

# Årsrapport 2009



**Metroselskabet**

I N T E R E S S E N T S K A B

# Selskabsoplysninger

## Selskabet

Metroselskabet I/S  
Metrovej 5  
2300 København S

Telefon: 3311 1700  
Telefax: 3311 2301  
E-mail: m@m.dk  
Hjemmeside: www.m.dk

CVR-nr: 30 82 36 99  
Oprettet ved lov nr. 551 af 6. juni 2007  
Regnskabsår 1. januar til 31. december  
Hjemstedskommune: København

## Bestyrelse

Henning Christophersen (formand)  
Jesper Christensen (næstformand)  
Jørgen Glenthøj (næstformand)  
Birgit Aagaard-Svendsen  
Hans Jensen  
Ayfer Baykal  
Birthe Skaarup  
Jens H. Gravgaard  
Bente G. Rønnebæk

## Direktion

Henrik Plougmann Olsen  
(administrerende direktør)

## Revision

Rigsrevisionen  
Deloitte  
BDO Kommunernes Revision (Godkendt revisions-  
aktieselskab)

## Ejerforhold

Københavns Kommune: 50%  
Staten: 41,7%  
Frederiksberg Kommune: 8,3%

# Indhold

4 Forord

## **Ledelsesberetning**

6 Økonomi

10 Virksomhedsledelse

16 Metrodrift

20 Cityringen

24 Samfundsansvar

## **Årsregnskab: 1. januar til 31. december 2009**

30 Regnskabspraksis

35 Resultatopgørelse

36 Balance

38 Pengestrømsopgørelse

40 Noter

49 Metroselskabets bestyrelse og direktion

## **Påtegninger**

52 Ledespåtegning

53 Den uafhængige revisors påtegning

## **Bilag til ledelsesberetningen**

56 Metroselskabets langtidsbudget 2010

## Forord

For Metroselskabet vil det forgangne år blive husket som året, hvor arbejdet med Cityringen blev synligt i gadebilledet. Kongens Nytorv og Assistens Kirkegård ved Nørrebro Runddel bar fra efteråret præg af, at hovedstaden skal have 17 nye Metrostationer. Og skuer vi lidt frem, vil der være cirka 16 store arbejdspladser, når vi rammer udgangen af 2010.

2009 blev året, hvor Metroen rundede et skarpt hjørne i kraft af 50 millioner årlige passagerer. Samtidig begyndte Metroen d. 16. marts at køre døgnet rundt alle ugens dage, og lidt senere på året blev nattaksten afskaffet. Den samlede driftspåidelighed for hele året var 98,6 procent – en tangering af Metroens rekord fra 2008.

Driften af den eksisterende Metro resulterede i et tilfredsstillende regnskabsmæssigt resultat – et over-

skud på 66 mio. kr., hvilket er en stigning på 9 mio. kr. i forhold til 2008.

DRs koncerthus åbnede i januar, og endnu et kulturtilbud blev føjet til Metrokundernes i forvejen store udvalg. Ude i byen satte mega-events som IOCs topmøde og klimakonferencen COP15 såvel hovedstaden som Metroen på den anden ende. Det førte blandt andet til de to travleste dage i Metroens historie med fredag den 18. december som kulminationen. Her steg 240.000 på toget.

Der skal samtidig lyde en stor tak til vores faste passagerer for det ekstra hensyn og den ekstra tålmodighed, som mange udviste under COP15 og IOCs topmøde. Ligesom der skal lyde en tak til Metro Service, der håndterede begge begivenheder gnidningsløst og professionelt.

God læselyst.

Henning Christophersen  
Bestyrelsesformand  
Metroselskabet

Henrik Plougmann Olsen  
Administrerende direktør  
Metroselskabet

# Ledelsesberetning

## Økonomi

### Årets resultat og egenkapitaludvikling

Resultat før afskrivninger og finansielle poster udgør for 2009 et regnskabsmæssigt overskud på 66 mio. kr., hvilket er en stigning på 9 mio. kr. i forhold til 2008. Overskuddet vedrører driften af Metroen. Det er selskabets vurdering at der er tale om et tilfredsstillende resultat, som afspejler at metroen er en virksomhed, der årligt tilvejebringer midler til de videre investeringer i Cityringen.

Af og nedskrivninger udgør 596 mio. kr, hvilket er på niveau med 2008. Resultatet før finansielle poster udgør herefter et underskud på 530 mio. kr.

Finansielle poster omfatter renteindtægter på 160 mio. kr. og renteudgifter på 17 mio. kr. Derudover medfører markedsværdiregulering en regnskabsmæssig omkostning på 30 mio. kr. De samlede finansielle poster udgør en indtægt på 113 mio. kr.

Resultat efter finansielle poster udgør et underskud på 417 mio. kr., hvilket er 140 mio. kr. højere end i 2008. Underskuddet skyldes den regnskabsmæssige nedskrivning af Selskabets investering i Cityringen samt afskrivninger på den eksisterende Metro.

Årets resultat på 417 mio. kr. er fragået egenkapitalen, der ultimo 2009 udgør 9,4 mia. kr.

En konsekvens af den anvendte regnskabspraksis er, at man må forvente, at nedgangen i egenkapitalen fortsætter i de kommende år. I 2010 forventes således indgået kontrakter om anlæg af Cityringen. Det betyder, at egenkapitalen som planlagt forventes reduceret til ca. 1 mia. kr., idet Selskabet ved kontraktunderskrivelse forpligter sig økonomisk.

Der er ikke efter årsafslutningen indtruffet hændelser af betydning for årsrapporten for 2009.

Hoved og nøgletal				
Mio. kr.	2009	2008	2007	Åbningsbalance
Årets nettoomsætning	722	670	480	-
Resultat før ned- og afskrivninger	66	57	26	-
Af- og nedskrivninger	-596	-575	-230	-
Resultat før finansielle poster	-530	-518	-204	-
Finansielle poster	113	242	53	-
Årets resultat	-417	-277	-151	-
Balancesum	9.691	9.950	10.323	12.797
Årets investering i Metroen	448	442	235	-
Egenkapital	9.413	9.830	10.100	10.251
Soliditetsgrad	97%	99%	98%	80%

**Metroens driftsresultat**

Resultat for driften af Metroen (før afskrivninger) i 2009 udgør et overskud på 66 mio. kr. Dette er en forbedring på 9 mio. kr. i forhold til 2008.

Indtægter fra Metroen har i 2009 udgjort 522 mio. kr. fra takstfællesskabet, samt 147 mio. kr. for udlejning af Metroen med videre. Omkostninger til betaling for drift af metroen, kontraktstyring, administration og lignende har i året udgjort 604 mio. kr.

Afskrivninger på Metroen er foretaget i overensstemmelse med Selskabets regnskabspraksis. Årets samlede resultat er herigennem belastet med 192 mio. kr.

Takstindbetalingen er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt pr. påstiger på 10,69 kr. i 2009 beregnet på grundlag af Transportministeriets bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet.

**Anlæg af Cityringen**

Det samlede anlægsbudget for Cityringen på 15,4 mia. kr. (2005-priser) er baseret på det optimerede dispositionsforslag. Anlægsbudgettet er opregnet til 18,1 mia. kr. i 2010-priser.

I 2009 har der været afholdt investeringer i Cityringen på 404 mio. kr. så den samlede investering i Cityringen til dato er 860 mio. kr.

Den regnskabsmæssige værdi af Cityringen er i balancen opgjort til 0 kr. Dette er en følge af, at Cityringen løbende nedskrives til anlæggets forventede genindvindingsværdi, under hensyntagen til de planlagte anlægsinvesteringer.

<b>Metroens driftsresultat</b>		
<i>Mio. kr.</i>	2009	2008
Takstindbetalinger	522	493
Metroens driftsindtægter	135	122
Andre driftsindtægter	13	8
Indtægter i alt	669	622
Betaling for drift	-522	-497
Kontraktstyring mv.	-26	-22
Øvrige omkostninger	-30	-19
Administrationsomkostninger	-26	-27
Omkostninger i alt	-604	-565
Resultat før afskrivninger	66	57
Afskrivninger	-192	-186
Samlet resultat	-126	-129
Overskudsgrad før afskrivninger	10 %	9 %

<b>Cityringens investeringsbudget</b>			
<i>Mio. kr.</i>	<i>Investeringer i 2009</i>	<i>Investeringer pr. 31. dec 2009</i>	<i>Samlet budget</i>
Cityring	404	860	18.087

### Finansiering

Metroselskabet har ved udgangen af 2009 et samlet indestående på 1,8 mia. kr. Selskabet har foretaget aftaleindskud i banker og købt obligationer. Alle placeringer er foretaget i danske kroner. Selskabet opnåede i 2009 en samlet effektiv forrentning på 3,7 % (4,8 % i 2008) på indeståenderne.

I forlængelse af stiftelsen af Metroselskabet har Selskabet i 2009 overtaget en realrenteswap med en hovedstol på 135 mio. EUR. Med udgangen af 2009 indgår swappen under langfristede gældsforpligtelser med en negativ urealiseret markedsværdi på i alt 56 mio. kr.

### Voldgiftssager

Anlægsentreprenøren på Metroens etape 1 og 2A, COMET, har i forbindelse med entreprenørens slutopgørelse fremsat et krav om merbetaling på ca. 2 mia. kr. Kravet vedrører årene 1999 og fremefter og omfatter således en periode, hvor anlægsarbejdet er forløbet uden væsentlige problemer. Det daværende Ørestadsselskabet gennemgik kravene og meddelte COMET, at disse krav i det væsentlige måtte afvises på det foreliggende grundlag. COMET har efterfølgende indbragt kravet for en voldgift. Metroselskabet har overtaget de krav, der er rejst mod Ørestadsselskabet. Sagen forventes afgjort i 2011, efter gældende tidsplan fastlagt af Voldgiften.

Der er primo 2010 indgået forlig med Trafikselskabet Movia vedrørende fordelingen af passagerindtægter for perioden 2005-2007, hvor Movia havde anlagt en voldgiftssag med et krav overfor Metroselskabet.

Anlægsentreprenøren på Metroens etape 3, Hoffmann/Arkil-Novejfa, har i forbindelse med entreprenørens slutopgørelse fremsat krav om merbetaling på ca. 81 mio.kr. Metroselskabet har gennemgået kravene og meddelt entreprenøren, at kravene i al væsentlighed må afvises. Entreprenøren har indbragt kravet for en voldgift. Voldgiftsrettens kendelse forventes i 2011.







# Virksomhedsledelse

## Selskabsmæssige forhold

Metroselskabet blev stiftet den 26. oktober 2007 med hjemmel i lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S. I den forbindelse overtog Metroselskabet Metroaktiviteterne fra det tidligere Ørestads-selskab og Frederiksbergbaneselskab.

Loven danner rammerne om Metroselskabets arbejde og fastsætter samtidig Metroselskabets formål, der beskriver at Selskabet skal:

- varetage projektering og anlæg af en Cityring
- stå for drift og vedligehold af den samlede Metro
- drives på et forretningsmæssigt grundlag
- foretage offentligt udbud af drift og vedligehold af Metroen

Endvidere skal Selskabet i henhold til lov om trafik-selskaber koordinere og udbyde offentlig servicetrafik. Det skal ske i samarbejde med andre trafik- og jernbaneselskaber og indebærer, at Metroselskabet medvirker i fastsættelsen af takster og billetteringssystemer samt koordinering af køreplaner mellem busser og tog i hovedstadsområdet.

Selskabet har således tre overordnede opgaver – anlæg af Cityringen, drift af Metroen samt koordinering og udbud af offentlig servicetrafik. Grundlaget for både anlæg og drift er, at det foregår på et forretningsmæssigt grundlag. Ved at løse disse opgaver bidrager Selskabet til at løse samfundets infrastrukturelle udfordringer, og derfor skal begrebet forretningsmæssigt anskues i et langsigtet perspektiv. Anlægsopgaverne er således langsigtede investeringer, hvor en umiddelbar besparelse på anlægsomkostningerne kan medføre endog meget store ekstraomkostninger for driften i mange år frem. Selskabets forretningsmæssige strategi bygger således på en afbalancering mellem de kortsigtede likviditetsmæssige hensyn og de langsigtede økonomiske interesser, hvor det sidste hensyn må veje tungest.

Metroselskabet indgår i et samarbejde med de øvrige selskaber, der udfører kollektiv trafik i hovedstaden. Formålet med samarbejdet er at give de rejsende i hovedstadsområdet en oplevelse af, at trafikken fungerer som en samlet helhed, på trods af at den udføres af forskellige selskaber. Dette skal ske ved, at parterne koordinerer deres indsats i hovedstadsområdet, især hvad angår kundeinformation, omstigningsforhold og køreplanlægning.

Parterne er endvidere forpligtet til at indgå i et samarbejde om indtægtsfordelingen. Trafikstyrelsen står for den overordnede koordinering af samarbejdet, hvor indtægterne fra det fælles billetsystem fordeles på baggrund af passagertællinger og det fælles vedtagne takstniveau.

## Organisation

Metroselskabet ejes af Københavns Kommune (50 procent), staten (41,7 procent) og Frederiksberg Kommune (8,3 procent), som et interessentskab.

Metroselskabets bestyrelse er Selskabets øverste ledelse og har dermed ansvaret for, at Metroselskabet opfylder de formål, som lovgivningen stiller. Bestyrelsen godkender Selskabets vision og strategi på basis af oplæg fra direktionen.

Bestyrelsen består af ni medlemmer, der vælges for en periode på fire år. Københavns Kommune og staten udpeger hver tre medlemmer mens Frederiksberg Kommune udpeger et medlem. Derudover vælger Selskabets medarbejdere 2 medlemmer af bestyrelsen. Der afholdes årligt ca. 12 møder i bestyrelsen og derudover afholder bestyrelsens komiteer møde efter behov.

I forretningsstrategien lægges der op til, at Selskabet jævnligt afrapporterer en risikovurdering til bestyrelsen. Bestyrelsen har i den forbindelse valgt at oprette en risikokomitee under bestyrelsen. Risikokomiteens



formål er at forberede bestyrelsens behandling af Selskabets risikostyring, herunder udarbejdelsen af risikovurderingen og risikorapporteringen.

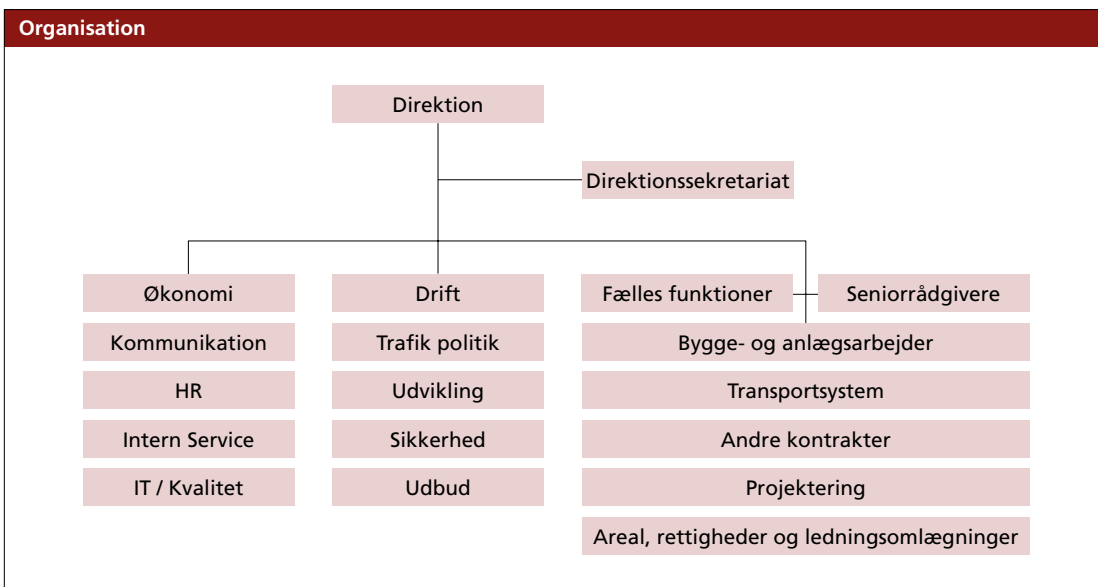
Metroselskabets bestyrelse har ligeledes valgt at oprette en Revisionskomite, der har til formål at bistå bestyrelsen med kontrollen af regnskabsaflæggelsesprocessen. Revisionskomiteen arbejder særligt med henblik på, at sikre troværdighed, integritet og transparens i de offentliggjorte regnskaber.

Den daglige ledelse varetages af den administrerende direktør. Den 1. november tiltrådte Henrik Plougmann Olsen, som ny administrerende direktør. Den afgangende administrerende direktør Anne-Grethe Foss fortsætter sit engagerede virke som driftsdirektør. Den øvrige ledelse består foruden den administrerende direktør og driftsdirektøren, af en teknisk direktør med ansvar for Selskabets anlægsopgaver samt en kommunikations- og personaleledende direktør.

Ved regnskabsårets udløb beskæftiger Selskabet 93 medarbejdere, der tager sig af Selskabets drift, driften af den eksisterende Metro samt anlæg af Cityringen. Endvidere arbejder ca. 150 rådgivere i Metroselskabets lokaler på Metrovej, alle med anlæg af Cityringen.

Selskabets bestyrelse og ledelse lader sig løbende inspirere af de eksisterende anbefalinger om god selskabsledelse. Publikationer som "Staten som aktionær" (Finansministeriet m.fl.) og den af Københavns Borgerrepræsentation vedtagne politik for aktivt ejerskab, er med i overvejelserne, når Selskabet løbende vurderer sin forretningsstrategi.

Driften af Metroen er udliciteret til Ansaldo STS med Metro Service AVS som underleverandør frem til oktober 2010. Arbejdet med, gennem et EU-udbud, at finde en ny driftsentreprenør er afsluttet i januar 2010 og driften af Metroen vil i perioden frem til 2015 fortsat blive varetaget af Ansaldo STS med Metro Service som underleverandør.



Metroselskabets bestyrelse – en oversigt over bestyrelsens medlemmer findes bagerst

### Forretningsstrategi

Metroselskabets forretningsstrategi fastlægger Selskabets vision og mission. Det sker på baggrund af det formål, som lovgrundlaget fastlægger, og dermed er forretningsstrategien et vigtigt styringsdokument.

Visionen tager udgangspunkt i, at Metroen er et samfundsmæssigt gode. Både den eksisterende Metro og Cityringen er med til at sikre den mobilitet, der er vigtig for en moderne hovedstad. Metroen er med til at bidrage til udviklingen af København og Frederiksberg, som en Nordeuropæisk Metropol, og giver befolkningen større valgmuligheder med hensyn til transportform. Selskabet medvirker til at forbedre det kollektive transportsystem gennem driften af den eksisterende Metro og etableringen af en ny. Selskabet medvirker dermed til at fastholde Danmarks høje profil, når det gælder klimahensyn, miljø, ressourcebevidsthed og social ansvarlighed.

Metroselskabets vision er derfor, at underbygge disse overordnede samfundsmæssige bestræbelser ved at tilrettelægge og styre Selskabets anlægsaktiviteter og fortsætte driften på både den nuværende og kommende Metro-linjer.

Med henblik på at leve op til denne vision vil Metroselskabet sætte fokus på den langsigtede økonomi og værdiskabelse, sikre en stram og proaktiv projektstyring, optimere driftsomkostninger og passagerindtægter, inddrage hensynet til klima, miljø, ressourcer og socialt ansvar, samt udvise størst mulig åbenhed om Selskabets aktiviteter.

Langtidsbudgettet viser forventningerne til den langsigtede økonomiske udvikling i Selskabet. Beskrivelsen af Selskabets økonomiske forhold heri er baseret på en række forudsætninger, der 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 og renteutviklingen. Under de givne forudsætninger forventes nettogælden at være på sit maksimum i år 2029, hvor den vil være på 17,1 mia. kr. (i løbende priser). Gælden forventes at være afdraget i år 2059. Det gældende langtidsbudget indgår som bilag til ledelsesberetningen.

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

### Kommunikation

Metroselskabet lægger stor vægt på åbenhed. Selskabet offentliggør udover årsrapporten og miljørapporten også kvartalsrapporter, hvor der gives en løbende opdateret status for aktiviteter og økonomisk stilling. Selskabets kvartals- og årsrapporter offentliggøres hos Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, som det også er tilfældet med statslige aktieselskaber. Endvidere er blandt andet oplysningerne om Metroens driftsstabilitet og antallet af passagerer offentligt tilgængelige på selskabets hjemmeside.

Metroselskabet er ligeledes meget opmærksom på omverdenens behov for viden og dialog i forbindelse med anlæg af Cityring. Cityringen vil påvirke rigtig mange mennesker og her spiller kommunikation en afgørende rolle. Vi ønsker derfor en tæt dialog med alle involverede under anlægsarbejdet – både for deres og vores skyld. Naboerne skal vide, hvad der sker i deres lokalområde, og samtidig ønsker Selskabet at have kendskab til lokale forhold, fokusområder og problemstillinger.

### Forretningsgange i forbindelse med regnskabsaflæggelse

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

Den gældende regnskabsinstruks beskriver således Selskabets regnskabsmæssige organisation og tilret-



## Finansielle risici

Metroselskabet håndterer en række finansielle risici.

### Valutarisici

Låneoptagelsen er reguleret ved en trepartsaftale mellem Danmarks Nationalbank, Transportministeriet og selskabet. Aftalen indeholder retningslinjer for, hvilke typer af finansielle instrumenter og låneaftaler selskabet kan lade indgå i låneporteføljen. Selskabets låneportefølje vil i henhold til disse retningslinjer alene blive eksponeret i DKK og EUR.

### Renterisici

Renterisici styres aktivt ved både at låne og placere penge til variabel og fast rente. Varigheden – den gennemsnitlige rentebindingstid – af selskabets indestående er ultimo 2009 – 0,1 år. 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.

### Modpartsrisici

Selskabets placering af likviditet sker alene i de mest kreditværdige danske og udenlandske institutioner, således at risikoen på modparten i videst muligt omfang begrænses. Denne risiko styres og overvåges løbende i et særligt line- og limitsystem, der fastlægger principperne for opgørelse af disse risici, samt et maksimum for hvor store risici der accepteres på en enkelt modpart. Sidstnævnte udmåles i forhold til modpartens ratings hos de internationale ratingbureauer. Risici søges endvidere reduceret ved anvendelse af hensigtsmæssig aftaledokumentation. Der indgås i den forbindelse særlige aftaler om sikkerhedsstillelser – såkaldte CSA-aftaler – med modparter.

telæggelse af regnskabsopgaverne, herunder oplysninger om ansvars- og kompetencefordelingen i Selskabet. Endvidere fremgår de regelsæt, der skal tilgodeses af medarbejderne ved udførelsen af regnskabsopgaverne.

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

Der er etableret en rapporteringsproces med kvartalsvis økonomirapportering og ajourføring af Selskabets forventninger for året. Rapporteringen omfatter ud over resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse og noter, tillige beskrivelse af den aktuelle status på driften af Metroen, anlæg af Cityringen, samt Selskabets finansielle forhold.

### Risikostyring

De risici selskabet er eksponeret overfor bliver kortlagt. Det er målet for den overordnede risikostyring, at risici inddrages på tværs af organisationen.

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

Risikoejerne rapporterer til direktionen, der opsamler forslag til ændringer i den aktuelle risikovurdering. Direktionen vurderer de indkomne forslag, og sikrer at risiciene bedømmes ensartet med hensyn til sandsynlighed og konsekvens på tværs af organisationen. Direktionen udarbejder på det grundlag en bruttoliste over Selskabets risici.

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





## Metro Drift

2009 blev året, hvor Metroen rundede et skarpt hjørne i kraft af 50 millioner årlige passagerer. Den samlede driftspålidelighed for hele året var 98,6 procent – en tangering af Metroens rekord fra 2008. Fra d. 16. marts begyndte Metroen at køre døgnet rundt alle ugens dage, og lidt senere på året blev nattaksten afskaffet.

### Passagertal

Metroselskabet arbejder løbende på at tiltrække flere kunder til Metroen. Derfor er det positivt, at der i 2009 var 50 mio. passagerer, der benyttede metroen. I forhold til 2008 er der tale om en vækst på ca. 6 procent. Det medførte, at Metroen i 2009 havde et gennemsnitligt passagertal pr. hverdagsdøgn på ca. 162.000 passager. Passagertallet i 2009 har været højere end budgetteret.

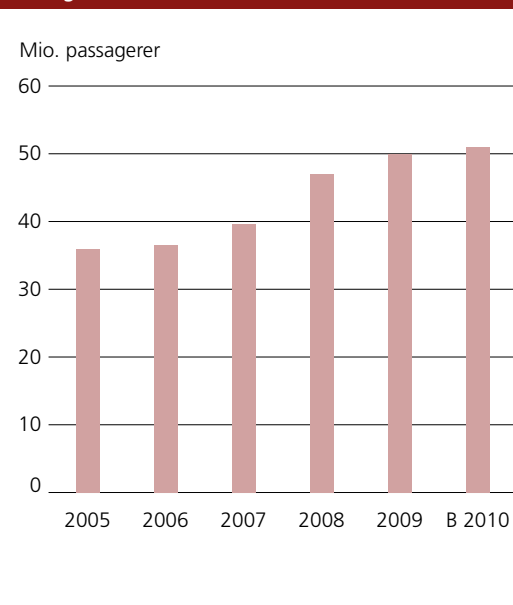
På kort sigt er det Metroselskabets målsætning at have 51 mio. passagerer i 2010. På længere sigt er det målsætningen, at passagertallet skal stige til 62 mio. passagerer i 2018.

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

### Fakta om den eksisterende Metro

- Strækning på 21 km
- 22 stationer
- 34 togsæt
- 50 mio. passagerer årligt i 2009
- Kører døgnet rundt alle ugens dage
- Driftsstabilitet på 98,6 i 2009
- Gennemsnitshastighed inkl. stop på 40 km/t
- Bygget i tre etaper
- Første etape åbnede oktober 2002
- Anden etape åbnede maj og oktober 2003
- Tredje etape åbnede september 2007
- Drives p.t. af Ansaldo

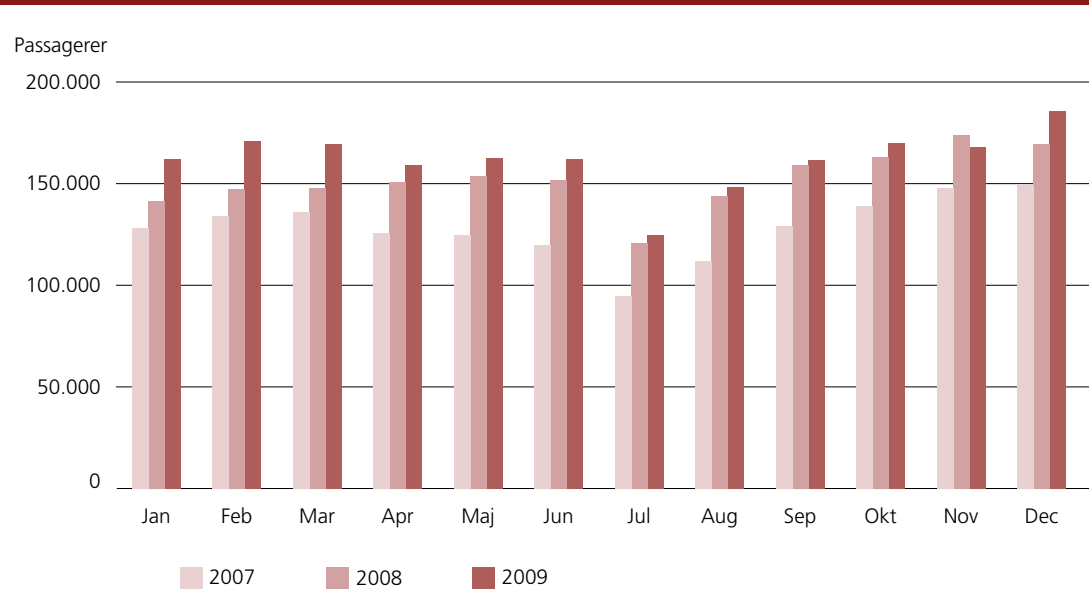
Passagertal 2005-2009

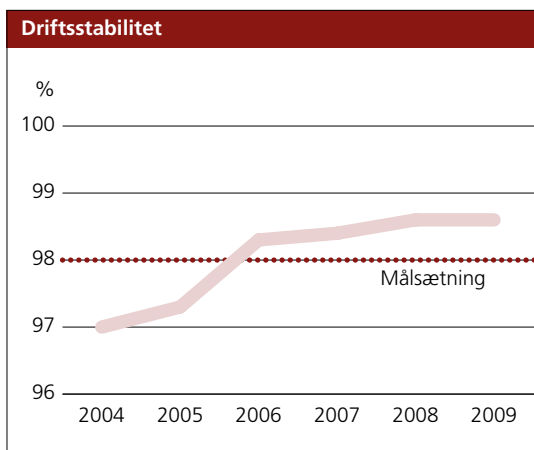






Passagerer pr. gennemsnitligt hverdagsdøgn 2007-2009





**Driftsstabilitet**

Metroens driftsstabilitet er et væsentligt grundlag for, at fastholde og tiltrække nye passagerer. Derfor fokuserede Metroselskabet, Ansaldo og Metro Service igen i 2009 på at opnå en høj driftsstabilitet i Metroen. Det er glædeligt, at der i hele 2009 har været en generelt høj driftsstabilitet, hvilket resulterede i en samlet driftsstabilitet på 98,6 procent. Det vil med andre ord sige, at i 2009 afgik 98,6 procent af Metrotogene rettidigt. Det er samme resultat som i 2008 og 0,6 procentpoint over Selskabets målsætning på 98 procent.

**Kundetilfredshed**

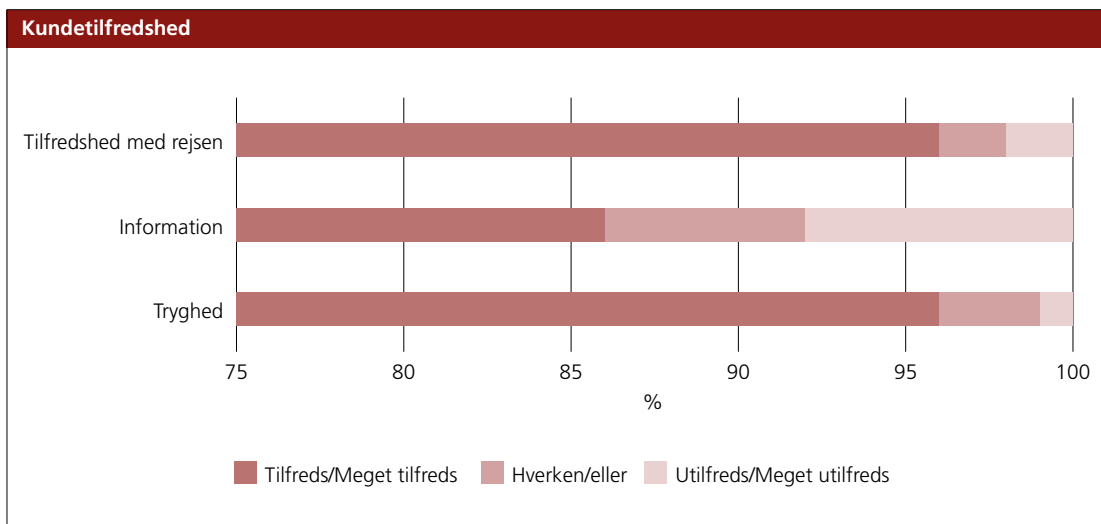
For Metroen er kundernes tilfredshed afgørende – både for at fastholde nuværende kunder og for at tiltrække nye. Metroselskabet, Ansaldo og Metro Service, hører derfor godt efter, når kunderne ytrer sig, og benytter flere forskellige værktøjer til at indsamle viden om, hvad kunderne forventer og ønsker,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

Det samlede resultat for 2009 kan ses i diagrammet herunder.

**Sikkerhed**

Sikkerheden i Metroen er meget høj sammenlignet med andre transportformer, bilen i særdeleshed. Det understreges af, at Metroen i hele sin levetid ikke har haft en eneste ulykke i forbindelse med togdriften.

Metroselskabet har en målsætning om, at Metroen skal være mindst lige så sikker som de sikreste nye metroer i verden. Metroens sikkerhedsforhold er derfor i fokus både hos operatøren og dennes ansatte og i Metroselskabet.



### Elektronisk rejsekort

Metroselskabet ejer 8% af Rejsekort A/S, der skal tilvejebringe et landsdækkende elektronisk billetsystem. Udover Metroselskabet ejes Rejsekort A/S af en række trafiksselskaber i Danmark, herunder DSB og Movia. Rejsekortet skal sikre at bl.a. Metroens kunder i fremtiden vil kunne tage Metroen og andre transportformer i hele landet uden at behøve tænke på takstzoner eller billet. Rejsekortet vil løbende blive taget i brug og vil være fuldt implementeret i 2012.

### Rejseplanen

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

### Driftskontrakten

Drift og vedligeholdelse af den eksisterende Metro er, i henhold til loven om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S, udliciteret. Den nuværende kontrakt er indgået med Ansaldo, der også leverede transportsystemet (tog, skinner, styresystem m.v.) i det eksisterende Metro-system. Kontrakten løber frem til oktober 2010.

Betalingen i henhold til den nuværende driftskontrakt består af en fast grundbetaling, der afhænger af det planlagte kørselsomfang, og en variabel betaling, der omfatter forskellige bonus- og bordsbestemmelser.

### Genudbud af driftskontrakt

I 2009 er der gennemført et genudbud af drift og vedligehold af den eksisterende Metro. Udbudsbekendtgørelse blev udsendt i marts 2009 med opfordring om at søge om prækvalifikation til at give tilbud på opgaven.

Ansøgerne blev vurderet ud fra deres økonomiske formåen, deres selskabsmæssige robusthed og deres tekniske kvalifikationer. Seks tilbudsgivere blev prækvalificeret til at give tilbud på opgaven.

Tilbud fra alle seks tilbudsgivere blev modtaget den 24. august 2009, og efter en første evaluering blev der gennemført en forhandlingsrunde og alle tilbudsgivere fik muligheden for at fremkomme med reviderede tilbud. Herefter blev tilbuddene underkastet endnu en evaluering. På baggrund af denne evaluering blev de tre 'økonomisk mest fordelagtige' tilbud indbudt til videre forhandlinger med mulighed for at afgive endnu et revideret tilbud. Disse tilbud dannede grundlag for den endelige evaluering og udpegning af det økonomisk mest fordelagtige tilbud som vinder af udbuddet. Herefter blev der d. 29. januar 2010 indgået kontrakt med Ansaldo om drift og vedligeholdelse af Metroen i 5 år med mulighed for forlængelse med yderligere 3 år.



Som opfølgning af kontraktindgåelsen skal der gennemføres en mobiliseringsfase, hvor bl.a. Metroens tilstand dokumenteres som afslutning af den nuværende kontraktperiode og grundlag for den nye kontraktperiode. Ligesom ændringerne i den nye kontrakt i forhold til den eksisterende forberedes af operatøren med tæt opfølgning fra Metroselskabet, således at det sikres, at driften gennemføres i henhold til den nye kontrakt.

# Cityringen

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

Cityringen bliver en helt ny Metrostrækning, der anlægges efter samme koncept som den nuværende Metro. Dette betyder ikke, at det er de samme entreprenører og leverandører, der skal bygge, men at anlægstyperne i stor udstrækning vil være de samme som den eksisterende metro. F.eks. er Metroen fuldautomatisk, førerløs og betjent af korte tog med tæt togfølge, og stationskonceptet som udgangspunkt det samme som i den eksisterende metro, hvor stationerne blandt andet er udformet som store åbne rum. Cityringen skal køre i en tunnel under City, brokvartererne og Frederiksberg. Cityringen får 17 underjordiske stationer. I alt skal der anlægges en tunnelstrækning med to tunneller på ca. 15,5 kilometer hver samt en afgrening til et nyt Kontrol og vedligeholdelsescenter (CMC). Arbejdet med at anlægge Cityringen går for alvor i gang i 2010.

Når Cityringen åbner, kan man skifte til den eksisterende Metro på stationerne Kongens Nytorv og Frederiks-

berg. Derudover kan man skifte til bl.a. Regionaltog og S-tog på København H og Østerport og til S-tog på Nørrebro station. Når Cityringen står færdig vil man kunne komme eksempelvis fra Nørrebro Runddel til Enghave Plads på syv minutter, fra Nørrebro station til Trianglen på seks minutter eller fra Poul Henningsens Plads til Rådhuspladsen på 8 minutter.

Cityringen er i lovforslaget vurderet til at koste ca. 15 mia. kr. målt i 2005-priser. Cityringen forventes at åbne for passagerer i 2018.

## Cityringen i 2009

En af Cityringens helt afgørende milepæle blev passeret i foråret 2009 da transportministeren d. 27. marts godkendte det endelige projekt for Cityringen. Godkendelsen bygger på Metroselskabets optimerede dispositionsforslag, der er blevet fremlagt for Selskabet interessenter. Desuden sker godkendelsen på baggrund af Københavns og Frederiksberg Kommunes koordinerede indstilling til transportministeren.

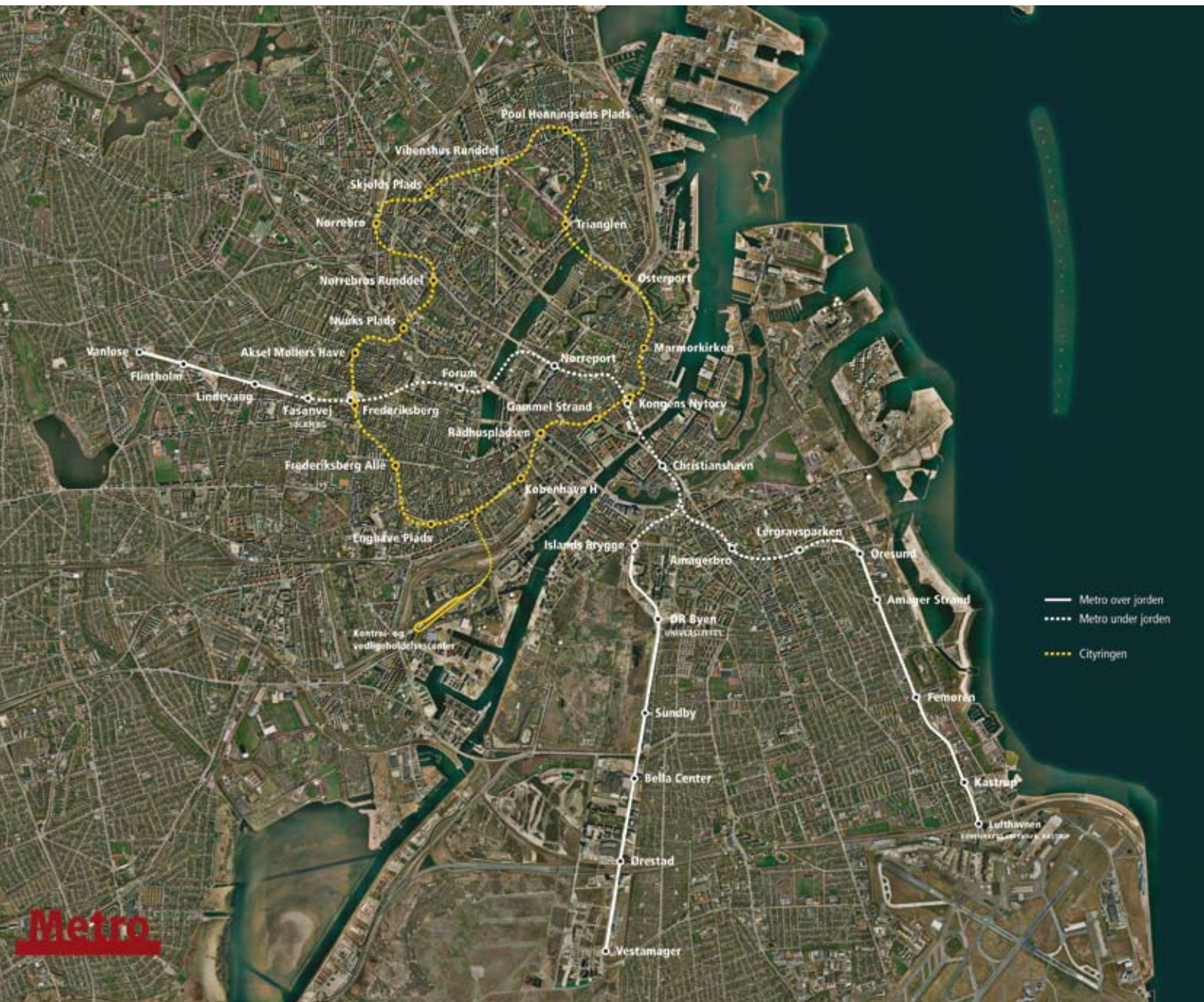
Københavns og Frederiksberg kommune fremlagde i foråret 2008 en VVM-redegørelse for Cityringen, som var grundlaget for en offentlig høring blandt borgerne i København og på Frederiksberg. I løbet af høringen sendte ca. 200 borgere indsigelser og bemærkninger til kommunerne. Bemærkningerne er blevet samlet i en hvidbog, som har dannet grundlag for godkendelse af kommuneplantillæg og VVM-redegørelsen for Cityringen.

I 2009 er der blevet arbejdet intenst med udarbejdelsen af udbudsmaterialet for de store kontrakter med entreprenørerne for henholdsvis Bygge- og Anlægsarbejder og Transportsystementreprisen, der også indeholder drift og vedligeholdelsen af Cityringen i 5-8 år. Begge udbudsmaterialer blev udsendt, i henhold til tidsplanen, oktober 2009 og markerer afslutningen af en afgørende fase i anlæg af Cityringen. Dermed er planlægningen af Cityringen kommet så langt, at de

## Fakta om Cityringen

- Lov vedtaget af Folketinget i juni 2007
- Dispositionsforslaget godkendt af Transportministeren marts 2009 efter indstilling fra Københavns og Frederiksberg kommuner
- Forventes åbnet i 2018
- Budget på 15,4 mia. (2005-priser)
- Strækning på 15,5 km.
- Tunnelbane i ca. 10-35 meters dybde
- 17 stationer
- Forventet passagertal på 72 mio. årligt





store kontrakter med entreprenører og leverandører forventes at kunne blive indgået i efteråret 2010.

Arbejdet med besigtigelse og ekspropriation af de nødvendige arealer og rettigheder for at kunne etablere Cityringen blev påbegyndt i 2009. Inden igangsætning af entreprenørerne skal der udføres en række forberedende arbejder og derfor er de første arbejder sat i gang i 2009. De geotekniske undersøgelser er udført i 2009. Samtidig er arbejdet med ledningsomlægninger igangsat i 2009 med dertilhørende trafikomlægninger forskellige steder i byen. Endelig skal der gennemføres arkæologiske undersøgelser ved udvalgte arbejdspladser til stationer. De foretages af

arkæologer fra Københavns Museum og betegnes af museet som "Nordeuropas største arkæologiske udgravning til dato". Dette arbejde pågår, bl.a. med trafik- og ledningsomlægninger i området omkring Kgs. Nytorv, Gammel Strand, Marmorkirken og Nørrebros Runddel (Assistens Kirkegård).

Endelig blev der den 2. december 2009 offentliggjort navne på Cityringens stationer. Navnene faldt på plads efter, at 6 af 17 stationsnavne var med i en navnekonkurrence, hvor alle blev inviteret til at komme med input til stationsnavnene. Det blev til mere end 700 forskellige forslag med masser af kreative ideer, oplagte bud samt sjove vinkler på lokalområderne. De 6



## Miljørapport

Metroselskabets miljørapport omhandler både anlægget af Cityringen, driften af den eksisterende metro og Selskabets administration. Miljørapporten udkommer en gang årligt.

Et væsentligt element i miljørapporten vil være håndteringen af de store udfordringer, der knytter sig til at bygge et anlæg af Cityringens størrelse i de tæt befolkede dele af København. Fokus vil bl.a. være på, hvordan anlægget kan bygges til mindst mulig gene for borgerne. Der vil endvidere være fokus på at begrænse Metroens i forvejen lave CO<sub>2</sub>-udledning.

stationsnavne blev vedtaget af Metroselskabets bestyrelse efter høring bl.a. af Vejnavnenævnet byggende på de mange forslag.

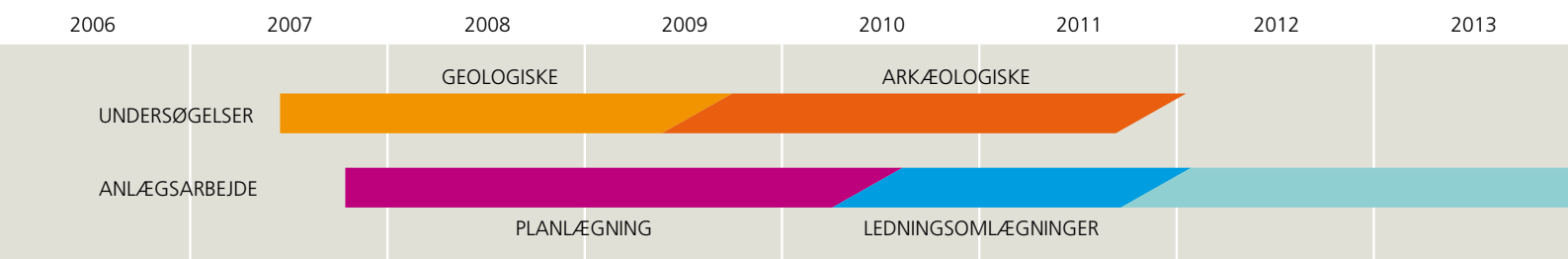
## Cityringen i 2010

Udsendelsen af udbudsmaterialet i oktober 2009 var en vigtig milepæl for Cityringen, men en endnu vigtigere kommer når Metroselskabet indgår kontrakter med entreprenørerne for henholdsvis Bygge- og Anlægsarbejder og leverandører af transportsystementreprisen. Metroselskabet skal modtage de første bud på entrepriserne i foråret 2010.

Entreprisen på transportsystemet omfatter leverancen af tog og jernbaneteknisk anlæg samt opgaven med at drive og vedligeholde det totale cityringsanlæg i de første fem år efter åbningen. Følgende tilbudsgivere er blevet prækvalificeret til at give tilbud på transportleverancen:

- Ansaldo STS (Italien)
- Bombardier Transportation Danmark A/S
- Construcciones y auxiliary de ferrocarriles S.A. (CAF) (Spanien) i konsortium med Thales Transportation, Signalling and Security Solutions A/S (Danmark), Balfour Beatty Rail Danmark A/S og Keolis Nordic AB (Sverige). (Har primo 2010 trukket sig)
- Siemens A/S (Danmark) i konsortium med Siemens STS (Frankrig), Siemens AG (Tyskland) og Hyundai ROTEM (Korea)

## Tidslinje for Cityringen



Bygge og anlægsarbejderne omfatter tunnel og stationsarbejdet. Følgende tilbudsgivere er blevet prækvalificeret til at give tilbud på dette:

- ALPINE Bau GmbH (Østrig) i konsortium med FCC Construcción S.A. (Spanien)
- Bilfinger Berger Ingenieurbau GmbH (Tyskland) i konsortium med VINCI Construction Grands Projects (Frankrig) og Per Aarsleff A/S (Danmark). (Har primo 2010 trukket sig)
- MTHøjgaard A/S (Danmark) i konsortium med HOCHTIEF Construction A/G (Tyskland), Ed. Züblin AG (Tyskland) og E. Pihl og Søn A/S (Danmark)
- SALINI Costruttori S.p.A. (Italien) i konsortium med TECNIMONT S.p.A. (Italien) og S.E.L.I. Società Esecuzione Lavori Idraulici S.p.A. (Italien)

De store kontrakter med entreprenørerne for henholdsvis Bygge- og Anlægsarbejder og leverandøren af Transportsystementreprisen er planlagt indgået efteråret 2010.

Metroselskabet er samtidig i gang med at indrette sin organisation til en egentlig bygherreorganisation. Det sker i takt med, at en betydelig del af projekteringen af Cityringen er ved at være afsluttet frem mod kontraktindgåelsen med hovedentreprenørerne. Opgaverne er i høj grad rettet mod at varetage byggeledelsen af Cityringen deriblandt tilsyn med anlægs- og leverancekontrakterne. Derfor er organisering og bemanning af en byggeledelse i fuld gang.

## Cityringen fra ide til virkelighed

### Det hidtidige forløb:

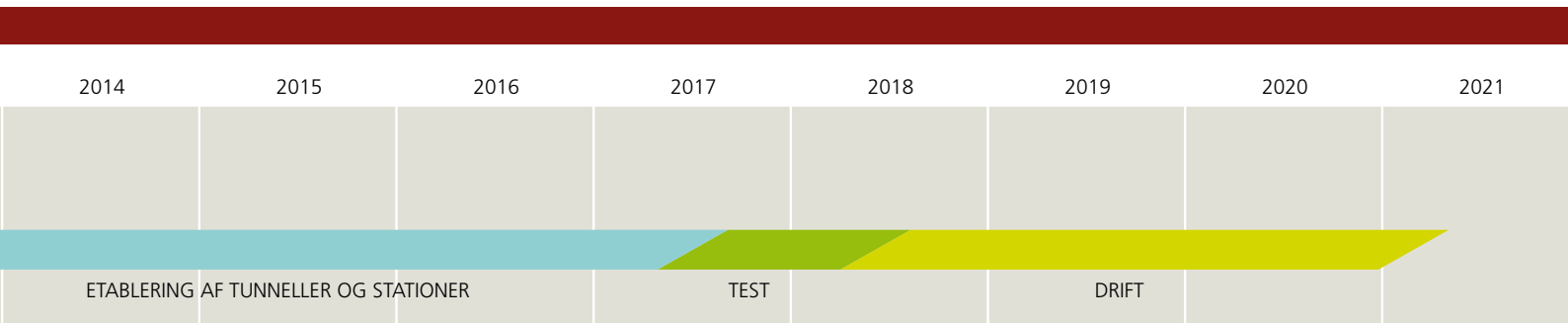
- Udredningsrapport der skitserer det overordnede projekt – maj 2005
- Lov om en Cityring vedtaget af Folketinget – juni 2007
- Stiftelse af Metroselskabet – oktober 2007
- Dispositionsforslag med detaljeret beskrivelse af projektet – december 2008
- Offentlig høring af VVM-redegørelse afsluttet og projektet godkendt af København og Frederiksberg kommuner – januar 2009
- Dispositionsforslaget godkendt af Transportministeren – marts 2009
- Geotekniske borer
- Udsendelse af udbudsmateriale – medio 2009

### Igangværende aktiviteter:

- Ledningsomlægninger
- Arkæologiske undersøgelser
- Indgåelse af kontrakter – medio 2010

### Det videre forløb:

- Anlægsarbejde forventet afsluttet ultimo 2017
- Test- og prøvekørsel 2017-2018
- Forventet åbning – 2018





# Samfundsansvar

## Indledning

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

- At sikre driftssikker miljøvenlig offentlig transport i København gennem både den eksisterende Metro og Cityringen
- At sikre et godt arbejdsmiljø under anlæggelsen af Cityringen og for arbejdet på den eksisterende Metro
- At skabe en sikker Metro for både passagerer og medarbejdere
- At sikre gode arbejdsforhold, der kan medvirke til at tiltrække og fastholde medarbejdere
- At iværksætte tiltag der skal imødegå korruption og bestikkelse

Det største ansvar overfor det omkringliggende samfund består i opgaven med at løfte ansvaret for den offentlige transport. Både den eksisterende Metro og Cityringen vil ændre det trafikale rejsemønster i det centrale København, medvirke positivt på luftmiljøet i byen, bidrage til at mindske CO<sub>2</sub>-udslippet og hjælpe med at løse trængselsproblemerne.

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

## Miljø

Metroselskabet arbejder systematisk og løbende med at reducere den miljøpåvirkning, Metroen har. Det foregår ved, at Metroselskabet årligt udarbejder en miljørapport, hvor Selskabets målsætninger på miljøområdet bliver præsenteret.

### Politik

Miljøarbejdet har resulteret i følgende miljøvision, der kan læses i miljørapporten.

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

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

### Handlingsplan

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

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





*Flytning af Svend Wiig Hansens skulptur SLÆGT LØFTER SLÆGT fra Gammel Strand*

Derudover er der i samarbejde med Københavns og Frederiksberg kommuner udarbejdet en specifik miljøstrategi for at reducere miljøgenerne på seks konkrete miljøområder. Det drejer sig om: håndtering af grundvand og overfladevand under udførelsen af anlægget, afvikling af trafikken til og fra arbejdspladserne gennem byen samt håndtering af gener fra støj, vibrationer og luftforurening.

Der vil løbende blive fulgt op på miljøpolitikken, og en årlig status vil fremgå af Metroselskabets årlige miljørapport.

## Arbejds miljø

Forløbet på byggeriet af den eksisterende Metro viser, at god planlægning og fokus på sikkerhed kan reducere antallet af arbejdsulykker. Byggeriet har været forskånet for alvorlige ulykker, og der har også været færre ulykker end gennemsnittet i bygge- og anlægssektoren i Danmark. Ulykkesfrekvensen har således været på ca. 31 ulykker pr. million arbejdstimer for

Metroens etape 1-2 mod ca. 36 ulykker pr. million arbejdstimer for branchen som helhed. For etape 3 var ulykkesfrekvensen reduceret til ca. 16. Frekvensen har generelt været faldende gennem hele byggeperioden. Fælles sikkerhedsinspektioner, arbejdsmiljøkampagner, etablering af en sikkerhedskultur, sikker planlægning samt fokus på området fra topledelsen har været medvirkende årsager til den lave ulykkesfrekvens. Disse erfaringer bygges der videre på i det arbejdsmiljøarbejde, der pågår i forbindelse med Cityringen.

### Politik

Metroselskabet har opsat nedenstående arbejdsmiljøpolitik for anlæg af Cityringen, hvor Metroselskabet skal:

- gennemføre arbejdsmiljøledelse i overensstemmelse med intentionerne i standarden DSIEN OHSAS 18001
- medtage arbejdsmiljøhensyn i beslutningsprocesserne og integrere hensynene i projektet
- forebygge arbejdsulykker og arbejdsbetingede skader

- opnå et højt niveau for arbejdsmiljøet såvel for byggepladserne under anlæg som i det færdige metrosystem under drift
- substituere og så vidt muligt undgå usunde og farlige materialer, kemiske produkter og arbejdsmetoder under udførelse samt drift og vedligeholdelse af metrosystemet

### Handlingsplan

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

Ligeledes er der taget initiativ til dannelsen af en referencegruppe vedrørende anlæg af Cityringen. Referencegruppen skal medvirke til en øget dialog om arbejdsmiljøet med entreprenører, organisationer og myndigheder. En lignende referencegruppe blev dannet i forbindelse med etableringen af den eksisterende Metro, og erfaringsopsamlingen af disse møder benyttes ved projektering såvel som anlæg af Cityringen.

## Sikkerhed

### Politik

I Metroselskabets forretningsstrategi er de sikkerhedspolitiske mål beskrevet. Den lyder, at Metroen skal være lige så sikker som de mest sikre nye metroer i verden. Ligesom følgende sikkerhedspolitiske mål for anlæg af Cityringen er fastsat:

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

### Handlingsplan

Med henblik på at fastholde og udbygge Metroens sikkerhedspolitiske målsætning, vurderer Selskabet løbende, i samarbejde med vores driftsentreprenør, mulige opdateringer af de sikkerhedsmæssige procedurer. Metroselskabet benytter sig af et stort netværk

blandt Metrosystemer i udlandet, bl.a. til erfaringsudveksling omkring de sikkerhedsmæssige procedurer.

Den øgede fokus på risikoen for terror i transportsystemer, har medført en forøget fokus på beredskabsindsatser i Metroen. Metroselskabet arbejder løbende sammen med Driftsentreprenøren og beredskabsmyndighederne med henblik på at forebygge terror og andre ulykkesituationer og sikre det bedst mulige beredskab, hvis ulykken alligevel skulle opstå. Samtidig indgår Metroselskabet i et netværk med henblik på erfaringsudveksling om beredskab for transportsystemer sammen med andre danske transportselskaber.

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



Metroselskabet deltager i et kriminalpræventivt netværk, der har til formål at forebygge vold og hærværk i Storkøbenhavn rettet mod trafikselskaber. Netværket er startet som et forum for erfaringsudveksling, men det er tanken på sigt at kunne opstarte fælles kriminalpræventive tiltag og projekter på de steder, hvor selskaberne har fælles berøringsflader og udfordringer.



Koncert med DRS Symfoniorkester på Frederiksberg St. i forbindelse med opstart af torsdagskoncerter.

## Personaleforhold

### Politik

Metroselskabet har en fastlagt personalepolitik, der bliver løbende opdateret i takt med, at behovet opstår.

Samtidig er der fokus på det personaleansvar Selskabet indirekte har overfor driftsentreprenørens personale. Derfor er der i forretningsstrategien også sat fokus på personaleforholdene for driftsentreprenøren:

*Metroselskabet vil i samarbejde med driftsentreprenøren vurdere, om der er behov for og mulighed for forbedringer, med henblik på at give medarbejderne så optimale forhold som muligt.*

### Handlingsplan

En væsentlig forudsætning for at opnå en effektiv drift og en høj kundetilfredshed er, at personalet er veluddannet, og at personaletilfredsheden er høj. Hovedparten af metroens personale, i særlig grad frontpersonalet, er ansat hos driftsentreprenøren og derfor ikke underlagt Metroselskabets direkte beføjelser. Der

er imidlertid i kontrakten med driftsentreprenøren lagt vægt på gode forhold for personalet, herunder den grundlæggende uddannelse og løbende opdatering af alle medarbejders uddannelse.

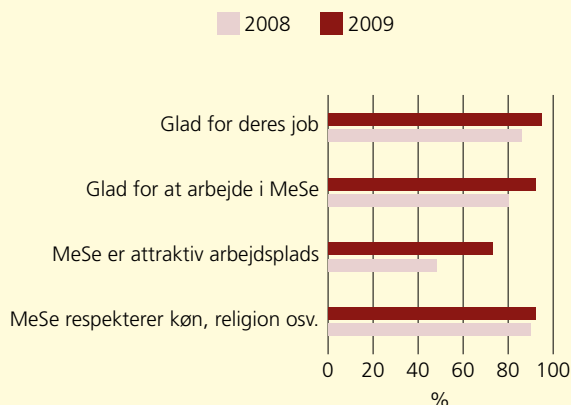
I forhold til egne medarbejdere arbejdes der forebyggende for at fremme medarbejdernes sundheds- og helbredsforhold ved at kombinere indsatsen for et bedre arbejdsmiljø med initiativer, der er rettet mod en sundere livsstil og øget trivsel. Derfor tilbyder Metroselskabet et sundhedstjek til alle medarbejdere, samt muligheden for at deltage i en sundhedsskole med fokus på livsstil og ernæring. Samtidig er der indført en sund kantineordning, og der er en frugtordning tilgængelig for medarbejderne. Endvidere tilbyder Selskabet massageordning og psykologordning for medarbejderne, som skal sikre medarbejdernes fastholdelse til arbejdspladsen i tilfælde af sygdom eller uheld. Samtidig har Selskabet ansat medarbejdere i fleksjobstillinger og er engageret i uddannelse, da Selskabet er godkendt som elevplads.

Metroselskabet kræver endvidere, at entreprenørerne i overensstemmelse med ILO-konvention nr. 94



## Metro Service medarbejdertilfredshed

Metro Service har fokus på medarbejdertilfredshed for at sikre tilfredse og motiverede medarbejdere. Metro Service undersøger løbende medarbejdernes tilfredshed. Resultaterne kan ses herunder:



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

## Antikorruption

For at sikre, at Metroselskabet fortsat ikke er udsat for korruption, har Selskabet iværksat tiltag, der imødegår korruption og bestikkelse. Metroselskabet er særlig opmærksom på emnet, da Selskabet administrerer og indgår kontrakter i forbindelse med både drift og anlæg af Metro, med et meget stort volumen.

### Politik

Metroselskabet har iværksat en gavepolitik samt udarbejdet retningslinjer for Whistleblowing for at modvirke korruption og bestikkelse. Begge er indarbejdet i Selskabets personalepolitik.

### Handlingsplan

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

Bestyrelsen har desuden valgt, at de selv er omfattet af ovenstående politikker, ligesom resten af Selskabet.

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

# Årsregnskab

# Regnskabspraksis

## Regnskabsgrundlag

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

Regnskabsperioden er den 1. januar – 31. december 2009. 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 dagsværdi. Afledte finansielle instrumenter indregnes under henholdsvis tilgodehavender og forpligtelser. Ændringer i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter indregnes løbende i resultatopgørelsen som finansielle poster.

## Resultatopgørelsen

### Indtægter

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

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

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

Andre driftsindtægter omfatter indtægter for leje af arbejdspladser og mindre indtægter fra bl.a. lejemål.

### Metroens driftsomkostninger

Metroens driftsomkostninger omfatter udgifter til driftsentreprenøren, interessentskabets omkostninger til kontraktstyring m.v., samt øvrige omkostninger til opretholdelse af driften af Metroen.

### Personaleomkostninger

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

### Andre eksterne omkostninger

Under andre 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.

#### Metro i drift

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

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

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

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

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

### Bygninger, driftsmidler og inventar

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

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

Aktiver med en anskaffelsestid 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 salgskomkostninger 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.

### Nedskrivning 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 net-salgsprisen fratrukket salgsomkostninger eller kapitalværdien. Ved opgørelse af kapitalværdien tilbage diskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi, og under iagttagelse af forudsætningerne i langtidsbudgettet, jf. bilag til ledelsesberetningen.

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

### **Finansielle anlægsaktiver**

#### **Kapitalandele**

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

#### **Tilgodehavender**

Tilgodehavender under finansielle anlægsaktiver måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi, med fradrag af nedskrivninger til imødegåelse af forventede tab.

#### **Omsætningsaktiver**

##### **Ejendomme**

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

#### **Tilgodehavender**

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

#### **Værdipapirer**

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

#### **Likvide beholdninger**

Likvide beholdninger omfatter kontante beholdninger og korte bankindeståender samt værdipapirer, med en restløbetid på anskaffelsestidspunktet, under 3 måneder og som uden hindring kan omsættes til likvider og hvorpå der kun er ubetydelige risici for værdiændringer. Værdipapirer og placeringer måles til dagsværdi på balancedagen.

#### **Hensatte forpligtelser**

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

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



### Langfristede gældsforpligtelser

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

Baggrunden for dette princip er, at selskabet konsekvent anlægger en porteføljetragtning i forbindelse med finansforvaltningen, og dette indebærer, at den tilsigtede eksponering over for forskellige finansielle risici tilvejebringes med forskellige finansielle instrumenter, både primære og afledte finansielle instrumenter. Det betyder, at der ikke i styringen af den finansielle markedsrisiko skelnes mellem for eksempel lån og derivater, men alene fokuseres på den samlede eksponering.

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

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

### Andre finansielle forpligtelser

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

## Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen for interessentskabet præsenteres efter den indirekte metode og viser pengestrømme vedrørende drift, investeringer og finansiering samt interessentskabets likvider ved årets begyndelse og slutning.

Pengestrømme vedrørende driftsaktiviteter opgøres som driftsresultat reguleret for ikke-kontante driftsposter.

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

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

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortfristede værdipapirer.

## Segmentoplysninger

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

## Nøgletal

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







# Resultatopgørelse

for perioden 1. januar - 31. december 2009

Note	(alle tal i 1.000 kr.)	2009	2008
<b>Indtægter</b>			
2	Metroens takstindtægter	522.019	492.664
2	Metroens driftsindtægter	134.733	121.780
	Værdi af eget arbejde	52.348	48.325
3	Andre driftsindtægter	12.723	7.578
	<b>Indtægter, i alt</b>	<b>721.823</b>	<b>670.347</b>
<b>Omkostninger</b>			
2	Metroens driftsomkostninger	-577.551	-538.277
4	Personaleomkostninger	-57.343	-47.821
5	Andre eksterne omkostninger	-21.146	-27.146
	<b>Omkostninger, i alt</b>	<b>-656.040</b>	<b>-613.244</b>
	<b>Resultat før ned- og afskrivninger</b>	<b>65.783</b>	<b>57.103</b>
	Ned- og afskrivninger	-596.023	-575.499
	<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>-530.240</b>	<b>-518.396</b>
6	<b>Finansielle poster</b>		
	Finansielle indtægter	159.969	243.493
	Finansielle omkostninger	-46.601	-1.773
	<b>Finansielle poster, i alt</b>	<b>113.368</b>	<b>241.720</b>
	<b>Årets resultat</b>	<b>-416.872</b>	<b>-276.676</b>
	<b>Forslag til resultatdisponering</b>		
	Overført til næste år	-416.872	-276.676

# Balance

## Aktiver

Pr. 31. december 2009

Note	(alle tal i 1.000 kr.)	2009	2008
<b>ANLÆGSAKTIVER</b>			
<b>Materielle anlægsaktiver</b>			
7	Anlæg af Metro	7.373	3.103
8	Metro i drift	5.182.014	5.329.891
9	Bygninger	63.757	56.731
9	Driftsmidler og inventar	129	200
	<b>Materielle anlægsaktiver, i alt</b>	<b>5.253.273</b>	<b>5.389.925</b>
<b>Finansielle anlægsaktiver</b>			
10	Andre kapitalandele	17.318	16.990
11	Tilgodehavender	1.047.617	1.062.702
	<b>Finansielle anlægsaktiver, i alt</b>	<b>1.064.935</b>	<b>1.079.691</b>
	<b>Anlægsaktiver, i alt</b>	<b>6.318.207</b>	<b>6.469.616</b>
<b>OMSÆTNINGSAKTIVER</b>			
12	Ejendomme	4.960	0
13	Tilgodehavender	1.566.188	1.515.845
14	Andre værdipapirer	1.151.177	1.150.829
14	Likvide beholdninger	650.835	813.697
	<b>Omsætningsaktiver, i alt</b>	<b>3.373.160</b>	<b>3.480.371</b>
	<b>AKTIVER, I ALT</b>	<b>9.691.367</b>	<b>9.949.987</b>

# Balance

## Passiver

Pr. 31. december 2009

Note	(alle tal i 1.000 kr.)	2009	2008
<b>KAPITALINDESTÅENDE</b>			
	Primo	9.830.211	10.099.660
	Årets tilgang	-416.872	-269.448
15	<b>Kapitalindestående, i alt</b>	<b>9.413.339</b>	<b>9.830.211</b>
<b>LANGFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE</b>			
16	<b>Langfristede gældsforpligtelser, i alt</b>	<b>55.783</b>	<b>0</b>
<b>KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE</b>			
	Banklån	24.884	0
	Kreditorer	101.473	72.075
17	Anden gæld	95.888	47.701
	<b>Kortfristede gældsforpligtelser, i alt</b>	<b>222.245</b>	<b>119.776</b>
	<b>Gældsforpligtelser, i alt</b>	<b>278.027</b>	<b>119.776</b>
	<b>PASSIVER, I ALT</b>	<b>9.691.367</b>	<b>9.949.987</b>
18	Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser		
19	Revisionshonorar		
20	Nærtstående parter		
21	Valuta-, rente- og kreditrisiko		

# Pengestrømsopgørelse

<i>(alle tal i 1.000 kr.)</i>	2009	2008
<b>Pengestrømme fra driftsaktivitet</b>		
Metroens takstindtægter	522.019	492.664
Metroens driftsindtægter	134.733	121.780
Andre driftsindtægter	12.723	7.578
Metroomkostninger	-577.551	-538.277
Personaleomkostninger	-57.343	-47.821
Andre eksterne omkostninger	-21.146	-27.146
<b>Pengestrømme fra driftsaktivitet, i alt</b>	<b>13.435</b>	<b>8.777</b>
<b>Pengestrømme fra investeringsaktivitet</b>		
Investeringer i anlæg af Metro	-400.996	-394.033
Investeringer i bygninger, driftsmidler og inventar	-10.987	-39.583
Investeringer i værdipapirer (ekskl. markedsværdiregulering)	0	-500.000
<b>Pengestrømme fra investeringsaktivitet, i alt</b>	<b>-411.982</b>	<b>-933.616</b>
<b>Pengestrømme fra finansieringsaktivitet</b>		
Lånoptagelse, netto (ekskl. markedsværdiregulering)	0	0
Tilgodehavender	-35.586	-5.021
Kreditorer og anden gæld	102.468	-96.698
Nettofinansieringsomkostninger (ekskl. markedsværdiregulering)	142.994	228.167
<b>Pengestrømme fra finansieringsaktivitet, i alt</b>	<b>209.876</b>	<b>126.448</b>
Ændring i likvider	-188.672	-798.391
Likvider primo	813.697	1.609.715
Markedsværdiregulering, netto	25.809	2.372
<b>Likvider ultimo</b>	<b>650.835</b>	<b>813.697</b>



## Noter

### Note 1 Segmentoplysninger

<i>(alle tal i 1.000 kr.)</i>	<i>Etape 1-3</i>	<i>Cityringen</i>	<i>I alt</i>
Indtægter	669.475	52.348	721.823
Omkostninger	-603.692	-52.348	-656.040
<b>Resultat før ned- og afskrivninger</b>	<b>65.783</b>	<b>0</b>	<b>65.783</b>
Ned- og afskrivninger	-191.732	-404.290	-596.023
<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>-125.949</b>	<b>-404.290</b>	<b>-530.240</b>
<b>ANLÆGSAKTIVER</b>			
Anlæg af Metro	7.373	0	7.373
Metro i Drift	5.182.014	0	5.182.014
Bygninger	63.757	0	63.757
Driftsmidler og inventar	129	0	129
Finansielle anlægsaktiver	1.064.935	0	1.064.935
<b>Anlægsaktiver, i alt</b>	<b>6.318.207</b>	<b>0</b>	<b>6.318.207</b>
<b>OMSÆTNINGSAKTIVER</b>			
Ejendomme	0	4.960	4.960
Tilgodehavender	1.547.637	18.551	1.566.188
<b>Omsætningsaktiver, i alt</b>	<b>1.547.637</b>	<b>23.511</b>	<b>1.571.148</b>
<b>GÆLDSFORPLIGTELSE</b>			
Kreditorer	27.828	73.645	101.473
Anden gæld	67.094	28.794	95.888
<b>Gældsforpligtelser, i alt</b>	<b>94.921</b>	<b>102.439</b>	<b>197.360</b>



**Note 2 Driftsresultat Metro**

(alle tal i 1.000 kr.)	2009	2008
<b>Metroens takstindtægter</b>	<b>522.019</b>	<b>492.664</b>
<b>Metroens driftsindtægter</b>		
Udlejning af Metro	126.798	113.639
Øvrige indtægter	7.935	8.141
<b>Metroens driftsindtægter, i alt</b>	<b>134.733</b>	<b>121.780</b>
<b>Andre driftsindtægter</b>	<b>12.723</b>	<b>7.578</b>
<b>Indtægter, i alt</b>	<b>669.475</b>	<b>622.022</b>
<b>Metroens driftsomkostninger</b>		
Betaling for drift	-522.019	-496.858
Kontraktstyring mv.	-25.555	-22.119
Øvrige omkostninger	-29.977	-19.300
<b>Metroens driftsomkostninger, i alt</b>	<b>-577.551</b>	<b>-538.277</b>
<b>Administrationsomkostninger</b>	<b>-26.141</b>	<b>-26.642</b>
<b>Omkostninger, i alt</b>	<b>-603.692</b>	<b>-564.919</b>
<b>Resultat før afskrivninger</b>	<b>65.783</b>	<b>57.103</b>
Afskrivninger	-191.732	-185.854
<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>-125.949</b>	<b>-128.751</b>

Interessentskabet har udliciteret driften af Metroen. Lejebetalingen afhænger af Metroens samlede driftsresultat. I 2009 har Metroen haft 50 mio. passagerer (47 mio. i 2008). Takstindtægterne i 2009 er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt på 10,69 kr. (10,77 kr. i 2008). Resultat før afskrivninger af Metroens drift (ekskl. administration) udgør i 2009 79 mio. kr. (76 mio. kr. i 2008).

**Note 3 Andre driftsindtægter**

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

**Note 4 Personaleomkostninger**

<i>(alle tal i 1.000 kr.)</i>	2009	2008
Lønninger og honorarer	46.943	38.890
Pensioner	6.026	4.915
Udgifter til social sikring	2.062	2.536
Øvrige personaleomkostninger	2.312	1.479
<b>Personaleomkostninger, i alt</b>	<b>57.343</b>	<b>47.821</b>
Heraf udgør:		
Løn til direktionen	2.271	2.078
Øvrige udbetalinger til direktionen	732	191
Pension til direktionen	50	96
Honorar til bestyrelsen	1.731	1.744
Gennemsnitligt antal medarbejdere (årsværk)	78	68
Medarbejdere ultimo	93	71

I 2009 har der været direktørskifte, hvilket har medført en udbetaling af restferie på 0,5 mio. kr. som indgår under øvrige udbetalinger. Under øvrige udbetalinger indgår endvidere resultatløn for direktionen, som udgør op til 10% af ordinær løn.

**Note 5 Andre eksterne omkostninger**

<i>(alle tal i 1.000 kr.)</i>	2009	2008
Administrationsomkostninger	15.945	22.478
Konsulentomkostninger	5.202	4.669
<b>Andre eksterne omkostninger, i alt</b>	<b>21.146</b>	<b>27.146</b>

**Note 6 Finansielle poster**

(alle tal i 1.000 kr.)	2009	2008
<b>Finansielle indtægter</b>		
Renteindtægter fra finansielle anlægsaktiver	29.621	53.437
Renteindtægter fra tilgodehavender	57.495	77.250
Renteindtægter fra likvid beholdning og værdipapirer	72.846	99.253
Valutakursregulering	6	0
Markedsværdiregulering	0	13.552
<b>Finansielle indtægter, i alt</b>	<b>159.969</b>	<b>243.493</b>
<b>Finansielle omkostninger</b>		
Renteudgifter	-16.975	-1.773
Valutakursregulering	0	0
Markedsværdiregulering	-29.626	0
<b>Finansielle omkostninger, i alt</b>	<b>-46.601</b>	<b>-1.773</b>
<b>Finansielle poster, i alt</b>	<b>113.368</b>	<b>241.720</b>

Renteudgifter kommer primært fra den overtagne renteswap jf. note 16.

**Note 7 Anlæg af Metro**

(alle tal i 1.000 kr.)	Etape 1-3	Cityringen	I alt
<b>ANSKAFFELSESSUM</b>			
Primo	3.103	455.894	458.998
Årets netto tilgang	8.798	404.290	413.088
Overført til Metro i Drift	-4.529	0	-4.529
<b>Ultimo</b>	<b>7.373</b>	<b>860.184</b>	<b>867.557</b>
<b>NED- OG OPSKRIVNINGER</b>			
Primo	0	-455.894	-455.894
Årets opskrivninger	0	0	0
Årets nedskrivninger	0	-404.290	-404.290
<b>Ultimo</b>	<b>0</b>	<b>-860.184</b>	<b>-860.184</b>
<b>Bogført primoværdi</b>	<b>3.103</b>	<b>0</b>	<b>3.103</b>
<b>Bogført ultimoværdi</b>	<b>7.373</b>	<b>0</b>	<b>7.373</b>

Under Anlæg af Metro indgår omkostninger til implementering af rejsekort. Årets nedskrivning på Cityringen skyldes, at genindvindingsværdien er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

**Note 8 Metro i drift**

(alle tal i 1.000 kr.)	Tunnel og skal af underjordi- ske stationer	Andre faste anlæg	Rullende materiel mv.	Øvrige tekniske installationer	I alt
<b>ANSKAFELSESSUM</b>					
Primo	2.462.015	1.439.511	1.359.375	415.784	5.676.685
Årets netto tilgang	13.566	8.185	8.966	4.578	35.296
Overført fra Anlæg af Metro	0	0	0	4.529	4.529
<b>Ultimo</b>	<b>2.475.581</b>	<b>1.447.696</b>	<b>1.368.341</b>	<b>424.891</b>	<b>5.716.510</b>
<b>NED- OG AFSKRIVNINGER</b>					
Primo	-50.859	-60.286	-125.801	-109.849	-346.794
Årets afskrivninger	-26.086	-31.666	-65.685	-64.265	-187.701
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0
<b>Ultimo</b>	<b>-76.945</b>	<b>-91.951</b>	<b>-191.486</b>	<b>-174.114</b>	<b>-534.496</b>
<b>Bogført primoværdi</b>	<b>2.411.156</b>	<b>1.379.225</b>	<b>1.233.574</b>	<b>305.935</b>	<b>5.329.891</b>
<b>Bogført ultimoværdi</b>	<b>2.398.637</b>	<b>1.355.745</b>	<b>1.176.855</b>	<b>250.777</b>	<b>5.182.014</b>

**Note 9 Bygninger, Driftsmidler og inventar**

(alle tal i 1.000 kr.)	Driftsmidler og inventar	Midlertidigt kontorbyggeri	I alt
<b>ANSKAFELSESSUM</b>			
Primo	309	59.354	59.663
Årets netto tilgang	0	10.987	10.987
<b>Ultimo</b>	<b>309</b>	<b>70.341</b>	<b>70.650</b>
<b>AFSKRIVNINGER</b>			
Primo	-109	-2.624	-2.733
Årets afskrivninger	-71	-3.961	-4.031
<b>Ultimo</b>	<b>-180</b>	<b>-6.584</b>	<b>-6.764</b>
<b>Bogført primoværdi</b>	<b>200</b>	<b>56.731</b>	<b>56.930</b>
<b>Bogført ultimoværdi</b>	<b>129</b>	<b>63.757</b>	<b>63.886</b>

Afskrivningerne foretages lineært over aktivernes forventede levetid.



**Note 10 Kapitalandele**

<i>(alle tal i 1.000 kr.)</i>	<i>Rejsekort A/S</i>	<i>Rejseplanen A/S</i>	<i>I alt</i>
Primo	16.990	0	16.990
Årets tilgang	0	328	328
Årets afgang	0	0	0
<b>Ultimo</b>	<b>16.990</b>	<b>328</b>	<b>17.318</b>

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

**Note 11 Tilgodehavender, Finansielle anlægsaktiver**

<i>(alle tal i 1.000 kr.)</i>	<i>Frederiksberg Kommune</i>	<i>Øvrige tilgodehavender</i>	<i>I alt</i>
Primo	1.035.267	27.435	1.062.702
Årets tilgang	29.621	8.155	37.776
Årets afgang	-52.861	0	-52.861
<b>Ultimo</b>	<b>1.012.027</b>	<b>35.590</b>	<b>1.047.617</b>

Øvrige tilgodehavender er selskabets ansvarlige lånekapital til Rejsekort A/S. Tilgodehavende hos Frederiksberg Kommune afdrages ved, at Frederiksberg Kommune årligt indbetaler ca. 53 mio. kr. til afdrag og renter.

**Note 12 Ejendomme**

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

Ved stiftelsen 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 13 Tilgodehavender, Omsætningsaktiver**

Interessentskabet har med henblik på at sikre anlægsentreprenøren en rimelig likviditet i anlægsperioden etableret en likviditetsordning (likviditetsbro). I "Tilgodehavender" pr. 31. december 2009 er indeholdt akkumuleret udbetaling på 839 mio. kr.

Under tilgodehavender indgår tillige tilgodehavende moms med 23 mio.kr. Periodiserede renter udgør 33 mio. kr.

Af tilgodehavender pr. 31. december 2009 forfalder 1.473 mio. kr. til betaling senere end 31. december 2010.

**Note 14 Værdipapirer og likvide beholdninger**

(alle tal i 1.000 kr.)	2009	2008
Værdipapirer over 3 måneder	1.151.177	1.150.829
<b>Andre værdipapirer, i alt</b>	<b>1.151.177</b>	<b>1.150.829</b>
Likvide midler	19	11.683
Aftaleindskud	650.816	802.014
Værdipapirer under 3 måneder	0	0
<b>Likvide beholdninger, i alt</b>	<b>650.835</b>	<b>813.697</b>

**Note 15 Kapitalindestående**

(alle tal i 1.000 kr.)	Indskud eksisterende Metro	Ejerindskud	Overført resultat	I alt
Primo	660.857	9.590.000	-420.646	9.830.211
Årets tilgang	0	0	-416.872	-416.872
<b>Ultimo</b>	<b>660.857</b>	<b>9.590.000</b>	<b>-837.518</b>	<b>9.413.339</b>

**Note 16 Langfristede gældsforpligtelser**

(alle tal i 1.000 kr.)	Udløb	2009	2008
Renteswap	2031	55.783	0
<b>Anden gæld, i alt</b>		<b>55.783</b>	<b>0</b>

I forlængelse af stiftelsen af Metroselskabet har selskabet i 2009 overtaget en realrenteswap med en hovedstol på EUR 135 mio.

**Note 17 Anden gæld**

(alle tal i 1.000 kr.)	2009	2008
Skyldig A-skat	1.797	1.732
Skyldige feriepenge	7.392	6.220
Skyldige omkostninger	86.699	39.749
<b>Anden gæld, i alt</b>	<b>95.888</b>	<b>47.701</b>

Af skyldige omkostninger vedrører 31 mio.kr. periodiserede rentebetalinger.

**Note 18 Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser****KONTRAKTLIGE FORPLIGTELSE**

Metro under anlæg (igangværende kontrakter i mio. kr.)	144
Metro i drift (igangværende kontrakter i mio. kr.)	28
	<b>172</b>

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører vedrørende Metro har en samlet restværdi på 172 mio. kr.

Med henblik på driften af Metro indtil oktober 2010 er der endvidere indgået kontrakt med en samlet restværdi på 257 mio. kr. Selskabet har i januar 2010 indgået kontrakt om driften frem til december 2015 til en samlet værdi af 1.345 mio.kr. Ud over kontraktbetalinger vil der være mulighed for incitaments betalinger

**EVENTUALFORPLIGTELSE**

Den store anlægsentreprenør på Metroens første to etaper, COMET, har i forbindelse med entreprenørens slutopgørelse over for Metroselskabet fremsat krav om merbetaling på ca. 2 milliarder kr. Kravet vedrører årene 1999 og fremefter og omfatter således en periode, hvor anlægsarbejdet er forløbet uden væsentlige problemer. Selskabet har efter at have gennemgået kravene meddelt COMET, at disse krav i det væsentlige må afvises på det foreliggende grundlag. COMET har efterfølgende indbragt kravet for en voldgift, jf. ledelsesberetningen side 8.

Anlægsentreprenøren på Metroens etape 3, Hoffmann/Arkil-Novejfa, har i forbindelse med entreprenørens slutopgørelse over for Metroselskabets fremsat krav om merbetaling på ca. 81 mio.kr. Selskabet har efter at have gennemgået kravene meddelt entreprenøren, at disse krav i det væsentlige må afvises. Entreprenøren har efterfølgende indbragt kravet for en voldgift, jf. ledelsesberetningen side 8.

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

**Note 19 Revisions- og rådgivningshonorar**

(alle tal i 1.000 kr.)	2009	2008
Revisionsdirektoratet for Københavns Kommune	0	120
Rigsrevisionen	350	413
Kommunernes Revision A/S	300	280
Deloitte	350	0
<b>Revisionshonorar, i alt</b>	<b>1.000</b>	<b>813</b>
Andre ydelser (Deloitte)	1.551	0
<b>Rådgivningshonorar, i alt</b>	<b>1.551</b>	<b>0</b>

**Note 20 Nærtstående parter**

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

Interessentskabets ejere har indbetalt ejerindskud, jf. note 11

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

Herudover har der ikke i årets løb været gennemført transaktioner med interessentskabets nærtstående parter.

**Note 21 Valuta-, rente- og kreditrisiko****VALUTAKURSRISIKO**

Interessentskabet har foretaget likviditetsplaceringer i banker samt købt obligationer. Likviditetsplaceringerne er foretaget i DKK.

**RENTERISIKO**

Likviditetsplaceringer fordelt på løbetid og renter, pr. 31. december 2009 (mio. kr.)

	<i>Effektiv rente</i>	<i>Obligationer</i>	<i>Likvide beholdninger</i>	<i>Beløb til nominel værdi</i>	<i>Beløb til dagsværdi</i>
<b>Fast rente</b>					
0-1 år	4,50%	676	-	650	676
1-2 år	-	-	-	-	-
2-3 år	-	-	-	-	-
<b>Variabel rente</b>					
0-1 år	1,66%	502	654	1.150	1.156
1-2 år	-	-	-	-	-
2-3 år	-	-	-	-	-

**KREDITRISIKO**

Ved likviditetsplaceringer 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 2009

<i>Total modpartseksposering (dagsværdi, mio. kr.)</i>	<i>Placeringer/ Obligationer</i>
AAA	676
AA	503
A	653
<b>Total</b>	<b>1.832</b>



# Metroselskabets bestyrelse og direktion

## Bestyrelse

### **Henning Christophersen (Bestyrelsesformand)**

Udpeget af staten

Fhv. Minister og EU-kommisær

#### *Tillidshverv:*

Seniorpartner i Kreab A/B

Bestyrelsesformand for The European Institute of  
Public Administration

Bestyrelsesmedlem i Danske Bank

Bestyrelsesmedlem i Rockwoolfonden

### **Jesper Christensen (Næstformand)**

Udpeget af Københavns Kommune

1. næstformand for Københavns Borger-  
repræsentation

#### *Tillidshverv:*

Medlem af Økonomiudvalget

Medlem af Børne og Ungdomsudvalget

### **Jørgen Glenthøj (Næstformand)**

Udpeget af Frederiksberg Kommune

Borgmester i Frederiksberg Kommune

#### *Tillidshverv:*

Bestyrelsesformand for Frederiksberg Energi A/S

Bestyrelsesmedlem i R98

Bestyrelsesmedlem i Kommunekemi A/S

Bestyrelsesmedlem i Kommunernes Landsforening  
(repræsentantskab samt kommunekontaktråd for  
Hovedstaden)

Bestyrelsesmedlem i Zoologisk have

Bestyrelsesmedlem i Øresundskomiteen

Bestyrelsesmedlem i Wonderful Copenhagen Fonden

Bestyrelsesmedlem i Frederiksberg Elnet A/S  
(observatørpost)

Bestyrelsesmedlem i Frederiksberg Kommunes  
Erhvervsråd,

Medlem af Movias repræsentantskab

### **Birgit Aagaard-Svendsen**

Udpeget af staten

Direktør for J. Lauritzen A/S og Landlov Aps

#### *Tillidshverv:*

Bestyrelsesformand for Handyventure Singapore Pte

Bestyrelsesformand for en række datterselskaber af  
J. Lauritzen A/S

Bestyrelsesmedlem i Danske Bank A/S

Bestyrelsesmedlem i en række datterselskaber af  
J. Lauritzen A/S

Medlem af Rådet for Det Norske Veritas.

**Hans Jensen**

Udpeget af staten  
Fhv. formand for LO

*Tillidshverv:*

Bestyrelsesformand for A/S A-Pressen  
Bestyrelsesformand for Højstrupgård A/S  
Bestyrelsesmedlem i A/S Panda VVS  
Bestyrelsesmedlem i Fondsmæglerselskabet af  
2004 A/S  
Bestyrelsesmedlem i FMS Holding af 2004 A/S  
Bestyrelsesmedlem i Dansk Erhvervsinvestering A/S  
og Dansk Innovationsinvestering P/S  
Bestyrelsesmedlem i Basen Invest A/S  
Formand for Dansk Folkeferie  
Formand for Danmarks Nationalbanks  
repræsentantskab

**Ayfer Baykal**

Udpeget af Københavns Kommune  
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

*Tillidshverv:*

Bestyrelsesmedlem i Movia  
Medlem af Økonomiudvalget  
Medlem af Kultur- og Fritidsudvalget  
Medlem af Københavns Integrationsråd  
Næstformand i Indvandrerkvindene Centret på  
Nørrebro  
Næstformand i foreningen Loftsrømte Ekspert  
Medlem af Politiskforum DGI

**Birthe Skaarup**

Udpeget af Københavns Kommune  
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

*Tillidshverv:*

Medlem af Fritids- og Kulturudvalget  
Medlem af Sundhed – og Omsorgsudvalget  
Bestyrelsesmedlem i Kræftens Bekæmpelse i  
Region Hovedstaden  
Bestyrelsesmedlem for Videns og Forskningscenter  
for Alternativ behandling

**Jens H. Gravgaard**

Valgt af medarbejderne  
Projektleder

*Tillidshverv:*

Bestyrelsesmedlem i Dansk Forening for Tunnel- og  
Undergrundsarbejde

**Bente G. Rønnebæk**

Valgt af medarbejderne  
Bogholder

## Direktion

**Henrik Plougmann Olsen**

Administrerende direktør

*Tillidshverv:*

Bestyrelsesmedlem i Rejsekort A/S

# Påtegninger

# Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2009 for Metroselskabet I/S.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven (regnskabsklasse D), danske regnskabsvejledninger og interessentskabskontraktens bestemmelser om regnskabsaflæggelse. Det er vores opfattelse, at den valgte regnskabspraksis er hensigtsmæssig, og at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver, finansielle stilling og resultat samt pengestrømme. Samtidig er det vores opfattelse at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for de forhold, beretningen omhandler.

Årsrapporten indstilles til interessenternes godkendelse.

København, 12. april 2010

## Direktion

Henrik Plougmann Olsen

## Bestyrelse

Henning Christophersen (formand)

Jesper Christensen (næstformand)

Jørgen Glenthøj (næstformand)

Birgit Aagaard-Svendsen

Hans Jensen

Ayfer Baykal

Birthe Skaarup

Jens H. Gravgaard

Bente G. Rønnebæk

# Den uafhængige revisors påtegning

Til interessenterne i Metroselskabet I/S

## Påtegning på årsregnskabet

Vi har revideret årsregnskabet for Metroselskabet I/S for perioden 1. januar - 31. december 2009, side 30-47. Årsregnskabet omfatter anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse, og noter. Årsrapporten aflægges efter bestemmelserne i interessentskabskontrakten mellem Den Danske Stat, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om Metroselskabet I/S og årsregnskabsloven samt danske regnskabsvejledninger.

## Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for at udarbejde og aflægge et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med bestemmelserne i interessentskabskontrakten mellem Den Danske Stat, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om Metroselskabet I/S og årsregnskabsloven samt danske regnskabsvejledninger. Dette ansvar omfatter udformning, implementering og opretholdelse af interne kontroller, der er relevante for at udarbejde og aflægge et årsregnskab, der giver et retvisende billede uden væsentlig fejlinformation, uanset om fejlinformationen 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 og den udførte revision

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført vores revision i overensstemmelse med danske revisionsstandarder og god offentlig revisionsskik, jf. lov om revisionen af statens regnskaber m.m. Disse standarder kræver, at vi lever op til etiske krav samt planlægger og udfører revisionen med henblik på at opnå høj grad af sikkerhed for, at årsregnskabet ikke indeholder væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter handlinger for at opnå revisionsbevis for de beløb og oplysninger, der er anført i årsregnskabet. De valgte handlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurderingen af risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor interne kontroller, der er relevante for Metroselskabet I/S' udarbejdelse og aflæggelse af et årsregnskab, der giver et retvisende billede, med henblik på at udforme revisionshandling, der er passende efter omstændighederne, men ikke med det formål at udtrykke en konklusion om effektiviteten af Metroselskabet I/S' interne kontrol. En revision omfatter endvidere stillingtagen til, om den af ledelsen anvendte regnskabspraksis er passende, om de af ledelsen udøvede regnskabsmæssige skøn er rimelige samt en vurdering af den samlede præsentation af årsregnskabet. Revisionen omfatter desuden en vurdering af, om der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der i videst muligt omfang sikrer, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabet, er i overensstemmelse med love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

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

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

## Konklusion

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Metroselskabet I/S' aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2009 samt af resultatet af Metroselskabet I/S' aktiviteter og pengestrømme for perioden 1. januar - 31. december 2009 i overensstemmelse med bestemmelserne i interessentskabskontrakten mellem Den Danske Stat, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om Metroselskabet I/S og årsregnskabsloven samt danske regnskabsvejledninger. Det er ligeledes vores opfattelse, at der er etableret forretningsgange og interne



kontroller, der i videst muligt omfang sikrer, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabet, er i overensstemmelse med love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

#### **Supplerende oplysning**

Interessentskabets hovedentreprenør på Metroens etape 1 og 2 har fremsat krav om merbetaling. Vi henviser i den forbindelse til bemærkningerne i ledelsesberetningen side 8 om Voldgiftssager" og til note 18 i årsregnskabet. Vi er enige i den af ledelsen foretagne beskrivelse.

#### **Udtalelse om ledelsesberetningen**

Ledelsen har ansvaret for at udarbejde en ledelsesberetning, der indeholder en retvisende redegørelse i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Revisionen har ikke omfattet ledelsesberetningen, men vi har i henhold til årsregnskabsloven gennemlæst ledelsesberetningen i årsrapporten. Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den gennemførte revision af årsregnskabet.

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

#### **Erklæring om udført forvaltningsrevision**

I forbindelse med den finansielle revision af Metroselskabet I/S' årsregnskab for 2009 har vi foretaget en vurdering af, hvorvidt der for udvalgte områder er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af Metroselskabet I/S, og om oplysningerne i årsrapporten om mål og resultater er dokumenterede og dækkende for Metroselskabet I/S' virksomhed i 2009.

#### **Ledelsens ansvar**

Metroselskabet I/S' ledelse har ansvaret for, at der etableres retningslinjer og procedurer, der sikrer, at der tages skyldige økonomiske hensyn ved Metroselskabet I/S' forvaltning, og at oplysningerne i årsrapporten om mål og resultater er dokumenterede og dækkende for Metroselskabet I/S' virksomhed i 2009.

#### **Revisors ansvar og den udførte forvaltningsrevision**

I overensstemmelse med god offentlig revisionsskik, jf. lov om revisionen af statens regnskaber m.m. har vi for udvalgte forvaltningsområder undersøgt, om Metroselskabet I/S har etableret forretningsgange, der i videst muligt omfang sikrer en økonomisk hensigtsmæssig forvaltning. Vi har endvidere stikprøvevist gennemgået oplysningerne i årsrapporten om mål og resultater for Metroselskabet I/S. Vores arbejde er udført med henblik på at opnå begrænset sikkerhed for, at forvaltningen på de udvalgte områder er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde, og at oplysningerne i årsrapporten om mål og resultater er dokumenterede og dækkende for Metroselskabet I/S' virksomhed i 2009.

#### **Konklusion**

Ved den udførte forvaltningsrevision er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at forvaltningen i 2009 på de områder, vi har undersøgt, ikke er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde, eller at oplysningerne i årsrapporten om mål og resultater ikke er dokumenterede og dækkende for Metroselskabet I/S' virksomhed i 2009.

København, den 12. april 2010

#### **Rigsrevisionen**

Henrik Otbo, Rigsrevisor

/ Anne Aagaard, Kontorchef

#### **BDO Kommunernes Revision Godkendt revisionsaktieselskab**

Lasse Jensen, Statsautoriseret revisor

#### **Deloitte**

Lynge Skovgaard, Statsautoriseret revisor

/ John Menå, Statsautoriseret revisor

# Bilag til ledelsesberetningen

# Metroselskabets langtidsbudget 2010

Metroselskabets langtidsbudget viser forventningerne til den langsigtede økonomiske udvikling i selskabet.

I forhold til det langtidsbudget, der lå til grund for stiftelsen af Metroselskabet, er der ændret på to væsentlige områder:

- De kvalitetssikrede og detaljerede prognoser for metroens etape 1-3 for perioden frem til åbning af Cityringen på grundlag af den opdaterede trafikmodel (OTM 5) er indarbejdet
- Anlægsbudgettet for det af Metroselskabet udarbejdede optimerede dispositionsforslag for Cityringen er indarbejdet

Langtidsbudget 2010 for Metroselskabet viser, at selskabet i overensstemmelse med det senest gældende langtidsbudget 2009 forventes at være gældfrit i 2059. Dette er en forlængelse med 2 år i forhold til langtidsbudgettet ved stiftelsen af Metroselskabet. Den maksimale gæld nås i 2019, hvor den er på ca. 13,4 mia. kr. i 2010-priser. I løbende priser forventes den maksimale gæld at nås i 2029 med 17,1 mia. kr.

Det er forventningen, at Metroselskabet kan fremlægge et mere konsolideret langtidsbudget, når kontrakterne om Cityringen er indgået – det vil sige i forbindelse med budget 2011.

## Forudsætninger for langtidsbudgettet

Langtidsbudgettet er angivet i henholdsvis faste 2010-priser (skema A) og løbende priser (skema B):

### Passagertal og takster

1. Der er for Cityringen taget udgangspunkt i de passagerprognoser, som lå til grund for principaftalen om Cityringen. Med et passagertal i 2019 på 45 mio. passagerer stigende til 75 mio. passagerer i 2023. Der er efterfølgende indarbejdet passagerfrafald som følge af takststigninger.
2. Der er for Metroens etape 1-3 taget udgangspunkt i passagerprognosen baseret på den senest opdaterede trafikmodel (OTM 5). Det vil sige et passagertal i 2012 på 58 mio. passagerer stigende til 62 mio. passagerer i 2018. Der er efterfølgende indarbejdet et passagerfrafald i 2012 som følge af den planlagte midlertidige lukning af regionaltogsperronen på Nørreport.
3. Der er taget udgangspunkt i takstforudsætningerne, som lå til grund for principaftalen om Cityringen. Disse takstforudsætninger er reguleret til 2010-priser baseret på den realiserede udvikling i taksterne i perioden og for Metroens etape 1-3 endvidere justeret i overensstemmelse med den registrerede passagersammensætning efter ibrugtagning af etape 3 til lufthavnen. Taksten pr.

påstiger er i 2010 budgetteret med 10,86 kr. Der er forudsat en real takststigning i perioden 2004-2018 på 14,3 pct., hvilket er i overensstemmelse med beregningsforudsætningerne i den opdaterede passagerprognose.

#### Drifts- og anlægsomkostninger

4. Driftsomkostningerne for etape 1-3 er estimeret på baggrund af selskabets forventninger til omkostningerne efter genudbuddet af drifts- og vedligeholdelsesopgaven. Forventningerne er baseret på erfaringerne fra driften de første 8 år. For Cityringen er der taget udgangspunkt i udredningsrapporten om Cityringen. I 2018 budgetteres med omkostninger til driftsmobilisering for Cityringen på i alt 132 mio. kr. i 2005-priser, svarende til 155 mio. kr. i 2010-priser.
5. Anlægsomkostningerne til Cityringen er fastlagt med udgangspunkt i Metroselskabets optimerede dispositionsforslag. De samlede anlægsomkostninger er vurderet til 15,4 mia. kr. i 2005-priser. Opregning af restbudget fra 2005-priser til aktuelt prisniveau er baseret på Finanslovens anlægsindeks.
6. Reinvesteringerne i forbindelse med Cityringen er baseret på forudsætningerne i principaftalen og udgør hvert 10. år 205 mio. kr., hvert 25. år 923 mio. kr. og efter 50 år herudover 410 mio. kr. i 2005-priser. Opregning fra 2005-priser til aktuelt prisniveau er baseret på Finanslovens anlægsindeks.
7. Der er forudsat reinvesteringer i forbindelse med etape 1-3 hvert 10. år på 276 mio. kr. i 2010-priser. Der er i overensstemmelse med interessentskabskontrakten ikke indregnet reinvesteringer i tog, tunneller og stationer.

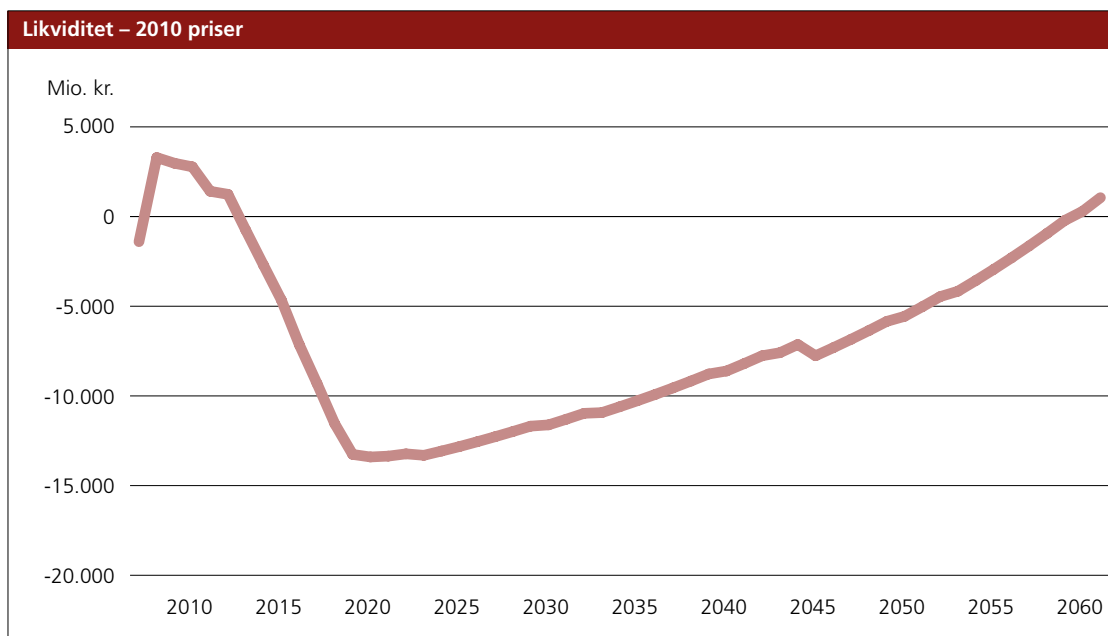
#### Øvrige forhold

8. Der er ikke indregnet ekstraordinære betalinger som følge af afklaring i forbindelse med voldgiftssagen anlagt af COMET (etape 1-3).
9. Anlægsentreprenørens (etape 1-3) gæld til Metroselskabet i form af den etablerede likviditetsbro forudsættes betalt i 2011 og at være forrentet frem til dette tidspunkt med en realrente på 6 pct. p.a.
10. Metroen er momsregistreret, hvorfor selskabets indtægter fra drift af Metroen er fratrukket moms, mens momsudgifter ved anlæg af Metroen afløftes.
11. 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.
12. Det forudsættes, at nettooverskud forrentes med en realrente på 2 pct. p.a., mens nettogæld som udgangspunkt forrentes med en realrente på 4 pct. p.a. På kort sigt tages hensyn til selskabets faktiske renteforventninger.
13. Det forudsættes i skema B (budgettet i løbende priser), at alle priser fra 2010 stiger med 2 pct. p.a.

# Langtidsbudget for Metroselskabet I/S

(Skema A – 2010 priser)

Rentesats, likviditetsbro	6%
Realrente, gæld	4%
Inflation	0%
Realrente, indestående	2%
Anlægssum Cityringen (2005 prisniveau)	15.417 mio kr.





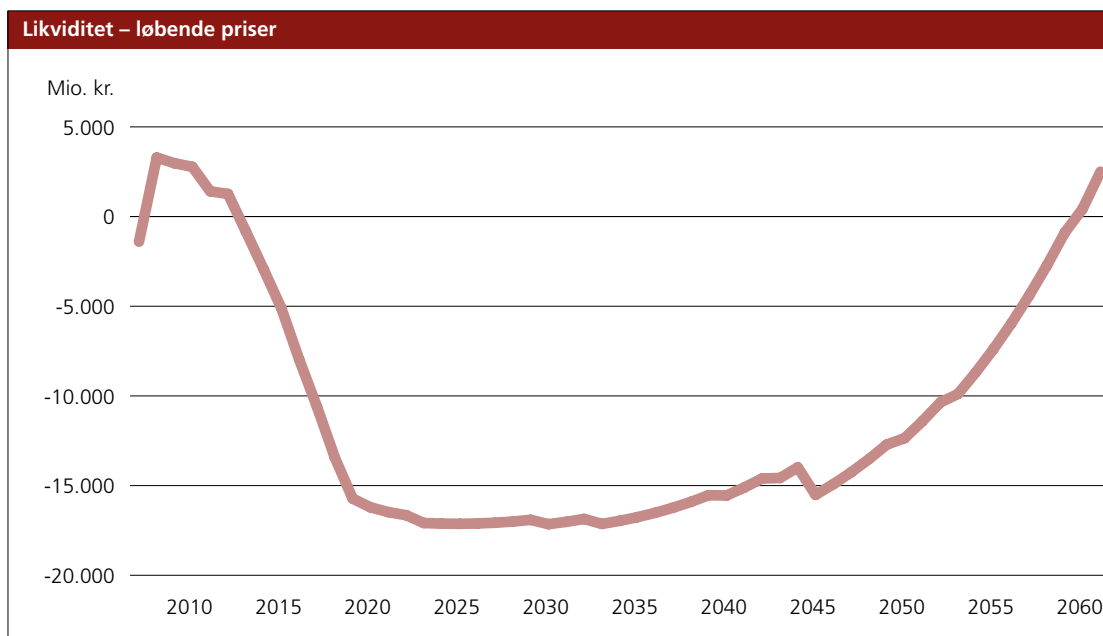
Mio. kr

År	Etape 1-3		Cityringen					Driftsoverskud				Likviditetsvirkning	Rentesats	Renter	Bevægelse	Kasse primo	Kasse ultimo
	Tilgodehavender	Anden gæld	Investeringer	Reinvesteringer	Investeringer	Reinvesteringer	Indeks-ering	Etape 1-3		Cityringen							
								Indtægter	Udgifter	Indtægter	Udgifter						
01.01.2007	1.268	105	0	0	-4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1.402
2007	4.842	75	-172	0	-56	0	-7	380	-354	0	0	4.708	5%	-17	4.691	-1.402	3.288
2008	58	-142	-53	0	-339	0	-50	501	-444	0	0	-469	5%	152	-317	3.288	2.971
2009		138	-90	0	-377	0	-56	513	-459	0	0	-330	2%	131	-199	2.971	2.772
2010		129	-28	-18	-1.302	0	-227	556	-488	0	0	-1.377	2%	15	-1.362	2.772	1.409
2011	1.243	74	-22	-42	-1.605	0	-279	588	-439	0	0	-483	2%	314	-169	1.409	1.240
2012		72	-11	-150	-1.773	0	-308	606	-443	0	0	-2.007	2%	5	-2.002	1.240	-762
2013		71	0	-66	-1.780	0	-310	620	-445	0	0	-1.910	4%	-49	-1.959	-762	-2.721
2014		69	0	0	-1.758	0	-306	625	-445	0	0	-1.814	4%	-125	-1.939	-2.721	-4.660
2015		-91	0	0	-2.005	0	-349	628	-445	0	0	-2.261	4%	-212	-2.473	-4.660	-7.133
2016		-89	0	0	-1.676	0	-292	634	-447	0	0	-1.868	4%	-303	-2.171	-7.133	-9.305
2017		-87	0	0	-1.675	0	-291	637	-447	0	0	-1.864	4%	-390	-2.254	-9.305	-11.559
2018		-85	0	0	-1.069	0	-195	735	-467	0	-155	-1.236	4%	-467	-1.703	-11.559	-13.262
2019		-84	0	0	0	0	0	740	-468	500	-327	361	4%	-504	-142	-13.262	-13.404
2020			0	0	0	0	0	751	-470	624	-351	553	4%	-506	48	-13.404	-13.357
2021			0	0	0	0	0	763	-472	707	-368	629	4%	-502	127	-13.357	-13.230
2022			0	-276	0	0	0	763	-472	790	-385	419	4%	-501	-82	-13.230	-13.312
2023			0	0	0	0	0	774	-475	831	-393	738	4%	-498	239	-13.312	-13.073
2024			0	0	0	0	0	774	-475	831	-393	738	4%	-489	249	-13.073	-12.824
2025			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-479	268	-12.824	-12.555
2026			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-468	279	-12.555	-12.276
2027			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-457	290	-12.276	-11.986
2028			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-445	302	-11.986	-11.685
2029			0	0	0	-205	-36	786	-477	831	-393	506	4%	-438	68	-11.685	-11.616
2030			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-430	317	-11.616	-11.300
2031			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-418	329	-11.300	-10.971
2032			0	-276	0	0	0	786	-477	831	-393	470	4%	-430	41	-10.971	-10.930
2033			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-422	325	-10.930	-10.605
2034			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-409	337	-10.605	-10.268
2035			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-396	351	-10.268	-9.917
2036			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-382	365	-9.917	-9.552
2037			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-367	380	-9.552	-9.172
2038			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-352	395	-9.172	-8.777
2039			0	0	0	-205	-36	786	-477	831	-393	506	4%	-341	165	-8.777	-8.612
2040			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-330	417	-8.612	-8.195
2041			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-313	434	-8.195	-7.761
2042			0	-276	0	0	0	786	-477	831	-393	470	4%	-301	169	-7.761	-7.591
2043			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-289	458	-7.591	-7.133
2044			0	0	0	-923	-161	786	-477	831	-393	-336	4%	-292	-628	-7.133	-7.762
2045			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-296	451	-7.762	-7.310
2046			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-278	469	-7.310	-6.841
2047			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-259	488	-6.841	-6.353
2048			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-239	508	-6.353	-5.845
2049			0	0	0	-205	-36	786	-477	831	-393	506	4%	-224	282	-5.845	-5.563
2050			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-208	539	-5.563	-5.024
2051			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-186	561	-5.024	-4.463
2052			0	-276	0	0	0	786	-477	831	-393	470	4%	-169	301	-4.463	-4.162
2053			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-152	595	-4.162	-3.567
2054			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-128	619	-3.567	-2.948
2055			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-103	644	-2.948	-2.304
2056			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-77	670	-2.304	-1.634
2057			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-51	696	-1.634	-938
2058			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	4%	-23	724	-938	-214
2059			0	0	0	-205	-36	786	-477	831	-393	506	4%	1	508	-214	294
2060			0	0	0	0	0	786	-477	831	-393	747	2%	13	760	294	1.054

## Langtidsbudget for Metroselskabet I/S

(Skema B – løbende priser)

Rentesats, likviditetsbro	8%
Realrente, gæld	4%
Inflation	2%
Realrente, indestående	2%
Anlægssum Cityringen (2005 prisniveau)	15.417 mio kr.



Mio. kr

År	Etape 1-3		Cityringen					Driftsoverskud				Likviditets- virkning	Rentesats	Renter	Bevægelse	Kasse primo	Kasse ultimo
	Tilgode- havender	Anden gæld	Investe- ringer	Reinveste- ringer	Investe- ringer	Reinveste- ringer	Indeks- ering	Etape 1-3		Cityringen							
								Indtægter	Udgifter	Indtægter	Udgifter						
01.01.2007	1.268	105	0	0	-4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1.402
2007	4.842	75	-172	0	-56	0	-7	380	-354	0	0	4.708	5%	-17	4.691	-1.402	3.288
2008	58	-142	-53	0	-339	0	-50	501	-444	0	0	-469	5%	152	-317	3.288	2.971
2009		138	-90	0	-377	0	-56	513	-459	0	0	-330	4%	131	-199	2.971	2.772
2010		129	-28	-18	-1.302	0	-227	556	-488	0	0	-1.377	4%	15	-1.362	2.772	1.409
2011	1.268	75	-23	-43	-1.637	0	-285	600	-448	0	0	-493	4%	343	-150	1.409	1.259
2012		75	-12	-156	-1.845	0	-321	630	-460	0	0	-2.088	4%	9	-2.079	1.259	-820
2013		75	0	-70	-1.888	0	-329	658	-473	0	0	-2.027	6%	-90	-2.117	-820	-2.937
2014		75	0	0	-1.902	0	-331	676	-481	0	0	-1.964	6%	-216	-2.180	-2.937	-5.117
2015		-100	0	0	-2.213	0	-385	693	-492	0	0	-2.497	6%	-364	-2.861	-5.117	-7.978
2016		-100	0	0	-1.887	0	-328	714	-503	0	0	-2.104	6%	-526	-2.630	-7.978	-10.608
2017		-100	0	0	-1.925	0	-335	731	-514	0	0	-2.141	6%	-687	-2.828	-10.608	-13.436
2018		-100	0	0	-1.252	0	-229	862	-547	0	-182	-1.448	6%	-837	-2.286	-13.436	-15.722
2019		-100	0	0	0	0	0	884	-559	597	-390	432	6%	-920	-488	-15.722	-16.210
2020			0	0	0	0	0	916	-573	760	-428	675	6%	-942	-267	-16.210	-16.477
2021			0	0	0	0	0	949	-587	879	-458	782	6%	-954	-172	-16.477	-16.649
2022			0	-351	0	0	0	967	-599	1.002	-488	532	6%	-972	-440	-16.649	-17.088
2023			0	0	0	0	0	1.002	-614	1.075	-508	954	6%	-985	-31	-17.088	-17.119
2024			0	0	0	0	0	1.022	-626	1.096	-518	973	6%	-986	-13	-17.119	-17.132
2025			0	0	0	0	0	1.058	-642	1.118	-529	1.005	6%	-985	20	-17.132	-17.112
2026			0	0	0	0	0	1.079	-655	1.140	-539	1.025	6%	-983	42	-17.112	-17.070
2027			0	0	0	0	0	1.101	-668	1.163	-550	1.046	6%	-979	67	-17.070	-17.003
2028			0	0	0	0	0	1.123	-681	1.186	-561	1.067	6%	-974	93	-17.003	-16.910
2029			0	0	0	-299	-52	1.145	-695	1.210	-572	737	6%	-978	-240	-16.910	-17.150
2030			0	0	0	0	0	1.168	-709	1.234	-584	1.110	6%	-981	129	-17.150	-17.021
2031			0	0	0	0	0	1.191	-723	1.259	-595	1.132	6%	-971	161	-17.021	-16.860
2032			0	-427	0	0	0	1.215	-737	1.284	-607	727	6%	-1.003	-276	-16.860	-17.136
2033			0	0	0	0	0	1.239	-752	1.310	-619	1.178	6%	-1.007	171	-17.136	-16.965
2034			0	0	0	0	0	1.264	-767	1.336	-632	1.201	6%	-996	206	-16.965	-16.759
2035			0	0	0	0	0	1.289	-783	1.363	-645	1.225	6%	-982	243	-16.759	-16.516
2036			0	0	0	0	0	1.315	-798	1.390	-657	1.250	6%	-967	283	-16.516	-16.233
2037			0	0	0	0	0	1.342	-814	1.418	-671	1.275	6%	-949	326	-16.233	-15.907
2038			0	0	0	0	0	1.368	-830	1.446	-684	1.300	6%	-928	372	-15.907	-15.535
2039			0	0	0	-364	-63	1.396	-847	1.475	-698	899	6%	-918	-19	-15.535	-15.554
2040			0	0	0	0	0	1.424	-864	1.505	-712	1.353	6%	-905	448	-15.554	-15.106
2041			0	0	0	0	0	1.452	-881	1.535	-726	1.380	6%	-877	503	-15.106	-14.603
2042			0	-521	0	0	0	1.481	-899	1.566	-740	887	6%	-861	25	-14.603	-14.578
2043			0	0	0	0	0	1.511	-917	1.597	-755	1.436	6%	-843	592	-14.578	-13.985
2044			0	0	0	-1.809	-315	1.541	-935	1.629	-770	-659	6%	-870	-1.529	-13.985	-15.514
2045			0	0	0	0	0	1.572	-954	1.661	-786	1.494	6%	-899	595	-15.514	-14.919
2046			0	0	0	0	0	1.603	-973	1.695	-801	1.524	6%	-861	662	-14.919	-14.257
2047			0	0	0	0	0	1.635	-992	1.728	-817	1.554	6%	-820	734	-14.257	-13.523
2048			0	0	0	0	0	1.668	-1.012	1.763	-834	1.585	6%	-775	810	-13.523	-12.713
2049			0	0	0	-444	-77	1.701	-1.033	1.798	-850	1.096	6%	-740	356	-12.713	-12.357
2050			0	0	0	0	0	1.735	-1.053	1.834	-867	1.649	6%	-702	947	-12.357	-11.410
2051			0	0	0	0	0	1.770	-1.074	1.871	-885	1.682	6%	-643	1.039	-11.410	-10.371
2052			0	-635	0	0	0	1.806	-1.096	1.908	-902	1.081	6%	-598	483	-10.371	-9.889
2053			0	0	0	0	0	1.842	-1.118	1.947	-921	1.750	6%	-549	1.201	-9.889	-8.687
2054			0	0	0	0	0	1.879	-1.140	1.985	-939	1.785	6%	-475	1.310	-8.687	-7.377
2055			0	0	0	0	0	1.916	-1.163	2.025	-958	1.821	6%	-394	1.427	-7.377	-5.950
2056			0	0	0	0	0	1.954	-1.186	2.066	-977	1.857	6%	-306	1.551	-5.950	-4.399
2057			0	0	0	0	0	1.994	-1.210	2.107	-996	1.894	6%	-211	1.684	-4.399	-2.716
2058			0	0	0	0	0	2.033	-1.234	2.149	-1.016	1.932	6%	-107	1.825	-2.716	-891
2059			0	0	0	-541	-94	2.074	-1.259	2.192	-1.037	1.336	6%	-14	1.322	-891	431
2060			0	0	0	0	0	2.116	-1.284	2.236	-1.057	2.010	4%	57	2.067	431	2.498



April 2010

Oplag: 1.000

Design: Lars Møller Nielsen

Tekst: Metroselskabet

Foto: Peter Sørensen, Ole Malling, René Strandbygaard,  
Søren Hytting, Lene Skyttø, Beppe Avallone

Tryk: Knudtzon Graphic A/S

ISSN: 1903-1556

ISBN: 978-87-92378-03-3



**Metroselskabet I/S**

Metrovej 5  
2300 København S

T 3311 1700  
F 3311 2301  
E [m@m.dk](mailto:m@m.dk)  
H [www.m.dk](http://www.m.dk)