

# Årsrapport 2010

Metroselskabet interessentskab





Tusindvis af københavnere lagde vejen forbi under  
Åben Tegnestue arrangementer i 2010

---

# INDHOLDSFORTEGNELSE

---

Året i hovedtræk	4	ÅRSREGNSKAB	Metroselskabets	
Resume af nøgletal	5	Regnskabspraksis	bestyrelse og direktion	56
		Resultatopgørelse	Påtegninger	59
LEDELSESBERETNING		Balance	Bilag	63
Økonomi	6	Pengestrømsopgørelse		
Virksomhedsledelse	8	Noter		
Metrodrift	16			
Cityringen	20			
Samfundsansvar	26			

# ÅRET I HOVEDTRÆK

## METROEN I VÆKST

I 2010 rejste 52 mio. passager med Metroen. Det er godt 2 mio. flere passagerer end i 2009, svarende til en vækst på 5,3 pct. Passagertilvæksten blev dermed større end ventet.

I marts blev Metroen hædret som "Best Metro" og "Best Driverless Metro" ved metrobranchens årlige verdenskongres, der fandt sted i London. Metroselskabet vandt på baggrund af den høje driftsstabilitet, 24 timers drift og høj passagertilfredshed – samt for planerne om at udbygge det eksisterende system med Cityringen.

I 2010 kørte Metroen til tiden på 98,2 pct. af alle afgange. Rettidigheden var dermed højere end forudsat til trods for en meget hård vinter i både januar/februar samt november/december.

## KLAR TIL AT ANLÆGGE CITYRINGEN

2010 blev året, hvor Metroselskabet afsluttede arbejdet med de store udbud på henholdsvis anlæg og leverancen af tog og styresystemer, der tillige omfatter drift af Cityringen. I november kunne vinderne annonceres, og i december blev indstillingen om grundlaget for indgåelse af kontrakterne godkendt i Metroselskabets ejerkreds. Kontrakterne blev underskrevet 7. januar 2011.

I 2010 åbnede en lang række nye byggepladser, så de forberedende arbejder til det store anlægsarbejde og de omfattende arkæologiske udgravninger kunne gå i gang.

På Enghave Plads på Vesterbro blev landets største kloakrør flyttet. Ved Nørrebro station blev der presset store

rør under eksisterende S-tog. Begge steder skal der frigøres areal til at bygge de nye metrostationer. På i alt 21 byggepladser er der blevet flyttet på rør og ledninger, hvor hovedstadens kommende metrosystem, Cityringen, skal anlægges.

## FREMTIDSSIKRET ORGANISATION

Med afslutningen af udbuddet og kontraktforhandlingerne og med kurs mod starten af anlægsarbejdet på Cityringen har Metroselskabet i 2010 gennemført en større omlægning af organisationen for at tilpasse sig det anlægsarbejde, der starter i 2011.

Mange nye medarbejdere er tiltrådt og Metroselskabet har derfor haft særlig fokus på god introduktion herunder formidling af den helt unikke erfaring og ekspertviden, Metroselskabet har opbygget gennem mange års arbejde inden for etablering og drift af skinnebåren offentlig transport.

God læselyst.

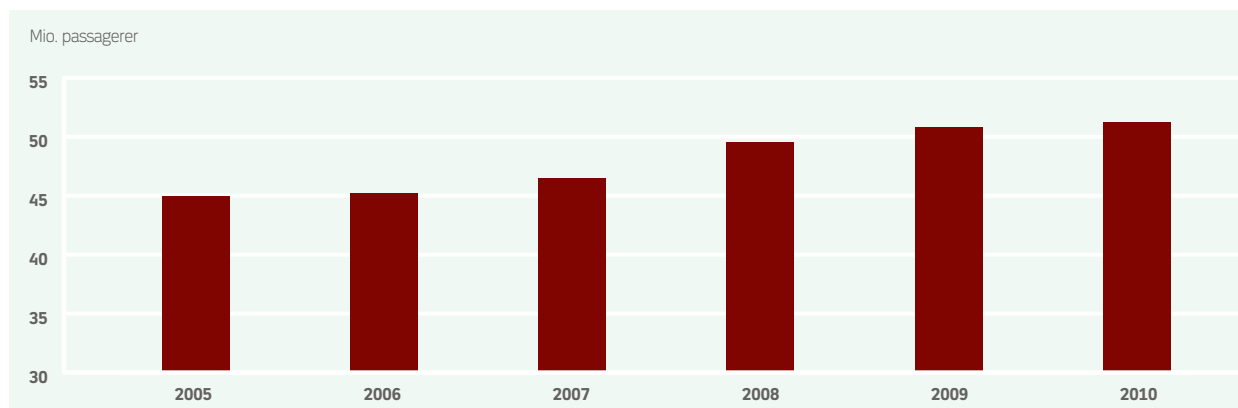
Henning Christophersen  
*Bestyrelsesformand*

Henrik Plougmann Olsen  
*Administrerende direktør*

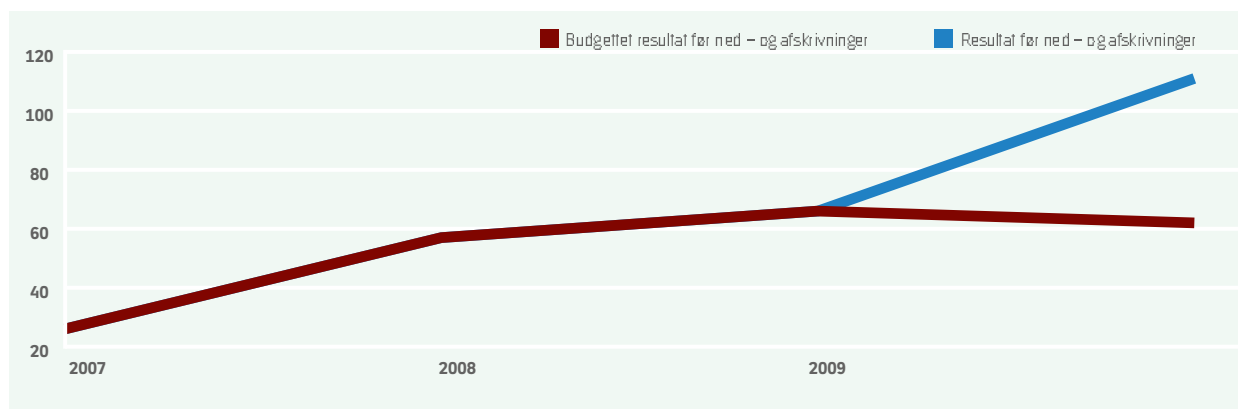


# RESUME AF NØGLETAL

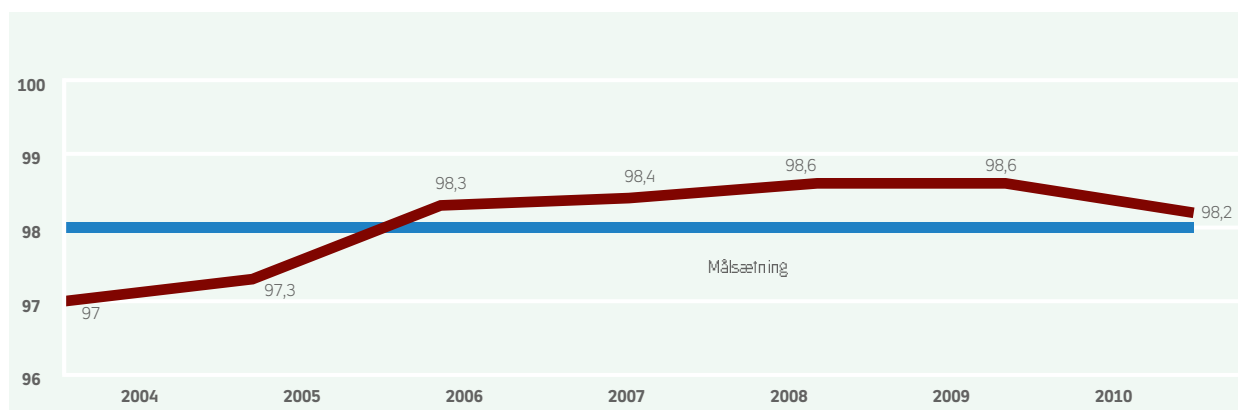
## Passagertal 2005 – 2010



## Resultat før ned – og afskrivninger i mio. kr.



## Driftsstabilitet



# ØKONOMI

## ÅRETS RESULTAT OG EGENKAPITALUDVIKLING

Resultat før afskrivninger og finansielle poster udgør for 2010 et overskud på 111 mio. kr., hvilket er en forbedring med 45 mio. kr. i forhold til 2009.

Det større overskud kan henføres til stigende passagerindtægter samt en opnået besparelse ved indgåelse af den nye kontrakt om drift af Metroen. Det er Selskabets vurdering, at der er tale om et særdeles tilfredsstillende resultat.

Af- og nedskrivninger udgør 787 mio. kr. Resultatet før finansielle poster udgør herefter et underskud på 676 mio. kr.

Finansielle poster omfatter renteindtægter på 98 mio. kr. og renteudgif-

ter på 53 mio. kr. Resultat efter finansielle poster udgør et underskud på 632 mio. kr., hvilket er 245 mio. kr. større end i 2009. Underskuddet skyldes den regnskabsmæssige nedskrivning af Selskabets investering i Cityringen samt afskrivninger på den eksisterende Metro.

Endelig medfører markedsværdiregulering en regnskabsmæssig indtægt på 358 mio. kr.

Bestyrelsen, interessenterne og Nationalbanken godkendte i 2010, at der kunne foretages renteafdækning af hvad der svarer til op til 2/3 af selskabets forventede maksimale gæld.

Årets resultat på 274 mio. kr. er fragået egenkapitalen, der herefter udgør 9,1 mia. kr. Primo 2011 er der

indgået kontrakter om anlæg af Cityringen. Kontraktindgåelsen betyder, at egenkapitalen reduceres væsentligt i 2011. Dette skyldes, at Selskabet ved kontraktunderskrivelsen forpligter sig økonomisk.

Der er ikke efter årsafslutningen indtruffet andre hændelser af betydning for årsrapporten for 2010.

## METROENS DRIFTSRESULTAT

Resultat før afskrivninger udgør 111 mio. kr. svarende til en stigning på 45 mio. kr. i forhold til 2009.

Indtægter udgør i alt 793 mio. kr. heraf 589 mio. kr. fra takstfællesskabet, 204 mio. kr. primært fra udlejning af Metroen og kommercielle indtægter.

## Hoved og nøgletal

Mio. kr.	2010	2009	2008	2007	Åbningsbalance
Årets nettoomsætning	864	722	670	480	-
Resultat før af- og nedskrivninger	111	66	57	26	-
Af og nedskrivninger	-787	-596	-575	-230	-
Resultat før finansielle poster	-676	-530	-518	-204	-
Finansielle poster	45	113	242	53	-
Resultat før markedsværdireg.	-632	-387	-290	-147	-
Markedsværdiregulering	358	-30	13	-4	-
Årets resultat	-274	-417	-277	-151	-
Balancesum	9.442	9.691	9.950	10.323	12.797
Årets investering i Metroen	637	448	442	235	-
Egenkapital	9.139	9.413	9.830	10.100	10.251
Soliditetsgrad	97%	97%	99%	98%	80%

Omkostninger til betaling for drift af metroen, kontraktstyring, administration og lignende har i året udgjort 682 mio. kr.

Afskrivninger udgør 193 mio. kr., hvilket svarer til niveauet fra 2009. Det samlede resultat udgør herefter et

underskud på 83 mio. kr., 43 mio. kr. bedre end i 2009.

#### ANLÆG AF CITYRINGEN

Det samlede anlægsbudget for Cityringen på 21,3 mia. kr. er baseret på de

indkomne tilbud, Selskabet har fået som resultat af udbuddet af de store anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet.

I 2010 har der været afholdt investeringer i Cityringen på 594 mio. kr. så den samlede investering i Cityringen til dato er 1.454 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.

#### FINANSIERING

Metroselskabet har ved udgangen af 2010 et samlet indestående på 1,4 mia. kr. Selskabet har foretaget aftaleindskud i banker og købt obligationer. Alle placeringer er foretaget i danske kroner eller euro. Selskabet opnåede i 2010 en samlet effektiv forrentning på 0,9 % (3,7 % i 2009) på indeståenderne.

Metroselskabet har i 2010 indgået aftaler (swap) om rentedækning på op til 2/3 af selskabets fremtidige renteomkostninger. Med de indgåede aftaler har Selskabet sikret en fast lav nominel forrentning af en gæld på op til 13 mia. kr., når selskabets gæld forventes at være på sit højeste. Selskabets swap-aftaler indgår under finansielle anlægsaktiver med en samlet positiv markedsværdi på i alt 304 mio. kr.

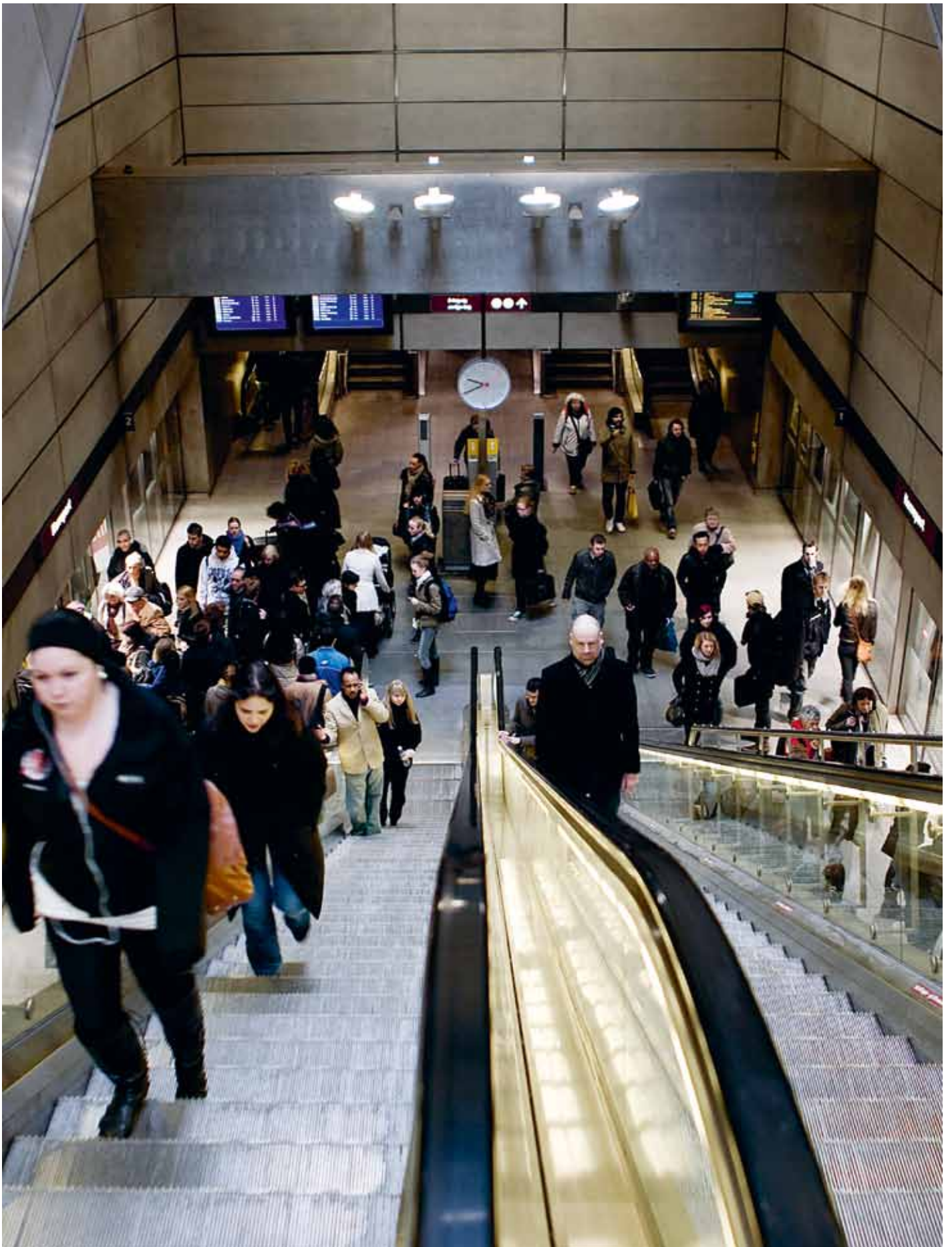
### Metroens driftsresultat

	2010	2009
Takstindbetalinger	589	522
Metroens driftsindtægter	190	135
Andre driftsindtægter	14	12
<b>Indtægter i alt</b>	<b>793</b>	<b>669</b>
Betaling for drift	-589	-522
Kontraktstyring mv.	-30	-26
Øvrige omkostninger	-34	-30
Administrationsomkostninger	-29	-26
<b>Omkostninger i alt</b>	<b>-682</b>	<b>-604</b>
<b>Resultat før afskrivninger</b>	<b>111</b>	<b>66</b>
Afskrivninger	-193	-192
<b>Samlet resultat</b>	<b>-83</b>	<b>-126</b>
<b>Overskudsgrad for afskrivninger</b>	<b>14 %</b>	<b>10 %</b>

Note: Takstindbetalingen er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt pr. påstiger på 11,22 kr. i 2010 beregnet på grundlag af Transportministeriets bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet.

### Cityringens investeringsbudget

Mio. kr.	Investeringer i 2010	Investeringer pr. 31. dec 2010	Samlet budget
Cityring	594	1.454	21.323





# VIRKSOMHEDS- LEDELSE

## SELSKABSMÆSSIGE RAMMEVILKÅR

Metroselskabets formål er blandt andet, jf. lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S af den 6. juni 2007, at varetage projekteringen og anlæg af Cityringen som en Metro samt at stå for drift og vedligehold af den samlede Metro. Selskabet skal foretage offentlige udbud af drift og vedligehold af Metroen.

Selskabet kan herudover, jf. loven, drive anden virksomhed, der har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med Selskabets metroaktiviteter. Selskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag.

Endvidere skal Selskabet i henhold til lov om trafikelskaber indgå i trafiksamarbejdet i hovedstaden. Formålet med samarbejdet er at give de rejsende

i hovedstadsområdet en oplevelse af, at trafikken fungerer som en samlet helhed, uanset at den udføres af forskellige selskaber. Dette skal ske ved, at parterne koordinerer deres indsats i hovedstadsområdet, især hvad angår kundeinformation, omstigningsforhold og køreplanlægning. Samarbejdet indebærer, at Metroselskabet medvirker i fastsættelsen af takster og billetteringssystemer samt koordinering af køreplaner mellem busser og tog i hovedstadsområdet.

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

## FORRETNINGSSTRATEGI

Metroselskabets forretningsstrategi fastlægger Selskabets vision og mission. Det fremgår af Selskabets vedtægter, at bestyrelsen skal fremlægge en forretningsstrategi for selskabets ejere minimum hvert fjerde år. Derfor har selskabet i 2010 igangsat en proces, der skal resultere i en ny forretningsstrategi. Bestyrelsen har godkendt strategien og indstiller den til ejernes godkendelse på det årlige interessentskabsmøde i april 2011. Strategi-perioden er frem til medio 2014.

I den fremtidige forretningsstrategi er der fokuseret på at opstille overordnede mål for Metroselskabet, som ejerne finder relevante og visionære. Målene i forretningsstrategien skal være målbare og operationaliseres til konkrete handlingsplaner, der kan være pejlemærker for Selskabets medarbejdere i det daglige arbejde.



## 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 ved både at låne og placere penge til variabel og fast rente. Varigheden – den gennemsnitlige rente-bindingstid – af Selskabets indestående er ultimo 2010 – 64,1 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.

### RATING

Internationale kreditvurderingsbureauer giver virksomheder en såkaldt rating, der udtrykker deres kreditværdighed. Ratingen – eller karakteren – er inddelt i en skala, hvor AAA er det bedste, AA det næstbedste og så videre. Selskabet er på grund af den danske stats solidariske hæftelse, indirekte kreditvurderet som staten, hvilket vil sige AAA.

### MÅLENE ER FØLGENDE

- Antallet af passagerer skal være steget med ca. 15 pct. fra primo 2011 til medio 2014
- Cityringen skal anlægges inden for det godkendte budget og dennes tid og kvalitetsramme
- Driften af Metroen skal sikre det bedst mulige kundevedtede produkt, være effektiv og målrettet mod en proaktiv vedligeholdelse og reinvestering i Metroen, der fastholder værdien af selskabets aktiver. Målet er at reducere omkostningerne pr. passager økonomisk såvel som miljømæssigt
- Metroselskabet vil afdække potentielle nye forretningsområder
- Metroselskabets organisation og opgaveløsning optimeres løbende, organisationen tilpasses nye forretningsområder og projektfaser

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. Selskabets forretningsmæssige strategi bygger på en balance mellem de kortsigtede likviditetsmæssige hensyn og

de langsigtede økonomiske interesser, hvor det sidste hensyn må veje tungest. Anlægsopgaverne er således langsigtede investeringer, hvor en umiddelbar besparelse på anlægsomkostningerne kan medføre endog meget store ekstraomkostninger for driften i mange år frem.

#### KAPITALFORHOLD

I forbindelse med Selskabets forretningsstrategi forelægges Selskabets interessenter tillige et opdateret langtidsbudget, herunder det forventede tilbagebetalingstidspunkt for interessentskabets gæld. Langtidsbudgettet viser forventningerne til den langsigtede økonomiske udvikling i selskabet. Beskrivelsen af selskabets økonomiske forhold 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 2023, hvor den vil være på 21,9 mia. kr. (i løbende priser). Gælden forventes at være afdraget i år 2059. Det gældende langtidsbudget indgår som bilag til ledelsesberetningen.

Bestyrelsen fastsætter hvert år en finansstrategi for Selskabet, der skal

sikre en aktiv og samlet finansforvaltning, der minimerer de langsigtede finansomkostninger under hensyntagen til finansielle risici.

Selskabets bestyrelse kan udlicitere varetagelsen af finansforvaltningen herunder optagelse af lån til tredjemand. Der er indgået aftale med Sund & Bælt Partner om varetagelsen af finansforvaltningen.

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 & Pors. 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.

#### 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. Den nuværende valgperiode løber frem til den 31. december 2013. Københavns Kommune og staten udpeger hver tre medlemmer, mens Frederiksberg Kommune udpeger et medlem samt en suppleant. Derudover vælger Selskabets medarbejdere 2 medlemmer af bestyrelsen. I 2010 blev der afholdt 12 møder i bestyrelsen, et bestyrelsesseminar og henholdsvis tre og fire møder i risikokomiteen og revisionskomiteen.



Selskabet rapporterer jævnligt risikovurdering til bestyrelsen. Bestyrelsen har i den forbindelse valgt at oprette en risikokomité under bestyrelsen. Risikokomiteens formål er at forberede bestyrelsens behandling af Selskabets risikostyring, herunder udarbejdelsen af vurderingen og rapporteringen af risici.

Metroselskabets bestyrelse har ligeledes valgt at oprette en Revisionskomite, der har til formål at bistå bestyrelsen med at overvåge selskabets interne kontrolsystemer, som danner grundlag for regnskabsaflæggelsen. Komiteen har endvidere til opgave at overvåge den uafhængige revisionsproces og overvåge selskabets overholdelse af lovmæssige krav i forbindelse med regnskabsaflæggelsen. Revisionskomiteen arbejder særligt med henblik på, at

sikre troværdighed, integritet og transparens i interne og eksterne regnskaber.

Selskabets direktion består af den administrerende direktør Henrik Plougmann Olsen, der varetager den daglige ledelse. Den øvrige direktørkreds består af vicedirektør Anne-Grethe Foss med ansvar for Metroens drift, teknisk direktør Erik Skotting samt kommunikations- og personale-direktør Peter Kyhl.

I 2010 blev organisationen tilpasset således, at Selskabet er parat til overgangen til udførelsen af Cityringen.

Ved regnskabsårets udløb beskæftiger Selskabet 123 medarbejdere, der tager sig af Selskabets drift, driften af den eksisterende Metro samt anlæg af Cityringen. Endvidere arbejder ca. 130 rådgivere i Metroselskabets lokaler på Metrovej, alle med anlæg af Cityringen.

Selskabets bestyrelse og ledelse leder 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.

#### RISIKOSTYRING

De risici, Selskabet er eksponeret over for, 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,



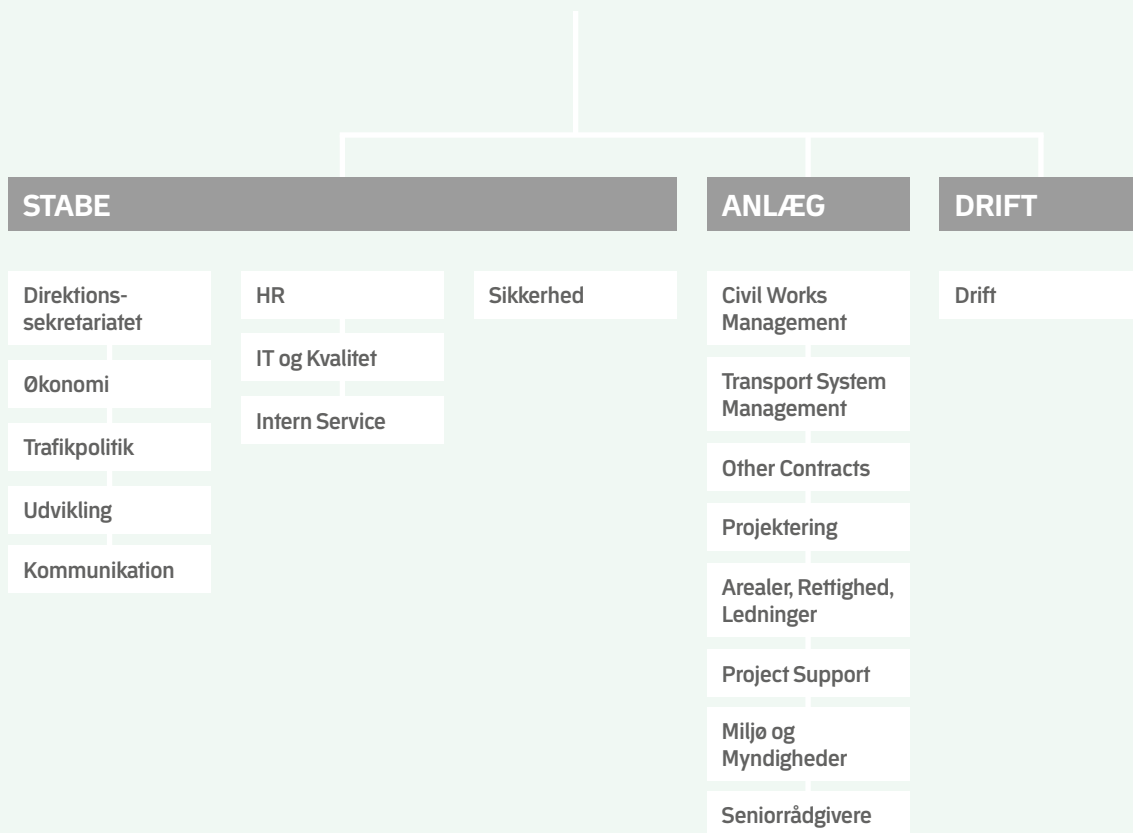
#### **METROSELSKABETS BESTYRELSE**

Fra venstre: Jens Hieronymus Gravgaard, Birgit Aagaard-Svendsen, Jørgen Glensthøj (næstformand), Ayfer Baykal, Henning Christophersen (formand), Bente Rønnebæk, Hans Jensen, Birthe Skaarup og Jesper Christensen (næstformand)

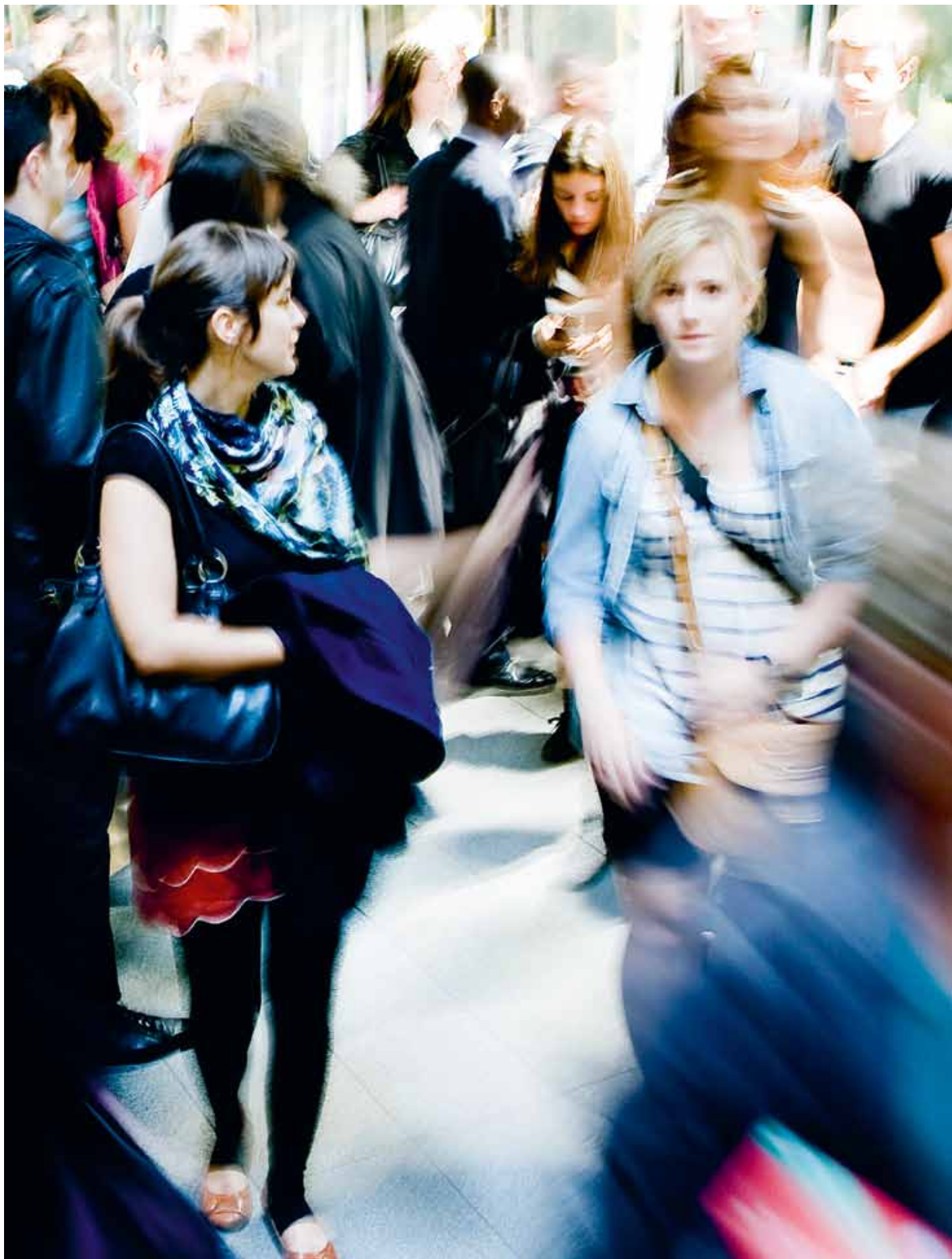
## METROSELSKABETS ORGANISATIONSSTRUKTUR

### DIREKTØRER

Henrik Plougmann Olsen, Anne-Grethe Foss, Peter Kyhl, Erik Skotting



\* Koordinerer Selskabets risikopbejde og er ansvarlig for selskabets driftsudbud og mobilisering



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.

Forretningsgange i forbindelse med regnskabsaflæggelse og anvendelse af IT

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

Den gældende regnskabsinstruks beskriver således Selskabets regnskabsmæssige organisation og tilrettelæggelse af regnskabsopgaverne, herunder oplysninger om ansvars- og kompetencefordelingen i Selskabet. Endvidere fremgår de regelsæt, der skal overholdes af medarbejderne ved

udførelsen af regnskabsopgaverne.

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.

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

Voldgiftssager

Den store anlægsentreprenør 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 Ørestadsselskab 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. Efter gæl-

dende tidsplan fastlagt af Voldgiften forventes afgørelse i sagen i 2012.

Anlægsentreprenøren på Metroens 3. etape, 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, og kendelsen forventes i 2011.

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.

# METRODRIFT

## FØRSTE MÅNED MED FLERE END 5 MIO. PASSAGERER

Metroen fortsatte sin positive passagerudvikling i 2010. Cirka 52 mio. passagerer lod sig transportere med Metroen i årets løb, og det er godt 2 millioner flere passagerer end i 2009.

Metroens passagertal faldt i sommermånederne som følge af sporarbejde på s-togsnettet, idet færre mennesker helt generelt valgte at anvende den kollektive transport i denne periode. Men målet om at nå 52 millioner passagerer blev indfriet takket være rekordhøje passagertal i november og december.

Den frostkolde vinter fik flere til at tage Metroen, og sammenholdt med den almindelige passagerudvikling gav november et passagertal på 4,8 millio-

ner. Rekord blev dog slået allerede i december, hvor Metroen for første gang transporterede mere end 5 millioner passagerer på en måned.

Det er målsætningen, at passagertallet skal stige til 62 mio. i 2018.

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

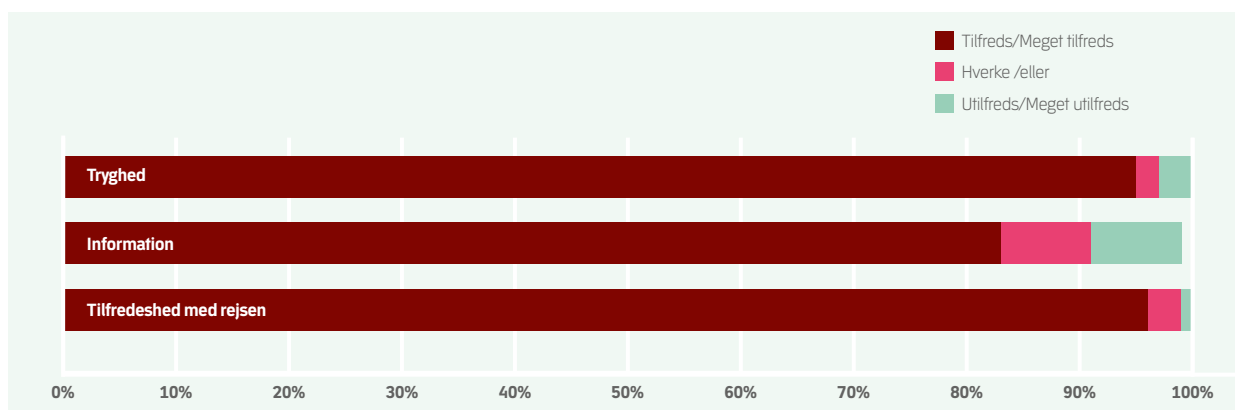
Driften af Metroen er udliciteret til Ansaldo STS med Metro Service A/S som underleverandør frem til udgangen af 2015. Kontrakten blev indgået i januar 2010 efter et EU-udbud. Den nye kontrakt trådte i kraft i oktober 2010.

## DRIFTSSTABILITET

Metroens driftsstabilitet er et væsentligt grundlag for at fastholde og tiltrække nye passagerer. Derfor fokuserede Metroselskabet, Ansaldo og Metro Service igen i 2010 på at opnå en høj driftsstabilitet i Metroen. Hårde vintre forårsagede dog måneder i starten og slutningen af 2010 med en ringere driftsstabilitet end Selskabets målsætning på 98,0 procent.

Det samlede årsresultat endte på 98,2 pct. og dermed blev målsætning-

## Kundetilfredshed





gen nået. I forhold til rekordårene 2008 og 2009 er der tale om et lille fald.

#### 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 2010 kan ses i diagrammet på side 16.

#### 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 alvorlig 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 i Metroselskabet.

#### SMS-BILLETEN HITTER

Siden indførelsen af mobilbilletten, hvor passagerer i Region Hovedstaden kan købe billet via mobiltelefonen, er

antallet af solgte SMS-billetter steget kontinuerligt. Mod udgangen af 2010 var knap 40 procent af det samlede antal solgte kontantbilletter solgt via SMS. Cirka 90.000 SMS-billetter blev der solgt på en almindelig uge i december i Region Hovedstaden.

Desuden blev nye produkter som SMS-klippekort succesfuldt prøvetestet i løbet af 2010, og flere produkter til mobiltelefoner forventes lanceret i løbet af 2011.

#### ELEKTRONISK REJSEKORT

Metroselskabet ejer 8 procent af Rejsekort A/S, som har det primære arbejde for at udvikle og klargøre Rejsekortet, der skal bidrage til at gøre det nemmere at købe billet til den kollektive trafik i Danmark. Rejsekortet er allerede i funktion som pilotprojekt i blandt andet Midt- og Vestsjælland. Det er Rejsekort A/S' plan, at kortet gradvist skal implementeres i de forskellige regionalområder, inden kortet i 2012 udrulles i region hovedstaden til glæde for også Metroens passagerer. Kort før jul 2010 forpligtede Rejsekort A/S og leverandøren East-West sig til en ny tillægsaftale, der skal sikre færdiggørelsen af rejsekortet til glæde og gavn for passagererne i den kollektive trafik. Rejsekort A/S har i 2010 haft livkviditetsproblemer, som Metroselskabet har medvirket til at løse. Rejsekort A/S langsigtede livkviditetsproblemer

synes dog ikke løst ved udgangen af 2010.

#### 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 rejserelevant 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 trafikselskaber i hele landet.

#### ANSALDO VINDER NY DRIFTSKONTRAKT

Ansaldo STS vandt kontrakten med at drive Metroen frem til udgangen af 2015 – med option på yderligere tre år til 2018.

Ansaldo STS har stået for driften af Metroen, siden åbningen i 2002, og har således stor erfaring med driften, som har fungeret yderst tilfredsstillende. Ansaldo/Metro Service' arbejde med blandt andet at sikre døgnkørsel året rundt udmøntede sig i foråret 2010 i to priser ved metrobranchens årlige konference i London, hvor den københavnske Metro blev kåret til såvel "Verdens Bedste Metro" som "Bedste Førerløse Metro".

Den nye driftskontrakt trådte i kraft i oktober 2010, og den er opbygget således, at Ansaldo/Metro Service inddrages endnu mere i arbejdet med at skaffe flere passagerer, end med den hidtidige kontrakt. Det er derfor Metroselskabets forventning, at Ansaldo/Metro Service fortsat vil være en nær samarbejdspartner i arbejdet for at nå de ambitiøse vækst mål for passagertallet.

#### KOMMUNIKATION

I samarbejde med Metroens operatør er der gennem de senere år gjort en stor indsats for at forbedre kommunikationen med det stigende antal passagerer. Kontrolrummet har styrket informationen til passagererne under driftsproblemer. Samtidig er der indført realtid, hvor kunderne

via hjemmeside og mobiltelefon kan holde sig opdateret om de næste metroafgange. Metroselskabet oplyser samtidig om afgange på bus og tog fra de stationer, hvor der er mulighed for at skifte mellem bus, tog og Metro for at styrke kundens serviceinformation på den samlede rejse. Herudover har der blandt andet været initiativer for at styrke driftsinformationen på engelsk til glæde for turister samt de mange ikke-dansk-talende mennesker, der er bosat i hovedstaden.

#### MÅLET FOR 2011

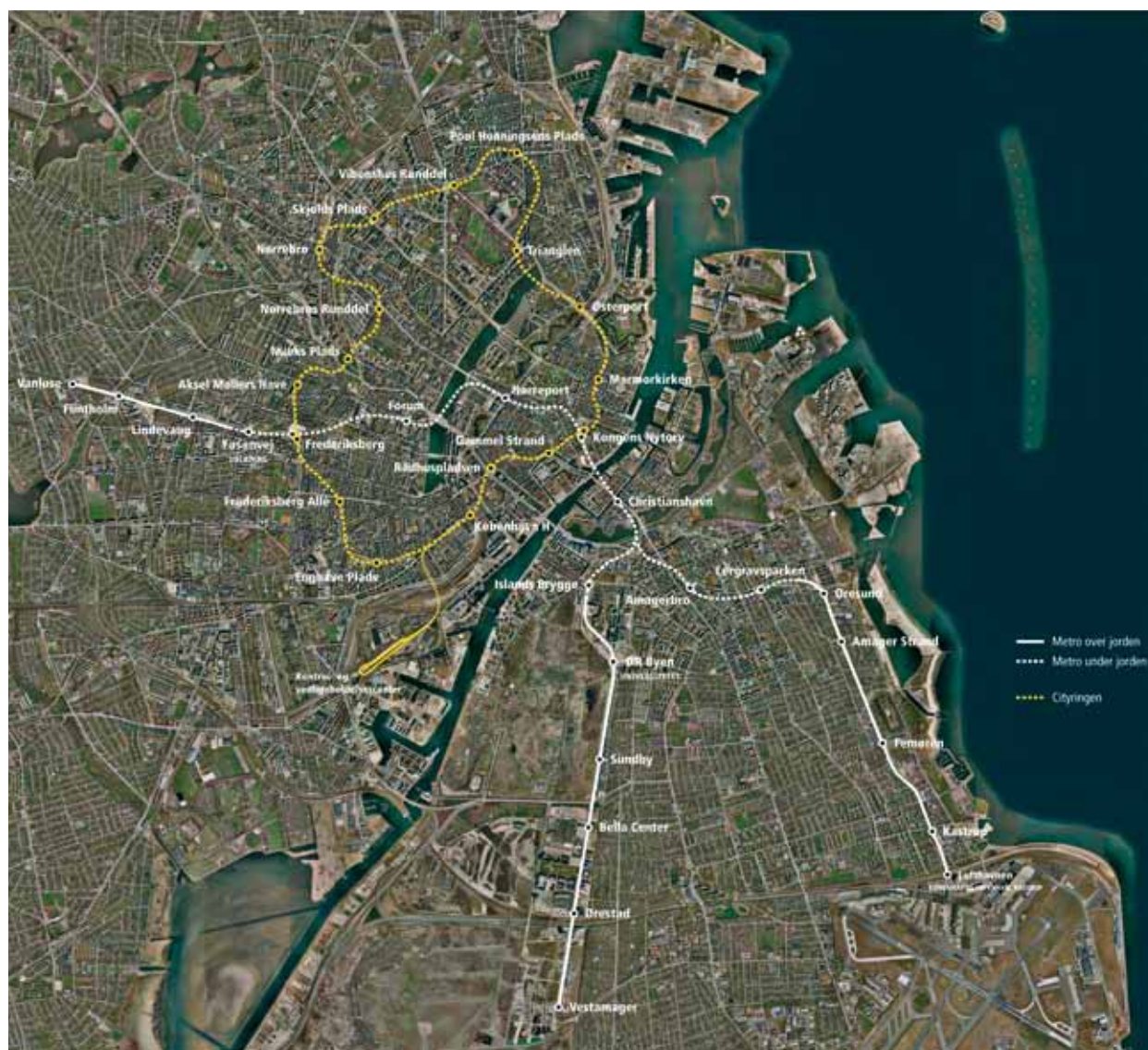
Målet for driften i 2011 er at fastholde en høj driftsstabilitet på over 98 procent samtidig med, at passager-tilvæksten fortsætter som planlagt. Et af fokusområderne for driften i 2011

bliver derfor bedre Metrokultur, som skal opnås via oplysende kampagner til passagererne om hensigtsmæssig ageren ved f.eks. ind- og udstigning. Et andet fokusområde bliver passagerinformation, idet arbejdet med at sikre rettidig og relevant information til Metroens passagerer på såvel dansk som engelsk har høj prioritet for at bevare den høje passagertilfredshed, som analyserne viste i 2010, hvor godt 95 procent af de adspurgte passagerer erklærede sig enten tilfredse eller meget tilfredse med Metroen.





# 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 funktioner, konstruktioner og systemer 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).

Når Cityringen åbner, kan man skifte mellem den og til den eksisterende Metro på stationerne Kongens Nytorv og Frederiksberg. Derudover kan man skifte til bl.a. Regionaltog og S-tog på København H og Østerport og til S-tog på Nørrebro station. Den nuværende Metro har skiftet til S-tog

på Vanløse, Flintholm og Nørreport. Den har desuden skiftet til regionaltog i Øresund og lufthavnen. 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.

Med ejernes godkendelse i december 2010 af det økonomiske grundlag for indgåelse af de store anlægskontrakter, er grundlaget for Cityringen på 21,3 mia. kr. målt i 2010-priser godkendt. Cityringen forventes at åbne for passagerer i 2018.

#### CITYRINGEN I 2010

Arbejdet med at gøre klar til, at der kan bygges 17 nye metrostationer og 15,5 kilometer dobbelt tunnel gik for alvor i gang i 2010. 16 byggepladser af de i alt 21 byggepladser, som er omfattet af projekt Cityringen, kom i funktion i 2010.

Afløbs- og forsyningsledninger – byens forsyningsnet af el, vand, gas, internet, kloakker m.m. bliver flyttet for at frigøre arealerne, hvor de kommende stationer skal placeres. Stationsarealerne skal være klar i takt med, at de egentlige anlægsarbejder påbegyndes i løbet af 2011.

I Cityringsprojektet var der oprindeligt forudsat etableret et sporskifte-kammer under Halmtorvet og en sporudfletning under Sønder Boulevard. I

## 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
- Totaløkonomi
- Budget på 21,3 mia. kr. (2010-priser)
- Maksimal gæld i 2023 med 21,9 mia. i løbende priser
- Tilbagebetalingsår 2059
- Strækning på 15,5 km.
- Tunnelbane i ca. 10-35 meters dybde
- 17 stationer
- Forventet samlet passageretal på 131 mio. årligt

forbindelse med de forberedende arbejder blev der imidlertid konstateret en væsentligt større forurening i området under Halmtorvet og Sønder Boulevard end tidligere antaget. Forureningen viste sig så alvorlig, at den oprindeligt planlagte udførelsesmetode ikke kunne gennemføres, uden at dette ville medføre uacceptable arbejdsmiljøforhold.

Af denne årsag besluttede Metroselskabet umiddelbart før jul 2010 at ændre projektet, så sporskifteammeret under Halmtorvet blev udeladt og udfletningsammeret under Sønder Boulevard mellem Skydebanegade og Absalonsgade, udføres som en lukket boks.

#### STØRSTE ARKÆOLOGISKE UDGRAVNING

Københavns Museum, som står for de arkæologiske udgravninger på Cityringen, betegner arbejdet som det stør-

ste arkæologiske udgravningsprojekt i Skandinavien til dato.

Museet har modtaget ansøgninger fra arkæologer over det meste af verden, og op mod 60 arkæologer er i fuld gang med at finde nye oplysninger om Københavns historie på Gammel Strand og Kongens Nytorv. På sidstnævnte lokalitet fandt arkæologerne den gamle Østerport fra 1700-tallet i løbet af udgravningsarbejdet i 2010. I 2011 tages der fat på endnu et arkæologisk interessant område, når der skal omlægges rør og ledninger under Rådhuspladsen. Metroselskabet har anmodet Rigsrevisionen om at kvalitetssikre et udpluk af afregningerne for det arkæologiske arbejde.

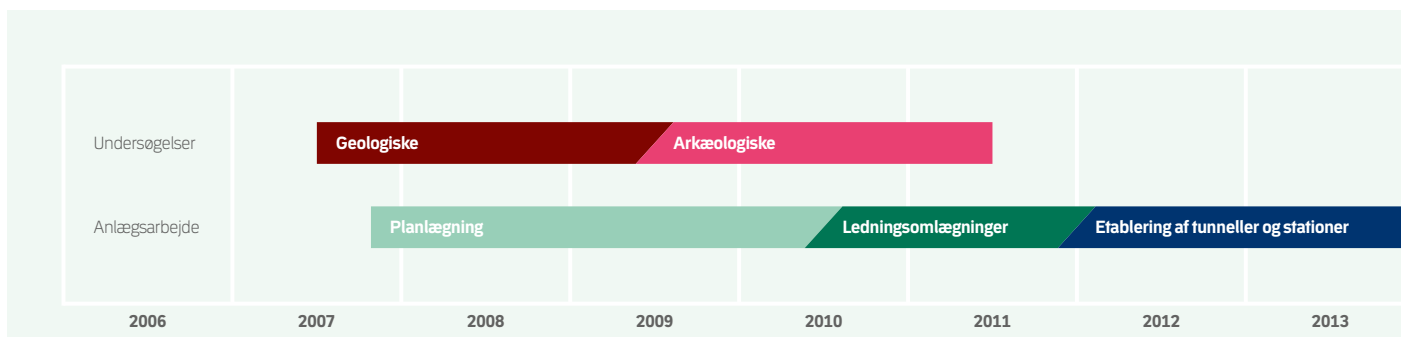
#### AFSLUTTET UDBUD

Metroselskabet modtog tidligt i foråret 2010 de første tilbud på Cityringen.

## Økonomifakta om Cityringen

- Anlægsbudgettet er anslået til at ligge i et interval mellem 14-22,2 mia. kr.
- Anlægsbudgettet er efter kontaktindgåelsen i januar 2011 på 21,3 mia. kr.
- Det er en anlægsforhøjelse på ca. 3,2 mia. kr. i forhold til basisbudgettet
- Der er indgået aftale om rentebesparelse på finansieringen på ca. 3,0 mia. kr.
- Der er fundet besparelser og vurderet et større overskud på driften for ca. 0,2 mia. kr.
- Totaløkonomien er uændret
- Forventet tilbagebetalt i 2059

## Tidslinie for Cityringen



Under langvarige forhandlinger lykkedes det samlet at nedbringe de indledende bud fra tilbudsgiverne med cirka 4 milliarder kroner, så den samlede pris på Cityringen ved ejernes godkendelse af det økonomiske grundlag blev fastsat til 21,3 milliarder kroner.

I november kunne Metroselskabet annoncere vinderne af kontrakterne på Cityringen, og i december blev indstillingen om det økonomiske grundlag godkendt af Selskabets ejerkreds. Vinderne af anlægskontrakter blev Copenhagen Metro Team, der består af Salini, Technimont og SELI, som skal stå for byggeriet af 17 nye stationer og 15,5 kilometer dobbelt tunnel. Copenhagen Metro Team arbejder i forvejen sammen om udbygningen af en af de nye metrolinier i Rom.

To af de tabende konsortier har efterfølgende indgivet en klage til Klage-

nævnet for Udbud. Klagenævnet afgjorde den 2. januar 2011, at klagerne ikke skulle have opsættende virkning. Klagerne behandles i Klagenævnet for Udbud.

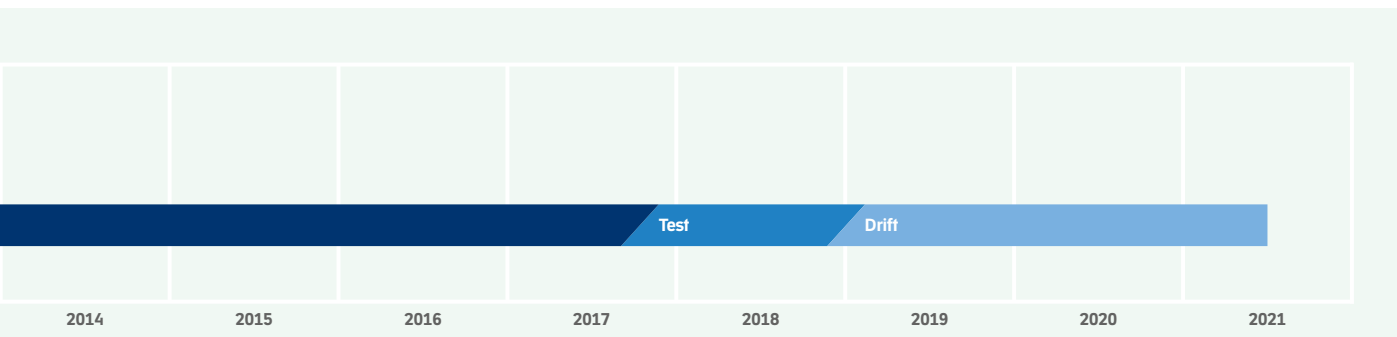
Ansaldo STS vandt kontrakten med at levere tog, styresystem og kontrol- og vedligeholdelsescenter, samt driften de første 5-8 år. Ansaldo STS har gode erfaringer fra København, hvor de har stået for tog og styresystem til den eksisterende Metro, ligesom de har stået for driften siden åbningen i 2002.

Som konsekvens af kontrakt indgåelsen forventes egenkapitalen ultimo 2011 at være nedskrevet til 0 kr. Eventuelle regnskabsmæssige markedsværdireguleringer af selskabets finansielle kontrakter vil dog kunne påvirke størrelsen af egenkapitalen i begge retninger.

## Miljørapport

Metroselskabets miljørapport omhandler både anlægget af Cityringen, driften af den eksisterende metro og Selskabets administration. Miljørapporten udkommer hver andet år.

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.



### FORVENTNINGER TIL CITYRINGEN I 2011

2011 bliver året, der markerer overgangen fra de forberedende arbejder til det egentlige anlægsarbejde. Siden 2009 er der blevet arbejdet mange steder i byen med at gøre plads til, at der kan bygges stationer og tunneller.

En lang række forsyningsledninger som kloak, el, vand, gas og telefon er blevet omlagt, mens arkæologer fra Københavns Museum på udvalgte lokaliteter har fundet nye, spændende kapitler i undergrunden fra byens historie. Dette arbejde fortsætter i 2011, men på en lang række lokaliteter erstattes de forberedende arbejder nu af metrobyggeriet.

2011 bliver året, hvor entreprenøren, Copenhagen Metro Team, går i gang med at etablere sig og tage fat på

byggeriet af det gigantiske anlægsprojekt. Metroselskabet vil bistå Copenhagen Metro Teams arbejde med at informere naboer og offentlighed om det forestående arbejde.

### ORGANISATION

Metroselskabet har i 2010 gennemført en organisationsændring for at sikre den bedste og mest effektive organisering af de opgaver, Metroselskabet løser. Opgaverne er i høj grad rettet mod at varetage tilsyn med anlægs- og leverancekontrakterne på Cityringen.

Selskabet har opprioriteret HR-arbejdet for at sikre integration af selskabets mange nye ansatte samt for fortsat at kunne rekruttere de bedste medarbejdere og specialister til Cityringen og Metroselskabets andre opgaver.

### KOMMUNIKATION

For Metroselskabet er en åben og inddragende dialog afgørende for at sikre ordentlig information og god kommunikation med de mange passagerer samt naboer og andre berørte af de 21 byggepladser på Cityringen.

Oplysninger om Metroselskabets arbejde med Cityringen er et andet, særligt højt fokuseret område for at sikre proaktiv, grundig og god information om det anlægsarbejde, der berører en række pladser i København og på Frederiksberg. Gennem en lang række informationskanaler informerer Metroselskabet og søger dialog med naboer og andre interessenter i sin bestræbelse på at anlægge Cityringen med respekt for dem, der bor og færdes i byen.







# SAMFUNDS- ANSVAR

## 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, tryghed 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 skabe en sikker Metro for både passagerer og medarbejdere**
- **At sikre et godt arbejdsmiljø under anlæggelsen af Cityringen og for arbejdet på den eksisterende Metro**
- **At sikre gode arbejdsforhold herunder løn og ansættelsesforhold, der kan medvirke til at tiltrække og fastholde medarbejdere**

Det største ansvar overfor det omkringliggende samfund består i 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 er skarpere 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. Metroselskabet udarbejder hvert andet år en miljørapport, hvor Selskabets målsætninger på miljøområdet bliver præsenteret.

## Politik

Miljøarbejdet har resulteret i følgende miljøvision:

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 til 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. Der arbejdes løbende for at skabe yderligere miljøforbedringer. Cityringen vil både ved etableringen og i driften være mindst lige så miljøvenlig som den eksisterende Metro.

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

Derudover er der i samarbejde med Københavns og Frederiksberg kommuner udarbejdet en specifik miljøstrategi for at reducere miljøgenerne på følgende 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 status vil fremgå af Metroselskabets miljørapport.

## SIKKERHED

### Politik

Det overordnede sikkerhedspolitiske mål er, at Metroen skal være lige så

sikker som de mest sikre nye metroer i verden.

Følgende sikkerhedspolitiske mål for anlæg af Cityringen er fastsat:

Metroselskabet vil både ved udformningen af Cityringen og ved tilrettelæggelsen af den fremtidige drift af 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 driftsentreprenørerne, mulige opdateringer af de sikkerhedsmæssige procedurer. Metroselskabet benytter sig af et stort net-

værk 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 beredskabsindsats 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, der 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 den kriminalpræventive indsats med det formål, at forebygge vold, hærværk og driffforstyrelser i og på Metroen. I samarbejde med Københavns Politis og kommunernes SSP-konsulenter





vurderes mulighederne for kriminalpræventive tiltag og projekter på de steder, hvor parterne har konstateret gentagne hændelser og udfordringer. Det er tanken på sigt at udbygge dette samarbejde med henblik på at oprette et netværk for erfaringsudveksling i trafikelskaberne.

#### ARBEJDSMILJØ

Førløbet 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 der bygges 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 DS/EN 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. Metro-

selskabet etablerer i den forbindelse arbejdsmiljøvurderinger i designfasen 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.

#### 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 over for driftsoperatørens personale.

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

Metroselskabet har en gavepolitik samt udarbejdet retningslinjer for whistleblowing for at modvirke

korruption og bestikkelse. Begge er indarbejdet i Selskabets personalepolitik.

#### 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 har Metroselskabet tilbudt alle medarbejdere et sundhedstjek, 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 og 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.

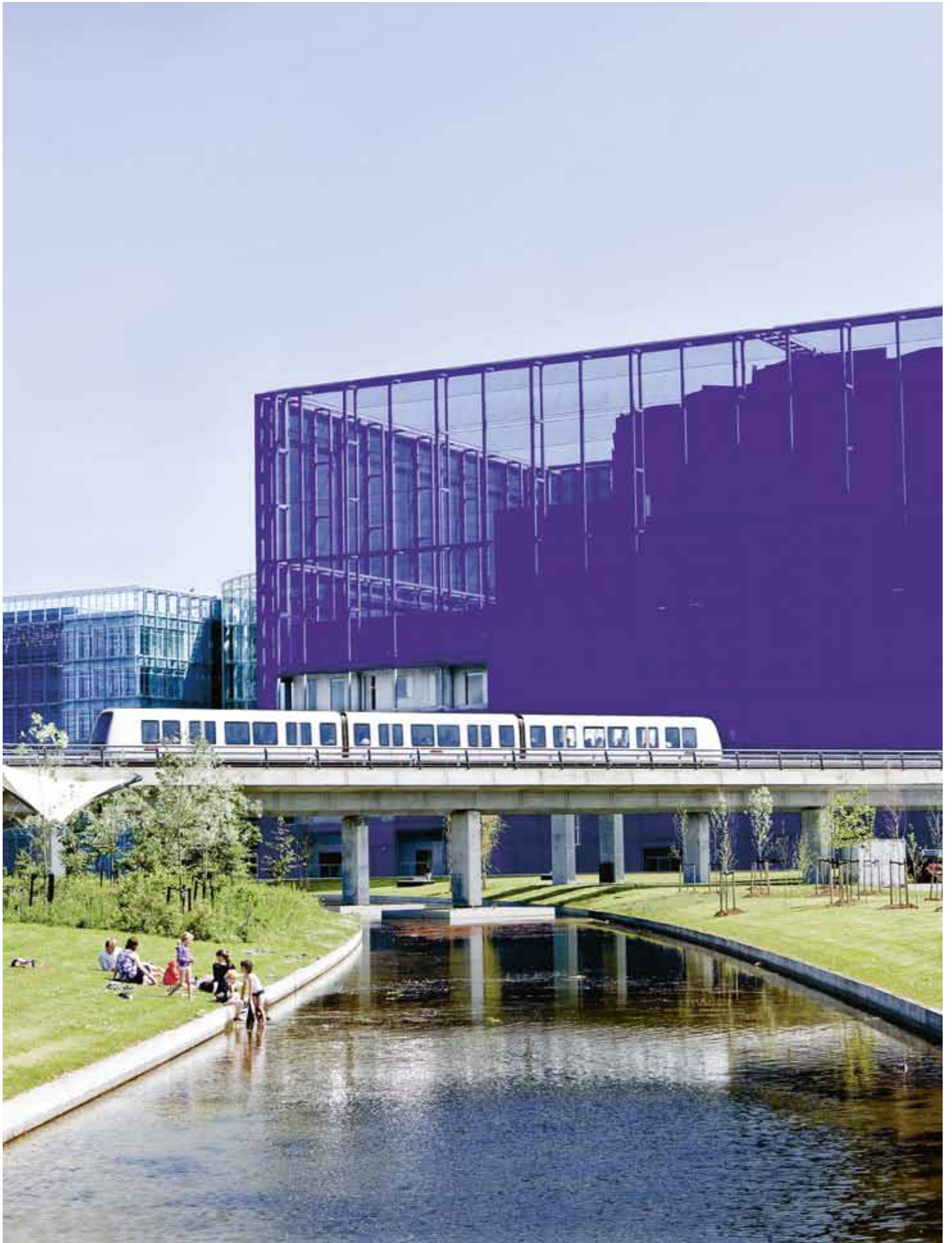
Retningslinjer for Whistleblowing er udarbejdet for at skabe respekt om Metroselskabets forpligtigelser til, at såvel love og forordninger som interne retningslinjer og politikker skal følges. Samtidig skal det medvirke til at sikre medarbejderne ved at give medarbejderne klare muligheder for rapportering 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 forsigtig politik i forhold til modtagelse af gaver fra leverandører, kunder eller samarbejdspartnere.

Bestyrelsen har 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.

Metroselskabet kræver, i overensstemmelse med ILO-konvention nr. 94 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter, at entreprenøren skal 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.







# ÅRSREGNSKAB



# REGNSKABSPRAKSIS

## REGNSKABSGRUNDLAG

Årsrapporten for Metrosekskabet 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 2010. Årsrapporten er aflagt i tusinder DKK. Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

## GENERELT OM INDREGNING OG MÅLING

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

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

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

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

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

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

## OMREGNING FREMMED VALUTA

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

## AFLEDTE FINANSIELLE INSTRUMENTER

Afledte finansielle instrumenter måles ved første indregning i balancen til kostpris, og efterfølgende til dagsværdi. Afledte finansielle instrumenter indregnes under henholdsvis tilgodehavender og forpligtelser. Ændringer i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter indregnes løbende i resultatopgørelsen som finansielle poster.

## RESULTATOPGØRELSEN

### Indtægter

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

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

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

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

### 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 anskaffelsessum på mindre end 100.000 kr. indregnes som omkostninger i resultatopgørelsen i anskaffelsesåret.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen sammen med af- og nedskrivninger eller under andre driftsindtægter, i det omfang salgsprisen overstiger den oprindelige kostpris.

##### 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 nettosalgsprisen fratrukket salgsomkostninger eller kapitalværdien. Ved opgørelse af kapitalværdien

tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi, og under iagttagelse af forudsætningerne i langtidsbudgettet, jævnfør bilag til ledelsesberetningen, herunder for eksempel at ejerne har forpligtet sig til at betale de større reinvesteringer i tog, tunneller og stationer i takt med at behovet opstår.

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 ændelse heraf.

#### Finansielle anlægsaktiver

##### *Kapitalandele*

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

##### *Tilgodehavender*

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

#### *Afledte finansielle instrumenter, aktiver*

Afledte finansielle instrumenter måles ved første indregning i balancen til kostpris, og efterfølgende til dagsværdi.

##### Omsætningsaktiver

##### *Ejendomme*

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

##### *Tilgodehavender*

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

##### *Værdipapirer*

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

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



Kongens Nytorv



# RESULTATOPGØRELSE

for perioden 1. januar – 31. december 2010

(alle tal i 1.000 kr.)

Note		2010	2009
	<b>Indtægter</b>		
2	Metroens takstindtægter	589.095	522.019
2	Metroens driftsindtægter	189.972	134.733
	Værdi af eget arbejde	71.005	52.348
3	Andre driftsindtægter	13.604	12.723
	<b>Indtægter, i alt</b>	<b>863.675</b>	<b>721.823</b>
	<b>Omkostninger</b>		
2	Metroens driftsomkostninger	-653.136	-577.551
4	Personaleomkostninger	-73.066	-57.343
5	Andre eksterne omkostninger	-26.811	-21.146
	<b>Omkostninger, i alt</b>	<b>-753.013</b>	<b>-656.040</b>
	<b>Resultat før ned- og afskrivninger</b>	<b>110.661</b>	<b>65.783</b>
	Ned- og afskrivninger	-786.971	-596.023
	<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>-676.310</b>	<b>-530.240</b>
6	<b>Finansielle poster</b>		
	Finansielle indtægter	97.915	159.969
	Finansielle omkostninger	-53.277	-16.975
	<b>Finansielle poster, i alt</b>	<b>44.637</b>	<b>142.994</b>
	<b>Resultat før markedsværdiregulering</b>	<b>-631.672</b>	<b>-387.246</b>
	Markedsværdiregulering	357.695	-29.626
	<b>Årets resultat</b>	<b>-273.977</b>	<b>-416.872</b>
	<b>Forslag til resultatdisponering</b>		
	Overført til næste år	-273.977	-416.872

# BALANCE

## AKTIVER

Pr. 31. december 2010

(alle tal i 1.000 kr.)

Note	2010	2009
<b>ANLÆGSAKTIVER</b>		
<b>Materielle anlægsaktiver</b>		
7	20.240	7.373
8	5.023.499	5.182.014
9	59.177	63.757
9	86	129
<b>Materielle anlægsaktiver, i alt</b>	<b>5.103.002</b>	<b>5.253.273</b>
<b>Finansielle anlægsaktiver</b>		
10	17.318	17.318
11	1.007.826	1.047.617
12	303.647	0
<b>Finansielle anlægsaktiver, i alt</b>	<b>1.328.790</b>	<b>1.064.935</b>
<b>Anlægsaktiver, i alt</b>	<b>6.431.792</b>	<b>6.318.207</b>
<b>OMSÆTNINGSAKTIVER</b>		
13	9.935	4.960
14	1.625.255	1.566.188
15	325.227	1.151.177
15	1.050.042	650.835
<b>Omsætningsaktiver, i alt</b>	<b>3.010.459</b>	<b>3.373.160</b>
<b>AKTIVER, I ALT</b>	<b>9.442.251</b>	<b>9.691.367</b>



# BALANCE

## PASSIVER

Pr. 31. december 2010

(alle tal i 1.000 kr.)

Note		2010	2009
	<b>KAPITALINDESTÅENDE</b>		
	Primo	9.413.339	9.830.211
	Årets tilgang	-273.977	-416.872
16	<b>Kapitalindestående, i alt</b>	<b>9.139.362</b>	<b>9.413.339</b>
	<b>LANGFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE</b>		
12	Langfristede gældsforpligtelser	0	55.783
	<b>Langfristede gældsforpligtelser, i alt</b>	<b>0</b>	<b>55.783</b>
	<b>KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE</b>		
	Banklån	23.769	24.884
	Kreditorer	90.832	101.473
17	Anden gæld	188.288	95.888
	<b>Kortfristede gældsforpligtelser, i alt</b>	<b>302.889</b>	<b>222.245</b>
	<b>Gældsforpligtelser, i alt</b>	<b>302.889</b>	<b>278.027</b>
	<b>PASSIVER, I ALT</b>	<b>9.442.251</b>	<b>9.691.367</b>
18	Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser		
19	Revisionshonorar		
20	Nærtstående parter		
21	Valuta-, rente- og kreditrisiko		

# PENGESTRØMSOPGØRELSE

(alle tal i 1.000 kr.)

	2010	2009
<b>Pengestrømme fra driftsaktivitet</b>		
Metroens takstindtægter	589.095	522.019
Metroens driftsindtægter	189.972	134.733
Andre driftsindtægter	13.604	12.723
Metroomkostninger	-653.136	-577.551
Personaleomkostninger	-73.066	-57.343
Andre eksterne omkostninger	-26.811	-21.146
<b>Pengestrømme fra driftsaktivitet, i alt</b>	<b>39.657</b>	<b>13.435</b>
<b>Pengestrømme fra investeringsaktivitet</b>		
Investeringer i anlæg af Metro	-570.610	-400.996
Investeringer i bygninger, driftsmidler og inventar	-61	-10.987
Investeringer i værdipapirer (ekskl. værdiregulering)	825.000	0
<b>Pengestrømme fra investeringsaktivitet, i alt</b>	<b>254.329</b>	<b>-411.982</b>
<b>Pengestrømme fra finansieringsaktivitet</b>		
Lånoptagelse, netto (ekskl. markedsværdiregulering)	0	0
Tilgodehavender	-19.275	-35.586
Kreditorer og anden gæld	80.644	102.468
Nettofinansieringsomkostninger (ekskl. værdiregulering)	44.637	142.994
<b>Pengestrømme fra finansieringsaktivitet, i alt</b>	<b>106.006</b>	<b>209.876</b>
Ændring i likvider	399.992	-188.672
Likvider primo	650.835	813.697
Markedsværdiregulering, netto	-786	25.809
<b>Likvider ultimo</b>	<b>1.050.042</b>	<b>650.835</b>



# NOTER

## Note 1 Segmentoplysninger

(alle tal i 1.000 kr.)	Idriftsafte Metro	Cityringen	I alt
Indtægter	792.670	71.005	863.675
Omkostninger	-682.009	-71.005	-753.013
<b>Resultat før ned- og afskrivninger</b>	<b>110.661</b>	<b>0</b>	<b>110.661</b>
Ned- og afskrivninger	-193.417	-593.554	-786.971
<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>-82.755</b>	<b>-593.554</b>	<b>-676.310</b>
<b>Anlægsaktiver</b>			
Anlæg af Metro	20.240	0	20.240
Metro i Drift	5.023.499	0	5.023.499
Bygninger	59.177	0	59.177
Driftsmidler og inventar	86	0	86
Finansielle anlægsaktiver	1.328.790	0	1.328.790
<b>Anlægsaktiver, i alt</b>	<b>6.431.792</b>	<b>0</b>	<b>6.431.792</b>
<b>Omsæfningsaktiver</b>			
Ejendomme	0	9.935	9.935
Tilgodehavender	1.597.443	27.812	1.625.255
<b>Omsæfningsaktiver vedr. Metro, i alt</b>	<b>1.597.443</b>	<b>37.747</b>	<b>1.635.190</b>
<b>Gældsforpligtelser</b>			
Kreditorer	0	90.832	90.832
Anden gæld	133.100	55.188	188.288
<b>Kortfristede gældsforpligtelser vedr. Metro, i alt</b>	<b>133.100</b>	<b>146.020</b>	<b>279.120</b>

## Note 2 Driftsresultat Metro

(alle tal i 1.000 kr.)	2010	2009
<b>Metroens takstindtægter</b>	<b>589.095</b>	<b>522.019</b>
<b>Metroens driftsindtægter</b>		
Udlejning af Metro	184.542	126.798
Øvrige indtægter	5.430	7.935
<b>Metroens driftsindtægter, i alt</b>	<b>189.972</b>	<b>134.733</b>
<b>Andre driftsindtægter</b>	<b>13.604</b>	<b>12.723</b>
<b>Indtægter, i alt</b>	<b>792.670</b>	<b>669.475</b>
<b>Metroens driftsomkostninger</b>		
Betaling for drift	-589.095	-522.019
Kontraktstyring mv.	-29.645	-25.555
Øvrige omkostninger	-34.396	-29.977
<b>Metroens driftsomkostninger, i alt</b>	<b>-653.136</b>	<b>-577.551</b>
<b>Administrationsomkostninger</b>	<b>-28.873</b>	<b>-26.141</b>
<b>Omkostninger, i alt</b>	<b>-682.009</b>	<b>-603.692</b>
<b>Resultat før afskrivninger</b>	<b>110.661</b>	<b>65.783</b>
Afskrivninger	-193.417	-191.732
<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>-82.755</b>	<b>-125.949</b>

Interessentskabet har udliciteret driften af Metroen. Lejebetalingen afhænger af Metroens samlede driftsresultat. I 2010 har Metroen haft 52 mio. passagerer (50 mio. i 2009). Takstindtægterne i 2010 er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt på 11,22 kr. (10,69 kr. i 2009).

## Note 3 Andre driftsindtægter

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

## Note 4 Personaleomkostninger

(alle tal i 1.000 kr.)	2010	2009
Lønninger og honorarer	58.833	46.943
Pensioner	7.903	6.026
Udgifter til social sikring	3.205	2.062
Øvrige personaleomkostninger	3.125	2.312
<b>Personaleomkostninger, i alt</b>	<b>73.066</b>	<b>57.343</b>
Heraf udgør:		
Løn til direktionen	2.004	2.271
Øvrige udbetalinger til direktionen	100	732
Pension til direktionen	301	50
Honorar til bestyrelsen	1.938	1.731
Gennemsnitligt antal medarbejdere (årsværk)	102	78
Medarbejdere ultimo	123	93

Under øvrige udbetalinger indgår resultatløn for direktionen, som udgør op til 10% af ordinær løn.  
I honorar til bestyrelse indgår honorar til revision- og risikokomiteé.

## Note 5 Andre eksterne omkostninger

(alle tal i 1.000 kr.)	2010	2009
Administrationsomkostninger	21.344	15.945
Konsulentomkostninger	5.467	5.202
<b>Andre eksterne omkostninger, i alt</b>	<b>26.811</b>	<b>21.146</b>

## Note 6 Finansielle poster

(alle tal i 1.000 kr.)	2010	2009
<b>Finansielle indtægter</b>		
Renteindtægter fra finansielle anlægsaktiver	12.408	29.621
Renteindtægter fra tilgodehavender	49.377	57.496
Renteindtægter fra likvid beholdning og værdipapirer	32.990	72.846
Valutakursregulering	3.139	6
<b>Finansielle indtægter, i alt</b>	<b>97.915</b>	<b>159.969</b>
<b>Finansielle omkostninger</b>		
Renteudgifter	-50.119	-16.975
Valutakursregulering	-3.158	0
<b>Finansielle omkostninger, i alt</b>	<b>-53.277</b>	<b>-16.975</b>
<b>Finansielle poster, i alt</b>	<b>44.637</b>	<b>142.994</b>

Selskabet har i 2010 indgået aftaler (swap) om rentedækning for en stor del af selskabets fremtidige rentekomkostninger. Renteudgifterne vedrører primært disse swapaftaler.

## Note 7 Anlæg af Metro og Cityring

(alle tal i 1.000 kr.)	Driftsstatte Metro	Cityringen	I alt
<b>ANSKAFFELSESSUM</b>			
Primo	7.373	860.184	867.557
Årets netto tilgang	13.609	593.554	607.164
Overført til Metro i Drift	-742	0	-742
<b>Ultimo</b>	<b>20.240</b>	<b>1.453.739</b>	<b>1.473.978</b>
<b>NED- OG OPSKRIVNINGER</b>			
Primo	0	-860.184	-860.184
Årets opskrivninger	0	0	0
Årets nedskrivninger	0	-593.554	-593.554
<b>Ultimo</b>	<b>0</b>	<b>-1.453.739</b>	<b>-1.453.739</b>
<b>Bogført primoværdi</b>	<b>7.373</b>	<b>0</b>	<b>7.373</b>
<b>Bogført ultimoværdi</b>	<b>20.240</b>	<b>0</b>	<b>20.240</b>

Under Driftsstatte Metro indgår omkostninger til implementering af rejsekort på 14 mio.kr. Årets nedskrivning på Cityringen skyldes, at genindvindingsværdien er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

## Note 8 Metro i drift

	Tunnel og skal af underjordiske stationer	Andre faste anlæg	Rullende materiel mv.	Øvrige tekniske installationer	I alt
(alle tal i 1.000 kr.)					
<b>ANSKAFFELSESSUM</b>					
Primo	2.475.581	1.447.696	1.368.341	424.891	5.716.510
Årets netto tilgang	12.038	6.638	7.557	3.242	29.475
Overført fra Anlæg af Metro	0	0	0	742	742
<b>Ultimo</b>	<b>2.487.619</b>	<b>1.454.334</b>	<b>1.375.899</b>	<b>428.876</b>	<b>5.746.727</b>
<b>NED- OG AFSKRIVNINGER</b>					
Primo	-76.945	-91.951	-191.486	-174.114	-534.496
Årets afskrivninger	-26.309	-31.903	-66.299	-64.221	-188.733
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0
<b>Ultimo</b>	<b>-103.254</b>	<b>-123.855</b>	<b>-257.785</b>	<b>-238.335</b>	<b>-723.229</b>
<b>Bogført primoværdi</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>
<b>Bogført ultimoværdi</b>	<b>2.384.365</b>	<b>1.330.479</b>	<b>1.118.113</b>	<b>190.540</b>	<b>5.023.499</b>

## Note 9 Bygninger, Driftsmidler og inventar

	Driftsmidler og inventar	Midlertidigt kontorbyggeri	I alt
(alle tal i 1.000 kr.)			
<b>ANSKAFFELSESSUM</b>			
Primo	309	70.341	70.650
Årets netto tilgang	0	61	61
<b>Ultimo</b>	<b>309</b>	<b>70.402</b>	<b>70.711</b>
<b>AFSKRIVNINGER</b>			
Primo	-180	-6.584	-6.764
Årets afskrivninger	-43	-4.640	-4.683
<b>Ultimo</b>	<b>-223</b>	<b>-11.225</b>	<b>-11.447</b>
<b>Bogført primoværdi</b>	<b>129</b>	<b>63.757</b>	<b>63.886</b>
<b>Bogført ultimoværdi</b>	<b>86</b>	<b>59.177</b>	<b>59.263</b>

Afskrivningerne foretages lineært over aktivernes forventede levetid.



## Note 10 Kapitalandele

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

(alle tal i 1.000 kr.)	Frederiksberg Kommune	Øvrige tilgode- havender	I alt
Primo	1.012.027	35.590	1.047.617
Årets tilgang	12.408	1.016	13.424
Årets afgang	-53.216	0	-53.216
<b>Ultimo</b>	<b>971.220</b>	<b>36.606</b>	<b>1.007.826</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 Finansielle instrumenter

(alle tal i 1.000 kr.)	2010	2009
Renteswap	303.145	-55.783
Valutatermener	502	0
<b>Finansielle instrumenter, i alt</b>	<b>303.647</b>	<b>-55.783</b>

Markedsværdien af finansielle instrumenter er indregnet i resultatopgørelsen. Pr. 31. december 2010 er markedsværdien positiv og medtaget under finansielle instrumenter (aktiver). I 2009 var værdien af selskabets finansielle instrumenter negativ og derved medtaget under langfristede gældsforpligtelser.

## Note 13 Ejendomme

Selskabet har, i forbindelse med anlæg af Cityringen, overtaget lejligheder ved ekspropriation. Lejlighederne er værdiansat til kostpris. Pr. 31. december 2010 har selskabet overtaget 7 lejligheder.

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

## Note 14 Tilgodehavender, Omsætningsaktiver

Interessentskabet etablerede, med henblik på at sikre anlægsentreprenøren for den eksisterende Metro, en rimelig likviditet i anlægsperioden en likviditetsordning (likviditetsbro). I "Tilgodehavender" pr. 31. december 2010 er indeholdt akkumuleret udbetaling på 839 mio. kr. ekskl. renter.

Under tilgodehavender indgår tillige tilgodehavende moms med 31 mio.kr. Periodiserede renter udgør 8 mio. kr.

Af tilgodehavender pr. 31. december 2010 forfalder 1.522 mio. kr. til betaling senere end 31. december 2011.

## Note 15 Værdipapirer og likvide beholdninger

(alle tal i 1.000 kr.)

	2010	2009
Værdipapirer over 3 måneder	325.227	1.151.177
<b>Værdipapirer, i alt</b>	<b>325.227</b>	<b>1.151.177</b>
Likvide midler	11	19
Aftaleindsud	1.050.031	650.816
Værdipapirer under 3 måneder	0	0
<b>Likvide beholdninger, i alt</b>	<b>1.050.042</b>	<b>650.835</b>

## Note 16 Kapitalindestående

(alle tal i 1.000 kr.)	Indskud eksisterende Metro	Ejerindskud	Overført resultat inden MVR	Markedsværdi- regulering (MVR)	I alt
Primo	660.857	9.590.000	-857.540	20.022	9.413.339
Årets tilgang	0	0	-631.672	357.695	-273.977
<b>Ultimo</b>	<b>660.857</b>	<b>9.590.000</b>	<b>-1.489.212</b>	<b>377.717</b>	<b>9.139.362</b>

## Note 17 Anden gæld

(alle tal i 1.000 kr.)	2010	2009
Skyldig A-skat	93	1.797
Skyldige feriepenge	9.108	7.392
Skyldige omkostninger	179.088	86.699
<b>Anden gæld, i alt</b>	<b>188.288</b>	<b>95.888</b>

Af skyldige omkostninger vedrører 45 mio.kr. periodiserede rentebetalingen.

## Note 18 Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser

Kontraktlige forpligtelser	
Metro under anlæg, Cityring (igangværende kontrakter i mio. kr.)	522
Metro i drift (igangværende kontrakter i mio. kr.)	23
	<b>545</b>

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører vedrørende Metro har en samlet restværdi på 545 mio. kr. Selskabet har i januar 2011 indgået kontrakter med entreprenører vedrørende Cityringen til en samlet værdi af 16.392 mio.kr.

Med henblik på driften af Metro indtil december 2015 er der endvidere indgået kontrakt med en samlet restværdi på 1.503 mio.kr. Ud over kontraktbetalinger vil der være mulighed for incitamentsbetalinger.

## Note 18 Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser – fortsat

### Eventualforpligtelser

Den store anlægsentreprenør på Metroens etape 1 og 2A, 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. Efter 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 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, og kendelsen forventes i 2011.

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.

I forbindelse med udlicitering af Cityringen er processen indbragt for klagenævnet for udbud. Selskabet har ikke foretaget hensættelse, idet sagen ikke ventes at påføre selskabet væsentlige omkostninger. Klagenævnets afgørelse forventes ultimo 2011.

## Note 19 Revisions- og rådgivningshonorar

(alle tal i 1.000 kr.)

	2010	2009
Rigsrevisionen	416	350
BDO Kommunernes Revision A/S	350	300
Deloitte	416	350
<b>Revisionshonorar, i alt</b>	<b>1.182</b>	<b>1.000</b>
Andre ydelser (Deloitte)	168	1.326
<b>Rådgivningshonorar, i alt</b>	<b>168</b>	<b>1.326</b>

## Note 20 Nærtstående parter

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

Interessentskabets ejere har indbetalt ejerindskud i form af afdrag, 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

Finansielle nettoaktiver

(alle tal i 1.000 kr.)	Nominal værdi 2010	Markedsværdi 2010	Markedsværdi 2009
Værdipapirer og aftaleindskud	1.375.000	1.375.258	1.801.993
Lån	0	0	0
Finansielle instrumenter	0	303.647	-55.783
Periodiserede renter, værdipapirer og aftaleindskud	0	1.880	29.585
Periodiserede renter, finansielle instrumenter	0	-39.664	-27.340
<b>Nettoaktiver, i alt</b>	<b>1.375.000</b>	<b>1.641.121</b>	<b>1.748.455</b>

### VALUTARISIKO

Valutafordeling nettoaktiver (mio.kr.), markedsværdi

	Værdipapirer og aftaleindskud	Finansielle instrumenter	Netto- position
DKK < 1 år	1.377	-745	632
DKK > 1 år	0	0	0
EUR < 1 år	0	745	745
EUR > 1 år	0	264	264
<b>I alt</b>	<b>1.377</b>	<b>264</b>	<b>1.641</b>

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

Endvidere har selskabet indgået renteswap i EUR i forbindelse med selskabets renteaftækning.

## Note 21 Valuta-, rente- og kreditrisiko – fortsat

### RENTERISIKO

Rentebinding, pr. 31. december 2010 (mio. kr.), markedsværdi

	DKK	EUR	Total
<b>Periode</b>			
0 – 1 år	632	745	1.377
1 – 5 år	0	0	0
5 – 10 år	0	0	0
10 – 20 år	0	57	57
> 20 år	0	207	207
<b>Total</b>	<b>632</b>	<b>1.009</b>	<b>1.641</b>

### KREDITRISIKO

Ved likviditetsplaceringer og indgåelse af finansielle instrumenter opstår en kreditrisiko på modparten. Denne risiko styres og overvåges løbende i et særligt line- og limitsystem, der fastlægger principperne for opgørelse af disse risici samt et maksimum for, hvor store risici, der accepteres på en enkelt modpart. Sidsnævnte udmåles hos de internationale ratingsbureauer (Moody's, Standard & Poor's og Fitch/IBCA). Endvidere søges kreditrisici reduceret ved anvendelse af en hensigtsmæssig aftaledokumentation.

Kreditrisiko fordelt på rating kategori, pr. 31. december 2010

	Værdipapirer og aftaleindskud	Finansielle instrumenter	Total
Total modpartseksposering (mio. kr.) markedsværdi			
AAA	0	0	0
AA	701	123	824
A	676	141	817
<b>Total</b>	<b>1.377</b>	<b>264</b>	<b>1.641</b>



# METROSELSKABETS BESTYRELSE OG DIREKTION

## Metroselskabets bestyrelse

Henning Christophersen  
(Bestyrelsesformand)

Udpeget af staten

Fhv. Minister og EU-kommisær

### *Tillidsbrev:*

- Seniorpartner i Kreab A/B
- Bestyrelsesformand for The European Institute of Public Administration

Jesper Christensen  
(Næstformand)

Udpeget af Københavns Kommune

1. næstformand for Københavns

Borgerrepræsentation

### *Tillidsbrev:*

- Medlem af Økonomiudvalget i Københavns Kommune
- Medlem af Børne- og Ungdomsudvalget i Københavns Kommune
- Medlem af Fordelingsnævnet vedr. den kommunale andel af selskabs-skatte
- Bestyrelsesformand i Københavns Kommunes Ungdomsskole,
- Bestyrelsesformand i døgninstitutionen Hjulmagerstien
- Bestyrelsesmedlem i Kollegiebestyrelsen for Tingbjerg Kollegiet,
- Bestyrelsesmedlem i bestyrelsen for TKs Ungdomsgård

- Bestyrelsesmedlem i Det Kgl. Opfostringshus og Den Thorupske Stiftelse
- Bestyrelsesmedlem i Ørestad Gymnasium
- Kasserer i European Association of Cities, Institutions and Second Chance Schools

Jørgen Glenthøj

(Næstformand)

Udpeget af Frederiksberg Kommune

Borgmester i Frederiksberg Kommune

### *Tillidsbrev:*

- Bestyrelsesformand for Frederiksberg Energi A/S
- Bestyrelsesmedlem for R98
- Bestyrelsesmedlem for Kommunernes Landsforening (repræsentantskab samt kommunekontaktråd for Hovedstaden)
- Bestyrelsesmedlem for Zoologisk have
- Bestyrelsesmedlem for Øresundskomiteen
- Bestyrelsesmedlem for Wonderful Copenhagen Fonden
- Bestyrelsesmedlem for Frederiksberg Kommunes Erhvervsråd,
- Bestyrelsesmedlem i Movia og medlem af Movias repræsentantskab
- Medlem af Kommunernes Landsorganisation teknik og miljøudvalg

Birgit Aagaard-Svendsen

Udpeget af staten

Direktør for J. Lauritzen A/S og

Landlov Aps

### *Tillidsbrev:*

- Bestyrelsesformand for eller medlem af en række datterselskaber af J. Lauritzen A/S
- Bestyrelsesmedlem i Danske Bank A/S (frem til 29. marts 2011)
- Bestyrelsesmedlem i FUHU, Foreningen til Unge Handelsmænds Uddannelse
- Bestyrelsesmedlem i The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)
- Bestyrelsesmedlem The West of England Services S.A. (Luxembourg)

Hans Jensen

Udpeget af staten

Fhv. formand for LO

### *Tillidsbrev:*

- Bestyrelsesmedlem i Panda VVS
- Bestyrelsesmedlem Museet Arken
- Bestyrelsesmedlem L.D. Invest
- Bestyrelsesmedlem Refhaleøen ejendomsselskab
- Næstformand i bestyrelsen Dansk Erhvervsinvestering
- Medlem af Danmarks Nationalbanks repræsentantskab
- Formand for Dansk Folkeferie



---

Ayfer Baykal  
Udpeget af Københavns Kommune  
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

*Tillidsbrev:*

- Bestyrelsesmedlem i Movia
- Medlem af Økonomiudvalget
- Medlem af Kultur- og Fritidsudvalget
- Medlem af Københavns Integrationsråd
- Næstformand i Indvandrerkvindecentret på Nørrebro
- Næstformand i foreningen Loftsrante Ekspert
- Medlem af Politiskforum DGI

Birthe Skaarup  
Udpeget af Københavns Kommune  
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

*Tillidsbrev:*

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

---

Jens H. Gravgaard  
Valgt af medarbejderne  
Projektleder

*Tillidsbrev:*

- Bestyrelsesmedlem i Dansk Forening for Tunnel- og Undergrundsarbejde

Bente G. Rønnebæk  
Valgt af medarbejderne  
Bogholder

---

## **Metroselskabets direktion**

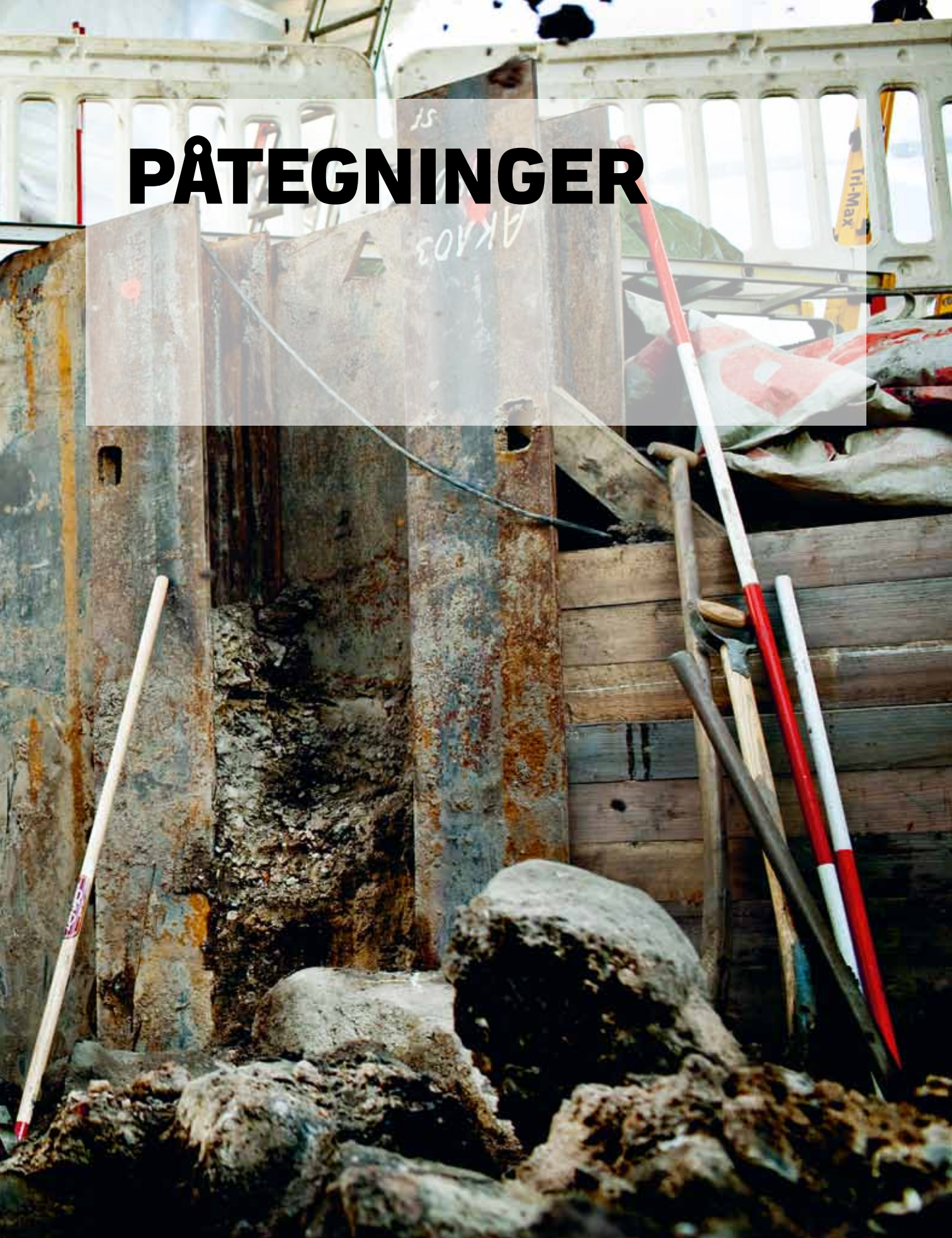
Henrik Plougmann Olsen  
Administrerende direktør

*Tillidsbrev:*

- Bestyrelsesmedlem i Rejsekort A/S



# PÅTEGNINGER



# LEDELSESPÅTEGNING

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2010 for Metroselskabet I/S.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabs-loven (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 af ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for de forhold, beretningen omhandler.

Årsrapporten indstilles til interessenternes godkendelse.

*København, 14.04.2011*

## 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

# DE UAFHÆNGIGE REVISORERS PÅTEGNING

Til interessenterne i Metroselskabet I/S

## PÅTEGNING PÅ ÅRSREGNSKABET

Vi har revideret årsregnskabet for Metroselskabet I/S for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2010 omfattende 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 revisionsetik, 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 aflægelse af et årsregnskab, der giver et retvisende billede, med henblik på at udforme revisionshandlingerne, 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 under-

støtter, 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 2010 samt af resultatet af Metroselskabet I/S' aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2010 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 understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, 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 note 18 i årsregnskabet om Voldgiftssagen. 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 UDFØRTE FORVALTNINGSREVISION

I forbindelse med den finansielle revision af Metroselskabet I/S' årsregnskab for 1. januar – 31. december 2010 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 årsregnskabet og ledelsesberetningen om mål og resultater er dokumenterede og dækkende for Metroselskabet I/S' virksomhed i 2010.

#### 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 årsregnskabet og ledelsesberetningen om mål og resultater er dokumenterede og dækkende for Metroselskabet I/S' virksomhed i 2010.

#### REVISORS ANSVAR OG DEN UDFØRTE FORVALTNINGSREVISION

I overensstemmelse med god offentlig revisionskik, jf. lov om revisionen af statens regnskaber m.m. har vi for udvalgte forvaltningsområder undersøgt, om Metroselskabet I/S har etableret forretningsgange, der understøtter en økonomisk

hensigtsmæssig forvaltning. Vi har endvidere stikprøvevist gennemgået Metroselskabet I/S' rapportering i årsregnskabet og ledelsesberetningen om mål og resultater. 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 årsregnskabet og ledelsesberetningen om mål og resultater er dokumenterede og dækkende for Metroselskabet I/S' virksomhed i 2010.

#### KONKLUSION

Ved den udførte forvaltningsrevision er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at forvaltningen i regnskabsåret 1. januar – 31. december 2010 på de områder, vi har undersøgt, ikke er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde, eller at oplysningerne i årsregnskabet og ledelsesberetningen om mål og resultater ikke er dokumenterede og dækkende for Metroselskabet I/S' virksomhed i 2010.

*København, den 14. april 2011*

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



# LANGTIDSBUDGET FOR METROSELSKABET I/S

## FORUDSÆTNINGER FOR LANGTIDSBUDGETTET

Langtidsbudgettet er angivet i løbende priser:

### Passagertal og takster

1. Passagertallene er fastlagt med udgangspunkt i passagerprognose baseret på den senest opdaterede trafikmodel. For Cityringen budgetteres med et passagertal i 2019 på 44 mio. passagerer stigende til 69 mio. passagerer i 2023. For Metroens etape 1-3 budgetteres med et passagertal i 2012 på 55 mio. passagerer stigende til 61 mio. passagerer i 2018.
2. Ved takstforudsætningerne er der taget udgangspunkt i prisen pr. påstiger baseret på bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet. Disse takstforudsætninger er reguleret til 2011-priser baseret på den realiserede udvikling i taksterne i perioden og endvidere justeret i overensstemmelse med den seneste konstaterede passagersammensætning. Taksten pr. påstiger er i 2011 budgetteret med 11,42 kr. Der er forudsat en real takststigning i perioden 2009-2018 på 13%, og i perioden 2018-2030 på 15%, – svarende til forudsætningerne i regeringens

konvergensprogram. Disse forudsætninger er anvendt i beregningsforudsætningerne i den opdaterede passagerprognose.

### Drifts- og anlægsomkostninger

3. Driftsomkostningerne for etape 1-3 er estimeret på baggrund af selskabets omkostninger efter genudbuddet af drifts- og vedligeholdelsesopgaven. For Cityringen er der taget udgangspunkt i det indkomne tilbud på transportsystemkontrakten. Da den forudsatte realstigning i taksterne erfaringsmæssigt vurderes at slå delvis igennem på indekseringen af driftsomkostningerne til Metroen, er der budgetteret med en realstigning i driftsomkostningerne svarende til ca. 50% af den forudsatte realtakststigning.

I perioden 2011-2018 budgetteres med omkostninger til driftsmobilisering for Cityringen på i alt 374 mio. kr. i 2011-priser. I 2018 budgetteres med omkostninger til Trial run for Cityringen på i alt 132 mio. kr. i 2011-priser.

4. Anlægsomkostningerne til Cityringen er fastlagt med udgangspunkt i de indkomne tilbud på transportsystem-kontrakten og civilwork-kontrakten. De samlede

anlægsomkostninger er vurderet til 21,3 mia. kr. i 2010-priser (21,5 mia. kr. i 2011-priser). Opregning af restbudget fra 2010-priser til aktuelt prisniveau er baseret på Finanslovens anlægsindeks.

5. Reinvesteringerne i forbindelse med Cityringen er baseret på forudsætningerne i principaftalen og udgør hvert 10. år 239 mio. kr., hvert 25. år 1.078 mio. kr. og efter 50 år herudover 479 mio. kr. i 2011-priser. Opregning fra 2010-priser til aktuelt prisniveau er baseret på Finanslovens anlægsindeks.
6. Der er forudsat reinvesteringer i forbindelse med etape 1-3 hvert 10. år på 279 mio. kr. i 2011-priser. Der er i overensstemmelse med interessentskabskontrakten ikke indregnet reinvesteringer i tog, tunneller og stationer.

### Øvrige forhold

7. Der er ikke indregnet ekstraordinære betalinger som følge af afklaring i forbindelse med voldgiftssagen anlagt af COMET (etape 1-3).
8. Anlægsentreprenørens (etape 1-3) gæld til Metroselskabet i form af den etablerede likviditetsbro forudsættes betalt når voldgiftssagen



anlagt af COMET afsluttes (forventes i 2012), som det også blev lagt til grund af ejerne i forbindelse med stiftelsen af selskabet.

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

10. Det er forudsat, at "anden gæld", der ikke er rentebærende, vokser til ca. 600 mio. kr., når anlægsarbejderne er på det højeste for igen at falde til ca. 100 mio. kr.

11. Det forudsættes, at overskudslikviditet forrentes med en realrente på 2 pct. p.a. Ved forrentning af gæld tages højde for

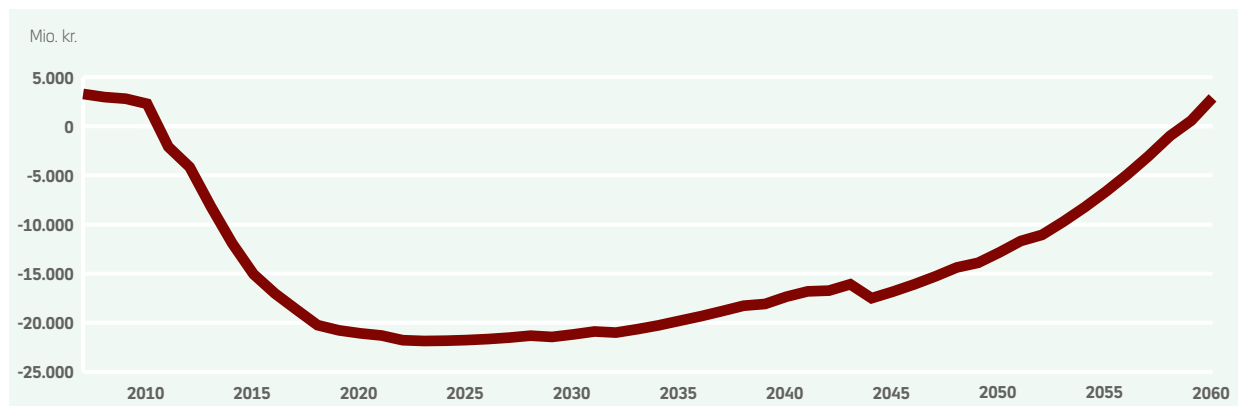
selskabets indgåede aftaler om renteafdækning. Gæld ud over renteafdækningen forrentes med en realrente på 4 pct. p.a. På kort sigt tages endvidere hensyn til selskabets faktiske renteforventninger.

12. Det forudsættes, at alle priser fra 2011 stiger med 2 pct. p.a.

(Mio.kr.)

Realrente, gæld	4%
Inflation	2%
Realrente, indestående	2%
Anlægssum Cityringen (2010 prisniveau)	21.323

## Likviditet – løbende priser



Note: Udviklingen i kurven i perioden 2043-2044 skyldes reinvesteringer i Cityringen.

(løbende priser)

År			Etape 1 - 3		Cityringen			Driftsoverskud				Likviditets- virkning	Rente- sats	Rentier	Bevæ- gelse	Kasse primo	Kasse ultimo
	Tilgode- havender	Anden gæld	Investe- ringer	Reinve- steringer	Investe- ringer	Reinve- steringer	Indek- sering	Etape 1 - 3		Cityringen							
								Indtægter	Udgifter	Indtægter	Udgifter						
1/1/2007	1.268	105			-4												-1.402
2007	4.842	75	-172	0	-62	0	0	380	-354	0	0	4.708	5%	-17	4.691	-1.402	3.288
2008	58	-142	-53	0	-390	0	0	501	-444	0	0	-469	5%	152	-317	3.288	2.971
2009		102	-44	0	-404	0	0	530	-464	0	0	-280	4%	114	-166	2.971	2.805
2010		160	-55	-8	-681	0	0	564	-502	0	0	-522	4%	5	-517	2.805	2.288
2011		74	-43	-55	-4.337	0	-48	601	-447	0	-20	-4.276	4%	-103	-4.379	2.288	-2.091
2012	1.268	74	-22	-80	-3.601	0	-40	638	-451	0	-21	-2.235	6%	171	-2.064	-2.091	-4.155
2013		74	0	-29	-3.977	0	-44	682	-469	0	-32	-3.795	6%	-239	-4.034	-4.155	-8.188
2014		74	0	-19	-3.460	0	-38	715	-485	0	-32	-3.245	6%	-492	-3.737	-8.188	-11.925
2015		-98	0	-21	-2.505	0	-28	744	-492	0	-55	-2.455	6%	-680	-3.135	-11.925	-15.060
2016		-98	0	-24	-1.309	0	-14	781	-508	0	-56	-1.228	6%	-726	-1.955	-15.060	-17.015
2017		-98	0	-20	-882	0	-10	814	-524	0	-80	-800	6%	-830	-1.630	-17.015	-18.645
2018		-98	0	-19	-629	0	-7	850	-540	0	-267	-711	6%	-885	-1.596	-18.645	-20.241
2019		-98	0	-20	0	0	0	898	-560	645	-473	393	6%	-922	-530	-20.241	-20.770
2020		0	0	0	0	0	0	923	-575	808	-515	641	6%	-946	-305	-20.770	-21.075
2021		0	0	0	0	0	0	950	-590	931	-549	741	6%	-960	-219	-21.075	-21.294
2022		0	-347	0	0	0	0	978	-606	1.060	-585	500	6%	-980	-480	-21.294	-21.774
2023		0	0	0	0	0	0	1.007	-623	1.144	-612	917	6%	-995	-79	-21.774	-21.853
2024		0	0	0	0	0	0	1.037	-603	1.178	-590	1.023	6%	-996	27	-21.853	-21.826
2025		0	0	0	0	0	0	1.069	-619	1.214	-607	1.057	6%	-992	65	-21.826	-21.761
2026		0	0	0	0	0	0	1.101	-636	1.250	-624	1.091	6%	-986	105	-21.761	-21.657
2027		0	0	0	0	0	0	1.133	-653	1.287	-641	1.126	6%	-978	148	-21.657	-21.509
2028		0	0	0	0	0	0	1.168	-671	1.325	-659	1.163	6%	-967	197	-21.509	-21.312
2029		0	0	0	0	-338	-4	1.202	-689	1.364	-677	858	6%	-987	-129	-21.312	-21.441
2030		0	0	0	0	0	0	1.237	-707	1.404	-696	1.238	6%	-982	256	-21.441	-21.185
2031		0	0	0	0	0	0	1.262	-722	1.432	-710	1.263	6%	-965	298	-21.185	-20.887
2032		0	-423	0	0	0	0	1.287	-736	1.461	-724	865	6%	-977	-112	-20.887	-20.999
2033		0	0	0	0	0	0	1.313	-751	1.490	-738	1.314	6%	-970	344	-20.999	-20.655
2034		0	0	0	0	0	0	1.339	-766	1.520	-753	1.340	6%	-948	392	-20.655	-20.263
2035		0	0	0	0	0	0	1.366	-781	1.550	-768	1.367	6%	-896	471	-20.263	-19.792
2036		0	0	0	0	0	0	1.393	-797	1.581	-784	1.394	6%	-929	465	-19.792	-19.326
2037		0	0	0	0	0	0	1.421	-813	1.613	-799	1.422	6%	-900	522	-19.326	-18.804
2038		0	0	0	0	0	0	1.449	-829	1.645	-815	1.451	6%	-908	542	-18.804	-18.262
2039		0	0	0	-412	-5	1.478	-845	1.678	-832	1.063	6%	-887	175	-18.262	-18.086	
2040		0	0	0	0	0	0	1.508	-862	1.712	-848	1.509	6%	-771	738	-18.086	-17.349
2041		0	0	0	0	0	0	1.538	-880	1.746	-865	1.539	6%	-995	544	-17.349	-16.805
2042		0	-516	0	0	0	0	1.569	-897	1.781	-882	1.055	6%	-977	77	-16.805	-16.727
2043		0	0	0	0	0	0	1.600	-915	1.817	-900	1.602	6%	-956	645	-16.727	-16.082
2044		0	0	0	-2.049	-23	1.632	-933	1.853	-918	-438	6%	-978	-1.416	-16.082	-17.498	
2045		0	0	0	0	0	0	1.665	-952	1.890	-936	1.666	6%	-1.001	666	-17.498	-16.832
2046		0	0	0	0	0	0	1.698	-971	1.928	-955	1.700	6%	-960	740	-16.832	-16.092
2047		0	0	0	0	0	0	1.732	-991	1.966	-974	1.734	6%	-914	819	-16.092	-15.273
2048		0	0	0	0	0	0	1.767	-1.010	2.006	-994	1.768	6%	-864	904	-15.273	-14.369
2049		0	0	0	-503	-6	1.802	-1.031	2.046	-1.014	1.295	6%	-824	472	-14.369	-13.897	
2050		0	0	0	0	0	0	1.838	-1.051	2.087	-1.034	1.840	6%	-779	1.060	-13.897	-12.837
2051		0	0	0	0	0	0	1.875	-1.072	2.128	-1.055	1.876	6%	-715	1.162	-12.837	-11.676
2052		0	-628	0	0	0	0	1.912	-1.094	2.171	-1.076	1.286	6%	-663	623	-11.676	-11.053
2053		0	0	0	0	0	0	1.951	-1.116	2.214	-1.097	1.952	6%	-605	1.347	-11.053	-9.706
2054		0	0	0	0	0	0	1.990	-1.138	2.259	-1.119	1.991	6%	-523	1.468	-9.706	-8.238
2055		0	0	0	0	0	0	2.029	-1.161	2.304	-1.141	2.031	6%	-434	1.597	-8.238	-6.641
2056		0	0	0	0	0	0	2.070	-1.184	2.350	-1.164	2.072	6%	-337	1.734	-6.641	-4.907
2057		0	0	0	0	0	0	2.111	-1.207	2.397	-1.188	2.113	6%	-232	1.881	-4.907	-3.026
2058		0	0	0	0	0	0	2.154	-1.232	2.445	-1.211	2.155	6%	-118	2.038	-3.026	-988
2059		0	0	0	-613	-7	2.197	-1.256	2.494	-1.236	1.579	6%	-13	1.566	-988	578	
2060		0	0	0	0	0	0	2.241	-1.281	2.544	-1.260	2.242	4%	68	2.310	578	2.889

---

## METROSELSKABET I/S

Metrovej 5  
2300 København S

TELEFON +45 3311 1700

FAX +45 3311 2301

E-MAIL [m@m.dk](mailto:m@m.dk)

Læs mere på [www.m.dk](http://www.m.dk)

FOTO Peter Sørensen forside, side 8, 14, 31 / Søren  
Hytting side 2 / Nanna Kreuzmann side 11, 19, 24, 28,  
43, 55, 58, 59 / Jakob Boserup side 12 / Peter Erichsen  
side 18 / Kontraframe side 32, 33

GRAFISK DESIGN India

TRYK Cool Gray



