



Årsrapport 2014
Metroselskabet I/S

Indhold

1.0	Året kort	7
2.0	Metroselskabets forretningsstrategi	13
3.0	Metroselskabets anlægsaktiviteter	17
	Igangværende anlægsprojekter	19
	Cityringen	20
	Nordhavn – etape 1	23
	Sydhavn	24
	Andre projekter	25
4.0	Den idriftsatte metro	27
	Årets drift	28
	Billetter til metroen	30
	Infrastruktur	32
	Samarbejde med andre	36
5.0	Metroselskabet	39
	Årets resultat	42
	Virksomhedsledelse	48
	Personale	53
	Samfundsansvar	58
6.0	Årsregnskab	71
	Regnskabspraksis	73
	Resultatopgørelse	77
	Balance	78
	Pengestrømsopgørelse	80
	Noter	81
7.0	Metroselskabets bestyrelse	99
8.0	Påtegninger	103
	Ledelsespåtegning	104
	De uafhængige revisorers erklæringer	106
9.0	Bilag til ledelsesberetningen	109
	Langtidsbudget	110



Kære læser

Metroselskabets årsrapport og -regnskab for 2014 er nu klar.

2014 blev et flot år for metroen med en fremgang i antallet af passagerer og en tangering af den bedste driftsstabilitet i metroens historie. Årsrapport 2014 bærer præg af, at Metroselskabet vokser og danner ramme for stadig flere anlægsopgaver.

Tilbageblikket på året, der gik, viser også, at Metroselskabet blev stillet overfor en række udfordringer, der blev løst i 2014, og som der arbejdes videre med i de kommende år.

Med denne årsrapport ønsker vi at give et uddybende indblik i Metroselskabets aktiviteter i 2014.

God læselyst!

Henning Christophersen
Formand for bestyrelsen

Henrik Plougmann Olsen
Administrerende direktør



En landmåler inspicerer tunnelstrækningen mellem Nørrebroparken og Frederiksberg. Ved udgangen af 2014 var 8.380 meter tunnel udgravet, svarende til 28,8 pct..

1.0

ÅRET KORT

1.1 Året kort

1.1

ÅRET KORT

2014 blev et år præget af betydelige udfordringer og et år præget af afgørende beslutninger og nye løsninger. Metroselskabet, dets ejere og vigtige samarbejdspartner har hver især og i fællesskab taget et betydeligt ansvar for at sikre stabilitet og fremdrift både for byggeriet af Cityringen og for udfordringer i driften af metroen.

Metroens drift har haft et flot år. Metroen havde, med 56 mio. passagerer, det højeste antal passagerer nogensinde og opnåede det næstbedste resultat for driftsstabilitet i metroens historie med 98,7 pct. afgang til tiden – og en rettidighed på 98,3 pct. i myldretiden. En høj driftsstabilitet er afgørende for, at kunderne fortsat vælger metroen som deres foretrukne transportmiddel. Resultatet er opnået på trods af, at driften blev sat under pres i en længere periode, da metroen ved skybruddet i august blev påført de største skader på systemet i metroens historie.

Metroselskabet har fokus på at sikre en fortsat høj driftsstabilitet og påbegyndte i løbet af 2014 arbejdet med at opsætte perrondøre på de overjordiske stationer, så mange "falske" overvågningsalarmer fra det eksisterende sikkerhedssystem kan undgås. Arbejdet med at opsætte perrondøre er tilrettelagt i forskellige faser på de tre strækninger med overjordiske stationer, og på strækningen Øresund-Kastrup blev arbejdet afsluttet i 2014. Arbejdet forventes færdigt i løbet af sommeren 2015.

Samtidig blev 2014 året, hvor byggeriet af den kommende Cityring med 17 nye stationer fik en ny start. Efter en periode med mange byggestop og naboklager over støj fik metrobyggeriet igen faste rammer, da Folketinget før sommerferien vedtog en ny lov for metrobyggeriet. Loven erstattede et års usikkerhed for byggeriet med nye, klare rammer og giver samtidig naboerne til byggeriet



I 2014 ankom de første togsæt til København af de i alt 30, som skal køre på Cityringen. Flere end tusind gæster var forbi for at se de nye tog til åbent hus i februar 2015.

bedre mulighed for erstatning for de støjgener, som de oplever. Dermed blev der sat punktum for et usikkert forløb, hvor rammerne for metrobyggeriet var blevet uklare. Med de nye, klare rammer forhandlede Metroselskabet og anlægsentreprenøren Copenhagen Metro Team (CMT) og systemleverandøren Ansaldo STS samtidig en ny tidsplan på plads, der betyder, at Cityringen åbner i juli 2019. Det lykkedes at begrænse forøgelsen af det samlede anlægsbudget til 4 pct.

Ordentlige løn- og arbejdsforhold for de mennesker, som arbejder på byggeriet, har fyldt meget i 2014, hvor det blev tydeligt, at Metroselskabet som bygherre vedholdende må tage nye initiativer i forhold til udviklingen på det danske og europæiske arbejdsmarked. Metroselskabet brugte derfor den ny aftale med entreprenørerne til at få indført skrapere godkendelseskrav over for nye underentreprenører. Målet er at sikre, at de underentreprenører, som CMT og Ansaldo STS har aftaler med, lever op til Metroselskabets krav om ordentlige løn- og arbejdsvilkår.

Høj sikkerhed for de mennesker, der arbejder på byggepladserne og i tunnelerne, har i hele projektets levetid været afgørende vigtigt. Antallet af ulykker på byggeriet har imidlertid ligget på et niveau, der ikke var tilfredsstillende for Metroselskabet, og lå over landsgennemsnittet for tilsvarende arbejde i 2013. Derfor har der i 2014 været sat ekstra fokus på arbejdsmiljøindsatsen i et samarbejde mellem Metroselskabet og entreprenørerne. Det er lykkedes at nedbringe ulykkesfrekvensen, således at den for 2014 samlet set lå under landsgennemsnittet. Det styrkede fokus fastholdes fremadrettet.

2014 blev året, hvor 28,8 pct. af tunnelstrækningen blev boret, og de længste faser med støjende arbejde blev overstået i takt med, at arbejdet gik under jorden på Cityringens 21 byggepladser. Information til metrobyggeriets 20.000 naboer er en vigtig del af anlægsarbejdet, og der måles og evalueres løbende på indsatsen. I 2014 svarede 78 pct. af naboerne, at de var tilfredse med informationen.

I 2014 blev kontrakten med anlægsentreprenøren på Nordhavnen underskrevet, således at der, i forbindelse med byggeriet af Cityringen, kan bygges en metrolinje til den nye bydel i Nordhavnen. I slutningen af 2014 blev byggepladsen overdraget til anlægsentreprenøren, til mobilisering og indretning af byggepladsen. De første anlægsarbejder er igangsat i begyndelsen af 2015.

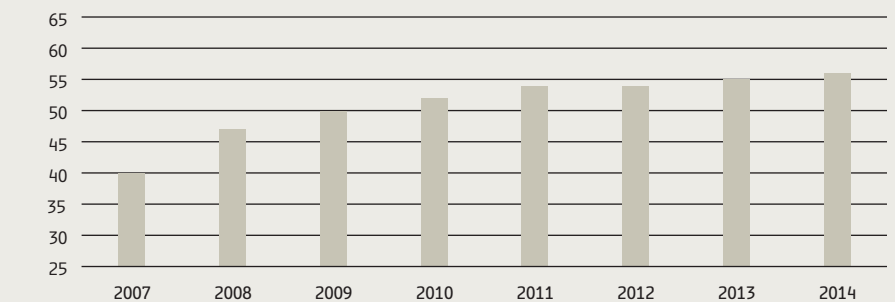
Staten og Københavns Kommune indgik i juni 2014 en aftale om at anlægge en afgrening fra Cityringen gennem Sydhavn til Ny Ellebjerg. Afgreningen fra Cityringen skal betjene fem stationer fra Fisketorvet til det kommende knudepunkt Ny Ellebjerg. Herfra vil der kunne opnås forbindelse til S-tog, ringbanen og regional- og fjern tog.

Med de tre store anlægsprojekter, Cityringen, Nordhavn og Sydhavn, udgør Metroselskabets samlede anlægsbudget ca. 33 mia. kroner.

RESUME AF NØGLETAL

Passagertal

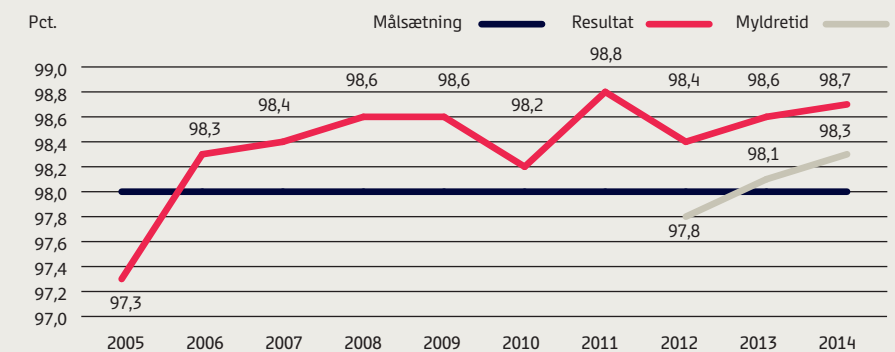
Mio. passagerer



Resultat før ned- og afskrivninger



Driftsstabilitet





2.0

METRO- SELSKABETS FORRETNINGS- STRATEGI

2.1 Metroselskabets forretningsstrategi



2.1 METROSELKABETS 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.

Selskabets bestyrelse besluttede på et bestyrelsesmøde den 3. april 2014 at fremsende en ny forretningsstrategi gældende for perioden 2014–2018 til ejernes

godkendelse. Forretningsstrategien er godkendt af ejerne på Metroselskabets interessentskabsmøde den 30. april 2014.

De strategiske mål i forretningsstrategien omhandler blandt andet Cityringen og de forskellige projektfaser, Cityringen vil være i, i de kommende år. I starten af strategiperioden vil fremdriften i tunnelboring og udgravning og etablering af stationer fortsat være et indsatsområde.

“
Selskabet skal arbejde for at give kunderne **bedre og nemmere adgang til en sammenhængende kollektiv trafik.**”

I den forbindelse vil der også være fokus på kommunikation med naboer og brugere af byen om de gener, anlægsfasen uvægerligt skaber. Senere i strategifasen vil fokus skifte til levering af tog, testkørsel og mobilisering af driften, blandt andet ansættelse af nye stewarder og uddannelse af driftspersonel. Dette gør sig i store træk også gældende for metroen til Nordhavn, hvor der dog i den første del af strategiperioden også vil være fokus på at få mobiliseret til opstart af anlægsarbejdet.

I forhold til kunderne og den nuværende drift indeholder strategien mål om, at selskabet fortsat skal øge antallet af passagerer i metroen. Selskabet skal arbejde for at give kunderne bedre og nemmere adgang til en sammenhængende kollektiv trafik. Høj driftsstabilitet og kundetilfredshed, videreudvikling og drift af rejsekortet samt fortsat tæt samarbejde med de øvrige trafikelskaber, særligt DSB og Movia, vurderes at være centrale aktiviteter for fortsat vækst.

I de senere år har der været meget opmærksomhed på at sikre unge uddannelsespladser, og det er estimeret, at der mangler tusindvis af uddannelsespladser. Denne udfordring synes næppe løst inden for den nærmeste fremtid. Selskabet vil derfor også fortsat fokusere på, at anlægsaktiviteterne skaber uddannelsespladser.

En anden samfundsmæssig udfordring er at sikre arbejdsvilkårene i forbindelse med byggearbejde. Cityringen er en byggeopgave af et sådant omfang og en sådan karakter, at det er naturligt, at udenlandske virksomheder og medarbejdere er tilknyttet arbejdet. Metroselskabet vil derfor også i de kommende år fokusere på at sikre ordentlige arbejdsvilkår på selskabets byggepladser.

Selskabets meget synlige og betydelige aktiviteter de næste fire år gør, at der fortsat vil blive arbejdet systematisk med en række CSR-områder, såvel på nye områder som på områder, selskabet allerede i dag arbejder med, såsom arbejdsmiljø og fortsat nedbringelse af klimapåvirkning.

Selskabsmæssige rammevilkår

Metroselskabets formål er, jf. lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklings-selskabet I/S af 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 forretningsmæssigt grundlag. Herudover kan selskabet, jf. loven, drive anden virksomhed, der har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med selskabets metroaktiviteter.

Folketinget har ved lov nr. 745 af 25. juni 2014 ændret § 7, stk. 3 i lov om trafikelskaber og bestemt, at parterne (DSB, Movia og Metroselskabet) skal etablere et samarbejde om den offentlige servicetrafik på Sjælland. Lovændringen, som trådte i kraft den 1. januar 2015, giver parterne pligt til at udføre følgende aktiviteter i fællesskab: billetsalg, kundeservice, hittegodsadministration, rejseregler, trafikinformation, markedsføring og kommunikation. Det betyder, at det tidligere hovedstadssamarbejde erstattes af et mere forpligtende samarbejde gennem en såkaldt paraplyorganisation for hele Sjælland.



3.0

METRO- SELSKABETS ANLÆGS- AKTIVITETER

- 3.1 Igangværende anlægsprojekter
- 3.2 Cityringen
- 3.3 Nordhavn
- 3.4 Sydhavn
- 3.5 Andre projekter

Tunnelboremaskinen Nora får et rutinetjek efter hendes gennembrud til Frederiksberg Station. Der kom for alvor gang i tunnelboremaskinerne i 2014 med seks tunnelgennembrud.

3.1 IGANGVÆRENDE ANLÆGSPROJEKTER

“
Mellem **2019–2023**
åbner 24 nye
metrostationer
i Hovedstaden.”

Metroselskabet varetager en lang række anlægsaktiviteter, hvis omfattende og mangefacetterede processer foregår helt eller delvist parallelt.

For det første varetager Metroselskabet anlægsarbejdet på Cityringen, der vil bestå af 17 stationer i det centrale København og Frederiksberg.

For det andet varetager Metroselskabet anlægsarbejdet af en linje til den nye bydel i Nordhavn, hvis arbejde påbegyndtes i starten af 2015.

For det tredje skal den eksisterende metrolinje forlænges med en Sydhavnslinje, der skal gå til Ny Ellebjerg, hvis arbejde forventes igangsat i løbet af 2015.

For det fjerde skal der udarbejdes en redegørelse for en letbane på Frederiksundsvej fra Nørrebro via Tingbjerg til Gladsaxe.

For det femte har Metroselskabet fået til opgave at medvirke til en undersøgelse af anlæg af yderligere metrostationer i Nordhavn i forlængelse af den nye bydel med henblik på byudvikling i området.



3.2 CITYRINGEN

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.

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

Cityringen i 2014

2014 blev året, hvor tunnelboremaskinerne for alvor gjorde markant fremskridt med at grave i hovedstadens undergrund, da de to sidste tunnelboremaskiner blev sendt af sted fra Otto Busses Vej i retning mod Hovedbanegården. Hermed er alle de fire tunnelboremaskiner, Nora, Tria, Minerva og Eva, idriftsat og har ved udgangen af december 2014 boret 8.380 meter af i alt 29.124 meter, svarende til 28,8 pct..

Størstedelen af de omkransende vægge til projektets 17 underjordiske stationer og tre skaktkonstruktioner blev færdiggjort i løbet af 2014. De omkransende vægge til den nye skakt til udfletningen fra Cityringen til

“
Knap **29 pct. af tunnelerne var boret** ved udgangen af 2014.”

Sydhavnsmetroen er igangsat. De omkransende vægge er udført delvist som slidsevægge og delvist som sekantpælevægge. Over halvdelen af stationerne og skaktene er udgravet, og bundpladen er støbt i 10 af disse. Arbejdet med de øvrige betonkonstruktioner er igangsat.

Bygningerne til Cityringens kontrol- og vedligeholdelsescenter blev færdige i 2014. De første skinner på Cityringen er lagt ved kontrol- og vedligeholdelsescenteret, og de første to metrotog af i alt 30 er ankommet til Danmark.

Tidsplanen for metrobyggeriet blev revideret i forlængelse af Folketingets vedtagelse af "Lov om ændring af lov om en Cityring og ligningsloven", der sikrer klare rammer for metrobyggeriet. Henover sommeren i 2014 forhandlede Metroselskabet således en ny tidsplan med CMT og Ansaldo STS på Cityringen, hvilket betyder at:

- Cityringens åbningsdato fastlægges til juli 2019.
- Cityringens anlægsbudget øges samlet med 4 pct., svarende til 1 mia. kr., der dækker udgifter som følge af den øgede anlægsperiode (0,7 mia. kr.) og ekstra udgifter til naboerstatning som følge af den nye lov (0,3 mia. kr.). Hertil kommer tabte passagerindtægter og øgede renteudgifter på 0,2 mia. kr. De samlede omkostninger ved forsinkelser udgør dermed 1,2 mia. kr.
- Tidsplanen forenkles, så rapportering af fremdriften fremover kan simplificeres. Dermed følger Metroselskabet Rigsrevisionens anbefalinger om at gøre rapportering af tidsplanen mere entydig.

- Kontraktvilkårene om løn- og arbejdsforhold skærpes.
- Der indføres ekstra økonomiske og kontraktuelle incitamenter, der skal sikre en hurtig fremdrift og øge fokus på arbejdsmiljøet.

Forventninger til Cityringen i 2015

I 2015 forventes den første tunnelstrækning mellem Nørrebroparken og Enghave Plads samt strækningen Tømmergraven til Københavns Hovedbanegård afsluttet. Det indgår i den nuværende plan for boresekvenserne, at boremaskine 1 og 2 skal tages op på Sønder Boulevard og transporteres til Øster Søgade, hvor de skal samles igen for at bore strækningen fra Øster Søgade til Københavns Hovedbanegård. Boremaskine 3 og 4 er nået frem til Københavns Hovedbanegård, hvor de tages op og transporteres til Nørrebroparken. Samtidig med tunnelaktiviteterne arbejdes der videre med færdiggørelsen af stationerne, herunder igangsætning af de mekaniske og elektriske installationsarbejder.

I 2015 begynder monteringen af stationsaptering på Cityringens stationer. Stationsapteringen består af materialer og overflader som f.eks. vægbeklædninger, lofter og ovenlys og skal vælges 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 selvstændig og stærk arkitektonisk identitet.

Herudover bliver 2015 året med et fase-skift, hvor transportsystemsentsreprenøren Ansaldo STS påbegynder skinnelægning og installationsarbejder på flere stationer og tunnelstrækninger.

Kort over nuværende og
kommende metrostationer

Anlægget af Cityringen

Anlægget af Cityringen, den nye metrostrækning, sker efter samme princip som den eksisterende metro. Det betyder, at funktioner, konstruktioner og systemer i stor udstrækning vil være de samme som ved den eksisterende metro. Det vil sige,

at metroen er fulldautomatisk, 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 minutter. Da togene kører i begge retninger, vil den længste tur på Cityringen – fra København H til Skjolds Plads – kunne gennemføres på bare 12 minutter. Med Cityringen vil det være muligt at komme fra Frederiksberg til Rådhuspladsen på fire 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-tog på København H og Østerport og til S-tog på Nørrebro Station. Cityringen vil gøre det muligt at komme fra eksempelvis Nørrebros Runddel til Enghave Plads på syv minutter og fra Nørrebro Station til Trianglen på seks minutter.

3.3 NORDHAVN – ETAPE 1

I forbindelse med byggeriet af Cityringen bygges der en metrolinje til hovedstadens nye bydel Nordhavn. Kontrakten med anlægsgenbyggeren MetNord blev underskrevet 5. juni 2014. Anlægsgenbyggeren har startet mobiliseringen, og de første anlægsarbejder begyndte i januar 2015.

Den nye metrolinje skal sikre, at der er effektiv kollektiv transport til de mange mennesker, som forventes at bosætte sig i det nye Nordhavn. Nordhavn og Orientkaj metrostationer får tilsammen omkring 11.000 passagerer i døgnet på den knap tre kilometer lange linje.

“
Nordhavn og Orientkaj
metrostationer får
tilsammen omkring
**11.000 passagerer
i døgnet.**”

Nordhavn metrostation bliver en underjordisk station, forbundet med S-togsstationen via en gangtunnel. Orientkaj metrostation er en overjordisk station på højbane. Højbanen står på søjler, som det også kendes fra de eksisterende overjordiske stationer, og det betyder, at det er muligt at krydse under banen. Hertil kommer, at der er politisk enighed om at anlægge yderligere stationer i det nye Nordhavn.

Nordhavnslinjen, M4, støder til Cityringen, så stoppet efter Nordhavn i sydgående retning er Østerport metrostation. Herfra fortsætter toget som en del af Cityringen til København H metrostation, hvor toget, indtil Sydhavnsmetroen er anlagt, vender og kører tilbage til Orientkaj.

Nordhavnsmetroen koster cirka 2,5 mia. kr. (2014-priser). Heraf finansieres de 0,3 mia. kr. gennem et ejerindskud og de 0,9 mia. kr. fra By og Havn, mens passagerindtægter med videre kan finansiere de øvrige 1,3 mia. kr.

Ved at etablere Nordhavnsmetroen i forlængelse af etableringen af Cityringen spares der omkring 300 mio. kr. i forhold til, hvad det ville koste at etablere metrolinjen på et senere tidspunkt. Det skyldes blandt andet, at der allerede er etableret en byggeplads i Sortedams Sø under arbejdet med Cityringen.

3.4 SYDHAVN

“
Sydhavnsmetroen
ventes at give det
samlede metrosystem
**ca. 12–13 mio. flere
årlige påstigere.**”

I juni 2014 indgik staten og Københavns Kommune aftale om at anlægge en afgrening fra Cityringen gennem Sydhavn til Ny Ellebjerg. Afgreningen fra Cityringen vil få fem stationer: v. Fisketorvet, v. Enghave Brygge, v. Sluseholmen, v. Mozarts Plads og Ny Ellebjerg.

Banen løber dels gennem nye byudviklingsområder med betydeligt omfang af nybyggeri og dels gennem det allerede udbyggede område Kongens Enghave – “det klassiske Sydhavn” – og slutter ved det nye knudepunkt Ny Ellebjerg, hvor der bliver forbindelse til S-tog, ringbanen og regional- og fjerntog. Sydhavnsmetroen ventes at give det samlede metrosystem ca. 12–13 mio. flere årlige påstigere.

Der blev med aftalen af 12. juni 2014 afsat et nettofinansieringsbidrag på 3,9 mia. kr., og det anslås, at afgreningen vil koste 6,6 mia. kr. (2014-priser). Den resterende del af omkostningen forventes finansieret via overskud fra passagerdriften.

Efter beslutningen om at gennemføre afgreningen fra Cityringen igangsatte Metroselskabet et udbud af rådgiverydelser med henblik på i løbet af 2015 at igangsætte arbejdet med at udfærdige dispositionsforslag og at bidrage til Københavns Kommunes VVM-proces.

For at kunne gennemføre afgreningen med mindst mulig forstyrrelse af Cityringen blev der i sommeren 2014 indgået aftale med Cityringens entreprenører, CMT og Ansaldo STS, om etablering af et afgreningskammer ved Havneholmen. Arbejdet med at bygge kammerets indfatningsvægge er igangsat.

Efterfølgende har Folketinget den 5. februar 2015 vedtaget ændring af cityringsloven omfattende anlæg af en metro til Sydhavnen.

3.5 ANDRE PROJEKTER

Letbane på Frederikssundsvej

Københavns Kommune afsluttede i januar et forstudie af en letbaneforbindelse på Frederikssundsvej fra Ring 3 via Tingbjerg, Husum og Frederikssundsvej til Nørrebro station. Forstudiet viste, at det er teknisk muligt at anlægge en letbane på strækningen, og at denne ville kunne ventes at få 36.000 daglige påstigere. I forstudiet var der lagt særlig vægt på at undersøge, hvorledes letbanen ville påvirke bymiljøet, de øvrige trafikanter og trafiksikkerheden. Metroselskabet har sammen med COWI, TetraPlan og arkitekt, professor Jens Kvorning bidraget til forstudiet.

I juni blev det mellem Københavns Kommune og staten aftalt at følge forstudiet op med en egentlig udredning af projektet, hvortil der blev afsat 12–15 mio. kr. Dette arbejde ventes igangsat i 2015 som et samarbejde mellem staten, Københavns Kommune og Region Hovedstaden.

Nordhavn – etape 2

Med aftalen mellem Københavns Kommune og staten i juni blev der åbnet for en videreførelse af afgreningen fra Cityringen mod Nordhavn. Der forudses i de kommende år i forbindelse med byudviklingen i Nordhavn anlagt yderligere to–tre metrostationer. Placeringen af stationerne er endnu ikke fastlagt. Københavns Kommune er i gang med at fastlægge, hvor selve tilkoblingsanlægget for vejttunnelen (Nordhavnstunnelen) skal placeres. Placeringen vil kunne få konsekvenser for den videre byudvikling i Nordhavn og placeringen af metrostationerne. Når placeringen af Nordhavnstunnelen er på plads, forventes kommunen at begynde at se på placeringen af den videre udbygning af metroen i Nordhavnen.



4.0

DEN IDRIFTSATTE METRO

- 4.1 Årets drift
- 4.2 Billetter til metroen
- 4.3 Infrastruktur
- 4.4 Samarbejde med andre

I 2014 begyndte arbejdet med at opsætte perrondøre på de overjordiske stationer. Perrondørene vil give bedre driftssikkerhed og hyppigere afgange.

4.1 ÅRETS DRIFT

“

**I 2014 var drifts-
stabiliteten i
myldretiden**

98,3 pct., hvilket er
den hidtil bedste, der
er blevet målt.”

I 2014 rejste 56 mio. passagerer med metroen. Dette er godt en halv million flere end i 2013. Det er endnu engang årsrekord for metroen siden åbningen i 2002.

Stigningen i passagertallet har de seneste par år været lavere end de første år. Det er en naturlig konsekvens af, at metroens seneste udbygning (til Københavns Lufthavn) nu er syv år gammel, og “indsvinget” af nye passagerer dermed allerede er realiseret. Dertil kommer, at der i 2014 har været en række begivenheder, der i sig selv er meget positive for den kollektive transport, men under anlæg – som forventet – har haft negativ indvirkning på årspassagertallet. På metroens overjordiske stationer har arbejdet med at lave perrondøre, som planlagt, betydet større ændringer i driften, hvilket har været til gene for kunderne. Fjernetogs-perronen på Nørreport station var lukket de første måneder af året, hvilket betød, at færre rejsende brugte stationen. Endelig medførte skybruddet søndag den 31. august den største skade på metroen i hele systemets levetid, og det påvirkede driften negativt resten af året. Det milde vejr i efteråret gjorde også, at flere valgte cyklen. Det realiserede passagertal er på grund af de nævnte faktorer 1,4 pct. under det budgetlagte passagetal.

Metroens takstindtægter udgjorde i 2014 772 mio. kr., hvilket er 66 mio. kr. over det budgetterede for 2014. Når metroens indtægter, på trods af et lavere passagertal end budgetteret, er højere end budgetteret, skyldes det, at den gennemsnitlige indtægt pr. passager blev højere end budgetteret, samt indregning af modtaget merindtægt på 45 mio. kr. vedrørende voldgiftssag med DSB og Metroselskabet mod Trafikselskabet Movia. Forskellige faktorer påvirker den gennemsnitlige indtægt pr. passager, primært antallet af solorejser, ændret rejselængde (flere zoner), ændrede billettyper (flere kontantbilletter) m.m.

I samarbejdet med metroens driftsentreprenør Ansaldo STS og deres underleverandør Metro Service A/S lægger Metroselskabet stor vægt på at sikre en god kundeoplevelse gennem en høj driftsstabilitet for metroen. Det var derfor glædeligt, at det igen i 2014 lykkedes at opnå en høj driftsstabilitet. Med en driftsstabilitet på 98,7 pct. var 2014 det næstbedste år i metroens historie, og tallet er 0,1 pct. højere end det tilsvarende tal for 2013.

Siden 2012 er driftsstabiliteten også blevet målt for myldretiden alene. I 2014 var



Nørreport er Danmarks travleste station. På en almindelig hverdag stiger knap 40.000 passagerer på metroen på stationen.

driftsstabiliteten i myldretiden 98,3 pct., hvilket er den hidtil bedste, der er blevet målt. 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.

Metroen gennemfører standardiserede kvartalsvise kundetilfredshedsundersøgelser, som giver en pålidelig metode til at måle metroens kvalitet, også over tid. Viden fra undersøgelserne bruges til at fastholde nuværende kunder og til at tiltrække nye.

Udviklingen i tilfredshedsmålingerne i 2014 afspejler de driftsmæssige udfordringer, metroen har haft som følge af opstillingen af perrondøre og skybruddet. Begge dele har indvirket på kundernes tilfredshed, idet tilfredsheden med overholdelse af køreplanen er faldet fra 94 pct. i 2013 til 91 pct. i 2014. Det har tillige påvirket kundernes overordnede tilfredshed, som er faldet fra 96 pct. til 94 pct. Øvrige parametre i tilfredshedsmålingerne (tilfredshed med rengøring, information, tryghed og personalets service) er stort set uændrede i forhold til 2013.

4.2 BILLETTER TIL METROEN

Prisen for at rejse med metroen, muligheden for at købe billetter og måden, billetterne skal bruges på, har stor betydning for kundernes tilfredshed med brugen af metroen. For at sikre, at der er billetprodukter, som rammer de mange forskellige typer af kunder i metroen, er der flere forskellige billetter til rådighed. Endvidere findes der forskellige "platforme", som kunderne kan bruge til at købe billetter:

- Rejekort (personligt kort, flex, anonymt samt en løsning til brug for virksomheder og institutioner)
- "Pap" (periodekort, klippekort, kontantbilletter, Citypass)
- Mobil (periodekort, klippekort, kontantbilletter, Citypass)

Alle platforme og produkter udvikles og driftes i fællesskab i hovedstadssamarbejdet, og produkterne kan bruges i alle transportformer. I nedenstående tabel er vist, hvordan hovedtyperne af billetprodukter er fordelt på henholdsvis rejser og indtægter.

Billetfordeling af rejser og indtægter i hovedstadsområdet i 2014

	Andel rejser	Andel indtægter
Periodekort	64%	43%
Klippekort	17%	24%
Rejekort	11%	18%
Kontant	6%	13%
Øvrige	1%	2%

Da en kontantbillet er forholdsvis dyr, er dette produkts andel af indtægterne større end andelen af rejser. Det ses af tabellen, at periodekort (både alm. periodekort, pensionistkort og ungdomskort) udgør en høj andel af rejserne i hovedstaden, men også at de, på trods af de opnåede rabatter, udgør en stor andel af indtægterne.

Trafikselskaberne i hovedstaden tilbyder også en række billetprodukter specielt udviklet til turister. Billetprodukterne er udviklet til at imødekomme de behov, som turister har, alt efter om de besøger hovedstaden i privat eller erhvervsmæssig sammenhæng. Billetprodukterne ligner turistprodukter, som findes i andre

større byer i Europa. For danske turister er rejsekortet et velegnet produkt.

I 2014 har trafikselskaberne sammen med Rejekort A/S udviklet Rejekort Erhverv, der retter sig mod virksomheder, institutioner og lignende, som rejser med kollektiv transport i forbindelse med arbejdet. Rejekort Erhverv har samme funktion som et almindeligt rejsekort, blot er det den enkelte virksomhed, der er ejer af kortet, som medarbejderen anvender. Kortet er også udviklet til brug for børneinstitutioner o.l. Derudover indgår Metroselskabet i samarbejdet i hovedstaden om det såkaldte "Work Plus", som er et tilbud til virksomheder om en bruttolønsordning for medarbejdere, som rejser til og fra arbejde med kollektiv transport.

Handlingsplan for bedre kundeoplevelse for rejsekort-brugere

Trafikselskaberne, Bus & Tog, samt Rejekort A/S har i fællesskab i 2014 udarbejdet en handlingsplan for at skabe bedre kundeoplevelser for rejsekort-brugere. Handlingsplanen indeholder i alt 17 aktiviteter inden for tre områder: Pris, kundens anvendelse af rejsekort samt kundeservice og selvbetjening på rejsekort.dk.

Aktiviteterne vil blive implementeret løbende hen over 2015. Metroselskabet anser aktiviteterne som gode initiativer i bestræbelserne på at gøre kundeoplevelsen endnu bedre.





4.3 INFRASTRUKTUR

Perrondøre på overjordiske station

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 falske overvågningsalarmer fra det eksisterende sikkerhedssystem.

I løbet af 2014 er perronerne på samtlige 12 overjordiske stationer blevet forberedt til opstilling af perrondøre. På de fire stationer på Østamager: Øresund, Amager

De to travleste metrostationer, Nørreport og Kongens Nytorv, fik i 2014 en ekstra elevator hver.

Strand, Femøren og Kastrup – Den Blå Planet, er dørene også blevet opsat, testet og succesfuldt ibrugtaget.

For at muliggøre arbejdet med perrondøre har det periodevis været nødvendigt at køre med særkøreplan på dele af metroen og i visse tilfælde at erstatte metrodriften med erstatningsbusser. Metroselskabet har sammen med Metro Service A/S gjort en stor indsats for at planlægge denne alternative drift, således at den har været til mindst mulig gene for metroens kunder.

Projektet følger tidsplanen, og arbejdet med opstilling og ibrugtagning af perrondøre på de resterende otte stationer forventes afsluttet i løbet af sommeren 2015.

SINE-beredskabsradio

Der blev i 2013 indgået aftale med Dansk Beredskabskommunikation A/S om en gennemgribende ændring af metroens antennenetværk af hensyn til introduktionen af SINE-beredskabsradionettet i metroen. Dette projekt er blevet udført i 2014, og siden december 2014 har det været muligt for beredskaberne at benytte SINE i metroen. Tilgængeligheden af SINE sikrer beredskaberne optimale kommunikationsforhold, hvis det bliver nødvendigt at foretage en indsats i metroen.

Elevatorer

For en del af metroens kunder er tilgængeligheden af elevatorerne en absolut nødvendighed. Der er derfor stor fokus på elevatorernes driftsstabilitet, og der arbejdes løbende på at forbedre elevatorbetjeningen på stationerne.

I 2014 er der opført en ny elevator på Nørreport station, der giver direkte adgang fra perronen til gadeniveau. Elevatorprojektet er finansieret i samarbejde med Jeudan, der ejer Torvehallerne, og Københavns Kommune. På Kongens Nytorv station er der ligeledes opført en ny elevator fra perron til gadeniveau. Denne elevator er opført som en del af Cityringsprojektet. Endelig er der på Nørreport station igangsat en totalrenovering af elevatoren mellem S-togs-perronen og forbindelsestunnelen til metroen. Dette projekt forventes afsluttet i starten af 2015.

Nørreports gangtunnel

På Nørreport station udfører Banedanmark, betalt af Metroselskabet og DSB, en trappe, der skal forbinde 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 stationsanlæg og tunneller og tilslutningen til den eksisterende forbindelsestunnel samt for at sikre, at der ikke er nogen risiko for metroens tunneller. Når projektet er gennemført i 2015, vil trappen i høj grad forbedre forbindelsen mellem Nørreport station og det vigtigste fodgængerområde i City. Trappen forventes dermed at medvirke til, at der fortsat er gode forbindelse til den samlede kollektive trafik til gavn for det samlede passagerantal.

Klimatilpasning

De klimaforandringer, der er set i de seneste år, har givet øget risiko for skybrud og øget risiko for forhøjet vandstand

“
Perrondøre forventes
at **nedbringe antallet
af driftsforstyrrelser
med 25 pct.**”

i Københavns Havn i forbindelse med stormvejr. Metroselskabet har et klimatilpasningsprogram, hvor selskabet løbende forsøger at øge metroens beskyttelse mod disse ekstremvejrshændelser. Nødvendigheden af dette program blev understreget den 31. august 2014, hvor et skybrud oversvømmede Sundby station så voldsomt, at de tidligere etablerede skybrudssikringer ikke var tilstrækkelige, og teknikrummene derfor blev oversvømmet. Konsekvensen af oversvømmelsen var en længere periode med særkøreplan i området og et langt driftsnedbrud for elevatoren på Sundby station, begge dele til gene for kunderne.

Som en følge af begivenheden på Sundby station har Metroselskabet valgt at accelerere klimatilpasningsaktiviteterne yderligere. Der er således allerede i slutningen af 2014 etableret yderligere skybrudssikring for de mest udsatte teknikrum og skakke. I de kommende år investeres der yderligere i forbedret klimasikring af metroens tekniske installationer i form af flere vandtætte døre og barrierer på de lavestliggende skakke, teknikrum og på kontrol- og vedligeholdelsescentret.

Metroselskabet vil desuden gennemføre en samlet undersøgelse af de fremtidige klimaforandrings indflydelse på både den eksisterende metro og de fremtidige metrostrækninger med henblik på at afklare behovet for eventuel yderligere klimasikring.

En styrket passagerinformation og ny strategi

God passagerinformation har stor betydning for passagerernes tilfredshed, og selskabet ønsker at styrke kundetilfredsheden yderligere. Det er væsentligt for selskabet, at passagerinformationen i den eksisterende metro løbende forbedres, og det skal sikres, at passagerinformationen på Cityringen også lever op til kundernes høje forventninger. På den baggrund er der i 2014 vedtaget et nyt strategisk grundlag for passagerinformationen.

Baggrunden er, at det i en årrække ikke har været muligt at nå selskabets strategiske målsætning for kundernes tilfredshed med passagerinformationen. Målet blev derfor reduceret i 2014 fulgt af en beslutning om, at der i forlængelse af den ny strategi skal udarbejdes en handlingsplan for forbedring af kundetilfredsheden, herunder fastsættelsen af et nyt måltal.

Strategien udstikker retningen for den fremtidige udvikling af passagerinformationsområdet, og den kommende handlingsplan skal medvirke til, at der på sigt kommer passagerinformation i verdensklasse i metrosystemet. Passagerinformationen skal således udbygges, og fokus skal være rettet mod tre indsatsområder: hurtig og nem information til passagererne, god "wayfinding" til og på stationerne, samt passagerinformation tilpasset den enkelte passagers behov.



Metroen skal have passagerinformation i verdensklasse. I 2014 blev der vedtaget en ny strategi, som skal sikre endnu bedre information til metroens passagerer.

“
I de kommende år investeres der yderligere i forbedret klimasikring af metroens tekniske installationer.”

4.4 SAMARBEJDE MED ANDRE

Rejsekort A/S

Metroselskabet ejer 7 pct. af Rejsekort A/S, som har til opgave at udvikle, drive og vedligeholde rejsekortsystemet. I 2014 igangsatte ejerne sammen med Transportministeriet et fælles arbejde om en ny finansieringsmodel for Rejsekort A/S. Finansieringsmodellen vil sikre ejernes incitament til at udbrede rejsekortet til kunderne, ligesom modellen vil give et nyt finansieringsgrundlag for Rejsekort A/S, som giver selskabet, og dermed også ejerne, bedre budgetsikkerhed. Modellen forventes at blive implementeret i 2015.

DOT – Din Offentlige Transport

Folketinget har ved lov nr. 745 af 25. juni 2014 ændret § 7, stk. 3 i lov om trafikkselskaber og bestemt, at parterne (DSB, Movia og Metroselskabet) skal etablere et samarbejde om den offentlige servicetrafik på Sjælland. Lovændringen, som trådte i kraft den 1. januar 2015, giver parterne pligt til at udføre følgende aktiviteter i fællesskab: billetsalg, kundeservice, hittegoodsadministration, rejseregler, trafikinformation, markedsføring og kommunikation.

Der blev derefter i 2014 igangsat et arbejde med at udvide det nuværende hovedstads-samarbejde både geografisk og indholdsmæssigt. Den geografiske udvidelse består i, at samarbejdet udvides til at dække hele Sjælland, og den indholdsmæssige udvidelse består i at forbedre og gøre det nemmere at være passager i den kollektive transport. Blandt de tiltag, som vil blive gennemført, er, at brugerne af kollektiv transport på Sjælland får én indgang til trafikkselskaberne (dvs. at trafikkselskaberne blot har ét fælles telefonnummer, én e-mailadresse osv.), forbedret passagerinformation, m.m.

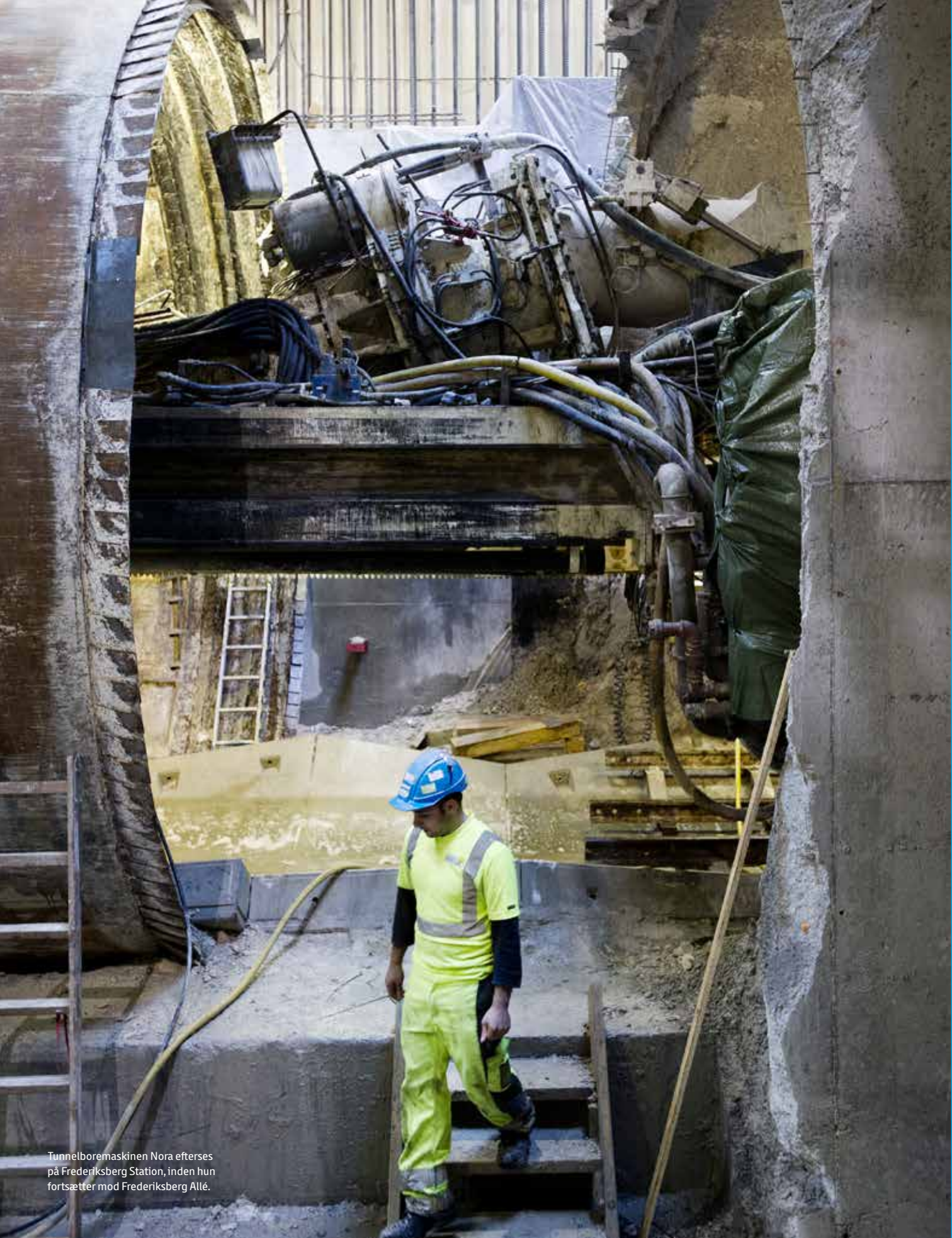
Det nye samarbejde har fået navnet DOT (Din Offentlige Transport), og det er under navnet DOT, at selskaberne fremadrettet vil kommunikere med brugerne af den kollektive transport på Sjælland. I første omgang vil brugerne af den kollektive trafik opleve mindre forbedringer, såsom at selskaberne har fælles telefonnummer. Udrulning af DOT sker i faser, og i løbet af 2015 og 2016 vil yderligere tiltag blive gennemført.



Bus & Tog-samarbejdet

Metroselskabet deltager sammen med de øvrige trafikkselskaber i Danmark i det landsdækkende Bus & Tog-samarbejde. Samarbejdet blev oprindeligt etableret med det formål at sikre én billet til én samlet rejse. Dette er gældende for

hovedstadsområdet i dag og for langt de fleste øvrige billetter solgt i Danmark. I dag er det primære fokus for samarbejdet introduktionen af rejsekortet i hele Danmark. Rejseplanen er et andet konkret resultat af samarbejdet. Rejseplanen er i dag en stor succes med op til 1 mio. søgninger på travle dage.



5.0

METRO- SELSKABET

- 5.1 Årets resultat
- 5.2 Virksomhedsledelse
- 5.3 Personale
- 5.4 Samfundsansvar



De ansatte på byggepladsen ved København H forbereder støbning af stationens bundplade.

5.1 ÅRETS RESULTAT



Resultat før ned- og afskrivninger udgør for 2014 et **overskud på 288 mio. kr.**”

Resultat før ned- og afskrivninger udgør for 2014 et overskud på 288 mio. kr., hvilket er 93 mio. kr. bedre end forventet i budgettet. Dette skyldes primært større passagerindtægter end forventet. Ned- og afskrivninger udgør i alt 2.392 mio. kr. i 2014, hvoraf nedskrivninger udgør i alt 2.223 mio. kr. Heraf udgør 2 mio. kr. nedskrivning af kapitalandele i rejsekort til dagsværdi og 2.221 mio. kr. nedskrivning vedrørende anlæg af metro.

Nedskrivningen vedrørende anlæg af metro er en følge af, at den samlede investering i anlæg af metro ikke fuldt ud vil blive genindvundet ved fremtidige indtægter i form af passagerindtægter mv., og skyldes dels de tidsmæssige og økonomiske konsekvenser af aftaler med entreprenørerne om en ny tidsplan for Cityringen, dels indgåelse af aftale om anlæg af afgreningskammer for Sydhavn samt endelig beslutning om anlæggelse af Nordhavn.

Resultatet før finansielle poster udgør herefter et underskud på 2.104 mio. kr. Finansielle poster omfatter renteindtægter på 373 mio. kr. og renteudgifter på 522 mio. kr. Resultat før markedsværdiregulering udgør et underskud på 2.254 mio. kr.

Metroens driftsresultat

Resultat før ned- og afskrivninger udgør 288 mio. kr., svarende til en stigning på 71 mio. kr. i forhold til 2013. Stigningen skyldes primært en højere takst pr. passager samt indregning af modtaget merindtægt på 45 mio. kr. vedrørende kendelse i voldgiftssag med DSB og Metroselskabet mod Movia.

Indtægter udgør i alt 1.128 mio. kr., heraf 772 mio. kr. fra takstfællesskabet og 356 mio. kr. fra primært udlejning af metroen. Omkostninger til betaling for drift af metroen, kontraktstyring, administration og lignende har i året udgjort 815 mio. kr. Ned- og afskrivninger udgør 171 mio. kr. Resultat før finansielle poster udgør herefter et overskud på 117 mio. kr.

Egenkapitalen

Årets resultat er et underskud på 5.966 mio. kr. og er tilgået egenkapitalen. Denne udgør herefter -83,9 mio. kr. Selskabets korrigerede egenkapital, hvor der er korrigeret for markedsværdireguleringer, udgør 4.584 mio. kr. ultimo 2014. Den korrigerede egenkapital eksklusive

markedsværdiregulering er således faldet med 116 mio. kr. i forhold til 2013. Dette er en konsekvens af, at underskuddet efter finansielle poster på 2.254 mio. kr. delvist modsvares af ejernes indskud i selskabet på 2.138 mio. kr. med henblik på finansiering af de tidsmæssige og økonomiske aftaler med entreprenørerne om en ny tidsplan for Cityringen og indgåelse af aftale om anlæg af afgreningskammer for Sydhavn samt endelig beslutning om anlæggelse af Nordhavn. Markedsværdiregulering medførte en regnskabsmæssig udgift på 3.712 mio. kr.

Markedsværdireguleringen kan primært henføres til selskabets finansielle aftaler om renteafdækning, som er indgået med henblik på at øge budgetsikkerheden i selskabets langsigtede økonomi. Reguleringen er alene en regnskabsmæssig

registrering, som ikke har nogen likviditetsmæssig virkning i lyset af, at aftalerne efter hensigten fastholdes til udløb.

Metroselskabet er et interessentskab, hvor ejerne hæfter 100 pct. for selskabet. Selskabets negative egenkapital pr. 31. december 2014 på 83,9 mio. kr. medfører ikke behov for yderligere indskud fra ejerne, da Metroselskabet fortsat kan servicere sin gæld som planlagt.

Finansiering, herunder langtidsoekonomi

Metroselskabet har ved udgangen af 2014 en samlet lånoptagelse på 8.205 mio. kr. (nominelt 7.090 mio. kr.). Lånene er optaget som genudlån i Danmarks Nationalbank. Selskabets samlede langfristede

Metroens driftsresultat

Alle tal i mio. kr.	2014	2013
Takstindbetalinger	772	691
Metroens driftsindtægter	344	276
Andre driftsindtægter	13	8
Indtægter i alt	1.128	975
Betaling for drift	-772	-691
Kontraktstyring mv.	-37	-37
Øvrige omkostninger	-7	-5
Administrationsomkostninger	-25	-26
Omkostninger i alt	-840	-759
Resultat før afskrivninger	288	216
Afskrivninger	-171	-164
Resultat før finansielle poster	117	52
Overskudsgrad før afskrivninger	25%	22%

Takstindbetalingen er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt pr. påstiger på 12,80 kr. i 2014 beregnet på grundlag af Transportministeriets bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. I 2013 udgjorde den gennemsnitlige passagerindtægt pr. påstiger 12,42 kr.

gældsforpligtelser ultimo 2014 udgør netto 12.329 mio. kr.

Metroselskabet har udarbejdet et opdateret langtidsbudget. Langtidsbudgettet viser forventningerne til den langsigtede økonomiske udvikling i selskabet. Langtidsbudgettet viser, at selskabets nettogæld forventes at nå sit maksimum i 2025 på ca. 24,4 mia. kr. (i løbende priser og inkl. renter). Dette er en forøgelse med 0,5 mia. kr. i forhold til det hidtil gældende langtidsbudget. Gælden forventes at være tilbagebetalt i 2062, hvilket er tre år yderligere i forhold til forventningerne. Ændringerne skyldes primært indarbejdelse af de tidsmæssige og økonomiske konsekvenser af aftaler med entreprenørerne om en ny tidsplan for Cityringen i langtidsbudgettet, jf. omtalen under Selskabets langtidsbudget, afsnit 9.1.

Investering for Cityringen, Nordhavn og Sydhavn

Det samlede anlægsbudget for Cityringen på 23,5 mia. kr. (2014-priser) er baseret på de indgåede store anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet vedrørende Cityringen. Det samlede anlægsbudget for Nordhavnsafgreningen på 2,5 mia. kr. (2014-priser) er baseret på de indgåede anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet vedrørende Nordhavn. Det samlede anlægsbudget for Sydhavn på 6,6 mia. kr. (2014-priser) er baseret på principaftale om Sydhavnsmetroen.

I 2014 har der været afholdt investeringer til Cityringen, Nordhavn og Sydhavn (afgreningskammer) på 3.366 mio. kr., så den samlede investering til dato er 13.319 mio. kr.

Investeringsbudget for Cityringen inkl. Nordhavn

Alle tal i mio. kr.

	Investeringer i 2014	Investeringer pr. 31. dec. 2014	Samlet budget (2014 priser)	Samlet budget
Cityringen	3.011	12.894	23.515	22.225 (2010-priser)
Nordhavn	315	385	2.521	2.460 (2012-priser)
Sydhavn	40*	40*	6.636	6.636 (2014-priser)
I alt	3.366	13.319	32.672	-

* Investeringen omfatter afregningskammer vedrørende Sydhavn.

Årets investering i den idriftsatte metro udgør 54 mio. kr.

Den regnskabsmæssige værdi af Cityringen, Nordhavn og Sydhavn (afgreningskammer) er i balancen opgjort til 5.896 mio. kr. Dette er en følge af, at Cityringen, Nordhavn og Sydhavn (afgreningskammer) værdiansættes med udgangspunkt i den samlede metros forventede kapitalværdi under hensyntagen til de planlagte anlægsinvesteringer.

Investeringen i Cityring, Nordhavn og Sydhavn (afgreningskammer)

I 2014 er der foretaget en nedskrivning på 2.221 mio. kr. vedrørende anlæg af metro. Dette sker som følge af, at den samlede investering i Cityringen, Nordhavn og Sydhavn (afgreningskammer) ikke fuldt ud vil blive genindvundet ved fremtidige indtægter i form af passagerindtægter mv. Nedskrivningen er en konsekvens af dels de tidsmæssige og økonomiske aftaler med entreprenørerne om en ny tidsplan for Cityringen, dels indgåelse af aftale om anlæg af afgreningskammer for Sydhavn samt endelig beslutning om anlæggelse af Nordhavn, som dermed indgår i beregningen af genindvindingsværdien. Den foretagne nedskrivning er i overensstemmelse med forventningerne og modsvares delvist af statens, Københavns Kommunes og Frederiksberg Kommunes beslutning om indskud i Metroselskabet på 2,1 mia. kr. til finansiering heraf.

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 forventninger til det fremtidige renteniveau (diskonteringsfaktor).

Der er i 2014 foretaget investeringer i Cityringen, Nordhavn og Sydhavn (afgreningskammer) på 3,4 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 på værdiforringelse. Genindvindingsværdien beregnes for henholdsvis den idriftsatte metro, Cityringen, Nordhavn og Sydhavn (afgreningskammer), 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, Nordhavn og Sydhavn (afgreningskammer), da der ikke tidligere er foretaget nedskrivninger på den idriftsatte metro. Såfremt værdien af Cityringen, Nordhavn og Sydhavn (afgreningskammer) efter modregningen er negativ, foretages en nedskrivning eller hensættelse til dækning heraf. Ultimo 2014 er værdien efter modregningen negativ, hvorfor der i 2014 er foretaget en nedskrivning.

De fremtidige pengestrømme, der indgår i genindvindingsværdien, er baseret på selskabets gældende langtidsbudget

og dets indarbejdede forventninger til fremtiden, jf. bilag til ledelsesberetningen. Beregningen af genindvindingsværdien foretages efter kapitalværdimetoden. Ved opgørelsen 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 renteudviklingen. Havde selskabet i stedet taget udgangspunkt i den aktuelle lavere markedsrente, ville værdien af anlægsaktiverne have været væsentligt højere, og årets resultat være forbedret markant. Tilsvarende ville resultatet have været lavere, såfremt der var anvendt en højere renteforventning. Følsomhedsberegningerne for renteforventningen fremgår af note 8 til årsregnskabet.

I værdien af anlæg af metro på 6,0 mia. kr. er indregnet en skønnet positiv værdi af Cityringen, Nordhavn og Sydhavn (afgreningskammer) på 0,5 mia. kr. samt en skønnet positiv merværdi af den idriftsatte metro på 5,5 mia. kr. Nedskrivningen af anlægsaktiverne på balancedagen udgør 2,2 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 renteafdækning af ca. 3/4 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 renteafdækning ved væsentlige renteudsving samlet virke som en stabilisator for udsving i selskabets egenkapital.

HOVED- OG NØGLETAL

Hoved- og nøgletal

Alle tal i mio. kr.						
	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Årets nettoomsætning	1.301	1.125	1.100	980	864	722
Resultat før af- og nedskrivninger	288	216	235	191	111	66
Af- og nedskrivninger	-2.392	-484	1.772	-5.689	-787	-596
Resultat før finansielle poster	-2.104	-267	2.007	-5.498	-676	-530
Finansielle poster	-149	-64	-123	-457	45	113
Resultat før markedsværdiregulering	-2.254	-331	1.884	-5.954	-632	-387
Markedsværdiregulering	-3.712	2.138	-550	-2.882	358	-30
Årets resultat	-5.966	1.807	1.335	-8.837	-274	-417
Balancesum	15.953	12.633	10.077	8.216	9.442	9.691
Årets investering i metroen	3.420	3.170	2.332	3.651	637	448
Langfristet gæld	12.900	7.345	6.600	4.403	0	56
Egenkapital	-87	3.744	1.637	303	9.139	9.413
Korrigeret egenkapital*	4.581	4.700	4.731	2.847	8.801	9.433
Soliditetsgrad	-1%	30%	16%	4%	97%	97%
Korrigeret soliditetsgrad	29%	37%	47%	35%	93%	97%
Antal mio passagerer	56	55	54	54	52	50
Antal medarbejdere	274	242	219	160	123	93

* Normaliseret egenkapital er korrigeret for markedsværdiregulering.

Begivenheder efter
statusdagen

Den 21. januar 2015 blev der afsagt kendelse i voldgiftssagen med DSB og Metroselskabet mod Trafikselskabet Movia vedrørende nedregulering af Movias indtægter fra ændring af tællerresultatet fra 2008 og frem. DSB og Metroselskabet fik med kendelsen tilkendt 50 pct. af kravet. Konsekvenserne af Voldgiftsrettens kendelse er indarbejdet i Metroselskabets regnskab for 2014 med 45 mio. kr. i takstindtægter samt 3 mio. kr. i renteindtægter og 1 mio. kr. i refunderede sagsomkostninger. Der henvises til omtalen af voldgiftssagen under afsnit 5.2.

Der er herudover ikke efter årsafslutningen indtruffet hændelser af betydning for årsrapporten for 2014.

Rådgivning

Metroselskabets ejere har i 2011 udarbejdet og godkendt et regnskabsreglement, der er gældende for konkurrenceudsatte aktiviteter i selskabet. Rådgivningsopgaver reguleres af regnskabsreglementet, der omfatter konkurrenceudsatte aktiviteter, og regnskabet for rådgivning er aflagt i overensstemmelse hermed.

Indtægterne udgør 90 t.kr. i 2014 (4.440 t.kr. i 2013), og omkostningerne udgør 111 t.kr. i 2014 (4.500 t.kr. i 2013). Resultatet af rådgivning for 2014 udgør før beregnet skat et underskud på 21 t.kr. (underskud på 60 t.kr. i 2013). Resultatet efter beregnet skat udgør et underskud på 21 t.kr. (underskud på 60 t.kr. i 2013).

Det akkumulerede resultat af Metroselskabets rådgivningsopgaver er ultimo 2014 et overskud på 325 t.kr.

5.2 VIRKSOMHEDSLEDELSE

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. Udover de ejerudpegede medlemmer vælger selskabets medarbejdere to medlemmer til bestyrelsen. I 2014 blev der afholdt 12 møder i bestyrelsen og henholdsvis fire og tre møder i bestyrelsens risikokomiteé og revisionskomité.

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

Metroselskabets bestyrelse har ligeledes valgt at oprette en revisionskomité, der har til formål at bistå bestyrelsen med at overvåge selskabets interne kontrolsystemer, som danner grundlag for regnskabsaflæggelsen. Komiteén har endvidere til opgave at være med til at overvåge den uafhængige revisionsproces og overvåge selskabets overholdelse af lovmæssige krav i forbindelse med regnskabsaflæggelsen. Revisionskomitéén har desuden arbejdet med selskabets projektstyring og selskabets økonomistyring. Revisionskomitéén 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 udvikling af nye projekter, teknisk direktør Erik Skotting med ansvar for anlægsaktiviteter, kundedirektør Rebekka Nymark med ansvar for nabokommunikation, kunderelaterede og kommercielle aktiviteter. Vicedirektør Louise Høst er ansat med ansvar for løn- og arbejdsforhold samt arbejdsmiljø.

Finansielle risici

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

Valutarisici

Trepartsaftalen indeholder retningslinjer for, hvilke typer finansielle instrumenter og låneaftaler, der kan indgå i låneporteføljen. I henhold til disse retningslinjer vil lån alene blive eksponeret i DKK og EUR.

Renterisici

Renterisici styres ved både at låne og placere penge til variabel og fast rente. Årsresultatet er påvirket af udsving i den såkaldte markedsværdiregulering, som overordnet set bestemmes af udviklingen i det generelle renteniveau. Hvis renten eksempelvis falder, stiger kursværdien af en fastforrentet obligation og omvendt. BPV (Basis Point Value) angiver kursfølsomheden. Ultimo 2014 er BPV 38 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 pct. vil medføre en stigning i markedsværdien på 3,8 mia. kr. og omvendt.

Risikostyring

De risici, selskabet er eksponeret over for, bliver kortlagt gennem selskabets risikostyringsaktiviteter. Det er målet for selskabets risikostyring, at risici både på tværs af organisationen og lokalt i organisation systematisk kortlægges, hvilket gør

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 statens solidariske hæftelse, indirekte kreditvurderet som staten, hvilket vil sige AAA.

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.

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 aktuell risikoliste indeholdende selskabets samlede risikoeksponering.

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

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 organisering og tilrettelæggelse af regnskabsopgaverne, herunder oplysninger om ansvar 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, Nordhavn og Sydhavn 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.

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 tællerresultatet fra 2008 og fremad.

Voldgiftsretten afsagde den 21. januar 2015 kendelse i sagen. Voldgiftsretten fandt det overvejende sandsynligt, at nogle af Movias udbudninger har gjort systemet bedre til at tælle, men også at nogle har haft karakter af fejlretninger. Voldgiftsretten fandt, at omfanget af den økonomiske effekt af metodeændringerne kunne fastsættes til 50 pct., hvorfor DSB og Metroselskabet med kendelsen fik tilkendt 50 pct. af deres krav. Konsekvenserne af Voldgiftsrettens kendelse er indarbejdet i Metroselskabets regnskab for 2014 med 45 mio. kr. i takstindtægter samt 3 mio. kr. i renteindtægter og 1 mio. kr. i reviderede sagsomkostninger.

I marts 2014 anlagde Metroselskabet en voldgiftssag mod CMT og Ansaldo, der er de store anlægsentreprenører på Cityringen. Sagen vedrører en uenighed om indeksering af forudbetalinger. Sagen andrager ca. EUR 15 mio. for CMT og ca. EUR 7 mio. for Ansaldo. Sagen med CMT er afsluttet med forlig i marts 2015, mens sagen med Ansaldo forventes afgjort af Voldgiftsretten i løbet af 2015.

Ved stævning af 5. november 2014 til Københavns Byret har selskaberne CTR I/S, Frederiksberg Vand A/S, Frederiksberg Kloak A/S, Frederiksberg Bygas A/S og Frederiksberg Varme A/S rejst sag mod Metroselskabet I/S. Sagen vedrører betaling for gennemførte ledningsomlægninger og er udtryk for indbringelse af Taksationskommissionens afgørelse af 7. maj 2014, hvorved de nævnte selskaber blev pålagt at afholde omkostningerne til ledningsomlægninger. Sagen andrager ca.

80 mio. kr. Sagen forventes afgjort i løbet af 2016.

Kapitalforhold

I forbindelse med selskabets budgetlægning for 2015 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 2025 på ca. 24,4 mia. kr. (i løbende priser og inkl. renter). Det er en forøgelse med 0,5 mia. kr. i forhold til det hidtil gældende langtidsbudget. Gælden forventes at være tilbagebetalt i 2062, hvilket er tre år yderligere i forhold til det hidtil gældende langtidsbudget, hvilket skyldes indarbejdelse af de tidsmæssige og økonomiske konsekvenser af aftaler med entreprenørerne om en ny tidsplan for Cityringen, jf. omtalen under selskabets langtidsbudget, afsnit 9.1. Det gældende langtidsbudget indgår som bilag til ledelsesberetningen.

I forhold til langtidsbudgettet fra december 2013 er der i det opdaterede langtidsbudget foretaget to væsentlige justeringer. De tidsmæssige og økonomiske konsekvenser af aftaler med entreprenørerne om en ny tidsplan for Cityringen og beslutningen om at igangsætte arbejdet i forbindelse med afgrænsningskammeret

samt forberedende arbejder på Sydhavns-metroen er indarbejdet i langtidsbudgettet. De tilhørende ejerindskud er tillige indarbejdet i langtidsbudgettet.

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. ⅔ 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.

Staten, 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 statens solidariske hæftelse er Metroselskabet indirekte kreditvurderet som staten, hvilket vil sige AAA. 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.



5.3 PERSONALE

“Målingen viser, at der er **stor tilfredshed med at være ansat i Metroselskabet.**”

Ved regnskabsårets udløb beskæftigede selskabet 274 medarbejdere, mod 242 i 2013, der tager sig af selskabets administration, driften af den eksisterende metro, anlæg af Cityringen og Nordhavns-afgreningen, projektering af letbane på Ring 3 og metro til Sydhavn. Endvidere arbejder der ca. 100 rådgivere i Metroselskabets lokaler på Metrovej 5.

Metroselskabet har i efteråret gennemført den lovpligtige arbejdspladsvurdering (APV) samt en medarbejdertilfredshedsmåling. Her besvarede 89 pct. af de ansatte undersøgelsen, og målingen viser, at der er stor tilfredshed med at være ansat i Metroselskabet, både hvad angår psykisk og fysisk arbejdsmiljø. Et resume af hovedresultaterne fra selskabets APV viser, at selskabet på de fleste parametre har bedre resultater eller resultater på niveau med sammenlignelige virksomheder. Dette gælder for indeklima, ergonomi, krænkende adfærd og sygefravær. Selskabets selvrapporterede sygefravær er eksempelvis 4,4 sygedag mod 5,7 i gennemsnit hos sammenlignelige virksomheder.

Resultaterne er blevet diskuteret på både selskabs- og enhedsniveau. Der er igangsat opfølgende handlingsplaner både

centralt og decentralt i organisationen. På selskabsniveau vil der i forlængelse af undersøgelsen blive arbejdet med tre emner. Der vil i den kommende tid blive sat fokus på medarbejdernes ønsker om endnu mere intern kommunikation – især i forhold til personale uden daglig gang på Metrovej 5. Herudover vil der mere systematisk blive arbejdet med medarbejderudvikling. Det tredje emne, der vil blive arbejdet med, er mere ledelsesudvikling af og samarbejde internt i selskabets mellemlidergruppe.

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.

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 madudbuddet, og der er frugt og vand tilgængeligt for alle medarbejdere.

Ansættelsen i Metroselskabet giver endvidere mulighed for at tegne medlemskab med rabat i to fitness-kæder. 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 en fysioterapiordning til forebyggelse eller behandling af arbejdsrelaterede skader. Ligeledes tilbyder Metroselskabet hjælp, både forebyggende og behandlende, til medarbejdere med stress.

Metroselskabets ansatte

Metroselskabet beskæftiger ca. 274 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.

Metroselskabets medarbejderstab har en bred uddannelsesmæssig sammensætning, idet selskabet beskæftiger bl.a. ingeniører, landinspektører, geologer, arkitekter, dataloger, industrielle designere og tekniske tegnere samt en række samfundsvidenskabelige kandidater. Selskabet er en videnstung organisation og beskæftiger en lang række relativt højt specialiserede medarbejdere, f.eks. inden for arbejdet med tunneldesign, tunnelarbejde, elektriske installationer og sikkerhed samt miljø og risiko. En stor del af selskabets medarbejdere har erfaring fra nationale og internationale anlægsprojekter som f.eks. den eksisterende metro, 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 og har i 2014 afholdt møder med bl.a. HK, hvor selskabets samarbejdsudvalg også deltog.

Mangfoldighed

Metroselskabet har ladet sig inspirere af Komitèen for god Selskabsledelse vedrørende mangfoldighed i selskabets ledelse. I første omgang har selskabet foretaget en opgørelse af andelen af kvinder og mænd i den øverste ledelse. Kønsfordelingen blandt direktørerne er 40 pct. mænd og 60 pct. kvinder. Kønsfordelingen i den øvrige del af selskabets chefgruppe er godt 60 pct. mænd og små 40 pct. kvinder.

Den kønsmæssige fordeling blandt og rekrutteringsgrundlaget for de ledende stillinger giver mulighed for at opnå mangfoldighed i ledelsen af selskabet. Selskabet vil overveje, om der er behov for at tage initiativer, der også på sigt kan sikre, at dette kan fortsætte, samt om der er andre forhold vedrørende mangfoldighed i ledelsen, selskabet skal arbejde mere systematisk med.

Metroselskabets bestyrelse består af 71 pct. mænd og 29 pct. kvinder, eksklusive de medarbejdervalgte repræsentanter. Metroselskabets bestyrelse udpeges af selskabets ejere.

Metroselskabet ønsker at være en rummelig virksomhed, hvor f.eks. handicap og sygdom ikke er en hindring for ansættelse.

Metroselskabet har fokus på at forhindre diskrimination og sikre ligebehandling uanset handicap, etnisk oprindelse, religion, seksuel orientering, køn eller alder i rekrutteringssammenhæng. Den bedst kvalificerede til jobbet ansættes. Metroselskabets administrationsbygning er tilgængelig for personer med fysisk handicap.

Tunnelarbejdere fejrer, at tunnelboremaskinerne Eva og Minerva på samme dag er brudt igennem til København H.



“
En stor del af selskabets medarbejdere har erfaring fra nationale og internationale anlægsprojekter.”

Skærehovedet fra tunnelboremaskinen
Eva hejses op fra skakten på København H.



5.4 SAMFUNDSANSVAR



Omdrejningspunktet for Metroselskabets arbejde med løn- og arbejdsvilkår er således den danske arbejdsmarkedsmodel.”

Metroselskabet tager ansvar for at skabe god og sikker kollektiv trafik i København. Dette ansvar strækker sig udover at transportere mennesker og omfatter også et samfundsansvar, der bl.a. indebærer ordentlige løn- og arbejdsforhold, indsats for at få flere lærlinge, miljø og arbejdsmiljø på byggeriet og en oplysende kommunikationsindsats til omverdenen.

Løn og arbejdsforhold

Politik

Metroselskabet arbejder meget aktivt med at opfylde de særlige forpligtigelser vedrørende f.eks. løn- og arbejdsvilkår, arbejdsmiljø, samfundsøkonomi, miljøhensyn, menneskerettigheder mv., som varetagelsen af store offentlige anlægsarbejder indebærer. Selskabet har derfor indarbejdet ILO-konvention nr. 94 i kontrakter med Cityringens hovedentreprenører. Det betyder, at metrobyggeriet skal ske på løn- og arbejdsvilkår, der mindst svarer til lokale løn- og arbejdsvilkår for arbejde af samme art.

I takt med udviklingen på det europæiske og danske arbejdsmarked har kontraktbestemmelserne for Metroselskabets

byggeprojekter undergået en betydelig udvikling. Metroselskabet arbejder systematisk med at indsamle erfaringer med henblik på, at kommende kontrakter kan imødekomme de behov, der løbende opstår. De enkelte kontrakter løber over ganske mange år fra kontraktens indgåelse, hvorfor Metroselskabet har flere forskellige “kontraktparadigmer” i anvendelse samtidigt.

Handlingsplan og målopfyldelse

Overholdelsen af ILO-konventionen sikres ved, at entreprenøren og dennes underentreprenører er medlem af en dansk arbejdsgiverorganisation, hvormed arbejdet er omfattet af en overenskomst. Omdrejningspunktet for Metroselskabets arbejde med løn- og arbejdsvilkår er således den danske arbejdsmarkedsmodel. Det indebærer, at spørgsmål vedrørende overholdelse af ILO-konventionen kan løses indenfor den almindelige danske arbejdsmarkedsmodel, hvor arbejdsmarkedets parter håndterer tvister om løn- og ansættelsesforhold i det arbejdsretlige system (dvs. forligsmægling, faglig voldgift eller arbejdsret).

For at understøtte den danske arbejdsmarkedsmodel på metrobyggeriet har

Metroselskabet i 2013 indgik en partnerskabsaftale med arbejdsmarkedets parter om løn- og arbejdsvilkår. I partnerskabet drøftes aktuelle problemstillinger med henblik på en effektiv løsning af problemer, ligesom der i partnerskabet løbende gøres status på verserende faglige sager. Metroselskabet følger således udviklingen i de sager, der uundgåeligt vil opstå på så stort et byggeri som metroen.

I forlængelse af samarbejdet i partnerskabet har Metroselskabet tillige i 2014 taget en række initiativer, der skal sikre, at den danske arbejdsmarkedsmodel kan fungere mere effektivt på metrobyggeriet. Initiativerne er taget for at imødegå, at lønmodtagerne kun i meget ringe grad er organiserede, mens det modsatte er tilfældet på arbejdsgiversiden. Initiativerne skal således understøtte muligheden for dialog mellem medarbejdere og fagforeninger. Konkret er der tale om:

- informationstavler om rettigheder og arbejdsforhold på alle byggepladser samt etablering af en telefonisk hotline til fagforeninger og virksomheder
- skurvogne til fagforeningerne på tre udvalgte byggepladser
- et oplysningsmateriale på syv sprog om medarbejdernes rettigheder som følge af overenskomsterne.

I de nye kontrakter for 2014 for afgang til Nordhavn og Architectural Finish på Cityringen er dokumentationskravet om overholdelse af ILO 94 yderligere præciseret, ligesom sanktioner for entreprenører, der ikke lever op til ILO 94, er skærpet. Der er yderligere i kontrakten vedrørende Architectural Finish på Cityringen indskrevet krav om, at entreprenøren

mødes med arbejdsmarkedets parter forud for kontraktindgåelse.

I forbindelse med aftalen om den nye tidsplan for Cityringen og Claim Settlement Agreement 3, indgået i sommeren 2014, blev det aftalt, at entreprenøren skal reagere resolut på eventuelle overtrædelser af regler vedrørende løn- og arbejdsvilkår, ligesom det er aftalt, at entreprenøren i forbindelse med, at der søges om godkendelse af underentreprenører, skal fremsende en beskrivelse af, hvilke tiltag, der introduceres hos hovedentreprenør og underentreprenør for at sikre, at medarbejderne har løn- og arbejdsvilkår svarende til ILO 94 – dvs. lokale løn- og arbejdsvilkår.

I forlængelse heraf har Metroselskabet i efteråret 2014 igangsat en undersøgelse af 10 udvalgte underentreprenørers løn- og arbejdsforhold. Undersøgelsen foretages af en statsautoriseret revisor, Deloitte, og baseres på dokumentation fra de 10 underentreprenører, interviews med medarbejdere og opfølgingsmøder med underentreprenørerne. Der vil blive fulgt aktivt op på undersøgelsens konklusioner.

I efteråret 2014 har Metroselskabet sammen med CMT taget initiativ til at undersøge indkvarteringen af medarbejdere, som er ansat hos CMT og CMT's underentreprenører. Undersøgelsen blev igangsat på baggrund af oplysning om, at en underentreprenør havde indkvarteret et antal medarbejdere ulovligt. I alt var omkring 1.150 medarbejdere på metrobyggeriet omfattet af en ordning, hvor virksomheden forestår indkvartering. Metroselskabet har foretaget besigtigelser på 18 adresser, der i alt dækker ca. 700 af medarbejdernes indkvartering. Samlet set er medarbejderne indkvarteret på i alt ca. 70 adresser, primært i Københavns

“
I løbet af 2014
fordobledes
antallet af
lærlinge på
metrobyggeriet.”

Kommune, men også i andre kommuner på Sjælland og i Malmø. Undersøgelsen viste, at langt de fleste underentreprenørers medarbejdere var indkvarteret i overensstemmelse med reglerne. Der blev fundet enkelte tilfælde, hvor dette ikke var tilfældet. Disse blev overdraget til de rette kommunale myndigheder.

Endelig har Metroselskabet i 2014 afsat yderligere ressourcer til selskabets arbejde med arbejdsforhold. Der er således oprettet en vicedirektørstilling med arbejdsforhold som særligt ansvarsområde, ligesom der er ansat yderligere to arbejdsmarkedskonsulenter.

Sociale klausuler – lærepladser

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 fem–syv pct. af de timelønsansatte med lærlin- gerelevant arbejde på byggepladserne skal være lærlinge. Aftalen administreres af Byggeriets Uddannelser, som er et samarbejde mellem Dansk Byggeri og 3F.

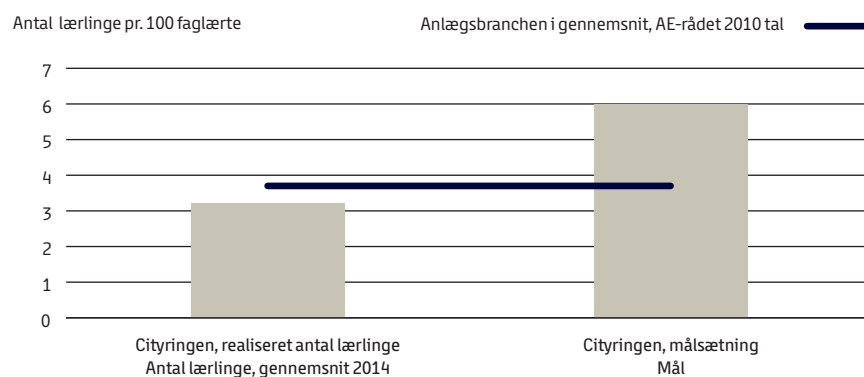
Metroselskabets bestyrelse besluttede i 2013 at indføre et kontraktparadigme, der, jf. Regeringen og Enhedslistens aftale om “følg eller forklar”, sikrer et fast antal uddannelses- og praktikpladser i selskabets kontrakter, vurderet ud fra kontraktens størrelse og art.

Handlingsplan og målopfyldelse

Der var i december 2014 ansat 44 lærlinge på projektet. Dette svarer cirka til det niveau, som er almindeligt i den danske byggebranche. Stigningen i antallet af lærlinge er sket på baggrund af en række initiativer introduceret af Metroselskabet i samarbejde med CMT.

Som det fremgår af nedenstående graf, er antallet af lærlinge på Cityringen næsten på gennemsnittet i anlægsbranchen.

Målsætning og antal lærling på metrobyggeriet af Cityringen i 2014



Metroselskabet arbejder aktivt på at øge antallet af lærlinge på metrobyggeriet og har i løbet af 2014 i samarbejde med anlægsentreprenøren introduceret en række initiativer, hvoraf følgende kan nævnes:

- Screening af de forskellige virksomheder og arbejdsprocesser i metrobyggeriet med henblik på at fastsætte, hvor det er relevant at ansætte lærlinge. Som et resultat heraf har anlægsentreprenøren CMT indført en rotationsordning, hvor lærlinge roterer mellem forskellige sites og dermed får mulighed for at lære flere forskellige ting. Det giver mulighed for mange flere struktørlærlinge på projektet. CMT er derfor i løbet af 2014 blevet godkendt til et ubegrænset antal lærlinge.
- Metroselskabet, 3F og Dansk Byggeri har forlænget aftalen om ansættelse og finansiering af en matchmaker. Matchmakeren foretager opsøgende arbejde hos virksomhederne og assisterer med godkendelse som praktiksted og ansættelse af lærlinge. Byggeriets Uddannelser varetager matchmakeropgaven.
- Byggeriets Uddannelser og den regionale praktikpladsenhed har udviklet og afprøvet en ny rekrutteringsmodel med henblik på rekruttering af voksenlærlinge i struktørfaget. Dette er gjort i samarbejde med jobcentrene i “10kommune-samarbejdet” samt underentreprenøren Adecco.
- I kontraktbestemmelserne for afgangningen til Nordhavn og Architectural Finishes på Cityringen er der indskrevet krav om et antal lærlinge som følge af Metroselskabets indførelse af et kontraktparadigme i 2013. Der

er samtidigt indført skærpede økonomiske sanktioner ved manglende lærlinge og bonus, hvis der er flere lærlinge, end hvad kontrakten kræver.

Arbejds miljø

Metroselskabet har i kontrakten med de to entreprenører på Cityringen – Ansaldo og CMT – valgt at uddelegere arbejdsmiljøkoordineringen. Det betyder, at Ansaldo og CMT har bygherrens arbejdsmiljøkoordinatorer ansat i deres organisation. I praksis er det entreprenørerne, der udfører arbejdsmiljøarbejdet, 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 arbejdsmiljø for alle ansatte og vil konstant arbejde for at sikre, at anlægget af Cityringen, herunder Nordhavnsafgreningen, foregår sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt.

Det betyder, at Metroselskabet vil:

- følge al relevant lovgivning og sætte høje standarder for vores arbejdsmiljøarbejde
- arbejde på at minimere ulykkesfrekvensen og forhindre arbejdsrelateret sygdom eller ulykker
- sikre, at arbejdsmiljøarbejdet på Cityringen følger best practice inden for det tekniske og sociale område
- inspirere og uddanne medarbejdere på projektet, så de har tilstrækkelig viden om arbejdsmiljøregler, så de kan agere hensigtsmæssigt

- ikke gå på kompromis med arbejdsmiljøet af økonomiske eller fremdriftsmæssige årsager.

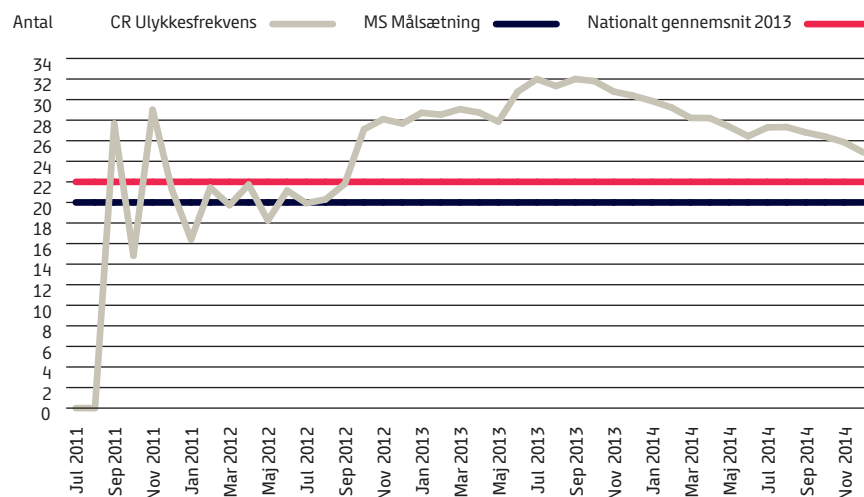
Metroselskabet har et mål, som også er stadfæstet i kontrakterne med entreprenørerne, om, at ulykkesfrekvensen på Cityringen samlet set skal under 16 ulykker pr. million arbejdstimer. Det er et ambitiøst og langsigtet mål, som først vil blive gjort endeligt op, når byggeriet er afsluttet i 2019. Med henblik på at få et operationelt mål, som entreprenøren har mulighed for at indfri på kortere sigt, introducerede Metroselskabet i 2014 i forbindelse med Claim Settlement Agreement 3 et delmål om, at der over en periode på 12 måneder skal være færre end 20 ulykker pr. million arbejdstimer.

Der er tillige etableret et økonomisk incitament for entreprenøren til at nedbringe ulykkesfrekvensen på kortere sigt, idet en bonus udløses, når delmålet om en ulykkesfrekvens på under 20 over en periode på 12 måneder nås. I slutningen af 2016 ventes hovedparten af det tunge anlægsarbejde afsluttet – i den forbindelse bliver andelen af tungt, manuelt arbejde mindre, hvorfor det er forudsat, at målet for ulykkesfrekvensen også sænkes til 16. Der arbejdes løbende med relevante delmålsætninger, som afspejler byggeriets kompleksitet og risici.

Handlingsplan og målopfyldelse

Ulykkesfrekvensen for metrobyggeriet af Cityringen fra januar 2014 til december 2014 var 20,6 ulykker pr. million arbejdstimer. Det er lige under det nationale

Ulykkesfrekvensen for Cityringen (Antal ulykker pr. million arbejdstimer)



Grafen viser den samlede ulykkesfrekvens for hele projektet. Ved udgangen af 2014 var denne nedbragt til 24,9 ulykker pr. millioner arbejdstimer. Ser man isoleret på 2014 lå gennemsnittet på 20,6 ulykker pr. million arbejdstimer.

gennemsnit for ulykker i bygge- og anlægsbranchen opgjort af Dansk Arbejdsgiverforening. Ulykkesfrekvensen i 2014 var tillige lavere end i 2013. Ulykkesfrekvensen for 2014 på 20,6 ulykker pr. million arbejdstimer er ikke langt fra det nyligt etablerede delmål om en ulykkesfrekvens på 20 over en periode på 12 måneder – dette delmål blev etableret i sommeren 2014 i forbindelse med Claim Settlement Agreement 3.

Ulykkesfrekvensen for Cityringen samlet set for hele projektet ligger på 24,9 ulykker pr. million arbejdstimer. Der er fortsat et stykke vej til det langsigtede mål om en ulykkesfrekvens for hele projektet på 16, men der har været tale om en kontinuerlig udvikling i den rigtige retning siden medio 2013, hvor ulykkesfrekvensen toppede på omkring 32.

Antallet af påbud fra Arbejdstilsynet steg i 2014, og der var tale om en meget kraftig – og uacceptabel – stigning til 346 påbud. Det skal dog ses i sammenhæng med,

at der i 2014 var cirka dobbelt så mange arbejdstimer på byggeriet som i 2013. Et påbud fra Arbejdstilsynet kan omfatte alt fra papirarbejde til noget potentielt farligt for de ansatte.

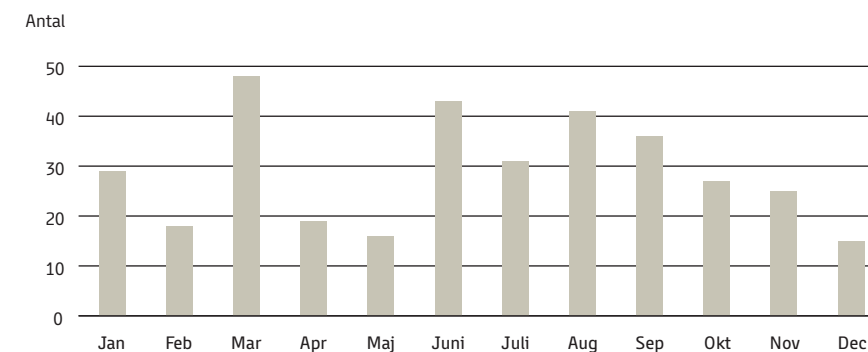
Antal påbud til virksomheder på byggeriet af Cityringen 2011–2014

Alle slags påbud

2011	13
2012	103
2013	146
2014	346
I alt	608

Udviklingen i antallet af påbud fra Arbejdstilsynet i løbet af 2014 ses nedenfor. Antallet af påbud er faldet fra september 2014 til december 2014, men antallet af påbud svinger meget fra måned til måned. Se endvidere initiativer vedr. ulykker og påbud i næste afsnit.

Antal påbud fra Arbejdstilsynet i 2014



Initiativer

Sikkerhedsarbejdet på metrobyggeriet kræver en konstant og vedvarende indsats på grund af byggeriets kompleksitet, og fordi risici dagligt forandrer sig. Ansaldo og CMT har en arbejdsmiljøorganisation, der løbende følger op på, at sikkerheden på pladserne er i orden. Metroselskabet har derudover sin egen arbejdsmiljøorganisation, som fører tilsyn med og understøtter entreprenørens indsats. Metroselskabet prioriterer sikkerheden på byggepladserne højt og introducerer løbende initiativer i samarbejde med entreprenørerne med henblik på at nedbringe antallet af arbejdsulykker.

I december 2013 igangsatte Metroselskabet sammen med CMT sikkerhedskampagnen Safety First. Kampagnen tog udgangspunkt i at hæve sikkerhedsniveauet på byggepladserne ved at ændre kultur og adfærd vedrørende sikkerhedsarbejdet. Safety First-kampagnen blev udfoldet i 10 handlingspunkter, der bl.a. medførte øget tilsyn, større opmærksomhed på sikkerheden i kranarbejdet og mere sikkerhedstræning af personale. Dette indebærer bl.a. en beslutning om, at sikkerhedskurserne skal opdateres og opfriskes årligt. Derfor gennemførtes der primo 2014 sikkerhedskurser for alle medarbejderne med gang på byggepladserne.

Metroselskabet har jævnligt møder med Arbejdstilsynet og er tilfreds med den ekstra indsats, som Arbejdstilsynet gør for at føre tilsyn med Cityringens arbejdspladser. Metroselskabet anvender Arbejdstilsynets påbud som redskab til at sikre et konstant fokus på sikkerheden. I september 2014 igangsatte Metroselskabet sammen med CMT initiativer til at højne sikkerheden og i forlængelse heraf sikre, at antallet af påbud nedbringes. Initiativerne

er bl.a. daglige – fremfor ugentlige – sikkerhedsrunderinger på byggepladserne og erfaringsudveksling mellem byggepladserne på toolbox-møder. Antallet af påbud er faldet fra september 2014 og til årets udgang, men antallet af påbud varierer dog meget over tid.

Metroselskabet har endvidere taget initiativ til i en periode at omlægge det eksisterende sikkerhedstilsyn i Metroselskabet, således at indsatsen fokuseres på de fem byggepladser, der har særligt mange arbejdsulykker, eller som er i en særlig kompleks fase af byggeriet og dermed risikobetonede. Det vurderes løbende, hvilke pladser der har brug for en ekstra indsats. Samtidigt er der indsat et ekstra team af tilsynsmedarbejdere, der har til opgave at føre ekstra tilsyn med arbejdsmiljøet uden for dagtimerne på de udvalgte pladser.

Dialog med omgivelserne

I Metroselskabet er det prioriteret at sikre god information om selskabets anlægsarbejder, så offentligheden, der lever i og bruger byen, kan holde sig orienteret om byggeriet og i størst muligt omfang kan indrette sig herefter i hverdagen. Der lægges også vægt på en transparent og faktabaseret information, som sætter offentligheden i stand til at få indsigt i byggeriet og dets virkninger på omgivelserne.

Metroselskabet sigter derfor mod at informere naboer til metrobyggeriet grundigt, præcist og rettidigt, når de er berørt af byggeriet. Det sker blandt andet via møder, byggepladsarrangementer, nyhedsbreve, sms, mails og m.dk. I 2014 omdelte Metroselskabet derfor ca. 31.000 breve, satte ca. 22.000 opslag på naboernes hoveddøre og sendte ca. 200 sms-beskeder

“
Antallet af påbud er faldet fra september 2014 og til årets udgang.”



En gæst vender tilbage til overfladen efter en rundtur i stationsskakten under Rådhuspladsen på Kulturnatten. Arrangementet blev det tredje mest besøgte på Kulturnatten.



“
I alt benyttede
66.000 mennesker
Metroselskabets
besøgstilbud i 2014.”

med en modtagergruppe på 75–900 naboer pr. sms til de berørte naboer. Det skal også være nemt at komme i kontakt med Metroselskabet – også efter almindelig arbejdstid – og derfor har selskabet i samarbejde med hovedentreprenøren på anlæg af Cityringen 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. Samme informationskoncept gælder for metroen til Nordhavn.

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 stigende i 2014, og Metroselskabet har udvidet med en række nye kommunikationstilbud. Hver

dag besøger hundredvis af borgere og gæster i hovedstaden de tre besøgsplatforme ved byggepladserne på Kgs. Nytorv, Rådhuspladsen og ved Aksel Møllers Have, hvor besøgende kan følge med i metrobyggeriet og få informationer om arbejdet.

Metrobyggeriet blev det tredje mest besøgte sted på Kulturnatten, hvor over 17.000 gæster lagde vejen forbi Metroselskabet, og flere tusinde fik lejlighed til at komme ned i skakten ved den kommende metrostation på Rådhuspladsen. Tidligere på året lagde flere tusinde gæster vejen forbi Nordhavn, hvor de fik mulighed for at se den sidste af de over 100 meter lange boremaskiner, inden den blev kørt væk og sat i drift. I alt benyttede 66.000 mennesker Metroselskabets besøgstilbud i 2014 i form af byggepladsrundvisninger, foredrag og udstillingen “På sporet af metroen”, der også har et særligt program for skoleklasser fra 0.–6. klasse. Samtidig

“
Metroen skal være blandt de mest miljøvenlige metroer i verden.”

får pressen løbende mulighed for at blive informeret og opleve metrobyggeriet, således at projektet også formidles til den brede offentlighed.

Projekt Byens Hegn er en fortsat succes. Det ses blandt andet ved, at ni ud af ti 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 kulturinstitutioner som Statens Museum for Kunst og Dansk Arkitektur Center. I 2014 indgik projektet som en del af en udstilling på Dansk Arkitektur Center om moderne byrum.

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

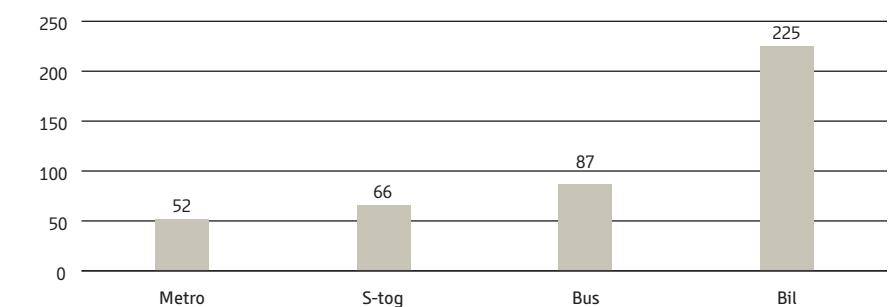
Cityringen vil både ved etableringen og i driften være mindst lige så miljøvenlig som den eksisterende metro, og Metroselskabet har således stillet en række krav om miljøhensyn i forbindelse med byggeriet af Cityringen.

Handlingsplan og målopfyldelse

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

Oversigt over udledning af CO₂ for metro, S-tog, bus og bil

Gram pr. km.



“ Metroselskabet stiller overfor entreprenører krav

om brug af “grøn beton”,
der produceres med
en lavere udledning
af CO₂.”

- Grøn beton: Metroselskabet stiller overfor entreprenører 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 entreprenører 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.
- Håndtering af grundvandet: Metroselskabet stiller krav til entreprenører 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 grundvandsressourcen 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: Efter Folketingets vedtagelse af en ændring af cityringsloven i juni skal støjen fra Cityringens byggepladser

overholde støjgrænser, som er fastsat i en bekendtgørelse fra transportministeren. Støjgrænserne, som er baseret på en supplerende VVM-redegørelse, er fastsat således, at det er realistisk muligt at gennemføre anlægsarbejdet, men det skal ske med mindst mulige gener for byggepladsernes naboer. Både Metroselskabet og dets entreprenører skal derfor gøre en ekstraordinær indsats for, at støjgrænserne kan overholdes. For at sikre dette arbejder selskabet og entreprenøren sammen om at gennemføre forebyggende tiltag, ligesom selskabet dagligt nøje overvåger støjmålinger fra alle byggepladser og har etsærligt rotationshold, der aften og nat overvåger byggepladserne og standser eventuelle støjende aktiviteter. Selskabet giver hvert kvartal en redegørelse til Transportministeriet om, hvilke tiltag selskabet og dets entreprenører tager for at leve op til det såkaldte BAT-princip (Best Available Technology).

Sikkerhed

Politik

Det overordnede sikkerhedspolitiske mål er, at metroen skal være lige så sikker som de mest sikre nye metroer i verden. Derfor er det fastsat, at Metroselskabet både ved udformningen af Cityringen og ved tilrettelæggelsen af såvel den fremtidige drift af den nuværende metro som den kommende drift af Cityringen fastholder 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

“ Metroselskabet deltager i den kriminalpræventive indsats med det formål at forebygge vold, hærværk og driftsforstyrrelser i og på metroen.”

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. Metroselskabet arbejder løbende sammen med driftsentreprenøren, beredskabsmyndighederne og PET med henblik på at forebygge terror og andre ulykkessituationer og sikre det bedst mulige beredskab, hvis ulykken alligevel skulle opstå. Samtidig indgår Metroselskabet i et netværk med henblik på erfaringsudveksling om beredskab for transportsystemer sammen med andre danske transportselskaber.

Den kriminalpræventive indsats er en del af det sikkerhedsmæssige arbejde i metroen. For at sikre et trygt miljø i metroen for både kunder og medarbejdere sørger driftsentreprenøren for, at metropersonalet bliver uddannet i konflikthåndtering. Samtidig er samtlige stationer og metrotog videoovervåget, hvilket ligeledes medvirker til et trygt miljø i metroen.

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 trafikalselskaberne.

Anti-korruption

Politik

Metroselskabet har i 2014 tilsluttet sig Charter for samfundsansvar i ejendoms-, bygge- og anlægsbranchen i Danmark. Charteret opstiller principperne for samfundsansvar og tager udgangspunkt i FN's Global Compact, som er konkretiseret i forhold til bygge- og anlægsprojekter i Danmark. Metroselskabet har således forpligtet sig til at udvise uafhængighed og anti-korruption i praksis.

Handlingsplan og målopfyldelse

Det har selskabet bl.a. gjort ved at have udarbejdet retningslinjer for udbud af opgaver og godkendelse af samarbejdspartnere samt retningslinjer for forvaltning af udgifter og godkendelse af betalinger. Derudover har selskabet udarbejdet en gavepolitik, der sikrer klare retningslinjer på området, ved at der er fastlagt retningslinjer for at modtage og give gaver. Der er også udarbejdet retningslinjer for whistleblowing 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. Der har i 2014 ingen henvendelser været med ønske om at benytte retningslinjerne for whistleblowing.



6.0

ÅRSREGNSKAB

- 6.1 Regnskabspraksis
- 6.2 Resultatopgørelse
- 6.3 Balance
- 6.4 Pengestrømsopgørelse
- 6.5 Noter

Opmagasinerede tunnelementer ved
byggepladsen på Nørrebroparken.

6.1 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 2014. 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 rådgiverydelse, leje af arbejdspladser og mindre indtægter fra bl.a. lejemål.

Metroens driftsomkostninger

Metroens driftsomkostninger omfatter udgifter til driftsentreprenøren, interessentskabets omkostninger til kontraktstyring mv., samt øvrige omkostninger til opretholdelse af driften af metroen.

Personaleomkostninger

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

Andre eksterne omkostninger

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

Finansielle poster

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

Selskabsskat

Interessentskabet er ikke skattepligtigt.

Balancen**Materielle anlægsaktiver****Anlæg af metro**

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

Metro i drift

Den ibrugtagne metro måles til kostpris med fradrag af foretagne af- og nedskrivninger. Kostprisen svarer til nutidsværdien pr. 1. januar 2007 (åbningsbalancen), tillagt efterfølgende investeringer. Nutidsværdien er opgjort som de fremtidige cashflow (genindvindingsværdi).

Afskrivningsgrundlaget, der opgøres som kostpris, fordeles lineært over aktiverens 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 aktiverens 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 salgskostninger 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 salgskostninger 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 er 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 genanskaffelsesværdi, hvor denne afviger væsentligt fra kostprisen.

Tilgodehavender

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

Værdipapirer

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

Likvide beholdninger

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

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 balancen dagen 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 samt

ændring i tilgodehavender og gæld vedrørende driftsaktiviteten.

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

Pengestrømme vedrørende finansieringsaktiviteter omfatter ændringer i tilgodehavender og gæld vedrørende finansieringsaktiviteten samt nettofinansieringsomkostninger.

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortfristede værdipapirer.

Segmentoplysninger

Der gives oplysninger på forretningssegmenter (primært segment). Interessentskabet driver kun erhvervmæssig virksomhed i Danmark. Segmentoplysningerne følger interessentskabets interne økonomistyring, jf. note 1.

Nøgletal

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

6.2 RESULTATOPGØRELSE

Resultatopgørelse for perioden 1. januar – 31. december 2014

Alle tal i 1.000 kr.

	Note	2014	2013
Indtægter			
Metroens takstindtægter	2	771.529	690.833
Metroens driftsindtægter	2	343.528	276.303
Værdi af eget arbejde		156.210	144.776
Andre driftsindtægter	3	29.766	12.710
Indtægter i alt		1.301.033	1.124.623
Omkostninger			
Metroens driftsomkostninger	2	-815.074	-732.689
Personaleomkostninger	4	-171.166	-149.985
Andre eksterne omkostninger	5	-27.285	-25.757
Omkostninger i alt		-1.013.525	-908.430
Resultat før ned- og afskrivninger		287.508	216.192
Ned- og afskrivninger			
Afskrivninger	6	-168.519	-149.407
Nedskrivninger	6	-2.223.299	-334.326
Ned- og afskrivninger i alt		-2.391.819	-483.733
Resultat før finansielle poster		-2.104.311	-267.541
Finansielle poster			
Finansielle indtægter	7	372.763	364.926
Finansielle omkostninger	7	-522.061	-428.876
Finansielle poster i alt		-149.298	-63.950
Resultat før markedsværdiregulering		-2.253.609	-331.490
Markedsværdiregulering		-3.712.078	2.138.371
Årets resultat		-5.965.687	1.806.880
Forslag til resultatdisponering			
Overført til næste år		-5.965.687	1.806.880

6.3 BALANCE

Aktiver pr. 31. december 2014

Alle tal i 1.000 kr.				
	Note	2014	2013	
Anlægsaktiver				
Materielle anlægsaktiver				
Anlæg af metro	8	6.025.193	4.916.279	
Metro i drift	9	4.838.503	4.911.028	
Bygninger	10	53.678	58.775	
Driftsmidler og inventar	10	863	976	
Materielle anlægsaktiver i alt		10.918.238	9.887.058	
Finansielle anlægsaktiver				
Andre kapitalandele	11	50.218	40.877	
Tilgodehavender	12	804.875	862.037	
Finansielle instrumenter	17	1.398.244	538.345	
Finansielle anlægsaktiver i alt		2.253.337	1.441.259	
Anlægsaktiver i alt		13.171.575	11.328.317	
Omsætningsaktiver				
Ejendomme	13	27.600	20.130	
Tilgodehavender	14	425.416	353.083	
Tilgodehavende ejerindskud	14	329.000	0	
Periodeafgrænsningsposter		126.942	38.270	
Værdipapirer	15	1.606.460	892.945	
Likvide beholdninger	15	265.525	10	
Omsætningsaktiver i alt		2.780.944	1.304.438	
Aktiver i alt		15.952.518	12.632.755	

Passiver pr. 31. december 2014

Alle tal i 1.000 kr.				
	Note	2014	2013	
Kapitalindestående				
Primo		3.744.217	1.637.337	
Årets tilgang		-3.828.107	2.106.880	
Kapitalindestående i alt	16	-83.889	3.744.217	
Langfristede gældsforpligtelser				
Langfristede gældsforpligtelser	17	12.899.988	7.345.260	
Langfristede gældsforpligtelser i alt		12.899.988	7.345.260	
Kortfristede gældsforpligtelser				
Kortfristet del af langfristet gæld		827.548	0	
Banklån		0	75.197	
Leverandørgæld		363.455	400.479	
Forudbetalt ejerindskud	18	1.818.500	933.580	
Anden gæld	19	126.916	134.022	
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		3.136.419	1.543.277	
Gældsforpligtelser i alt		16.036.407	8.888.537	
Passiver i alt		15.952.518	12.632.755	
Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser	20			
Revisions- og rådgivningshonorar	21			
Nærtstående parter	22			
Valuta-, rente- og kreditrisiko	23			

6.4 PENGESTRØMSOPGØRELSE

Alle tal i 1.000 kr.

	Note	2014	2013
Pengestrømme fra driftsaktivitet			
Metroens takstindtægter		771.529	690.833
Metroens driftsindtægter		343.528	276.303
Andre driftsindtægter		29.766	12.710
Metroens driftsomkostninger		-815.074	-732.689
Personaleomkostninger		-171.166	-149.985
Andre eksterne omkostninger		-27.285	-25.757
Tilgodehavender		-109.022	26.714
Leverandørgæld		-37.023	155.304
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt		-14.748	253.434
Pengestrømme fra investeringsaktivitet			
Investeringer i anlæg af metro	24	-3.271.123	-3.032.327
Investeringer i bygninger, driftsmidler og inventar		-811	-1.358
Investeringer i værdipapirer (ekskl. værdiregulering)		-710.538	-895.236
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt		-3.982.472	-3.928.921
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet			
Lånoptagelse, netto (ekskl. værdiregulering)		1.850.000	2.389.880
Indskud fra ejere		2.137.580	300.000
Tilgodehavender		-6.486	1.543.071
Tilgodehavende ejerindskud		-329.000	0
Forudbetalt ejerindskud		884.920	633.580
Anden gæld		-7.106	-869.625
Nettofinansieringsomkostninger (ekskl. værdiregulering)		-191.975	-106.614
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt		4.337.933	3.890.292
Ændring i likvider		340.713	214.805
Likvider primo		-75.187	-289.993
Likvider ultimo		265.525	-75.187

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af årsregnskabets øvrige bestanddele.

6.5 NOTER

Note 1 Segmentoplysninger

Alle tal i 1.000 kr.

	Rådgivning	Administra- tionsopgaver	Idriftsatte metro	Anlæg af metro	I alt
	2014	2014	2014	2014	2014
Indtægter	90	16.993	1.127.740	156.210	1.301.033
Omkostninger	-111	-16.993	-840.211	-156.210	-1.013.525
Resultat før ned- og afskrivninger	-21	0	287.529	0	287.508
Ned- og afskrivninger	0	0	-170.843	-2.220.976	-2.391.819
Resultat før finansielle poster	-21	0	116.686	-2.220.976	-2.104.311
Anlægsaktiver					
Anlæg af metro	0	0	128.987	5.896.206	6.025.193
Metro i drift	0	0	4.838.503	0	4.838.503
Bygninger	0	0	53.678	0	53.678
Driftsmidler og inventar	0	0	500	363	863
Finansielle anlægsaktiver	0	0	2.253.337	0	2.253.337
Anlægsaktiver i alt	0	0	7.275.006	5.896.569	13.171.575
Omsætningsaktiver					
Ejendomme	0	0	0	27.600	27.600
Tilgodehavender	325	2.893	213.316	208.883	425.416
Tilgodehavende ejerindskud	0	0	0	329.000	329.000
Periodeafgrænsningsposter	0	0	55.974	70.969	126.942
Omsætningsaktiver	325	2.893	269.289	636.451	908.959
Gældsforpligtelser					
Leverandørgæld	0	0	220.338	143.118	363.455
Forudbetalt ejerindskud	0	0	0	1.818.500	1.818.500
Anden gæld	0	0	126.916	0	126.916
Kortfristede gældsforpligtelser	0	0	347.253	1.961.618	2.308.871

Note 1 – fortsat

Alle tal i 1.000 kr.				
	Rådgivning	Idriftsatte metro	Anlæg af metro	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	52.182	-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	346.506	6.230	353.083
Periodeafgrænsningsposter	0	38.270	0	38.270
Omsætningsaktiver	347	384.776	26.361	411.483
Gældsforpligtelser				
Leverandørgæld	0	270.511	129.968	400.479
Forudbetalt ejerindskud	0	0	933.580	933.580
Anden gæld	0	134.022	0	134.022
Kortfristede gældsforpligtelser	0	404.533	1.063.548	1.468.081

Rådgivning omfatter indtægter og omkostninger i forbindelse med konkurrenceudsatte aktiviteter. Resultat af rådgivning efter finansielle poster og beregnet skat udgør et underskud på 21 t.kr. (underskud på 62 t.kr. i 2013).

Administrationsopgaver omfatter indtægter og omkostninger fra administration og varetagelse af bygherreorganisation for Ring 3 Letbane I/S.

Note 2 Driftsresultat metro

Alle tal i 1.000 kr.		
	2014	2013
Metroens takstindtægter	771.529	690.833
Metroens driftsindtægter		
Udlejning af metro	343.323	276.303
Øvrige indtægter	205	0
Metroens driftsindtægter i alt	343.528	276.303
Andre driftsindtægter	12.683	8.270
Indtægter i alt	1.127.740	975.406
Metroens driftsomkostninger		
Betaling for drift	-771.529	-690.833
Kontraktstyring mv.	-36.845	-36.857
Øvrige omkostninger	-6.701	-4.998
Metroens driftsomkostninger i alt	-815.074	-732.689
Administrationsomkostninger	-25.137	-26.465
Omkostninger i alt	-840.211	-759.154
Resultat før afskrivninger	287.529	216.253
Ned- og afskrivninger	-170.843	-164.071
Resultat før finansielle poster	116.686	52.181

Interessentskabet har udliciteret driften af metroen. Lejebetalingen afhænger af metroens samlede driftsresultat. I 2014 har metroen haft 56 mio. passagerer (55 mio. i 2013). Takstindtægterne i 2014 er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt på 12,80 kr. (12,42 kr. i 2013). I takstindtægter for 2014 indgår 45 mio. kr. som følge af kendelsen i voldgiftssagen med Movia, jf. note 20.

Note 3 Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter omfatter indtægter fra administration og varetagelse af bygherreorganisation for Ring 3 Letbane I/S (17,0 mio. kr.), salg af rådgiverydelser, leje af arbejdspladser og mindre indtægter fra bl.a. lejemål.

Note 4 Personaleomkostninger

Alle tal i 1.000 kr.	2014	2013
Lønninger og honorarer	136.687	118.639
Pensioner	21.882	18.681
Udgifter til social sikring	7.020	6.649
Øvrige personaleomkostninger	5.578	6.015
Personaleomkostninger i alt	171.166	149.985
Heraf udgør:		
Løn til direktionen	2.169	2.169
Øvrige udbetalinger til direktionen	207	203
Pension til direktionen	318	326
Honorar til bestyrelsen	1.925	1.925
Gennemsnitligt antal medarbejdere (årsværk)	242	212
Medarbejdere ultimo	274	242

Under øvrige udbetalinger indgår resultatløn for direktionen, som udgør op til 10 pct. af ordinær løn. Resultatløn i 2014 vedrører opfyldelse af resultatmål for 2013. I honorar til bestyrelsen indgår honorar til revision- og risikokomite.

Note 5 Andre eksterne omkostninger

Alle tal i 1.000 kr.	2014	2013
Administrationsomkostninger	22.232	18.078
Konsulentomkostninger	5.053	7.679
Andre eksterne omkostninger i alt	27.285	25.757

Note 6 Ned- og afskrivninger

Alle tal i 1.000 kr.	2014	2013
Afskrivninger metro i drift	162.499	143.439
Afskrivninger bygninger, driftsmidler og inventar	6.020	5.968
Nedskrivning anlæg af metro	2.220.976	319.403
Nedskrivning kapitalandele	2.323	14.923
Ned- og afskrivninger i alt	2.391.819	483.733

Note 7 Finansielle poster og markedsværdiregulering

Alle tal i 1.000 kr.		
	2014	2013
Finansielle indtægter		
Renteindtægter fra finansielle anlægsaktiver	2.050	1.907
Renteindtægter fra tilgodehavender	4.304	82.132
Renteindtægter fra likvid beholdning, værdipapirer, finansielle instrumenter mv.	365.601	276.318
Valutakursregulering	808	4.569
Finansielle indtægter i alt	372.763	364.926
Finansielle omkostninger		
Renteudgifter	-519.511	-428.155
Valutakursregulering	-2.550	-721
Finansielle omkostninger i alt	-522.061	-428.876
Finansielle poster i alt	-149.298	-63.950
Markedsværdiregulering i alt	-3.712.078	2.138.371

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 5.1.

Den regnskabsmæssige følsomhed vedrørende markedsværdireguleringen kan udtrykkes ved basis point value (BPV). Med selskabets nuværende finansielle portefølje (swap) udgør BPV 38 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 pct. vil medføre en stigning i markedsværdireguleringen og dermed en belastning af resultatet på 3,8 mia. kr. Tilsvarende vil en stigning i renteniveauet på 1 pct. medføre en forbedring af resultatet med 3,8 mia. kr.

Ændringen i markedsværdireguleringen fra 2013 til 2014 skyldes hovedsageligt, at renteniveauet er faldet i perioden.

Note 8 Anlæg af metro

Alle tal i 1.000 kr.			
	Idriftsatte metro	Cityringen	I alt
Anskaffelsessum			
Primo	164.766	9.953.386	10.118.152
Årets tilgang	54.195	3.365.669	3.419.864
Overført til metro i drift	-89.974	0	-89.974
Ultimo	128.987	13.319.055	13.448.042
Ned- og opskrivninger			
Primo	0	-5.201.873	-5.201.873
Årets opskrivninger	0	0	0
Årets nedskrivninger	0	-2.220.976	-2.220.976
Ultimo	0	-7.422.849	-7.422.849
Bogført primoværdi	164.766	4.751.513	4.916.279
Bogført ultimoværdi	128.987	5.896.206	6.025.193
Genindvindingsværdi 31.12.2014	10.412.817	450.878	
Bogført værdi 31.12.2014, jf. note 8 og 9	4.967.490	-	
Merværdi	5.445.327	0	
Modregning	-5.445.327	5.445.327	
Merværdi 31.12.2014		5.896.206	
Anskaffelsessum Cityring 31.12.2014		13.319.055	
Nedskrivninger Cityring 01.01.2014		-5.201.873	
Bogført værdi Cityringen inden nedskrivning		8.117.182	
Nedskrivning 31.12.2014		-2.220.976	

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

Note 8 – fortsat

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 5.1.

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 ledelsesberetningen. 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 4,0 mia. kr. højere. Omvendt ville anvendelse af en 1 pct. højere rente i denne periode have medført et 3,3 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	2.695.239	1.557.262	1.498.874	504.425	6.255.799
Årets tilgang	3.296	1.592	1.926	83.160	89.974
Årets afgang	0	0	0	-76.334	-76.334
Ultimo	2.698.535	1.558.854	1.500.799	511.251	6.269.439
Ned- og afskrivninger					
Primo	-196.216	-233.961	-494.697	-419.897	-1.344.771
Årets afskrivninger	-28.378	-34.009	-71.884	-28.228	-162.499
Årets afgang afskrivninger	0	0	0	76.334	76.334
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0
Ultimo	-224.594	-267.970	-566.581	-371.791	-1.430.936
Bogført primoværdi	2.499.023	1.323.301	1.004.176	84.528	4.911.028
Bogført ultimoværdi	2.473.941	1.290.884	934.218	139.460	4.838.503

Under metro i drift indgår omkostninger til implementering af rejsekort på 28,3 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	2.078	84.940	87.018
Årets tilgang	257	554	811
Årets afgang	-135	0	-135
Ultimo	2.200	85.494	87.694
Afskrivninger			
Primo	-1.102	-26.165	-27.267
Årets afskrivninger	-370	-5.651	-6.020
Afgang afskrivninger	135	0	135
Ultimo	-1.337	-31.816	-33.152
Bogført primoværdi	976	58.775	59.751
Bogført ultimoværdi	863	53.678	54.542

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	40.550	328	40.878
Årets tilgang	11.664	0	11.664
Årets afgang	0	0	0
Årets nedskrivning	-2.323	0	-2.323
Ultimo	49.890	328	50.218

Årets tilgang på 11,7 mio. kr. i Rejsekort A/S er foretaget i henhold til godkendt aktstykke Akt 105 af 5. maj 2011. Værdiansættelsen af Rejsekort A/S er foretaget på grundlag af de på tidspunktet for aflæggelse af årsrapporten kendte forudsætninger for Rejsekort A/S. Transportministeriet har igangsat et arbejde med implementering af ny finansieringsmodel "årsrapportmodellen" for Rejsekort A/S. Dette arbejde er ikke afsluttet, hvorfor eventuelle ændringer som følge heraf ikke er indregnet i værdiansættelsen pr. 31. december 2014.

Interessentskabets kapitalandele er opgjort til dagsværdi baseret på beregnet kapitalværdi. 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	822.761	39.276	862.037
Årets tilgang (rentetilskrivning)	2.050	683	2.733
Årets afgang (afdrag)	-59.895	0	-59.895
Ultimo	764.916	39.959	804.875

Øvrige tilgodehavender er selskabets ansvarlige lånekapital til Rejsekort A/S. Tilgodehavende hos Frederiksberg Kommune afdrages ved at Frederiksberg Kommune årligt indbetaler ca. 60 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 2014 har selskabet overtaget 16 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

Tilgodehavende ejerindskud pr. 31. december 2014 omfatter tilgodehavende hos Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Beløbet vedrører Københavns Kommunes og Frederiksberg Kommunes indskud i henhold til aktstykke 8 af 8. oktober 2014 vedrørende den reviderede tidsplan for Cityringen. Beløbet forfalder efter ét år og inden for fem år.

Under tilgodehavender indgår tilgodehavende moms med 196 mio. kr. og periodiserede renter med 186 mio. kr.

Note 15 Værdipapirer og likvide beholdninger

Alle tal i 1.000 kr.		
	2014	2013
Værdipapirer over tre måneder	1.606.460	892.945
Værdipapirer i alt	1.606.460	892.945
Likvide midler	265.525	10
Aftaleindskud	0	0
Værdipapirer under tre måneder	0	0
Likvide beholdninger i alt	265.525	10

Værdipapirer omfatter køb af obligationer til sikkerhedsstillelse af markedsværdierne. Pr. 31. december 2014 er 1,3 mia. 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>Kapitalindestående ekskl. MVR</i>	<i>Markedsværdiregulering (MVR)</i>	I alt
Primo 2013	660.857	9.590.000	-5.519.220	4.731.637	-3.094.299	1.637.338
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
Primo 2014	660.857	9.890.000	-5.850.710	4.700.147	-955.928	3.744.217
Kapitalindskud	0	2.137.580	0	2.137.580	0	2.137.580
Overført fra årets resultat	0	0	-2.253.609	-2.253.609	-3.712.078	-5.965.687
Ultimo	660.857	12.027.580	-8.104.319	4.584.118	-4.668.006	-83.888

Note 17 Langfristede gældsforpligtelser og finansielle instrumenter

Alle tal i 1.000 kr.		
	2014	2013
Lån amortiseret kostpris	-2.067.111	-2.110.909
Lån markedsværdi	-6.137.645	-3.968.295
Finansielle instrumenter (negativ værdi)	-5.522.780	-1.266.056
Finansielle instrumenter (positiv værdi)	1.398.244	538.345
Langfristede gældsforpligtelser i alt	-12.329.292	-6.806.915

I 2014 har selskabet optaget lån for 2,1 mia. kr. (nominelt 1,9 mia. kr.). Værdien af selskabets finansielle instrumenter er indregnet i den samlede værdi af gældsforpligtelser pr. 31. december 2014. Markedsværdireguleringen 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 2,3 mia. kr. (2,1 mia. kr. nominelt) efter ét år og inden for fem år.

Note 18 Forudbetalt ejerindskud

Forudbetalt ejerindskud pr. 31. december 2014 vedrører Københavns Kommune. Beløbet er indbetalt af Københavns Kommune vedrørende anlæg af metro til Sydhavn. Lov om metro til Sydhavn er vedtaget i februar 2015 og beløbet vil derfor blive overført fra leverandørgæld til kapitalindskud i 2015.

Note 19 Anden gæld

Alle tal i 1.000 kr.		
	2014	2013
Skyldig ATP mv.	203	181
Skyldige feriepenge	23.079	19.573
Periodiserede renter	103.633	114.268
Anden gæld i alt	126.916	134.022

Note 20 Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser**Kontraktlige forpligtelser**

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører vedrørende anlæg af metro har en samlet restværdi på 8.619 mio. kr.

Med henblik på driften af metro indtil december 2018 er der endvidere indgået kontrakt med en samlet restværdi på 1.316 mio. kr. Ud over kontraktbetalinger vil der være mulighed for incitamentsbetalinger.

Vedrørende driften af Cityringen er der indgået kontrakt med en samlet værdi på 1.882 mio. kr. i en fem-årig periode fra Cityringens driftsstart.

Eventualforpligtelser

I marts 2014 anlagde Metroselskabet en voldgiftssag mod Ansaldo, der er en af de store anlægsentreprenører på Cityringen. Sagen vedrører en uenighed om indeksering af forudbetalinger. Sagen andrager ca. EUR 7 mio. Sagen forventes afgjort af Voldgiftsretten i løbet af 2015

Ved stævning af 5. november 2014 til Købehavns Byret har selskaberne CTRI I/S, Frederiksberg Vand A/S, Frederiksberg Kloak A/S, Frederiksberg Bygas A/S og Frederiksberg Varme A/S rejst sag mod Metroselskabet I/S. Sagen vedrører betaling for gennemførte ledningsomlægninger og er udtryk for indbringelse af Taksationskommissionens afgørelse af 7. maj 2014, hvorved de nævnte selskaber blev pålagt at afholde omkostningerne til ledningsomlægninger. Sagen andrager ca. 80 mio. kr. Sagen forventes afgjort i løbet af 2016.

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.

Note 21 Revisions- og rådgivningshonorar

Alle tal i 1.000 kr.

	2014	2013
Rigsrevisionen	349	349
Deloitte	523	546
KPMG/EY	514	450
BDO Kommunernes Revision A/S	0	60
Lovpligtig revision i alt	1.386	1.405
Deloitte	50	52
Andre erklæringer i alt	50	52
Deloitte moms- og skatterådgivning	205	426
Deloitte anden rådgivning	364	649
Rådgivningshonorar i alt	569	1.075

Note 22 Nærtstående parter

Metroselskabets nærtstående parter omfatter selskabets ejere, bestyrelsen, direktionen og Ring 3 Letbane I/S.

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 kapitalindskud jf. note 14 og 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 2014 haft indtægter vedrørende administration og varetagelse af bygherreorganisation i forbindelse med etablering af en letbane på Ring 3.

Note 23 Valuta-, rente- og kreditrisiko

Alle tal i 1.000 kr.

Finansielle nettopassiver	Nominel værdi	Markedsværdi	Markedsværdi
	2014	2014	2013
Værdipapirer og aftaleindskud	1.605.774	1.606.460	892.944
Lån	-7.090.000	-8.204.756	-6.079.204
Finansielle instrumenter	0	-4.124.536	-727.711
Periodiserede renter, værdipapirer og aftaleindskud	-	-28.501	3.879
Periodiserede renter, finansielle instrumenter, lån	-	110.909	15.787
Nettopassiver i alt	-5.484.226	-10.640.424	-5.894.305

Valutakursrisiko

Valutafordeling (mio. kr.), markedsværdi	Værdipapirer og aftaleindskud	Lån	Finansielle instrumenter	Nettoposition
DKK < 1 år	0	-832	1	-831
DKK > 1 år	0	-7.402	-2.881	-10.283
EUR < 1 år	896	0	0	896
EUR > 1 år	711	0	-1.133	-422
I alt	1.607	-8.233	-4.014	-10.640

Renterisiko

Rentebinding, pr. 31. december 2014 (mio. kr.), markedsværdi	DKK	EUR	Total
Periode			
0-1 år	-831	896	65
1-5 år	-2.042	-38	-2.080
5-10 år	-2.660	0	-2.660
10-20 år	-172	-384	-556
>20 år	-5.409	0	-5.409
Total	-11.114	474	-10.640

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 2014

Total modpartseksponering (markedsværdi, mio. kr.)	Værdipapirer og aftaleindskud	Lån	Finansielle instrumenter	Nettoposition
AAA	1.607	-8.233	0	-6.627
AA	0	0	-795	-795
A	0	0	-3.219	-3.219
Total	1.607	-8.233	-4.014	-10.640

Note 24 Investering i anlæg af metro

Alle tal i 1.000 kr.

	2014	2013
Investering anlæg af metro, jf. note 8 og 9	3.419.864	3.170.163
Investering ejendomme	7.470	6.940
Værdi af eget arbejde	-156.210	-144.776
Investering i anlæg af metro i alt	3.271.123	3.032.327



7.0

METRO- SELSKABETS BESTYRELSE

7.1 Metroselskabets bestyrelse

7.1 METROSELSKABETS BESTYRELSE

Henning Christophersen (bestyrelsesformand)

Udpeget af staten
Fhv. minister og EU-kommissær

Tillidshverv:

- Seniorpartner i Kreab A/B
- Rådgiver for EU-kommissionen

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

Lars Aslan Rasmussen (næstformand)

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

Tillidshverv:

- Medlem af Økonomiudvalget i Københavns Kommune
- Medlem af Beskæftigelses- og Integrationsudvalget i Københavns Kommune

Birgitte Brinch Madsen

Udpeget af staten
Direktør

Tillidshverv:

- Bestyrelsesmedlem i Danske Invest
- Bestyrelsesmedlem i Nordsøfonden
- Bestyrelsesmedlem i DEIF A/S
- Bestyrelsesmedlem i Orbicon A/S
- Bestyrelsesmedlem i EUDP (Energiteknologisk udviklings- og demonstrationsprogram)
- Bestyrelsesmedlem i GUDP (Grønt udviklings- og demonstrationsprogram)

Harald Børsting

Udpeget af staten
Formand for LO

Tillidshverv:

- Bestyrelsesmedlem i Arbejdernes Landsbank
- Bestyrelsesmedlem i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd
- Bestyrelsesmedlem i ATP og medlem af Forretningsudvalget
- Bestyrelsesmedlem i Fagbevægelsens Erhvervsinvestering
- Formand for Arbejderbevægelsens Kooperative Finansieringsfond
- Formand for Lønmodtagernes Dyrtingsfond

Ninna Hedeager Olsen

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation
Lektor ved Professionshøjskolen Metropol

Tillidshverv:

- Medlem af Beskæftigelses- og Integrationsudvalget i Københavns Kommune

– Bestyrelsesmedlem i Thorvaldsens Museum

– Bestyrelsesmedlem i R98 Fonden

– Bestyrelsesmedlem i Enhedslisten Nørrebro – Blågård

– Medlem af gruppeledelsen i Enhedslistens gruppe i Københavns Borgerrepræsentation.

– Medlem af Beskæftigelsesrådet i Beskæftigelsesministeriet – Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering

– Medlem af kontaktudvalget for frivillige i socialt arbejde

– Tillidsrepræsentant for medlemmerne af DM og DJØF på Institut for Ledelse og Forvaltning på Professionshøjskolen Metropol

Rasmus Jarlov

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation
Selvstændig
Ekstern lektor i finansiering på CBS

Tillidshverv:

- Medlem af Beskæftigelses- og Integrationsudvalget i Københavns Kommune
- Medlem af Økonomiudvalget i Københavns Kommune

– Medlem af Børne- og Ungeudvalget i Københavns Kommune

– Medlem af bestyrelsen for Centralkommunernes Transmissionselskab (CTR)

Søren Banke

Valgt af medarbejderne
Work Site Manager

Peter Jensen

Valgt af medarbejderne
Driftsingeniør

Suppleant

Margit Ørsted
Valgt af Frederiksberg Kommune

Metrosekskabets 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



8.0

PÅTEGNINGER

- 8.1 Ledelsespåtegning
- 8.2 De uafhængige revisors erklæringer

8.1

LEDELSESPÅTEGNING

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2014 for Metroselskabet I/S.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven (regnskabsklasse D) og interessentskabskontraktens bestemmelser om regnskabsafleggelse. 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 8. april 2015

Direktion

Henrik Plougmann Olsen

Bestyrelse

Henning Christophersen (formand)

Ninna Hedeager Olsen

Jørgen Glenthøj (næstformand)

Rasmus Jarlov

Lars Aslan Rasmussen (næstformand)

Søren Banke

Birgitte Brinch Madsen

Peter Jensen

Harald Børsting

8.2

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 2014 jf. årsrapportens afsnit 6.0–8.0, der omfatter anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter samt påtegninger. Årsregnskabet udarbejdes efter bestemmelserne i interessentskabskontrakten mellem staten, 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 staten, 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 indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

København, den 8. april 2015

Deloitte

Statsautoriseret
Revisionspartnerselskab

Lynge Skovgaard
Statsautoriseret revisor

Ulrik Benedict Vassing
Statsautoriseret revisor

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 2014 samt af resultatet af Metroselskabet I/S' aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar–31. december 2014 i overensstemmelse med bestemmelserne i interessentskabskontrakten mellem staten, 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 indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Vi har i henhold til årsregnskabsloven gennemlæst ledelsesberetningen, jf. årsrapportens afsnit 1.0 "Året kort", afsnit 2.0 "Metroselskabets forretningsstrategi", afsnit 3.0 "Metroselskabets anlægsaktiviteter", afsnit 4.0 "Den idriftsatte metro", afsnit 5.0 "Metroselskabet" og afsnit 9.0 "Bilag til ledelsesberetningen". Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den udførte revision af årsregnskabet.

Det er på denne baggrund vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet.

Ernst & Young

Godkendt
revisionspartnerselskab

Torben Kristensen
Statsautoriseret revisor

Michael N.C. Nielsen
Statsautoriseret revisor

Rigsrevisionen

Lone Strøm
Rigsrevisor

Morten Brødstrup-Holm
Kontorchef



9.0

BILAG TIL LEDELSES- BERETNINGEN

9.1 Langtidsbudget

9.1 LANGTIDSBUDET

Nedenstående langtidsbudget 2015 er vedtaget i december 2014. I forhold til langtidsbudget 2014 fra december 2013 er der foretaget indregning af de tidsmæssige og økonomiske konsekvenser af aftaler med entreprenørerne om en ny tidsplan for Cityringen og beslutning om at igangsætte arbejdet i forbindelse med afgrænsningskammeret samt forberedende arbejder på sydhavnsmetroen.

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 16 mio. passagerer stigende til 77 mio. passagerer i 2024. For den idriftsatte metro budgetteres med et passagertal i 2015 på 58,8 mio. passagerer stigende til 63 mio. passagerer i 2019.

2. Ved takstforudsætningerne er der, for Cityringen inkl. Nordhavn og den

idriftsatte metro, taget udgangspunkt i prisen pr. påstiger baseret på bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. Disse takstforudsætninger er reguleret til 2015-priser baseret på den realiserede udvikling i taksterne i perioden og endvidere justeret i overensstemmelse med den konstaterede passagersammensætning i 2013. Taksten pr. påstiger er i 2015 budgetteret med 12,70 kr. Der er forudsat en realtakststigning i perioden 2009–2018 på 13 pct. og i perioden 2018–2030 på 15 pct. – svarende til forudsætningerne om den økonomiske udvikling i konvergenprogrammet 2010. Disse forudsætninger er anvendt i beregningsforudsætningerne i den opdaterede passagerprognose.

Drifts- og anlægssomkostninger

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.

Da den forudsatte realstigning i taksterne erfaringsmæssigt vurderes at slå delvis igennem på indekseringen af

driftsomkostningerne til metroen, er der budgetteret med en realstigning i driftsomkostningerne svarende til ca. 60 pct. af den forudsatte realkoststigning.

I perioden 2013–2019 budgetteres med omkostninger til driftsmobilisering for Cityringen på i alt 402 mio. kr. i 2015-priser. I 2018–2019 budgetteres med omkostninger til Trial run for Cityringen på i alt 143 mio. kr. i 2015-priser.

4. Anlægssomkostningerne til Cityringen er fastlagt med udgangspunkt i de indkomne tilbud på transportsystem-kontrakten og civilwork-kontrakten. De samlede anlægssomkostninger er vurderet til 22,2 mia. kr. i 2010-priser (23,6 mia. kr. i 2015-priser). Opregning af restbudget fra 2010-priser til aktuelt prisniveau er baseret på kontraktindeks og Finansministeriets anlægssindeks. Omkostningerne i de enkelte år er baseret på aktuelle betalingsplaner.

5. Anlægssomkostningerne for Nordhavnen er fastlagt med udgangspunkt i principaftalen. De samlede anlægssomkostninger er vurderet til 2,5 mia. kr. i 2012-priser inkl. reserve (2,6 mia. kr. i 2015-priser). Opregning af restbudget fra 2012-priser til aktuelt prisniveau er baseret på Finansministeriets anlægssindeks.

6. Reinvesteringerne i forbindelse med Cityringen er baseret på forudsætningerne i principaftalen og udgør hvert 10. år 262 mio. kr., hvert 25. år 1.177 mio. kr. og efter 50 år herudover 523 mio. kr. i 2015-priser. Opregning fra 2010-priser til aktuelt prisniveau er baseret på en gennemsnitlig forventning til inflationen på 2 pct. p.a.

7. Reinvesteringerne i forbindelse med Nordhavnen er baseret på forudsætninger i udredningen og udgør hvert 10. år 34 mio.

kr., hvert 25. år 153 mio. kr. og efter 50 år herudover 68 mio. kr. i 2015-priser. Opregning fra 2012-priser til aktuelt prisniveau er baseret på en gennemsnitlig forventning til inflationen på 2 pct. p.a.

8. Der er forudsat reinvesteringer i forbindelse med den idriftsatte metro hvert 10. år på 305 mio. kr. i 2015-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 2015 stiger med 2 pct. p.a.

Langtidsbudget 2015 for Metroselskabet I/S (løbende priser)

Mio. kr.

Inflation 2 pct.

Renteforudsætninger:

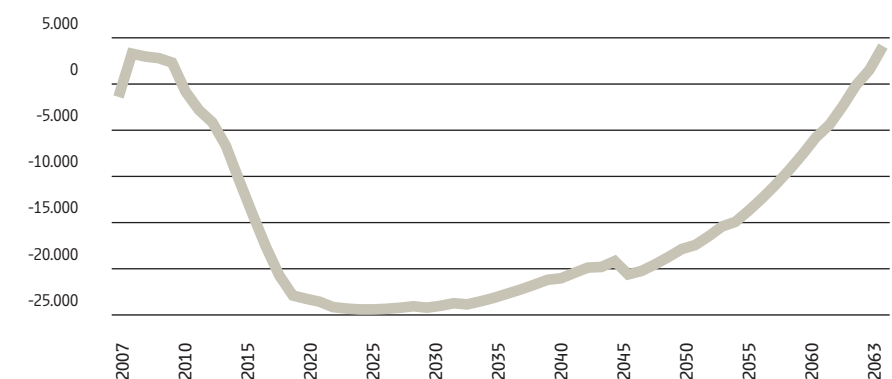
På aftaler om rentefordækning indregnes den faktiske rentesats.

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

Anlægssum Cityringen (2010 prisniveau) 22.225

Anlægssum Nordhavn (2012 prisniveau) 2.460

Mio. kr.



Langtidsbudget 2015 for Metroselskabet I/S (løbende priser) – fortsat

Mio. kr.	År	Tilgodehavender	Anden gæld	Den idriftsatte metro			Anlæg af metro			Driftsoverskud				Likviditetsvirkning	Renter	Bevægelse	Kasse primo	Kasse ultimo
				Investeringer	Reinvesteringer	Indeksering	Investeringer	Reinvesteringer	Indeksering	Den idriftsatte metro	Cityring inkl. Nordhavn	Indtægter	Udgifter					
	01.01.2007	1.268	105				-4											-1.402
	2007	4.842	75	-172	0	0	-62	0	0	380	-354	0	0	4.708	-17	4.691	-1.402	3.288
	2008	58	-142	-53	0	0	-390	0	0	501	-444	0	0	-469	152	-317	3.288	2.971
	2009		102	-44	0	0	-404	0	0	530	-464	0	0	-280	114	-166	2.971	2.805
	2010		40	-39	-4	0	-594	0	0	595	-484	0	0	-486	-4	-490	2.805	2.315
	2011		-141	-46	-16	0	-3.008	0	-102	635	-443	0	0	-3.122	-15	-3.137	2.315	-822
	2012	310	-64	-15	-47	0	-2.159	0	-98	678	-443	0	-14	-1.851	-143	-1.994	-822	-2.816
	2013	1.886	-84	-42	-61	0	-2.946	0	-169	691	-475	0	-3	-1.203	-134	-1.336	-2.816	-4.152
	2014	995	210	-242	-51	0	-3.189	0	-196	706	-509	0	-64	-2.341	-173	-2.514	-4.152	-6.666
	2015	12	210	-233	-57	0	-3.281	0	-206	735	-553	0	-65	-3.439	-335	-3.774	-6.666	-10.439
	2016	263	210	0	-21	0	-3.607	0	-227	756	-546	0	-66	-3.238	-434	-3.672	-10.439	-14.112
	2017		-150	0	-19	0	-2.720	0	-171	788	-562	0	-68	-2.902	-629	-3.530	-14.112	-17.642
	2018		-150	0	-16	0	-2.117	0	-133	822	-577	0	-162	-2.334	-773	-3.107	-17.642	-20.749
	2019		-150	0	-7	0	-1.231	0	-77	876	-574	227	-314	-1.250	-893	-2.143	-20.749	-22.892
	2020	66		0	0	0	0	0	0	903	-587	756	-536	603	-962	-360	-22.892	-23.252
	2021			0	0	0	0	0	0	932	-603	913	-577	665	-981	-316	-23.252	-23.568
	2022			0	-350	0	0	0	0	962	-619	1.050	-615	426	-1.009	-583	-23.568	-24.151
	2023			0	0	0	0	0	0	992	-637	1.170	-650	876	-1.027	-151	-24.151	-24.303
	2024			0	0	0	0	0	0	1.023	-651	1.239	-674	937	-1.032	-95	-24.303	-24.398
	2025			0	0	0	0	0	0	1.056	-632	1.277	-665	1.036	-1.032	4	-24.398	-24.394
	2026			0	0	0	0	0	0	1.088	-649	1.316	-660	1.095	-1.029	66	-24.394	-24.328
	2027			0	0	0	0	0	0	1.121	-667	1.356	-678	1.132	-1.022	110	-24.328	-24.218
	2028			0	0	0	0	0	0	1.157	-685	1.397	-697	1.172	-1.012	160	-24.218	-24.058
	2029			0	0	0	0	-345	0	1.194	-704	1.449	-718	875	-1.029	-154	-24.058	-24.212
	2030			0	0	0	0	-46	0	1.230	-723	1.506	-741	1.226	-1.026	200	-24.212	-24.012
	2031			0	0	0	0	0	0	1.255	-737	1.536	-757	1.296	-1.011	285	-24.012	-23.727
	2032			0	-427	0	0	0	0	1.280	-752	1.566	-772	895	-1.021	-126	-23.727	-23.853
	2033			0	0	0	0	0	0	1.306	-767	1.598	-788	1.348	-1.016	332	-23.853	-23.521
	2034			0	0	0	0	0	0	1.332	-783	1.630	-804	1.375	-997	378	-23.521	-23.143
	2035			0	0	0	0	0	0	1.358	-798	1.662	-820	1.403	-948	455	-23.143	-22.688
	2036			0	0	0	0	0	0	1.385	-814	1.696	-836	1.431	-976	455	-22.688	-22.234
	2037			0	0	0	0	0	0	1.413	-830	1.729	-853	1.459	-950	509	-22.234	-21.725
	2038			0	0	0	0	0	0	1.441	-847	1.764	-870	1.489	-954	534	-21.725	-21.191
	2039			0	0	0	0	-421	0	1.470	-864	1.799	-887	1.098	-936	162	-21.191	-21.029
	2040			0	0	0	0	-56	0	1.500	-881	1.835	-905	1.493	-897	596	-21.029	-20.433
	2041			0	0	0	0	0	0	1.530	-899	1.872	-923	1.580	-1.016	564	-20.433	-19.869
	2042			0	-520	0	0	0	0	1.560	-917	1.909	-942	1.091	-1.027	65	-19.869	-19.804
	2043			0	0	0	0	0	0	1.591	-935	1.948	-960	1.643	-1.008	635	-19.804	-19.169
	2044			0	0	0	0	-2.090	0	1.623	-954	1.987	-980	-413	-1.029	-1.442	-19.169	-20.611
	2045			0	0	0	0	-277	0	1.656	-973	2.026	-999	1.433	-1.058	375	-20.611	-20.236
	2046			0	0	0	0	0	0	1.689	-992	2.067	-1.019	1.744	-1.029	715	-20.236	-19.521
	2047			0	0	0	0	0	0	1.723	-1.012	2.108	-1.040	1.779	-989	790	-19.521	-18.731
	2048			0	0	0	0	0	0	1.757	-1.033	2.150	-1.060	1.815	-944	870	-18.731	-17.861
	2049			0	0	0	0	-513	0	1.792	-1.053	2.193	-1.082	1.338	-909	429	-17.861	-17.432
	2050			0	0	0	0	-68	0	1.828	-1.074	2.237	-1.103	1.820	-873	947	-17.432	-16.485
	2051			0	0	0	0	0	0	1.865	-1.096	2.282	-1.125	1.926	-864	1.062	-16.485	-15.423
	2052			0	-634	0	0	0	0	1.902	-1.118	2.328	-1.148	1.330	-822	509	-15.423	-14.915
	2053			0	0	0	0	0	0	1.940	-1.140	2.374	-1.171	2.003	-775	1.228	-14.915	-13.687
	2054			0	0	0	0	0	0	1.979	-1.163	2.422	-1.194	2.043	-707	1.337	-13.687	-12.350
	2055			0	0	0	0	0	0	2.018	-1.186	2.470	-1.218	2.084	-632	1.452	-12.350	-10.897
	2056			0	0	0	0	0	0	2.059	-1.210	2.520	-1.242	2.126	-551	1.575	-10.897	-9.322
	2057			0	0	0	0	0	0	2.100	-1.234	2.570	-1.267	2.169	-463	1.705	-9.322	-7.617
	2058			0	0	0	0	0	0	2.142	-1.259	2.621	-1.293	2.212	-368	1.844	-7.617	-5.774
	2059			0	0	0	0	-625	0	2.185	-1.284	2.674	-1.318	1.631	-283	1.348	-5.774	-4.425
	2060			0	0	0	0	-83	0	2.228	-1.309	2.727	-1.345	2.218	-183	2.035	-4.425	-2.390
	2061			0	0	0	0	0	0	2.273	-1.336	2.782	-1.372	2.347	-68	2.279	-2.390	-1.11
	2062			0	-773	0	0	0	0	2.318	-1.362	2.837	-1.399	1.621	38	1.659	-111	1.548
	2063			0	0	0	0	0	0	2.365	-1.390	2.894	-1.427	2.442	110	2.552	1.548	4.101

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

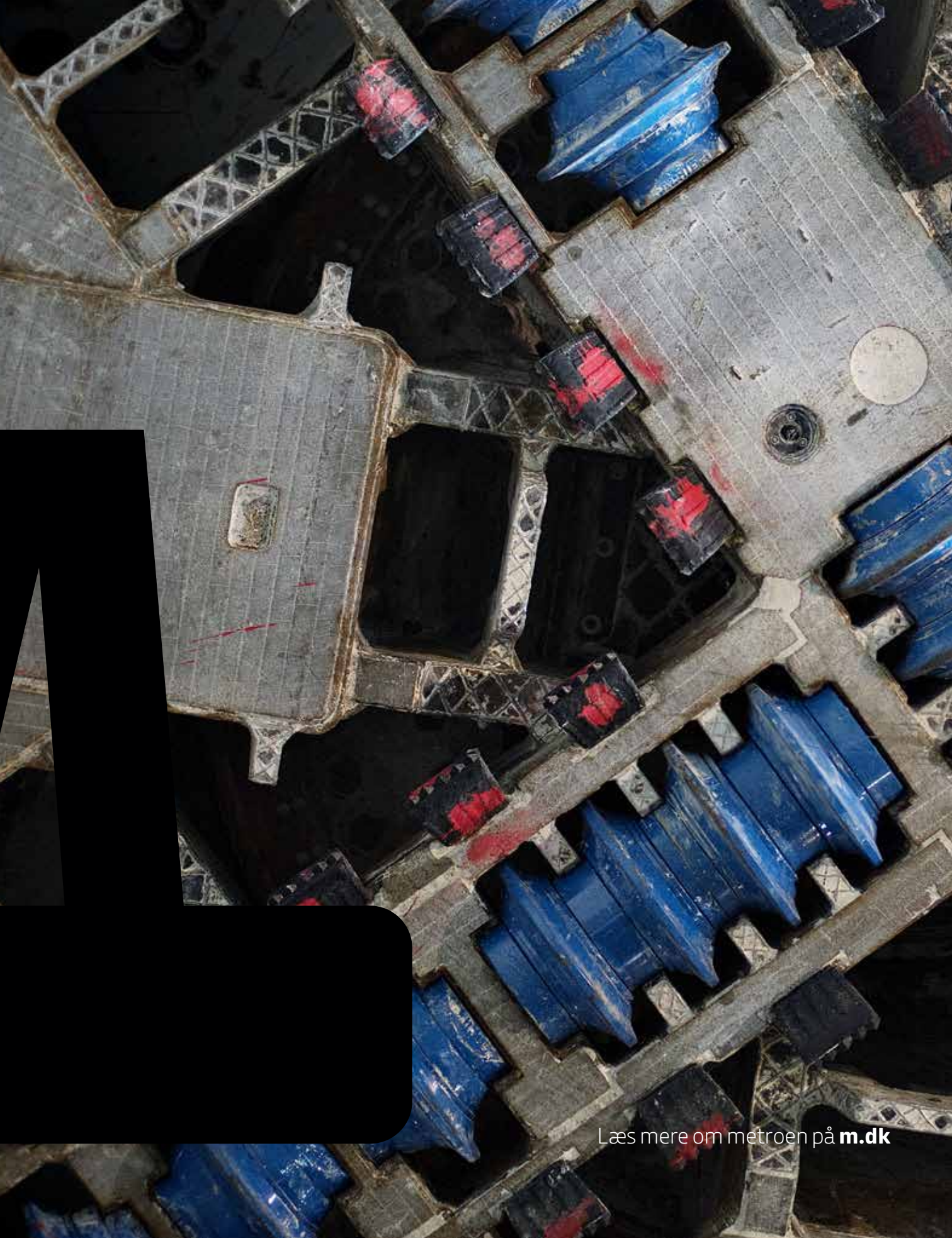
T +45 3311 1700
E m@m.dk

Læs mere om metroen på m.dk

Foto
Marie Hald, Pelle Rink, Søren Hytting,
Metroselskabet.

Layout, e-Types Daily
Tryk, Cool Gray A/S
ISBN: 978-87-92378-17-0





Læs mere om metroen på m.dk