

Årsrapport 2013
Metroselskabet I/S



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

T +45 3311 1700
E m@m.dk

Læs mere om metroen på m.dk

Foto
Das Büro, Ditte Valente, Metroselskabet.

Layout, e-Types Daily
Tryk, Cool Gray
ISBN ?



INDHOLD

| | | |
|-----|--------------------------------------|----|
| 1.0 | Velkommen | 5 |
| 2.0 | Ledelsesberetning | 13 |
| | Årets væsentlige begivenheder | 14 |
| | Årets resultat | 16 |
| | Cityringen | 23 |
| | Kommunikationsindsats | 26 |
| | Udgifter til Cityringen og Nordhavn | 29 |
| | Metroen | 30 |
| | Større projekter | 37 |
| | Forretningsstrategi | 40 |
| | Virksomhedsledelse | 42 |
| | Samfundsansvar | 48 |
| 3.0 | Årsregnskab | 59 |
| | Regnskabspraksis | 61 |
| | Resultatopgørelse | 65 |
| | Balance | 66 |
| | Pengestrømsopgørelse | 68 |
| | Noter | 69 |
| 4.0 | Metroselskabets bestyrelse | 87 |
| 5.0 | Påtegninger | 91 |
| | Ledespåtegning | 92 |
| | De uafhængige revisorers erklæringer | 94 |
| 6.0 | Bilag til ledelsesberetningen | 97 |
| | Langtidsbudget | 98 |

Nørreport er en af Danmarks mest travle stationer. I 2014 får metrostationen en ekstra elevator.



1.0

VELKOMMEN

1.1

VELKOMMEN

Kære læser

2013 var et godt år for driften af metroen, hvor indtægterne var højere end ventet. Resultat før ned- og afskrivninger for 2013 blev således et overskud på 216 mio. kr. Selskabets samlede omsætning udgjorde 1.125. EBITDA svarer til 22 pct. Udgifterne til anlæg af Cityringen udgjorde 3,1 mia. kr. i 2013, og selskabets langfristede gæld udgjorde ultimo 2013 6,8 mia. kr. Samlet set har Metroselskabet en stabil økonomi. Den korrigerede egenkapital udgør 4,7 mia. kr. og er uændret fra ultimo 2012 til ultimo 2013.

Ændrede rammer for metrobyggeriet

Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser ændrede de hidtidige forudsætninger for anlægsprojektets tidsplan. Den usikkerhed, der herefter har været gældende om myndighedsforhold, og om, hvilken regulering der var gældende for byggeriet, har medført en øget risiko for anlægsomkostningerne og projektets tidsplan. Denne risiko har selskabet orienteret sine ejere om. Selskabets orientering af ejerne fremgår af selskabets langtidsbudget afsnit 6.1.

På den baggrund blev der indgået en politisk aftale mellem regeringen og en række af Folketingets partier. Der er nu lagt op til en ny lovgivning på området, der sikrer faste og klare rammer og som øger naboernes mulighed for at få erstatning i anlægsperioden. Når denne lovgivning er på plads, vil det være muligt for Metroselskabet at opføre, hvilke økonomiske og tidsmæssige konsekvenser Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser har haft.

“
Flere end 55 mio. passagerer kørte med metroen i 2013”

Optimeret drift og flere passagerer

Flere end 55 mio. passagerer kørte med metroen i 2013. Det er en stigning på lidt over en mio. passagerer i forhold til 2012. Metroselskabet har et konstant fokus på høj driftsstabilitet. Metroen har ca. 13.000 afgang på en hverdag. I 2013 kørte metroen 98 pct. af alle afgang til tiden i myldretiden, mens rettidigheden udgjorde 98,6 pct. set over hele året. Kundetilfredsheden er fortsat høj, 96 pct. af metroens kunder er tilfredse med rejsen. Metroselskabet har et konstant fokus på at optimere driften, og i løbet af sommeren blev metroens styresystem udskiftet. Det har efterfølgende bidraget til en mindre forbedring af driftsstabiliteten – især i myldretiden.

I løbet af 2013 har planlægningen af arbejdet med at sætte per-rondøre op på de overjordiske stationer foregået. Opsætningen vil bidrage til fortsat høj driftsstabilitet og til at muliggøre en højere kapacitet i metroen.

Rejsekort

Rejsekortet er i stigende grad blevet en del af metroen og vores kunders hverdag. Mere end 10 pct. af alle rejser foregår nu med rejsekortet som betalingsmiddel. Selskabet ejer 7 pct. af systemleverandøren Rejsekortet A/S og følger her tæt systemets udvikling, tidsplan og økonomi.

Udfasningen af det gamle pap-klippe kort har det været nødvendigt at sætte i bero i 2013, da usikkerheden om rejsekortsystemets stabilitet var for stor set i lyset af forsinkelser fra leverandøren.

Metroselskabet har i samarbejde med de andre trafikselskaber fastlagt priser på rejsekortet, som giver tryghed hos kunderne og opbygge den fælles kundeservice, der skal hjælpe kunderne med at bruge kortet. Rejsekortsystemets driftssikkerhed og kundernes tilfredshed med kortet følges tæt. På metrostationerne fungerer betalingssystemet tilfredsstillende, og knap 80 pct. af kunderne synes, at rejsekortet har gjort det nemmere at rejse med bus, tog og metro. Samtidig ligger sagsbehandlingstiden for kunderne i metroens rejsekort kundeservicecenter på et godt niveau.



En metrolinje fra Københavns Hovedbanegård til Ny Ellebjerg **vil kunne betjene mellem seks og ni millioner passagerer** om året.”

Mere metro

I juni offentliggjorde Metroselskabet en udredning om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen, der kan danne grundlag for en politisk beslutning om en metrolinje til Sydhavnen. Udredningen er udarbejdet for staten, samt Frederiksberg og Københavns kommuner. Udredningen viser, at en metrolinje fra Københavns Hovedbanegård til Ny Ellebjerg vil betjene mellem seks og ni millioner passagerer om året og styrke byudviklingen i området. For at undgå gener for Cityringens passagerer, når Cityringen er i drift, skal der senest medio 2014 være indgået en aftale mellem selskabets ejere om anlæg af et afgreningskammer på Cityringen.

I 2013 har selskabet igangsat de første flytninger af ledninger på Nordhavn og arbejdet med færdiggørelsen af udbuddet af metro til Nordhavn. Det er forventningen, at projektet kan endeligt godkendes i 2014.

Med denne årsrapport ønsker vi at give et uddybende indblik i Metroselskabets aktiviteter i 2013.

God læselyst.

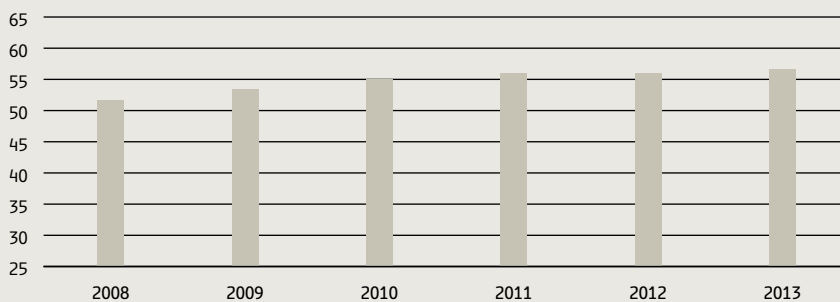
Henning Christophersen
Formand for bestyrelsen

Henrik Plougmann Olsen
Administrerende direktør

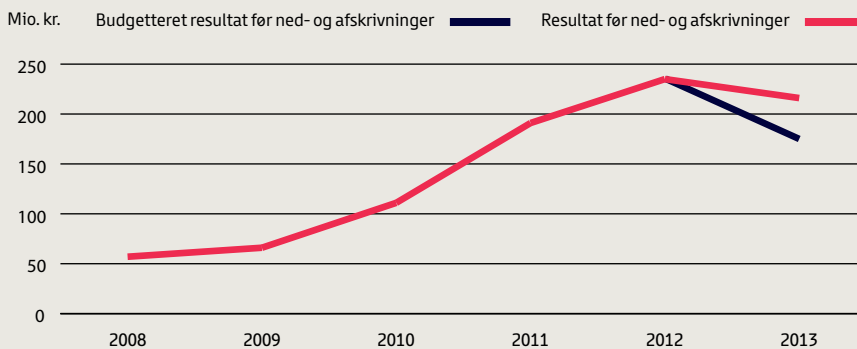
RESUME AF NØGLETAL

Passagertal

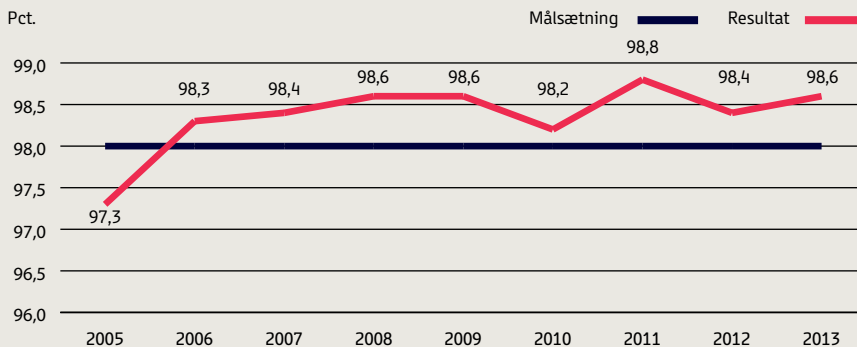
Mio. passagerer



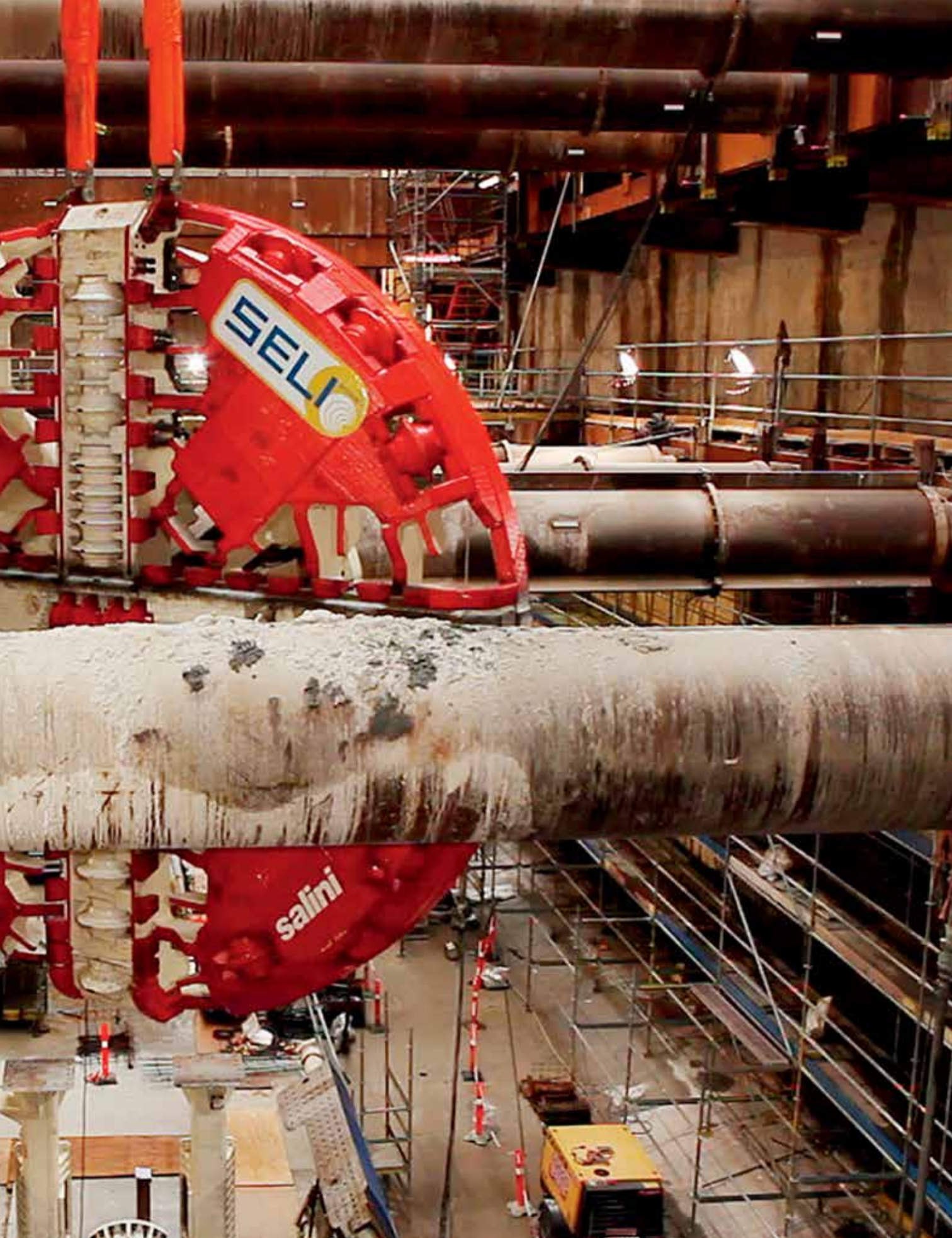
Resultat før ned- og afskrivninger



Driftsstabilitet







SELI

salini

2.0

LEDELSES- BERETNING

- 2.1 Årets væsentlige begivenheder
- 2.2 Årets resultat
- 2.3 Cityringen
- 2.4 Kommunikationsindsats
- 2.5 Afholdte udgifter til anlæg af
Cityringen inkl. Nordhavn
- 2.6 Den idriftsatte Metro
- 2.7 Større projekter
- 2.8 Forretningsstrategi
- 2.9 Virksomhedsledelse
- 2.10 Samfundsansvar

2.1

ÅRETS VÆSENTLIGE BEGIVENHEDER

“

I 2013 kørte metroen
**98,6 pct. af alle
afgange til tiden”**

2013 bød på en stabil metrodrift med fortsat stor driftspåidelighed og det forventede antal passager. Driftsoverskuddet var større end budgetteret. Årets resultat før ned- og afskrivninger er et overskud på 216 mio. kr. svarende til et fald på 19 mio. kr. i forhold til 2012. Selskabets EBITDA udgjorde 22 pct. Overskuddet bruges til finansiering af anlægget af Cityringen.

Selskabets langtidsbudget er fortsat uændret, når der bortses fra de – endnu ikke opgjorte – effekter af begrænsningerne af mulighederne for at arbejde på Cityringen (jf. nedenfor). Selskabets korrigerede egenkapital, opgjort eksklusiv markedsværdireguleringen, er uændret fra ultimo 2012 til ultimo 2013 og udgør 4,7 mia. kr. Den uændrede egenkapital er en konsekvens af, at ejerne har indskudt 300 mio. kr. i selskabet til finansiering af en afgang fra Cityringen til Nordhavn.

Årets samlede resultat forhøjes med påvirkningen af markedsværdiregulering af lån og renteaftaler (2,1 mia. kr.). Markedsværdireguleringen er i det væsentligste et resultat af ændrede renteforventninger. Posten er alene udtryk for en regnskabsmæssig registrering, der ikke har betydning for selskabets evne til at opfylde

sine forpligtelser. Metroselskabets låntagning udgjorde 2,4 mia. kr. i 2013, og selskabets langfristede gæld udgør nu 6,8 mia. kr.

I 2013 kørte metroen 98,6 pct. af alle afgange til tiden, mod 98,4 pct. i 2012. Passagertallet steg med 2 pct., eller ca. 1 mio. flere kunder, til 55,4 mio. årlige kunder. Der har ligeledes været stort fokus på fremdriften på Cityringen, hvor den ønskede fremdrift ikke har været mulig. Dette skyldes, at det ikke har været muligt at arbejde efter de besluttede arbejdstider.

Metroselskabet indgik i juni 2013 en aftale med hovedentreprenøren Copenhagen Metro Team (CMT), der fastslog, at CMT med udnyttelse af rammerne for udvidet arbejdstid – der indgår i den politiske aftale i Københavns Kommune fra primo juni 2013 – var i stand til at færdiggøre Cityringen til åbning i december 2018.

I slutningen af juli 2013 besluttede Natur og Miljøklagenævnet imidlertid at give en klage over den udvidede arbejdstid på byggepladsen ved Marmorkirken med opsættende virkning. Herved ændredes de hidtidige forudsætninger for anlægsprojektets tidsplan. Metroselskabet gjorde



Distortion 2013. Metroen deltager hvert år i den elektroniske musikfestival med et særtog for de festglade.

i den forbindelse opmærksom på, at den manglende mulighed for at anvende udvidet arbejdstid ved Marmorkirken kunne medføre en forsinkelse af det samlede projekt. Dette skyldes, at byggepladsen ved Marmorkirken ligger på den såkaldte kritiske sti i tidsplanen for anlægsarbejderne.

Metroselskabets bestyrelse har løbende i 2013 drøftet og været orienteret om udviklingen i mulighederne for at benytte udvidede arbejdstider som følge af de ændrede myndighedsvilkår. Bestyrelsen fandt det i februar 2014 nødvendigt at orientere selskabets ejere om, at betingelserne for etableringen af Cityringen havde ændret sig så meget, at der var risiko for, at projektets tidsplan ikke ville kunne overholdes.

Selskabets vurdering var, at der kunne blive tale om en forøgelse af anlægsomkostningerne, der overstiger 3 pct. og medføre en forlængelse af tilbagebetalingstiden for selskabets gæld med mere end to år, jf. interessentselskabskontraktens § 3.3 og selskabets vedtægter § 9.2, jf. endvidere omtalen under selskabets langtidsbudget afsnit 6.1.

Metroselskabet er forpligtiget til, jf. interessentselskabskontraktens § 3.3 og selskabets vedtægter § 9.2, at informere selskabets ejere, hvis udviklingen i selskabets økonomi gør, at tilbagebetalingen af selskabets gæld forlænges med mere end to år, eller hvis anlægsomkostninger på Cityringen ventes forøget med mere end 3 pct.

2.2

ÅRETS RESULTAT

“

Resultat før ned- og afskrivninger udgør for 2013 **et overskud på 216 mio. kr.**”

Årets resultat var bedre end forventet

Resultat før ned- og afskrivninger udgør for 2013 et overskud på 216 mio. kr., hvilket er bedre end forventet i budgettet. Forbedringen skyldes primært større passagerindtægter end forventet. Ned- og afskrivninger udgør i alt 484 mio. kr. i 2013, hvoraf nedskrivninger udgør i alt 334 mio. kr. Heraf udgør 15 mio. kr. nedskrivning af kapitalandele i Rejsekort til dagsværdi og 319 mio. kr. nedskrivning vedrørende anlæg af metro, der er baseret på genindvindingsværdien for den samlede metro. Resultatet før finansielle poster udgør herefter et underskud på 267 mio. kr.

Finansielle poster omfatter renteindtægter på 365 mio. kr. og renteudgifter på 429 mio. kr. Resultat før markedsværdiregulering udgør et underskud på 331 mio. kr.

Metroens driftsresultat

Resultat før ned- og afskrivninger udgør 216 mio. kr. svarende til et fald på 19 mio. kr. i forhold til 2012. Faldet er en effekt af lukningerne af hhv. regional togs- og S-togs-perronerne på Nørreport, hvor ved en række

rejsende ikke har haft mulighed for at skifte til metroen på Nørreport. Nørreport er en meget stor omstigningsstation, og passagertallet på stationen har været væsentligt påvirket af ombygningerne.

Indtægter udgør i alt 975 mio. kr., heraf 691 mio. kr. fra takstfællesskabet og 284 mio. kr. fra primært udlejning af metroen. Omkostninger til betaling for drift af metroen, kontraktstyring, administration og lignende har i året udgjort 759 mio. kr. Ned- og afskrivninger udgør 164 mio. kr. Resultat før finansielle poster udgør herefter et overskud på 52 mio. kr.

Egenkapitalen udvikler sig som forventet

Årets resultat er på 1.807 mio. kr. og er tilgæet egenkapitalen. Denne udgør herefter 3.744 mio. kr. Selskabets korrigerede egenkapital, hvor der er korrigeret for markedsværdireguleringer, udgør 4.700 mio. kr. ultimo 2013. Den korrigerede egenkapital eksklusive markedsværdiregulering er således uændret i forhold til 2012. Dette er en konsekvens af, at underskuddet efter finansielle poster på 331 mio. kr. stort set modsvares af statens og Københavns Kom-

munens indskud i selskabet på 300 mio. kr. til finansiering af en afgrening fra Cityringen til Nordhavn.

Markedsværdiregulering medførte en regnskabsmæssig indtægt på 2.138 mio. kr. Markedsværdireguleringen kan primært henføres til selskabets finansielle aftaler om renteaftækning, som er indgået med henblik på at øge budgetsikkerheden i selskabets langsigtede økonomi. Metroselskabet har således låst den fremtidige rente på en række af selskabets kommende låneaftaler med et favorabelt renteniveau. Det blev oprindeligt skønnet, at den budgetmæssige værdi af disse renteaftaler udgør ca. 3,1 mia. kr. Reguleringerne alene en regnskabsmæssig registrering, som ikke har nogen likviditetsmæssig virkning i lyset af, at aftalerne efter hensigten fastholdes til udløb.

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.

Finansiering, herunder langtidsoekonomi

Metroselskabet har ved udgangen af 2013 en samlet lånoptagelse på 6.079 mio. kr. (nominelt 5.240 mio. kr.). Lånene er optaget som genudlån i Danmarks Nationalbank. Selskabets samlede langfristede gældsforpligtelser ultimo 2013 udgør 6.807 mio. kr.

Metroselskabet har udarbejdet et opdateret langtidsbudget. Langtidsbudgettet

Metroens driftsresultat

| Alle tal i mio. kr. | 2013 | 2012 |
|--|-------------|-------------|
| Takstindbetalinger | 691 | 677 |
| Metroens driftsindtægter | 276 | 276 |
| Andre driftsindtægter | 8 | 5 |
| Indtægter i alt | 975 | 958 |
| Betaling for drift | ÷691 | ÷677 |
| Kontraktstyring mv. | ÷37 | ÷23 |
| Øvrige omkostninger | ÷5 | ÷4 |
| Administrationsomkostninger | ÷26 | ÷19 |
| Omkostninger i alt | ÷759 | ÷723 |
| Resultat før afskrivninger | 216 | 235 |
| Afskrivninger | ÷149 | ÷205 |
| Resultat før finansielle poster | 67 | 30 |
| Overskudsgrad for afskrivninger | 22% | 25% |

Note: Takstindbetalingen er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt pr. påstiger på 12,42 kr. i 2013 beregnet på grundlag af Transportministeriets bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. (I 2012 udgjorde den gennemsnitlige passagerindtægt pr. påstiger 12,01 kr.).

viser forventningerne til den langsigtede økonomiske udvikling i selskabet. Langtidsbudgettet viser, at selskabets nettogæld forventes at nå sit maksimum i 2023 på ca. 23,9 mia. kr. (i løbende priser og inkl. renter). Dette er en forøgelse med 1,0 mia. kr. i forhold til det hidtil gældende langtidsbudget, hvilket primært skyldes indarbejdelse af anlæg af Nordhavnsafgreningen i langtidsbudgettet. Gælden forventes at være tilbagebetalt i 2059, hvilket er i overensstemmelse med forventningerne. Der skal imidlertid foretages en endelig opgørelse af effekterne af arbejdstidsbegrænsningerne, før et opdateret langtidsbudget foreligger, jf. omtalen under selskabets langtidsbudget afsnit 6.1.

Usikre rammer har præget Cityringen

Arbejdet på Cityringen har i løbet af 2013 og starten af 2014 været udfordret af en række afgørelser, der på forskellig vis har begrænset arbejdet, jf. omtalen under selskabets langtidsbudget afsnit 6.1.

I februar 2014 indgik forligskredsen bag Lov om Cityringen en aftale om mere sikre ramme for Cityringsbyggeriet samt en nabopakke. Aftalen udmøntes i lovændring til Lov om Cityringen.

Aftalen skal sikre en kontrolleret realisering af Cityringen og indebærer, at de retlige rammer for Cityringens byggepladser overgår til generelt fastsat regulering af forurening og gener i form af en bekendtgørelse udstedt af transportministeren. Københavns og Frederiksberg Kommuner udøver fortsat tilsynet med byggeriet, men miljøbeskyttelseslovens regler, herunder klageadgangen til Natur og Miljøklage-

nævnet, vil ikke længere finde anvendelse, da der er tale om en generel regulering og ikke om konkrete afgørelser. Dette skaber sikkerhed for vilkårene for både projekt og beboere i resten af anlægsperioden.

Foruden en ændring af loven indeholder forligskredsens aftale en nabopakke, hvor der lægges op til, at kompensationen til naboerne til metrobyggepladserne tager udgangspunkt i Ekspropriationskommissionens principafgørelse, og at erstatningen baseres på den tilladte støj og ikke den faktiske støj. Det vil betyde, at flere vil få udbetalt erstatning, og at der udbetales erstatning i længere perioder. Samtidig giver det sikkerhed for naboerne om erstatningsudbetalingerne. Desuden skal kompensationen ikke føre til fradrag i de sociale ydelser, de mest støjramte naboer får et retskrav på midlertidig genhusning, og det bliver muligt for de mest støjramte naboer med ejer- eller andelsboliger at anmode Metroselskabet om at overtage ejendommen til markedspris. Metroselskabet skønner, at initiativerne i nabopakken samlet vil koste ca. 300 mio. kr., som afholdes af selskabet. Det er mindst en fordobling af de midler, som hidtil har været afsat til reduktion af gener for naboer.

Lovændring til Lov om Cityringen forventes vedtaget i Folketinget medio 2014. Når loven er vedtaget, og rammerne for etablering af Cityringen ligger fast, vil Metroselskabet analysere betydningen af et år med manglende mulighed for udnyttelse af udvidet arbejdstid på visse kritiske byggepladser samt forsøge at optimere den tabte tid. Selskabet vil herefter indgå aftale med hovedentreprenørerne om en ny tidsplan for Cityringen og vil også fremadrettet holde entreprenørerne ansvarlige for de forsinkelser, som entreprenørerne påfører projektet. Hvis disse forhandlin-

“

Lovændring til Lov om Cityringen forventes vedtaget i Folketinget medio 2014”

ger medfører ændringer i projektsummen og ibrugtagningstidspunktet, kan det påvirke værdiansættelsen af Metroselskabets materielle anlægsaktiviteter væsentligt, ligesom et muligt yderligere finansieringsbehov vil skulle håndteres.

Aftalen indebærer desuden, at der skal gennemføres en supplerende miljømæssig vurdering.

Begivenheder efter statusdagen

Der er ikke efter årsafslutningen indtruffet hændelser af betydning for årsrapporten for 2013. Dog skal opmærksomheden henledes på forholdet omkring rammerne for Cityringsbyggeriet samt en nabopakke, jf. omtalen under selskabets langtidsbudget afsnit 6.1.

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 4.440 t.kr. i 2013 (14.484 t.kr. i 2012), og omkostningerne udgør 4.500 t.kr. i 2013 (13.828 t.kr. i 2012). Resultat af rådgivning for 2013 udgør før beregnet skat et underskud på 60 t.kr. (overskud på 566 t.kr. i 2012). Resultat efter beregnet skat udgør et underskud på 60 t.kr. (overskud på 424 t.kr. i 2012).

Metroselskabet har afsluttet rådgivningsopgaven ultimo august 2013. Det samlede resultat af rådgivningsopgaven blev et overskud på 347 t.kr.

Investeringsbudget for Cityringen inkl. Nordhavn

Alle tal i 1.000 kr.

| | Investeringer i 2013 | Investeringer pr. 31. dec. 2013 | Samlet budget (2013 priser) | Samlet budget |
|------------|-------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------|
| Cityringen | 3.073 | 9.883 | 22.410 | 21.323 (2010-priser) |
| Nordhavn | 45 | 70 | 2.486 | 2.460 (2012-priser) |

Årets investering i den idriftsatte Metro udgør 52 mio. kr.

Den regnskabsmæssige værdi af Cityringen inkl. Nordhavn er i balancen opgjort til 4.752 mio. kr. Dette er en følge af, at Cityringen inkl. Nordhavn værdiansættes med udgangspunkt i den samlede Metros forventede kapitalværdi under hensyntagen til de planlagte anlægsinvesteringer.



HOVED- OG NØGLETAL

Hoved- og nøgletal

| Alle tal i mio. kr. | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 | 2009 |
| Årets nettoomsætning | 1.125 | 1.100 | 980 | 864 | 722 |
| Resultat før af- og nedskrivninger | 216 | 235 | 191 | 111 | 66 |
| Af- og nedskrivninger | ÷484 | 1.772 | ÷5.689 | ÷787 | ÷596 |
| Resultat før finansielle poster | ÷267 | 2.007 | ÷5.498 | ÷676 | ÷530 |
| Finansielle poster | ÷64 | ÷123 | ÷457 | 45 | 113 |
| Resultat før markedsværdiregulering | ÷331 | 1.884 | ÷5.954 | ÷632 | ÷387 |
| Markedsværdiregulering | 2.138 | ÷550 | ÷2.882 | 358 | ÷30 |
| Årets resultat | 1.807 | 1.335 | ÷8.837 | ÷274 | ÷417 |
| Balancesum | 12.633 | 10.077 | 8.216 | 9.442 | 9.691 |
| Årets investering i metroen | 3.170 | 2.332 | 3.651 | 637 | 448 |
| Egenkapital | 3.744 | 1.637 | 303 | 9.139 | 9.413 |
| Korrigeret egenkapital* | 4.700 | 4.731 | 2.847 | 8.801 | 9.433 |
| Soliditetsgrad | 30 % | 16 % | 4 % | 97 % | 97 % |
| Korrigeret soliditetsgrad | 37 % | 47 % | 35 % | 93 % | 97 % |

* Korrigeret egenkapital er korrigeret for markedsværdiregulering.

Investeringen i Cityringen

I 2013 er der foretaget en nedskrivning på 319 mio. kr. vedrørende anlæg af Cityringen (herunder afgrening til Nordhavn). Dette som følge af, at den samlede investering i Cityringen ikke fuldt ud vil blive genindvundet ved fremtidige indtægter i form af passagerindtægter mv. Nedskrivningen er en konsekvens af, at anlægsloven for Metro til Nordhavn blev vedtaget i juni 2013, og Nordhavnsafgreningen dermed indgår i beregningen af genindvindingsværdien. Den foretagne nedskrivning er i overensstemmelse med forventningerne og svarer til statens og Københavns Kommunes indbetalinger vedrørende Metro til Nordhavn.

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

Der er i 2013 foretaget investeringer i Cityringen inkl. Nordhavn på 3,1 mia. kr. Investeringerne er aktiveret og indgår som en del af værdien af den samlede Metro.

Værdien af den samlede Metro

Årligt gennemgås den regnskabsmæssige værdi af den samlede Metro for at afgøre, om

der er indikationer 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, foretages en nedskrivning eller hensættelse til dækning heraf. Ultimo 2013 er værdien efter modregningen negativ, hvorfor der i 2013 er foretaget en nedskrivning.

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 efter 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 renteudviklin-

gen. 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.

Der ud over henvises til omtalen i langtidsbudgettet afsnit 6.1 om den øgede risiko for Cityringens anlægsomkostninger og projektets tidsplan. Ændringer i projektsommen og ibrugtagningstidspunktet kan påvirke værdiansættelsen af den samlede Metro.

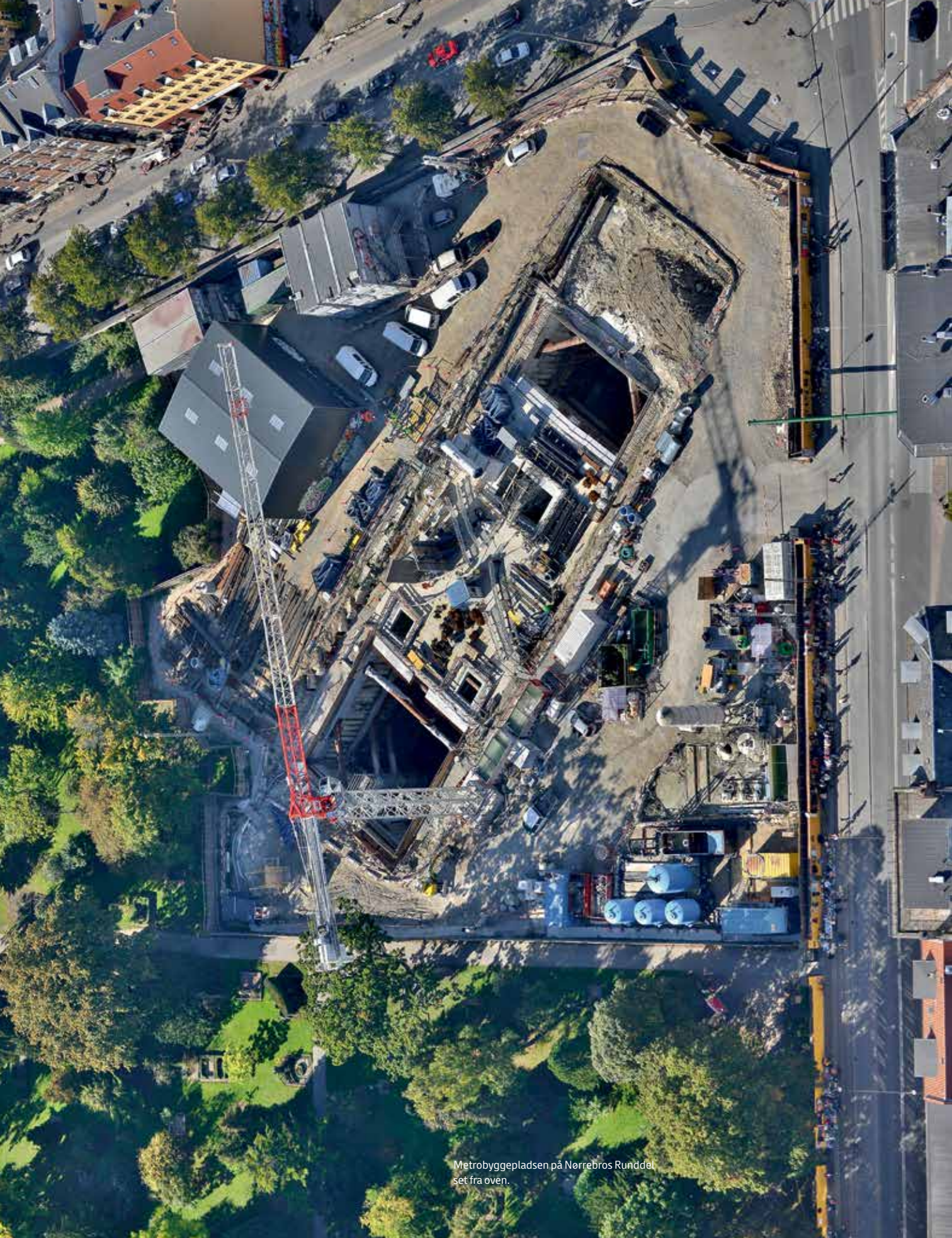
I værdien af anlæg af Metro på 4,9 mia. kr. er modregnet en skønnet negativ værdi af Cityringen på -0,7 mia. kr. Ved opgørelse heraf er indregnet de fremtidige passagerindtægter mv., samt en skønnet positiv merværdi af den idriftsatte Metro på 5,4 mia. kr. Nedskrivningen af anlægsaktiverne på balancedagen udgør 0,3 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 og indgåede afledte finansielle instrumenter til sikring af renterisikoen på

selskabets nuværende og fremtidige gæld. Her har selskabet bl.a. aftaler om renteaftækning af ca. 2/3 af den forventede fremtidige maksimale gæld ved aftaler om enten en fast rente eller en inflationsafhængig rente. 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 herfor falder. Udsvingene på de to regnskabsposter må ikke forventes at udligne hinanden, bl.a. som følge af, at der bruges forskellige renter (f.eks. lang/kortsigtet rente og fast/inflationsafhængig/variabel rente) på posterne. Ikke desto mindre vil anvendelsen af aktuelle renteniveauer ved såvel værdiansættelse af Metroen som markedsværdireguleringen af de indgåede aftaler om renteaftækning ved væsentlige renteudsving samlet virke som en stabilisator for udsving i selskabets egenkapital.



Metrobyggepladsen på Nørrebro Runddel set fra oven.

2.3 CITYRINGEN

“

Med Cityringen vil det være muligt at komme **fra Frederiksberg til Rådhuspladsen på 4 minutter.**”

Anlægsentreprenøren Copenhagen Metro Team (CMT), der står for anlægget af Cityringen, bestod ved kontraktindgåelsen af de tre italienske parter Salini, Tecnimont og SELI. I slutningen af 2013 fusionerede den ene af parterne, Salini, med et andet italiensk firma, Impregilo. Det nye selskab, Salini Impregilo S.p.A., indgår efter fusionen i CMT på samme måde, som Salini gjorde før fusionen. De 3 parter arbejder i forvejen sammen om udbygningen af en af de nye metrolinjer i Rom. Parterne hæfter solidarisk i forhold til anlægskontrakten på Cityringen.

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. Det vil sige, at metroen er fuldautomatisk, førerløs og betjenes af korte tog, der kører med høj frekvens. Stationskonceptet er også i udgangspunktet det samme som i den eksisterende metro, hvor stationerne blandt andet er udformet som store åbne rum.

Den 15,5 km lange tur mellem 17 stationer under indre by, brokvartererne og Frederiksberg vil kunne tilbagelægges på 24 min. Da togene kører i begge retninger, vil den

længste tur på Cityringen – fra København H til Skjolds Plads – kunne gøres på bare 12 minutter. Med Cityringen vil det være muligt at komme fra Frederiksberg til Rådhuspladsen på 4 minutter.

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 Nørrebros Runddel til Enghave Plads på syv minutter og fra Nørrebro Station til Trianglen på seks minutter.

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.

Samtlige af 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 samtlige 21 byggepladser (17 under-



jordiske stationer, 3 skaktarbejdspladser og et kontrol- og vedligeholdelsescenter] er overdraget til CMT. På størsteparten af disse er udførelsen af stationsvægge, enten i form af slidsevægge eller sekantpæle, færdiggjort i løbet af 2013.

Der er frem til 2014 afholdt udgifter til arkæologiske udgravninger på 97,9 mio.

kr. Det samlede budget for arkæologiske udgravninger er på 246 mio. kr. Den endelige beretningsrapport fra Københavns Museum forventes udarbejdet et år efter at feltarbejdet er afsluttet. De ifølge Københavns Museum mest interessante fund er beskrevet på museets hjemmeside:

www.copenhagen.dk/dk/udgravninger/ved_metrostationerne/

De fire tunnelboremaskiner (TBM'erne) ankom i løbet af 2013 til Danmark. De to første tunnelboremaskiner, Nora og Tria, blev sat i gang i slutningen af 2013, og de to sidste, Minerva og Eva, forventes taget i brug i løbet af 2014. Tunnelboremaskinerne er mere end 100 meter lange og vejer cirka 700 tons pr. stk. Maskinerne Nora, Tria, Eva og Minerva er opkaldt efter hovedstadens tidligere telefoncentraler.

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.

Ansaldo STS er godt i gang med at få bygget det fremtidige drifts- og vedligeholdelsescenter ved Vasbygade og har nu lagt projektets første skinner.

Forventninger til Cityringen i 2014

I 2014 forventes den første tunnelstrækning mellem Nørrebroparken og Frederiksberg Allé afsluttet. Det indgår i den nuværende plan, at TBM'erne skal tages op på Frederiksberg Allé og transporteres tilbage til Nørrebroparken, hvor de skalsamles igen for at bore strækningen Nørrebroparken til Østersøgade. Samtidig med tunnelaktiviteterne arbejdes der videre med færdiggørelsen af stationerne.

De sidste større arkæologiske undersøgelser vil blive gennemført på Gammel Strand, hvor der formentlig åbnes op for megen ny viden om den københavnske fortid. Side-løbende med alle disse aktiviteter på hele Cityringens strækning vil Metroselskabet i samarbejde med Copenhagen Metro Team løbende give naboer og offentligheden informationer om det forestående arbejde og arbejdets udvikling generelt.

Drifts- og vedligeholdelsescentret vil blive færdiggjort, og ultimo 2014 forventes de første, nye metrotog at ankomme til Danmark, efter at dei foråret er blevet testkørt i Napoli.

Udbudsprocessen for stationsaptering blev igangsat i 2013 og forventes afsluttet i 1. kvartal 2014. Stationsapteringen består af



I 2014 forventes den første tunnelstrækning mellem Nørrebroparken og Frederiksberg Allé afsluttet”

2.4

KOMMUNIKATIONS- INDSATS

I Metroselskabet er det højt prioriteret at sikre god information om Cityringsbyggeriet, så københavnere, frederiksbergborgere og borgere, der færdes i byen, kan holde sig orienteret om byggeriet og i størst muligt omfang også kan indrette deres hverdag efter byggeriet.

Der lægges vægt på en transparent og faktabaseret kommunikation, og derfor offentliggør Metroselskabet støjmålinger, tal for arbejdsulykker, kundetilfredshed mm. på m.dk. Denne prioritering fortsætter i 2014.

Naboer til metrobyggeriet skal informeres grundigt, præcist og rettidigt, når de er berørt af byggeriet. Detsker blandt andet via møder, byggepladsarrangementer, nyhedsbreve, sms, mails og m.dk. I 2013 omdelte Metroselskabet derfor ca. 14.000 breve, satte ca. 32.000 opslag på naboernes hoveddøre, samt sendte ca. 500 sms-beskeder direkte til de berørte naboer. Det skal være nemt at komme i kontakt med Metroselskabet – også efter almindelig arbejdstid – og derfor har selskabet i samarbejde med CMT oprettet en døgnåben telefon, naboerne kan ringe til, og et korps af folk, der står klar til at rykke ud, hvis en henvendelse kræver det. Informationsindsatsen bliver løbende

evalueret blandt naboerne i rundspørger, og der er fokus på at bevare en høj tilfredshed med informationsniveauet.

Borgere, der bor og færdes i byen, samt den brede offentlighed har mulighed for at følge med i metrobyggeriet gennem Metroselskabets brede vifte af kommunikationstilbud. Interessen var generelt set stor i 2013. Omkring 15.000 mennesker besøgte metroen på Kultur natten, hvor byggepladsen på Rådhuspladsen blandt andet blev åbnet, så publikum kunne følge arbejdet bag de grønne hegn på tæt hold. I alt benyttede lidt flere end 40.000 mennesker Metroselskabets besøgstilbud i 2013 i form af byggepladsrundvisninger, foredrag og udstillingen "På sporet af metroen", der også har et særligt program for skoleklasser fra 0.-6. klasse. Endvidere åbnede Metroselskabet en udsigtsplatform ved byggepladsen på Kongens Nytorv i efteråret, som allerede har vist sig at være et stort trækplaster.

Projekt Byens Hegn er en fortsat succes. Det ses blandt andet ved, at 9 ud af 10 naboer til byggepladserne mener, det er positivt, at hegnene udsmykkes. Udsmykningerne skabes i samarbejde med forskellige af byens aktører lige fra børnehaver, lokaludvalg, selvstændige kunstnere og studerende til

“
**I alt benyttede
lidt flere end
40.000 mennesker
Metroselskabets
besøgstilbud i 2013”**



Naboer i deres lejlighed ved København H, hvor de har metrobyggepladsen helt tæt på i en årrække.

kulturinstitutioner som Statens Museum for Kunst og Dansk Arkitektur Center. I 2013 blev der skabt 133 nye udsmykninger på hegnene.

Metroselskabet prioriterer servicering af pressen højt. Både for at kunne sikre fakta i den løbende strøm af historier, der forventeligt vil være i forbindelse med så stort et anlægsprojekt, og for at give borgerne mulighed for at følge milepæle i byggeriet. I 2013 arbejdede Metroselskabet med lokale, landsdækkende og internationale aviser samt radio, tv og fagblade, og fik sat fokus på den lidt større og perspektiverende historie om det største anlægsprojekt i

København i 400 år samt om de vigtige milepæle i byggeriet. Borgerne kunne blandt andet følge med i en direkte transmission, da det første tunnelborehoved blev sænket ned i skakten i Nørrebroparken. Senere på foråret var der en bred dækning fra dåben af tunnelboremaskinen Nora. Forud for dåben havde borgerne i hovedstadsområdet sendt over 1.000 navneforslag ind til tunnelboremaskinerne i en navnekonkurrence.



2.5

UDGIFTER TIL CITY- RINGEN OG NORDHAVN

Det samlede anlægsbudget for Cityringen på 22,4 mia. kr. (2013-priser) er baseret på de indgåede store anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet vedrørende Cityringen. Det samlede anlægsbudget for Nordhavnsafgreningen på 2,5 mia. kr. (2013-priser) er baseret på en principaftale om Nordhavn.

I 2013 har der været afholdt investeringer til Cityringen inkl. Nordhavn på 3.118 mio. kr., så den samlede investering til dato er 9.953 mio. kr.

2.6 METROEN

“
Målingen i 2013
viser, at **96 pct.**
af de adspurgte
passagerer fortsat
er tilfredse med
metrorejsen”

I alt rejste ca. 55,4 mio. passagerer med metroen i 2013, hvilket er over en million flere end i 2012. Det er det højeste antal passagerer, metroen har haft siden åbningen i 2002, og tallet ligger meget tæt på forventningerne i det reviderede budget for 2013, hvor der var forventninger om 55,5 mio. passagerer i metroen.

På grund af ombygningen af Ny Nørreport oplevede passagertallet kun en beskeden fremgang i 2013 i forhold til tidligere år. 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 trafikkselskaber om fælles markedsføring af den kollektive trafik (tog, busser og metro) i hovedstadsområdet. Samtidig er passagerincitamentet styrket i forbindelse med genudbuddet af drifts- og vedligeholdelseskontrakten. Målet er, at operatøren i højere grad selv skal iværksætte tiltag, som kan tiltrække flere passagerer.

Driftskontrakten

Driften af metroen er udliciteret til Ansaldo STS med Metro Service A/S som underleverandør. Den nuværende driftskontrakt

blev indgået i januar 2010 og trådte i kraft i oktober 2010. Kontrakten løber til og med december 2015, med en option på yderligere 3 år. Metroselskabets bestyrelse besluttede i 2013 at udnytte 3-års-optionen, således at driftskontrakten nu løber til og med december 2018, hvilket muliggør, at driften på Cityringen og den eksisterende metro løber i samme kontraktperioder.

Driftsstabilitet

En god driftsstabilitet er meget vigtig for at sikre, at passagerne får en positiv oplevelse, når de rejser med metroen. For 2013 var den samlede driftsstabilitet på 98,6 pct., hvilket er 0,2 procentpoint højere end driftsstabilitetstallet for 2012.

Siden 2012 er driftsstabiliteten også blevet målt for myldretiden alene. Også for dette driftsstabilitetstal var der forbedring i 2013, da driftsstabiliteten i myldretiden var på 98,1 pct. mod 97,8 pct. i 2012. Den marginalt lavere driftsstabilitet i myldretiden skyldes hovedsageligt problemer med at reetablere normal drift efter driftsforstyrrelser, når der er mange passagerer i systemet og dermed større risiko for blokerede døre og lignende.

Fakta om beregning af driftsstabilitet

Metroen kører hele døgnet uden faste afgangstider. Driftsstabiliteten opgøres ved at sammenligne antallet af afgang 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.

Kundetilfredshed

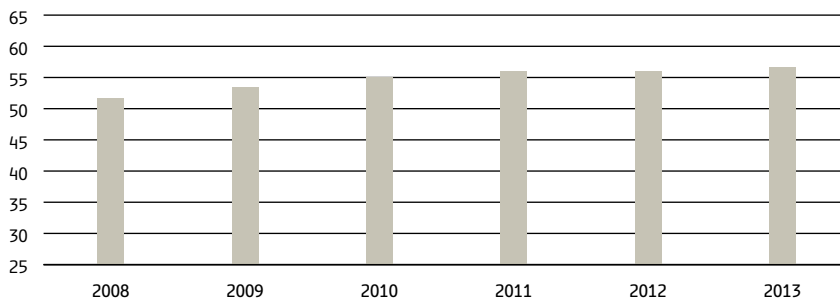
Kundetilfredshed er et vigtigt parameter i måling af metroens kvalitet, og gode kundetilfredshedsresultater bidrager til at fastholde nuværende kunder og til at tiltrække nye. Viden om passagererfaringer og forventninger indsamles ved at gennemføre standardiserede kvartalsvise kundetilfredshedsundersøgelser, som giver en pålidelig metode til at måle ændringer.

Målingen i 2013 viser, at 96 pct. af de adspurgte passagerer fortsat er tilfredse med

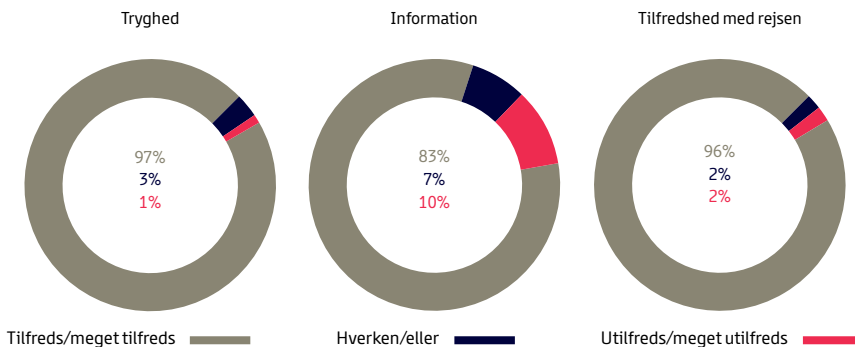
metrorejsen, mens 97 pct. føler sig trygge i metroen, hvilket er uændret i forhold til 2012. Tilfredsheden med opdateret passagerinformation faldt dog i 3. kvartal fra et niveau på 83 pct. til 75 pct., formentlig som følge af de omfattende ændringer i driften i juli og august på grund af opgraderingen af ATC-togkontrollsystemet. Der arbejdes på at forbedre passagerinformationen med henblik på at få tallet hævet over det tidligere niveau. Metroens kommercielle strategi er desuden specielt fokuseret på at forbedre passagerinformationen under driftsforstyrrelser.

Passagertal

Mio. passagerer



Kundetilfredshed



“

Stadig flere bruger hjemmesiden m.dk, hvor det månedlige antal besøgende steg fra lidt over 100.000 til **over 200.000 besøg om måneden i 2013.**”

Information til kunderne

Metroens kunder skal opleve rejserne med metroen som nem og tryk. Derfor er der kommunikationsmæssigt et konstant fokus på en god passagerinformation. I 2013 blev der gennemført en adfærds-kampagne, der skulle hjælpe kunderne til hurtig ind- og udstigning, hvilket har en positiv effekt på en stabil og effektiv drift. Resultaterne fra kampagnen viste, at knap 70 pct. bemærkede kampagnen, og heraf syntes stort set alle (97 pct.), at kampagnen var en god idé, og omkring en tredjedel ændrede adfærd.

På seks stationer blev der i 2013 sat metromarkører op, så metrostationerne er blevet nemmere at finde i bybilledet, og der kom infotavler på trafikknudepunkter. I 2013 blev der opsat metromarkører på syv stationer – Nørreport, Kongens Nytorv, Islands Brygge, Amagerbro, Frederiksberg, Fasanvej og Lindevang. Derved er metrostationerne mere synlige i gadebilledet. I samarbejdet med DSB, Movia m.fl., er informationen på knudepunkterne København H, Nørreport og Flintholm forbedret i form af ny fælles skiltning og afgangsskærme på fællesarealerne. Skærmene giver et samlet billede af afgangstider for bus, tog og metro. Der er eksempelvis på Nørreport opsat skærme og skilt ved metroindgangen ved Torvehallerne. I 2014 implementeres resten af løsningen på Nørreport.

I efteråret lancerede Metroselskabet sine nye marketingkampagne “Til byen”, hvor københavnere aktivt har involveret sig på metroens Instagram-site med billeder fra byen. Til byen-kampagnen fortsætter i 2014 og skal bidrage til, at flere rejser med metroen. Metroens månedlige kundemagasin Metronyt blev relanceret, så indhold, design og navn bedre matcher metroens brand og sikrer den røde tråd i kommunikationen.

Navnet blev ændret til metromagasinet Til byen, og frekvensen i antal udgivelser ændret fra 11 til seks årlige udgivelser, idet flere og flere benytter sig af digitale platforme som smart phones. Metroselskabets nyhedsbrev til kunderne oplever en fortsat vækst i tilmeldinger, siden det blev lanceret for to år siden, og har nu knap 30.000 modtagere. Stadig flere bruger hjemmesiden m.dk, hvor det månedlige antal besøgende steg fra lidt over 100.000 til over 200.000 besøg om måneden i 2013 – helt præcis var der en stigning på 91 pct. Stigningen skal ses som en følge af en stor interesse for at læse om metrobyggeriet, den ændrede drift i forbindelse med udskiftningen af ATC-systemet og stormen Bodil samt det stigende antal læsere af nyhedsbrevet.

Reinvesteringer

En løbende udskiftning af nedslidte og forældede tekniske systemer er absolut nødvendig, for at sikre en fortsat høj driftsstabilitet for metroen og for at bibeholde den høje kundetilfredshed. Reinvesteringerne er planlagt i form af en handlingsplan for reinvestering for perioden 2010 til 2019. I 2013 har der været reinvesteringsaktiviteter inden for bl.a. ATC-togkontrol, radiosystem, elevatorer og rulletrapper, togrenovering, passagertællesystem og styring af køling og ventilation.

ATC

Det største reinvesteringsprojekt i 2013 var opgraderingen af metroens ATC togkontrollsystem. Opgraderingen har omfattet den del af systemet, der hedder ATS (Automatic Train Supervision), der står for den overordnede overvågning, kontrol af delsystemer og tog. For at kunne teste det nye



"Selfie" på metrostationen i lufthavnen.
"Selfie" blev årets ord i 2013 i Oxford
Dictionaries.

system var det nødvendigt at indstille den almindelige togdrift om aftenen og natten i juli og om natten i august. I de perioder, hvor metroen var lukket, var der indsat erstatningsbusser.

Det opgraderede ATS-system har kørt stabilt siden ibrugtagningen, og som forventet tyder alt på, at opgraderingen har forbedret den samlede driftsstabilitet. Siden ibrugtagningen i august og indtil nytår har driftsstabiliteten således i gennemsnit været 98,8 pct., hvilket er 0,2 procentpoint højere end den gennemsnitlige driftsstabilitet for hele året 2013.

Radiosystem

Metroens radiosystem bliver benyttet til kommunikation med både metrotog og med metroens personale, når medarbejderne er ude i systemet. Da radiosystemet er en del af metroens sikkerhedssystemer, er en høj driftsstabilitet for radiosystemet vitalt. Som et led i reinvesteringsprogrammet er både de håndbårne radioterminaler og togenes radioterminaler blevet udskiftet. Desuden er selvsende- og modtageudstyret, de såkaldte base stationer, udskiftet, sammen med de tilhørende kontrolsystemer. Der er desuden indgået aftale med

Dansk Beredskabskommunikation om en gennemgribende ændring af metroens antennenetværk, af hensyn til introduktionen af SINE-beredskabsnetværket i metroen. Radioprojekterne startede i 2012 og forventes afsluttet i løbet af 2014.

Elevatorer

Metroens elevatorer er nogle af Danmarks mest benyttede og er en absolut nødvendighed for de af metroens passagerer, der ikke selv kan bevæge sig op og ned ad trapper og rulletrapper. Reinvesteringsprogrammet for elevatorerne er derfor planlagt med henblik på at sikre en høj driftsstabilitet for metroens elevatorer.

Udover reinvesteringsaktiviteterne er der foregået yderligere en række forbedringer af metroens elevatorer i 2013. Blandt andet er der etableret et nyt system til overvågning af elevatorernes driftsstabilitet, og der

er igangsat et energisparprojekt, hvor der regenereres energi fra elevatorerne, når disse kører nedad. Endelig er der indgået aftale med Jeudan, der ejer Torvehallerne, og Københavns Kommune om at opføre yderligere en elevator på Nørreport station. Arbejdet blev påbegyndt i efteråret 2013, og den nye elevator forventes at stå færdig i maj måned 2014.

Perrondøre på overjordiske stationer

Ved trafikforliget i juni 2012 fik metroen bevilget penge til at øge antallet af afgange og dermed kapaciteten, herunder til opstilling af perrondøre på de overjordiske stationer, for at øge driftsstabiliteten, bl.a. ved at undgå de mange overvågningsalarmer fra det eksisterende sikkerhedssystem. I 2013 er der indgået kontrakter om levering og installation af de nye perrondøre, samt den tilhørende opdatering af metroens



Perrondøre i Helsinki. Tilsvarende perrondøre er på vej til de overjordiske metrostationer i den københavnske metro.

“

Der er i 2013
blevet solgt **11 mio.**
mobilbilletter.”

eksisterende tekniske systemer. Desuden er der foregået en detaljeret planlægning af installationsarbejdet, med henblik på at begrænse projektets påvirkning af den almindelige metro-drift. Selve installationen og ibrugtagningen af de nye perrondøre vil foregå i 2014 samt i første halvår af 2015.

Nørreports gangtunnel

Ved Nørreport Station arbejder Banedanmark, DSB og Københavns Kommune med en større renovering. Gennemførelsen af "Ny Nørreport"-projektet vil forbedre adgangsforholdene til S-tog og regionaltog på Nørreport Station. Med henblik på også at forbedre adgangsforholdene til metrostationen på Nørreport er det besluttet at etablere en trappe, der forbinder forbindelsestunnelen (transfertunnelen) mellem metro, S-tog og regionaltog direkte med Citydelen af Frederiksborggade.

Metroselskabet er tæt involveret på grund af den korte afstand til metroens bygninger og tunneller, tilslutningen til den eksisterende fodgængertunnel og for at sikre, at der ikke er nogen risiko for metroens aktiver. Metroselskabet medfinansierer endvidere forlængelsen af gangtunnelen. Når projektet er gennemført i 2015, vil tunnelen i høj grad forbedre forbindelsen mellem Nørreport Station og det vigtigste fodgængerområde, og forventes dermed at medvirke til, at der fortsat er gode forbindelse mellem den kollektive trafik til gavn for det samlede passagertal.

Trapperenovering

En række af metroens trapper, især de mest benyttede, er renoveringsmodne. Begge trapper på Fasanvej Station er blevet re-

noveret i 2013, og der er, efter EU-udbud, indgået en rammeaftale med en entreprenør med henblik på en løbende renovering af de øvrige trapper i metroen. Trapperenoveringsprojektet forventes at løbe frem til 2017.

Renovering af metrotog

I forbindelse med renovering af metrotogene er der valgt at montere hvid folie udvendigt på metrotogene, således at 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

Metroselskabet råder, sammen med de øvrige kollektive trafiksselskaber i hovedstaden, over en række mobile salgskanaler, som gør det muligt at sælge mobilbilletter og mobilperiodekort. Salget af mobilbilletter har været stigende i 2013, og der er i 2013 blevet solgt 11 mio. mobilbilletter. Mobilperiodekortet blev lanceret ultimo 2012, og ved udgangen af 2013 sælges der mere end 11.000 mobilperiodekort om måneden.

Elektronisk rejsekort

Metroselskabet ejer 7 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 løbet af 2013 er antallet af kunder, der anvender rejsekortet, steget fra 50.000 til 287.000 i hovedstaden.

“

Rejseplanen leverer over **20 mio.** rejseplanopslag hver måned.”

Dette antal forventes at stige yderligere i forbindelse med den planlagte udfasning af klippekort i hovedstaden.

Metroselskabet har siden juli måned solgt rejsekort (anonyme) via rejsekortmaskinerne på metrostationerne. Dette har været en succes. Ved udgangen af 2013 er der solgt over 5.000 kort.

Ved udgangen af 2013 havde Metroselskabet mere end 8.000 aktive tank-op-aftaler. Metroselskabet har interesse i, at kunderne benytter sig af selvbetjening ved køb af rejsekort, og at de indgår en tank-op-aftale. Hermed vil de samlede driftsomkostninger alt andet lige blive lavere.

I forbindelse med udrulningen af rejsekortet er uhensigtsmæssigheder i det nuværende takstsystem ude på Sjælland blevet tydelige. Transportministeriet har derfor ønsket igangsat en analyse af mulighederne for at lave ét takstområde på Sjælland. Trafikstyrelsen har i samarbejde med trafikskaberne i hovedstadsområdet undersøgt forskellige muligheder for at harmonisere taksterne. På den baggrund arbejdes videre med et konkret forslag til harmoniserede og forenklede takster på Sjælland.

Taksterne skal have en struktur, der bidrager til at skabe flere passagerer, og de skal gennemføres neutralt for kunderne gennemsnitligt. Provenuforskydninger selskaberne imellem håndteres uafhængigt og efterfølgende i forbindelse med et arbejde med takstharmonisering.

Det er forventningen, at takstændringerne kan gennemføres i forbindelse med fastsættelse af taksterne for 2015.

Metroens takstindtægter

De samlede takstindtægter i 2013 udgjorde 691 mio. kr. Af dette beløb blev 153,2 mio. kr. solgt på metroens billetmaskiner på stationerne. Den øvrige del af billetterne sælges af parterne i takstfællesskabet. Det er hovedsageligt DSB, der står for dette salg, f.eks. periodekort.

Af metroens eget salg udgør klippekort den største del med 65 pct., mens kontantbilletter udgør 31 pct.; 24-timersbillet og City Pass udgør de sidste 4 pct.

Rejseplanen

Metroselskabet ejer 3,2 pct. af Rejseplanen A/S. Rejseplanen leverer over 20 mio. rejseplanopslag hver måned. Rejseplanen har til formål at stille rejsereløvet information om kollektiv trafik i Danmark til rådighed for offentligheden. Rejseplanens ejerkreds er de regionale og lokale trafikskaber i hele landet. Rejseplanen er integreret med den fælles mobilbillet-app og mobilperiodekort-app.

2.7 STØRRE PROJEKTER

Afgrening til Nordhavnen

Anlægslov for metro til Nordhavnen blev vedtaget af Folketinget og trådte i kraft 1. juni 2013. Loven er udformet som en ændring af Lov om en Cityring. Med vedtagelse af loven overgik projektet til næste fase med arealerhvervelse og indhentning af tilbud fra entreprenører.

Med planlagt åbning i 2019 vil metroafgreningen til Nordhavnen knytte det igangsatte byudviklingsprojekt trafikalt sammen med de centrale metrostationer på Cityringen og den eksisterende metro.

Der var stor interesse blandt danske og internationale entreprenørfirmaer om at give tilbud på arbejderne, og tilbudsgivere blev udvalgt efter kvalificeret ansøgning. Arbejdet er delt i fire entrepriser: tunnel, anlægsarbejder under jorden, anlægsarbejder over jorden og transportsystemleverancer, hvoraf de tre blev iværksat omgående. Udbud af Anlægsarbejder over jorden vil ske i 2014.

Udbudsprojekt og udbudsmateriale blev udarbejdet af Metroselskabet og selskabets rådgivere. Ved årets udgang er der modtaget tilbud, afholdt forhandling med de en-

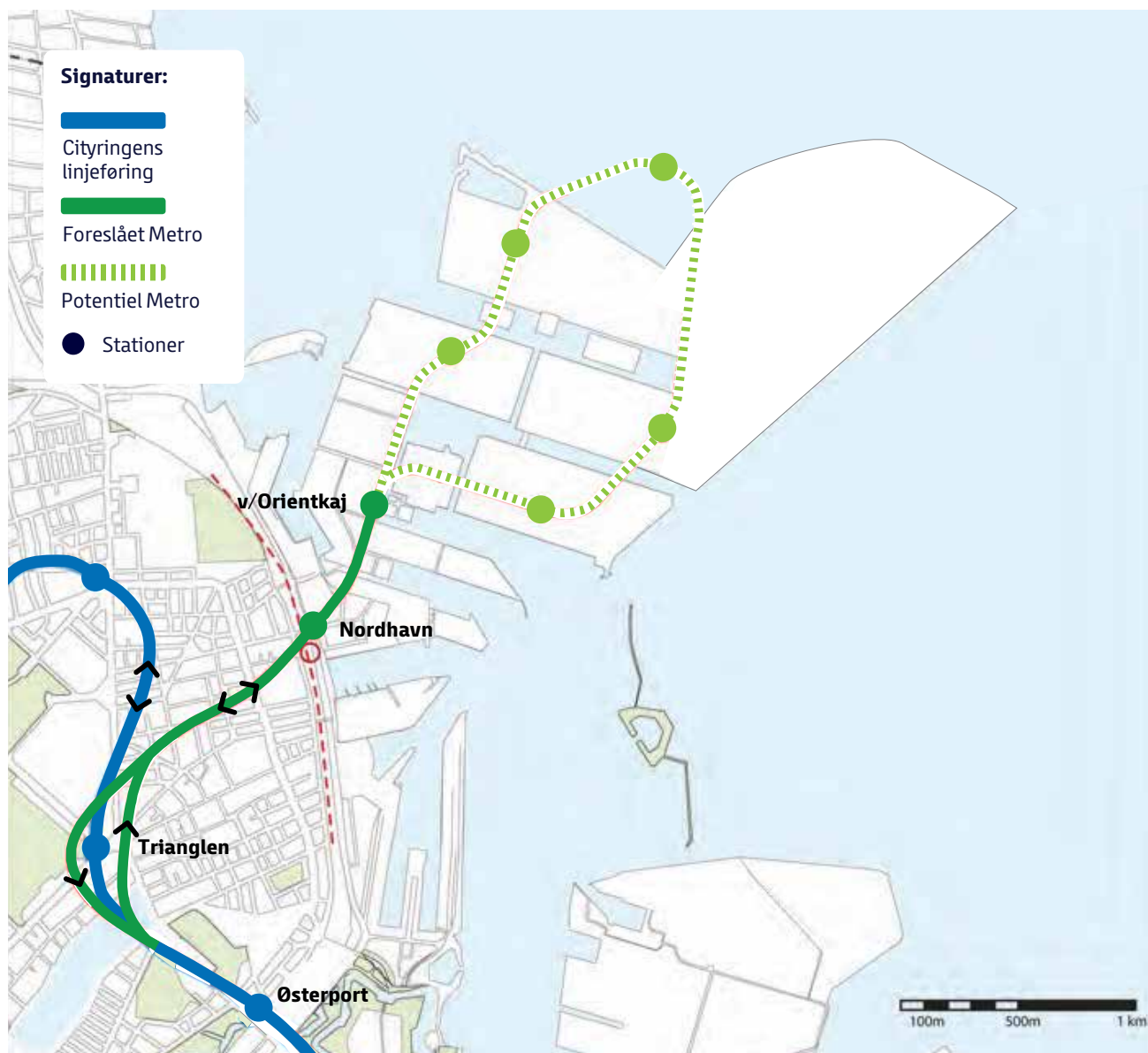
kelte tilbudsgivere samt udsendt grundlag for udarbejdelse af revideret tilbud fra alle. Reviderede tilbud som grundlag for afgørelse af tilbudskonkurrencen skal afleveres tidligt i 2014 med henblik på kontraktindgåelse i april 2014.

Øvrige anlægsaktiviteter med vejumlægninger og omlægning af ledninger blev iværksat i samarbejde med By&Havn som grundejer, ledningsejerne og Københavns Kommune.

Afgrening til Sydhavnen

Udredning af metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen blev afleveret til selskabets ejere i juni 2013. Udredningen viser, at en metrolinje fra Københavns Hovedbanegård til Ny Ellebjerg vil betjene mellem seks og ni millioner passagerer om året og koste mellem 6,6 og 10,2 milliarder kroner – alt afhængig af linjeføring og antallet af stationer på strækningen. Metroen vil sætte yderligere skub i byudviklingen ved Sluseholmen, Teglnholmen og Enghave Brygge samt give hele Sydhavnen et løft.

Ny Ellebjerg Station vil i fremtiden kunne udvikles til et vigtigt trafikknudepunkt af



både regional og national betydning, fordi der her vil være omstigning mellem både S-tog, regional- og fjerntog samt metro.

Rapporten ligger som grundlag for politikernes stillingtagen til en eventuel investering i en afgrening til Sydhavnen. Det er på kort sigt vigtigt at sikre den teknisk mest

hensigtsmæssige mulighed for samdrift mellem Cityringen og afgreningen til Ny Ellebjerger via Sydhavnen for at undgå gener for Cityringens passagerer, når Cityringen er i drift. Det kræver hurtig beslutning seneste medio 2014 mellem selskabets ejere om anlæg af et afgreningsskammer på Cityringen med byggestart i 2015. Efterfølgende vil det

være muligt at tilrettelægge den nærmere udformning af afgreningen, herunder stationsantal og linjeføring. Ibrugtagning af anlægget vil med denne proces kunne ske i 2023 eller senere.

Københavns Kommune afsatte 200 mio. kr. til afgreningskammeret i kommunens budget for 2014.

Letbane langs Frederikssundsvej

Københavns Kommune har i 2013 indledt et forstudie af en letbaneforbindelse fra letbanen i Ring 3 via Frederikssundsvej til Nørrebro Station og dermed metrosystemet i de tætte bydele. Metroselskabet har sammen med konsulentvirksomhederne COWI og Tetraplan bidraget til arbejdet, der forventes afsluttet i 2014. Undervejs i forstudiet har der været fokus på, hvilken linjeføring og hvilket driftskoncept der ville være mest hensigtsmæssigt for at opnå et højt passagertal. Herudover har der været fokus på at tilgodese mulighederne for at understøtte revitalisering af det udsatte og lidt afsides beliggende boligområde i Tingbjerg, der med letbanen kan blive bedre forbundet til de omkringliggende bydele.

Andre overvejelser om mere metro mv.

Metroselskabet har deltaget som teknisk rådgiver i Københavns Kommunes og Malmö Stads projekt – med støtte fra EU's interregionale fond – med forundersøgelser af en metro mellem Københavns og Malmö centrum. Der er udarbejdet et antal tekniske løsninger – enten som pendulforbindelse eller integreret med Københavns

metrosystem. Arbejdet er afrapporteret af de to kommuner i fællesskab.

Metroselskabet har som teknisk rådgiver bistået Frederiksberg Kommune med en analyse af yderligere metrobetjening af kommunen. På dette grundlag indgår perspektivet om en fremtidig metrobetjening af en korridor langs Fasanvejslinjen nu i kommunens planlægning.

Metroselskabet har som teknisk rådgiver bistået Transportministeriet med en analyse af udviklingen af knudepunkter ved Ny Ellebjerg og Glostrup. Knudepunkterne har sammenhæng med hhv. udredningen om en metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen og udredningen om Letbane på Ring 3.

“

Metroselskabet har deltaget som teknisk rådgiver med forundersøgelser af en metro mellem **Københavns og Malmö centrum**”

2.8

FORRETNINGSSTRATEGI

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 eksisterende forretningsstrategi, der således er gældende frem til medio 2014.

Selskabets bestyrelse har foretaget en evaluering af forretningsstrategien i efteråret 2013, blandt andet med henblik på udarbejdelsen af en kommende strategi.

Den nye forretningsstrategi skal ifølge selskabets vedtægter godkendes af selskabets interessenter ultimo april 2014. Den nye forretningsstrategi vil være gældende for perioden frem til 2018.

Selskabsmæssige rammevilkår

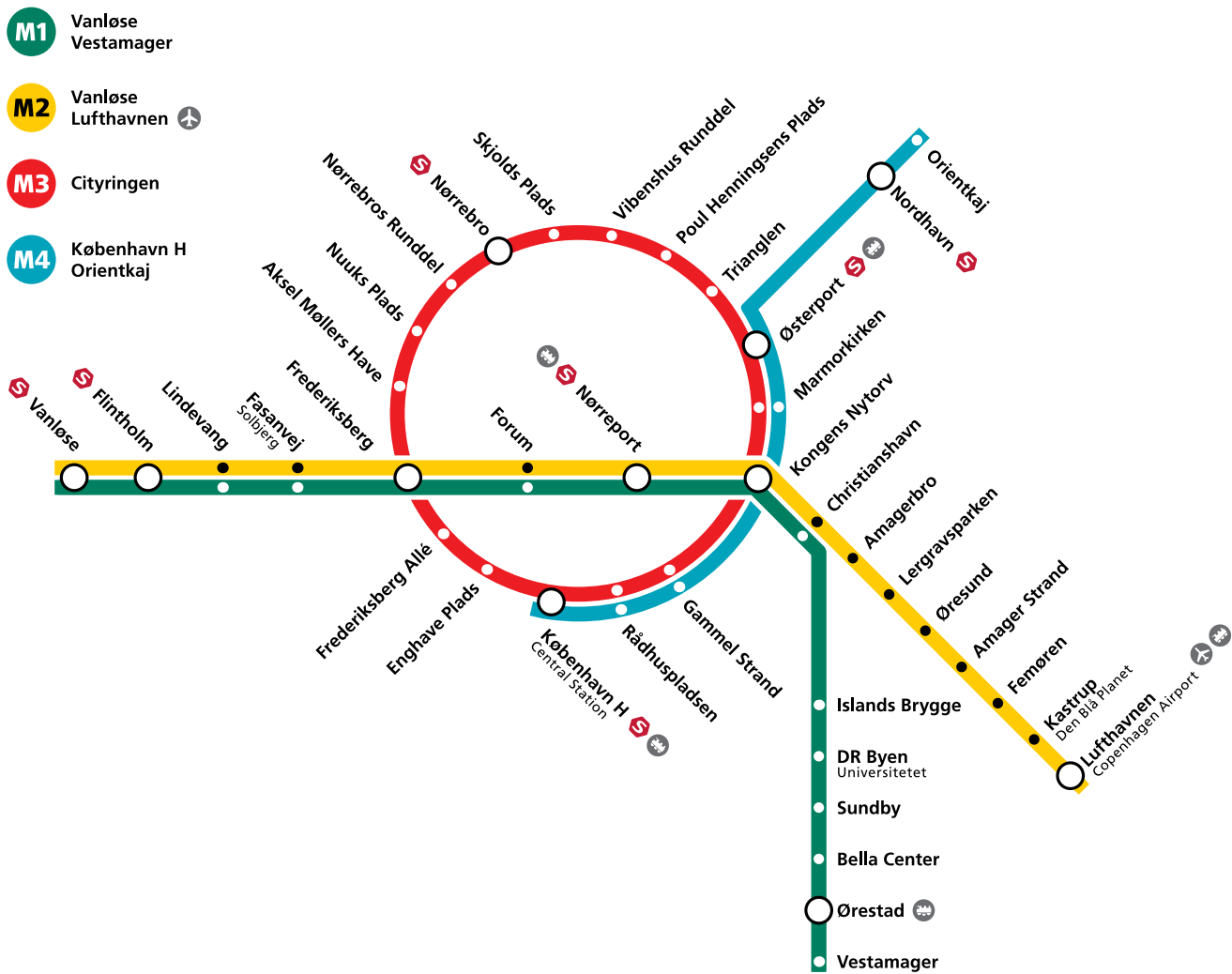
Metroselskabets formål er, jf. lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S af den 6. juni 2007 at varetage projektering og anlæg af Cityringen som en Metro, samt at stå for drift og vedligeholdelse af den samlede Metro. Selskabet skal foretage offentlige udbud af anlæg og drift samt vedligeholdelse af metroen. Selskabet skal drives på et forretnings-

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

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



Metroens linjeføring, når Cityringen og Nordhavsstrækningen står klar.

2.9

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 udpeges for en periode på fire år. Københavns Kommune og staten udpeger hver tre medlemmer, mens Frederiksberg Kommune udpeger et medlem samt en suppleant. Kommunalvalgene i efteråret 2013 betød, at Københavns Kommune udpegede tre nye medlemmer til bestyrelsen, mens Frederiksberg Kommune foretog en genudpegning af deres eksisterende medlem og suppleant. Udover de ejerudpegede medlemmer vælger selskabets medarbejdere to medlemmer til bestyrelsen. I efteråret 2013 har der været afholdt valg til de to medarbejdervalgte poster. Valgresultatet betød, at to nye medlemmer er indtrådt i bestyrelsen den 1. januar 2014. I 2013 blev der afholdt 13 møder i bestyrelsen, et bestyrelsesseminar og henholdsvis fire og fem 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 revisionskomiteé, 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 har desuden arbejdet med selskabets projektstyring og selskabets økonomistyring. 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 ud-

vikling af nye projekter, teknisk direktør Erik Skotting med ansvar for anlægsaktiviteter samt Rebekka Nymark, med ansvar for kunderelaterede og kommercielle aktiviteter samt nabokommunikation.

Ved regnskabsårets udløb beskæftigede selskabet 242 medarbejdere mod 219 i 2012, der tager sig af selskabets administration, driften af den eksisterende Metro, anlæg af Cityringen, Sekretariatsbetjening af letbane i Ring 3 samt udbud mv. af Nordhavnsafgreningen. Endvidere arbejder der ca. 100 rådgivere i Metroselskabets lokaler på Metrovej med anlæg af Cityringen, udbud af Nordhavnsafgreningen samt udredning af Sydhavnsmetro.

Risikostyring

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

styringsaktiviteter. Det er målet for selskabets risikostyring, at risici både på tværs af organisationen og lokalt i organisation systematisk kortlægges, hvilket gør selskabet i stand til at 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 håndteres og rapporteres under de enkelte fagområder, hvilket sikrer en høj faglighed i rapporteringen. Selskabet har det seneste år arbejdet målrettet med at sikre en større systematik i risikostyringen på tværs af alle selskabets aktiviteter. For selskabets store projekt, Cityringen, er der opbygget en proces for risikostyring specielt tilpasset dette projekt. Denne proces involverer Cityringens entreprenører under anlægget af systemet og sikrer derved, at risici håndteres, hvor det er mest hensigtsmæssigt.

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 |

“
Selskabet deltager i nationale og internationale erfarings- og arbejdsgrupper, hvorved det sikres, at selskabet løbende er opdateret med de nyeste udviklinger indenfor risikostyring”

En tilsvarende proces er implementeret for selskabets andre projekter og er udvidet til også at se på tidligere og efterfølgende faser af projekterne. Risici rapporteres til direktionen, der indsamler 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 aktuel risikoliste indeholdende selskabets samlede risikoeksponering.

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

Selskabet deltager i nationale og internationale erfarings- og arbejdsgrupper, hvorved det sikres, at selskabet løbende er opdateret med de nyeste udviklinger indenfor risikostyring. Dette er samtidig med til at sikre, at risici, der ikke er overvejet, bliver inkluderet i risikoarbejdet.

Forretningsgange i forbindelse med regnskabsaflæggelse og anvendelse af IT

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

Den gældende regnskabsinstruks beskriver den regnskabsmæssige 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. Informationsikkerhedspolitikken 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 udestod alene opfølgende spørgsmål om renter, valuta mv.

Voldgiftsretten har den 27. august 2013 afsagt kendelse i de opfølgende spørgsmål, og konsekvenserne af Voldgiftsrettens kendelse er indarbejdet i Metroselskabets regnskab for 2013.

I kendelsen af 23. august 2013 fik Metroselskabet medhold i, at det lån som selskabet har stillet til rådighed for COMET, skal forrentes efter rentelovens bestemmelser, ligesom COMET skal betale 70 mio. kr. af Metroselskabets sagsomkostninger samt Voldgiftsrettens omkostninger.

Nettoresultatet af Voldgiftsrettens kendelse er, at COMET skal tilbagebetale det samlede lån med renter til Metroselskabet samt betale de tilkendte sagsomkostninger med fradrag af den tilkendte ekstrabetaling til COMET. Voldgiftsrettens kendelse er eksekveret i september 2013. Sagen er hermed afsluttet.

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. Sagen forventes afgjort af Voldgiftsretten i løbet af 2014.

Kapitalforhold

I forbindelse med selskabets budgetlægning for 2014 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, renteudviklingen og indeksudviklingen.

Nettogælden forventes i det gældende langtidsbudget 2014 at nå sit maksimum i år 2023 på ca. 23,9 mia. kr. (i løbende priser og inkl. renter). Dette er en forøgelse med 1,0 mia. kr. i forhold til det hidtil gældende langtidsbudget. Gælden forventes at være tilbagebetalt i 2059, hvilket er i overensstemmelse med de tidligere forventninger. Det gældende langtidsbudget indgår som bilag til ledelsesberetningen. Ibrugtagningstidspunktet for Cityringen har betydning for muligheden for tilbagebetaling af selskabets gæld. For yderligere informationer herom henvises til omtalen under selskabets langtidsbudget i afsnit 6.1. Det skal bemærkes, at langtidsbudgettet vil gennemgå en revurdering, når det er muligt at opgøre effekterne af begrænsningerne af arbejdstiden på Cityringen, efter at ændringen af Lov om en Cityring vedtages. Vedtagelsen forventes for nuværende at ske i juni 2014.

I forhold til langtidsbudgettet fra december 2012 er der i det opdaterede langtidsbudget foretaget en væsentlig justering. Anlægsoverslaget for Nordhavn på 2,4 mia. kr. er indarbejdet i budgettet.

Selskabet har arbejdet på at opbygge en renteeksponering, så dele af de fremtidige renteomkostninger fastlåses. Med indgåelse af aftalerne har selskabet foretaget renteafdækning 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. Det betyder, at der generelt kan opnås vilkår i kapitalmarkedet, der er sammenlignelige med statens vilkår. Herudover har Metroselskabet mulighed for at optage såkaldte genudlån i Danmarks Nationalbank. Med genudlån forstås et direkte lån fra Danmarks Nationalbank på vegne af staten til Metroselskabet, baseret på en konkret statsobligation, og med samme vilkår som obligationen sælges til på markedet.

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 2013 er BPV 28 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 pct. vil medføre en stigning i markedsværdien på 2,8 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.



2.10

SAMFUNDSANSVAR

“

Metroen er den mest miljøvenlige form for transport **sammenlignet med S-tog, bus og bil.**”

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 kollektive transport. Den eksisterende metro er, ligesom Cityringen også på sigt vil komme til at være det, med til at ændre det trafikale rejsemønster i det centrale København og på Frederiksberg og vil desuden 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 et miljøregnskab, der er tilgængeligt på selskabets hjemmeside. Metroselskabet vil søge at udvide miljøregnskabet til også at omfatte Cityringens byggepladser.

Politik

Den eksisterende metro er et moderne anlæg, hvor der løbende arbejdes for at skabe yderligere miljøforbedringer. Metroen er den mest miljøvenlige form for transport sammenlignet med S-tog, bus og bil. En opgørelse af CO₂-udledningen for de fire transportformer er vist nedenfor. 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

Miljøregnskabet beskriver detaljeret energiforbrug mv., mens der i nedestående afsnit gives en introduktion til en række andre miljøfokusområder.

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

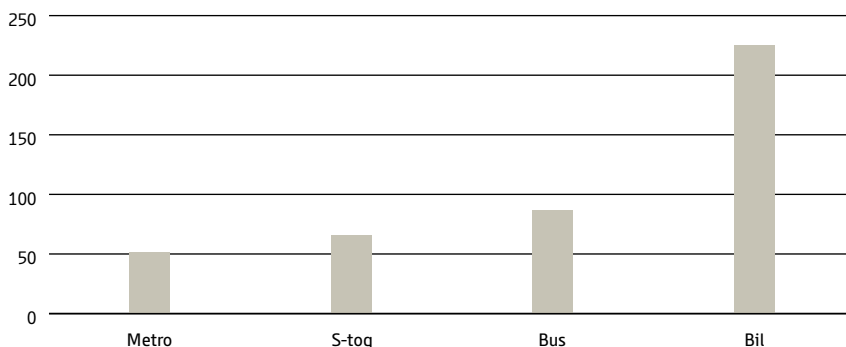
Det er Metroselskabets målsætning på miljøområdet, at der ikke benyttes materialer og kemiske produkter, der er at finde på miljømyndighedernes lister over uønskede stoffer. Det betyder bl.a., at de hydraulikolier og fedtstoffer, der bruges til borearbejdet, er vegetabiliske og let nedbrydelige. Papir brugt til f.eks. kommunikation med naboer er svanemærket.

Støj

I forbindelse med opførelsen af Cityringen er entreprenøren forpligtiget af Metroselskabet til at indrette byggepladsen og udføre arbejdet på en sådan måde, at naboerne påvirkes mindst muligt, og til at basere konkrete støjdæmpende foranstaltninger på BAT (Best Available Technology).

Udledning af CO₂

Gram pr. km





Metroselskabet igangsatte i 2013 en Safety first-indsats på byggepladserne.

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.

“
For at sikre et trygt miljø i metroen for både kunder og medarbejdere sørger drifts-entreprenøren for, at metropersonalet bliver uddannet i konflikthåndtering”

Metroselskabet arbejder løbende sammen med drifts-entreprenøren, beredskabsmyndighederne og PET med henblik på at forebygge terror og andre ulykkesituationer 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 drifts-entreprenøren for, at metropersonalet bliver uddannet i konflikthåndtering. Samtidig er samtlige stationer og metrotog videoovervåget, hvilket ligeledes medvirker til et trygt miljø i metroen.

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 trafik-selskaberne.

Arbejds miljø

Arbejdet med Cityringen gik i gang ultimo 2011. Metroselskabet har i kontrakten med de to entreprenører på Cityringen – Ansaldo og CMT, valgt at uddelegere arbejds miljøkoordineringen. Det betyder, at CMT og Ansaldo har bygherrens arbejds miljøkoordinatorer ansat i deres organisation. I

praksis er det entreprenørerne, der udfører arbejds miljøarbejdet, og Metroselskabet fører tilsyn med arbejdet.

Politik

Arbejds miljø i Metroselskabet er et linjeansvar og er rodfæstet i virksomhedens topledelse. Metroselskabet har forpligtet sig til at have et godt arbejds miljø 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 arbejds miljøarbejde
- arbejde på at minimere ulykkesfrekvensen og forhindre arbejdsrelateret sygdom eller ulykker
- sikre, at arbejds miljøarbejdet på Cityringen følger best practice inden for det tekniske og sociale område
- inspirere og uddanne medarbejdere på projektet, så de har tilstrækkelig viden om arbejds miljøregler, så de kan agere hensigtsmæssigt
- ikke gå på kompromis med arbejds miljøet af økonomiske eller fremdriftsmæssige årsager

Handlingsplan og målopfyldelse

Metroselskabet vil som bygherre sikre, at anlægget af Cityringen sker i et miljø, der forebygger arbejds miljøproblemer og ulykker. Derfor arbejdes der systematisk med identificering af arbejds miljøproblemer allerede i designfasen.

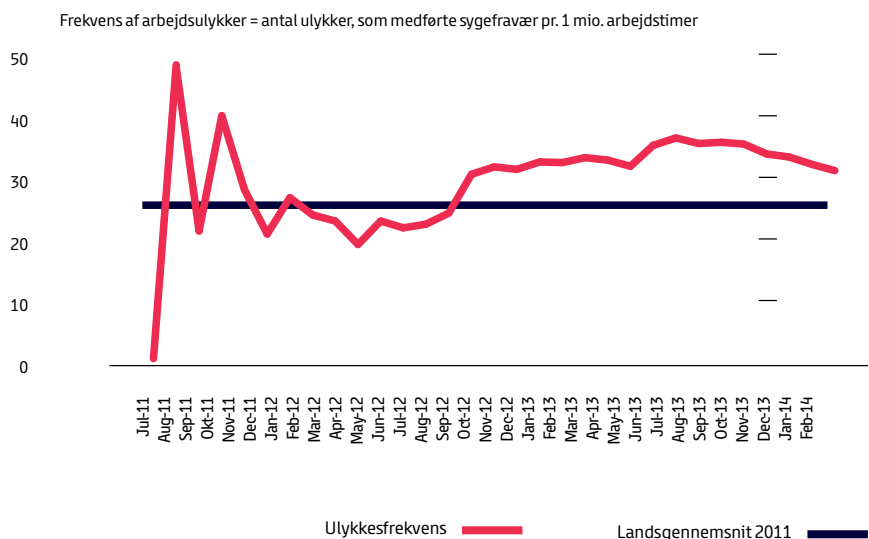
For at sætte fokus på arbejdsmiljøet bliver der gennemført en række initiativer, blandt andet gennemføres der kampagner med specielt fokus på forebyggelse af ulykker. Derudover er alle Metroselskabets site managers uddannet arbejdsmiljøkoordinatorer, så de har de rette kompetencer til at føre tilsyn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

Nedenstående graf viser udviklingen i ulykkesfrekvensen på Cityringen fra opstart af byggefasen og indtil 31. december 2013. 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 2013 med en ulykkesfrekvens på 30,4, 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.

Status på arbejdsmiljø på Cityringen



Metroselskabet har iværksat følgende initiativer:

- Safety First-kampagnen med 10 aktionspunkter, som blev startet i december 2013.
- 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. CMT har som et af Safety First-kampagnens punkter yderligere ansat én fast OHS-koordinator på hver byggeplads.
- 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. MS har i løbet af 2013 ansat tre OHS-supervisorer, så der nu er en for hver af de fire sektioner på Cityringen.
- Metroselskabet gennemfører arbejdsmiljø-audits på alle byggepladser minimum hver tredje måned. Dette er en gennemgang af entreprenørens overholdelse af eget arbejdsmiljøledelsessystem og dansk lovgivning.

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 kollektivt 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.

Arbejds klausuler – ILO-konventionen

Politik

Metroselskabet er opmærksom på de særlige forpligtigelser vedrørende f.eks. løn- og arbejdsvilkår, arbejdsmiljø, samfundsøkonomi, miljøhensyn mv., som varetages af

Metroselskabet har i 2013 indgået en partnerskabsaftale med arbejdsmarkedets parter, Dansk Byggeri, Teknik og BAT-Kartellet. Aftalen skal sikre en hurtig og effektiv løsning af evt. uenigheder vedr. arbejdsforhold. Metroselskabet afholder med jævne mellemrum møder med de relevante af arbejdsmarkedets parter, hvor evt. faglige

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

sager drøftes. Metroselskabet følger således løbende udvikling i de sager, der måtte opstå, og som uundgåeligt opstår på store byggerier.

Metroselskabet har i 2013 i samarbejdet med selskabets ejere foretaget en evaluering af selskabets brug af arbejds-klausuler. På baggrund af dette arbejde har selskabets bestyrelse besluttet, at selskabet fremadrettet vil indbygge yderligere sanktioner i forbindelse med både manglende dokumentation og manglende overholdelse af ILO-konventionen.

Sociale klausuler - uddannelsespladser

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.

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.

Metroselskabets bestyrelse besluttede i 2013 at indføre et kontraktparadigme, der, jf. Regeringen og Enhedslistens aftale om "følge eller forklar", sikrer et fast antal uddannelses- og praktikpladser i selskabets kontrakter, vurderet ud fra kontraktens størrelse og art.

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. Matchmakerens arbejde suppleres af en aftale med Den Regionale Praktikpladsenhed, der også foretager matchning.

Matchmakeren og den Regionale Praktikpladsenhed har i 2013 lagt et stort arbejde i at screene de entreprenører og underentreprenører, der laver lærlinge-relevant arbejde, og præsentere dem for lærlingekravet. Det har gennem året vist sig at være en udfordring at finde plads til ansættelse af lærlinge, dels grundet arbejdets karakter, dels grundet manglende erfaring med at have elever ansat hos hoved- og underentreprenører. Metroselskabet har indgået en aftale med Københavns Tekniske Skole, der sikrer, at når en virksomhed har ansat en lærling, så er der en supervisor, der både i forhold til lærlingen, men også i forhold til virksomheden kan håndtere eventuelle problemer.

Metroselskabet har fortsat samarbejdet med Danske Erhvervsskoler om afdækning af de udfordringer, der er ved ansættelse af lærlinge. Eksempelvis er der på nuværende tidspunkt ikke uddannelsesaftaleblanketter eller relevant information vedr. danske erhvervsuddannelser fra centralt hold, der er oversat til fremmedsprog.

Metroselskabet har i samarbejde med dets interessenter dannet en task force, der skal følge udviklingen i tilvejebringelse af praktikpladser på Cityringen. I efteråret 2013

udfærdigede task forcen en delrapport. Taskforcen finder, at beskæftigelse af lærlinge på Cityringsbyggeriet har været og fortsat er hæmmet af flere forhold:

- Mange udenlandske virksomheder med ringe kendskab til det danske erhvervsuddannelsessystem.
- Mange virksomheder har så kortvarige opgaver (helt ned til 14 dage), at det ikke er muligt at opstille relevante uddannelsesmål og dermed beskæftige lærlinge.
- En stor del af arbejdet på Cityringsbyggeriet har indtil nu været ufaglært arbejde (fortrinsvis gravearbejde og etablering af byggepladser).
- For det arbejde, der kan betragtes som faglært, gælder for en stor del, at det er meget ensidigt arbejde, hvilket kan gøre det vanskeligt at opstille relevante uddannelsesmål og dermed beskæftige lærlinge.

Følgende forhold kan fremover understøtte en mere positiv udvikling:

- I kommende udbud anvendes hårde sociale klausuler med krav om et bestemt antal lærlinge. Det gælder både for supplerende udbud til Cityringsbyggeriet og for byggeriet af Nordhavnsafgreningen.
- Oprettelsen af praktikpladscentre vil gøre det lettere for virksomheder med kortevarige opgaver at beskæftige lærlinge.
- Praktikpladscentrene kan påtage sig uddannelsesansvaret for en lærling og dermed aflaste virksomheden.
- I de kommende faser af arbejdet er der en større andel af faglært arbejde og dermed et større uddannelsespotentiale.

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 korrupsion og bestikkelse. Der har i 2013 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-udbudet, 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 ca. 242 ansatte – i alderen fra 19-70+ med en kønsfordeling på ca. 45 pct. kvinder og ca. 55 pct. mænd. Cirka 10 pct. af de ansatte er udlændinge, der primært kommer fra europæiske nabolande.

“
**Metroselskabet
 beskæftiger
 ca. 242 ansatte
 – i alderen fra
 19-70+ med en
 kønsfordeling på ca.
 45 pct. kvinder og
 ca. 55 pct. mænd.”**

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 medarbejderne, 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, Stockholms og Malmøs 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. I 2013 har der således været afholdt to dialogmøder mellem medarbejderne og HK.

Mangfoldighed

Metroselskabet har ladet sig inspirere af Komiteen for god Selskabsledelse vedrørende mangfoldighed i selskabets ledelse. I første omgang har selskabet foretaget en opgørelse af andelen af kvinder i den øverste ledelse. Kønsfordelingen blandt direktørerne er 50 pct. mænd og 50 pct. kvinder. Kønsfordelingen i den øvrige del

af selskabets chefgruppe er 60 pct. mænd og 40 pct. kvinder.

Andelen af kvinder i ledende stillinger, og som rekrutteringsgrundlag herfor, har en balanceret størrelse. Selskabet vil overveje, om der er behov for at tage initiativer, der også på sigt kan sikre, at det balancerede forhold fortsætter, samt om der er andre forhold af mangfoldighed i ledelsen, selskabet skal arbejde mere systematisk med.

Metroselskabets bestyrelse består af 57 pct. mænd og 43 pct. kvinder, eksklusive de medarbejdervalgte repræsentanter. Metroselskabets bestyrelse udpeges af selskabets ejere, og selskabet har ikke indflydelse på bestyrelsens sammensætning.

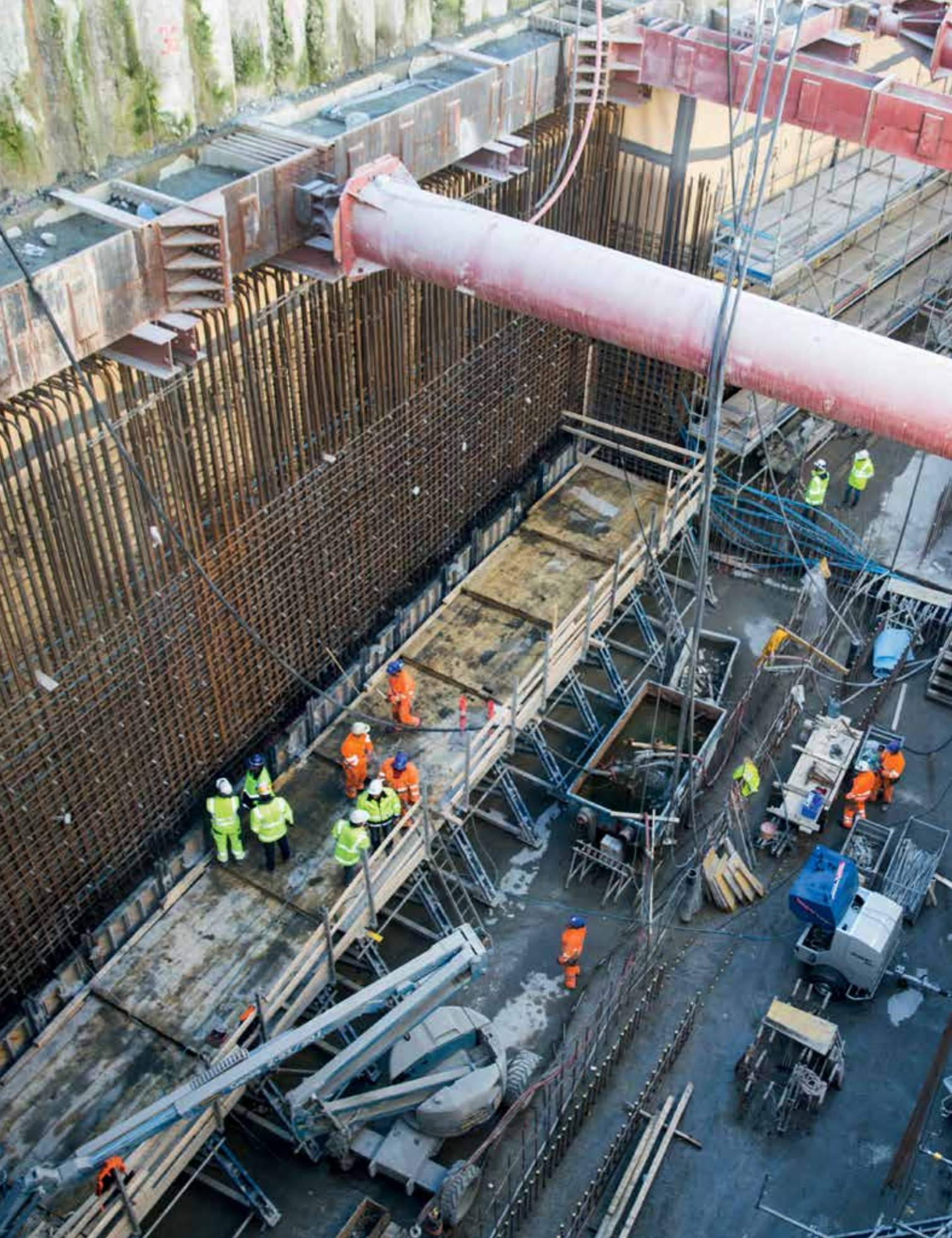


Pressen på besøg i metroskaktens i Nørrebroparken.

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. Resultatopgørelsens opstilling er tilpasset for bedre at vise resultatdannelsen.

Regnskabsperioden er den 1. januar – 31. december 2013. Årsrapporten er aflagt i tusinder DKK. Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

Generelt om indregning og måling

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

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

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

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

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

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

Omregning fremmed valuta

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

Afledte finansielle instrumenter

Afledte finansielle instrumenter måles ved første indregning i balancen til kostpris, og efterfølgende til dagsværdi. Afledte finansielle instrumenter indregnes under henholdsvis andre tilgodehavender og anden gæld.

Ændringer i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af dagsværdien af et indregnet aktiv eller en indregnet forpligtelse, indregnes i resultatopgørelsen sammen med ændringer i værdien af det sikrede aktiv eller den sikrede forpligtelse.

Ændringer i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af fremtidige transaktioner, indregnes direkte på egenkapitalen. Når de sikrede transaktioner realiseres, indregnes de akkumulerede ændringer som en del af kostprisen for de pågældende regnskabsposter.

For afledte finansielle instrumenter, som ikke opfylder betingelserne for behandling som sikringsinstrumenter, indregnes ændringer i dagsværdi løbende i resultatopgørelsen som finansielle poster.

Resultatopgørelsen

Indtægter

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

Metroens driftsindtægter, som omfatter indtægter for udlejning af metro, samt

reklameindtægter o.l. i forbindelse med Metro, indregnes i takt med, at ydelserne leveres.

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

Andre driftsindtægter omfatter indtægter fra administration og varetagelse af bygherreorganisationen for Ring 3 Letbane I/S, 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, jævnfør bilag til ledelsesberetningen, herunder for eksempel at ejerne har forpligtet sig til at betale de større reinvesteringer i tog, tunneller og stationer i takt med at behovet opstår.

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

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

Finansielle anlægsaktiver

Kapitalandele

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

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 balancedagen.

Likvide beholdninger

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

Hensatte forpligtelser

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

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

Det fremgår af principperne beskrevet under afsnittet om værdiansættelse af anlægsaktiver, at værdien af metroen nedskrives under hensyntagen til den beregnede genindvindingsværdi for metroen. Såfremt nedskrivningen imidlertid ikke kan foretages indenfor 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. Efterfølgende måles gæld til amortiseret kostpris medmindre der foretages sikring af gældsforpligtelsernes dagsværdi.

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

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

Andre finansielle forpligtelser

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

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 erhvervsområde 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 2013

| Alle tal i 1.000 kr. | | | |
|--|------|------------------|------------------|
| | Note | 2013 | 2012 |
| Indtægter | | | |
| Metroens takstindtægter | 2 | 690.833 | 676.878 |
| Metroens driftsindtægter | 2 | 276.303 | 276.242 |
| Værdi af eget arbejde | | 144.776 | 127.831 |
| Andre driftsindtægter | 3 | 12.710 | 19.206 |
| Indtægter i alt | | 1.124.623 | 1.100.158 |
| Omkostninger | | | |
| Metroens driftsomkostninger | 2 | -732.689 | -704.557 |
| Personaleomkostninger | 4 | -149.985 | -128.076 |
| Andre eksterne omkostninger | 5 | -25.757 | -32.430 |
| Omkostninger i alt | | -908.430 | -865.063 |
| Resultat før ned- og afskrivninger | | 216.192 | 235.095 |
| Ned- og afskrivninger | | | |
| Afskrivninger | 6 | -149.407 | -204.707 |
| Nedskrivninger | 6 | -334.326 | 1.977.020 |
| Ned- og afskrivninger i alt | | -483.733 | 1.772.313 |
| Resultat før finansielle poster | | -267.541 | 2.007.408 |
| Finansielle poster | | | |
| Finansielle indtægter | 7 | 364.926 | 277.736 |
| Finansielle omkostninger | 7 | -428.876 | -400.967 |
| Finansielle poster i alt | | -63.950 | -123.231 |
| Resultat før markedsværdiregulering | | -331.490 | 1.884.177 |
| Markedsværdiregulering | | 2.138.371 | -549.502 |
| Årets resultat | | 1.806.880 | 1.334.675 |
| Forslag til resultatdisponering | | | |
| Overført til næste år | | 1.806.880 | 1.334.675 |



3.3 BALANCE

Aktiver pr. 31. december 2013

| Alle tal i 1.000 kr. | Note | 2013 | 2012 |
|--|------|-------------------|-------------------|
| Anlægsaktiver | | | |
| Materielle anlægsaktiver | | | |
| Anlæg af Metro | 8 | 4.916.279 | 2.026.221 |
| Metro i drift | 9 | 4.911.028 | 5.093.764 |
| Bygninger | 10 | 58.775 | 63.342 |
| Driftsmidler og inventar | 10 | 976 | 1.019 |
| Materielle anlægsaktiver i alt | | 9.887.058 | 7.184.346 |
| Finansielle anlægsaktiver | | | |
| Andre kapitalandele | 11 | 40.877 | 49.427 |
| Tilgodehavender | 12 | 862.037 | 917.592 |
| Finansielle instrumenter | 17 | 538.345 | 0 |
| Finansielle anlægsaktiver i alt | | 1.441.259 | 967.019 |
| Anlægsaktiver i alt | | 11.328.317 | 8.151.365 |
| Omsætningsaktiver | | | |
| Ejendomme | 13 | 20.130 | 13.190 |
| Tilgodehavender | 14 | 391.353 | 1.911.958 |
| Værdipapirer | 15 | 892.945 | 0 |
| Likvide beholdninger | 15 | 10 | 13 |
| Omsætningsaktiver i alt | | 1.304.438 | 1.925.162 |
| Aktiver i alt | | 12.632.755 | 10.076.528 |

Passiver pr. 31. december 2013

| Alle tal i 1.000 kr. | | | |
|---|-----------|-------------------|-------------------|
| | Note | 2013 | 2012 |
| Kapitalindestående | | | |
| Primo | | 1.637.337 | 302.663 |
| Årets tilgang | | 2.106.880 | 1.334.674 |
| Kapitalindestående i alt | 16 | 3.744.217 | 1.637.337 |
| Langfristede gældsforpligtelser | | | |
| Langfristede gældsforpligtelser | 17 | 7.345.260 | 6.600.361 |
| Langfristede gældsforpligtelser i alt | | 7.345.260 | 6.600.361 |
| Kortfristede gældsforpligtelser | | | |
| Banklån | | 75.197 | 290.006 |
| Leverandørgæld | 18 | 1.448.327 | 1.532.788 |
| Anden gæld | 19 | 19.753 | 16.036 |
| Kortfristede gældsforpligtelser i alt | | 1.543.277 | 1.838.829 |
| Gældsforpligtelser i alt | | 8.888.537 | 8.439.190 |
| Passiver i alt | | 12.632.755 | 10.076.528 |
| Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser | 20 | | |
| Revisions- og rådgivningshonorar | 21 | | |
| Nærtstående parter | 22 | | |
| Valuta-, rente- og kreditrisiko | 23 | | |

3.4 PENGESTRØMSOPGØRELSE

| Alle tal i 1.000 kr. | | | |
|---|------|-------------------|-------------------|
| | Note | 2013 | 2012 |
| Pengestrømme fra driftsaktivitet | | | |
| Metroens takstindtægter | | 690.833 | 676.878 |
| Metroens driftsindtægter | | 276.303 | 276.242 |
| Andre driftsindtægter | | 12.710 | 19.206 |
| Metroens driftsomkostninger | | -732.689 | -704.557 |
| Personaleomkostninger | | -149.985 | -128.076 |
| Andre eksterne omkostninger | | -25.757 | -32.430 |
| Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt | | 71.416 | 107.263 |
| Pengestrømme fra investeringsaktivitet | | | |
| Investeringer i anlæg af Metro | 24 | -3.032.327 | -2.205.692 |
| Investeringer i bygninger, driftsmidler og inventar | | -1.358 | -13.637 |
| Investeringer i værdipapirer (ekskl. værdiregulering) | | -895.236 | 0 |
| Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt | | -3.928.921 | -2.219.330 |
| Pengestrømme fra finansieringsaktivitet | | | |
| Lånoptagelse, netto (ekskl. markedsværdiregulering) | | 2.389.880 | 1.648.123 |
| Indskud fra ejerne | | 300.000 | 0 |
| Tilgodehavender | | 1.569.787 | -42.209 |
| Kortfristede gæld | | -80.743 | 333.782 |
| Nettofinansieringsomkostninger (ekskl. værdiregulering) | | -106.614 | -123.231 |
| Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt | | 4.072.310 | 1.816.465 |
| Ændring i likvider | | 214.804 | -295.601 |
| Likvider primo | | -289.993 | 5.608 |
| Likvider ultimo | | -75.188 | -289.993 |

3.5 NOTER

Note 1 Segmentoplysninger

| Alle tal i 1.000 kr. | | | | |
|---|--------------------|------------------------------|---------------------------|-------------------|
| | <i>Rådgivning*</i> | <i>Idriftsatte Metro</i> | <i>Anlæg af Metro</i> | I alt |
| | 2013 | 2013 | 2013 | 2013 |
| Indtægter | 4.440 | 975.406 | 144.776 | 1.124.623 |
| Omkostninger | -4.500 | -759.154 | -144.776 | -908.430 |
| Resultat før ned- og afskrivninger | -60 | 216.253 | 0 | 216.192 |
| Ned- og afskrivninger | 0 | -164.071 | -319.662 | -483.733 |
| Resultat før finansielle poster | -60 | 52.181 | -319.662 | -267.541 |
| Anlægsaktiver | | | | |
| Anlæg af Metro | 0 | 164.766 | 4.751.513 | 4.916.279 |
| Metro i Drift | 0 | 4.911.028 | 0 | 4.911.028 |
| Bygninger | 0 | 58.775 | 0 | 58.775 |
| Driftsmidler og inventar | 0 | 353 | 623 | 976 |
| Finansielle anlægsaktiver | 0 | 1.441.259 | 0 | 1.441.259 |
| Anlægsaktiver i alt | 0 | 6.576.181 | 4.752.136 | 11.328.317 |
| Omsætningsaktiver | | | | |
| Ejendomme | 0 | 0 | 20.130 | 20.130 |
| Tilgodehavender | 347 | 384.776 | 6.230 | 391.353 |
| Omsætningsaktiver | 347 | 384.776 | 26.361 | 411.483 |
| Gældsforpligtelser | | | | |
| Kreditorer | 0 | 384.779 | 1.063.548 | 1.448.327 |
| Anden gæld | 0 | 19.753 | 0 | 19.753 |
| Kortfristede gældsforpligtelser | 0 | 404.533 | 1.063.548 | 1.468.081 |

Note 1 – fortsat

| Alle tal i 1.000 kr. | | | | |
|---|-------------|----------------------|-------------------|------------------|
| | Rådgivning* | Idriftsatte Metro | Anlæg af Metro | 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 | | | | |
| Kreditorer | 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 |

* Rådgivning omfatter indtægter og omkostninger i forbindelse med selskabets indgåede aftale med Transportministeriet om sekretariatsbistand vedrørende en letbane i Ring 3. Opgaven er afsluttet i 2013.

Resultat af rådgivning efter finansielle poster og beregnet skat udgør et underskud på 62 t.kr. (overskud på 424 t.kr. i 2012).

Note 2 Driftsresultat metro

| Alle tal i 1.000 kr. | 2013 | 2012 |
|--|-----------------|-----------------|
| Metroens takstindtægter | 690.833 | 676.878 |
| Metroens driftsindtægter | | |
| Udlejning af metro | 276.303 | 275.828 |
| Øvrige indtægter | 0 | 415 |
| Metroens driftsindtægter i alt | 276.303 | 276.242 |
| Andre driftsindtægter | 8.270 | 4.722 |
| Indtægter i alt | 975.406 | 957.843 |
| Metroens driftsomkostninger | | |
| Betaling for drift | -690.833 | -676.878 |
| Kontraktstyring mv. | -36.857 | -23.401 |
| Øvrige omkostninger | -4.998 | -4.278 |
| Metroens driftsomkostninger i alt | -732.689 | -704.557 |
| Administrationsomkostninger | -26.465 | -18.846 |
| Omkostninger i alt | -759.154 | -723.404 |
| Resultat før afskrivninger | 216.253 | 234.439 |
| Afskrivninger | -164.071 | -204.457 |
| Resultat før finansielle poster | 52.181 | 29.982 |

Interessentskabet har udliciteret driften af metroen. Lejebetalingen afhænger af metroens samlede driftsresultat. I 2013 har metroen haft 55 mio. passagerer (54 mio. i 2012). Takstindtægterne i 2013 er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt på 12,42 kr. (12,01 kr. i 2012).

Note 3 Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter består af indtægter fra selskabets opgaver med varetagelse af de forberedende arbejder i forbindelse med etablering af en letbane på Ring 3 (3,9 mio. kr.), salg af rådgiverydelser, leje af arbejdspladser, samt mindre indtægter fra bl.a. lejemål.

Note 4 Personaleomkostninger

Alle tal i 1.000 kr.

| | 2013 | 2012 |
|---|----------------|----------------|
| Lønninger og honorarer | 118.639 | 100.453 |
| Pensioner | 18.681 | 15.889 |
| Udgifter til social sikring | 6.649 | 6.662 |
| Øvrige personaleomkostninger | 6.015 | 5.072 |
| Personaleomkostninger i alt | 149.985 | 128.076 |
| Heraf udgør: | | |
| Løn til direktionen | 2.169 | 2.132 |
| Øvrige udbetalinger til direktionen | 203 | 183 |
| Pension til direktionen | 326 | 320 |
| Honorar til bestyrelsen | 1.925 | 1.917 |
| Gennemsnitligt antal medarbejdere (årsværk) | 212 | 171 |
| Medarbejdere ultimo | 242 | 219 |

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. | 2013 | 2012 |
|--|---------------|---------------|
| Administrationsomkostninger | 18.078 | 25.591 |
| Konsulentomkostninger | 7.679 | 6.838 |
| Andre eksterne omkostninger i alt | 25.757 | 32.430 |

Note 6 Ned- og afskrivninger

| Alle tal i 1.000 kr. | 2013 | 2012 |
|---|-----------------|------------------|
| Afskrivninger metro i drift | -143.439 | -199.717 |
| Afskrivninger Bygninger, Driftsmidler og inventar | -5.968 | -4.990 |
| Nedskrivning Anlæg af metro | -319.403 | 0 |
| Tilbageførsel af nedskrivning (værdiregulering) | 0 | 1.977.020 |
| Nedskrivning kapitalandele | -14.923 | 0 |
| Ned- og afskrivninger i alt | -483.733 | 1.772.313 |

Note 7 Finansielle poster og markedsværdiregulering

Alle tal i 1.000 kr.

| | 2013 | 2012 |
|--|------------------|-----------------|
| Finansielle indtægter | | |
| Renteindtægter fra finansielle anlægsaktiver | 1.907 | 6.436 |
| Renteindtægter fra tilgodehavender | 82.132 | 45.965 |
| Renteindtægter fra likvid beholdning, værdipapirer, finansielle instrumenter mv. | 276.318 | 222.395 |
| Valutakursregulering | 4.569 | 2.939 |
| Finansielle indtægter i alt | 364.926 | 277.736 |
| Finansielle omkostninger | | |
| Renteudgifter | -428.155 | -398.749 |
| Valutakursregulering | -721 | -2.218 |
| Finansielle omkostninger i alt | -428.876 | -400.967 |
| Finansielle poster i alt | -63.950 | -123.231 |
| Markedsværdiregulering i alt | 2.138.371 | -549.502 |

Markedsværdireguleringen kan primært henføres til selskabets finansielle aftaler om rentefordækning, som blev indgået med henblik på at øge budgetsikkerhed 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 2.2.

Den regnskabsmæssige følsomhed vedrørende markedsværdireguleringen kan udtrykkes ved basis point value (BPV). Med selskabets nuværende finansielle portefølje (swap) udgør BPV 28,0 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 2,8 mia. kr. Tilsvarende vil en stigning i renteniveauet på 1 pct. medføre en forbedring af resultatet med 2,8 mia. kr.

Ændringen i markedsværdireguleringen fra 2012 til 2013 skyldes hovedsageligt, at renteniveauet er steget i perioden.

Note 8 Anlæg af metro

| Alle tal i 1.000 kr. | <i>Idriftsatte Metro</i> | <i>Cityringen</i> | I alt |
|--|------------------------------|-------------------|-------------------|
| Anskaffelsessum | | | |
| Primo | 73.620 | 6.835.072 | 6.908.692 |
| Årets netto tilgang | 91.146 | 3.118.314 | 3.209.460 |
| Ultimo | 164.766 | 9.953.386 | 10.118.152 |
| Ned- og opskrivninger | | | |
| Primo | 0 | -4.882.471 | -4.882.471 |
| Årets opskrivninger | 0 | 0 | 0 |
| Årets nedskrivninger | 0 | -319.403 | -319.403 |
| Ultimo | 0 | -5.201.873 | -5.201.873 |
| Bogført primoværdi | 73.620 | 1.952.601 | 2.026.221 |
| Bogført ultimoværdi | 164.766 | 4.751.513 | 4.916.279 |
| Genindvindingsværdi 31.12.2013 | 10.507.031 | -679.724 | |
| Bogført værdi 31.12.2013, jf. note 8 og 9 | 5.075.794 | - | |
| Merværdi | 5.431.237 | 0 | |
| Modregning | -5.431.237 | 5.431.237 | |
| Merværdi 31.12.2013 | | 4.751.513 | |
| Anskaffelsessum Cityring 31.12.2013 | | 9.953.386 | |
| Nedskrivninger Cityring 01.01.2013 | | -4.882.471 | |
| Bogført værdi Cityringen inden nedskrivning | | 5.070.915 | |
| Nedskrivning 31.12.2013 | | -319.403 | |

Beregningen af genindvindingsværdien måles samlet for den idriftsatte metro og Cityringen, da de vil udgøre en samlet pengestrømsfrembringende enhed, når Cityringen går i drift.

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 af den idriftsatte metro opskrives derfor ikke i dette aktiv, men modregnes i opgørelsen af værdien af Cityringen. Genindvindingsværdien af Cityringen er efter modregning fortsat lavere end den bogførte værdi, hvorfor der er foretaget en nedskrivning til den lavere genindvindingsværdi. Årets nedskrivninger er indregnet i resultatopgørelsen. Der henvises til ledelsesberetningens omtale heraf i afsnit 2.2.

Note 8 – fortsat

Værdien af anlæg af metro 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 2,4 pct. i de første 20 år stigende til 4 pct. på længere sigt.

Den i beregningen anvendte rente er højere end det aktuelle renteniveau i markedet, da der er indregnet et risikotillæg. Anvendelse af en lavere aktuel markedsrente ville øge den opgjorte genindvindingsværdi og dermed forbedre årets resultat. Til illustration ville anvendelse af en 1 pct. lavere rente i de første 20 år medføre, at genindvindingsværdien og dermed årets resultat ville have været 3,9 mia. kr. højere. Omvendt ville anvendelse af en 1 pct. højere rente i denne periode have medført et 3,2 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 | 2.714.386 | 1.566.513 | 1.510.061 | 504.136 | 6.295.096 |
| Årets netto tilgang | -19.147 | -9.251 | -11.187 | 289 | -39.297 |
| Ultimo | 2.695.239 | 1.557.262 | 1.498.874 | 504.425 | 6.255.799 |
| Ned- og afskrivninger | | | | | |
| Primo | -169.312 | -201.442 | -426.780 | -403.798 | -1.201.332 |
| Årets afskrivninger | -26.904 | -32.519 | -67.917 | -16.099 | -143.439 |
| Årets nedskrivninger | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ultimo | -196.216 | -233.961 | -494.697 | -419.897 | -1.344.771 |
| Bogført primoværdi | 2.545.074 | 1.365.071 | 1.083.281 | 100.338 | 5.093.764 |
| Bogført ultimoværdi | 2.499.023 | 1.323.301 | 1.004.176 | 84.528 | 4.911.028 |

Årets netto tilgang indeholder regulering som følge af afslutning af COMET sagen.

Under Metro i drift indgår omkostninger til implementering af rejsekort på 26 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 | 1.776 | 83.884 | 85.660 |
| Årets netto tilgang | 301 | 1.057 | 1.358 |
| Ultimo | 2.078 | 84.940 | 87.018 |
| Afskrivninger | | | |
| Primo | -757 | -20.541 | -21.299 |
| Årets afskrivninger | -345 | -5.624 | -5.968 |
| Ultimo | -1.102 | -26.165 | -27.267 |
| Bogført primoværdi | 1.019 | 63.342 | 64.361 |
| Bogført ultimoværdi | 976 | 58.775 | 59.751 |

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 | 49.099 | 328 | 49.427 |
| Årets tilgang | 6.374 | 0 | 6.374 |
| Årets afgang | 0 | 0 | 0 |
| Årets nedskrivning | -14.923 | 0 | -14.923 |
| Ultimo | 40.550 | 328 | 40.878 |

Årets tilgang på 6,4 mio. kr. i Rejsekort A/S er foretaget i henhold til godkendt aktstykke Akt 105 af 5. maj 2011.

Interessentskabets kapitalandele i Rejsekort A/S er nedskrevet til dagsværdi. 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 | 879.004 | 38.589 | 917.593 |
| Årets tilgang (rentetilskrivning) | 1.907 | 687 | 2.594 |
| Årets afgang (afdrag) | -58.150 | 0 | -58.150 |
| Ultimo | 822.761 | 39.276 | 862.037 |

Øvrige tilgodehavender er selskabets ansvarlige lånekapital til Rejsekort A/S. Tilgodehavende hos Frederiksberg Kommune afdrages ved at Frederiksberg Kommune årligt indbetaler ca. 58 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 2013 har selskabet overtaget 14 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

Under tilgodehavender indgår tilgodehavende moms med 123 mio. kr. Periodiserede renter udgør 134 mio. kr.

Note 15 Værdipapirer og likvide beholdninger

| Alle tal i 1.000 kr. | 2013 | 2012 |
|-----------------------------------|----------------|-----------|
| Værdipapirer over 3 måneder | 892.945 | 0 |
| Værdipapirer i alt | 892.945 | 0 |
| Likvide midler | 10 | 13 |
| Aftaleindskud | 0 | 0 |
| Værdipapirer under 3 måneder | 0 | 0 |
| Likvide beholdninger i alt | 10 | 13 |

Værdipapirer omfatter køb af obligationer til sikkerhedsstillelse af markedsværdierne. Pr. 31. december 2013 er 335 mio. kr. stillet til sikkerhed.

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 2012 | 660.857 | 9.590.000 | -7.403.397 | 2.847.460 | -2.544.797 | 302.663 |
| Overført fra årets resultat | 0 | 0 | 1.884.177 | 1.884.177 | -549.502 | 1.334.674 |
| Primo 2013 | 660.857 | 9.590.000 | -5.519.220 | 4.731.637 | -3.094.299 | 1.637.337 |
| Kapitalindskud | 0 | 300.000 | 0 | 300.000 | 0 | 300.000 |
| Overført fra årets resultat | 0 | 0 | -331.490 | -331.490 | 2.138.371 | 1.806.880 |
| Ultimo | 660.857 | 9.890.000 | -5.850.710 | 4.700.147 | -955.928 | 3.744.217 |

Note 17 Langfristede gældsforpligtelser og finansielle instrumenter

| Alle tal i 1.000 kr. | | |
|--|-------------------|-------------------|
| | 2013 | 2012 |
| Lån amortiseret kostpris | -2.110.909 | -1.316.368 |
| Lån markedsværdi | -3.968.295 | -2.362.222 |
| Finansielle instrumenter (negativ værdi) | -1.266.056 | -3.173.174 |
| Finansielle instrumenter (positiv værdi) | 538.345 | 249.536 |
| Valutatermener | 0 | 1.867 |
| Langfristede gældsforpligtelser i alt | -6.806.915 | -6.600.361 |

I 2013 har selskabet optaget lån for 2.563 mio. kr. (nominelt 2.300 mio. kr.). Værdien af selskabets finansielle instrumenter er indregnet i den samlede værdi af gældsforpligtelser pr. 31. december 2013. Markedsværdien af finansielle instrumenter er indregnet i resultatopgørelsen.

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

Af selskabets langfristede gældsforpligtelse forfalder 2.560 mio. kr. (2.400 mio. kr. nominelt) efter 1 år og inden for 5 år.

Note 18 Leverandørgæld

I leverandørgæld pr. 31. december 2013 er indeholdt en gæld på 934 mio. kr. til Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Beløbet er indbetalt af Udviklingsselskabet By & Havn I/S vedrørende anlæg af metro til Nordhavn. Når de store anlægskontrakt på anlæg af metro til Nordhavn godkendes vil beløbet blive overført fra leverandørgæld til anlæg af Metro.

Af leverandørgæld vedrører 114 mio. kr. periodiserede rentebetalinger.

Note 19 Anden gæld

| Alle tal i 1.000 kr. | 2013 | 2012 |
|-------------------------|---------------|---------------|
| Skyldig ATP m.v. | 181 | 159 |
| Skyldige feriepenge | 19.573 | 15.876 |
| Anden gæld i alt | 19.753 | 16.035 |

Note 20 Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser

Kontraktlige forpligtelser

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører vedrørende anlæg af metro har en samlet restværdi på 8.838 mio. kr. (2014-priser).

Med henblik på driften af metro indtil december 2018 er der endvidere indgået kontrakt med en samlet restværdi på 1.614 mio. kr. Ud over kontraktbetalinger vil der være mulighed for incitamentsbetalinger.

Vedrørende driften af Cityringen er der indgået kontrakt med en samlet værdi på 1.849 mio. kr. i en 5 årig periode fra Cityringens driftsstart.

Eventualforpligtelser

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. Der forventes afgørelse i sagen i 2014.

Metroselskabet indgår i takstfællesskabet i Hovedstadsområdet. På balancetidspunktet er der i takstfællesskabet solgt rejsehjemmel, der endnu ikke er benyttet, hvorfor Metroselskabet på balancetidspunktet har en rejseforpligtelse i forhold hertil.

Anlægget af Metro indebærer ekspropriationer, erstatninger og lignende, for hvilket interessentskabet betaler til de berørte ejere/beboere. Størrelsen af de fremtidige erstatninger er endnu ikke afgjort. Der henvises til ledelsesberetningens omtale heraf i afsnit 2.2.

Rammerne for færdiggørelse af Cityringen blev usikre i løbet af 2013, hvilket har medført risiko for ændring i projektsum og ibrugtagningstidspunkt samt muligt yderligere finansieringsbehov.

Metroselskabet kunne konstatere, at summen af den allerede tabte arbejdstid, de pt. uafklarede forhold for det fremtidige arbejde og den meget forøgede risiko for fremtidige klagesager, der forsinker arbejdet, kunne akkumulere til en forsinkelse på 2-3 år. Ud fra de tidligere skønnede ekstrakostninger kunne dette betyde en merudgift på op imod 2,4 og 4,5 mia. kr. I februar 2014 indgik forligskredsen bag lov om Cityringen aftale om mere sikre ramme for Cityringsbyggeriet samt en nabopakke, jf. omtale heraf i ledelsesberetningen afsnit 2.1.

Note 21 Revisions- og rådgivningshonorar

| Alle tal i 1.000 kr. | 2013 | 2012 |
|------------------------------------|--------------|--------------|
| Rigsrevisionen | 349 | 366 |
| Deloitte | 546 | 590 |
| KPMG | 450 | 0 |
| BDO Kommunernes Revision A/S | 60 | 556 |
| Lovpligtig revision i alt | 1.405 | 1.512 |
| Deloitte | 52 | 51 |
| Andre erklæringer i alt | 52 | 51 |
| Deloitte moms- og skatterådgivning | 426 | 114 |
| Deloitte anden rådgivning | 649 | 175 |
| Rådgivningshonorar i alt | 1.075 | 289 |

Note 22 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 og ejerindskud vedrørende anlæg af Metro til Nordhavn, jf. note 16.

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 2013 haft indtægter og omkostninger vedrørende indgået aftale med Transportministeriet om sekretariatsbistand vedrørende en letbane i Ring 3, jf. note 1. Opgaven er afsluttet i 2013 (Rådgivningsopgave).

Metroselskabet har i 2013 haft indtægter vedrørende indgået aftale med Transportministeriet om opgaver i forbindelse med varetagelse af de forberedende arbejder i forbindelse med etablering af en letbane på Ring 3, jf. note 3. Opgaven er påbegyndt i 2013 (Administrationsopgave).

Note 23 Valuta-, rente- og kreditrisiko

Alle tal i 1.000 kr.

| Finansielle nettopassiver | Nominel værdi | Markedsværdi | Markedsværdi |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|
| | 2013 | 2013 | 2012 |
| Værdipapirer og aftaleindskud | 894.540 | 892.944 | 0 |
| Lån | -5.240.000 | -6.079.204 | -3.678.590 |
| Finansielle instrumenter | 0 | -727.711 | -2.921.771 |
| Periodiserede renter, værdipapirer og aftaleindskud | - | 3.879 | 0 |
| Periodiserede renter, finansielle instrumenter, lån | - | 15.787 | -19.631 |
| Nettopassiver i alt | -4.345.460 | -5.894.305 | -6.619.992 |

Valutakursrisiko

| Valutafordeling (mio. kr.), markedsværdi | Værdipapirer og aftaleindskud | Lån | Finansielle instrumenter | Nettoposition |
|--|-------------------------------|---------------|--------------------------|---------------|
| DKK < 1 år | 0 | 0 | 0 | 0 |
| DKK > 1 år | 0 | -6.102 | 275 | -5.827 |
| EUR < 1 år | 0 | 0 | 0 | 0 |
| EUR > 1 år | 897 | 0 | -964 | -67 |
| I alt | 897 | -6.102 | -689 | -5.894 |

Renterisiko

| Rentebinding, pr. 31. december 2013 (mio. kr.), markedsværdi | DKK | EUR | Total |
|--|---------------|------------|---------------|
| Periode | | | |
| 0 – 1 år | 0 | 0 | 0 |
| 1 – 5 år | -1.717 | 151 | -1.566 |
| 5 – 10 år | -1.998 | 0 | -1.998 |
| 10 – 20 år | 4 | -217 | -213 |
| > 20 år | -2.117 | 0 | -2.117 |
| Total | -5.828 | -66 | -5.894 |

Note 23 – fortsat**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 2013

| <i>Total modpartseksposering (markedsværdi, mio. kr.)</i> | <i>Værdipapirer og aftaleindskud</i> | <i>Lån</i> | <i>Finansielle instrumenter</i> | <i>Nettoposition</i> |
|---|--------------------------------------|---------------|---------------------------------|----------------------|
| AAA | 897 | -6.102 | 0 | -5.205 |
| AA | 0 | 0 | -92 | -92 |
| A | 0 | 0 | -597 | -597 |
| Total | 897 | -6.102 | -689 | -5.894 |

Note 24 Investering i anlæg af Metro

Alle tal i 1.000 kr.

| | 2013 | 2012 |
|---|------------------|------------------|
| Investering anlæg af metro, jf. note 8 og 9 | 3.170.163 | 2.332.288 |
| Investering ejendomme | 6.940 | 1.235 |
| Værdi af eget arbejde | -144.776 | -127.831 |
| Investering i anlæg af Metro i alt | 3.032.327 | 2.205.692 |



4.0

METRO- SELSKABETS BESTYRELSE

4.1 Metroselskabets
bestyrelse

4.1

METROSELKABETS 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

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

Yildiz Akdogan (næstformand)

Udpeget af Københavns Kommune

Medlem af Københavns

Borgerrepræsentation, indtrådt i bestyrelsen den 1. januar 2014

Tillidshverv:

- Medlem af Økonomiudvalget i Københavns Kommune
- Medlem af Kultur- og Fritidsudvalget

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)
- Bestyrelsesmedlem i Otto Mønsted A/S

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

Signe Færch

Udpeget af Københavns Kommune,
indtrådt i bestyrelsen den 1. januar 2014
Medlem af Københavns
Borgerrepræsentation

Tillidshverv:

- Medlem af Økonomiudvalget i Københavns Kommune
- Medlem af Socialudvalget i Københavns Kommune
- Medlem af bestyrelsen på Værestedet Linje 14

Rasmus Jarlov

Udpeget af Københavns Kommune,
indtrådt i bestyrelsen den 1. januar 2014

Tillidshverv:

- Medlem af Københavns Borgerrepræsentation
- Selvstændig
- Ekstern lektor i finansiering på CBS

Søren Banke

Valgt af medarbejderne, indtrådt i
bestyrelsen den 1. januar 2014
Work Site Manager

Peter Jensen

Valgt af medarbejderne, indtrådt i
bestyrelsen den 1. januar 2014
Driftsingeniør

Suppleant

Margit Ørsted,
Valgt af Frederiksberg Kommune

**Følgende har været medlemmer af
bestyrelsen i 2013:**

Jesper Christensen,
udpeget af Københavns Kommune
Ikram Sarwar,
udpeget af Københavns Kommune
Klaus Mygind,
udpeget af Københavns Kommune

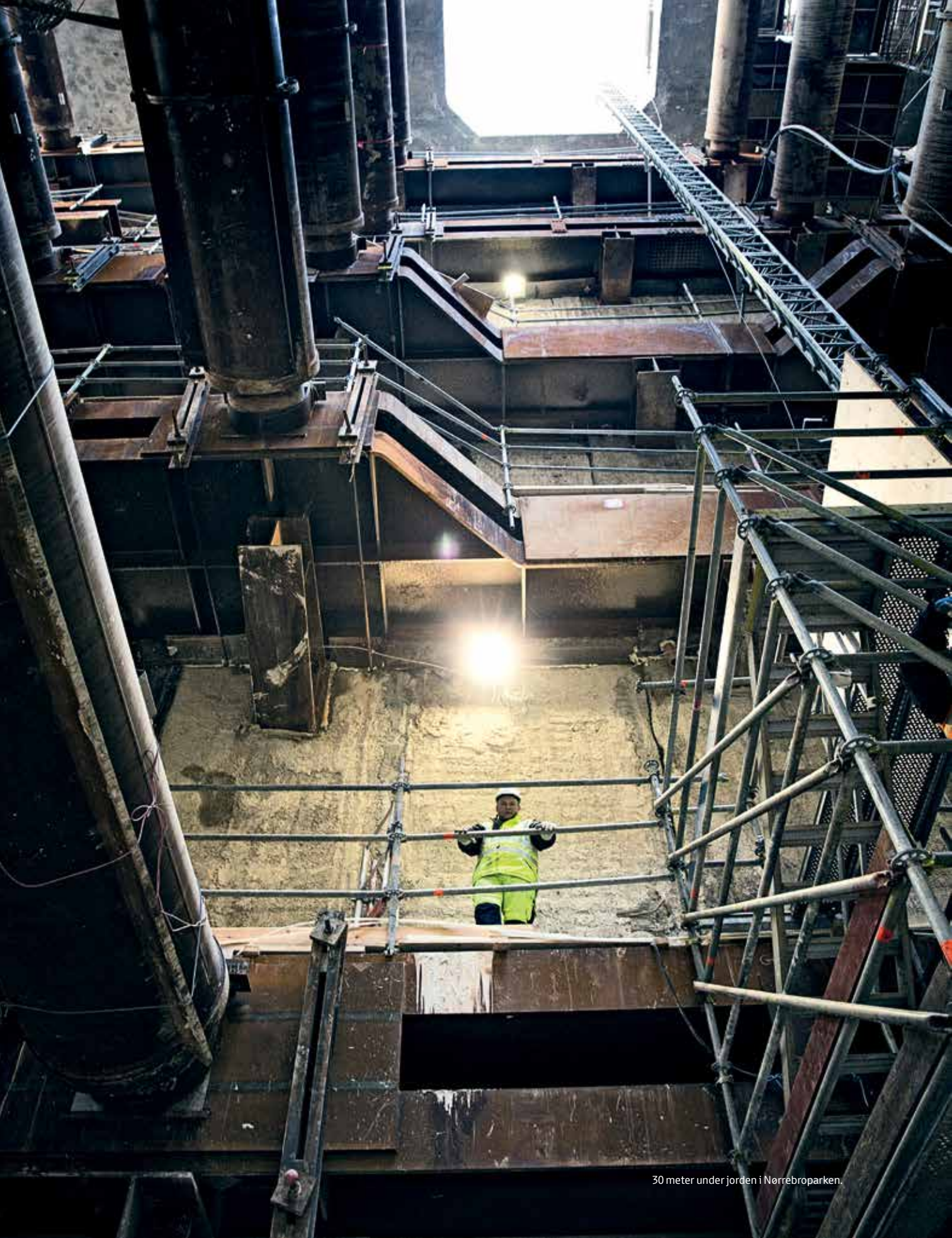
Birthe Skaarup,
udpeget af Københavns Kommune
Bente G. Rønnebæk, medarbejdervalgt
Kåre Møller Madsen, medarbejdervalgt

Metroselskabets direktion

Henrik Plougmann Olsen
Administrerende direktør

Tillidshverv:

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



30 meter under jorden i Nørrebroparken.

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 2013 for Metroselskabet I/S.

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

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

Årsrapporten indstilles til interessenternes godkendelse.



København, den 3. april 2014

Direktion

Henrik Plougmann Olsen

Bestyrelse

Henning Christophersen (formand)

Rasmus Jarlov

Jørgen Glenthøj (næstformand)

Signe Færch

Yildiz Akdogan (næstformand)

Peter Jensen

Birgit Aagaard-Svendsen

Hans Jensen

Søren Banke

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 2013, jf. årsrapportens afsnit 3.0-5.0, der omfatter anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter samt påtegninger. Årsregnskabet udarbejdes efter bestemmelserne i interessentskabskontrakten mellem Den Danske Stat, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune og årsregnskabsloven.

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. 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 2013 samt af resultatet af Metroselskabet I/S' aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2013 i overensstemmelse med bestemmelserne i interessentskabskontrakten mellem Den Danske Stat, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune og årsregnskabsloven. 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.

Supplerende oplysninger vedrørende forhold i regnskabet

Uden at modificere vores konklusion skal vi henvise til årsregnskabsnote 20, hvor usikkerheden vedrørende projektsum og ibrugtagningstidspunkt af Cityringen er omtalt.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Vi har i henhold til årsregnskabsloven gennemlæst ledelsesberetningen, jf. årsrapportens afsnit 1.0 "Velkommen" og 2.0 "Ledelsesberetningen" samt afsnit 6.0 "Bilag til ledelsesberetning". 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 3. april 2014

Deloitte

John Menå
Statsautoriseret revisor

Lynge Skovgaard
Statsautoriseret revisor

KPMG

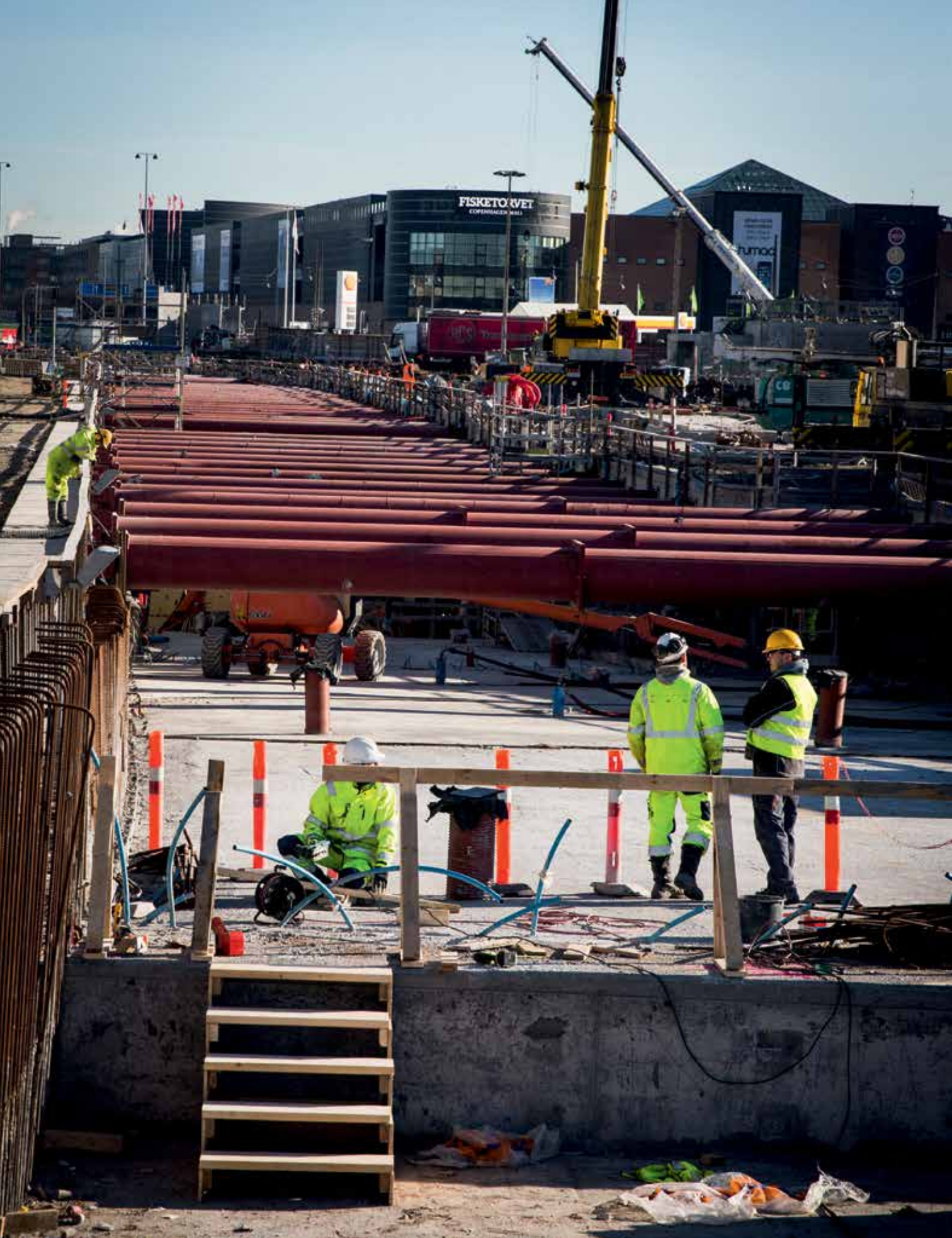
Torben Kristensen
Statsautoriseret revisor

Michael N.C. Nielsen
Statsautoriseret revisor

Rigsrevisionen

Lone Strøm
Rigsrevisor

Tina Møllerup Laigaard
Kontorchef



FISKE TO VET
KONFERANSEHALL

humod

6.0

BILAG TIL LEDELSES- BERETNINGEN

6.1 Langtidsbudget

6.1

LANGTIDSBUDGET

Nedenstående langtidsbudget 2014 er vedtaget i december 2013. I forhold til langtidsbudget 2013 fra december 2012 er der fortaget indregning af anlæg af Nordhavnsafgreningen.

Efter godkendelse af langtidsbudgettet har Metroselskabet den 19. februar 2014 afgivet nedenstående redegørelse til selskabets ejere om sandsynlige konsekvenser for Cityringsprojektet som følge af ændrede myndighedsvilkår.

“Baggrund

Planlægningen af byggeriet af Cityringen er – udover erfaringerne fra anlægget af den eksisterende Metro – baseret på de beslutninger, som er taget i hhv. Folketing, Københavns Borgerrepræsentation og Frederiksbergs kommunalbestyrelse, samt på anden lovgivning.

Disse beslutninger er i hovedtræk Lov om en Cityring, VVM og Miljøvurdering, interessenternes godkendelse af grundlaget for indgåelse af kontrakterne med entreprenører samt beslutninger om udvidet arbejdstid.

Cityringens anlægsarbejde startede løbende hen over sidste halvdel af 2011.

I løbet af 2012 overvejede Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning hvilket reguleringsregime, der skulle gælde for anlægsarbejderne for Cityringen. I VVM for Cityringen og ved arbejdets opstart var gældende, at arbejdet blev reguleret efter kommunens forskrift for bygge- og anlægsarbejder.

Teknik- og Miljøforvaltningen besluttede i efteråret 2012 at ændre det hidtidige regime fra generelle forskrifter til konkrete påbud efter Miljøbeskyttelseslovens §42.

I forbindelse med denne ændring blev Teknik- og Miljøudvalget 5. november 2012 orienteret om, at forvaltningen fremadrettet ville skrive ind i påbuddene, at klager over påbud ikke ville have opsættende virkning. Metroselskabets planlægning tog herefter udgangspunkt i ovenstående.

Metroselskabet har, som nævnt ovenfor, taget udgangspunkt i bl.a. erfaringerne fra den eksisterende Metro i planlægningen. Ved anlægget af den eksisterende Metro var der ikke klagesager med opsættende virkning over byggeriet.

Cityringsprojektet blev i løbet af 2012 forsinket lokalt på en række byggepladser

primært som følge af, at en række nødvendige tilladelser og dispensationer var sat i bero af Teknik- og Miljøforvaltningens overvejelser om anvendelser af reguleringsmekanismer. Dette påvirkede ikke den samlede tidsplan med åbning af Cityringen i december 2018.

Metroselskabet fik i forbindelse med ejernes godkendelse af kontraktgrundlaget i 2010 tilladelse til, at der i kontrakterne indgik, at entreprenørerne kunne anmode om udvidet arbejdstid med døgnarbejde på fire ekstra byggepladser udover de tre tunnelarbejdspladser.

Med henblik på at sikre fremdriften anmodede Metroselskabet derfor om en udvidelse af arbejdstiderne på en række af Cityringens byggepladser på et tidspunkt, hvor selskabet vurderede, at det havde en afgørende effekt for fremdriften i byggeriet. Selskabet ansøgte ikke om fuldt døgnarbejde på fire ekstra byggepladser, men en generel udvidelse af arbejdstiden for at begrænse natarbejdet mest muligt og samtidig sikre fremdrift i projektet.

Samtidig bad selskabet ekspropriationskommissionen om en tilkendegivelse med henblik på forlods at kompensere naboerne for generne som følge af de ændrede arbejdstider.

I juni 2013 traf Københavns og Frederiksberg Kommune beslutning om at tillade udvidelse af arbejdstiden på en række byggepladser. Samtidig indgik Metroselskabet en aftale med anlægsentreprenøren, som bekræftede, at Cityringens tidsplan kunne overholdes under forudsætning af de af kommunerne besluttede udvidelser af arbejdstiderne. Samtidig lukkede aftalen entreprenørens hidtidige økonomiske krav. På dette tidspunkt, det vil sige i juli 2013,

overholdt Cityringsprojektet således den oprindelige tidsplan, det vil sige med åbning af Cityringen i december 2018.

Hidtidige konsekvenser af Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser

I slutningen af juli 2013 besluttede Natur- og Miljøklagenævnet imidlertid at give en klage over den udvidede arbejdstid på byggepladsen ved Marmorkirken opsættende virkning.

Herved ændredes de hidtidige forudsætninger for anlægsprojektets tidsplan. (Jf. ovenfor).

Metroselskabet gjorde derfor opmærksom på, at klagesagen i forbindelse med byggepladsen ved Marmorkirken kunne medføre en forsinkelse af det samlede projekt, fordi byggepladsen ved Marmorkirken ligger på den kritiske sti i tidsplanen for anlægsarbejderne.

Selv om denne ændring af selskabets planlægning af arbejderne således indebar en risiko for forsinkelser og fordyrelser af anlægsarbejdet, var det i første omgang Metroselskabets vurdering, at såfremt klagesagen kunne afgøres rimelig hurtigt, og der samtidig blev skabt sikkerhed om det fremtidige reguleringsregime, ville det være muligt – gennem en optimering af projektets tidsplan og via forhandlinger med entreprenørerne – at begrænse konsekvenserne for tidsplan og økonomi.

Selskabet modtog en kopi af Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse vedrørende Marmorkirke-sagen d. 7. november 2013. Herefter afventede selskabet miljømyndighedens påbud for arbejdet i de kommende 6 uger på Marmorkirken. Dette påbud modtog selskabet d. 29. januar 2014.

Under behandlingen af klagen vedrørende Marmorkirken havde miljømyndigheden samt Natur- og Miljøklagenævnet modtaget en række andre klager over byggeriet. Disse klager var ved udstedelsen af påbuddet for arbejdet på Marmorkirken d. 29. januar 2014 ikke afgjort. Hertil kommer at en længere række af Metroselskabets ansøgninger om påbud til støj og arbejdstid ikke blev afgjort af Teknik- og Miljøforvaltningen mellem juli 2013 og 5. februar 2014.

Indtil Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser af 5. februar 2014 var det selskabets opfattelse, at selv om marmorkirkesagen og de manglende påbud udgjorde en usikkerhed for den samlede tidsplan, så ville det være muligt at vurdere og begrænse de eksakte konsekvenser for tidsplan og økonomi, når der var opnået en afklaring af sagerne fra Natur- og Miljøklagenævnet og af det fremtidige reguleringsregime, og der på dette grundlag havde været mulighed for at forhandle med entreprenørerne.

Konsekvenser for Cityringsprojektets fremtidige tidsplan og økonomi

Med Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser den 5. februar 2014 er usikkerheden imidlertid blevet væsentligt forøget.

Ud over usikkerheden om konsekvenserne af det hidtidige stop for udvidet arbejdstid, blandt andet ved Marmorkirken, er der nu skabt generel usikkerhed om de fremtidige rammer for udvidet arbejdstid og ydermere risiko for, at fremtidige klagesager vil kunne indebære yderligere meget betydelige forsinkelser af anlægsarbejderne.

Afgørelserne har to konsekvenser.

For det første er det for nuværende usikkert, om miljømyndigheden kan tillade/tillader alt det arbejde, som er forudsat at foregå

i udvidet arbejdstid, med de nødvendige støjgrænser og arbejdstider. Metroselskabet har således på nuværende tidspunkt ikke mulighed for at beregne de fremdriftsmæssige konsekvenser af fastlagte arbejdstider og støjgrænser.

Med henblik på at give et billede af de risici, som tegner sig, har selskabet allerede tidligere foretaget en vurdering af de tidsmæssige konsekvenser, hvis arbejdstiden på byggepladsen ved Marmorkirken ikke blev udvidet. Det er således selskabets vurdering, at fastholdelse af arbejdstiden på det nuværende niveau i stedet for den forudsatte udvidelse af arbejdstiden vil påvirke projektet 1:1, således at en udskydelse af den forlængede arbejdstid med for eksempel et år også forlænger anlægsperioden med et år.

For det andet er der en meget høj risiko for, at de fremtidige påbud og tilladelser, som vil være nødvendige for gennemførelsen af anlægsarbejderne, vil blive underkastet langvarige klagesagsforløb med opsættende virkning, som begrænser eller sætter anlægsarbejdet i stå i længere perioder. Det er således Metroselskabets vurdering, at selv begrænsede arbejdstider/støjgrænser i det fremtidige arbejde kan medføre nye langvarige klagesager, bl.a. under hensyntagen til selskabets rammer for at møde naboernes ønsker.

Baseret på erfaringerne fra de hidtidige klagesager kan en enkelt klagesag medføre en samlet sagsbehandlingstid hos Nævnet og miljømyndigheden på 6–7 måneder. Udover de hidtil kendte klagesager vedrørende støj og arbejdstider vurderer selskabet nu også, at der må forventes høj risiko for klager vedrørende ansøgninger om grundvandskontrol ved byggeriet. En klagesag vil her kunne sætte en hel arbejds-

plads totalt i stå. Klager over grundvandskontrol vurderes ligeledes at kunne tage 6–8 måneder, men angives af Nævnet at kunne vare op til 2 år. Samlet vil risikoen for klager fremadrettet relativt hurtigt kunne forsinke projektet med 1–2 år.

Metroselskabet har tidligere skønnet, at ekstraomkostningerne som følge af en forsinkelse af anlægsarbejderne med et år ville være i størrelsesordenen 1,2–1,5 mia. kr. Heri indgår de økonomiske konsekvenser ved forsinket driftsstart, ekstraudgifter til ekspropriationer og erstatninger, ekstra omkostninger til arbejdskraft, maskiner på byggepladserne, samt ekstraudgifter til rådgivere, entreprenører samt Metroselskabets egen organisation m.v.

Sammenfatning

Sammenfattende må Metroselskabet konstatere, at summen af den allerede tabte arbejdstid, de pt. uafklarede forhold for det fremtidige arbejde og den meget forøgede risiko for fremtidige klagesager, der forsinket arbejdet, kan akkumulere til en forsinkelse på 2–3 år.

Ud fra de tidligere skønnede ekstraomkostninger ville dette betyde en merudgift på mellem 2,4–4,5 mia. kr.

Det skal understreges, at selskabets muligheder for at aftale/forhandle imødegåelse af forsinkelser med entreprenørerne i høj grad afhænger af stabile rammer for byggeriet.

Da Natur- og Miljøklagenævnet i juli 2013 gav marmorkirkesagen opsættende virkning, vurderede Metroselskabet, at det med en hurtig afgørelse i sagen og afklaring af det fremtidige reguleringsregime ville være muligt at vurdere og begrænse konsekvenserne for tidsplan og økonomi.

Med det fornyede risikoscenarie må det imidlertid konstateres, at en forsinkelse for nuværende er mere sandsynlig end at den oprindelige tidsplan kan fastholdes. Dette vil sandsynligvis betyde, at Cityringsprojektets anlægsomkostninger vil overstige de fastlagte grænseværdier for orientering af selskabets interessenter, det vil sige henholdsvis en forøgelse af anlægsomkostningerne med 3 pct. og en forlængelse af tilbagebetalingstiden for selskabets gæld med 2 år.”

Forholdet er endnu ikke afklaret. Der er nu lagt op til en ny lovgivning på området. Når forholdene er afklaret og de økonomiske konsekvenser kendes, vil langtidsbudgettet blive opdateret.

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 inkl. Nordhavn budgetteres med et passagertal i 2019 på 42 mio. passagerer stigende til 77 mio. passagerer i 2024. For den idriftsatte Metro budgetteres med et passagertal i 2014 på 56,8 mio. passagerer stigende til 63 mio. passagerer i 2019.
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 2014-priser baseret på den realiserede udvikling i taksterne i perioden og endvidere justeret i overensstemmelse med den konstaterede passagersammensætning i 2011. Taksten pr. påstiger er i 2014 budgetteret med 12,58 kr. Der er forudsat en real takststigning i perioden 2009–2018 på 13 %, og i perioden 2018–2030 på 15 %, –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.

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

I perioden 2013 – 2018 budgetteres med omkostninger til driftsmobilisering for Cityringen på i alt 386 mio. kr. i 2014-priser. I 2018 budgetteres med

omkostninger til Trial run for Cityringen på i alt 141 mio. kr. i 2014-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 (22,5 mia. kr. i 2014-priser). Opregning af restbudget fra 2010-priser til aktuelt prisniveau er baseret på kontrakindeks og Finansministeriets anlægsindeks. Omkostningerne i de enkelte år er baseret på aktuelle betalingsplaner.

Langtidsbudget 2014 for Metroselskabet I/S (løbende priser)

Mio. kr.

Inflation 2 pct.

Renteforudsætninger:

På aftaler på renteafdækning indregnes den faktiske rentesats.

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

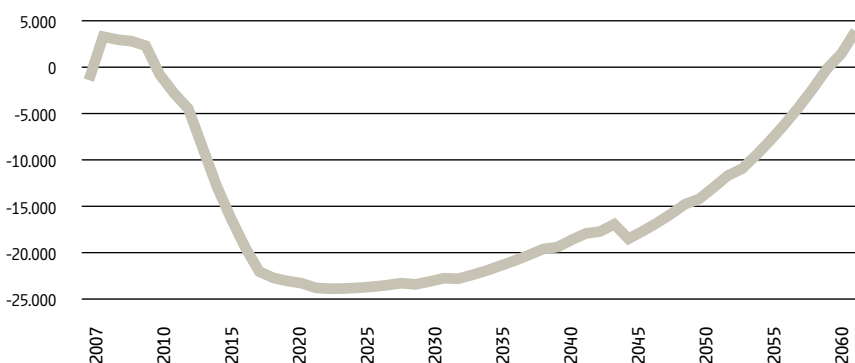
Anlægssum Cityringen (2010 prisniveau)

21.323

Anlægssum Nordhavn (2012 prisniveau)

2.460

Mio. kr.



- 5.** Anlægsomkostningerne for Nordhavnen er fastlagt med udgangspunkt i principaftalen om Nordhavnen. De samlede anlægsomkostninger er vurderet til 2,5 mia.kr. i 2012-priser. Opregning af restbudget fra 2012-priser til aktuelt prisniveau er baseret på Finansministeriets anlægsindeks.
- 6.** Reinvesteringerne i forbindelse med Cityringen er baseret på forudsætningerne i principaftalen om Cityringen og udgør hvert 10. år 256 mio. kr., hvert 25. år 1.154 mio. kr. og efter 50 år herudover 513 mio. kr. i 2014-priser. Opregning fra 2010-priser til aktuelt prisniveau er baseret på en gennemsnitlig forventning til inflationen på 2 % p.a.
- 7.** Reinvesteringerne i forbindelse med Nordhavnen er baseret på forudsætninger i udredningen om Nordhavnen og udgør hvert 10. år 33 mio. kr., hvert 25. år 151 mio. kr. og efter 50 år herudover 67 mio. kr. i 2014-priser. Opregning fra 2011-priser til aktuelt prisniveau er baseret på en gennemsnitlig forventning til inflationen på 2 % p.a.
- 8.** Der er forudsat reinvesteringer i forbindelse med den idriftsatte Metro hvert 10. år på 299 mio. kr. i 2013-priser. Der er i overensstemmelse med interessentskabskontrakten ikke indregnet reinvesteringer i tog, tunneller og stationer.
- Øvrige forhold**
- 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 kort sigt tages endvidere hensyn til selskabets faktiske renteforventninger.
- 12.** Det forudsættes, at alle priser fra 2013 stiger med 2 pct. p.a.



Naboer foran metrobyggepladsen ved København H.



Langtidsbudget 2014 for Metroselskabet I/S (løbende priser) – fortsat

| Mio. kr. | År | Tilgodehavender | Anden gæld | Den idriftsatte metro | | Anlæg af metro Cityring inkl. Nordhavn | | |
|----------|-------------|-----------------|------------|-----------------------|-----------------|---|-----------------|------------|
| | | | | Investeringer | Reinvesteringer | Investeringer | Reinvesteringer | Indeksring |
| | 01.01.2007 | 1.268 | 105 | | | -4 | | |
| | 2007 | 4.842 | 75 | -172 | 0 | -62 | 0 | 0 |
| | 2008 | 58 | -142 | -53 | 0 | -390 | 0 | 0 |
| | 2009 | | 102 | -44 | 0 | -404 | 0 | 0 |
| | 2010 | | 40 | -39 | -4 | -594 | 0 | 0 |
| | 2011 | | -141 | -46 | -16 | -3.008 | 0 | -102 |
| | 2012 | 310 | -64 | -15 | -47 | -2.159 | 0 | -98 |
| | 2013 | 1.837 | 210 | -193 | -93 | -3.238 | 0 | -214 |
| | 2014 | 89 | 210 | -269 | -46 | -3.783 | 0 | -242 |
| | 2015 | 12 | 210 | -21 | -30 | -3.815 | 0 | -243 |
| | 2016 | | -125 | 0 | -21 | -2.727 | 0 | -161 |
| | 2017 | | -125 | 0 | -17 | -2.308 | 0 | -135 |
| | 2018 | | -125 | 0 | -13 | -1.629 | 0 | -91 |
| | 2019 | | -125 | 0 | -12 | -110 | 0 | -3 |
| | 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 | -364 | -26 |
| | 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 | -444 | -32 |
| | 2040 | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 2041 | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 2042 | | | 0 | -520 | 0 | 0 | 0 |
| | 2043 | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 2044 | | | 0 | 0 | 0 | -2.204 | -159 |
| | 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 | -542 | -39 |
| | 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 | -660 | -48 |
| | 2060 | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

| Den idriftsatte metro | | Cityring inkl. Nordhavn | | Likviditets- virkning | Renter | Bevægelse | Kasse primo | Kasse ultimo |
|-----------------------|---------------|-------------------------|---------------|--------------------------|-----------|--------------|----------------|-----------------|
| 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 |
| 678 | -443 | 0 | -14 | -1.851 | -143 | -1.994 | -822 | -2.816 |
| 670 | -498 | 0 | -3 | -1.522 | -137 | -1.659 | -2.816 | -4.475 |
| 706 | -509 | 0 | -96 | -3.940 | -223 | -4.163 | -4.475 | -8.638 |
| 738 | -529 | 0 | -126 | -3.805 | -377 | -4.182 | -8.638 | -12.820 |
| 775 | -542 | 0 | -113 | -2.914 | -553 | -3.466 | -12.820 | -16.286 |
| 807 | -557 | 0 | -47 | -2.382 | -735 | -3.117 | -16.286 | -19.403 |
| 842 | -572 | 0 | -198 | -1.786 | -855 | -2.642 | -19.403 | -22.045 |
| 897 | -585 | 698 | -516 | 244 | -924 | -680 | -22.045 | -22.725 |
| 925 | -601 | 871 | -578 | 617 | -953 | -337 | -22.725 | -23.061 |
| 955 | -618 | 1.006 | -616 | 726 | -970 | -243 | -23.061 | -23.304 |
| 985 | -635 | 1.144 | -656 | 489 | -987 | -499 | -23.304 | -23.803 |
| 1.016 | -652 | 1.232 | -686 | 911 | -1.001 | -90 | -23.803 | -23.894 |
| 1.048 | -632 | 1.270 | -653 | 1.033 | -1.001 | 32 | -23.894 | -23.862 |
| 1.082 | -650 | 1.309 | -672 | 1.070 | -996 | 74 | -23.862 | -23.788 |
| 1.115 | -667 | 1.349 | -690 | 1.106 | -989 | 117 | -23.788 | -23.671 |
| 1.148 | -685 | 1.391 | -710 | 1.144 | -979 | 164 | -23.671 | -23.507 |
| 1.185 | -704 | 1.433 | -730 | 1.184 | -967 | 217 | -23.507 | -23.290 |
| 1.223 | -724 | 1.498 | -755 | 852 | -982 | -130 | -23.290 | -23.420 |
| 1.260 | -743 | 1.542 | -776 | 1.283 | -975 | 308 | -23.420 | -23.111 |
| 1.285 | -758 | 1.573 | -791 | 1.309 | -956 | 353 | -23.111 | -22.758 |
| 1.311 | -773 | 1.604 | -807 | 908 | -962 | -54 | -22.758 | -22.812 |
| 1.337 | -789 | 1.636 | -823 | 1.361 | -952 | 409 | -22.812 | -22.403 |
| 1.364 | -805 | 1.669 | -840 | 1.389 | -929 | 460 | -22.403 | -21.943 |
| 1.391 | -821 | 1.702 | -856 | 1.416 | -875 | 541 | -21.943 | -21.402 |
| 1.419 | -837 | 1.737 | -874 | 1.445 | -899 | 546 | -21.402 | -20.856 |
| 1.447 | -854 | 1.771 | -891 | 1.474 | -868 | 606 | -20.856 | -20.250 |
| 1.476 | -871 | 1.807 | -909 | 1.503 | -867 | 637 | -20.250 | -19.614 |
| 1.506 | -888 | 1.843 | -927 | 1.057 | -844 | 213 | -19.614 | -19.401 |
| 1.536 | -906 | 1.880 | -946 | 1.564 | -788 | 776 | -19.401 | -18.625 |
| 1.567 | -924 | 1.917 | -964 | 1.595 | -898 | 697 | -18.625 | -17.928 |
| 1.598 | -943 | 1.956 | -984 | 1.107 | -902 | 205 | -17.928 | -17.723 |
| 1.630 | -962 | 1.995 | -1.003 | 1.660 | -876 | 784 | -17.723 | -16.939 |
| 1.662 | -981 | 2.035 | -1.023 | -670 | -896 | -1.566 | -16.939 | -18.504 |
| 1.696 | -1.000 | 2.075 | -1.044 | 1.727 | -917 | 810 | -18.504 | -17.694 |
| 1.730 | -1.020 | 2.117 | -1.065 | 1.761 | -871 | 890 | -17.694 | -16.805 |
| 1.764 | -1.041 | 2.159 | -1.086 | 1.796 | -821 | 975 | -16.805 | -15.830 |
| 1.799 | -1.062 | 2.202 | -1.108 | 1.832 | -767 | 1.066 | -15.830 | -14.764 |
| 1.835 | -1.083 | 2.246 | -1.130 | 1.288 | -723 | 565 | -14.764 | -14.199 |
| 1.872 | -1.105 | 2.291 | -1.153 | 1.906 | -675 | 1.231 | -14.199 | -12.967 |
| 1.910 | -1.127 | 2.337 | -1.176 | 1.944 | -666 | 1.278 | -12.967 | -11.689 |
| 1.948 | -1.149 | 2.384 | -1.199 | 1.349 | -612 | 737 | -11.689 | -10.952 |
| 1.987 | -1.172 | 2.432 | -1.223 | 2.023 | -553 | 1.470 | -10.952 | -9.483 |
| 2.027 | -1.196 | 2.480 | -1.248 | 2.063 | -472 | 1.592 | -9.483 | -7.891 |
| 2.067 | -1.220 | 2.530 | -1.273 | 2.105 | -383 | 1.722 | -7.891 | -6.169 |
| 2.108 | -1.244 | 2.580 | -1.298 | 2.147 | -287 | 1.860 | -6.169 | -4.309 |
| 2.151 | -1.269 | 2.632 | -1.324 | 2.190 | -184 | 2.006 | -4.309 | -2.303 |
| 2.194 | -1.294 | 2.685 | -1.350 | 2.234 | -72 | 2.162 | -2.303 | -141 |
| 2.237 | -1.320 | 2.738 | -1.377 | 1.570 | 29 | 1.599 | -141 | 1.458 |
| 2.282 | -1.346 | 2.793 | -1.405 | 2.324 | 104 | 2.428 | 1.458 | 3.886 |



Læs mere om Metroen på m.dk