontrakten. Da den forudsatte realstigning i taksterne erfaringsmæssigt vurderes at slå delvis igennem på indekseringen af driftsomkostningerne til Metroen, er der budgetteret med en realstigning i driftsomkostningerne svarende til ca. 50 pct. af den forudsatte reeltakststigning.

I perioden 2012 – 2018 budgetteres med omkostninger til driftsmobilisering for Cityringen på i alt 389 mio. kr. i 2012-priser. I 2018 budgetteres med omkostninger til Trial run for Cityringen på i alt 137 mio. kr. i 2012-priser.

4. Anlægskostningerne til Cityringen er fastlagt med udgangspunkt i de indkomne tilbud på transportsystemkontrakten og civilwork-kontrakten. De samlede anlægskostninger er vurderet til 21,3 mia. kr. i 2010-priser

(22,2 mia. kr. i 2012-priser). Opregning af restbudget fra 2010-priser til aktuelt prisniveau er baseret på kontraindeks og Finansministeriets anlægsindeks. Omkostningerne i de enkelte år er baseret på de foreløbige betalingsplaner. De endelige betalingsplaner er på nuværende tidspunkt under udarbejdelse med anlægstreprenerne.

5. Reinvesteringerne i forbindelse med Cityringen er baseret på forudsætningerne i principaftalen og udgør hvert 10. år 246 mio. kr., hvert 25. år 1.109 mio. kr. og efter 50 år herudover 493 mio. kr. i 2012-priser. Opregning fra 2010-priser til aktuelt prisniveau er baseret på en gennemsnitlig forventning til inflationen på 2 pct. p.a.
6. Der er forudsat reinvesteringer i forbindelse med den idriftsatte Metro hvert 10. år på 286 mio. kr. i 2012-priser. Der er i overensstemmelse med interessentskabskontrakten ikke indregnet reinvesteringer i tog, tunneller og stationer.

#### Øvrige forhold

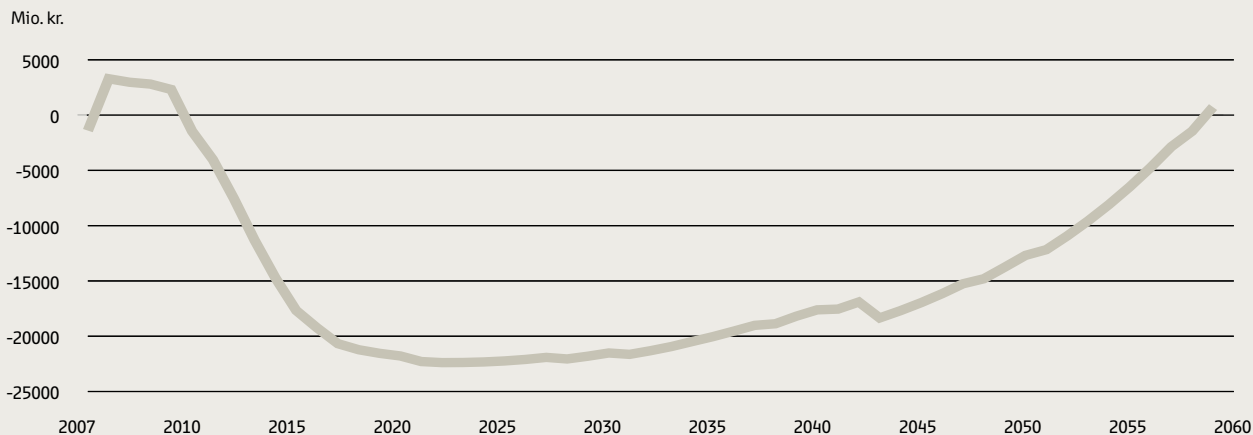
7. Der er ikke indregnet ekstraordinære betalinger som følge af afklaring i forbindelse med voldgiftssagen anlagt af COMET (den idriftsatte Metro). Det fremgår af interessentskabskontrakten, at interessenterne er bekendt med forholdet.

8. Anlægsentreprenørens (den idrift-satte Metro) gæld til Metroselskabet i form af den etablerede likviditetsbro forudsættes betalt, når voldgiftsagen anlagt af COMET afsluttes (forventes i 2012).
9. Metroen er momsregistreret, hvorfor selskabets indtægter fra drift af Metroen er fratrukket moms, mens moms-udgifter ved anlæg af Metroen afløftes.
10. Deter forudsat, at "andengæld", der ikke er rentebærende, vokser til ca. 600 mio. kr., når anlægsarbejderne er på det højeste, for igen at falde til ca. 100 mio. kr.
11. Det forudsættes, at overskudslikviditet forrentes med en realrente på 2 pct. p.a. Ved forrentning af gæld tages højde for selskabets indgåede aftaler om renteafdækning. Gæld ud over renteafdækningen forrentes med en realrente på 4 pct. p.a. På kort sigt tages endvidere hensyn til selskabets faktiske renteforventninger.
12. Det forudsættes, at alle priser fra 2012 stiger med 2 pct. p.a.

## Langtidsbudget 2012 for Metroselskabet I/S (løbende priser)

Mio. kr.

Realrente, gæld	4%
Inflation	2%
Realrente, indestående	2%

**Anlægssum Cityringen (2010-prisniveau)**
**21.323**




## Langtidsbudget 2012 for Metroselskabet I/S (løbende priser) – fortsat

Mio. kr.	År	Tilgodehavender	Anden gæld	Etape 1-3		Investeringer	Cityringen		Indeksring
				Investeringer	Reinvesteringer		Reinvesteringer	Indeksring	
	01.01.2007	1.268	105				-4		
	2007	4.842	75	-172	0	-62	0	0	
	2008	58	-142	-53	0	-390	0	0	
	2009		102	-44	0	-404	0	0	
	2010		40	-39	-4	-594	0	0	
	2011		137	-63	-24	-3.716	0	-147	
	2012	1.268	74	-61	-78	-3.867	0	-181	
	2013		74	-13	-71	-3.291	0	-151	
	2014		74	-9	-21	-3.431	0	-158	
	2015		-98	0	-21	-2.749	0	-128	
	2016		-98	0	-25	-2.239	0	-104	
	2017		-98	0	-19	-782	0	-39	
	2018		-98	0	-17	-445	0	-24	
	2019		-98	0	-18	0	0	0	
	2020			0	0	0	0	0	
	2021			0	0	0	0	0	
	2022			0	-350	0	0	0	
	2023			0	0	0	0	0	
	2024			0	0	0	0	0	
	2025			0	0	0	0	0	
	2026			0	0	0	0	0	
	2027			0	0	0	0	0	
	2028			0	0	0	0	0	
	2029			0	0	0	-332	-13	
	2030			0	0	0	0	0	
	2031			0	0	0	0	0	
	2032			0	-427	0	0	0	
	2033			0	0	0	0	0	
	2034			0	0	0	0	0	
	2035			0	0	0	0	0	
	2036			0	0	0	0	0	
	2037			0	0	0	0	0	
	2038			0	0	0	0	0	
	2039			0	0	0	-404	-16	
	2040			0	0	0	0	0	
	2041			0	0	0	0	0	
	2042			0	-520	0	0	0	
	2043			0	0	0	0	0	
	2044			0	0	0	-2.009	-81	
	2045			0	0	0	0	0	
	2046			0	0	0	0	0	
	2047			0	0	0	0	0	
	2048			0	0	0	0	0	
	2049			0	0	0	-493	-20	
	2050			0	0	0	0	0	
	2051			0	0	0	0	0	
	2052			0	-634	0	0	0	
	2053			0	0	0	0	0	
	2054			0	0	0	0	0	
	2055			0	0	0	0	0	
	2056			0	0	0	0	0	
	2057			0	0	0	0	0	
	2058			0	0	0	0	0	
	2059			0	0	0	-601	-24	
	2060			0	0	0	0	0	



	Driftsoverskud				Likviditets- virkning	Rentesats	Renter	Bevægelse	Kasse primo	Kasse ultimo
	Etape 1-3		Cityringen							
	Indtægter	Udgifter	Indtægter	Udgifter						
										-1.402
	380	-354	0	0	4.708	5%	-17	4.691	-1.402	3.288
	501	-444	0	0	-469	5%	152	-317	3.288	2.971
	530	-464	0	0	-280	4%	114	-166	2.971	2.805
	595	-484	0	0	-486	4%	-4	-490	2.805	2.315
	601	-456	0	0	-3.668	4%	-103	-3.771	2.315	-1.456
	642	-475	0	-32	-2.710	6%	139	-2.571	-1.456	-4.027
	659	-474	0	-32	-3.299	6%	-192	-3.491	-4.027	-7.519
	700	-487	0	-44	-3.378	6%	-415	-3.793	-7.519	-11.311
	738	-503	0	-56	-2.817	6%	-593	-3.410	-11.311	-14.722
	775	-512	0	-57	-2.260	6%	-694	-2.954	-14.722	-17.676
	807	-528	0	-81	-739	6%	-827	-1.566	-17.676	-19.243
	843	-544	0	-273	-558	6%	-873	-1.431	-19.243	-20.674
	873	-557	630	-474	356	6%	-905	-549	-20.674	-21.223
	901	-573	792	-515	604	6%	-929	-324	-21.223	-21.547
	930	-589	914	-550	706	6%	-946	-239	-21.547	-21.787
	959	-605	1.043	-585	462	6%	-965	-503	-21.787	-22.290
	989	-622	1.128	-612	884	6%	-980	-97	-22.290	-22.387
	1.020	-601	1.164	-591	991	6%	-981	11	-22.387	-22.376
	1.052	-618	1.199	-607	1.026	6%	-977	49	-22.376	-22.327
	1.085	-635	1.237	-625	1.062	6%	-971	91	-22.327	-22.236
	1.118	-653	1.275	-642	1.098	6%	-962	136	-22.236	-22.100
	1.153	-671	1.313	-660	1.136	6%	-950	185	-22.100	-21.915
	1.188	-689	1.354	-679	829	6%	-971	-141	-21.915	-22.056
	1.224	-708	1.395	-698	1.214	6%	-965	249	-22.056	-21.807
	1.249	-722	1.423	-712	1.238	6%	-947	291	-21.807	-21.516
	1.274	-736	1.452	-726	836	6%	-960	-124	-21.516	-21.640
	1.299	-751	1.481	-741	1.288	6%	-959	329	-21.640	-21.311
	1.325	-766	1.510	-756	1.314	6%	-939	375	-21.311	-20.936
	1.352	-781	1.540	-771	1.340	6%	-888	453	-20.936	-20.483
	1.379	-797	1.571	-786	1.367	6%	-922	446	-20.483	-20.037
	1.407	-813	1.603	-802	1.395	6%	-894	501	-20.037	-19.537
	1.435	-829	1.635	-818	1.422	6%	-904	519	-19.537	-19.018
	1.463	-846	1.667	-834	1.030	6%	-884	146	-19.018	-18.871
	1.493	-863	1.701	-851	1.480	6%	-797	683	-18.871	-18.189
	1.522	-880	1.735	-868	1.509	6%	-935	574	-18.189	-17.615
	1.553	-897	1.769	-885	1.020	6%	-951	69	-17.615	-17.546
	1.584	-915	1.805	-903	1.570	6%	-930	640	-17.546	-16.906
	1.616	-934	1.841	-921	-488	6%	-953	-1.441	-16.906	-18.346
	1.648	-952	1.878	-939	1.634	6%	-976	658	-18.346	-17.688
	1.681	-971	1.915	-958	1.667	6%	-936	731	-17.688	-16.958
	1.715	-991	1.954	-977	1.700	6%	-891	809	-16.958	-16.149
	1.749	-1.011	1.993	-997	1.734	6%	-842	892	-16.149	-15.257
	1.784	-1.031	2.033	-1.017	1.256	6%	-802	454	-15.257	-14.803
	1.820	-1.051	2.073	-1.037	1.804	6%	-759	1.045	-14.803	-13.758
	1.856	-1.073	2.115	-1.058	1.840	6%	-771	1.069	-13.758	-12.689
	1.893	-1.094	2.157	-1.079	1.243	6%	-725	518	-12.689	-12.170
	1.931	-1.116	2.200	-1.101	1.914	6%	-674	1.241	-12.170	-10.930
	1.969	-1.138	2.244	-1.123	1.953	6%	-598	1.355	-10.930	-9.575
	2.009	-1.161	2.289	-1.145	1.992	6%	-516	1.476	-9.575	-8.099
	2.049	-1.184	2.335	-1.168	2.032	6%	-426	1.606	-8.099	-6.493
	2.090	-1.208	2.381	-1.191	2.072	6%	-328	1.744	-6.493	-4.749
	2.132	-1.232	2.429	-1.215	2.114	6%	-222	1.891	-4.749	-2.858
	2.174	-1.257	2.478	-1.240	1.531	6%	-126	1.405	-2.858	-1.453
	2.218	-1.282	2.527	-1.264	2.199	6%	-22	2.177	-1.453	724

Metroselskabet I/S  
Metrovej 5  
DK-2300 København S  
CVR - nr: 30 82 36 99

T +45 3311 1700  
E [m@m.dk](mailto:m@m.dk)

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

Design og layout, e-Types og India  
Tryk, KLS Grafisk Hus, Co<sub>2</sub> neutralt trykkeri





Læs mere om Metroen på [m.dk](https://m.dk)