



**Til Økonomiudvalgets aflæggebord**

15-01-2010

**Metroselskabet I/S' budget for 2010 samt langtidsbudget**

Sagsnr.  
2010-6414

På bestyrelsesmødet den 17. december 2009 vedtog Metroselskabet I/S' bestyrelse budgettet for 2010 samt et revideret langtidsbudget og har herefter sendt budgetmaterialet til orientering til ejerne (staten v/ Transportministeriet, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune), jf. selskabets vedtægters § 8.1.

Dokumentnr.  
2010-25884

Sagsbehandler  
Thomas Kentorp

Metroselskabet har oplyst, at budgetterne er fortrolige, da de indeholder forretningsmæssige oplysninger om selskabet.

Metroselskabet har i øvrigt i en pressemeddelelse den 12. januar 2010 meddelt, at den nuværende driftsoperatør af Metroens etape 1, 2 og 3 – Ansaldo STS – er blevet udvalgt til at stå for driften i de kommende fem år med en option på forlængelse på yderligere tre år. Ansaldo gav det økonomisk mest fordelagtige tilbud, ud fra en samlet vurdering af både pris og kvalitet.

Den i pressemeddelelsen nævnte tocifrede millionbesparelse i den kommende driftsoperatørkontrakt med Ansaldo er i sagens natur ikke blevet indarbejdet i Metroselskabets budget for 2010 samt langtidsbudgettet.

Metroselskabet har oplyst til forvaltningen, at besparelsen kun vil have marginal betydning for 2010-budgettet, da den nye driftsoperatørkontrakt med Ansaldo STS vil blive indgået pr. den 19. oktober 2010.

Derimod forventes besparelsen at få betydning for langtidsbudgettet. Metroselskabet har imidlertid ikke planer om at justere langtidsbudgettet ekstraordinært nu og her. Besparelsen fra den nye Ansaldo-driftsoperatørkontrakt vil blive indarbejdet i langtidsbudgettet efter almindelig procedure, dvs. i forbindelse med bestyrelsens 1. behandling af langtidsbudgettet i oktober 2010 og efterfølgende 2. behandling (endelig behandling) i december 2010.

Kopi af budgetmaterialet og pressemeddelelse er vedlagt.

**Center for Byudvikling**

**Bilag:**

1. Redegørelse til budgetforslag for 2010 for Metroselskabet I/S (2. behandling).
2. Forslag til 'Budget for 2010 for Metroselskabet I/S' (2. behandling).
3. Metroselskabets langtidsbudget 2010.
4. Pressemeddelelse af den 12. januar 2010 – 'Ansaldo skal fortsat sikre god Metrokørsel'.

Rådhuset, 3. Sal, v. 3  
1599 København V

Telefon  
3366 2564

E-mail  
THKE@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

www.kk.dk

Bilag 1

**Redegørelse til budgetforslag for 2010 for Metroselskabet I/S (2. behandling)****Overordnede bemærkninger og indstilling**

./.. Nærværende redegørelse er baseret på vedlagte budgetforslag for 2010 for Metroselskabet. Budgetforslaget består af en resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse samt noter. Af budgetforslaget fremgår således såvel selskabets driftsbudget som investeringsbudget (forventet forbrug på anlægsbudget), samt et opdateret langtidsbudget 2010 for selskabet. Endvidere vedlægges strategi for håndtering af reinvesteringer i den eksisterende metro.

I forhold til 1. behandlingen er der foretaget følgende væsentlige ændringer:

- ./.. • Selskabet har, som beskrevet i vedlagte strategi for håndtering af reinvesteringer i den eksisterende metro, foretaget en overordnet gennemgang af det aktuelle behov for reinvesteringer. De opdaterede forventninger er indarbejdet.
- Det fremgår af den forelagte finansstrategi, at selskabet som forudsat ved stiftelsen har overtaget en renteswap fra By & Havn med henblik på at sikre selskabet en fremtidig lav realrente. Ved overtagelsen modtog Metroselskabet 18 mio.kr. og det forventes, at den indgåede swap i 2010 vil medføre en nettoomkostning på 25 mio.kr.
- Den budgetterede rente for 2010 er reduceret fra 2,0% til 1,75%, hvorfor de budgetterede renteindtægter er nedskrevet med 19 mio.kr.
- I tilknytning til budgetforslag 2010 er selskabets langtidsbudget opdateret. I forbindelse med opdateringen af langtidsbudgettet er der foretaget justeringer i overslagsårene. Det fremgår af langtidsbudgettet, at selskabet fortsat forventer, at gælden vil være tilbagebetalt i 2059.

Nedenfor er fremdraget de centrale elementer i budgetforslaget for 2010 med hovedtallene fra budgetforslaget samt de overordnede bemærkninger vedrørende henholdsvis driften af den eksisterende metro og anlæg af Cityringen.

Efterfølgende er redegjort for de oplyste resultatmål for 2010, ligesom de enkelte poster i budgetforslaget er gennemgået.



## Hovedtal

**Tabel 1 – Hovedtal (mio.kr.)**

	Realiseret 2008	Estimeret 2009	Budget- forslag 2010	Overslag- sår 2011	Overslag- sår 2012	Overslag- sår 2013
Indtægter	670	695	788	894	927	952
Omkostninger	-613	-641	-721	-747	-765	-779
<b>Resultat før ned- og afskrivninger</b>	<b>57</b>	<b>54</b>	<b>68</b>	<b>147</b>	<b>162</b>	<b>173</b>
Ned- og afskrivninger	-575	-627	-8.566	-190	-190	-190
<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>-518</b>	<b>-573</b>	<b>-8.499</b>	<b>-43</b>	<b>-28</b>	<b>-17</b>
Finansielle poster	242	168	65	21	9	-85
<b>Årets resultat</b>	<b>-276</b>	<b>-405</b>	<b>-8.434</b>	<b>-22</b>	<b>-19</b>	<b>-102</b>
<b>Egenkapitalens udvikling</b>	<b>9.830</b>	<b>9.425</b>	<b>991</b>	<b>969</b>	<b>950</b>	<b>848</b>
<b>Personale (ultimo)</b>	<b>71</b>	<b>92</b>	<b>139</b>	<b>139</b>	<b>139</b>	<b>139</b>

Note: Tabellen er angivet i løbende priser, overslagsårene er dog i prisniveau 2010.

Årets resultat for 2010 er budgetteret til et underskud på 8.434 mio. kr. Det store underskud adskiller sig fra såvel 2009 som overslagsårene ved, at der i 2010 foretages en regnskabsmæssig hensættelse på 6.842 mio.kr.

Hensættelsen er en konsekvens af, at selskabet i 2010 forventer at indgå kontrakter vedrørende de store anlægsarbejder på Cityringen, hvorfor selskabet får en "retlig eller faktisk forpligtelse" til at gennemføre det samlede anlæg af Cityringen. Selskabets egenkapital forventes med hensættelsen ultimo 2010 at være reduceret til omkring 1 mia. kr. Nedskrivningen følger den planlagte finansiering af Cityringen og er alene udtryk for, at selskabet med kontraktindgåelsen forpligter sig til investeringen.

Ses bort fra den hensatte forpligtelse er årets resultat 1.592 mio.kr. mod seneste estimat for budget 2009 på 405 mio.kr. Det større underskud skyldes hovedsageligt, at investeringerne i Cityringen forventes at øges i 2010.

Selskabets resultat før ned- og afskrivninger for 2010 er budgetteret til et overskud på 68 mio. kr., mod et estimeret overskud på 54 mio. kr. for 2009. Dette skyldes primært den forventede stigning i antallet af passagerer i de kommende år.

### Drift af den eksisterende metro

Passagertallet i 2010 er estimeret til ca. 51 mio. ud fra passagerprognosen baseret på den senest opdaterede trafikmodel (OTM 5). Passagertallet er efter direktionens vurdering et realistisk, men dog relativt konservativt skøn for den forventede passagerudvikling. Væksten i passagertallet skyldes, dels den fortsatte passagertilgang til specielt Metroens etape 3, dels den fortsatte udbygning af stationsnære områder. Den budgetterede vækst i passagertallet skal ses under hensyntagen til, at finanskrisen har medført, at aktiviteten i



samfundet er faldet, og at udviklingen af nye byområder og aktiviteter nær metroen (herunder Ørestad, Østamager og ved Flintholm) går langsommere end i tidligere år. Det er forbundet med en vis usikkerhed, hvornår der vil ske en ændring i denne udvikling.

Metroselskabets budgetterede gennemsnitlige afregning pr. passager er baseret på den i principaftalen om Cityringen forudsatte takstfordeling mellem trafikselskaberne, korrigeret som følge af den registrerede passagersammensætning efter ibrugtagning af etape 3 til lufthavnen. Afregningen er reguleret til 2010-priser baseret på en fremskrivning af den faktisk realiserede udvikling i taksterne.

I 2010 udløber den nuværende driftsaftale med driftsoperatøren, hvilket medfører, at en ny driftsoperatør i oktober 2010 skal overtage driften af Metroen. Det er i budgetforslaget 2010 forudsat, at de samlede økonomiske rammer i den eksisterende driftsaftale svarer til niveauet i den nye aftale. Driftsomkostningerne i overslagsårene er estimeret på baggrund af selskabets forventninger til omkostningerne efter genudbuddet af drifts- og vedligeholdelsesopgaven.

Det indgår i budgetforslaget, at den nye driftsoperatør skal gennemføre en mobiliseringsperiode. Det er hensigten, at driftsoperatøren i denne periode skal indsamle viden og erfaring samt forberede overdragelse af personale og ændringer af organisation, indhente nødvendige sikkerhedscertifikater og indgå kontrakter med underleverandører mv. Dette for at medvirke til, at den nye driftsoperatør kan overtage driften af Metroen med så få indkøringsvanskeligheder som muligt.

Metroen har i 2010 været i drift i 8 år og det vurderes, at der indenfor de kommende år vil være behov for større reinvesteringer i en række tekniske installationer. Selskabet har foretaget en overordnet gennemgang af det aktuelle behov for reinvesteringer. På nuværende tidspunkt forventes det i overensstemmelse med det gældende langtidsbudget, at disse investeringer samlet set vil beløbe sig til ca. 275 mio. kr. Reinvesteringerne vil skulle afholdes over flere år. I 2010 forventes reinvesteringer på 18 mio. kr.

Vedlagt budgetforslaget er selskabets strategi for håndtering af reinvesteringer i den eksisterende Metro. Det fremgår af forslaget, at selskabet i 2010 vil detaljere og kvalitetssikre den nu foretagne gennemgang af behovet for reinvesteringer i tekniske installationer. Der vil i den forbindelse blive udarbejdet en reinvesteringsplan, incl. gennemførelsesproces og detaljeret budget. Planen forventes forelagt bestyrelsen i efteråret 2010 med henblik på indarbejdelse i budget 2011.

### **Anlæg af Cityringen**

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

Selskabet forventer i 2010 at indgå de store anlægskontrakter på henholdsvis Civil-work entreprisen og transportsystementreprisen.



Når aftalerne er indgået vil anlægsbudgettet blive gennemgået og den budgetmæssige fordeling på poster, samt omkostningernes tidsmæssige placering vil blive revurderet.

I overensstemmelse med selskabets strategi, er projektorganisationen indrettet således, at projektstyringen sker fra selskabet, mens de fagtekniske opgaver er kontraheret i to overordnede rådgiverfunktioner: Civil-work og transportsystemet. I 2010 vil der med henblik på varetagelse af styringen af anlæg af Cityringen blive etableret en udførelsesafdeling.

Det forventes således, at der i løbet af 2010 vil blive ansat ca. 40 personer til udførelsesorganisationen, ligesom de administrative støttefunktioner som konsekvens af den store personaletilgang og et øget behov for kommunikation til naboer mv. forudsættes udvidet med 5-8 personer. Det forventes, at udførelsesafdelingen er endelig opbygget ved årsskiftet 2010/2011.

### **Finansiering og langtidsbudget**

Indgåelse af de store entreprisekontrakter i 2010 gør, at tidspunktet for optagelse af lån er usikkert. Ud fra budgetforudsætningerne forventes det, at der bliver behov for optagelse af lån omkring årsskiftet 2010/2011.

Selskabets finansstrategi for 2010 redegør for strategien og håndteringen af det eventuelle behov for låntagning i 2010. Det fremgår af strategien, at selskabet som forudsat ved stiftelsen har overtaget en renteswap fra By & Havn. I 2010 budgetteres i den forbindelse med en samlet nettoomkostning på 25 mio. kr.

Det fremgår endvidere af finansstrategien, at selskabet vil analysere muligheden for at udnytte de p.t. ganske attraktive nominelle og reale renteniveauer til at fastlåse dele af de fremtidige renteomkostninger. Der er i budgetforslag 2010 ikke taget højde for en sådan yderligere renteeksponering.

På grundlag af budgetforslag 2010 er udarbejdet vedlagte langtidsbudget 2010 for Metroselskabet med tilhørende følsomhedsberegninger, samt forklarende notater til budgettet i hhv. faste og løbende priser.

Langtidsbudgettet er opregnet til 2010-priser. I forhold til det senest gældende langtidsbudget 2009 er nærværende langtidsbudget opdateret med selskabets seneste estimater for 2009, 2010 samt overslagsår. Passagerfracfald som følge af den planlagte lukning af regionaltogsperronen på Nørreport i 2012 er endvidere indarbejdet.

Langtidsbudgettet viser, at selskabet forventes at være gældfrit i 2059, hvilket svarer til det senest gældende langtidsbudget 2009. Den maksimale gæld nås i 2019, hvor den er på ca. 13,4 mia. kr. i 2010-priser. I løbende priser forventes den maksimale gæld at nås i 2029 med 17,1 mia. kr.

## **Indstilling**

Det indstilles, at bestyrelsen godkender forslag til budget 2010 herunder langtidsbudget 2010. I den forbindelse indstilles endvidere, at bestyrelsen tager strategien for håndtering af reinvesterings i den eksisterende metro til efterretning.



## Resultatmål

I budgetforslaget opstilles der resultatmål i forbindelse med Driften af Metroen. Resultatmålene er i 2010 defineret således:

**Tabel 2 - Resultatmål**

	Realiseret 2008	Mål 2009	Forventning 2009	Mål 2010
Driftsstabilitet	98,6%	98%	98,6%	Min. 98%
Passagertal	46,9 mio.	48 mio.	49 mio.	51 mio.
Kundetilfredshed:				
Tilfredshed med rejsen	97%	92%	95%*	95%
Tryghed på rejsen	96%	90%	96%*	96%
Information under rejsen	81%	80%	87%*	90%

\* Realiseret pr. 30.09.09

Målet for driftsstabiliteten på 98% er fastsat i kontrakten med operatøren, men kontraktens incitamentsordning tilskynder operatøren til at nå et højere mål, idet det er selskabets ambition at forbedre driftsstabiliteten ud over det fastsatte mål. Det skal bemærkes, at Metroselskabets styring af driftsstabilitet primært sker igennem de incitamenter, som indgår i kontrakten med operatøren.

Resultaterne måles ved hjælp af følgende parametre:

- Driftsstabiliteten er et udtryk for antallet af rettidige afgang fra alle stationer i procent af de planlagte afgang. Målet for 2010 er, at Metroens rettidige afgang i gennemsnit udgør mindst 98 % af de planlagte afgang.
- Passagertallet er det registrerede antal påstigere i Metroen. Målet for 2010 er, at Metroen opnår et passagertal på 51 mio. estimeret ud fra passagerprognosen baseret på den senest opdaterede trafikmodel (OTM 5).
- Kundetilfredshed måles ved hjælp af 3 selvstændige parametre:
  - kundernes tilfredshed med rejsen, mål i 2010 er 95 %.
  - kunderne føler sig trygge på rejsen, mål i 2010 er 96 %.
  - kundernes tilfredshed med information under rejsen, mål i 2010 er 90 %.

Målet for kundernes tilfredshed med rejsen og om kunderne føler sig trygge på rejsen er tilpasset i forhold til tidligere opnåede resultater. Målet for kundernes tilfredshed med information under rejsen er for 2010 forhøjet til 90%. Dette skyldes, at der i 2010 igangsættes et projekt med information til kunderne om dels mulighederne de kollektive trafiksystemer imellem dels metroens muligheder.

Resultatmålene skal ses i lyset af, at Metroens driftspåidelighed og passagertilfredshed allerede i dag ligger på et højt niveau, som det i sig selv kræver en konstant intensiv indsats at opretholde. Det skal



endvidere tages i betragtning, at uanset den store vægt, der i udbuddet af drifts og vedligeholdelsen er lagt på mobiliseringen af den nye operatør, vil overgangen til den nye operatør kræve en ekstraordinær indsats af driftsorganisationen, både i mobiliseringsperioden og i perioden efter overgangen til den nye operatør.

## Resultatopgørelse

### Driftsresultat Metro

Tabel 3 – Driftsresultat Metro jf. note 2 (1.000 kr.)

	Ankerbudget 2009	Seneste år- sestimat 2009	Ankerbudget 2010
<b>Metroens takstindtægter</b>	<b>496.525</b>	<b>505.808</b>	<b>548.602</b>
<b>Metroens driftsindtægter</b>			
Udlejning af Metro	112.546	114.012	129.158
Øvrige indtægter	7.498	6.600	6.748
<b>I alt</b>	<b>120.044</b>	<b>120.612</b>	<b>135.906</b>
<b>Indtægter, i alt</b>	<b>616.569</b>	<b>626.420</b>	<b>684.508</b>
<b>Metroens driftsomkostninger</b>			
Betaling for drift	-496.525	-507.158	-548.602
Kontraktstyring mv.	-28.442	-27.719	-31.781
Øvrige omkostninger	-20.500	-23.000	-19.785
<b>Omkostninger, i alt</b>	<b>-545.467</b>	<b>-557.877</b>	<b>-600.168</b>
<b>Resultat før afskrivninger</b>	<b>71.102<sup>1)</sup></b>	<b>68.543<sup>1)</sup></b>	<b>84.340</b>

Note: Tabellen er angivet i løbende priser.

1): Seneste årsestimat for 2009 for resultat før afskrivninger er faldet i forhold til ankerbudgettet for 2009. Dette skyldes primært højere driftsomkostninger som følge af en højere driftsstabilitet end budgetteret og højere omkostninger til reservedele end tidligere skønnet.

#### Metroens takstindtægter

Metroens takstindtægter er afhængige af passagerantallet, den gennemsnitlige afregning pr. passager samt selskabets nettobetaling af provision til Movia og DSB for billetsalg. Stigningen i takstindtægterne fra 2009-2010 skyldes dels en forventet stigning i passagertallet på 5% dels prisfremskrivning af den gennemsnitlige passagerindtægt på 3%.

Passagerantallet er budgetmæssigt fastlagt med udgangspunkt i passagerprognosen baseret på den senest opdaterede trafikmodel (OTM 5). Der budgetteres således med et passagertal på ca. 51 mio. i 2010 for den ibrugtagne Metro. Væksten i passagertallet skyldes, dels den fortsatte passagertilgang til specielt Metroens etape 3, dels den fortsatte udbygning af stationsnære områder.

Budgettet er baseret på en gennemsnitlig afregning pr. passager på 10,86 kr. Prisen pr. påstiger er baseret på bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet, der er i overensstemmelse med de takstforudsætninger, der lå til grund for principaftalen om Cityringen. Disse takstforudsætninger er reguleret til 2010-priser



baseret på den realiserede udvikling i taksterne i perioden og endvidere justeret i overensstemmelse med den registrerede passagersammensætning efter ibrugtagning af etape 3 til lufthavnen.

### Metroens driftsindtægter

Metroens driftsindtægter består af selskabets indtægt for udlejning af Metroen samt selskabets nettooverskud fra kommercielle indtægter.

### Metroens driftsomkostninger

Metroens driftsomkostninger består dels af selskabets betaling for udført arbejde dels af omkostninger til kontraktstyring dels af øvrige omkostninger.

Betalingen for udført arbejde udgøres af den kontraktuelt fastsatte betaling til driftsoperatøren for driften af Metroen. Herunder udgøres hovedparten af en fast betaling pr. præsteret kørt kilometer. Denne betaling reguleres i forhold til aftalte målepunkter.

Under betaling for udført arbejde er der i 2010 afsat omkostninger til mobilisering i forbindelse med overgangen til en ny driftsoperatør. Dette skal medvirke til, at den nye driftsoperatør kan overtage driften af Metroen med så få indkøringsvanskeligheder som muligt.

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

Øvrige omkostninger består af omkostninger til skadesforsikring og reservedele. Der er tegnet forsikring for "material damage" for den ibrugtagne Metro. Budgetposten indeholder præmie til denne forsikring samt selskabets selvrisko ved forsikringsskaderne. Ansvarsforsikring for Metroen er en del af driftskontrakten med Ansaldo, og indgår derfor i betaling for drift.

Det forventede forbrug af reservedele er skønnet under hensyntagen til, at garantiperioden for leverede komponenter er afsluttet. Det budgetterede beløb er forbundet med usikkerhed, idet der kun er begrænsede erfaringer på dette område.

Ved budgetteringen er der taget hensyn til, at nogle af de opgaver, som i henhold til den gældende kontrakt ligger i Metroselskabet, herunder omkostninger til reservedele, selvrisko på skadesforsikringer og markedsføring, i forbindelse med driftsudbuddet er placeret hos operatøren, og således ikke direkte vil belaste selskabet fra ikrafttrædelse af den nye kontrakt. Ved selskabets skøn over betalingen efter overgangen til den nye kontrakt er disse omkostninger medtaget som en del af den faste kontraktbetaling.

## Værdi af eget arbejde

En relativ andel af selskabets samlede administrationsomkostninger relaterer sig til anlægget af Cityringen. I 2010 overføres således 81 % af administrationsomkostningerne til anlægsomkostninger under Cityringen. Overførslen omfatter en andel af samtlige omkostninger til administration af selskabet, herunder tillige en andel af de regnskabsmæssige afskrivninger på selskabets lokaler.

Den relative andel, der henføres til Cityringen, er baseret på en opgørelse af antal medarbejdere på selskabets udførende opgaver. Opgørelsen, der er baseret på selskabets bedste skøn for 2010, resulterer i en fordeling på 16 % til Drift af Metro, 81 % til Anlæg af Cityringen og 3 % til de afsluttende anlægsarbejder på den ibrugtagne metro. Mens de overførte omkostninger til Anlæg af Cityringen vil blive aktiveret i anlægsperioden og indgå som en del af den samlede anlægsomkostning, vil de resterende omkostninger belaste selskabets driftsresultat.

## Andre driftsindtægter

Budgetposten består primært af selskabets lejeindtægt fra de lokaler, kontorhold mv. der stilles til rådighed for rådgiverne. Rådgiverne bidrager med et fast beløb pr. arbejdsplads til dækning af selskabets omkostninger til dette formål.

## Personaleomkostninger

Budgetposten består af de samlede personaleomkostninger baseret på selskabets konkrete personaleomkostninger, samt den fortsatte personaletilgang i selskabet og bestyrelsens honorar.

Der er ved budgetlægningen for 2010 budgetteret med et antal på 116 årsværk, mod et budgetteret antal på 78 for 2009. Udviklingen i personaleomkostningerne skyldes, dels etablering af udførelsesafdelingen for anlæg af Cityringen, dels styrkelse af organisationens administrative støttefunktioner.

Personaletilgangen er især henført til den meget store omlægning af organisationen, som finder sted ved overgangen fra projektering til udførelse. Det forventes således at der skal ansættes ca. 50 pct. flere medarbejdere i selskabet i 2010. Hertil kommer stigning i krav til kommunikation som følge af flere konkrete arbejder, der enten starter eller forberedes.

## Andre eksterne omkostninger

Budgetposten består af administrationsomkostninger, konsulentomkostninger, driftsreserve og udviklingspulje. Administrationsomkostninger er selskabets omkostninger til kontorhold, lokaleomkostninger, Rejser- og repræsentationsomkostninger, IT-omkostninger, kommunikationsomkostninger samt bestyrelsens rejse- og repræsentationsomkostninger.

Konsulentomkostningerne består af revisionshonorar, omkostninger i forbindelse med faglig/juridisk assistance, betaling af forsikringspræmier, samt finansielle følgeomkostninger i form af Sund & Bælts



varetagelse af finansieringsopgaver samt honorar til anden finansiel rådgiver.

Som følge af den store omlægning af organisationen ved overgangen fra projektering til udførelse er der i budgetforslaget afsat 4 mio. kr. til indretning og ændring af kontorlokaler dels i tilbygningen til kontorhuset dels i det nuværende kontorhus.

Til imødegåelse af uforudsete påvirkninger af driftsbudgettet foreslås det, at der afsættes en disponibel driftsreserve på 2,5 mio.kr.

Driftsreserven er underlagt direktionen, der også er den eneste, der kan disponere over reserven. Det påhviler endvidere direktionen at orientere bestyrelsen om dispositioner, der har medført forbrug af reserven.

Det foreslås endvidere, at der afsættes en udviklingspulje på 2 mio.kr. Metroselskabet forventer i 2010 bl.a. at skulle deltage i et større udredningsarbejde om hovedstadens kollektive trafik i regi af Transportministeriet. Arbejdet igangsættes som en del af Folketingets vedtagelse af trafikforliget "Grøn Transport". Herudover vil Metroselskabet i 2010 afsøge mulighederne for at øge den ensartede kommunikation på tværs af metro, S-tog og busser. Direktionen forventer således, at selskabet vil skulle afholde udgifter til at kunne påbegynde bl.a. disse projekter.

### **Ned- og afskrivninger**

Budgetposten for nedskrivninger omfatter dels selskabets investeringer i Cityringen for 2010 på 1.529 mio.kr. dels selskabet forventede hensatte forpligtelse som følge af indgåelse af de store anlægskontrakter på 6.842 mio.kr.

Budgetposten for afskrivninger omfatter selskabets løbende afskrivninger på anlægget af den ibrugtagne metro og togene samt afskrivning på selskabets driftsmidler, 195 mio.kr.

Ned- og afskrivninger er udtryk for en regnskabsmæssig postering.

### **Finansielle poster**

Selskabets finansieringsindtægter er budgetteret med udgangspunkt i, at Metroselskabet forventes at have et gennemsnitligt indestående i 2010 på ca. 800 mio.kr. De budgetterede renteindtægter er baseret på en forudsat gennemsnitlige indskudsrente i 2010 på 1,75 %.

Herudover indeholder de finansielle indtægter renteindtægter vedrørende tilgodehavende hos selskabets ejere, samt likviditetsbroen, som selskabet etablerede under anlægget af metroens første etaper med henblik på at sikre anlægsentreprenøren en rimelig likviditet i anlægsperioden.

I forbindelse med stiftelse af selskabet blev det besluttet, at selskabet skulle overtage en del af den realrenteeksponering som blev stiftet i Ørestadsselskabet. Ultimo oktober 2009 har selskabet overtaget en realrente-swap på EUR 135 mio. Herefter betales 2,06 pct.

plus den årlige danske inflationsopskrivning og modtages en 3 måneders EUR-rente frem til 2031. Swappen er overtaget med henblik på at sikre selskabet en langsigtet lav realrente.

Til dækning af markedsværdien har selskabet ved overtagelsen af swappen i 2009 modtaget ca. 18 mio.kr. fra By & Havn. I 2010 forventes den indgåede swap at medføre en nettorenteudgift på 25 mio.kr.

Der er ikke indarbejdet konsekvenser af selskabets eventuelle yderligere eksponering i nominel eller real rente, jf. finansstrategien.

## Balance

### Materielle anlægsaktiver

Nedenstående tabeller er en uddybning af tilgangene i Anlæg af Metro og Metro i Drift jf. note 3 og 4.

**Tablet 4 – Etape 1 – 3 restbudget og reinvesteringer (mio.kr.)**

	Restbudget pr. 31.12.08	Estimeret tilgang 2009	Forventet restbudget pr. 31.12.09	Budgetteret tilgang 2010	Forventet restbudget 31.12.10
Voldgiftssag (COMET)	-31,0	-21,6	-9,4	-5,0	-4,4
Rejsekort	-18,6	-3,0	-15,6	-10,0	-5,6
Overdækning Frederiksberg St.	-2,2	-2,2	0,0	0,0	0,0
Slutregning Bygge og Anlæg (HAN)	-16,9	-16,9	0,0	0,0	0,0
Ledningsomlægninger	-0,5	-0,5	0,0	0,0	0,0
Byggeledelse og tilsyn m.m.	-17,7	-17,7	0,0	0,0	0,0
Slutregning Transportsystem (Ansaldo)	-3,2	-3,2	0,0	0,0	0,0
Anlægsreserve	-48,6	-12,5	-36,1	-12,5	-23,6
<b>Total, restbudget</b>	<b>-138,7</b>	<b>-77,6</b>	<b>-61,1</b>	<b>-27,5</b>	<b>-33,6</b>
Reinvesteringer	0,0	0,0	0,0	-18,0	-
<b>Total</b>	<b>-138,7</b>	<b>-77,6</b>	<b>-61,1</b>	<b>-45,5</b>	<b>-33,6</b>

Note: Tabellen er angivet i løbende priser.

Selskabet har foretaget en gennemgang af det aktuelle behov for reinvesteringer. På nuværende tidspunkt forventes det, at disse investeringer samlet set vil beløbe sig til ca. 275 mio. kr. Reinvesteringerne vil skulle afholdes over flere år. Der henvises til vedlagte notat.

I 2010 forventes investeringer på 18 mio. kr. dels til udskiftning af vitale dele af det centrale ATC system, dels til forberedelse og igangsætning af de efterfølgende investeringer, jf. i øvrigt vedlagte strategi for håndtering af investeringer i den eksisterende metro.

Der blev i forbindelse med afslutningen af anlægsarbejderne afsat en anlægsreserve i driftsfasen på samlet 50 mio.kr. Restreserven forventes med udgangen af 2009 at udgøre 36,1 mio.kr.



Bestyrelsen vil i forbindelse med den løbende budgetopfølgning blive orienteret om forbrug af den afsatte reserve.

**Tabel 5 – Cityringen (mio.kr.)**

	Realiseret pr. 31.12.08	Estimeret tilgang 2009	Budgetteret tilgang 2010	Restbudget	Samlet an- lægssum
Bygge- og anlægsarbejder	0,0	0,0	-280,0	-10.754,3	-11.034,3
Transportsystem, Anlæg	0,0	0,0	-270,0	-2.486,6	-2.756,6
Andre arbejder/udgifter	-170,0	-122,2	-590,0	-1.001,2	-1.883,4
Rådgivere	-226,2	-310,0	-255,0	-297,8	-1.089,0
Byggeledelse og tilsynsorganisation	-2,9	-1,5	-63,0	-715,5	-782,9
Bygherreorganisation	-58,5	-67,8	-71,0	-413,6	-610,9
Refusioner	1,7	68,7	0,0	-0,4	70,0
<b>Total</b>	<b>-455,9</b>	<b>-432,8</b>	<b>-1.529,0</b>	<b>-15.669,4</b>	<b>-18.087,1</b>

Note: Tabellen er angivet i løbende priser.

Nærværende anlægsbudget for Cityringen er baseret på det til det optimerede dispositionsforslaget knyttede anlægsoverslag, hvorefter de samlede anlægsomkostninger forventes at udgøre 15,4 mia. kr. i 2005-priser, 18,1 mia.kr. i 2010-priser.

Selskabet forventer i 2010 at indgå de store anlægskontrakter på henholdsvis Civil-work entreprisen og transportsystementreprisen. Når aftalerne er indgået vil anlægsbudgettet blive gennemgået og den budgetmæssige fordeling på poster, samt omkostningernes tidsmæssige placering vil blive revurderet.

Ved anlæg af den eksisterende metros første to etaper var tilsynet med udførelsen af anlægget udliciteret og blev således forestået på selskabets vegne af en rådgiverorganisation. Ved anlæg af metroens 3. etape valgte selskabet selv at bemane en tilsyns-/udførelsesorganisation. På grundlag af de indvundne erfaringer er det fundet hensigtsmæssigt at benytte organisationsformen fra 3. etape, således at selskabets selv leder og bemander en udførelsesorganisation. Opbygningen og bemanning af en sådan organisation er påbegyndt og vil blive videreudviklet i 2010.

Udviklingen under Driftsmidler og inventar skyldes, at der er budgetteret med en tilgang som følge af køb af biler til udførelsesafdelingen for anlæg af Cityringen, samt generelle afskrivninger på selskabets driftsmidler og inventar.

### Finansielle anlægsaktiver

Kapitalandele er selskabets aktiekapital i Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S. I 2010 budgetteres der ikke med yderligere aktiekøb.

Der udestår i 2010 endnu en afklaring af, hvorvidt der skal foretages yderligere indskud i Rejsekort A/S. Ligeledes er det uafklaret, hvorvidt eventuelle kapitalindskud og en mulig forsinkelse af projektet vil skulle forelægges for Finansudvalget. Bestyrelsen vil få forelagt en sag herom, såfremt dette bliver aktuelt.



Der er i budgetforslaget for 2010 forudsat, at rejsekortet ikke sættes i drift i 2010, ligesom der ikke er indregnet omkostninger som følge af et eventuelt kapitalindskud i selskabet.

Tilgodehavender er dels selskabets tilgodehavende hos Frederiksberg Kommune vedrørende Metroens Etape 1 – 3 dels selskabets tilgodehavender hos Rejsekort A/S. Udviklingen i 2010 svarer til rentetilskrivningen og Frederiksberg Kommunes afdrag som er fastsat i aftale i forbindelse med stiftelsen af selskabet.

### **Omsætningsaktiver**

Tilgodehavender består primært af selskabets tilgodehavender hos debitorer samt tilgodehavende vedrørende likviditetsbroen. Udviklingen i 2010 svarer stort set til den rentetilskrivning, der foretages på likviditetsbroen. Det forventes at niveauet for debitorer er uændret.

Værdipapirer og Likvide beholdninger, består af selskabets kassebeholdning, investeringer i værdipapirer, placeringer og bankindeståender. Udviklingen i denne post afhænger af de forudsætninger og forventninger, der er til selskabets øvrige budgetposter.

### **Kapitalindestående**

Udviklingen i budgetposten svarer til budgetteret årsresultat. Som følge af den hensatte forpligtelse forventes selskabets kapitalindestående ultimo 2010 at være reduceret til omkring 1 mia.kr.

### **Hensatte forpligtelser**

Selskabet forventer i 2010 at indgå de store anlægskontrakter på henholdsvis Civil-work entreprisen og transportsystementreprisen. Når kontrakterne er indgået, må det antages, at selskabet får en "retlig eller faktisk forpligtelse" til at gennemføre det samlede anlæg af Cityringen.

I regnskabsmæssig sammenhæng medfører dette, at selskabet skal opgøre den driftsøkonomiske nettoomkostning ved denne forpligtelse og foretage en regnskabsmæssig hensættelse heraf.

Denne driftsøkonomiske nettoomkostning er estimeret ved at opgøre en genindvindingsværdi svarende til nutidsværdien af det resterende anlægsbudget ved kontraktindgåelsen fratrukket nutidsværdien af de forventede fremtidige nettoindtægter ved driften af Cityringen.

### **Langfristede gældsforpligtelser**

Selskabets finansstrategi for 2010 redegør for strategien og håndteringen af det eventuelle behov for låntagning i 2010.

Indgåelse af de store entreprisekontrakter i 2010 gør, at tidspunktet for optagelse af lån er usikkert. Budgetmæssigt kalkuleres med, at selskabet får behov for at optage lån på 500 mio.kr. med udgangen af 2010.

Der er ikke indarbejdet konsekvenser af selskabets eventuelle yderligere eksponering i nominel eller real rente, jf. finansstrategien.



## Kortfristede gældsforpligtelser

Forventningen til budgetposten er forudsat ud fra selskabets øgede aktivitetsniveau dels på investeringsdelen dels på personalesiden.

## Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen viser de budgetterede pengestrømme vedrørende drift, investeringer og finansiering samt den budgetterede udvikling i selskabets likvider.

Det budgetterede aktivitetsniveau i 2010 medfører negative pengestrømme fra selskabets drifts- og investeringsaktiviteter på henholdsvis 25 mio. kr. og 658 mio. kr. Fra finansieringsaktiviteten forventes en positiv pengestrøm på 658 mio. kr.

Samlet resulterer dette i et træk på selskabets likvider på 25 mio. kr., hvorfor selskabets forventes at have likvid beholdning ultimo 2010 på 557 mio. kr.

Det skal bemærkes, at det udover trækket på selskabets likvider forventes, at selskabets værdipapirbeholdning reduceres med 825 mio. kr. Udviklingen i værdipapirbeholdningen indgår som en del af selskabets investeringsaktivitet.

## Overslagsår

**Tabel 6 – Overslagsår 2011 – 2013 (mio.kr.)**

	Anker budget 2010	Overslagsår 2011	Overslagsår 2012	Overslagsår 2013
Metroens takstindtægter	549	588	606	620
Metroens driftsindtægter	136	198	213	224
Værdi af eget arbejde	93	98	98	98
Andre driftsindtægter	11	10	10	10
<b>Indtægter, i alt</b>	<b>788</b>	<b>894</b>	<b>927</b>	<b>952</b>
Metroens driftsomkostninger	-600	-618	-636	-650
Personaleomkostninger	-88	-100	-100	-100
Andre eksterne omkostninger	-33	-29	-29	-29
<b>Omkostninger, i alt</b>	<b>-721</b>	<b>-747</b>	<b>-765</b>	<b>-779</b>
<b>Resultat før ned- og afskrivninger</b>	<b>68</b>	<b>147</b>	<b>162</b>	<b>173</b>
Ned- og afskrivninger	-8.566	-190	-190	-190
<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>-8.499</b>	<b>-43</b>	<b>-28</b>	<b>-17</b>
Finansielle poster	65	21	9	-85
<b>Årets resultat</b>	<b>-8.434</b>	<b>-22</b>	<b>-19</b>	<b>-102</b>
<b>Investeringer:</b>				
Cityringen	-1.529	-1.884	-2.081	-2.089
Etape 1 – 3, restbudget	-28	-22	-11	0
Etape 1 – 3, reinvesteringer	-18	-42	-150	-66

Note: Tabellen er angivet i prisniveau 2010.

## Bemærkninger til overslagsår

- Metroens taktsindtægter

Takstindbetalingerne er baseret på et passagertal svarende til passagerprognosen baseret på den seneste opdaterede trafikmodel (OTM 5). Passagertallet er budgetteret med 54 mio. i 2011, 56 mio. i 2012 og 58 mio. i 2013. Den gennemsnitlige afregning pr. passager er forudsat til henholdsvis 10,88 kr., 10,80 kr. og 10,68 kr.

Konsekvenser af lukningen af Regionaltogsperronnen på Nørreport Station i 2012 er indarbejdet. Der er ikke indarbejdet eventuelt passagerfrafald som følge af anlægsarbejderne på Cityringen.

- Ned- og afskrivninger

I 2011 -2013 vil der ikke indgå nedskrivninger i posten ned- og afskrivninger. De budgetterede investeringer i Cityringen i 2011 – 2013 vil i stedet nedskrive hensættelsen, der er foretaget i 2010 og derved ikke påvirke årets resultat.

- Finansielle poster

Der budgetteres med, at likviditetsbroen inkl. renter tilbagebetales til selskabet ultimo 2011.



Bilag 2

**Forslag til  
Budget for 2010  
for Metroselskabet I/S  
(2. behandling)**

## Resultatopgørelse, budget 2010

(alle tal i 1.000 kr.)

Note	Ankerbudget 2009	Seneste årsestimat 2009	Budget- forslag 2010	
<b>Indtægter</b>				
2	Metroens takstindtægter	496.525	505.808	548.602
2	Metroens driftsindtægter	120.044	120.612	135.906
	Værdi af eget arbejde	52.941	56.110	92.502
	Andre driftsudgifter	10.900	12.500	11.400
	<b>Indtægter, i alt</b>	<b>680.410</b>	<b>695.030</b>	<b>788.410</b>
<b>Omkostninger</b>				
2	Metroens driftsomkostninger	-545.467	-557.877	-600.168
	Personaleomkostninger	-56.174	-57.674	-87.520
	Andre eksterne omkostninger	-22.041	-25.906	-32.980
	<b>Omkostninger, i alt</b>	<b>-623.682</b>	<b>-641.457</b>	<b>-720.668</b>
	<b>Resultat før ned- og afskrivninger</b>	<b>56.728</b>	<b>53.573</b>	<b>67.743</b>
	Ned - og afskrivninger	-590.640	-626.740	-8.566.347
	<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>-533.912</b>	<b>-573.167</b>	<b>-8.498.604</b>
5	<b>Finansielle poster</b>			
	Finansielle indtægter	207.000	167.000	90.000
	Finansielle omkostninger	0	-1.053	-25.000
	Markedsværdiregulering	0	2.028	0
	<b>Finansielle poster, i alt</b>	<b>207.000</b>	<b>167.975</b>	<b>65.000</b>
	<b>Årets resultat</b>	<b>-326.912</b>	<b>-405.192</b>	<b>-8.433.604</b>



## Balance, budget 2010

(alle tal i 1.000 kr.)

### Aktiver

Note	Ankerbudget 2009	Seneste årsestimat 2009	Budget- forslag 2010	
<b>ANLÆGSAKTIVER</b>				
<b>Materielle anlægsaktiver</b>				
3	Anlæg af Metro	13.303	10.803	28.203
4	Metro i drift	5.191.591	5.209.791	5.047.892
	Igangværende bygninger	52.791	64.791	59.691
	Driftsmidler og inventar	200	200	1.000
	<b>Meterielle anlægsaktiver, i alt</b>	<b>5.257.885</b>	<b>5.285.585</b>	<b>5.136.786</b>
<b>Finansielle anlægsaktiver</b>				
	Kapitalandele	16.990	17.318	17.318
	Tilgodehavender	1.065.702	1.040.702	1.027.556
	<b>Finansielle anlægsaktiver, i alt</b>	<b>1.082.692</b>	<b>1.058.020</b>	<b>1.044.874</b>
	<b>Anlægsaktiver, i alt</b>	<b>6.340.577</b>	<b>6.343.605</b>	<b>6.181.660</b>
<b>OMSÆTNINGSAKTIVER</b>				
	Tilgodehavender	1.520.000	1.520.000	1.570.000
6	Værdipapir	1.150.000	1.150.000	325.000
6	Likvide beholdninger	640.723	581.415	556.866
	<b>Omsætningsaktiver, i alt</b>	<b>3.310.723</b>	<b>3.251.415</b>	<b>2.451.866</b>
	<b>AKTIVER, I ALT</b>	<b>9.651.299</b>	<b>9.595.019</b>	<b>8.633.526</b>

## Balance, budget 2010

(alle tal i 1.000 kr.)

### Passiver

Note	Ankerbudget 2009	Seneste årsestimat 2009	Budget- forslag 2010
<b>KAPITALINDESTÅENDE</b>			
Primo	9.830.211	9.830.211	9.425.019
Årets tilgang	-326.912	-405.192	-8.433.604
<b>Kapitalindestående, i alt</b>	<b>9.503.299</b>	<b>9.425.019</b>	<b>991.415</b>
<b>Hensatte forpligtelser</b>			
<b>Hensatte forpligtelser, i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6.842.111</b>
<b>LANGFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE</b>			
<b>Langfristede gældsforpligtelser, i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>500.000</b>
<b>KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE</b>			
Banklån	0	2.000	0
Kreditorer	100.000	100.000	100.000
Anden gæld	48.000	68.000	200.000
<b>Kortfristede gældsforpligtelser, i alt</b>	<b>148.000</b>	<b>170.000</b>	<b>300.000</b>
<b>Gældsforpligtelser, i alt</b>	<b>148.000</b>	<b>170.000</b>	<b>800.000</b>
<b>PASSIVER, I ALT</b>	<b>9.651.299</b>	<b>9.595.019</b>	<b>8.633.526</b>



## Pengestrømsopgørelse, budget 2010

(alle tal i 1.000 kr.)

	Ankerbudget 2009	Seneste årsestimat 2009	Budget- forslag 2010
<b>Pengestrømme fra driftsaktivitet</b>			
Metroens takstindtægter	496.525	505.808	548.602
Metroens driftsindtægter	120.044	120.612	135.906
Andre driftsindtægter	10.900	12.500	11.400
Metroomkostninger	-545.467	-557.877	-600.168
Personaleomkostninger	-56.174	-57.674	-87.520
Andre eksterne omkostninger	-22.041	-25.906	-32.980
<b>Pengestrømme fra driftsaktivitet, i alt</b>	<b>3.786</b>	<b>-2.537</b>	<b>-24.760</b>
<b>Pengestrømme fra investeringsaktivitet</b>			
Investeringer i Metro	-405.659	-454.290	-1.482.034
Investeringer i bygninger, driftsmidler og inventar	0	-12.000	-900
Investeringer i værdipapirer (ekskl. værdiregulering)	829	829	825.000
<b>Pengestrømme fra investeringsaktivitet, i alt</b>	<b>-404.831</b>	<b>-465.461</b>	<b>-657.934</b>
<b>Pengestrømme fra finansieringsaktivitet</b>			
Lånoptagelse, netto	0	0	500.000
Tilgodehavender	-7.155	17.517	-36.854
Kreditorer og anden gæld	28.224	50.224	130.000
Nettofinansieringsomkostninger (ekskl. værdiregulering)	207.000	165.947	65.000
<b>Pengestrømme fra finansieringsaktivitet, i alt</b>	<b>228.069</b>	<b>233.688</b>	<b>658.146</b>
Ændringer i likvide midler	-172.976	-234.310	-24.548
Likvider primo	813.697	813.697	581.415
Markedsværdiregulering, netto (likvider)	0	2.028	0
<b>Likvider ultimo</b>	<b>640.722</b>	<b>581.415</b>	<b>556.866</b>

## Noter, budget 2010

(alle tal i 1.000 kr.)

### Note 2 Driftsresultat Metro

	Ankerbudget 2009	Seneste årsestimat 2009	Budget- forslag 2010
<b>Metroens takstindtægter</b>	<b>496.525</b>	<b>505.808</b>	<b>548.602</b>
<b>Metroens driftsindtægter</b>			
Udlejning af Metro	112.546	114.012	129.158
Øvrige indtægter	7.498	6.600	6.748
<b>I alt</b>	<b>120.044</b>	<b>120.612</b>	<b>135.906</b>
<b>Indtægter, i alt</b>	<b>616.569</b>	<b>626.420</b>	<b>684.508</b>
<b>Metroens driftsomkostninger</b>			
Betaling for drift	-496.525	-507.158	-548.602
Kontraktstyring mv.	-28.442	-27.719	-31.781
Øvrige omkostninger	-20.500	-23.000	-19.785
<b>Omkostninger, i alt</b>	<b>-545.467</b>	<b>-557.877</b>	<b>-600.168</b>
<b>Resultat før afskrivninger</b>	<b>71.102</b>	<b>68.543</b>	<b>84.340</b>
Afskrivninger	-190.000	-190.000	-190.000
<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>-118.898</b>	<b>-121.457</b>	<b>-105.660</b>

### Note 3 Anlæg af Metro

#### Etape 1 - 3

	Ankerbudget 2009	Seneste årsestimat 2009	Budget- forslag 2010
<b>ANSKAFFELSESSUM</b>			
Primo	3.103	3.103	10.803
Årets netto tilgang	10.200	7.700	22.500
Overført til Metro i drift	0	0	-5.100
<b>Ultimo</b>	<b>13.303</b>	<b>10.803</b>	<b>28.203</b>
<b>NED- OG OPSKRIVNINGER</b>			
Primo	0	0	0
Årets opskrivninger	0	0	0
Årets nedskrivninger	0	0	0
<b>Ultimo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Bogført primo</b>	<b>3.103</b>	<b>3.103</b>	<b>10.803</b>
<b>Bogført ultimo</b>	<b>13.303</b>	<b>10.803</b>	<b>28.203</b>



Note 3 Anlæg af Metro fortsat

Cityringen

	Ankerbudget 2009	Seneste årsestimat 2009	Budget- forslag 2010
<b>ANSKAFFELSESSUM</b>			
Primo	455.894	455.894	888.694
Årets netto tilgang	396.700	432.800	1.529.036
<b>Ultimo</b>	<b>852.594</b>	<b>888.694</b>	<b>2.417.730</b>
<b>NED- OG OPSKRIVNINGER</b>			
Primo	-455.894	-455.894	-888.694
Årets opskrivninger	0	0	
Årets nedskrivninger	-396.700	-432.800	-1.529.036
<b>Ultimo</b>	<b>-852.594</b>	<b>-888.694</b>	<b>-2.417.730</b>
<b>Bogført primo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Bogført ultimo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Note 4 Metro i drift

	Ankerbudget 2009	Seneste årsestimat 2009	Budget- forslag 2010
<b>ANSKAFFELSESSUM</b>			
Primo	5.676.686	5.676.686	5.746.586
Årets netto tilgang	51.700	69.900	23.000
Overført fra Anlæg af Metro	0	0	5.100
<b>Ultimo</b>	<b>5.728.386</b>	<b>5.746.586</b>	<b>5.774.686</b>
<b>NED- OG OPSKRIVNINGER</b>			
Primo	-346.794	-346.794	-536.794
Årets afskrivninger	-190.000	-190.000	-190.000
Årets nedskrivninger	0	0	
<b>Ultimo</b>	<b>-536.794</b>	<b>-536.794</b>	<b>-726.794</b>
<b>Bogført primo</b>	<b>5.329.892</b>	<b>5.329.892</b>	<b>5.209.792</b>
<b>Bogført ultimo</b>	<b>5.191.591</b>	<b>5.209.791</b>	<b>5.047.892</b>

**Note 5 Finansielle poster**

	<b>Ankerbudget 2009</b>	<b>Seneste årsestimat 2009</b>	<b>Budget- forslag 2010</b>
<b>Finansielle indtægter</b>			
Renteindtægter fra finansielle anlægsaktiver	49.000	30.000	17.000
Renteindtægter fra tilgodehavender	75.000	54.000	50.000
Renteindtægter fra beholdning og værdipapirer	83.000	83.000	23.000
<b>Finansielle indtægter, i alt</b>	<b>207.000</b>	<b>167.000</b>	<b>90.000</b>
<b>Finansielle omkostninger</b>			
Renteudgifter	0	-1.053	-25.000
Valutakursregulering	0	0	0
<b>Finansielle omkostninger, i alt</b>	<b>0</b>	<b>-1.053</b>	<b>-25.000</b>
Markedsværdiregulering	0	2.028	0
<b>Finansielle poster, i alt</b>	<b>207.000</b>	<b>167.975</b>	<b>65.000</b>

**Note 6 Værdipapirer og likvide beholdninger**

	<b>Ankerbudget 2009</b>	<b>Seneste årsestimat 2009</b>	<b>Budget- forslag 2010</b>
<b>Andre værdipapirer</b>			
Værdipapirer over 3 måneder	1.150.000	1.150.000	325.000
<b>Andre værdipapirer, i alt</b>	<b>1.150.000</b>	<b>1.150.000</b>	<b>325.000</b>
<b>Likvide beholdninger</b>			
Likvide midler	340.723	281.415	556.866
Aftaleindskud	300.000	300.000	0
Værdipapirer under 3 måneder	0	0	0
<b>Likvide beholdninger, i alt</b>	<b>640.723</b>	<b>581.415</b>	<b>556.866</b>



Bilag 3

## Metroselskabets langtidsbudget 2010

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

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

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

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

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

### Forudsætninger for langtidsbudgettet

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

#### Passagertal og takster

1. Der er for Cityringen taget udgangspunkt i de passagerprognoser, som lå til grund for principaftalen om Cityringen. Med et passagertal i 2019 på 45 mio. passagerer stigende til 75 mio. passagerer i 2023. Der er efterfølgende indarbejdet passagerfrafald som følge af takststigninger.
2. Der er for Metroens etape 1-3 taget udgangspunkt i passagerprognosen baseret på den senest opdaterede trafikmodel (OTM 5). Det vil sige et passagertal i 2012 på 58 mio. passagerer stigende til 62 mio. passagerer i 2018. Der er efterfølgende indarbejdet et passagerfrafald i 2012 som føl-

ge af den planlagte midlertidige lukning af regionaltogetspærronen på Nørreport.

3. Der er taget udgangspunkt i takstforudsætningerne, som lå til grund for principaftalen om Cityringen. Disse takstforudsætninger er reguleret til 2010-priser baseret på den realiserede udvikling i taksterne i perioden og for Metroens etape 1-3 endvidere justeret i overensstemmelse med den registrerede passagersammensætning efter ibrugtagning af etape 3 til lufthavnen. Taksten pr. påstiger er i 2010 budgetteret med 10,86 kr. Der er forudsat en real takststigning i perioden 2004-2018 på 14,3 pct., hvilket er i overensstemmelse med beregningsforudsætningerne i den opdaterede passagerprognose.

#### Drifts- og anlægsomkostninger

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

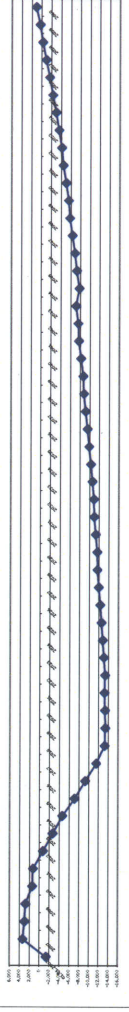


#### Øvrige forhold

8. Der er ikke indregnet ekstraordinære betalinger som følge af afklaring i forbindelse med voldgiftssagen anlagt af COMET (etape 1-3).
9. Anlægsentreprenørens (etape 1-3) gæld til Metroselskabet i form af den etablerede likviditetsbro forudsættes betalt i 2011 og at være forrentet frem til dette tidspunkt med en realrente på 6 pct. p.a.
10. Metroen er momsregistreret, hvorfor selskabets indtægter fra drift af Metroen er fratrukket moms, mens momsudgifter ved anlæg af Metroen afløftes.
11. Det er forudsat, at "anden gæld", der ikke er rentebærende, vokser til ca. 600 mio. kr., når anlægsarbejderne er på det højeste for igen at falde til ca. 100 mio. kr.
12. Det forudsættes, at nettooverskud forrentes med en realrente på 2 pct. p.a., mens nettogæld som udgangspunkt forrentes med en realrente på 4 pct. p.a. På kort sigt tages hensyn til selskabets faktiske renteforventninger.
13. Det forudsættes i skema B (budgettet i løbende priser), at alle priser fra 2010 stiger med 2 pct. p.a.

# Langtidsbudget for Metroselskabet I/S (Skema A - 2010 priser)

(Mio. kr.)  
 Rentesats, likviditetsbro 6%  
 Realrents, gæld 4%  
 Inflation 0%  
 Realrents, indestående 2%  
 Anlægsniveau Cityringen (2005 prisniveau) 15.417



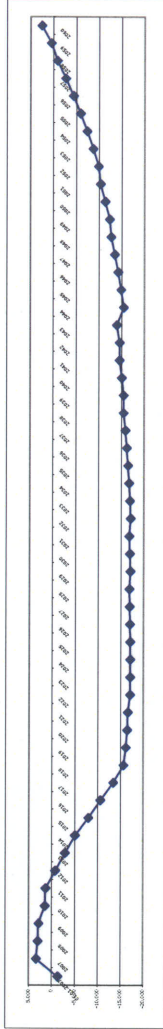
Ar	Tilgodehavender	Anden gæld	Etape 1 - 3		Cityringen Reinvesteringer	Indestående	Driftsoverskud		Cityringen Indtægter	Cityringen Udgifter	Likviditets- virkning	Rentesats	Renter	Bevægelse	Kasse primo	Kasse ultimo
			Investeringer	Reinvesteringer			Indtægter	Udgifter								
01.01.2007	1.268	105	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1.402	-1.402	
2007	4.542	75	-172	0	-56	-7	301	-354	0	4.708	5%	-17	4.691	-1.402	3.288	
2008	58	-142	-53	0	-339	-50	501	-444	0	-469	5%	152	-317	3.288	2.971	
2009		138	-90	0	-377	-56	513	-459	0	-330	2%	131	-189	2.971	2.772	
2010		129	-28	-18	-1.302	-227	556	-488	0	-1.377	2%	15	-1.362	2.772	1.409	
2011		74	-22	-42	-1.605	-279	588	-439	0	-483	2%	314	-169	1.409	1.240	
2012		72	-11	-150	-1.773	-308	606	-443	0	-2.007	2%	5	-2.002	1.240	-762	
2013	1.243	71	0	-66	-1.780	-310	620	-445	0	-1.910	4%	-49	-1.959	-762	-2.721	
2014		69	0	0	-1.758	-306	625	-445	0	-1.814	4%	-212	-1.939	-2.721	-4.660	
2015		91	0	0	-2.005	-349	628	-445	0	-2.261	4%	-303	-2.473	-4.660	-7.133	
2016		89	0	0	-1.675	-292	634	-447	0	-1.868	4%	-390	-2.171	-7.133	-9.305	
2017		87	0	0	-1.676	-291	637	-447	0	-1.864	4%	-467	-2.254	-9.305	-11.559	
2018		85	0	0	-1.069	-195	735	-467	0	-1.236	4%	-506	-1.703	-11.559	-13.262	
2019		-84	0	0	0	0	740	-468	500	-327	4%	-506	-1.703	-13.262	-13.404	
2020			0	0	0	0	751	-470	624	-351	4%	-502	-1.703	-13.404	-13.357	
2021			0	0	0	0	763	-472	707	-368	4%	-501	-1.703	-13.357	-13.230	
2022			0	-276	0	0	774	-475	790	-385	4%	-489	-1.703	-13.230	-13.312	
2023			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-13.312	-13.073	
2024			0	0	0	0	774	-475	831	-393	4%	-489	-1.703	-13.073	-12.824	
2025			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-12.824	-12.555	
2026			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-12.555	-12.276	
2027			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-12.276	-11.986	
2028			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-11.986	-11.685	
2029			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-11.685	-11.366	
2030			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-11.366	-11.030	
2031			0	0	0	-205	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-11.030	-10.671	
2032			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-10.671	-10.300	
2033			0	-276	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-10.300	-9.917	
2034			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-9.917	-9.552	
2035			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-9.552	-9.172	
2036			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-9.172	-8.777	
2037			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-8.777	-8.372	
2038			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-8.372	-7.957	
2039			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-7.957	-7.532	
2040			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-7.532	-7.097	
2041			0	0	0	-36	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-7.097	-6.652	
2042			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-6.652	-6.197	
2043			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-6.197	-5.732	
2044			0	-276	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-5.732	-5.257	
2045			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-5.257	-4.772	
2046			0	0	0	-92,3	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-4.772	-4.277	
2047			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-4.277	-3.772	
2048			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-3.772	-3.257	
2049			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-3.257	-2.732	
2050			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-2.732	-2.197	
2051			0	0	0	-205	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-2.197	-1.652	
2052			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-1.652	-1.097	
2053			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-1.097	-0.532	
2054			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	-0.532	0,033	
2055			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	0,033	0,568	
2056			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	0,568	1,103	
2057			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	1,103	1,638	
2058			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	1,638	2,173	
2059			0	0	0	-205	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	2,173	2,708	
2060			0	0	0	0	786	-477	831	-393	4%	-468	-1.703	2,708	3,243	

<sup>1)</sup> Forentes ikke



# Langtidsbudget for Metroselskabet I/S (Skema B - løbende priser)

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



Ar	Tilgodehavender	Anden gæld	Etape 1 - 3		Cityringen Reinvesteringer	Cityringen Reinvesteringer	Indestæning	Driftsoverskud		Cityringen Indtægter	Cityringen Udgifter	Likviditets- virkning	Rentesats	Renter	Bevægelse	Kasse primo	Kasse ultimo
			Investeringer	Reinvesteringer				Indtægter	Udgifter								
01.01.2007	1.268	105															-1.402
2007	4.842	75	-172	0	-56	0	-7	380	-354	0	0	4.708	5%	-17	4.691	3.288	
2008	58	-142	-53	0	-339	0	-50	501	-444	0	0	-469	5%	152	-317	2.971	
2009		138	-90	0	-377	0	-56	513	-459	0	0	-1377	4%	131	-199	2.772	
2010		129	-28	-18	-1.302	0	-227	556	-488	0	0	-493	4%	15	-1.362	1.409	
2011		75	-23	-43	-1.637	0	-285	600	-448	0	0	-2.088	4%	9	-1.509	1.259	
2012		75	-12	-156	-1.845	0	-321	630	-460	0	0	-2.027	6%	9	-2.079	-820	
2013	1.268	75	0	-70	-1.888	0	-329	658	-473	0	0	-1.964	6%	9	-2.117	-2.937	
2014		75	0	0	-1.902	0	-331	676	-481	0	0	-2.104	6%	9	-2.837	-5.117	
2015		-100	0	0	-2.213	0	-385	693	-492	0	0	-2.497	6%	9	-2.861	-7.978	
2016		-100	0	0	-1.887	0	-328	714	-503	0	0	-2.104	6%	9	-2.861	-10.608	
2017		-100	0	0	-1.925	0	-335	731	-514	0	0	-2.141	6%	9	-2.828	-13.436	
2018		-100	0	0	-1.252	0	-229	862	-547	0	-182	-1.448	6%	9	-2.286	-10.608	
2019		-100	0	0	0	0	0	884	-559	597	-428	432	6%	9	-2.286	-13.436	
2020		-100	0	0	0	0	0	916	-573	760	-458	675	6%	9	-2.286	-15.722	
2021		0	0	0	0	0	0	949	-587	879	-468	782	6%	9	-2.286	-16.210	
2022		0	0	0	0	0	0	967	-599	1.002	-468	852	6%	9	-2.286	-16.477	
2023		0	0	-351	0	0	0	1.002	-614	1.075	-508	954	6%	9	-2.286	-16.649	
2024		0	0	0	0	0	0	1.022	-626	1.096	-518	973	6%	9	-2.286	-17.088	
2025		0	0	0	0	0	0	1.038	-642	1.118	-529	1.005	6%	9	-2.286	-17.119	
2026		0	0	0	0	0	0	1.079	-655	1.140	-539	1.025	6%	9	-2.286	-17.132	
2027		0	0	0	0	0	0	1.101	-668	1.163	-550	1.046	6%	9	-2.286	-17.132	
2028		0	0	0	0	0	0	1.123	-681	1.186	-561	1.067	6%	9	-2.286	-17.112	
2029		0	0	0	0	0	0	1.145	-695	1.210	-572	1.078	6%	9	-2.286	-17.070	
2030		0	0	0	0	0	0	1.168	-709	1.234	-584	1.110	6%	9	-2.286	-17.003	
2031		0	0	0	0	0	0	1.191	-723	1.259	-595	1.132	6%	9	-2.286	-16.910	
2032		0	0	-427	0	0	0	1.215	-737	1.284	-607	1.167	6%	9	-2.286	-17.150	
2033		0	0	0	0	0	0	1.239	-752	1.310	-619	1.178	6%	9	-2.286	-17.021	
2034		0	0	0	0	0	0	1.264	-767	1.336	-632	1.178	6%	9	-2.286	-16.860	
2035		0	0	0	0	0	0	1.289	-783	1.363	-645	1.201	6%	9	-2.286	-17.136	
2036		0	0	0	0	0	0	1.315	-798	1.390	-657	1.225	6%	9	-2.286	-16.965	
2037		0	0	0	0	0	0	1.342	-814	1.418	-671	1.250	6%	9	-2.286	-16.759	
2038		0	0	0	0	0	0	1.368	-830	1.446	-684	1.275	6%	9	-2.286	-16.516	
2039		0	0	0	0	0	0	1.396	-847	1.475	-698	1.300	6%	9	-2.286	-16.233	
2040		0	0	0	0	0	0	1.424	-864	1.505	-712	1.353	6%	9	-2.286	-16.535	
2041		0	0	0	0	0	0	1.452	-881	1.535	-726	1.380	6%	9	-2.286	-15.907	
2042		0	0	-521	0	0	0	1.481	-899	1.566	-740	1.406	6%	9	-2.286	-15.535	
2043		0	0	0	0	0	0	1.511	-917	1.597	-755	1.436	6%	9	-2.286	-15.106	
2044		0	0	0	0	0	0	1.541	-935	1.629	-770	1.466	6%	9	-2.286	-15.554	
2045		0	0	0	0	0	0	1.572	-954	1.661	-786	1.494	6%	9	-2.286	-14.578	
2046		0	0	0	0	0	0	1.603	-973	1.695	-801	1.524	6%	9	-2.286	-13.985	
2047		0	0	0	0	0	0	1.635	-992	1.728	-817	1.554	6%	9	-2.286	-15.514	
2048		0	0	0	0	0	0	1.668	-1.012	1.763	-834	1.585	6%	9	-2.286	-14.919	
2049		0	0	0	0	0	0	1.701	-1.033	1.798	-850	1.596	6%	9	-2.286	-14.257	
2050		0	0	0	0	0	0	1.735	-1.053	1.834	-867	1.649	6%	9	-2.286	-13.523	
2051		0	0	0	0	0	0	1.770	-1.074	1.871	-885	1.682	6%	9	-2.286	-12.713	
2052		0	0	-635	0	0	0	1.806	-1.096	1.908	-902	1.682	6%	9	-2.286	-12.357	
2053		0	0	0	0	0	0	1.842	-1.118	1.947	-921	1.682	6%	9	-2.286	-11.410	
2054		0	0	0	0	0	0	1.879	-1.140	1.985	-939	1.682	6%	9	-2.286	-10.371	
2055		0	0	0	0	0	0	1.916	-1.163	2.025	-958	1.750	6%	9	-2.286	-9.889	
2056		0	0	0	0	0	0	1.954	-1.186	2.066	-977	1.821	6%	9	-2.286	-8.687	
2057		0	0	0	0	0	0	1.994	-1.210	2.107	-996	1.857	6%	9	-2.286	-7.377	
2058		0	0	0	0	0	0	2.033	-1.234	2.149	-1.016	1.884	6%	9	-2.286	-5.950	
2059		0	0	0	0	0	0	2.074	-1.259	2.192	-1.037	1.932	6%	9	-2.286	-4.399	
2060		0	0	0	0	0	0	2.116	-1.284	2.236	-1.057	2.010	4%	9	-2.286	-2.716	
																	-891
																	431
																	2.498

<sup>1)</sup> Forrentes ikke

## **Følsomhedsberegninger til Metsroselskabets langtidsbudget 2010**

Med udgangspunkt i det forelagte langtidsbudget (skema A – 2010 priser) er der i det følgende vist en række følsomhedsberegninger.

Med mindre andet anføres er der tale om 2010-priser.

Det fremgår af det forelagte langtidsbudget, at Metsroselskabets samlede gæld med de gældende forudsætninger vil være på sit højeste i år 2019 med 13,4 mia.kr. og forventes tilbagebetalt i år 2059.

Nedenfor er effekten for selskabets maksimale gæld og gældens tilbagebetalingstid beregnet for 12 alternative scenarier. Hvert scenario repræsenterer en situation, hvor én af de vigtige grundlæggende forudsætninger for selskabets langtidsbudget ændres.



Følsomhedsberegninger for Metroselskabets langtidsbudget 2010:

Scenarier (2010-priser)	Maks. Likviditetsbehov	Ændring i tilbagebetalingstiden	Gæld er tilbagebetalt i år:
Basisscenarie	13,4 mia.kr.	-	2059
<b>Følsomhed på realrenten (Basisforudsætning: Realrente 4%)</b>			
1. Realrente +1%	-	-	Kan ikke tilbagebetale gælden
2. Realrente +0,5%	13,8 mia.kr.	+14 år	2073
3. Realrente -1%	12,9 mia.kr.	-10 år	2049
4. Realrente -0,5%	13,2 mia.kr.	-6 år	2053
<b>Følsomhed på anlægssum for Cityringen (Basisforudsætning: Anlægssum 18,1 mia.kr.)</b>			
1. Anlægssum +1 mia.kr.	14,8 mia.kr.	+13 år	2072
2. Anlægssum -1 mia.kr.	12,1mia.kr.	-8 år	2051
<b>Følsomhed på passagertal (Basisforudsætning: Etape 1-3 op til 68 mio. passagere, Cityringen op til 72 mio. passagere)</b>			
1. Passagertal -10% (Etape 1 - 3)	14,1 mia.kr.	+23 år	2082
2. Passagertal +10% (Etape 1 - 3)	12,9 mia.kr.	-9 år	2050
3. Passagertal -10% (Cityringen)	13,5 mia.kr.	+16 år	2075
4. Passagertal +10% (Cityringen)	13,4 mia.kr.	-7 år	2052
5. Passagertal -10% (Etape 1 - 3 og Cityringen)	-	-	Kan ikke tilbagebetale gælden
6. Passagertal +10% (Etape 1 - 3 og Cityringen)	12,8 mia.kr.	-14 år	2045

**Ad Følsomhed på realrenten.**

Første beregning viser betydningen af en stigning i den reale kalkulationsrente fra 4 pct. til 5 pct. Ved en sådan stigning vil selskabet ikke kunne tilbagebetale sin gæld uden tilførsel af midler udefra.

Anden beregning viser betydningen af en stigning i den reale kalkulationsrente fra 4 pct. til 4,5 pct. En sådan stigning vil forhøje selskabets maksimale likviditetsbehov til 13,8 mia.kr. og udskyde tilbagebetalingen af selskabets gæld med 14 år.

Tredje beregning viser, at et fald i den reale kalkulationsrente fra 4 pct. til 3 pct. vil reducere selskabets maksimale likviditetsbehov til 12,9 mia.kr. og tidspunktet for tilbagebetalingen af selskabets gæld vil blive fremrykket med 10 år.

Fjerde beregning viser, at et fald i den reale kalkulationsrente fra 4 pct. til 3,5 pct. vil reducere selskabets maksimale likviditetsbehov til 13,2 mia.kr. og tidspunktet for tilbagebetalingen af selskabets gæld vil blive fremrykket med 6 år.

#### **Ad Følsomhed på anlægssum (Cityringen)**

Første beregning viser, at en forhøjelse af anlægssummen for Cityringen med 1 mia.kr. vil medføre at det maksimale likviditetsbehov forhøjes til 14,8 mia.kr. og udskyde tilbagebetalingen af selskabets gæld med 13 år.

Anden beregning viser, at en reduktion af anlægssummen for Cityringen med 1 mia.kr. vil medføre en reduktion af det maksimale likviditetsbehov til 12,1 mia.kr. og tilbagebetalingstiden reduceres med 8 år.

#### **Ad Følsomhed på passagertal**

Første beregning viser, at en reduktion af Metroens passagertal på etape 1 - 3 med 10 pct. vil medføre at det maksimale likviditetsbehov forhøjes til 14,1 mia.kr. og en forlængelse af tilbagebetalingstiden med 23 år.

Anden beregning viser, at en forhøjelse af Metroens passagertal på etape 1 - 3 med 10 pct. vil medføre, at det maksimale likviditetsbehov reduceres til 12,9 mia.kr. og tilbagebetalingstiden reduceres med 9 år.

Tredje beregning viser, at en reduktion af Metroens passagertal på Cityringen med 10 pct. vil medføre at det maksimale likviditetsbehov forhøjes til 13,5 mia.kr. og en forlængelse af tilbagebetalingstiden med 16 år.

Fjerde beregning viser, at en forhøjelse af Metroens passagertal på Cityringen med 10 pct. vil medføre, et uændret maksimalt likviditetsbehov på 13,4 mia.kr. og tilbagebetalingstiden reduceres med 7 år.

Femte beregning viser betydningen af en reduktion af Metroens passagertal på både etape 1 - 3 og Cityringen med 10 pct. Ved en sådan reduktion vil selskabet ikke kunne tilbagebetale sin glæd uden tilførsel af midler udefra.

Sjette beregning viser, at en forhøjelse af Metroens passagertal på både etape 1 - 3 og Cityringen med 10 pct. vil medføre, at det maksimale likviditetsbehov reduceres til 12,8 mia.kr. og tilbagebetalingstiden reduceres med 14 år.



### **Forklaring til langtidsbudgettet skema A (faste priser)**

Skema A er baseret på 2010-priser. Kassen primo 2010 udgør summen af tidligere års udgifter og indtægter. For årene 2010 og fremefter er den forventede udvikling i selskabets nettogæld opgjort i prisniveau 2010.

Nedenfor gives en kort forklaring til de enkelte kolonner i langtidsbudgettets skema A.

#### Tilgodehavender

Tilgodehavender omfatter ejernes indskudskapital (4,9 mia. kr.) og anlægsentreprenørens (etape 1-3) gæld til Metroselskabet i form af den etablerede likviditetsbro (1,3 mia. kr.) Selskabet har modtaget indskuddene fra ejerne, mens det er forudsat, at anlægsentreprenørens (etape 1-3) gæld til Metroselskabet i form af den etablerede likviditetsbro tilbagebetales i 2011.

#### Anden Gæld

Anden gæld omfatter Metroselskabets løbende nettokredit til leverandører mv. Denne gældspost forrentes ikke.

#### Etape 1-3, investeringer og reinvesteringer

*Investeringer* udgør rest- og mangelarbejder i forbindelse med etape 1-3.

*Reinvesteringer* i etape 1-3 omfatter alene skønnede reinvesteringer i tekniske installationer o.lign. hvert 10. år. Reinvesteringer i tog, tunneller, stationer mv. indgår således ikke, da det i interessentskabskontrakten er aftalt, at ejerne afholder udgifterne til dette.

#### Cityringen, investeringer, reinvesteringer og indeksering

*Investeringer* er anført i 2005-priser og omfatter anlægsbudgettet for Cityringen på i alt 15.417 mio. kr.

*Reinvesteringer* er anført i 2005-priser og udgør hvert 10. år 205 mio. kr., hvert 25. år 923 mio. kr. og efter 50 år herudover 410 mio. kr.

*Indeksering* er prisopskrivningen fra 2005 til 2010 for omkostningerne i de enkelte år.

#### Driftsoverskud, Etape 1-3 og Cityringen

*Driftsoverskud* udgør forskellen mellem de opnåede takstindtægter og de afholdte driftsomkostninger i forbindelse med driften af henholdsvis etape 1-3 og Cityringen.

#### Likviditetsvirkning

Den samlede likviditetsvirkning for de enkelte år før renter.

### Rentesats

Den reale rentesats, der er anvendt til renteberegningen i det enkelte år. Overskud og underskud forrentes med forskellige rentesatser (se forudsætningerne til langtidsbudgettet)

### Renter

Renten i det enkelte år er beregnet med udgangspunkt i den oplyste rentesats for året. Der er taget særskilt højde for den højere rente på likviditetsbroen samt ikke rentebærende mellemværender.

### Bevægelse

Bevægelsen udgør for det enkelte år summen af "likviditetsvirkning" og "renter".

### Kasse primo

Kasse primo er udtryk for det budgetterede samlede indestående i selskabet primo det enkelte år. Kassen primo svarer til kassen ultimo året før.

### Kasse ultimo

Kasse ultimo er udtryk for det budgetterede samlede indestående i selskabet ultimo det enkelte år. Kasse ultimo for det enkelte år er summen af "bevægelse" og "kasse primo".

## **Forklaring til langtidsbudgettet skema B (løbende priser)**

Skema B er opgjort i løbende priser. Udviklingen i selskabets nettogæld er således anført i årets priser baseret på en forudsat inflation på 2% p.a.

Nedenfor gives en kort forklaring til de enkelte kolonner i langtidsbudgettets skema B.

### Tilgodehavender

Tilgodehavender omfatter ejernes indskudskapital (4,9 mia. kr.) og anlægsentreprenørens (etape 1-3) gæld til Metroselskabet i form af den etablerede likviditetsbro (1,3 mia. kr.) Selskabet har modtaget indskuddene fra ejerne, mens det er forudsat, at anlægsentreprenørens (etape 1-3) gæld til Metroselskabet i form af den etablerede likviditetsbro tilbagebetales i 2011.

### Anden Gæld

Anden gæld omfatter Metroselskabets løbende nettokredit til leverandører mv. Denne gældspost forrentes ikke.

### Etape 1-3, investeringer og reinvesteringer

*Investeringer* udgør rest- og mangelarbejder i forbindelse med etape 1-3.



*Reinvesteringer* i etape 1-3 omfatter alene skønnede reinvesteringer i tekniske installationer o.lign. hvert 10. år. Reinvesteringer i tog, tunneller, stationer mv. indgår således ikke, da det i interessentskabskontrakten er aftalt, at ejerne afholder udgifterne til dette.

#### Cityringen, investeringer, reinvesteringer og indeksering

*Investeringer* udgøres af anlægsbudgettet for Cityringen. De budgetterede investeringer baseret på 2005-priser er opregnet til løbende priser med 2% p.a.

*Reinvesteringer* er baseret på 2005-priser opregnet til løbende priser med 2% p.a.

*Indeksering* er prisopskrivningen fra 2005 til 2010 opregnet til løbende priser med 2% p.a.

#### Driftsoverskud, Etape 1-3 og Cityringen

*Driftsoverskud* udgør forskellen mellem de opnåede takstindtægter og de afholdte driftsomkostninger i forbindelse med driften af henholdsvis *etape 1-3* og *Cityringen*.

#### Likviditetsvirkning

Den samlede likviditetsvirkning for de enkelte år før renter.

#### Rentesats

Den nominelle rentesats, der er anvendt til renteberegningen i det enkelte år i langtidsbudgettet. Overskud og underskud forrentes med forskellige rentesatser (se forudsætningerne til langtidsbudgettet)

#### Renter

Renten i det enkelte år er beregnet med udgangspunkt i den oplyste rentesats for året. Der er taget særskilt højde for den højere rente på likviditetsbroen samt ikke rentebærende mellemværender.

#### Bevægelse

Bevægelsen udgør for det enkelte år summen af "likviditetsvirkning" og "renter".

#### Kasse primo

Kasse primo er udtryk for det budgetterede samlede indestående i selskabet primo det enkelte år. Kassen primo svarer til kassen ultimo året før.

#### Kasse ultimo

Kasse ultimo er udtryk for det budgetterede samlede indestående i selskabet ultimo det enkelte år. Kasse ultimo for det enkelte år er summen af "bevægelse" og "kasse primo".



Bilag 4

12. jan 2010

## Ansaldo skal fortsat sikre god Metrokørsel

**Ansaldo STS har vundet opgaven med at drive den københavnske Metro de kommende fem år. Ansaldo STS leverede ikke blot det kvalitetsmæssige bedste tilbud. Selskabet gav også det billigste tilbud. Faktisk så billigt, at Metroselskabet fremover sparer et tocifret millionbeløb på driften hvert år.**

Over 50 millioner Metropassagerer vil også de kommende fem år blive transporteret rundt af Ansaldo STS med Metro Service som underleverandør. Det er resultatet af det EU-udbud om drift og vedligeholdelse af Metroen, som Metroselskabet netop har afsluttet.

*- Bestyrelsen er meget tilfreds med resultatet af udbudskonkurrencen og glad for, at det vil komme vore mange passagerer til gode i de kommende år. Det har været en grundig og velgennemført proces, som bestyrelsen har fulgt tæt, fortæller Henning Christophersen, bestyrelsesformand i Metroselskabet.*

Ud af seks tilbudsgivere gav Ansaldo STS det økonomisk mest fordelagtige tilbud. Ved økonomisk mest fordelagtigt tilbud forstås et tilbud, der ud fra en samlet vurdering af både pris og kvalitet opnår den bedste placering. I Ansaldo STS' tilbud var både prisen og kvaliteten bedre end det, de øvrige tilbudsgivere kunne levere.

Alt i alt var det seks gode og gennemarbejdede tilbud, som de prækvalificerede tilbudsgivere leverede. I opløbet lå de to bedste tilbud meget tæt med kun få points forskel, men på afgørende punkter – fx på prisen og den tekniske side af driften – skilte vinderen sig ud. Især prismæssigt lå de øvrige tilbud langt fra de to bedste.

### Sådan har processen været

I foråret 2009 blev seks selskaber prækvalificerede til at give tilbud. På baggrund af et omfattende udbudsmateriale afgav tilbudsgiverne tilbud i august og deltog i de indledende forhandlingsmøder. Her fik de enkelte tilbudsgivere Metroselskabets bemærkninger om, hvor tilbuddene kunne forbedres samt en række generelle råd. Desuden fik de oplyst, hvordan deres pris lå i forhold til Metroselskabets estimat. Herefter fik tilbudsgiverne mulighed for at fremsætte reviderede tilbud, som blev afleveret i oktober 2009.

Efter evaluering af de reviderede tilbud blev de tre tilbudsgivere, der havde afleveret de økonomisk mest fordelagtige tilbud, inviteret til forhandlingsmøder i begyndelsen af december. Herefter afleverede de tre tilbudsgivere endnu et revideret tilbud, som er grundlag for den endelige evaluering, der resulterede i, at Ansaldo STS vandt udbuddet.

De seks tilbudsgivere er:

- Keolis Nordic A/B



- Centour A/S
- Ansaldo STS
- Arriva Scandinavien A/S
- S-Bahn Hamburg GmbH
- Serco-NedRailways

Yderligere oplysninger fås enten telefonisk eller ved personligt fremmøde i Metroselskabet inden kl. 15 i dag:

Henrik Plougmann Olsen  
Administrerende direktør

Via

Stine Christmas Nielsen  
Pressechef  
T: 7242 4525

---

[Metroselskabet](#) [Metrovej 5](#) [2300 København S](#) [Kontakt](#) [Presse](#) [For webmastere](#) [Copyright](#) [Privatlivspolitik](#)  
[RSS](#)