

Økonomiopfølgning pr. 30. september 2011 for Metro- selskabet I / S

Overordnede bemærkninger

Nærværende økonomiopfølgning er baseret på Metroselskabets indtægter og omkostninger for de første 3 kvartaler for 2011. Af økonomiopfølgningen fremgår således både driftsresultat og forbrug på anlægsbudgettet pr. 30. september 2011.

Opfølgningen er inddelt i følgende afsnit:

- 1 Hovedtal
- 2 Driftsresultat Metro (EBITDA)
- 3 Ned- og afskrivninger
- 4 Finansielle poster
- 5 Egenkapitalens udvikling
- 6 Personale
- 7 Resultatmål
- 8 Anlæg af Cityringen
- 9 Metro i Drift - Tilgang
- 10 Langtidsbudget
- 11 Eventualforpligtelser

Til økonomiopfølgningen er desuden udarbejdet en kvartalsrapport der består af en resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse samt noter.

1 Hovedtal

Tabel 1 – Hovedtal (mio.kr.)

	Regnskab 2010	Vedtaget budget 2011	Nyt estimat 2011	Afvigelse til vedta- get bud- get
Metroindtægter	779	822	813	-9
Metroomkostninger	-653	-648	-648	0
Nettoadministrationsomkostninger	-15	-21	-20	1
Resultat før ned- og afskrivninger (EBITDA)¹	111	153	145	-8
Ned- og afskrivninger *)	-787	-195	-9.488	-9.293
Resultat før finansielle poster (EBIT)²	-676	-41	-9.343	-9.302
Finansielle poster	45	-56	-56	0
Markedsværdiregulering	357	0	-1.778	-1.778
Årets resultat	-274	-97	-11.177	-11.080
Egenkapitalens udvikling *)	9.139	229	-2.038	-2.267
Overskudsgrad Metro i Drift:³				
• EBITDA	14 %	18 %	18 %	-
• EBIT	-87 %	-5 %	-1.149 %	-
Soliditetsgrad⁴	97 %	3 %	-22 %	-
Personale (ultimo)	123	181	168	-

Note: Tabellen er angivet i løbende priser efter aftale med ejerne.

1: Resultat før renter, skat, ned- og afskrivninger

2: Resultat før renter og skat.

3: Jf. kvartalsrapporten note 2

4: Jf. balancen i kvartalsrapporten

*: Den regnskabsmæssige hensættelse er ikke budgetteret i 2011, da kontrakterne vedrørende de store anlægsarbejder på Cityringen var forventet indgået ultimo 2010, men først faldt endeligt på plads i 2011.

For hele 2011 er det estimerede resultat før ned- og afskrivninger på 145 mio. kr., hvilket er en reduktion på 8 mio. kr. i forhold til budgettet. Dette skyldes primært, at omkostninger, der var indeholdt i budgettet for 2010, er blevet udskudt til 2011 jf. økonomioptølgning for 1. halvår 2011. Meromkostningen i 2011 modsvares således af en tilsvarende mindreomkostning i 2010, hvorfor selskabets samlede økonomi ikke påvirkes.

I de første 3 kvartaler af 2011 er realiseret et passagertal på 40,1 mio. mod budgetteret 39,1 mio. Det estimerede passagertal for hele året er fastholdt på 53,5 mio. da det højere passagertal i de første 3 kvartaler for 2011 forudsættes udlignet over året. Overskudsgraden (EBITDA) forventes efter 3. kvartal 2011 at være 18 %, hvilket svarer til forventningen i forbindelse med budgetlægningen.

Selskabets samlede resultat i 2011 forventes at udgøre et underskud på 11.177 mio. kr. Resultatet kan primært henføres til den regnskabsmæssige hensættelse på 9.293 mio. kr. i forbindelse med indgåelsen af kontrakterne for de store anlægsarbejder, samt den registrerede markedsværdiregulering (udgift) på 1.778 mio. kr. Markedsværdireguleringen kan primært henføres til selskabets aftaler om renteafdækning som blev indgået med henblik på at finansiere forhøjelsen af anlægsbudgettet for Cityringen samt at etablere en væsentlig større grad af budgetsikkerhed i selskabets langsigtede økonomi.

Resultatet for 2011 vil fragå selskabets egenkapital, der 31. december 2011 således forventes at udgøre -2.038 mio.kr. Selskabets soliditetsgrad forventes som følge af hensættelsen at blive reduceret til -22 % ultimo året.

Den regnskabsmæssige hensættelse er ikke budgetteret i 2011, da kontrakterne vedrørende de store anlægsarbejder på Cityringen var forventet indgået ultimo 2010. Hensættelsen er beregnet som anlægsomkostningerne fratrukket den akkumulerede værdi af det forventede fremtidige driftsoverskud på Cityringen. Den regnskabsmæssige håndtering af hensættelsen foretages i dialog med selskabets revisorer og revisionskomiteen.

Hensættelsen, der er en konsekvens af, at selskabet får en "retlig eller faktisk forpligtelse" til at gennemføre det samlede anlæg af Cityringen, følger den planlagte finansiering af Cityringen og er alene udtryk for, at selskabet med kontraktindgåelsen forpligter sig til investeringen.

Markedsværdireguleringen for 2011 relaterer sig til selskabets indgåede finansielle aftaler. Reguleringen skyldes renteudviklingen og er alene en regnskabsmæssig registrering, som ikke har nogen likviditetsmæssig virkning. Da markedsværdireguleringen indgår som en del af årets resultat påvirker den også størrelsen af selskabets egenkapital.

Den regnskabsmæssige følsomhed vedrørende markedsværdireguleringen kan udtrykkes ved basis point value (BPV). Med selskabets nuværende finansielle portefølje (swap) udgør BPV 26,0 mio.kr., hvilket betyder at et fald i renteniveauet på 0,01 % vil medføre en stigning i markedsværdireguleringen og dermed en belastning af resultatet på 26 mio.kr. Tilsvarende vil en stigning i renteniveauet på 0,01 % medføre en forbedring af resultatet med 26 mio. kr.

Som en del af den budgetmæssige resultatdisponering blev der ved økonomiopfølgningen for 4. kvartal 2010 reserveret 35 mio. kr. til fremtidige driftsoptimeringer. Bestyrelsen vil få forelagt forslag til anvendelse af de afsatte midler til godkendelse. Der er i de første 3 kvartaler af 2011 ikke disponeret midler fra denne reserve.

I budgettet for 2011 er der afsat 9 mio. kr. med henblik på at kunne foretage passagerfremmende tiltag. Der er i alt disponeret 2,6 mio.

kr. heraf, til intensivering af partnersamarbejde og Park & Ride jf. bestyrelsens beslutning på bestyrelsesmødet 31. marts 2011 samt til pendlercykelsystem jf. bestyrelsens beslutning på bestyrelsesmødet den 26. maj 2011.

I tabel 2 kan ses, hvordan selskabets aktuelle økonomiske situation ser ud, sammenlignet med det oprindelige langtidsbudget fra stiftelsen af selskabet og det gældende langtidsbudget.

Tabel 2: Nøgletal – status på langtidsbudget.

År	Langtidsbudget Lov		Langtidsbudget Gældende		Langtidsbudget med årsregnskab 2010	
	Kassebeholdning	Passagertal	Kassebeholdning	Passagertal	Kassebeholdning	Passagertal
2011	356 *)	70	-2.091	54	-2.063	54

Note: Kassebeholdningen er selskabets nettolikvider.

*) For at gøre tallene sammenlignelige er tallet korrigeret i forhold til langtidsbudgettet hvor kassebeholdningen er 1.953 mio. kr. da det på stiftelsestidspunktet var forudsat, at likviditetsbroen (jf. voldgiften mod Comet) blev tilbagebetalt i 2010.

Det fremgår af tabellen, at selskabets aktuelle økonomi lever op til forudsætningerne i det gældende langtidsbudget.

Med udgangspunkt i årets forventede resultat er selskabets kassebeholdning således stort set som forventet, hvorfor selskabet fortsat forventes at være gældfrit i 2059.

2 Driftsresultat Metro

Tabel 3 – Driftsresultat (1.000 kr.)

	Regnskab 2010	Vedtaget budget 2011	Nyt esti- mat 2011	Afvigelse vedtaget budget
Metroens takstindtægter	589.095	601.085	601.085	0
Metroens driftsindtægter				
Udlejning af Metro	184.542	221.108	212.108	-9.000
Øvrige indtægter	5.430	0	0	0
Metroens driftsindtægter, i alt	189.972	221.108	212.108	-9.000
Indtægter, i alt	779.066	822.193	813.193	-9.000
Metroens driftsomkostninger				
Betaling for drift	-589.095	-601.085	-601.085	0
Kontraktstyring mv.	-29.645	-40.867	-40.894	-27
Øvrige omkostninger	-34.396	-5.680	-5.574	106
Metroens driftsomkostninger, i alt	-653.136	-647.632	-647.553	79
Administrationsomkostninger	-15.269	-21.095	-20.599	496
Omkostninger, i alt	-668.405	-668.727	-668.152	575
Resultat før ned- og afskrivninger (EBITDA)	110.661	153.466	145.041	-8.425
Overskudsgrad: EBITDA	14 %	18 %	18 %	-

Note: Tabellen er angivet i løbende priser efter aftale med ejerne.

For hele 2011 er det estimerede resultat før ned- og afskrivninger på 145 mio. kr., hvilket er en reduktion på 8 mio. kr. i forhold til budgettet. Dette skyldes primært, at omkostninger, der var budgetteret i 2010, er blevet udskudt til 2011.

Metroens takstindtægter

Metroens takstindtægter er afhængige af passagerantallet, den gennemsnitlige afregning pr. passager samt selskabets nettobetaling af provision til Movia og DSB for billetsalg. I 2011 er der budgetteret med 53,5 mio. passagerer (52,4 mio. i 2010) samt en gennemsnitlig takstindtægt pr. passager på 11,42 kr. (11,22 kr. i 2010). Alt andet lige vil en ændring i takstindtægt pr. passager på 5 øre medfører en ændring i de samlede budgetterede takstindtægter på ca. 2,6 mio.kr.

I de første 3 kvartaler af 2011 er realiseret et passagertal på 40,1 mio. mod budgetteret 39,1 mio. Det estimerede passagertal for hele året er fastholdt på 53,5 mio. da det højere passagertal efter 3. kvartal 2011 forudsættes udlignet over året.

Metroens driftsindtægter

Metroens driftsindtægter består af selskabets indtægt for udlejning af Metroen. Udviklingen i udlejning af Metro, skal ses i sammenhæng med udviklingen i takstindtægterne og betaling for drift. Estimatet er uændret ved 3. kvartals opfølgning, men blev tidligere ændret som følge af ændring i estimat for betaling for drift jf. omtalen af Metroens driftsomkostninger nedenfor.

Metroens driftsomkostninger

Metroens driftsomkostninger består dels af selskabets betaling for drift, dels af omkostninger til kontraktstyring og dels af øvrige omkostninger.

Betalingen for drift omfatter kontraktmæssig betaling for drift samt en beregnet basisbetaling, der svarer til selskabets indtægt for udlejning af Metroen. De estimerede omkostninger for disse tre budgetposter er uændret ved 3. kvartals opfølgning, men er tidligere samlet forhøjet med 9 mio. kr. til i alt 389 mio. kr., som følge af, at omkostninger til mobilisering i forlængelse af den nye kontrakt om driften af Metroen er blevet udskudt fra 2010. Der udestår endelig opgørelse over omkostningerne. I 2010 udgjorde den tilsvarende nettoomkostning 405 mio. kr.

Kontraktstyring omfatter selskabets omkostninger til overvågning og vedligehold af den indgåede driftskontrakt, med det formål at sikre opretholdelse af Metroens værdi gennem vedligehold med et langsigtet perspektiv, samt varetagelse af de ikke udliciterede støttefunktioner.

I budgettet for 2011 er der afsat 9 mio. kr. med henblik på at kunne foretage passagerfremmende tiltag. Der er i alt disponeret 2,6 mio. kr. heraf til intensivering af partnersamarbejde og Park & Ride jf. bestyrelsens beslutning på bestyrelsesmødet 31. marts 2011 samt til pendlercykelsystem jf. bestyrelsens beslutning på bestyrelsesmødet den 26. maj 2011.

Administrationsomkostninger

Størstedelen (ca. 80 %) af selskabets personaleomkostninger, andre driftsindtægter og andre eksterne omkostninger relaterer sig til Cityringen, mens resten (ca. 20 %) henføres til Metro i Drift. Den relative andel for det enkelte område udgøres dels af en direkte andel af lønomkostningerne og dels af en relativ andel af selskabets generelle administrationsomkostninger.

Administrationsomkostningerne i tabel 3 svarer til summen af værdi af eget arbejde, andre driftsindtægter, personaleomkostninger og andre eksterne omkostninger, jf. resultatopgørelsen.

De estimerede omkostninger er uændret ved 3. kvartals opfølgning. Som følge af en forskydning i ansættelser til Cityringen er personaleomkostningerne tidligere reduceret med 10 mio.kr., jf. økonomiopfølgning for 1. halvår 2011.

I budget 2011 er afsat en driftsreserve på 2,5 mio.kr. og en udviklingspulje på 2 mio.kr. I de første 3 kvartaler af 2011 er der disponeret 200.000 kr. af driftsreserven til et indkøbssystem i forbindelse med selskabets nye e-faktureringsystem. Af udviklingspuljen er der disponeret 1,6 mio. kr. til aktiviteter, der er knyttet til forberedelse af undersøgelsen af en eventuel afgrænsning til Nordhavn, herunder deltagelse i MIPIE Ejendomskonferencen.

3 Ned- og Afskrivninger

Tabel 4 – Ned- og afskrivninger

	Regnskab 2010	Vedtaget budget 2011	Nyt esti- mat 2011	Afvigelse vedtaget budget
Afskrivninger	-193	-195	-195	0
Nedskrivninger (inkl. hensættelse) *)	-594	0	-9.293	-9.293
Ned- og afskrivninger i alt	-787	-195	-9.488	-9.293

Note: Tabellen er angivet i løbende priser efter aftale med ejerne.

Afskrivninger omfatter selskabets løbende afskrivninger på anlægget af den ibrugtagne metro og afskrivning på selskabets driftsmidler. Afskrivninger foretages med udgangspunkt i en lineær afskrivningsmetode fordelt over aktivernes forventede brugstid. Estimatet for årets afskrivninger er uændret..

Årets nedskrivninger bliver væsentligt større end budgetteret. Dette skyldes, at den regnskabsmæssige hensættelse ikke er budgetteret i 2011, da kontrakterne vedrørende de store anlægsarbejder på Cityringen var forventet indgået ultimo 2010, men først faldt endeligt på plads primo 2011.

Hensættelsen er beregnet som anlægsomkostningerne fratrukket den akkumulerede værdi af det forventede fremtidige driftsoverskud på Cityringen. Den regnskabsmæssige håndtering af hensættelsen foretages i dialog med selskabets revisorer.

Hensættelsen, der er en konsekvens af, at selskabet får en "retlig eller faktisk forpligtelse" til at gennemføre det samlede anlæg af Cityringen, følger den planlagte finansiering af Cityringen og er alene udtryk for, at selskabet med kontraktindgåelsen forpligter sig til investeringen.

4 Finansielle poster

Tabel 5 – Finansielle poster

	Regnskab 2010	Vedtaget budget 2011	Nyt esti- mat 2011	Afvigelse vedtaget budget
Finansielle indtægter	98	59	59	0
Finansielle omkostninger	-53	-114	-114	0
Finansielle poster, i alt	45	-56	-56	0
Markedsværdiregulering	358	0	-1.778	-1.778

Note: Tabellen er angivet i løbende priser efter aftale med ejerne.

Selskabets finansielle indtægter omfatter renteindtægter vedrørende selskabets tilgodehavender herunder likviditetsbroen, som selskabet etablerede under anlægget af metroens første etaper med henblik på at sikre anlægsentreprenøren en rimelig likviditet i anlægsperioden.

Selskabets finansielle omkostninger er budgetteret med udgangspunkt i, at der forudsættes optaget lån på 3,8 mia.kr. i 2011 til en gennemsnitlig variabel rente på 3 % (nominel).

Det nye estimat for markedsværdireguleringen er estimeret ud fra den for 3. kvartals konstaterede regulering.

Selskabet har arbejdet på at opbygge en renteeksponering så dele af de fremtidige rentekomkostninger fastlåses. Selskabet har indgået en række aftaler om renteaftækning jf. tabel 5.

Tabel 5 – Aftaler vedr. renteaftækning

Start	Udløb	Rente (nominel)	Beløb (EUR)
2010	2050	3,5%	400 mio.
2011	2041	3,3%	175 mio.
2013	2035	3,7%	200 mio.
2015	2040	3,7%	670 mio.
2017	2037	3,3%	200 mio.
2018	2028	3,6%	135 mio.

Note: I langtidsbudgettet er forudsat en rente på 6%.

Med indgåelsen af aftalerne har selskabet, sammen med den i 2009 overtagne indeksswap på EUR 135 mio., foretaget renteaftækning for 2/3 af den forventede maksimale gæld til en fast rente.

Markedsværdireguleringen for 2011 relaterer sig primært til disse aftaler om renteaftækning, som blev indgået med henblik på at finansiere forhøjelsen af anlægsbudgettet for Cityringen samt at etablere en væsentlig større grad af budgetsikkerhed i selskabets langsigtede økonomi.

Den regnskabsmæssige følsomhed vedrørende markedsværdireguleringen kan udtrykkes ved basis point value (BPV). Med selskabets nuværende finansielle portefølje (swap) udgør BPV 26,0 mio.kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 0,01 % vil medføre en stigning i markedsværdireguleringen og dermed en belastning af resultatet på 26 mio.kr. Tilsvarende vil en stigning i renteniveauet på 0,01 % medføre en forbedring af resultatet med 26 mio. kr.

Markedsværdireguleringen afhænger af renteutviklingen og er en regnskabsmæssig beregning, som ikke har nogen likviditetsmæssig virkning. Markedsværdireguleringen indgår som en del af årets resultat og har derved indflydelse på egenkapitalens størrelse. I perioder hvor markedsværdien er negativ (udgift), vil egenkapitalen reduceres og omvendt.

5 Egenkapitalens udvikling

Tabel 6 – Egenkapitalens udvikling

	Regnskab 2010	Vedtaget budget 2011	Nyt esti- mat 2011	Afvigelse vedtaget budget
Egenkapitalens udvikling	9.139	229	-2.038	-2.267

Note: Tabellen er angivet i løbende priser efter aftale med ejerne.

Udviklingen i egenkapitalen afspejler det forventede samlede årsresultat. I de første 3 kvartaler af 2011 er egenkapitalen herigennem blevet påvirket af to væsentlige forhold i form af dels en regnskabsmæssig hensættelse som følge af indgåelsen af de store anlægskontrakter og dels markedsværdireguleringer på selskabets finansielle instrumenter.

Hensættelsen skyldes, at selskabet med indgåelsen af kontrakterne vedrørende de store anlægsarbejder på Cityringen har fået en "retlig eller faktisk forpligtelse" til at gennemføre det samlede anlæg af Cityringen. Den regnskabsmæssige hensættelse har isoleret set medført en reduktion af egenkapitalen med 9,3 mia. kr.

Markedsværdireguleringen er en konsekvens af markedsmæssige udsving i renten. Selskabet har i de første 3 kvartaler af 2011 registreret en markedsværdiregulering (udgift) på 1.778 mio. kr., hvilket har medført en negativ påvirkning af egenkapitalen med samme beløb.

Da Metroselskabet er et I/S, hvor ejerne hæfter 100 pct. for selskabet, medfører ændringer i egenkapital ingen behov for f.eks. yderligere indskud fra ejerne. Selskabet vil – også med en negativ egenkapital – kunne fortsætte sin virksomhed som planlagt, så længe selskabets gæld kan serviceres.

6 Personale

Tabel 7 - Personale

	Regnskab 2010	Vedtaget budget 2011	Nyt esti- mat 2011	Afvigelse vedtaget budget
Personale (ultimo)	123	181	168	-13

Etablering af udførelsesafdelingen fortsætter i 2011. Estimeret slutforbrug er reduceret med 13 personer, dette skyldes en forskydning i ansættelser til Cityringen. Selskabet er på nuværende tidspunkt i gang med at gennemgå forventningerne til ansættelser og ressourcpersoner i projektets anlægsperiode.

7 Resultatmål

I budgettet for 2011 er opstillet resultatmål i forbindelse med Driften af Metroen. Resultatmålene for 2011 blev defineret således:

Tabel 8 - Resultatmål

	Realiseret 2010	Mål 2011	Forventning 2011	Forventning 3. kv. 11	Realiseret 3. kv. 11
Driftsstabilitet	98,2 %	Min. 98 %	Min. 98 %	Min. 98 %	98,7 %
Passagertal	52,4 mio.	54 mio.	54 mio.	39,1 mio.	40,1 mio.
Kundetilfredshed:					
Tilfredshed med rejsen	95 %	95 %	95 %	95 %	91 %
Tryghed på rejsen	96 %	96 %	96 %	96 %	93 %
Information under rejsen	84 %	90 %	90 %	90 %	83 %

De realiserede resultatmål efter 3. kvartal 2011 svarer stort set til det forventede, dog ligger "Information under rejsen" lidt under forventningen. For at øge kundernes tilfredshed med information under rejsen, har selskabet igangsat et projekt, hvor formålet er at forbedre passagerinformationen ved blandt andet at forbedre skiltning samt informationen på tværs af metro, S-tog og busser.

Driftsstabilitet

Tabel 9 – Driftsstabilitet 2007 - 2011

Årstal	1. kvartal	2. kvartal	3. kvartal	4. kvartal	I alt
2007	98,4	98,5	98,5	98,3	98,4
2008	98,9	98,5	97,9	98,9	98,6
2009	98,4	98,8	98,6	98,5	98,6
2010	98,1	98,3	98,6	97,6	98,2
2011	98,8	98,7	98,7		

Driftsstabiliteten for 3. kvartal 2011 var 98,7 %, hvilket er en forbedring i forhold til målet for året.

Passagertal

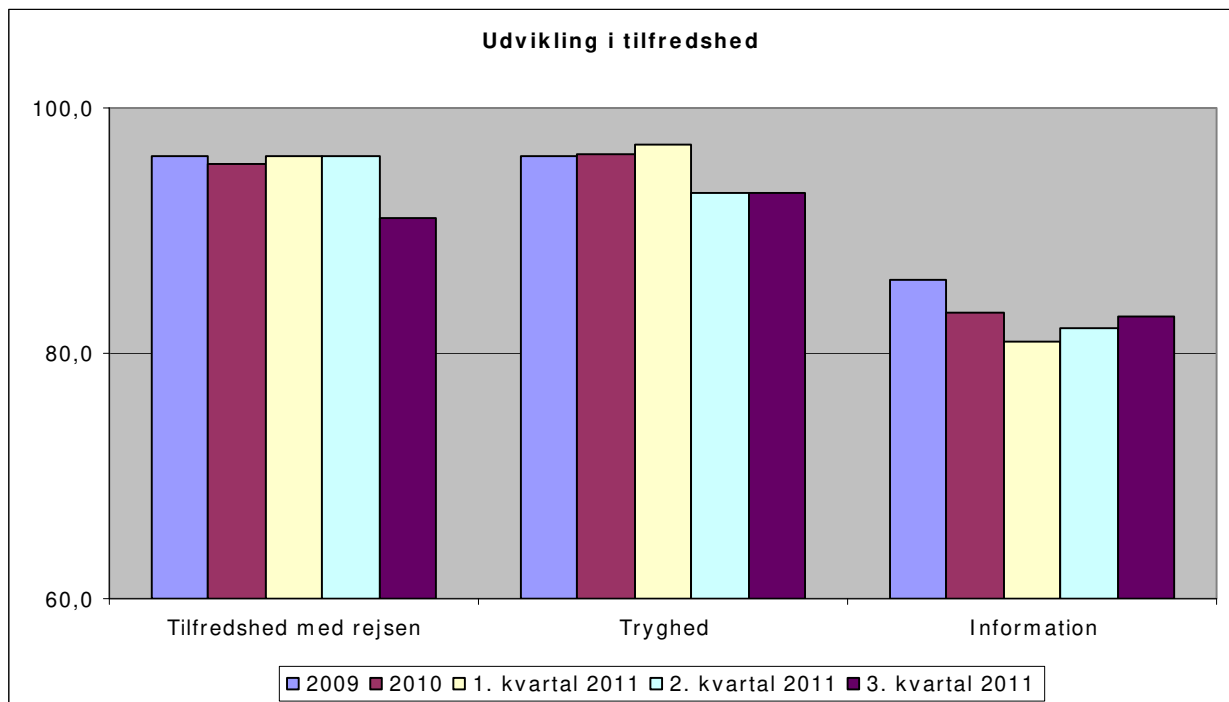
Tabel 10 – Realiserede passagertal

Årstal	Realiseret passagertal	Indeks
2004	34	100
2005	36	106
2006	36	108
2007	40	117
2008	47	138
2009	50	147
2010	52	153
2011-3	40	-
Prognose 2011	54	159

Det realiserede passagertal for de første 3 kvartaler af 2011 er 40,1 mio. hvilket er 1,0 mio. højere end forventet for de første 3 kvartaler af 2011. Passagertallet giver ikke anledning til ændring af årets samlede forventede passagertal, da det højere passagertal i de første 3 kvartaler af 2011 forudsættes udlignet i løbet af året.

Kundetilfredshed

Tabel 11 – Kundetilfredshed



Hvert kvartal gennemføres en kundetilfredshedsundersøgelse for Metroen. Undersøgelserne gennemføres ved personlige interview i Metroen fordelt med ca. 340-400 interview pr. måned. Realiseret kundetilfredshed er stort set som forventet, dog ligger "Information under rejsen" lidt under forventet.

Selskabet har igangsat et arbejde, der skal forbedre informationen under rejsen. Der er p.t. identificeret 24 potentielle initiativer, der kan forbedre passagerinformationen. Ti af disse initiativer er og forventes igangsat i løbet af 2011. Det drejer sig bl.a. om bedre skiltning, skærme med realtidsinformation på stationerne, styrkelse af kommunikationsindsatsen fra kontrolrummet samt forskellige tiltag rettet mod turister.

8 Anlæg af Cityringen

Ejerne indskød i forbindelse med stiftelsen af selskabet kapital til at dække den del af investeringen i Cityringen, der ikke kan dækkes af passagerindtægter. Investeringen i de første 3 kvartaler af 2011 fremgår ikke direkte af resultatopgørelsen (dvs. oversigten i tabel 1), men indgår i posten ned- og afskrivninger. Dette skyldes at investeringerne i Cityringen værdisættes til 0 kr. indtil restinvesteringerne kan dækkes af de fremtidige passagerindtægter. Opfølgning på investeringerne foretages desuden – af hensyn til gennemsigtheden i projektet - i et separat anlægsbudget.

Det samlede anlægsbudget for Cityringen på 21,3 mia. kr. i 2010-priser er godkendt ved aktstykke 51 af 16. december 2010. Anlægsbudgettet er opregnet til 21,5 mia. kr. i 2011-priser (opregnet med Statens indeks).

Indekseringen af anlægsbudgettet følger, dels Finansministeriets anlægsindeks, dels de faktiske indeks indeholdt i CW-kontrakten og TS-kontrakten. Udviklingen i indeksene vil variere over tid, mens langtidsbudgettet nødvendigvis må forudsætte en gennemsnitlig indeksudvikling. Det må derfor forventes, at langtidsbudgettet - alene som følge af indekseringen - i nogle år vil vise en forlængelse og i andre år en forkortelse af tilbagebetalingstiden, som vil blive udlignet over tid.

Pr. 30. september 2011 er det samlede registrerede forbrug på 3.758,3 mio. kr. Heraf er 2.304,6 mio. kr. registreret forbrug i de første 3 kvartaler af 2011. De i kontrakterne for Civil Work og Transportsystemet aftalte forudbetalinger er udbetalt i 1. kvartal 2011.

Den regnskabsmæssige værdi af Cityringen er i balancen opgjort til 0 kr. jf. ovenstående. Dette er en følge af, at værdien løbende nedskrives til anlæggets forventede genindvindingsværdi under hensyntagen til de planlagte anlægsinvesteringer. Genindvindingsværdien svarer til kapitalværdien. Ved opgørelse af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi. Primo 2011 er der foretaget en regnskabsmæssig hensættelse på 9.293,0 mio.kr., svarende til den beregnede kapitalværdi (negativ) pr. 1. januar 2011. Det registrerede forbrug i de første 3 kvartaler af 2011 på 2.304,6 mio.kr., er fragået i hensættelsen, der således pr. 30. september 2011 udgør 6.988,4 mio.kr.

Tabel 12 – Prognose for Cityringens samlede udgifter pr. 30. september 2011

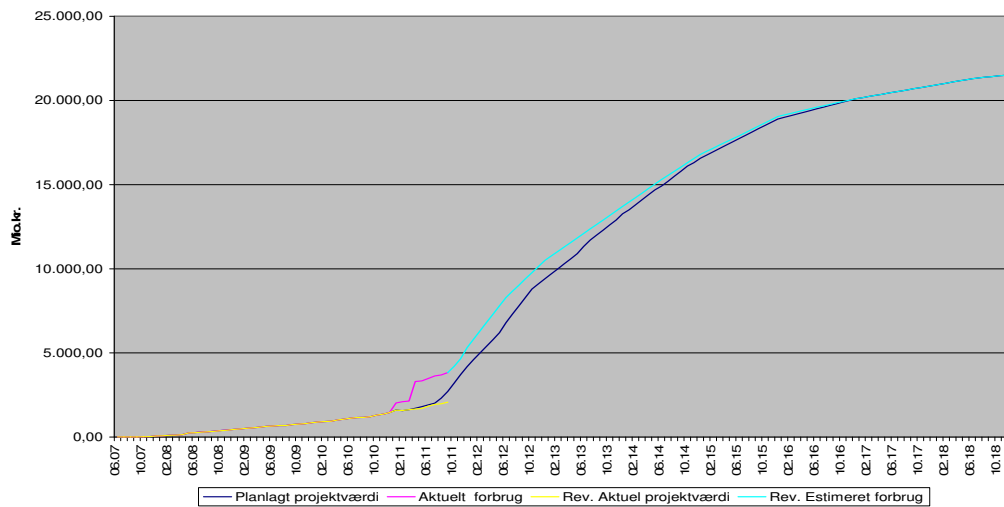
(mio.kr.)	Ankerbudget (2010-priser)	Seneste opdaterede budget (2010-priser)	Seneste opdaterede budget (årets priser) ¹	Seneste opdaterede budget (årets priser) ²	Tidl. estimeret slutforbrug (årets priser) ²	Aktuel ændring til estimeret slutforbrug	Estimeret slutforbrug pr. 31.12.11 (årets priser)	Heraf forbrugt pr. 30.09.11 (løbende priser)
Bygge- og anlægsarbejder	12.274	12.274	12.409	12.409	12.409	0	12.409	1.252,7
Transportsystem, Anlæg	3.000	3.000	3.033	3.033	3.033	0	3.033	526,6
Andre arbejder	2.052	2.052	2.069	2.069	2.069	0	2.069	763,0
Rådgivere	1.159	1.159	1.161	1.161	1.161	0	1.161	945,3
Byggeledelse og tilsyn	720	720	728	728	728	0	728	62,9
Bygherreorganisation	569	569	574	574	574	0	574	254,2
Ufordelt budget	1.619	1.619	1.637	1.637	1.637	0	1.637	0
Cityring, i alt	21.393	21.393	21.611	21.611	21.611	0	21.611	3.804,7
Tilkøbsrefusioner	-70	-70	-70	-70	-70	0	-70	-46,4
Cityring, totalt	21.323	21.323	21.541	21.541	21.541	0	21.541	3.758,3

1) Statens indeks. På nuværende tidspunkt er det samlede anlægsbudget 21,5 mia.kr. i 2011-priser, opregnet efter Statens indeks.

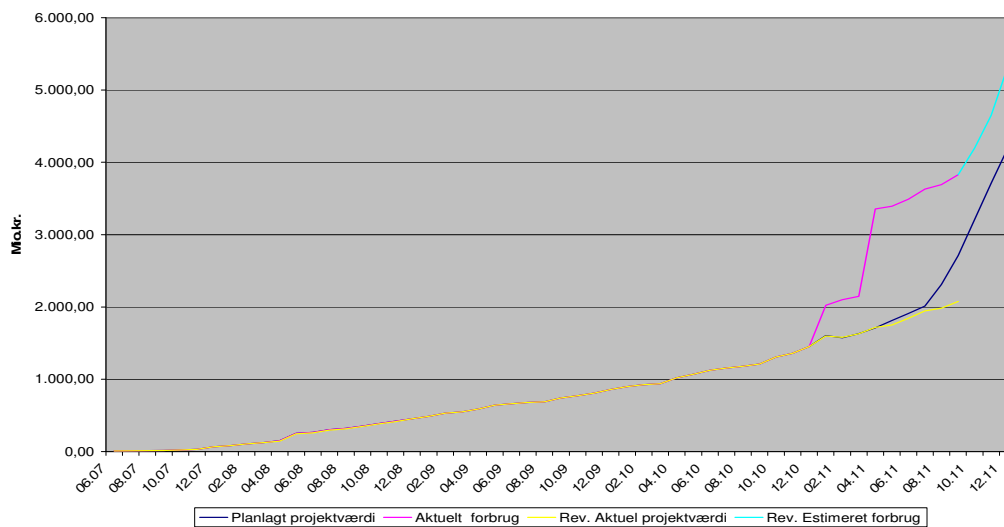
2) Kontraktindeks. Udviklingen i de aftalte indeks vil blive indarbejdet i anlægsbudgettet. Indtil videre svarer anlægsbudgettet til Statens indeks.

Aktuelt forbrug svarer stort set til aktuel projektværdi.

Cityringen S-curves 2007-2018 status 30. september 2011



Cityringen S-kurver 2007-2011 Status 30. september 2011



Note: S-kurven viser, hvordan projektets værdi udvikler sig over tid. Projektets værdi er defineret som det akkumulerede budget – dvs. de forventede omkostninger. Projektets værdi har således ingen sammenhæng med Cityringens markedsværdi. Aktual projektværdi viser, hvor meget de gennemførte aktiviteter er budgetteret til. Aktuelt forbrug viser, hvor mange penge der er forbrugt. Ligger det aktuelle forbrug højere end den aktuelle projektværdi, er der brugt flere penge på aktiviteterne, end der er budgetteret med. Ligger den aktuelle projektværdi lavere end den planlagte projektværdi, er projektet efter tidsplanen.

9 Metro i Drift – Tilgang

Årets tilgang vedrørende Metro i Drift fremgår ikke af resultatopgørelsen. Investeringerne i de første 3 kvartaler af 2011 indgår i selskabets balance under posten Metro i drift note 3 og Anlæg af Metro note 4 (idriftsatte Metro) jf. kvartalsrapporten for 3. kvartal 2011.

Anlægsbudgettet for den eksisterende Metro (etape 1-3) blev lukket med udgangen af 2008. Restbudgettet er i forlængelse af afgørelsen af voldgiftssagen med anlægsentreprenøren på Metroens etape 3 nu endeligt lukket. Tilgangen i 2011 er derfor opdelt på de enkelte metrorelaterede opgaver.

Tabel 14 – Metro i drift - tilgang

Restbudget	Budget pr. 31.12.2010	Budget seneste estimat	Budgetfor-slag 2011	Forventet tilgang 2011
Voldgiftssag (COMET)	8,0	28,0	9,1	19,2
Rejsekort	5,9	15,9	4,6	8,0
Overdækning Frederiksberg St.	2,2	2,2	0,0	2,2
Slutregning Bygge og Anlæg (HAN)	16,8	10,8	16,9	10,8
Ledningsomlægning	0,0	0,0	0,0	0,0
Byggeledelse og tilsyn m.m.	4,7	1,5	0,0	1,5
Anlægsreserve	43,2	52,4	12,5	21,7
Tilgang – Metro i Drift, i alt	80,8	110,8	43,1	63,4
Reinvesteringer	279,5	279,5	54,5	54,5
Total	360,3	390,3	97,6	117,9

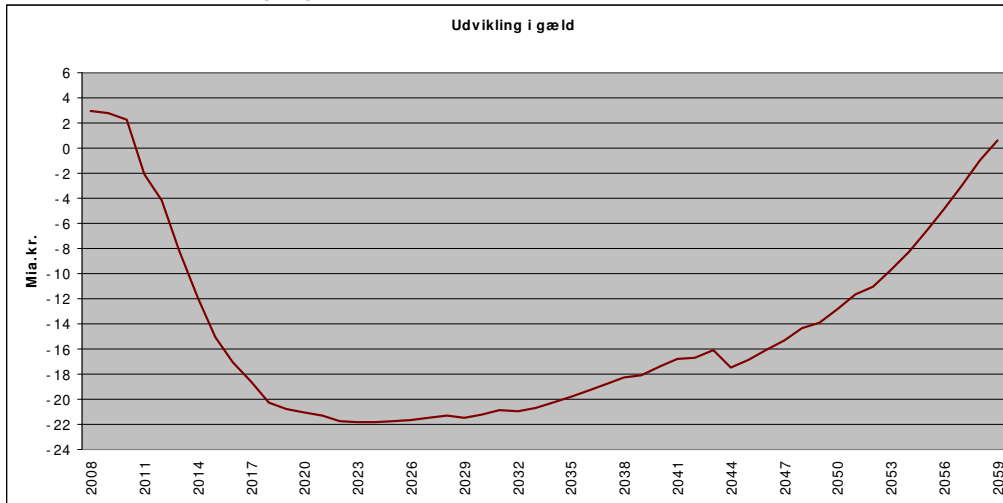
Af tabellen fremgår, den budgetterede tilgang for 2011 opdelt på opgaver. Den samlede tilgang er forhøjet med 30 mio.kr. dels som følge af forventede ekstra omkostninger i forbindelse med Comets voldgiftssag (20 mio.kr.) dels som følge af forsinkelsen af Rejsekortprojektet.

Som følge af forsinkelsen af Rejsekortprojektet forventes der merudgifter på 10 mio.kr. til forlængelse af levetiden og opgradering af de gamle billetsalgsmaskiner (TVM) samt øgede udgifter til installationen af rejsekortsudstyret. Budgettet for Rejsekort er derfor forhøjet med 10 mio. kr.

10 Langtidsbudget

Selskabets langtidsbudget, der er opdateret i december 2010, viser, at selskabet forventes at være gældfrit i 2059, hvilket svarer til det senest gældende langtidsbudget 2010. Den maksimale gæld nås i 2023, hvor den er på ca. 21,9 mia. kr. i løbende priser.

Tabel 15 – Udvikling i gæld



Tabel 16 – Nøgletal

År	Langtidsbudget Lov		Langtidsbudget Gældende		Langtidsbudget med årsregnskab 2010	
	Kassebeholdning	Passagertal	Kassebeholdning	Passagertal	Kassebeholdning	Passagertal
2007	3.263	43	3.288	40 ¹⁾	3.288	40 ¹⁾
2008	2.856	51	2.971	46 ¹⁾	2.971	46 ¹⁾
2009	2.305	57	2.805	50 ¹⁾	2.805	50 ¹⁾
2010	3.446	63	2.288	52	2.315	52 ¹⁾
2011	1.953	70	-2.091	54	-2.063	54
2012	-30	78	-4.155	55	-4.126	55
2013	-1.868	78	-8.188	57	-8.160	57
2014	-3.207	79	-11.925	58	-11.890	58
2023	-14.939	155	-21.853	130	-21.788	130
2033	-14.598	158	-20.655	130	-20.533	130
2043	-11.161	158	-16.082	130	-15.857	130
2053	-5.238	158	-9.706	130	-9.296	130
2057	959	158	-3.026	130	-2.506	130
2059	4.129	158	578	130	1.163	130

Note: Langtidsbudget i løbende priser. Kassebeholdningen er selskabets nettolikheder.

1) Realiseret passagertal.

Kassebeholdningen ultimo 2011 på -2.063 mio. kr., svarer stort set til det forventede, ligesom passagertallet ligger på niveau med det gældende langtidsbudget Selskabet forventes fortsat at være gældfrit i 2059.

Selskabet har i december 2010 opdateret langtidsbudgettet. I den forbindelse har selskabet bl.a. indarbejdet konsekvenserne af de store anlægskontrakter, resultatet af de opdaterede passagerprognoser samt selskabets indgåede swap til renteaftækning.

Det kan oplyses, at selskabet kan klare kortsigtede udsving i kassebeholdning på ca. 35 mio. kr., uden at forlænge tilbagebetalingstiden.

11 Eventualforpligtelser

Anlægsentreprenøren på Metroens etape 1 og 2A, COMET, har i forbindelse med entreprenørens slutopgørelse over for Metroselskabet fremsat et krav om merbetaling på ca. to milliarder kroner. COMET har efterfølgende indbragt kravet for en voldgift. Efter den gældende tidsplan, fastlagt af Voldgiften, forventes afgørelse i sagen i 2012.

Anlægsentreprenøren på Metroens etape 3, Hoffmann/Arkil-Novejfa, har i forbindelse med entreprenørens slutopgørelse fremsat krav om merbetaling på ca. 81 mio.kr. Entreprenøren har efterfølgende indbragt kravet for en voldgift. Sagen er afgjort i juli 2011. Entreprenørens krav blev afgjort med en betaling på 0,1 mio. kr.

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