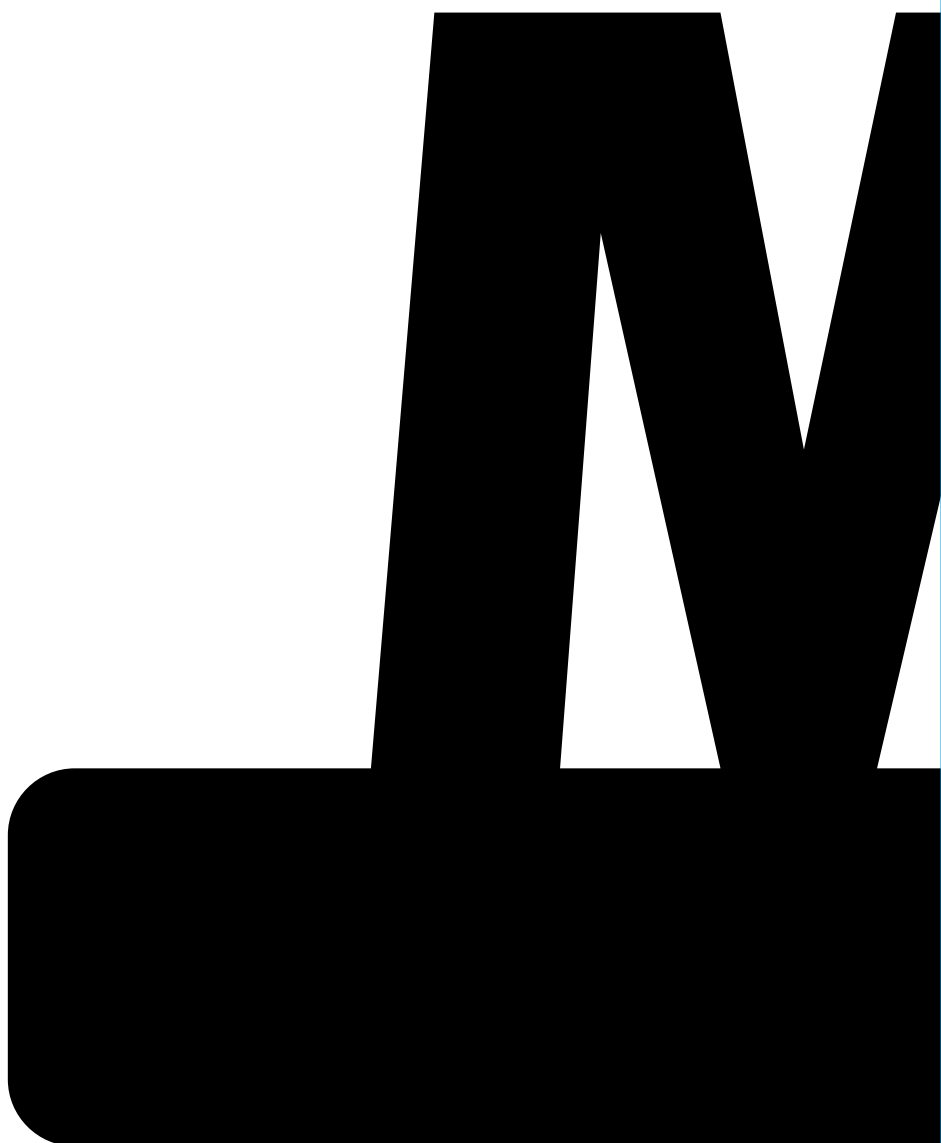


Årsrapport 2012

Metroselskabet I/S



UNDER HELE BYGGERIET AF
METROENS CITYRING
ER DER CA 6 KM HEGN OMKRING
21 BYGGEPLADSER

HEGNENE BRUGES TIL
KUNST OG
ANDET DER SKABER
GODE BYRUM

VI KALDER DET FOR
BYENS HEGN
m.dk/byenshegn



Årsrapport 2012

Metroselskabet I/S



100
100
100
100
100



INDHOLD

	Forord	7
1.0	Året kort	9
2.0	Ledelsesberetning	17
	Økonomi	18
	Forretningsstrategi	23
	Kommunikationsstrategi	26
	Den idriftsatte Metro	28
	Cityringen	34
	Større projekter	38
	Virksomhedsledelse	41
	Samfundsansvar	46
3.0	Årsregnskab	55
	Regnskabspraksis	57
	Resultatopgørelse	61
	Balance	62
	Pengestrømsopgørelse	64
	Noter	65
4.0	Metroselskabets bestyrelse	83
5.0	Påtegninger	87
	Ledespåtegning	88
	De uafhængige revisorers erklæringer	90
6.0	Bilag	93
	Langtidsbudget	94

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.

Kære læser

Igennem 10 år har Metroen bundet byen sammen og bragt hovedstadens borgere og besøgende rundt i København og på Frederiksberg. I jubilæumsåret 2012 valgte 54 mio. passagerer at benytte Metroen som transportmiddel på deres færd gennem byen. Det er på en gennemsnitlig uge over 1 million rejsende.

2012 blev året, hvor byggeriet af Cityringen – det største anlægsprojekt i hovedstaden i 400 år – for alvor satte sit præg på København og Frederiksberg. Anlæggelsen af Cityringen er et stort, kompliceret og i perioder støjende arbejde, der på sigt kommer hele byen til gode, men som i anlægsperioden berører borgerer, besøgende og virksomheder – og i særlig grad de mennesker, der er naboer til byggepladserne. Det er Metroselskabets ambition at sikre god information og inddragelse af borgere. Metrobyggeriet er et byggeri i international skala, hvor en stor del af opgaverne løses af internationale firmaer. Metroselskabet har nu, hvor byggeriet er i gang, særligt fokus på arbejdsmiljø og overholdelse af bestemmelser vedr. løn- og arbejdsvilkår for at sikre den ”danske models” videreførelse i byggeriet.

Ved udgangen af året var alle Cityringens 21 byggepladser overdraget til entreprenøren CMT og etableringen af stationsvægge og udgravning til stationsskakte sat i gang.

Det blev også året, hvor Metroen fik tilføjet endnu en dimension. Det blev godkendt, at der skal etableres en Metroforbindelse til Nordhavnen som en afgrening til Cityringen.

Jubilæumsåret 2012 var derfor kendetegnende for, hvad Metroen har betydet og fremover vil betyde for hovedstaden. Metroens succes er det bedste argument for mere Metro. Og netop arbejdet med mere Metro – på byggepladserne og blandt beslutningstagere – fortsætter i de kommende år.

God læselyst

Henning Christophersen
Bestyrelsesformand

Henrik Plougmann Olsen
Administrerende direktør



1.0

ÅRET KORT

1.1 Året kort

1.1

ÅRET KORT

Fakta om beregning af driftsstabilitet

Metroen kører hele døgnet uden faste afgangstider. Driftsstabiliteten opgøres ved at sammenligne antallet af afgangene inden for 3-minutters intervaller med det antal afgang, der burde have været i samme tidsrum. Hvis der i to på hinanden følgende 3-minutters intervaller mangler mere end en afgang, bliver den eller de manglende afgang registreret som forsinket.

10 år med Metroen

Metroen kunne i 2012 fejre sin første runde fødselsdag. Den 19. oktober var det præcis 10 år siden, de første passagerer steg på de førerløse tog og kunne komme fra f.eks. Nørreport til Amagerbro på fem minutter. 415 mio. passagerer kørte med Metroen i de første 10 år med stigende passagertal år efter år.

Byen har i de forløbne 10 år taget Metroen til sig, og passagererne er meget tilfredse med Metroen. Det høje passagertal og en sund økonomi gør Metroen til en succes, som til stadighed får mange besøge fra udlandet. Ikke mindst det højfrekvente, førerløse transportsystem, som kører 24/7 er genstand for meget opmærksomhed fra udlandet. I dag er "kopier" af den københavnske metro således i drift i Brescia, Riyadh – og på vej i Honolulu, Milano, Taipei og Thessaloniki.

Passagertallet for 2012 blev på 54 mio., hvilket var 20.000 færre passager end i 2011. En forklaring på, at der i modsætning til tidligere år ikke har været en passagervækst i 2012, er muligvis den store ombygning på Nørreport Station, som medførte, at færre passagerer skiftede mellem S-tog og Metroen.

Metroens driftsstabilitet lå også i 2012 meget højt. Mere end 98 pct. af alle afgang blev kørt til tiden.

For at sikre fortsat stor fokus på at Metroen lever op til passagerens ønsker, begyndte Metroselskabet i 2012 at måle på, hvor høj rettidigheden er i myldretiden. Dette skyldes især, at selskabet vurderer, at pendlerne i høj grad har brug for rettidighed i Metroen. I 2013 vil selskabet fortsat opretholde fokus på, at kerneydelsen – Metro med meget høj rettidighed – står i centrum.

“
415 mio. passagerer
kørte med Metroen
i de første 10 år”

Cityringen

I 2012 blev de sidste af Cityringens 21 byggepladser overdraget fra Metroselskabet til entreprenøren CMT. De grønne hegn, der omkranser byggepladserne, kom op over alt og tydeliggjorde omfanget af det gigantiske byggeri, der nu præger hele hovedstaden. Det særligt støjende arbejde med etableringen af stationsvægge blev påbegyndt, og Metroselskabet gik i den forbindelse ud med en informationskampagne til borgerne for blandt andet at fortælle, at det mest støjende arbejde ville foregå i 2012 – og i resten af 2013. Nogle steder er der nu gravet 30 meter ned under jorden. Kort før nytår ankom den første store boremaskine, der i de kommende år skal udgrave de underjordiske tunneller.

Et byggeri i den skala, som Cityringen er, kan ikke gennemføres uden kritik. Metroselskabet fik således også i 2012 kritik af naboer for byggestøjen og kritik for bl.a. manglende uddannelsespladser til unge.

Naboerne til metrobyggepladserne oplevede i 2012 for alvor, hvordan det kan være at bo tæt på et anlægsprojekt i stor skala. I Metroselskabet har det en høj prioritet at imødekomme naboernes behov for information om det igangværende og kommende anlægsarbejde. Information til naboerne sker både via nyhedsbreve, opslag i opgange og på hjemmesiden m.dk, hvor alle 21 byggepladser har deres egen side. Der bliver også løbende holdt arrangementer ved eller på byggepladserne, og i 2012 kom en ny sms-tjeneste til, hvor naboerne kan modtage aktuel information om byggeriet.

Der gennemføres løbende målinger på naboernes tilfredshed med informationen fra Metroselskabet. Denne tilfredshed ligger generelt set højt, og det er fortsat Metroselskabets ambition, at naboerne oplever saglig/troværdig og rettidig information samt åbenhed fra Metroselskabet. Metroselskabet vil derfor også i 2013 have fokus på naboernes reaktioner.

2012	Driftsstabilitet Pct.	Passagerer (mio.)	Pct.
Metrodrift i alt	98,4	54,3	100 %
I myldretid (07.00 – 09.00 og 15.30 – 17.30)	97,8	14,0	26 %
Uden for myldretid (17.30 - 07.00 og 09.00 - 15.30)	98,5	40,3	74 %

Metroselskabets ambition er at gennemføre byggeriet med højt fokus på samfundsansvar. Det er bl.a. derfor, at selskabet har meget strenge miljøkrav og at selskabet har sikret overholdelse af danske løn- og arbejdsvilkår i kontrakterne mv. Selskabet har også, allerede i en tidlig fase, haft fokus på antallet af uddannelsespladser på byggeriet og indgik derfor en partnerskabsaftale med fagforeningerne og arbejdsgiverne samt entreprenører om at tilvejebringe uddannelsespladser. Det lykkedes ikke i 2012 at nå de aftalte mål med ca. 20-30 lærlinge ud af de ca. 400 ansatte, men parterne har i 2013 højt fokus på at indfri aftalen, så unge kan komme videre med deres uddannelser – også ved metrobyggeriet.

Metroselskabets tilrettelæggelse af arbejdet på Cityringen tager udgangspunkt i VVM-redegørelsen, som er tiltrådt af kommunerne og godkendt af Transportministeren. Af VVM-redegørelsen fremgår det, at det er af betydning for rammerne for byggeriet af Cityringen, herunder overholdelse af tidsplanen, at der opnås dispensation for en række arbejder f.eks. i forbindelse med betonstøbning og tunnelborearbejdet. Gennemførelsen af byggeriet er et meget komplekst planlægningsarbejde, som kan skride i tid, såfremt arbejdet forsinkes ift. det forudsatte omkring arbejdstider, forudsat tid for aktiviteterne osv. Med henblik på at tilrettelægge og gennemføre byggeriet af Cityringen på den mest hensigtsmæssige måde har Metroselskabet i løbet af 2012 søgt kommunerne om dispensationer fra støjgrænserne og arbejdstiderne. Bestyrelsen har løbende – også i 2012 – drøftet udviklingen i projektets fremdrift og risici herved. Bestyrelsen følger de varslinger, som bl.a. opgøres i økonomi-rapporteringer samt bestyrelsens risikokomite, og har efter balance-dagen besluttet at tage stilling til foranstaltninger, der kan imødegå eventuelle forsinkelser og heraf følgende merudgifter.

Metro til Nordhavn godkendt

I 2012 blev en aftale om etablering og finansiering af en metroforbindelse til Nordhavn fra Cityringen godkendt af Folketinget og Økonomiudvalget i Københavns Kommune. Linjen skal gå ud fra Østerport Metrostation med to nye stop: Nordhavn og Orientkaj. Nordhavns-metroen vil koste cirka 2,9 mia. kr. 0,7 mia. skal finansieres gennem et offentligt indskud, mens passagerindtægter, ejendomsbidrag, herunder Offentlig Privat Partnerskab (OPP), finansierer de øvrige 75 pct. Ved at etablere Nordhavnsmetroen samtidig med etableringen af Cityringen kan der spares omkring 300 mio. kr. i forhold til, hvad det ville koste at etablere Metrolinjen på et senere tidspunkt.



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

Arbejdet med anlæg af Nordhavnslinjen forventes at generere omkring 4.000 nye jobs, og linjen vil være en attraktiv trafikal mulighed for de cirka 80.000 beboere og arbejdspladser, som Nordhavnen forventes at huse, når området er fuldt udviklet. De første Metrotog til Nordhavnen forventes at rulle frem til perronen i 2019.

Letbanesekretariat

Metroselskabet har i det forgangne år bistået Transportministeriet, Region Hovedstaden og de 11 kommuner langs Ring 3 med at tilvejebringe en udredning for et beslutningsgrundlag for en Letbane i Ring 3. Det forventes, at udredning og udkast til principaftale bliver behandlet i kommunerne og Region Hovedstaden i foråret 2013, og at forslag til "Lov om Letbane i Ring 3" bliver fremsat i efteråret 2013.

Miljø

Metroen er en miljøvenlig transportform, og Metroselskabet prioriterer højt, at anlæggelsen af Cityringen foregår sikkerheds- og arbejdsmiljømæssigt forsvarligt. Entreprenørmaskinerne på byggepladserne består for størstedelen af helt nye maskiner, som udleder færre partikler end ældre modeller. Lastbilerne, der kører til og fra metrobyggeriet, lever op til miljøzonekravene i Københavns og Frederiksberg Kommune.

Metroens entreprenører/leverandører

METRO SERVICE

- ATM (Aziende Transporti Milanese)
- Ansaldo STS

Drift af den eksisterende Metro fra 2002 – 2015
(med option på yderligere 3 år)

CMT (Copenhagen Metro Team)

- Salini Costruttori SpA
- S.E.L.I. SpA
- Tecnimont

Anlæg af Cityringen 2011 – 2018.

ANSALDO STS

Levering af tog, styresystemer og infrastruktur. Drift af Cityringen fra 2018 – 2023 med option på yderligere 3 år.

Derudover er det et stort fokus på at nedbringe strømforbruget og udnytte de forskellige ressourcer omkring Metroen bedst muligt. Når Cityringen åbner i 2018 vil hovedstaden få endnu mere miljøvenlig transport.

Rejsekortet

Metroselskabet oprettede i 2012 i samarbejde med Metro Service et kundeservicecenter for rejsekort som en del af rejsekort-samarbejdet med de øvrige trafikkselskaber. Passagerne skal lære det nye kort at kende samt nye vaner, når de rejser. Dette vil komme til at spille en endnu større rolle i de næste år, hvor klippekortet bliver udfaset.

“
Årets overskud er steget til **235 mio. kr.** som følge af stigende passagerindtægter”

Økonomisk resultat for 2012

Årets overskud før af- og nedskrivninger er steget med 44 mio. kr. fra 191 mio. kr. til 235 mio. kr. som følge af stigende passagerindtægter i forhold til 2011. Metroselskabets nettoomsætning er steget med mere end 60 pct. siden 2008.

Årets resultat er påvirket af to større poster – tilbageførsel af den tidligere foretagne nedskrivning vedrørende anlæg af Cityringen (2,0 mia. kr.) og markedsværdireguleringen af lån og renteaftaler (550 mio. kr.). Tilbageførslen af nedskrivninger og markedsværdireguleringen er i det væsentligste et resultat af ændrede renteforventninger. Begge poster er alene regnskabsmæssige registreringer, der ikke har betydning for Selskabets evne til at opfylde sine forpligtelser.

Der er i årets løb foretaget investeringer i Cityringen for 2,3 mia. kr. Selskabets korrigerede egenkapital, opgjort eksklusiv markedsværdireguleringen, er steget med 1,9 mia. kr. til ultimo 2012 at udgøre 4,7 mia. kr. Udviklingen i egenkapitalen er en konsekvens af tilbageførsel af den tidligere foretagne nedskrivning og følger den forventede finansiering af Cityringen.

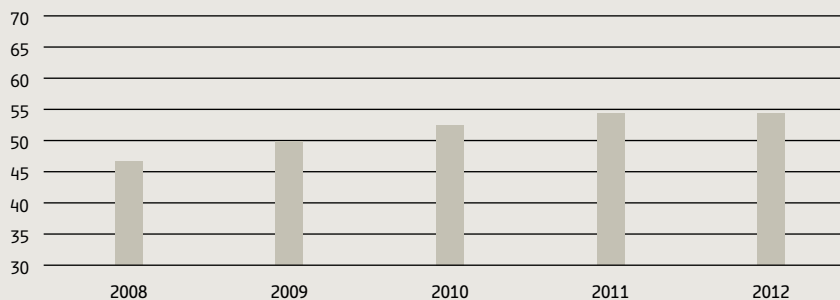
RESUME AF NØGLETAL



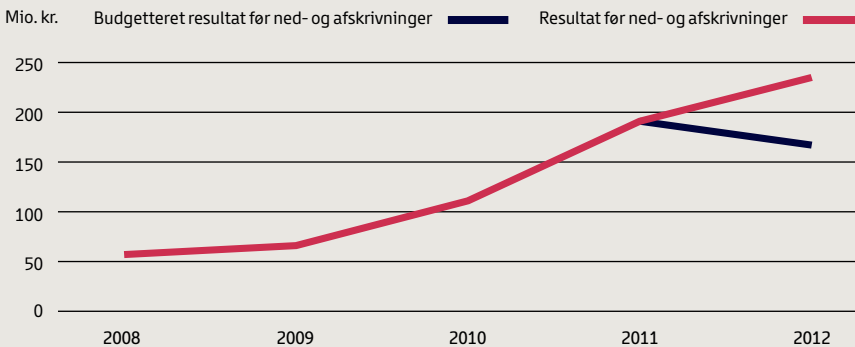
I 2012 lå
passagertallet
på **54 mio.**”

Passagertal

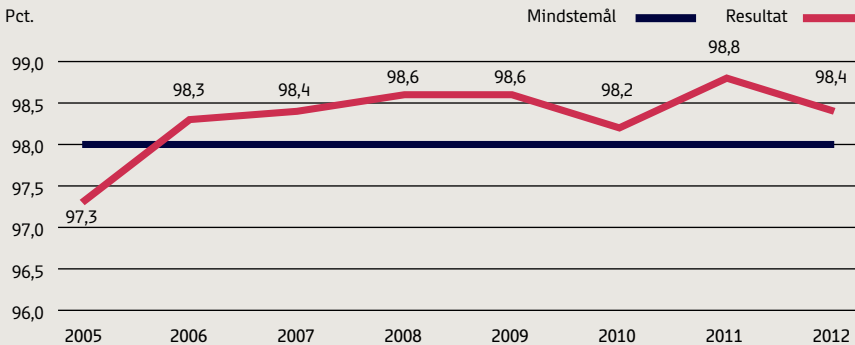
Mio. passagerer



Resultat før ned- og afskrivninger



Driftsstabilitet





2.0

LEDELSES- BERETNING

- 2.1 Økonomi
- 2.2 Foretningsstrategi
- 2.3 Kommunikationsstrategi
- 2.4 Den idriftsatte Metro
- 2.5 Cityringen
- 2.6 Større projekter
- 2.7 Virksomhedsledelse
- 2.8 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 2012 et overskud på 235 mio. kr., hvilket er 44 mio. kr. større end i 2011. Resultat før afskrivninger kan henføres til stigende passagerindtægter. Resultatet er bedre end forventet og vurderes at være særdeles tilfredsstillende.

I 2012 er der foretaget en tilbageførsel af tidligere foretagne nedskrivninger på anlægsaktiver på 1.977 mio. kr. De samlede af- og nedskrivninger udgør herefter en indtægt på 1.772 mio. kr. Tilbageførslen er baseret på genindvindingsværdien for den samlede Metro. Resultatet før finansielle poster udgør herefter et overskud på 2.007 mio. kr.

Finansielle poster omfatter renteindtægter på 278 mio. kr. og renteudgifter på 401 mio. kr. Resultat efter finansielle poster udgør et overskud på 1.884 mio. kr.

Endelig medfører markedsværdiregulering en regnskabsmæssig udgift på 550 mio. kr. Markedsværdireguleringen kan primært henføres til Selskabets finansielle aftaler om renteafdækning, som er indgået med

henblik på at øge budgetsikkerheden i Selskabets langsigtede økonomi. Reguleringen er alene en regnskabsmæssig registrering, som ikke har nogen likviditetsmæssig virkning set i lyset af, at aftalerne efter hensigten fastholdes til udløb.

Årets resultat på 1.335 mio. kr. er tilgået egenkapitalen, der herefter udgør 1.637 mio. kr. Selskabets korrigerede egenkapital, hvor der er korrigeret for markedsværdireguleringer, udgør 4.731 mio. kr. ultimo 2012. Stigningen i egenkapitalen i forhold til 2011 skyldes den regnskabsmæssige tilbageførsel vedrørende anlægsaktiverne.

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

Der er ikke efter årsafslutningen indtruffet hændelser af betydning for årsrapporten for 2012.

Investeringen i Cityringen

I regnskabet for 2011 foretog Selskabet en større regnskabsmæssig hensættelse. Dette som følge af at den samlede investering i Cityringen ikke fuldt ud vil blive genindvundet ved fremtidige indtægter i form af passagerindtægter mv.

Størrelsen af hensættelsen var baseret på et skøn over værdien af den samlede Metro, ud fra de forudsætninger som Selskabet har anvendt i det gældende langtidsbudget og forventninger til det fremtidige renteniveau (diskonteringsfaktor).

Der er i 2012 foretaget investeringer i Cityringen på 2,3 mia. kr. Investeringerne er fragået i hensættelsen.

Værdien af den samlede Metro

Årligt gennemgås den regnskabsmæssige værdi af den samlede Metro for at afgøre, om der er indikation af værdiforringelse. Genindvindingsværdien beregnes for henholdsvis den idriftsatte Metro og Cityringen, men måles samlet for disse nært tilknyttede aktiver, da de vil udgøre en samlet pengestrømsfrembringende enhed.

En overskydende genindvindingsværdi ved den idriftsatte Metro medregnes i opgørelsen af værdien af Cityringen, da der ikke tidligere er foretaget nedskrivninger på den idriftsatte

Metro. Såfremt værdien af Cityringen, efter modregningen, er negativ – som i 2011 – foretages en hensættelse til dækning heraf. Ultimo 2012 er værdien efter modregningen positiv, hvorfor den tidligere foretagne nedskrivning tilbageføres.

De fremtidige pengestrømme, der indgår i genindvindingsværdien, er baseret på Selskabets gældende langtidsbudget og dets indarbejdede forventninger til fremtiden jf. forudsætningsark til langtidsbudgettet. Beregningen af genindvindingsværdien foretages ved kapitalværdimetoden. Ved opgørelsen af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi.

Det forudsatte renteniveau (diskonteringsfaktoren) udgør den væsentligste usikkerhed i det foretagne skøn over værdien af Metroen. Selskabet har i værdiansættelsen af den samlede Metro (genindvindingsværdien) anvendt en konservativ renteforventning til formålet, da der er indregnet et såkaldt risikotillæg til imødegåelse af usikkerheden i renteutviklingen. Havde Selskabet i stedet taget udgangspunkt i den aktuelle lavere markedsrente, ville værdien af anlægsaktiverne have været væsentligt højere og årets resultat forbedret markant.

Tilsvarende ville resultatet have været lavere, såfremt der var anvendt en højere renteforventning. Følsomhedsberegningerne for renteforventningen fremgår af note 8 til årsregnskabet.

Den væsentligste forklaring på tilbageførelsen af den tidligere foretagne nedskrivning skyldes det nuværende lave renteniveau.

I værdien af anlæg af Metro på 2,0 mia. kr. er modregnet en skønnet negativ værdi af Cityringen på -3,2 mia. kr. Ved opgørelse heraf er indregnet de fremtidige passagerindtægter mv., samt en skønnet positiv merværdi af den idriftsatte Metro på 5,1 mia. kr. Tilbageførelsen af tidligere foretagne nedskrivning på balancedagen udgør 1,9 mia. kr., jf. note 8 til årsregnskabet.

Stabilisering af udsving i egenkapitalen

Det nuværende lave renteniveau afspejles endvidere i opgørelsen af markedsværdien af Selskabets gæld (finansielle aftaler). Her har selskabet bl.a. aftaler om renteaftækning af ca. 2/3 af den forventede fremtidige maksimale gæld. Aftalerne har samlet en gennemsnitlig rente, der ligger mellem 3 pct. og 3,5 pct. Løbetiden er fastlagt med udgangspunkt i Selskabets forventninger til gældsopbygning og gældsafvikling.

På samme måde som ved værdiansættelsen af Metroen stiger den regnskabsmæssige markedsværdi af gælden, når renteniveauet falder. I 2012 har selskabet som følge heraf opreguleret den regnskabsmæssige

markedsværdi af gælden med 0,5 mia. kr. Den højere værdiansættelse af Metroen er dermed delvist blevet modsvaret af en stigning i gælden, hvilket har reduceret virkningen på årets resultat og derved selskabets egenkapital.

Anvendelsen af de aktuelle renteniveauer ved værdiansættelse af Metroen virker sammen med markedsværdireguleringen af de indgåede aftaler om renteaftækning samlet som en stabilisator for udsving i selskabets egenkapital.



HOVED- OG NØGLETAL

Hoved- og nøgletal

Alle tal i mio. kr.					
	2012	2011	2010	2009	2008
Årets nettoomsætning	1.100	980	864	722	670
Resultat før af- og nedskrivninger	235	191	111	66	57
Af- og nedskrivninger	1.772	-5.689	-787	-596	-575
Resultat før finansielle poster	2.007	-5.498	-676	-530	-518
Finansielle poster	-123	-457	45	113	242
Resultat før markedsværdiregulering	1.884	-5.954	-632	-387	-290
Markedsværdiregulering	-550	-2.882	358	-30	13
Årets resultat	1.335	-8.837	-274	-417	-277
Balancesum	10.077	8.216	9.442	9.691	9.950
Årets investering i Metroen	2.332	3.651	637	448	442
Egenkapital	1.637	303	9.139	9.413	9.830
Korrigeret egenkapital *	4.731	2.847	8.801	9.433	9.820
Soliditetsgrad	16 %	4 %	97 %	97 %	99 %
Korrigeret soliditetsgrad	47 %	35 %	93 %	97 %	99 %

* Korrigeret egenkapital er korrigeret for markedsværdiregulering.

Metroens driftsresultat

Resultat før afskrivninger udgør 235 mio. kr. svarende til en stigning på 44 mio. kr. i forhold til 2011. Stigningen i resultat før afskrivninger kan henføres til stigende passagerindtægter.

Indtægter udgør i alt 958 mio. kr., heraf 677 mio. kr. fra takstfællesskabet og 281 mio. kr. fra primært udlejning af Metroen. Omkostninger til betaling for drift af Metroen, kontraktstyring, administration og lignende har i året udgjort 723 mio. kr.

Afskrivninger udgør 205 mio. kr. Det samlede resultat udgør herefter et overskud på 30 mio. kr.

Anlæg af Cityringen

Det samlede anlægsbudget for Cityringen på 22,2 mia. kr. (2012-priser) er baseret på de indgåede store anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet vedrørende Cityringen.

I 2012 har der været afholdt investeringer til Cityringen på 2.271 mio. kr., så den samlede investering i Cityringen til dato er 6.835 mio. kr.

Den regnskabsmæssige værdi af Cityringen er i balancen opgjort til 1.953 mio. kr. Dette er en følge af, at Cityringen værdisættes med udgangspunkt i den samlede Metros forventede kapitalværdi under hensyntagen til de planlagte anlægsinvesteringer.

Metroens driftsresultat

Alle tal i mio. kr.	2012	2011
Takstindbetalinger	677	635
Metroens driftsindtægter	276	237
Andre driftsindtægter	5	5
Indtægter i alt	958	877
Betaling for drift	-677	-635
Kontraktstyring mv.	-23	-26
Øvrige omkostninger	-4	-4
Administrationsomkostninger	-19	-20
Omkostninger i alt	-723	-685
Resultat før afskrivninger	235	191
Afskrivninger	-205	-283
Samlet resultat	30	-92
Overskudsgrad for afskrivninger	25%	22%

Note: Takstindbetalingen er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt pr. påstiger på 12,01 kr. i 2012 beregnet på grundlag af Transportministeriets bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. (I 2011 udgjorde den gennemsnitlige passagerindtægt pr. påstiger 11,68 kr.)

Note: Afskrivninger for 2011 indeholder regulerede afskrivninger vedrørende tidligere år på 68 mio. kr.

Rådgivning

Metroselskabets ejere har i 2011 udarbejdet og godkendt et regnskabsreglement, der er gældende for konkurrenceudsatte aktiviteter i Selskabet.

Metroselskabet indgik i efteråret 2011 en aftale med Transportministeriet om frem til medio 2013 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 14.484 t.kr. i 2012 (1.932 t.kr. i 2011), og omkostningerne udgør 13.828 t.kr. i 2012 (1.906 t.kr. i 2011). Resultat af rådgivning for 2012 udgør før beregnet skat et overskud på 566 t.kr. (26 t.kr. i 2011). Resultat efter beregnet skat udgør et overskud på 424 t.kr. (20 t.kr. i 2011).

Finansiering, herunder langtidsoekonomi

Metroselskabet har ved udgangen af 2012 en samlet lånoptagelse på 3.679 mio. kr. (nominelt 2.940 mio. kr.). Lånene er optaget som genudlån i Danmarks Nationalbank. Selskabets samlede langfristede gældsforpligtelser ultimo 2012 udgør 6.600 mio. kr.

Metroselskabet har udarbejdet et opdateret langtidsbudget. Langtidsbudgettet viser forventningerne til den langsigtede økonomiske udvikling i Selskabet. Langtidsbudgettet viser, at Selskabets nettogæld forventes at nå sit maksimum i 2023 på ca. 22,9 mia. kr. (i løbende priser og inkl. renter). Dette er en forøgelse med 0,5 mia. kr. i forhold til det hidtil gældende langtidsbudget. Gælden forventes at være tilbagebetalt i 2059, hvilket er et år tidligere i forhold til forventningerne i det seneste langtidsbudget fra december 2011, men i overensstemmelse med de tidligere forventninger.

Cityringens anlægsbudget, ekskl. mobilisering

Alle tal i mio. kr.

	Cityringen
Investeringer i 2012	2.257
Investeringer pr. 31. dec. 2012	6.821
Samlet budget (2012-priser)	22.225
Samlet budget (2010-priser)	21.323

2.2

FORRETNINGSSTRATEGI



Antallet af passagerer skal være steget med **ca. 15 pct.** fra primo 2011 til medio 2014.”

Metroselskabets vision og mission er fastlagt i Selskabets forretningsstrategi. Det fremgår af Selskabets vedtægter, at bestyrelsen fremlægger en forretningsstrategi for Selskabets ejere minimum hvert fjerde år. Metroselskabets ejere godkendte i april 2011 den gældende forretningsstrategi, der således er gældende frem til medio 2014.

Selskabets vision er, at Metroselskabet leverer 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 bedst mulige kundeorienterede produkt, være effektiv og målrettet mod en proaktiv vedligeholdelse og reinvestering i Metroen, der fastholder værdien af Selskabets aktiver. Målet er at reducere omkostningerne 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.



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. Selskabet skal foretage offentlige udbud

af drift og vedligeholdelse af Metroen. Selskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag. Herudover kan selskabet, jf. loven, drive anden virksomhed, der har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med selskabets metroaktiviteter.

Endvidere skal selskabet i henhold til lov om trafikselskaber 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 forskel-

lige selskaber. Dette skal ske ved, at parterne koordinerer deres indsats i hovedstadsområdet, især hvad angår kundeinformation, omstigningsforhold og køreplanlægning.

Grundlaget for både anlæg og drift af Metroen er, at det foregår på et forretningsmæssigt grundlag. Ved at løse disse opgaver bidrager Selskabet 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.

Selskabets bestyrelse og ledelse lader sig løbende inspirere af anbefalinger om god selskabsledelse. Bl.a. publikationer som "Staten som aktionær" (Finansministeriet m.fl.) og den af Københavns Borgerrepræsentation vedtagne politik for aktivt ejerskab.

Opfølgning på Metroselskabets forretningsstrategi

- 1.** I alt rejste 54,3 mio. passagerer med Metroen i 2012, hvilket stort set svarer til passagertallet for 2011. Passagertallet svarer derfor ikke til målsætningen, hvor passagertallet skal stige med 3,5 pct. pr. år for at nå en stigning på 15 pct. i passagertallet i strategiperioden.
- 2.** Den overordnede fremdrift i Cityringsprojektet er tilfredsstillende. Cityringens budget følges som forventet, og ved udgangen af 2012 forventer Metroselskabet fortsat, at Cityringen åbner med udgangen af 2018. Metroselskabet følger nøje udviklingen i fremdriften i Cityringsprojektet.
- 3.** 2011 var det første år, hvor det fulde omfang af Selskabets seneste driftskontrakt medførte lavere driftsomkostninger. I 2012 er driftsomkostningerne fastholdt på samme niveau.
- 4.** Selskabet har løbende arbejdet med at afdække nye forretningsområder og har i 2012 afsluttet arbejdet med forslag til udredning for en letbane i Ring 3.
- 5.** Metroselskabet er organiseret i en række linjeenheder og har i 2012 arbejdet videre med implementeringen af en overordnet projektstyringsmodel. Projektstyringsmodellen inddeler Selskabets større projekter i fire projektstadier og medvirker til at konkretisere linjeenhedernes roller og ansvar i større tværgående projekter og nye forretningsområder.

2.3

KOMMUNIKATIONS STRATEGI

Nære naboer til byggeriet af Cityringen, borgere i København og på Frederiksberg, samarbejdspartnere, beslutningstagere og andre væsentlige interessenter orienteres om aktiviteterne i Metroselskabet gennem en række af Selskabets egne kommunikationskanaler som hjemmeside, kampagner, møder, magasiner og andet trykt materiale.

I 2012 fyldte Metroselskabet og byggeriet af Cityringen mere i by- og mediebildet, herunder med bl.a. mediemæssig fokus på arbejdsforhold og støj på byggepladserne. For at imødekomme den stigende mediemæssige interesse fra både nyheds- og fagmedier har Metroselskabet i begyndelsen af 2013 udarbejdet en fornyet kommunikationsstrategi.

I den fremtidige kommunikation skal Metroselskabet have fortsat fokus på pressehåndteringen og være bedre til at formidle historier, der knytter sig til Metroen og dens mange kunder, Cityringen og andre nye projekter.

Metroselskabet skal opleves som en kompetent og transparent organisation, der på effektiv og troværdig vis leverer fakta og information til de mange interessenter, der følger fremdriften i byggeriet af Cityringen. Den målrettede indsats skal skabe tillid til, at Metroselskabets opgave med at drive Metroen og anlægge Cityringen er en positiv gevinst for samfundet.



2.4

DEN IDRIFTSATTE METRO



Den samlede driftsstabilitet for hele året endte på 98,4 pct.”

Passagertal

I alt rejste ca. 54,3 mio. passagerer med Metroen i 2012, hvilket er 20.000 færre end året før. Det er mindre end forventningerne i det reviderede budget for 2012, hvor der var forventninger om 54,5 mio. passagerer i Metroen.

Hovedårsagen til at Metroen i 2012 ikke som tidligere år har oplevet en stigning i passagertallet, men derimod et lille fald, skyldes ombygningen af Nørreport Station. Dette ses blandt andet ved, at Nørreport-Christianshavnsstrækningen er den eneste strækning, der samlet set har færre passagerer sammenlignet med sidste år.

Hen over året forløb Metroens passagerudvikling således, at første halvdel af 2012 generelt havde lavere månedspassagertal i forhold til året før, hvorimod anden halvdel af 2012 generelt havde højere passagertal. Sådanne udsving skyldes typisk forskelle mellem månedens vejr i forhold til månedens vejr året før.

For at sikre den fortsatte vækst i passagertallet arbejder Metroselskabet sammen med Ansaldo og Metro Service om markedsføring af Metroen. Ligesom Selskabet

samarbejder med andre trafiksselskaber om fælles markedsføring af den kollektive trafik (tog, bus 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 A/S som underleverandør frem til udgangen af 2015 med option på yderligere tre år frem til 2018. Kontrakten blev indgået i januar 2010 efter et EU-udbud. Den nye kontrakt trådte i kraft i oktober 2010.

Driftsstabilitet

En god driftsstabilitet er prioriteret meget højt i det daglige arbejde, som Metroselskabet, Ansaldo og Metro Service udfører. Det var derfor meget glædeligt, at det igen i 2012 lykkedes at fastholde en driftsstabilitet over det fastsatte mindstemål på 98,0 pct. Den samlede driftsstabilitet for hele året endte på 98,4 pct. Det lille fald, set i forhold til rekordåret 2011, må hovedsageligt tilskrives vintervejr samt tekniske



problemer med ældre udstyr, der står over for snarlig udskiftning under reinvesteringsprogrammet.

Metroselskabet har i 2012 undersøgt, om driftsstabiliteten i myldretiden afviger fra den samlede driftsstabilitet. I myldretiden bliver flest passagerer påvirket af driftsforstyrrelserne, og samtidigt øger det store antal passagerer risikoen for blokerede døre og lignende problemer. Driftsstabiliteten i myldretiden er målt til 97,8 pct., hvilket kun afviger marginalt fra den samlede driftsstabilitet for hele døgnet på 98,4 pct.

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.

“
Målingen i 2012
viser, at **96 pct.**
er tilfredse med
rejsen.”

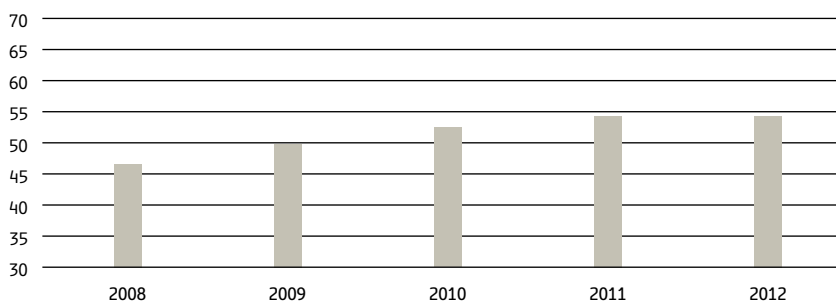
Målingen i 2012 viser, at 96 pct. er tilfredse med rejsen, mens 97 pct. er tilfredse med den tryghed, det giver at rejse i Metroen. 83 pct. af kunderne er tilfredse med den information, der gives i togene og på stationerne, hvilket ligger over målsætningen på 80 pct. I Metroselskabets kommercielle strategi er der specielt fokus på at forbedre passagerinformationen ved driftsforstyrrelser.

Reinvesteringer

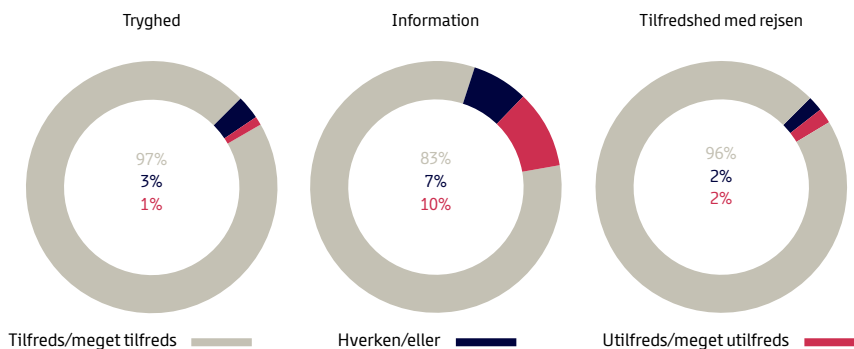
For at sikre en fortsat høj driftsstabilitet er det vigtigt, at der løbende sker en udskiftning af nedslidte og forældede tekniske installationer. For at løse denne opgave på en struktureret måde er der udarbejdet en handlingsplan for reinvesteringer i Metroens tekniske installationer. Handlingsplanen løber fra 2010 til 2019.

Passagertal

Mio. passagerer



Kundetilfredshed



Implementeringen af reinvesteringsplanen i 2012 omfattede bl.a. indkøb af en ny togvaskemaskine, nyt radiotransmissionsudstyr og et nyt lysledernetværk.

Elevatorer

Reinvesteringsaktiviteterne omfatter også en række renoveringer af udstyr, bl.a. af rul-letrapper og elevatorer. For elevatorenes vedkommende lægges der stor vægt på, at reinvesteringsaktiviteterne hjælper med til at øge driftsstabiliteten af Metroens elevatorer, der er nogle af de mest benyttede elevatorer i landet.

Perrondøre på overjordiske stationer

Med trafikforliget i juni 2012 mellem regeringen, Enhedslisten og Dansk Folkeparti blev der bevilliget penge til sikring af en bedre og billigere kollektiv trafik. Med aftalen ønskede man at sikre flere afgang i Metroen gennem investeringer i eksisterende infrastruktur og materiel. En del af denne opgradering inkluderede midler til opsætningen af perrondøre på de stationer, der ligger over jorden, sådan at flere toge kan indsættes i myldretiden, og mange driftsforstyrrelser kan undgås.

Den største årsag til driftsforstyrrelser er overvågningssystemet på de udendørs stationer, der giver alarm, hvis en person eller genstand falder ned på sporet – det såkaldte ODS (Obstacle Detection System). Driftsforstyrrelserne opstår typisk, fordi fugle, aviser eller dårligt vejrlig udløser en alarm, hvorefter sporområdet skal inspiceres af en Metro Steward, før driften genoptages. Ved at erstatte det nuværende alarmsystem med perrondøre, som det

kendes fra de underjordiske stationer, vil mange driftsforstyrrelser kunne undgås.

Ny vaskehal

Som en del af reinvesteringsaktiviteterne er der indkøbt en ny togvaskemaskine og et tilhørende fuldbiologisk vandrensingsanlæg. Den meget miljøvenlige løsning tillader ca. 95 pct. genbrug af vaskevandet. Desuden er spildevandsanlægget dimensioneret, så det også kan rense andet spildevand fra togklargøringen, f.eks. spildevand efter graffiti afrensning.

Renovering af Metrotog

I forbindelse med renovering af Metrotogene er der valgt at montere hvid folie udvendig på Metrotogene, så togene får deres oprindelige hvide glans tilbage. Den hvide folie er billigere end at male Metrotogene og lettere at vedligeholde. Folieringen af togene sker løbende over en femårig periode, afsluttende i 2015.

Mobilbilletter fortsætter succesen

Brug af mobiltelefonen til køb af billet til Metroen er blevet en fast del af mange kunders hverdag. Siden indførelsen af mobilbilletter i 2009 er antallet af solgte mobilbilletter steget kontinuerligt. Mobilbillet nr. 20 mio. blev således solgt i oktober 2012, og solgt pr. uge ligger på over 200.000 mobilbilletter.

I 2012 har kunderne fået endnu flere digitale muligheder. I foråret introducerede de kollektive trafiksselskaber i hovedstaden i fællesskab en Mobilbillet-app til

Der bliver solgt
over **200.000**
mobilbilletter
om ugen.

smartphone, og ved udgangen af 2012 er det også blevet muligt at købe periodekort på iPhone. Køb af periodekort på Android lanceres i foråret 2013.

Tilgængeligheden til køb af billet er konstant i fokus. Således er der i 2012 indgået flere partnersamarbejder om et fælles billetsamarbejde. Eksempelvis er der indgået billetsamarbejde med VisitboxTours, hvormed det er blevet muligt for turister i København at købe billet til kollektiv transport på deres hotel og få billetten leveret som mobilbillet.

Elektronisk rejsekort

Metroselskabet ejer 8 pct. af Rejsekort A/S, som har til opgave at udvikle og drive rejsekortet, der skal bidrage til at gøre det nemmere at købe billet til den kollektive

trafik i Danmark. I 2012 er det blevet muligt at benytte rejsekort i hele hovedstadsområdet, og de første godt 50.000 kunder i hovedstaden har ved udgangen af 2012 taget rejsekortet i brug.

En brugerundersøgelse blandt knap 1.000 rejsekortbrugere i hovedstaden foretaget i maj 2012 viser, at kunderne har taget positivt imod Rejsekortet. 73 pct. opfatter det som nemmere at rejse med bus, tog og Metro, og for 13 pct. af de adspurgte har Rejsekort givet anledning til, at de rejser mere. Siden april 2012 har Metroen været en del af det fælles Rejsekort Kundecenter, hvor kunder telefonisk og via mail kan bestille kortet og få hjælp til brug af kortet.

Fra 1. juli 2012 har det for rejsekortkunder været muligt at indgå tank-op-aftale med Metroselskabet. Metroselskabet har interesse i, at kunderne benytter sig af



“...en landsdækkende
”off-peak”-rabat...
indebærer **takstned-
sætteler på ca. 20 pct.
uden for myldretiden.**”

selvbetjening ved køb af Rejsekort, og at de indgår en tank-op-aftale. Hermed vil de samlede driftsomkostninger alt andet lige blive lavere.

Taksterne i den kollektive trafik

Den 12. juni 2012 blev der indgået den politiske trafikaftale ”Aftale om bedre og billigere trafik” mellem regeringen, Enhedslisten og Dansk Folkeparti. Aftalen blev indgået i forlængelse af de politiske drøftelser om mulighederne for at begrænse trængslen i hovedstaden ved at indføre en betalingsring. Et af elementerne i aftalen er finansieringen af en landsdækkende ”off-peak”-rabat på rejser i den kollektive transport, der indebærer takstnedsættelser på ca. 20 pct. uden for myldretiden.

Af trafikaftalen fremgår det, at der afsættes 300 mio. kr. til takstnedsættelser på landsplan uden for myldretiden, stigende til 315 mio. kr. fra 2018 som konsekvens af tilvæksten af kunder i Cityringen, der åbner i 2018.

Takstnedsættelsen for lokale rejser i hovedstadsområdet implementeres som en ”off-peak”-rabat på 20 pct. på rejsekortrejser i tidsrummet kl. 11-13 og kl. 18-07 på hverdage samt hele døgnet på lørdage, søndage og helligdage.

Trafikstyrelsen yder en ”krone for krone”-kompensation til Metroselskabet, og kompensationen udbetales på baggrund af den ydede rabat på rejser solgt i ”off-peak”-perioden på rejsekort. Kompensationen beregnes som 20 pct. af den pris, som passageren skulle have betalt på rejsen.

Metroens takstindtægter

De samlede takstindtægter i 2012 udgjorde 677 mio. kr. Af dette beløb blev 175,8 mio. kr. solgt på Metroens billetmaskiner på stationerne. Den øvrige del af billetterne sælges af parterne i takstfællesskabet. Det er hovedsagligt DSB, der står for dette salg, f.eks. periodekort.

Af Metroens eget salg udgør klippekort den største del med 73 pct., mens kontantbilletter udgør 25 pct. 24-timers billet og City Pass udgør de sidste 2 pct.

Rejseplanen

Metroselskabet ejer 3,2 pct. af Rejseplanen A/S. Rejseplanen A/S blev stiftet 1. januar 2003 og leverer over 15 mio. rejseplanopslag hver måned og er dermed fortsat Danmarks største offentlige internetservice. Rejseplanen har til formål at stille rejserrelevant information om kollektiv trafik i Danmark til rådighed for offentligheden. Rejseplanens ejerkreds er de regionale og lokale trafikskaber i hele landet. Integration mellem forskellige digitale tjenester fortsætter, og køb af mobilbilletter kan således ske direkte via Rejseplanen. Søgning af en rejse kan ligeledes ske via den fælles Mobilbillet-app i hovedstadsområdet.

Målet for 2013

Målet for driften i 2013 er at fastholde en høj driftsstabilitet på over 98 pct., og at passagertilvæksten fortsætter, så 55,5 mio. passagerer benytter Metroen i 2013.

2.5

CITYRINGEN

“
Fra Nørrebro Runddel
til Enghave Plads
på syv minutter.”

Anlæggelsen af Cityringen, den nye metrostrækning, sker 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 også i udgangspunktet det samme som i den eksisterende Metro, hvor stationerne blandt andet er udformet som store åbne rum.

Når Cityringen åbner, bliver det muligt at tage den ca. 15,5 km lange tur under City, brokvartererne og Frederiksberg. Det bliver muligt at skifte til og fra den eksisterende Metro på stationerne Kongens Nytorv og Frederiksberg. Derudover kan man skifte til bl.a. regionaltoget og S-toget på København H og Østerport og til S-toget på Nørrebro Station. Cityringen vil gøre det muligt at komme fra eksempelvis Nørrebro Runddel til Enghave Plads på syv minutter og fra Nørrebro Station til Trianglen på seks minutter.

Cityringen forventes at åbne for passagerer i december 2018 med 17 underjordiske stationer samt et nyt kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC).

Copenhagen Metro Team, bestående af Salini, Technimont og SELI, skal stå for byggeriet af Cityringen, og de 3 parter arbejder i forvejen sammen om udbygningen af en af de nye metrolinjer i Rom.

Ansaldo STS skal levere tog, styresystem og kontrol- og vedligeholdelsescenter samt stå for driften de første 5 år med option på yderligere 3 år. Ansaldo STS har stået for at levere tog og styresystem til den eksisterende Metro, ligesom de har stået for driften siden åbningen i 2002.

Cityringen i 2012

Samtlige de forberedende arbejder på byggepladserne ved de kommende stationer er færdiggjort. Arbejdet med at flytte byens forsyningsnet af el, vand, gas, internet, kloakker m.m. er afsluttet, og områderne er klargjorte til udgravning af stationsboksene.

Samtlige 21 byggepladser er overdraget til anlægsentreprenøren Copenhagen Metro Team (CMT). På størsteparten af disse blev udførelsen af stationsvægge, enten i form af slidsevægge eller sekantpæle, påbegyndt.



Væggene til stationsboksene er færdiggjort på Nørrebro Runddel og Nuuks Plads, og der er igangsat støbning af toppen af stationsboksen. I Nørrebroparken kom arbejdet med udgravningen i gang, og ved udgangen af 2012 har udgravningen nået en dybde på ca. 30 m.

Der findes under anlægsfasen af Cityringen i alt 3 byggepladser, hvor tunnelboringerne skal påbegyndes, og hvorfra håndteringen af alt materiale til og fra tunnelboringen finder sted. Disse pladser er Nørrebroparken, Øster Søgade/Sortedamsøen og Otto Busses Vej.

I løbet af 2012 har det vist sig hensigtsmæssigt at foretage en enkelt justering i forhold til det oprindelige projekt. Således blev pladsen ved Øster Søgade udvidet til også at skulle indeholde afgreningen mod Nordhavnen, som blev politisk besluttet i august 2012. Inddæmningen af søen blev for alvor iværksat, og der blev etableret en ny forbindelse på tværs af søen i form af en bro.

Den første boremaskine (TBM) ankom til København i julen 2012 og blev opmagasineret på Nordhavn, hvor slutmontagen har fundet sted.

Københavns Museum, som står for de arkæologiske udgravninger på Cityringen, har i 2012 været en fast partner på fortrinsvis byggepladserne i Indre By. Specielt pladserne på Rådhuspladsen, Gammel Strand, Kongens Nytorv og ved Østerport.

Mens Cityringen anlægges, er der 6 kilometer byggepladshegn i hovedstaden. Det kalder vi Byens Hegn. Lokale beboere og kunstnere har gennem 2012 udsmykket hegnet og gjort det til en spændende del af byen. I efteråret blev de bedste kunstværker kåret og hædret med henholdsvis Publikumsprisen og Juryprisen. Med de to "Årets Hegnspæl 2012"-priser fulgte 10.000 kr.

Forventninger til Cityringen i 2013

2013 bliver året, hvor de første boremaskiner vil påbegynde udboringen til tunnelrørene. Boremaskinerne vil starte fra Nørrebroparken og bore i retning mod Frederiksberg samt fra Otto Busses Vej i retning mod Københavns Hovedbanegård.

De arkæologiske undersøgelser fortsætter, fortrinsvis på Gammel Strand, hvor der formentlig åbnes op for megen ny viden fra den københavnske fortid.

Sideløbende med alle disse aktiviteter på hele Cityringens strækninger vil Metroselskabet i samarbejde med Copenhagen Metro Team løbende give naboer og offentligheden informationer om det forestående arbejde og arbejdets udvikling generelt.

Udbudsprocessen for stationsaptering vil blive igangsat i 2013 og forventes afsluttet ved årets udgang. Stationsapteringen består af materialer og overflader som f.eks.

vægbeklædninger, lofter og ovenlys og skal ske ud fra princippet om "mere af samme slags" og lessons learned fra den eksisterende Metro. Samtidig skal det sikres, at de enkelte stationer får en egen stærk arkitektonisk identitet.

Kommunikationsindsats – nære naboer

Anlæggelsen af Cityringen betyder, at mange københavnere og frederiksbergborgere er naboer til en stor byggeplads i en længere årrække. Enten fordi de bor, arbejder eller har deres daglige gang i området omkring byggepladserne, der til tider støjer og larmer.

I Metroselskabet er det højt prioriteret at sikre, at naboer og 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. Informationensker via en lang række kanaler som f.eks. hjemmesiden, opslag på døre, nabobreve, informationsmøder, den mobile informationsstand "Åben Skurvogn", events på byggepladsen under titlen "Åben Byggeplads", sms og lokalpressen.

Metroselskabet bestræber sig på at være så tilgængelig som muligt, og derfor er der i samarbejde med Copenhagen Metro Team oprettet et fælles kontaktnummer, som bliver personligt betjent i alle døgnets 24 timer.

Med det formål at kunne yde en endnu bedre informationservice til naboer ved f.eks. overskridelser af arbejdstiden, særtransporter og lign. har Metroselskabet iværksat et sms-varslingsystem i samarbejde med Copenhagen Metro Team.

Fakta om Cityringen

- Forventet **passagertal på 72 mio. årligt** (efter passagerindsving)
- Budget på 21,3 mia. kr. (2010-priser)
- Tilbagebetalingsår: 2059

Kommunikationsindsats – i bredere perspektiv

Metroselskabet har stort fokus på at informere naboerne til byggepladserne grundigt, og det bliver gjort via en række tiltag. Men Metroselskabet oplever samtidig en stigende interesse for byggeriet fra andre københavnere og frederiksbergborgere samt pendlere og andre, der færdes i byen.

For at imødekomme denne interesse, og for at informere borgerne i hovedstaden – og ikke blot naboerne – om de nuværende og kommende gener ved byggeriet, iværksatte Metroselskabet i 2012 en ekstraordinær informationsindsats rettet mod borgene i hele hovedstadsområdet. Indsatsen bestod bl.a. af husstandsomdelt materiale, bannere på byggepladshegn, outdoor-plakater samt annoncer i lokale og landsdækkende aviser.

Fokus for indsatsen var at oplyse om støj- og trafikgener ved byggeriet.

Mobil udstilling om Cityringen

I 2012 åbnede den mobile udstilling “På sporet af Metroen”, som er skabt i samarbejde med Experimentarium. Udstillingen har til formål at give københavnere et anderledes indblik i den spændende og komplicerede proces, det er at anlægge en Metro i hovedstadens undergrund. “På sporet af Metroen” henvender sig både til nysgerrige voksne og i særdeleshed til børn i skolealderen. Der er i forbindelse med udstillingen blevet udarbejdet særligt skolemateriale til børn i 0.-6. klasse, der kan benyttes i et emneforløb om metroarbejdet. “På sporet af Metroen” kan modtage cirka 340 skoleklasser om året, hvilket svarer til cirka 6.800 elever. Udstillingen er gratis at besøge, og den vil rykke rundt i byen helt frem til Cityringens åbning i år 2018.



2.6

STØRRE PROJEKTER

Afgrening til Nordhavnen

I august 2012 blev der indgået en aftale mellem staten ved Transportministeriet, Københavns og Frederiksberg Kommune, der giver Metroselskabet mulighed for at igangsætte det forberedende arbejde til en Nordhavnsmetro. Kort tid efter blev der indgået kontrakt om rådgivning i forbindelse med projektering og udbud af anlægget. Udbud og forberedelse af kontrahering med entreprenører og leverandører til Metroen til Nordhavn forventes gennemført i 2013, således at kontrakterne kan indgås i begyndelsen af 2014, efter at ejerne har godkendt det økonomiske grundlag herfor.

Udkast til lovforslag om afgreningen fra Cityringen til Nordhavnen blev umiddelbart før jul sendt i høring, således at lovgrundlaget forventes tilvejebragt i løbet af foråret 2013.

Med en afgrening til Nordhavnen vil den nye bydel blive tættere knyttet til det øvrige København. Afgreningen vil blive en integreret del af trafikken på Cityringen, og passagererne til og fra Nordhavnen vil ikke skulle skifte tog, men vil kunne køre direkte til og fra de mest centrale metro- og togstationer. Den nuværende Nordhavn

S-togsstation vil blive omstigningsstation mellem S-tog og Metro, og den kollektive trafik vil samlet set få et løft. På sigt vurderes det, at ca. 11.000 passagerer vil stige på et metrotog pr. døgn på de to nye stationer i Nordhavnen.

I takt med byudviklingen kan metrolinjen forlænges ud i Nordhavnen med nye højbanestationer.

Afgrening til Sydhavnen

Københavns Kommune anmodede i 2011 Metroselskabet om at fremtidssikre Cityringens udformning, således at en afgrening mod Sydhavn ville være mulig. Dette medførte mindre justeringer af linjeføringen på strækningen mellem hovedlinjen og kontrol- og vedligeholdelsescentret ved Vasbygade.

Regeringen, Enhedslisten og Dansk Folkeparti indgik d. 12. juni 2012 en aftale om bedre og billigere kollektiv trafik. Efterfølgende besluttede Metroselskabets ejere at gennemføre en udredning om Metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen som en afgrening på Cityringen. Udredningen gennemføres af Metroselskabet i samarbejde



med Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Transportministeriet. Metroselskabet påbegyndte udredningsarbejdet i oktober 2012. Der er defineret forskellige mulige udformninger af stationsplaceringer og konstruktive løsninger, som bliver nærmere analyseret og sammenlignet.

Trappen til transfertunnel (Frederiksborggade Øst, metrotrappe)

Gennemførelsen af Ny Nørreportprojektet vil forbedre adgangsforholdene til S-tog og regionaltog på Nørreport Station.

Med henblik på også at forbedre adgangsforholdene til Metrostationen på Nørreport er der skitseret et forslag til en trappe, der forbinder forbindelsestunnelen (transfer-tunnelen) mellem Metro, S-tog og regionaltog direkte med Citydelen af Frederiksborggade. Trappen vil især forbedre adgangsforholdene til Metrostationen og give en bedre fremkommelighed inden for Ny Nørreportområdet.

Med henvisning til aftalen mellem regeringen (Venstre og De Konservative) og Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre og Liberal Alliance af 26. november 2010 om bedre mobilitet udbød Banedanmark projektet i sommeren 2012.

I aftalen var det forudsat, at anlægsomkostningerne til forlængelse af transfer-tunnelen skulle holdes inden for et budget på 100 mio. kr., finansieret med 50 mio. kr. fra henholdsvis Metroselskabet og DSB. På baggrund af udbuddet, som viser en fordyrelse på 50 mio. kr., har Metroselskabets bestyrelse besluttet at finansiere den nødvendige del af de manglende 50 mio. kr. Anlægsarbejdet er derfor nu igangsat.

Frederikssundsvej

Ved Borgerpræsentationens behandling af "Kollektiv Trafik i København" i juni 2012 blev det besluttet at gennemføre en undersøgelse af en letbaneforbindelse fra letbanen på Ring 3 via Frederikssundsvej til metrosystemet i de tætte bydele ved Nørrebro Station. Det skal bl.a. vurderes, om denne letbane også skal have forbindelse til en fremtidig metrolinje ved Bellahøj eller Brønshøj Torv. Metroselskabet bidrager bl.a. til planlægningen af baneanlægget.

Rådgivningsopgaver Letbane på Ring 3

I 2011 indgik Metroselskabet en aftale om at bistå Transportministeriet, Region Hovedstaden og de 11 kommuner langs Ring 3 (Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Glostrup, Vallensbæk, Albertslund, Brøndby, Hvidovre, Høje-Taastrup og Ishøj) med at tilvejebringe en udredning med et beslutningsgrundlag for en letbane på Ring 3. Udredningen skal omfatte en beskrivelse af letbaneprojektet, som kan danne baggrund for en politisk beslutning om igangsætning af anlægget. I udredningen fastlægges linjeføringen og placering af stationer, samt foretages en økonomivurdering mv. for anlæg og drift af letbanen.

Letbanen på Ring 3 vil blive 27 km lang og forbinde Lundtofte i nord med Ishøj i syd. Letbanen vil få 27 stationer, herunder forbindelse til de fem S-togslinjer.

Udredning og udkast til principaftale forventes behandlet i kommunerne og Region Hovedstaden i marts og april 2013. Det forventes, at principaftalen kan underskrives i foråret, og at forslag til "Lov om letbane på Ring 3" bliver fremsat i efteråret 2013. Efter indgåelse af principaftalen forventes nedsat en interimbestyrelse, der kan stå for igangsættelsen af de forberedende arbejder. Det forventes, at letbanen vil være klar til brug imellem 2018 og 2020.

Anlæggelsen vil i alt koste 3,9 milliarder kr., som finansieres af staten, regionen og kommunerne.

2.7

VIRKSOMHEDSLEDELSE

Organisation

Metroselskabet ejes af Københavns Kommune (50 pct.), staten (41,7 pct.) og Frederiksberg Kommune (8,3 pct.), som et interessentskab. Metroselskabets bestyrelse er Selskabets øverste ledelse og har ansvaret for, at Metroselskabet opfylder de formål, lovgivningen har opstillet.

Bestyrelsen består af ni medlemmer, der vælges for en periode på fire år. Den nuværende valgperiode løber frem til den 31. december 2013. Københavns Kommune og staten udpeger hver tre medlemmer, mens Frederiksberg Kommune udpeger et medlem samt en suppleant. Derudover vælger Selskabets medarbejdere to medlemmer til bestyrelsen. I 2012 blev der afholdt ni møder i bestyrelsen, et bestyrelsesseminar og henholdsvis fire og tre møder i risikokomiteén og revisionskomiteén.

Selskabet arbejder systematisk med risikostyring og rapporterer løbende alle relevante risici til bestyrelsen. Bestyrelsen har derfor valgt at oprette en risikokomiteé under bestyrelsen. Risikokomiteéens formål er at forberede bestyrelsens behandling af Selskabets risikostyring, herunder udarbejdelsen af risikovurderinger og risikorapportering.

Metroselskabets bestyrelse har ligeledes valgt at oprette en revisionskomité, der har til formål at bistå bestyrelsen med at overvåge Selskabets interne kontrolsystemer, som danner grundlag for regnskabsaflæggelsen. Komiteén har endvidere til opgave at være med til at overvåge den uafhængige revisionsproces og overvåge Selskabets overholdelse af lovmæssige krav i forbindelse med regnskabsaflæggelsen. Revisionskomiteén arbejder særligt med henblik på at sikre troværdighed, integritet og transparens i interne og eksterne regnskaber.

Selskabets direktion består af administrerende direktør Henrik Plougmann Olsen. Den øvrige direktørgruppe består af viceadministrerende direktør Anne-Grethe Foss med ansvar for Metroens drift og udvikling af nye projekter, teknisk direktør Erik Skotting, med ansvar for Selskabets anlægsaktiviteter samt Rebekka Nymark, med ansvar for Selskabets kunderelaterede og kommercielle aktiviteter samt Nabokommunikation.

Ved regnskabsårets udløb beskæftiger Selskabet 219 medarbejdere, der tager sig af Selskabets drift, driften af den eksisterende Metro, anlæg af Cityringen, analyse af

letbane på Ring 3 samt udbud mv. af Nordhavnsafgreningen. Endvidere arbejder ca. 100 rådgivere i Metroselskabets lokaler på Metrovej med anlæg af Cityringen, udbud af Nordhavnsafgreningen samt udredning af Sydhavnsmetro.

fagområder håndteres og rapporteres. For Selskabets store projekt, Cityringen, er der opbygget en proces for risikostyring specielt tilpasset dette projekt. Denne proces involverer Cityringens entreprenører og sikrer derved, at risici håndteres, hvor det er mest hensigtsmæssigt. Også for Selskabets andre større projekter indgår risikostyring som en del af den daglige projektstyring.

Risikostyring

De risici Selskabet er eksponeret over for, bliver kortlagt gennem Selskabets risikostyringsaktiviteter. Det er målet for den overordnede risikostyring, at risici på tværs af organisationen systematisk kortlægges, hvilket gør Selskabet i stand til få et billede af den samlede risikoeksponering og håndtere risici på den mest hensigtsmæssige måde. Risici rapporteres på forskellige niveauer. Til enhver risiko er der udpeget en risikoejer, der sikrer, at risici inden for deres

Risici rapporteres til direktionen, der opsamler forslag til ændringer i den aktuelle risikoeksponering fra alle Selskabets aktiviteter. Direktionen vurderer de indkomne forslag og sikrer, at risici løbende håndteres og bedømmes ensartet med hensyn til sandsynlighed og konsekvens på tværs af organisationen. Direktionen udarbejder på det grundlag en bruttoliste og en aktuell risikoliste indeholdende Selskabets samlede risikoeksponering.

Organisationsdiagram

DIREKTØRER

Henrik Plougmann Olsen, Anne-Grethe Foss, Erik Skotting, Rebekka Nymark

STABE	ANLÆG	DRIFT
<ul style="list-style-type: none"> – HR-, IT og Direktionssekretariatet – Økonomi – Trafikøkonomi – Udvikling – Kommunikation – Intern Service – Miljø, Myndighed og Sikkerhed – Analyse og Udbud 	<ul style="list-style-type: none"> – Civil Works Management – Transport System Management – Other Contracts – Arealer, Rettigheder, Ledninger – Project Support 	<ul style="list-style-type: none"> – Drift

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

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. Informations-sikkerhedspolitikken beskriver den samlede IT-anvendelse, herunder sikkerhed, backup mv.

Voldgiftssager 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. Konsekvenserne af Voldgiftsrettens kendelse blev indarbejdet i Metroselskabets regnskab for 2011. 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.

I forbindelse med indgåelsen af de store anlægskontrakter på Cityringen i begyndelsen af 2011 valgte de to tabende konsortier at indgive klager til Klagenævnet for Udbud. Klagenævnet for Udbud afgjorde den 8. januar 2011, at klagerne ikke skulle

have opsættende virkning. Klagenævnet for Udbud har i januar 2013 afsagt kendelse i den tilbageværende klage. Klagenævnet har frikendt Metroselskabet på alle punkter.

I december 2012 anlagde DSB og Metroselskabet en voldgiftssag mod Trafikselskabet Movia for at få afsluttet fordelingen af passagerindtægterne fra 1. januar 2008 og fremefter.

Sagen vedrører DSB og Metroselskabets krav mod Movia om nedregulering af Movias indtægter fra ændring af tælleresultatet fra 2008 og fremad.

Såfremt DSB og Metroselskabet fuldt ud får medhold i, at Movia har opnået tælleforbedringer ved bedre teknologi, skal denne forbedring neutraliseres.

Kapitalforhold

I forbindelse med Selskabets budgetlægning for 2013 er der udarbejdet et opdateret langtidsbudget, herunder det forventede tilbagebetalingstidspunkt for gælden. Langtidsbudgettet viser forventningerne til den langsigtede økonomiske udvikling for Metroen. Beskrivelsen er baseret på en række forudsætninger og er forbundet med den usikkerhed, der altid må gælde vurderinger af fremtidige forhold. Budgettet er blandt andet baseret på forudsætninger om udviklingen i antal passagerer i Metroen, renteutviklingen og indeksudviklingen.

Nettogælden forventes i det gældende langtidsbudget 2013 at nå sit maksimum i år 2023 på ca. 22,9 mia. kr. (i løbende priser og inkl. renter). Dette er en forøgelse med

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 34 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 pct. vil medføre en stigning i markedsværdien på 3,4 mia. kr. og omvendt.

Modpartsrisici

Placering af likviditet sker alene i de mest kreditværdige danske og udenlandske institutioner, så risikoen på modparten i videst muligt omfang begrænses. Denne risiko styres og overvåges løbende i et særligt line- og limitsystem, 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.

0,5 mia. kr. i forhold til det hidtil gældende langtidsbudget.

Gælden forventes at være tilbagebetalt i 2059, hvilket er et årtidligere end i det hidtil gældende langtidsbudget, men i overensstemmelse med de tidligere forventninger. Det gældende langtidsbudget indgår som bilag til årsrapporten.

I forhold til langtidsbudgettet fra december 2011 er der i det opdaterede langtidsbudget foretaget to væsentlige justeringer. Konsekvenserne af COMET-sagen er blevet indarbejdet i budgettet, og renteforudsætningerne er revurderet efter anbefaling fra Selskabets ejere og under hensyntagen til det fortsatte lave renteniveau.

Selskabet har arbejdet på at opbygge en renteeksponering, så dele af de fremtidige renteomkostninger fastlåses. Med indgåelse af aftalerne har Selskabet foretaget renteaftækning af ca. 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.

Hvert år fastsættes en finansstrategi, der skal sikre en hensigtsmæssig finansforvaltning, som 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 Metroselskabets forpligtelser, herunder for de af Metroselskabet optagne

lån. På grund af den danske stats solidariske hæftelse er Metroselskabet indirekte kreditvurderet som staten, hvilket vil sige AAA hos både Moody's og Standard & Poor's, 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 Danmarks Nationalbank på vegne af staten til Metroselskabet, baseret på en konkret statsobligation, og med samme vilkår som obligationen sælges til på markedet.

2.8

SAMFUNDSANSVAR

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. Selskabets ansvar omfatter miljø, arbejdsmiljø, tryghed og ansvar for medarbejderne.

Det største ansvar over for det omkringliggende samfund består i at løfte ansvaret for den offentlige transport. Både den eksisterende Metro og Cityringen er med til at ændre det trafikale rejsemønster i det centrale København og på Frederiksberg, medvirke til at forbedre luftmiljøet i byen, bidrage til at mindske CO₂-udslippet og hjælpe med at løse trængselsproblemerne.

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

Miljø

Metroselskabet arbejder systematisk og løbende med at reducere den miljøpåvirkning, Metroen og anlæggelsen af Cityringen har. Metroselskabet udarbejder hvert 3. år en miljørapport, hvor Selskabets målsætninger på miljøområdet præsenteres. Der vil i løbet af 2013 blive udarbejdet en ny miljørapport.

Politik

Den eksisterende Metro er et moderne anlæg, hvor der løbende arbejdes for at skabe yderligere miljøforbedringer.

Metroen er den mest miljøvenlige form for transportsammenlignet med S-tog, bus og bil. En opgørelse af CO₂-udledningen for de fire transportformer er vist på næste side.

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

Cityringen vil både ved etableringen og i driften være mindst lige så miljøvenlig som den eksisterende Metro, og Metroselskabet har således stillet en række krav om

miljøhensyn i forbindelse med byggeriet af Cityringen.

Handlingsplan og målopfyldelse

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.

Grøn beton

Over for entreprenøren stiller Metroselskabet krav om brug af "grøn beton", der produceres med en lavere udledning af CO₂, bl.a. fordi der indgår erstatningsmaterialer og genbrugsprodukter i produktionen. Udledningen ved produktionen af "grøn beton" må ifølge kravet ikke overstige 400 kg/m³. Til sammenligning blev der i forbindelse med anlægget af den første Metro udledt 700 kg/m³.

Partikelfiltre sikrer renere luft

Metroselskabet har stillet krav til entreprenøren om brug af partikelfiltre på maskiner i anlægsarbejdet. Det har resulteret i,

at 2/3 af maskinerne på byggepladserne anvender partikelfiltre, som fjerner 99 pct. af partiklerne. DTU og Det Økologiske Råd gennemførte i sommeren 2012 en måling, der viste, at maskiner uden partikelfiltre udleder mere end 100 gange så mange partikler som maskiner med partikelfiltre.

Håndtering af grundvandet

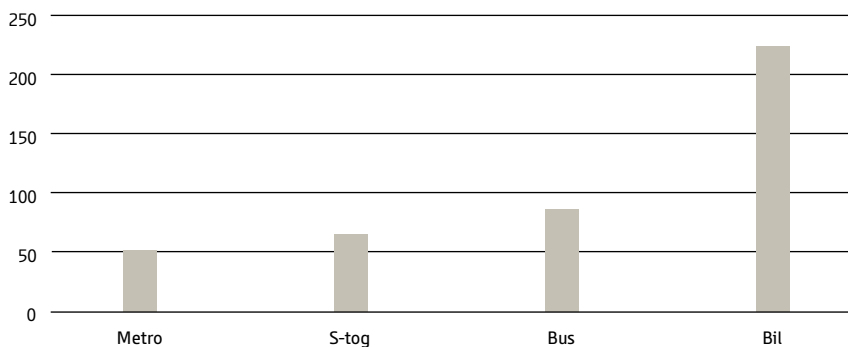
Metroselskabet stiller krav til entreprenøren om, at grundvandsspejlet ikke må sænkes omkring byggepladserne eller på de 15,5 km lange tunnelstrækninger. Det oppumpede grundvand reinfiltres og renses, før det pumpes tilbage, og derved påvirkes grundvandsspejlet mindst muligt.

Miljøvenlige materialer

Det er Metroselskabets målsætning på miljøområdet, at der ikke benyttes materialer og kemiske produkter, der er at finde på miljømyndighedernes lister over uønskede stoffer. Det betyder bl.a., at de hydraulikolier og fedtstoffer, der bruges til borearbejdet, er vegetabiliske og let nedbrydelige. Papir brugt til f.eks. kommunikation med naboer eller den husstandsomdelte folder i forbindelse med informationsindsatsen i efteråret 2012 var naturligvis svanemærket.

Udledning af CO₂

Gram pr. km





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 såvel den nuværende Metro som den kommende drift af Cityringen fastholde de høje mål for sikkerheden.

Handlingsplan og målopfyldelse

Med henblik på at fastholde og udbygge Metroens sikkerhedspolitiske målsætning vurderer Selskabet løbende, i samarbejde med vores driftsentreprenør, mulige opdateringer af de sikkerhedsmæssige procedurer. Derfor er sikkerheden i Metroen meget høj. Metroselskabet benytter sig af et stort netværk blandt metrosystemer i udlandet, bl.a. til erfaringsudveksling omkring de sikkerhedsmæssige procedurer.

Det øgede fokus på risikoen for terror i transportsystemer har medført et øget fokus på beredskabsindsatsen i Metroen.

“
Metroen skal være
lige så sikker som
de mest sikre nye
metroer i verden.”

Metroselskabet arbejder løbende sammen med driftsentreprenøren og beredskabsmyndighederne med henblik på at forebygge terror og andre ulykkessituationer og sikre det bedst mulige beredskab, hvis ulykken alligevel skulle opstå. 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 Københavns 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 trafikelskaberne.

Arbejdsmiljø

Arbejdet med Cityringen gik i gang ultimo 2011. Derfor er 2012 det første hele produktionsår for Cityringen og dermed det

første år med status på arbejdsmiljøarbejdet. Metroselskabet har i kontrakten med de to entreprenører på Cityringen, Ansaldo og CMT, valgt at uddelegere arbejdsmiljøkoordineringen. Det betyder, at CMT og Ansaldo har bygherrens arbejdsmiljøkoordinatorer ansat i deres organisation. I praksis er det entreprenørerne, der udfører arbejdsmiljøarbejdet, og Metroselskabet fører tilsyn med arbejdet.

Politik

Arbejdsmiljø i Metroselskabet er et linjeansvar og er rodfæstet i virksomhedens topledelse. Metroselskabet har forpligtet sig til at have et godt arbejdsmiljø for alle ansatte og vil konstant arbejde for at sikre, at anlægget af Cityringen foregår sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt.

Det betyder, at Metroselskabet vil:

- følge al relevant lovgivning og sætte høje standarder for vores arbejdsmiljøarbejde
- arbejde på at minimere ulykkesfrekvensen og forhindre arbejdsrelateret sygdom eller ulykker
- sikre, at arbejdsmiljøarbejdet på Cityringen følger best practise inden for det tekniske og sociale område
- inspirere og uddanne medarbejdere på projektet, så de har tilstrækkelig viden om arbejdsmiljøregler, så de kan agere hensigtsmæssigt
- ikke gå på kompromis med arbejdsmiljøet af økonomiske eller fremdriftsmæssige årsager.

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.

For at sætte fokus på arbejdsmiljøet bliver der gennemført en række initiativer, blandt andet gennemføres der kampagner med specielt fokus på forebyggelse af ulykker. Derudover er alle Metroselskabets site managers uddannede arbejdsmiljøkoordinatører, så de har de rette kompetencer til at føre tilsyn med entreprenørerne på Cityringens 21 byggepladser.

En referencegruppe er etableret vedrørende anlægget af Cityringen. Referencegruppen medvirker til en øget dialog om arbejdsmiljøet med entreprenører, organisationer og myndigheder. Medlemmerne af referencegruppen kommer fra byggeriets parter, Arbejdstilsynet, bygherren, entreprenørerne, NFA og andre interessenter.

Status på arbejdsmiljø på Cityringen

Grafen på næste side viser udviklingen i ulykkesfrekvensen på Cityringen fra opstart af byggefasen og indtil 31. december 2012. Ulykkesfrekvensen opgøres som ulykker, der har medført fravær, pr. 1 mio. arbejdstimer og sammenlignes med det nationale gennemsnit for ulykker i bygge- og anlægsbranchen opgjort af Dansk Arbejdsgiverforening.

Cityringen afslutter 2012 med en ulykkesfrekvens på 27, hvilket er langt over målet på 16. Dette er ikke tilfredsstillende, og der arbejdes sammen med vores entreprenører for at forbedre indsatsen inden for arbejdsmiljøet og ulykkesforebyggelse.

Metroselskabet har iværksat følgende initiativer:

- Arbejdsmiljøkampagner rettet mod håndværkerne på byggepladsen – fokus på egen/andres sikkerhed.
- Alle ulykker og tæt-på-hændelser analyseres for forebyggende/korrigerende handlinger for at undgå, at de sker igen.
- Faste byggeledere på alle byggepladser (både fra Ansaldo, CMT og Metroselskabet) fører tilsyn med sikkerheden.
- Ansaldo og CMT har en arbejdsmiljøorganisation, der dagligt følger op på, at sikkerheden på pladserne er i orden.
- Metroselskabet har derudover sin egen arbejdsmiljøorganisation, som følger op på entreprenørens indsats.
- Metroselskabet gennemfører arbejdsmiljø-audits på alle byggepladser minimum hver tredje måned. Dette er en gennemgang af entreprenørens overholdelse af eget arbejdsmiljøledelsessystem og dansk lovgivning.

Sociale klausuler – ILO-konventionen

Politik

Metroselskabet er opmærksom på de særlige forpligtigelser vedrørende f.eks. løn- og arbejdsvilkår, arbejdsmiljø, samfundsøkonomi, miljøhensyn mv. som varetagelsen af store offentlige anlægsarbejder indebærer. Selskabet har derfor indarbejdet ILO-konvention nr. 94 i kontrakter med Cityringens hovedentreprenører.

Handlingsplan og målopfyldelse

For at opfylde kontraktens bestemmelse om overholdelse af ILO-konvention nr. 94 skal entreprenøren sikre, at de ansatte, som

entreprenøren og dennes underentreprenører har beskæftiget, 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.

Hovedentreprenørerne på Cityringen er indtrådt i de respektive arbejdsgiverorganisationer og dermed som en del af arbejdsmarkedets parter i det arbejdsretlige system. Dette gør, at evt. spørgsmål vedr. overholdelse af ILO-konventionen kan løses i den almindelige danske arbejdsmarkedsmodel, hvor arbejdsmarkedets parter håndterer tvister om løn- og ansættelsesforhold i det arbejdsretlige system (dvs. forligsmægling, voldgift eller lign.).

Endvidere muliggør det, at den enkelte ansatte på byggeriet har mulighed for at rejse en sag gennem sin fagforening.

Overholdelsen af ILO-konventionen sikres således gennem den danske arbejdsmarkedsmodel.

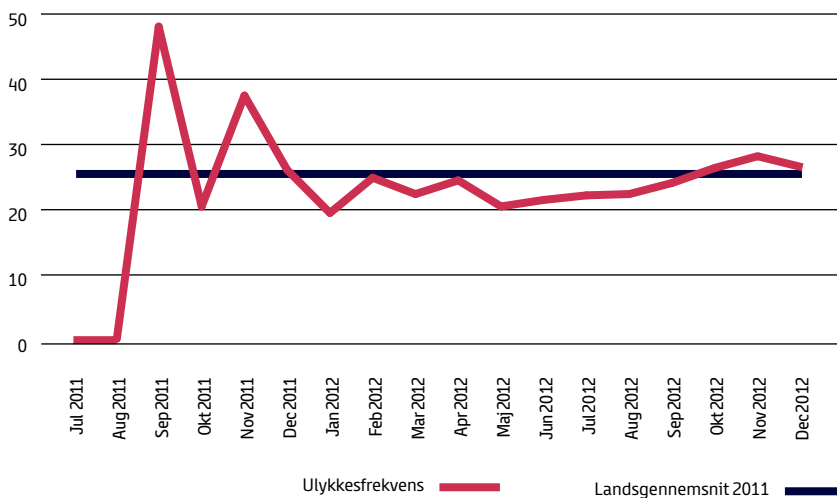
Uddannelsespladser på byggeriet af Cityringen – partnerskabet

Politik

Metroselskabet har et mål om at tilvejebringe praktik- og lærlingepladser på byggeriet af Cityringen. Selskabet indgik derfor i 2011 en frivillig partnerskabsaftale med entreprenørerne, Dansk Byggeri, 3F, BAT og LO, som sigter på at tilvejebringe lærlingepladser.

Status på arbejdsmiljø på Cityringen

Frekvens af arbejdsulykker = antal ulykker, som medførte sygefravær pr. 1 mio. arbejdstimer



“
Selskabet indgik
i 2011 en frivillig
partnerskabsaftale...
som sigter på
at tilvejebringe
lærlingepladser.”

Målsætningen er, at 5-7 pct. af de time-lønsansatte på byggepladserne skal være lærlinge. Aftalen administreres af Byggeriets Uddannelser, som er et samarbejde mellem Dansk Byggeri og 3F.

Handlingsplan og målopfyldelse

Som en del af partnerskabsaftalen medfinansierer Metroselskabet ansættelse af en matchmaker i Byggeriets Uddannelse. Matchmakeren har til opgave at finde match mellem de efterspurgte kompetencer til byggeriet og de lærlingesøgendes kompetencer. Baggrunden for denne indsats var, at organisationerne meget tidligt i processen påpegede, at etablering af kontakt erfaringsmæssigt var vanskelig. Dette vurderes fortsat at være en væsentlig udfordring, herunder at informere om det faglige uddannelsessystem.

Aftaleparterne konstaterede medio 2012, at der ikke var det forventede antal praktikpladser. Parterne har derfor arbejdet på at udvikle en ny ordning, hvor hovedentreprenøren ansætter lærlingene og låner dem ud til underentreprenører. Dette er en ordning, der kun er meget lidt erfaring med, og som findes i forskellige varianter. Den nye ordning har foreløbigt resulteret i, at CMT er blevet godkendt til at uddanne 8 struktørlærlinge.

Primo januar 2013 er der foruden ovennævnte tiltag påbegyndt et samarbejde med Den Regionale Praktikplads Enhed om matchning af uddannelsesforløb. Dette tiltag understøttes af de tekniske skolars forsøgsvisse ordning med praktikpladscenter.

Metroselskabet har i samarbejde med dets interessenter dannet en task force, der skal følge udviklingen i tilvejebringelse af praktikpladser på Cityringen.

Personale

Politik

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

I personalepolitikken indgår bl.a. en gavepolitik samt retningslinjer for whistleblowing. Begge dele er etableret for at modvirke mistanke om uredelig adfærd, herunder korruption og bestikkelse. Der har i 2012 ingen henvendelser været med ønske om at benytte retningslinjerne for whistleblowing.

Handlingsplan og målopfyldelse

I Metroselskabet arbejdes der forebyggende for at fremme medarbejdernes sundheds- og helbredsforhold. Det sker bl.a. ved at kombinere indsatsen for et bedre arbejdsmiljø med initiativer, der er rettet mod en sundere livsstil med øget trivsel i fokus. I Selskabets kantine lægges der vægt på en sund sammensætning af mad-udbuddet, og der er frugt og vand tilgængelig for alle medarbejdere. Ansættelsen i Metroselskabet giver endvidere mulighed for at tegne medlemskab med rabat i to fitness-kæder. Endvidere er der indgået et samarbejde med et cykelværksted, der på en fast ugedag hver anden uge besøger Metroselskabet, og hvor medarbejderne mod egenbetaling kan få repareret deres cykler. Selskabet har desuden en række cykler, der kan anvendes af medarbejderne i arbejdsmæssige sammenhæng. Begge initiativer er med til at underbygge en sundere livsstil blandt medarbejderne.

Metroselskabet tilbyder også en fysioterapiordning og en psykologordning for

medarbejderne. Ordningerne skal bl.a. sikre medarbejdernes fastholdelse til arbejdspladsen i tilfælde af sygdom eller uheld.

Retningslinjerne for whistleblowing er udarbejdet for at skabe respekt om Metroselskabets forpligtelser til at følge såvel love og forordninger som interne retningslinjer og politikker. Samtidig skal det medvirke til at sikre medarbejderne klare muligheder for rapportering samt beskyttelse af dem, der rapporterer, såfremt reglerne måtte blive overtrådt.

For at beskytte medarbejderne mod korruption er der udarbejdet en gavepolitik, der sikrer klare retningslinjer på dette område. Der er fastlagt retningslinjer for at modtage og give gaver.

Metroselskabets ansatte

Metroselskabet beskæftiger 219 ansatte – i alderen fra 19-70+ med en kønsfordeling på 45 pct. kvinder og 55 pct. mænd. Cirka 10 pct. af de ansatte er udlændinge, der primært kommer fra europæiske nabolande.

Metroselskabets medarbejdere har en bred uddannelsesmæssig sammensætning, idet Selskabet beskæftiger bl.a. ingeniører, landinspektører, geologer, arkitekter, dataloger, industrielle designere og tekniske tegnere samt en række samfundsvidenskabelige kandidater. Selskabet er en videnstung organisation og beskæftiger en lang række relativt højt specialiserede medarbejdere, f.eks. inden for arbejdet med tunneldesign, tunnelarbejde, elektriske installationer og sikkerhed samt miljø og risiko. En stor del af Selskabets medarbejdere har erfaring fra nationale og internationale anlægsprojekter som f.eks.

Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen, Stockholm og Malmø Tunnelbaner samt London Underground.

Ansættelseskontrakter i Metroselskabet
Selskabets medarbejdere er ansat på individuelle kontrakter med individuel løn og med vilkår vedrørende lønregulering, barsel og ferietillæg på niveau med de vilkår, som gælder for statens medarbejdere.

Denne form for kontrakt svarer i al væsentlighed til den, som anvendes i andre offentlige selskaber med lignede typer opgaver. Ansættelse på "individuel kontrakt" er en ansættelsesform, der også anvendes inden for staten.

Selskabet er jævnligt i dialog med fagforeningerne (f.eks. DJØF privat og HK privat) i spørgsmål om f.eks. ansættelser og fratrædelse.



3.0

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 2012. Årsrapporten er aflagt i tusinder DKK. Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

Generelt om indregning og måling

Aktiver indregnes i balancen, når det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil tilflyde interessentskabet og aktivets værdi kan måles pålideligt.

Forpligtelser indregnes i balancen, når det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil fragå interessentskabet og forpligtelsernes værdi kan måles pålideligt.

Ved første indregning måles aktiver og passiver til kostpris. Efterfølgende måles aktiver og forpligtelser som beskrevet for hver enkelt regnskabspost i det følgende.

Ved indregning og måling tages hensyn til forudsigelige tab og risici, der fremkommer inden årsrapporten aflægges, og som be- eller afkræfter forhold, der eksisterer på balancedagen.

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

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

Omregning fremmed valuta

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

Afledte finansielle instrumenter

Afledte finansielle instrumenter måles ved første indregning i balancen til kostpris, og efterfølgende til dagsværdi. Afledte finansielle instrumenter indregnes under henholdsvis 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, interessentskabets omkostninger til kontraktstyring m.v., 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 cashflow (genindvindingsværdi).

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

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

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

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

Bygninger, driftsmidler og inventar

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

EDB-udstyr	3 år
Inventar og driftsmidler i øvrigt	5 år
Midlertidigt kontorbyggeri	10 år

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 langtidsbudgettet, jævner

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 anlægsaktiver måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel 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 genanskaffelsværdi, 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 balancen.

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 balancen.

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 porteføljetragtning 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, leverandørgæld 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, leverandørgæld og anden gæld samt nettofinansieringsomkostninger.

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortfristede værdipapirer.

Segmentoplysninger

Der gives oplysninger på forretningssegmenter (primært segment). Interessentskabet driver kun erhvervs-mæssig 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 2012

Alle tal i 1.000 kr.			
	Note	2012	2011
Indtægter			
Metroens takstindtægter	2	676.878	634.596
Metroens driftsindtægter	2	276.242	237.030
Værdi af eget arbejde		127.831	101.386
Andre driftsindtægter	3	19.206	7.053
Indtægter i alt		1.100.158	980.065
Omkostninger			
Metroens driftsomkostninger	2	-704.557	-664.611
Personaleomkostninger	4	-128.076	-98.024
Andre eksterne omkostninger	5	-32.430	-26.120
Omkostninger i alt		-865.063	-788.755
Resultat før ned- og afskrivninger		235.095	191.310
Ned- og afskrivninger			
Afskrivninger	6	-204.707	-283.248
Nedskrivninger	6	1.977.020	-5.405.752
Ned- og afskrivninger i alt		1.772.313	-5.689.000
Resultat før finansielle poster		2.007.408	-5.497.690
Finansielle poster			
Finansielle indtægter	7	277.736	179.100
Finansielle omkostninger	7	-400.967	-635.639
Finansielle poster i alt		-123.231	-456.539
Resultat før markedsværdiregulering		1.884.177	-5.954.229
Markedsværdiregulering		-549.502	-2.882.470
Årets resultat		1.334.674	-8.836.699
Forslag til resultatdisponering			
Overført til næste år		1.334.674	-8.836.699



3.3 BALANCE

Aktiver pr. 31. december 2012

Alle tal i 1.000 kr.

	Note	2012	2011
Anlægsaktiver			
Materielle anlægsaktiver			
Anlæg af Metro	8	2.026.221	52.672
Metro i drift	9	5.093.764	5.253.262
Bygninger	10	63.342	54.537
Driftsmidler og inventar	10	1.019	1.177
Materielle anlægsaktiver i alt		7.184.346	5.361.648
Finansielle anlægsaktiver			
Andre kapitalandele	11	49.427	28.313
Tilgodehavender	12	917.592	966.642
Finansielle instrumenter	18	0	0
Finansielle anlægsaktiver i alt		967.019	994.954
Anlægsaktiver i alt		8.151.365	6.356.602
Omsætningsaktiver			
Ejendomme	13	13.190	11.955
Tilgodehavender	14	1.911.958	1.841.814
Værdipapirer	15	0	0
Likvide beholdninger	15	13	5.608
Omsætningsaktiver i alt		1.925.162	1.859.377
Aktiver i alt		10.076.528	8.215.979

Passiver pr. 31. december 2012

Alle tal i 1.000 kr.			
	Note	2012	2011
Kapitalindestående			
Primo		302.663	9.139.362
Årets tilgang		1.334.674	-8.836.699
Kapitalindestående i alt	16	1.637.337	302.663
Hensatte forpligtelser			
Hensatte forpligtelser	17	0	2.295.540
Hensatte forpligtelser i alt		0	2.295.540
Langfristede gældsforpligtelser			
Langfristede gældsforpligtelser	18	6.600.361	4.402.736
Langfristede gældsforpligtelser i alt		6.600.361	4.402.736
Kortfristede gældsforpligtelser			
Banklån		290.006	0
Leverandørgæld	19	1.532.788	1.203.130
Anden gæld	20	16.036	11.911
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		1.838.829	1.215.041
Gældsforpligtelser i alt		8.439.190	5.617.777
Passiver i alt		10.076.528	8.215.979
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.

	2012	2011
Pengestrømme fra driftsaktivitet		
Metroens takstindtægter	676.878	634.596
Metroens driftsindtægter	276.242	237.030
Andre driftsindtægter	19.206	7.053
Metroens driftsomkostninger	-704.557	-664.611
Personaleomkostninger	-128.076	-98.024
Andre eksterne omkostninger	-32.430	-26.120
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt	107.263	89.923
Pengestrømme fra investeringsaktivitet		
Investeringer i anlæg af Metro	-2.205.692	-3.551.428
Investeringer i bygninger, driftsmidler og inventar	-13.637	-1.312
Investeringer i værdipapirer (ekskl. værdiregulering)	0	325.000
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt	-2.219.330	-3.227.740
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet		
Lånoptagelse, netto (ekskl. markedsværdiregulering)	1.648.123	1.750.000
Tilgodehavender	-42.209	-186.370
Kortfristede gæld	623.788	912.152
Nettofinansieringsomkostninger (ekskl. værdiregulering)	-123.231	-382.368
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt	2.106.471	2.093.414
Ændring i likvider	-5.595	-1.044.403
Likvider primo	5.608	1.050.042
Markedsværdiregulering, netto	0	-31
Likvider ultimo	13	5.608

3.5 NOTER

Note 1 Segmentoplysninger

Alle tal i 1.000 kr.				
	<i>Rådgivning*</i>	<i>Idriftsatte Metro</i>	<i>Cityringen</i>	I alt
	2012	2012	2012	2012
Indtægter	14.484	957.843	127.831	1.100.158
Omkostninger	-13.828	-723.404	-127.831	-865.063
Resultat før ned- og afskrivninger	656	234.439	0	235.095
Ned- og afskrivninger	0	-204.457	1.976.770	1.772.313
Resultat før finansielle poster	656	29.982	1.976.770	2.007.408
Anlægsaktiver				
Anlæg af Metro	0	73.620	1.952.601	2.026.221
Metro i Drift	0	5.093.764	0	5.093.764
Bygninger	0	63.342	0	63.342
Driftsmidler og inventar	0	137	882	1.019
Finansielle anlægsaktiver	0	967.019	0	967.019
Anlægsaktiver i alt	0	6.197.882	1.953.483	8.151.365
Omsætningsaktiver				
Ejendomme	0	0	13.190	13.190
Tilgodehavender	442	1.684.082	227.434	1.911.958
Omsætningsaktiver	442	1.684.083	240.624	1.925.149
Gældsforpligtelser				
Leverandørgæld	0	1.426.291	106.497	1.532.788
Anden gæld	0	16.036	0	16.036
Kortfristede gældsforpligtelser	0	1.442.327	106.497	1.548.824

**Note 1** – fortsat

Alle tal i 1.000 kr.	<i>Rådgivning*</i>	<i>Idriftsatte Metro</i>	<i>Cityringen</i>	I alt
	2011	2011	2011	2011
Indtægter	1.932	876.747	101.386	980.065
Omkostninger	-1.906	-685.463	-101.386	-788.755
Resultat før ned- og afskrivninger	26	191.283	0	191.310
Ned- og afskrivninger	0	-283.248	-5.405.752	-5.689.000
Resultat før finansielle poster	26	-91.965	-5.405.752	-5.497.690
Anlægsaktiver				
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
Anlægsaktiver i alt	0	6.355.626	976	6.356.602
Omsætningsaktiver				
Ejendomme	0	0	11.955	11.955
Tilgodehavender	20	1.666.675	175.119	1.841.814
Omsætningsaktiver	20	1.666.675	187.074	1.853.769
Gældsforpligtelser				
Leverandørgæld	0	1.088.313	114.817	1.203.130
Anden gæld	0	11.911	0	11.911
Kortfristede gældsforpligtelser	0	1.100.224	114.817	1.215.041

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

Resultat af rådgivning efter finansielle poster og beregnet skat udgør 424 t.kr. (20 t.kr. i 2011)

Note 2 Driftsresultat Metro

Alle tal i 1.000 kr.	2012	2011
Metroens takstindtægter	676.878	634.596
Metroens driftsindtægter		
Udlejning af Metro	275.828	237.030
Øvrige indtægter	415	0
Metroens driftsindtægter i alt	276.242	237.030
Andre driftsindtægter	4.722	5.121
Indtægter i alt	957.843	876.746
Metroens driftsomkostninger		
Betaling for drift	-676.878	-634.596
Kontraktstyring mv.	-23.401	-25.950
Øvrige omkostninger	-4.278	-4.066
Metroens driftsomkostninger i alt	-704.557	-664.611
Administrationsomkostninger	-18.846	-20.851
Omkostninger i alt	-723.404	-685.463
Resultat før afskrivninger	234.439	191.283
Afskrivninger	-204.457	-283.248
Resultat før finansielle poster	29.982	-91.965

Interessentskabet har udliciteret driften af Metroen. Lejebetalingen afhænger af Metroens samlede driftsresultat. I 2012 har Metroen haft 54 mio. passagerer (54 mio. i 2011). Takstindtægterne i 2012 er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt på 12,01 kr. (11,68 kr. i 2011).

Afskrivninger for 2011 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.

	2012	2011
Lønninger og honorarer	100.453	77.473
Pensioner	15.889	11.497
Udgifter til social sikring	6.662	4.598
Øvrige personaleomkostninger	5.072	4.456
Personaleomkostninger i alt	128.076	98.024
Heraf udgør:		
Løn til direktionen	2.132	2.022
Øvrige udbetalinger til direktionen	183	178
Pension til direktionen	320	304
Honorar til bestyrelsen	1.917	1.860
Gennemsnitligt antal medarbejdere (årsværk)	171	133
Medarbejdere ultimo	219	160

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

Note 5 Andre eksterne omkostninger

Alle tal i 1.000 kr.	2012	2011
Administrationsomkostninger	25.591	19.865
Konsulentomkostninger	6.838	6.255
Andre eksterne omkostninger i alt	32.430	26.120

Note 6 Ned- og afskrivninger

Alle tal i 1.000 kr.	2012	2011
Afskrivninger Metro i drift	-199.717	-278.387
Afskrivninger Bygninger, Driftsmidler og inventar	-4.990	-4.861
Nedskrivninger Cityringen (hensættelse)	0	-5.405.752
Tilbageførsel af nedskrivning (værdiregulering)	1.977.020	0
Ned- og afskrivninger i alt	1.772.313	-5.689.000

Afskrivninger på Metro i drift indeholder i 2011 regulerede afskrivninger vedrørende tidligere år (68 mio. kr.), da kostprisen for Metro i drift er reguleret som følge af kendelsen i voldgiftssagen med anlægssentreprenøren, COMET fra Metroens etape 1 og 2A. Se note 21.

Note 7 Finansielle poster og markedsværdiregulering

Alle tal i 1.000 kr.

	2012	2011
Finansielle indtægter		
Renteindtægter fra finansielle anlægsaktiver	6.436	12.617
Renteindtægter fra tilgodehavender	45.965	51.618
Renteindtægter fra likvid beholdning, værdipapirer mv.	222.395	112.625
Valutakursregulering	2.939	2.240
Finansielle indtægter i alt	277.736	179.100
Finansielle omkostninger		
Renteudgifter	-398.749	-634.260
Valutakursregulering	-2.218	-1.379
Finansielle omkostninger i alt	-400.967	-635.639
Finansielle poster i alt	-123.231	-456.539
Markedsværdiregulering i alt	-549.502	-2.882.470

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. Der henvises til ledelsesberetningens omtale heraf i afsnit 2.1

Den regnskabsmæssige følsomhed vedrørende markedsværdireguleringen kan udtrykkes ved basis point value (BPV). Med selskabets nuværende finansielle portefølje (swap) udgør BPV 34,0 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 pct. vil medføre en stigning i markedsværdireguleringen og dermed en belastning af resultatet på 3,4 mia. kr. Tilsvarende vil en stigning i renteniveauet på 1 pct. medføre en forbedring af resultatet med 3,4 mia. kr.

Ændringen i markedsværdireguleringen fra 2011 til 2012 skyldes hovedsageligt, at renteniveauet er faldet i perioden.

I renteudgifter for 2011 indgår foreløbigt estimerede akkumulerede renteudgifter med 389 mio. kr. for tidligere år vedrørende forrentningen af det beløb, som Voldgiftsretten har tilkendt anlægsentreprenøren, COMET fra Metroens etape 1 og 2A.

Note 8 Anlæg af Metro

Alle tal i 1.000 kr.			
	<i>Idriftsatte Metro</i>	<i>Cityringen</i>	I alt
Anskaffelsessum			
Primo	52.672	4.563.950	4.616.622
Årets netto tilgang	61.167	2.271.121	2.332.288
Overført til Metro i Drift	-40.218	0	-40.218
Ultimo	73.620	6.835.072	6.908.692
Ned- og opskrivninger			
Primo	0	-4.563.950	-4.563.950
Årets opskrivninger	0	0	0
Årets nedskrivninger (forbrug af hensættelse)	0	-2.271.121	-2.271.121
Årets nedskrivninger (regulering af hensættelse)	0	-24.419	-24.419
Tilbageførsel af nedskrivning (værdiregulering)	0	1.977.020	1.977.020
Ultimo	0	-4.882.471	-4.882.471
Bogført primoværdi	52.672	0	52.672
Bogført ultimoværdi	73.620	1.952.601	2.026.221
Genindvindingsværdi 31.12.2012			
Bogført værdi 31.12.2012, jf. note 8 og 9	5.167.384	-	
Merværdi	5.116.056	0	
Modregning	-5.116.056	5.116.056	
Merværdi 31.12.2012		1.952.601	

Den idriftsatte Metro måles jf. regnskabspraksis til kostpris med fradrag af foretagne af- og nedskrivninger og er ikke tidligere nedskrevet i Metroselskabets regnskab. Den overskydende genindvindingsværdi opskrives derfor ikke i dette aktiv, men modregnes i opgørelsen af værdien af Cityringen. Værdien af Cityringen er efter modregningen positiv og tidligere foretagne nedskrivninger på Cityringen tilbageføres med den positive merværdi. Årets nedskrivninger er modregnet i de hensatte forpligtelser. Der henvises til ledelseberetningens omtale heraf i afsnit 2.1 og note 17.

Værdien af Cityringen er baseret på en opgjort genindvindingsværdi for den samlede Metro. Genindvindingsværdien er beregnet på basis af indarbejdede forventninger til fremtiden i selskabets langtidsbudget, der indgår som bilag i årsrapporten. Herunder er anvendt en gennemsnitlig realrente på 2,2 pct. i de første 20 år stigende til 4 pct. på længere sigt. Den i beregningen anvendte rente er højere end det aktuelle renteniveau i markedet, da der er indregnet et risikotillæg. Anvendelse af en lavere aktuel markedsrente ville øge den opgjorte genindvindingsværdi og dermed forbedre årets resultat. Til illustration ville anvendelse af en 1 pct. lavere rente i de første 20 år medføre, at genindvindingsværdien og dermed årets resultat ville have været 3,6 mia. kr. højere. Omvendt ville anvendelse af en 1 pct. højere rente i denne periode have medført et 2,9 mia. kr. lavere resultat.

**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>	I alt
Anskaffelsessum					
Primo	2.706.559	1.562.731	1.505.488	480.100	6.254.877
Årets netto tilgang	0	0	0	0	0
Overført fra Anlæg af Metro	7.827	3.782	4.573	24.036	40.218
Ultimo	2.714.386	1.566.513	1.510.061	504.136	6.295.096
Ned- og afskrivninger					
Primo	-140.601	-167.096	-354.000	-339.918	-1.001.616
Årets afskrivninger	-28.711	-34.346	-72.780	-63.880	-199.7177
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0
Ultimo	-169.312	-201.442	-426.780	-403.798	-1.201.332
Bogført primoværdi	2.565.958	1.395.635	1.151.487	140.181	5.253.262
Bogført ultimoværdi	2.545.074	1.365.071	1.083.281	100.338	5.093.764

Under Metro i drift indgår omkostninger til implementering af rejsekort på 23 mio. kr.

Note 10 Bygninger, driftsmidler og inventar

Alle tal i 1.000 kr.			
	<i>Driftsmidler og inventar</i>	<i>Midlertidigt kontorbyggeri</i>	I alt
Anskaffelsessum			
Primo	1.621	70.402	72.023
Årets netto tilgang	156	13.481	13.637
Ultimo	1.776	83.884	85.660
Afskrivninger			
Primo	-444	-15.865	-16.309
Årets afskrivninger	-314	-4.676	-4.990
Ultimo	-757	-20.541	-21.299
Bogført primoværdi	1.177	54.537	55.714
Bogført ultimoværdi	1.019	63.342	64.361

Årets tilgang vedrørende midlertidigt kontorbyggeri omfatter tilbygning af Metroselskabets kontorfaciliteter med ca. 800 kvm.

Afskrivningerne foretages lineært over aktivernes forventede levetid.

Note 11 Andre kapitalandele

Alle tal i 1.000 kr.	Rejsekort A/S	Rejseplanen A/S	I alt
Primo	27.985	328	28.313
Årets tilgang	21.114	0	21.114
Årets afgang	0	0	0
Ultimo	49.099	328	49.427

Årets tilgang på 21,1 mio. kr. i Rejsekort A/S er foretaget i henhold til godkendt aktstykke Akt 105 af 5. maj 2011.

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.	Frederiksberg Kommune	Øvrige tilgodehavender	I alt
Primo	929.024	37.617	966.640
Årets tilgang	6.436	972	7.408
Årets afgang	-56.456	0	-56.456
Ultimo	879.004	38.589	917.593

Øvrige tilgodehavender er selskabets ansvarlige lånekapital til Rejsekort A/S. Tilgodehavende hos Frederiksberg Kommune afdrages ved at Frederiksberg Kommune årligt indbetaler ca. 56 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 2012 har selskabet overtaget 10 lejligheder. Lejlighederne udlejes på markedsmæssige vilkår. Et eventuelt tab eller en gevinst ved salg af lejlighederne vil indgå i anlægssummen for Cityringen.

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

Note 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 2012 er indeholdt akkumuleret udbetaling på 839 mio. kr. ekskl. renter.

Under tilgodehavender indgår tillige tilgodehavende moms med 140 mio. kr. Periodiserede renter udgør 46 mio. kr.

Note 15 Værdipapirer og likvide beholdninger

Alle tal i 1.000 kr.	2012	2011
Værdipapirer over 3 måneder	0	0
Værdipapirer i alt	0	0
Likvide midler	13	5.608
Aftaleindskud	0	0
Værdipapirer under 3 måneder	0	0
Likvide beholdninger i alt	13	5.608

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>	I alt
Primo	660.857	9.590.000	-7.403.397	2.847.460	-2.544.797	302.663
Årets tilgang	0	0	1.884.177	1.884.177	-549.502	1.334.674
Ultimo	660.857	9.590.000	-5.519.220	4.731.637	-3.094.299	1.637.337

Note 17 Hensatte forpligtelser

Alle tal i 1.000 kr.		
	2012	2011
Primo	-2.295.540	0
Årets tilgang	0	-2.295.540
Årets afgang	2.295.540	0
Hensatte forpligtelser i alt	0	-2.295.540

	<i>Metro i drift</i>	<i>Cityring</i>
Specifikation af tilgang		
Genindvindingsværdi 2011	9.319.215	-9.419.033
Bogført værdi 31. december 2011	5.305.934	0
Merværdi 2011	4.013.281	-9.419.033
Modregning	-4.013.281	4.013.281
Investeringer Cityringen 2011		3.110.212
Hensættelse primo 2012		-2.295.540
Investeringer Cityringen 2012		2.271.121
Resthensættelse efter nedskrivning		-24.419
Regulering 2012		24.419
Resthensættelse 31. december 2012		0

Note 17 – fortsat

Den ibrugtagne Metro måles jf. regnskabspraksis til kostpris med fradrag af foretagne af- og nedskrivninger og er ikke tidligere nedskrevet i Metroselskabets regnskab. Den overskydende genindvindingsværdi opskrives derfor ikke i dette aktiv, men modregnes i opgørelsen af værdien af Cityringen. Resterer der herefter et nedskrivningsbehov, indregnes der en hensat forpligtelse som følge af investeringen i Cityringen. Genindvindingsværdien pr. 31. december 2012 er for den samlede Metro, beregnet til en positiv værdi på 1,9 mia. kr., hensættelsen reguleres som følge af denne beregning til 0 kr. pr. 31. december 2012. Beregninger på følsomhed i renteniveau fremgår af note 8.

Note 18 Langfristede gældsforpligtelser og finansielle instrumenter

Alle tal i 1.000 kr.

	2012	2011
Lån	-3.678.590	-1.969.127
Finansielle instrumenter	-2.923.638	-2.433.536
Valutatermener	1.867	-74
Langfristede gældsforpligtelser i alt	-6.600.361	-4.402.736

I 2012 har selskabet optaget lån for 1.699 mio. kr. (nominelt 1.190 mio. kr.). Værdien af selskabets finansielle instrumenter er indregnet i den samlede værdi af gældsforpligtelser pr. 31. december 2012. Pr. 31. december 2012 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 trepartsftale mellem Danmarks Nationalbank, Transportministeriet og Metroselskabet.

Af selskabets langfristede gældsforpligtelse forfalder 1.748 mio. kr. (1.600 mio. kr. nominelt) efter 1 år og inden for 5 år.

Note 19 Leverandørgæld

I leverandørgæld pr. 31. december 2012 er indeholdt ekstrabetaling til anlægsprenøren, COMET fra Metroens etape 1 og 2A som følge af den afsagte voldgiftskendelse i april 2012. 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.

I leverandørgæld pr. 31. december 2012 er tillige indeholdt et beløb på 300 mio. kr. til Københavns Kommune og Staten. Beløbet udgør Københavns Kommunes og Statens indbetalinger vedrørende Metro til Nordhavn. Beløbet indgår i regnskabsposten leverandørgæld indtil der er truffet beslutning om etablering af Metro til Nordhavn. Når beslutningen om Metro til Nordhavn er besluttet, vil beløbet blive overført til kapitalindestående.

Af leverandørgæld vedrører 66 mio. kr. periodiserede rentebetalinger.

Note 20 Anden gæld

Alle tal i 1.000 kr.	2012	2011
Skyldig A-skat	159	116
Skyldige feriepenge	15.876	11.795
Anden gæld i alt	16.035	11.911

Note 21 Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser

Kontraktlige forpligtelser

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører vedrørende Cityringen har en samlet restværdi på 11.137 mio. kr. (2013-priser).

Med henblik på driften af Metro indtil december 2015 er der endvidere indgået kontrakt med en samlet restværdi på 962 mio. kr. Ud over kontraktbetalinger vil der være mulighed for incitamentsbetalinger.

Vedrørende driften af Cityringen er der indgået kontrakt med en samlet værdi på 1.755 mio. kr. i en 5 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. Voldgiftsretten afsagde den 10. april 2012 kendelse i sagens hovedspørgsmål. Konsekvenserne af Voldgiftsrettens kendelse blev indarbejdet i Metroselskabets regnskab for 2011. 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 2.7

DSB og Metroselskabet har i december 2012 anlagt en voldgiftssag mod Trafikselskabet Movia. Sagen vedrører DSB og Metroselskabets krav mod Movia om nedregulering af Movias indtæger fra ændring af tællerresultatet fra 2008 og fremad.

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.

Note 22 Revisions- og rådgivningshonorar

Alle tal i 1.000 kr.		
	2012	2011
Rigsrevisionen	366	450
BDO Kommunernes Revision A/S	556	360
Deloitte	590	527
Lovpligtig revision i alt	1.512	1.337
Deloitte	51	35
Rigsrevisionen	0	30
Anden revision i alt	51	65
Deloitte	289	209
Rådgivningshonorar i alt	289	209

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 2012 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
	2012	2012	2011
Værdipapirer og aftaleindskud	0	0	0
Lån	-2.940.000	-3.678.590	-1.969.127
Finansielle instrumenter	0	-2.921.771	-2.433.610
Periodiserede renter, værdipapirer og aftaleindskud	-	0	0
Periodiserede renter, finansielle instrumenter	-	-19.631	-43.762
Nettopassiver i alt	-2.940.000	-6.619.992	-4.446.499

Note 24 – fortsat**Valutakursrisiko**

Valutafordeling (mio. kr.), markedsværdi	<i>Lån</i>	<i>Finansielle instrumenter</i>	<i>Nettoposition</i>
DKK < 1 år	0	-1.295	-1.295
DKK > 1 år	-3.691	-1.807	-5.498
EUR < 1 år	0	1.297	1.297
EUR > 1 år	0	-1.124	-1.124
I alt	-3.691	-2.929	-6.620

Renterisiko

Rentebinding, pr. 31. december 2012 (mio. kr.), markedsværdi			
<i>Periode</i>	<i>DKK</i>	<i>EUR</i>	Total
0 – 1 år	-1.295	1.297	2
1 – 5 år	-851	-750	-1.601
5 – 10 år	-507	0	-507
10 – 20 år	-60	-374	-434
> 20 år	-4.079	0	-4.079
Total	-6.792	173	-6.620

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.

Kreditrisiko fordelt på rating kategori, pr. 31. december 2012			
<i>Total modpartseksposering (markedsværdi, mio. kr.)</i>	<i>Lån</i>	<i>Finansielle instrumenter</i>	Total
AAA	-3.691	0	-3.691
AA	0	-1.139	-1.139
A	0	-1.790	-1.790
Total	-3.691	-2.929	-6.620



4.0

METRO- SELSKABETS BESTYRELSE

4.1 Metroselskabets
bestyrelse

4.1

METROSELKABETS BESTYRELSE

MetroSelskabets bestyrelse**Henning Christophersen****(bestyrelsesformand)**

Udpeget af staten

Fhv. minister og EU-kommissær

Tillidshverv:

- Seniorpartner i Kreab A/B
- Formand for Luftfartsudvalget
- Bestyrelsesformand for The 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 for Københavns Kommunes Ungdomsskole
- Bestyrelsesformand for 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 i R98
- Bestyrelsesmedlem i Kommunernes Landsforening (repræsentantskab samt kommunekontaktråd for hovedstaden)
- Bestyrelsesmedlem i Zoologisk have
- Bestyrelsesmedlem i Øresundskomiteen
- Bestyrelsesmedlem i Wonderful Copenhagen Fonden
- Bestyrelsesmedlem i 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 i en række datterselskaber af J. Lauritzen A/S
- Formand for DSEB (Danish Society for Education and Business)
- Formand for Komitéen for god Selskabsledelse
- Bestyrelsesmedlem i The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)

Hans Jensen

Udpeget af staten
Fhv. formand for LO

Tillidshverv:

- Bestyrelsesmedlem i Panda VVS
- Bestyrelsesmedlem i Museet Arken
- Bestyrelsesmedlem i Maj Invest
- Bestyrelsesmedlem i Refshaleøen Ejendomsselskab
- Næstformand i bestyrelsen for Dansk Erhvervsinvestering

- Medlem af Danmarks Nationalbanks repræsentantskab
- Formand for Dansk Folkeferie

Klaus Mygind

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns
Borgerrepræsentation

Tillidshverv:

- Medlem af Beskæftigelse og Integrationsudvalget i Københavns Kommune
- Medlem af Revisionsudvalget i Københavns Kommune

Birthe Skaarup

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns
Borgerrepræsentation

Tillidshverv:

- Medlem af Kultur og Fritidsudvalget
- Medlem af Sundhed og Omsorgsudvalget
- Medlem af Folkeoplysningsudvalget
- Medlem af Kontaktudvalget
- Næstformand for Kræftens Bekæmpelse i Regionsudvalget

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
- Medlem af Aftagerpanelet på IFSK, Københavns Universitet
- Medlem af Trængselskommissionen og formandskab i to arbejdsgrupper herunder



5.0

PÅTEGNINGER

- 5.1 Ledespåtegning
- 5.2 De uafhængige
revisorers erklæringer

5.1


LEDELSESPÅTEGNING

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2012 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, den 12. april 2013

Direktion

Henrik Plougmann Olsen

Bestyrelse

Henning Christophersen (formand)

Klaus Mygind

Jørgen Glenthøj (næstformand)

Birthe Skaarup

Jesper Christensen (næstformand)

Bente G. Rønnebæk

Birgit Aagaard-Svendsen

Hans Jensen

Kåre Møller Madsen

5.2

DE UAFHÆNGIGE REVISORERS ERKLÆRINGER

Til interessenterne
i Metroselskabet I/S

Påtegning på årsregnskabet

Vi har revideret årsregnskabet for Metroselskabet I/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2012, der omfatter anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter. Årsregnskabet udarbejdes efter bestemmelserne i interessentskabskontrakten mellem Den Danske Stat, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune 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 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 samt 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 intern kontrol, der er relevant 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 indgående 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 2012 samt af resultatet af Metroselskabet I/S' aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2012 i overensstemmelse med bestemmelserne i interessentskabskontrakten mellem Den Danske Stat, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune 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 indgående aftaler og sædvanlig praksis.

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 2013

Deloitte

John Menå
Statsautoriseret revisor

Lyng Skovgaard
Statsautoriseret revisor

Rigsrevisionen

Lone Strøm
Rigsrevisor

Tina Møllerup Laigaard
Kontorchef

BDO Kommunernes Revision

Lasse Jensen
Statsautoriseret revisor



6.0

BILAG

6.1 Langtidsbudget

6.1

LANGTIDSBUDGET

Nedenstående langtidsbudget 2013 er vedtaget i december 2012. I forhold til langtidsbudget 2012 fra december 2011 er der foretaget to væsentlige justeringer i langtidsbudgettet, jf. afsnit 2.7.

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 2013 på 55,5 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 2013-priser baseret på den realise-

rede udvikling i taksterne i perioden og endvidere justeret i overensstemmelse med den konstaterede passagersammensætning i 2011. Taksten pr. påstiger er i 2013 budgetteret med 12,29 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 2010. Disse forudsætninger er anvendt i beregningsforudsætningerne i den opdaterede passagerprognose.

Drifts- og anlægsomkostninger

3. Driftsomkostningerne for den idriftsatte Metro er estimeret på baggrund af selskabets omkostninger i henhold til drifts- og vedligeholdelseskontrakten. For Cityringen er der taget udgangspunkt i transportsystemkontrakten. Da den forudsatte realstigning i taksterne erfaringsmæssigt vurderes at slå delvis igennem på indekseringen af driftsomkostningerne til Metroen, er der budgetteret med en realstigning i driftsomkostningerne svarende til ca. 60 pct. af den forudsatte reeltakststigning. I perioden 2013 - 2018 budgetteres

med omkostninger til driftsmobilisering for Cityringen på i alt 400 mio. kr. i 2013-priser. I 2018 budgetteres med omkostninger til Trial run for Cityringen på i alt 139 mio. kr. i 2013-priser.

4. Anlægsomkostningerne til Cityringen er fastlagt med udgangspunkt i de indkomne tilbud på transportsystemkontrakten og civilwork-kontrakten. De samlede anlægsomkostninger er vurderet til 21,3 mia. kr. i 2010-priser (22,4 mia. kr. i 2013-priser). Opregning af restbudget fra 2010-priser til aktuelt prisniveau er baseret på kontrakindeks og Finansministeriets anlægsindeks. Omkostningerne i de enkelte år er baseret på de foreløbige betalingsplaner. De endelige betalingsplaner er under udarbejdelse med anlægsentreprenørerne.

5. Reinvesteringerne i forbindelse med Cityringen er baseret på forudsætningerne i principaftalen og udgør hvert 10. år 251 mio. kr., hvert 25. år 1.131 mio. kr. og efter 50 år herudover 503 mio. kr. i 2013-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 293 mio. kr. i 2013-priser. Der er i overensstemmelse med interessentskabskontrakten ikke indregnet reinvesteringer i tog, tunneller og stationer.

Øvrige forhold

7. Anlægsentreprenørens (den idriftsatte Metro) gæld til Metroselskabet i form af den etablerede likviditetsbro forudsættes betalt når Voldgiftrettens afgørelse på de opfølgende spørgsmål om

renter, valuta mv. foreligger. Selskabet forventer en afgørelse i løbet af 2013.

8. Ekstrabetalingen til COMET, som følge af afgørelsen i Voldgiftsagen med COMET er indarbejdet. Ekstrabetalingen forventes modregnet i anlægsentreprenørens betaling af likviditetsbroen.

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

10. Det er forudsat, at "anden gæld", der ikke er rentebærende, vokser til ca. 600

mio. kr., når anlægsarbejderne er på det højeste for igen at falde til ca. 100 mio. kr.

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 rentefordækning. Gæld ud over rentefordækningen forrentes med en realrente på 3,5 pct. p.a. På kortsigt tages endvidere hensyn til selskabets faktiske renteforventninger.

12. Det forudsættes, at alle priser fra 2013 stiger med 2 pct. p.a.

Langtidsbudget 2013 for Metroselskabet I/S (løbende priser)

Mio. kr.

Inflation 2 pct.

Renteforudsætninger:

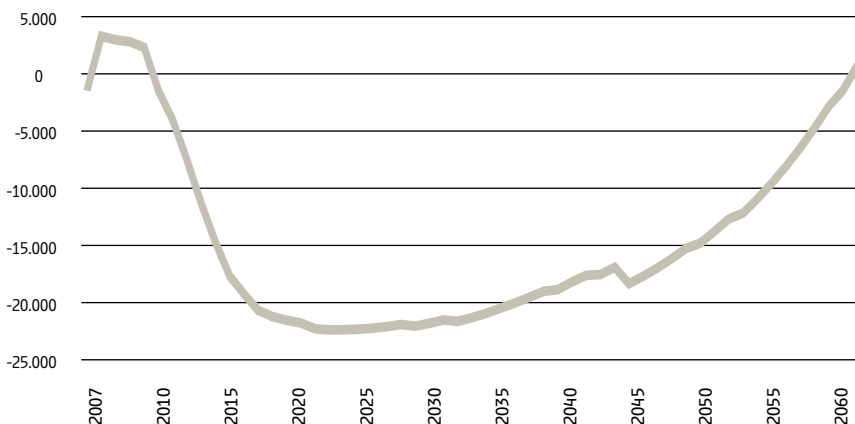
På aftaler på rentefordækning indregnes den faktiske rentesats.

Gæld ud over rentefordækningen forrentes med en realrente på 3,5 pct. svarende til en nominel rente på 5,5 pct.

Anlægssum Cityringen (2010 prisniveau)

21.323

Mio. kr.





Langtidsbudget 2013 for Metroselskabet I/S (løbende priser) – fortsat

Mio. kr.	År	Tilgodehavender	Anden gæld	Den idriftsatte Metro		Cityringen		Indeksring
				Investeringer	Reinvesteringer	Investeringer	Reinvesteringer	
	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		-141	-46	-16	-3.008	0	-102
	2012	200	180	-36	-61	-2.295	0	-137
	2013	790	180	-261	-85	-3.029	0	-181
	2014		180	-82	-26	-2.898	0	-174
	2015		-98	-6	-27	-3.597	0	-215
	2016		-98	0	-31	-2.891	0	-173
	2017		-98	0	-29	-2.199	0	-132
	2018		-98	0	-15	-534	0	-32
	2019		-98	0	-3	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	-325	-20
	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	-396	-24
	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	-1.969	-121
	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	-483	-30
	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	-589	-36
	2060			0	0	0	0	0

Driftsoverskud				Likviditets- virkning	Renter	Bevægelse	Kasse primo	Kasse ultimo	
Den idriftsatte Metro		Cityringen							
Indtægter	Udgifter	Indtægter	Udgifter						
									-1.402
380	-354	0	0	4.708	-17	4.691	-1.402		3.288
501	-444	0	0	-469	152	-317	3.288		2.971
530	-464	0	0	-280	114	-166	2.971		2.805
595	-484	0	0	-486	-4	-490	2.805		2.315
635	-443	0	0	-3.122	-15	-3.137	2.315		-822
647	-486	0	-48	-2.036	-171	-2.207	-822		-3.029
670	-495	0	-33	-2.444	-329	-2.773	-3.029		-5.802
699	-513	0	-33	-2.846	-264	-3.110	-5.802		-8.912
744	-530	0	-130	-3.860	-473	-4.297	-8.912		-13.210
781	-545	0	-116	-3.073	-584	-3.657	-13.210		-16.867
813	-552	0	-46	-2.243	-763	-3.007	-16.867		-19.874
849	-569	0	-165	-564	-848	-1.412	-19.874		-21.286
879	-575	642	-479	366	-879	-514	-21.286		-21.799
907	-591	797	-520	593	-900	-307	-21.799		-22.106
936	-607	915	-553	690	-912	-222	-22.106		-22.328
965	-624	1.040	-588	446	-929	-486	-22.328		-22.814
996	-641	1.121	-615	862	-942	-81	-22.814		-22.894
1.027	-621	1.156	-593	969	-942	27	-22.894		-22.867
1.060	-638	1.191	-609	1.004	-937	66	-22.867		-22.801
1.092	-656	1.227	-627	1.038	-930	107	-22.801		-22.693
1.126	-673	1.265	-644	1.073	-921	151	-22.693		-22.542
1.162	-692	1.303	-662	1.111	-910	201	-22.542		-22.341
1.199	-711	1.366	-685	823	-924	-101	-22.341		-22.442
1.235	-730	1.408	-705	1.208	-917	291	-22.442		-22.151
1.260	-745	1.436	-719	1.232	-899	333	-22.151		-21.818
1.285	-760	1.465	-733	830	-906	-76	-21.818		-21.894
1.311	-775	1.494	-748	1.282	-898	384	-21.894		-21.510
1.337	-791	1.524	-763	1.307	-876	431	-21.510		-21.079
1.364	-806	1.554	-778	1.334	-824	510	-21.079		-20.569
1.391	-822	1.585	-794	1.360	-849	511	-20.569		-20.058
1.419	-839	1.617	-809	1.387	-820	567	-20.058		-19.490
1.447	-856	1.649	-826	1.415	-821	594	-19.490		-18.896
1.476	-873	1.682	-842	1.023	-799	224	-18.896		-18.672
1.506	-890	1.716	-859	1.472	-742	713	-18.672		-17.942
1.536	-908	1.750	-876	1.502	-855	647	-17.942		-17.295
1.566	-926	1.785	-894	1.012	-861	151	-17.295		-17.144
1.598	-945	1.821	-912	1.562	-838	725	-17.144		-16.420
1.630	-964	1.857	-930	-496	-854	-1.350	-16.420		-17.770
1.662	-983	1.895	-948	1.626	-871	755	-17.770		-17.015
1.695	-1.003	1.933	-967	1.658	-828	830	-17.015		-16.185
1.729	-1.023	1.971	-987	1.691	-782	910	-16.185		-15.275
1.764	-1.043	2.011	-1.006	1.725	-731	994	-15.275		-14.281
1.799	-1.064	2.051	-1.027	1.247	-689	558	-14.281		-13.723
1.835	-1.085	2.092	-1.047	1.795	-643	1.151	-13.723		-12.572
1.872	-1.107	2.134	-1.068	1.831	-642	1.189	-12.572		-11.383
1.909	-1.129	2.176	-1.089	1.233	-593	641	-11.383		-10.742
1.948	-1.152	2.220	-1.111	1.905	-539	1.366	-10.742		-9.376
1.987	-1.175	2.264	-1.133	1.943	-463	1.480	-9.376		-7.897
2.026	-1.198	2.310	-1.156	1.982	-381	1.601	-7.897		-6.296
2.067	-1.222	2.356	-1.179	2.021	-291	1.730	-6.296		-4.566
2.108	-1.247	2.403	-1.203	2.062	-195	1.867	-4.566		-2.699
2.150	-1.272	2.451	-1.227	2.103	-91	2.012	-2.699		-688
2.193	-1.297	2.500	-1.251	1.520	3	1.523	-688		836
2.237	-1.323	2.550	-1.276	2.188	77	2.265	836		3.100

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

T +45 3311 1700
E m@m.dk

Læs mere om Metroen på m.dk

Foto omslag
Metroselskabet / Scanpix, Stig Nørhald

Foto
India, Julie Selch Larsen side 4 / Scanpix, Mads Jensen
side 8 / India, Julie Selch Larsen side 16 / India,
Julie Selch Larsen side 24 / India, Julie Selch Larsen
side 27 / Ditte Valente side 29 / Metroselskabet,
Lene Skytthe side 32 / Søren Hytting side 37 / COBE,
SLETH MODERNISM, Polyform side 39 / Scanpix,
Tommy Wøldike side 48 / India, Julie Selch Larsen
side 54 / Metroselskabet, Lene Skytthe side 56 /
India, Julie Selch Larsen side 82 / Scanpix, Erik Refner
side 86 / Søren Hytting side 92

Design og layout, e-Types og India
Tryk, Cool Gray
ISBN 978-87-92378-10-1







Læs mere om Metroen på **m.dk**