

**Redegørelse for foranstaltninger og overvejelser i anledning af Statsrevisorernes Beretning nr. 3. 2004 om Ørestads- og Metroprojektet (nr. 2)**

Statsrevisorerne har ved brev af 22. november 2004 fremsendt ovenstående beretning og har anmodet om en redegørelse for beretningens indhold og konklusioner. Den ønskede redegørelse følger her.

**Statsrevisorernes og Rigsrevisionens bemærkninger vedr. Transport- og Energiministerens ansvar for Ørestadsselskabet I/S' økonomiske dispositioner som medejer af selskabet (kapitel 3)**

*Rigsrevisionen finder, at der ikke er en klar ansvarsfordeling mellem Transport- og Energiministeren og Ørestadsselskabet I/S' bestyrelse for selskabets økonomiske dispositioner. Rigsrevisionen finder dog samtidig, at Transport- og Energiministeriets forretningsgange i praksis har sikret, at Transport- og Energiministeren har tilstrækkelig god indsigt i selskabets drift til, at ministeren kan tage nødvendige initiativer, hvis forholdene kræver det.*

*Statsrevisorerne gør opmærksom på, at Transport- og Energiministerens tilsynsforpligtelse i forhold til Ørestadsselskabet I/S er mere vidtgående end den, der gælder for aktieselskaber med statslig deltagelse.*

Jeg lægger vægt på, at Rigsrevisionen finder, at transport og energiministeren i kraft af Transport- og Energiministeriets forretningsgange har levet op til tilsynsplikten med selskabet. Jeg har imidlertid også noteret mig Rigsrevisorernes påpegning af, at omfanget af tilsynsplikten ikke formelt er fastlagt i forhold til selskabets bestyrelse.

Som en konsekvens heraf og som tilkendegivet over for Rigsrevisionen i forbindelse med udarbejdelsen af beretningen har Transport- og energiministeriet i fællesskab med majoritetsinteressenten Københavns Kommune udarbejdet vedlagte skabelon for selskabets kvartalsrapportering til ejerne. Kvartalsskabelonen formaliserer og fastlægger hvilke typer oplysninger Transport- og energiministeriet ønsker, at bestyrelsens formandskab skal orientere ministeriet om i forbindelse med de løbende kvartalsmøder mellem selskabets bestyrelsesformand og transport- og energiministeren. Kvartalsskabelonen afventer endelig godkendelse på næste kvartalsmøde som er planlagt afholdt i april 2005.

Skabelonen afspejler, at transport- og energiministerens tilsynsforpligtelse i forhold til Ørestadsselskabet I/S er mere vidtgående end den der gælder for aktieselskaber med statslig deltagelse. Skabelonen er baseret på, at der i overensstemmelse med anbefalingerne i den af KPMG udarbejdede rapport med titlen "Overvejelser om de styringsmæssige rammer for Ørestadsselskabet" etableres særskilte styringsrammer for Ørestadsselskabets 3 hovedaktivitetsområder: Arealudvikling, Metroanlæg og Metrodrift.

**Statsrevisorernes og Rigsrevisionens bemærkninger vedr. Ørestadsselskabet I/S' kontrakter & Ørestadsselskabet I/S' håndtering af kontraktmæssige uoverensstemmelser (kapital 4 & 5)**

*Rigsrevisionen finder, at kontrakten vedrørende driften af Metroen har givet Ansaldo incitament til at sikre en velfungerende Metrodrift.*

*Rigsrevisionen finder, at Ørestadsselskabet I/S har håndteret kontraktmæssige uoverensstemmelser tilfredsstillende.*

Jeg har noteret mig, at Rigsrevisionen finder, at Ørestadsselskabet I/S har håndteret kontraktmæssige uoverensstemmelser tilfredsstillende samt, at kontrakten vedrørende driften af Metroen har givet Ansaldo incitament til at sikre en velfungerende Metrodrift.

### **Statsrevisorernes og Rigsrevisionens bemærkninger vedr. Ørestadsselskabet I/S' økonomi (kapital 6)**

*Rigsrevisionen finder, at*

- *Skiftende Trafikministre burde have tydeliggjort i forelagte aktstykkers information om, at ny- og reinvesteringer ikke indgik i Ørestadsselskabet I/S' likviditetsbudgetter. Rigsrevisionen finder det tilfredsstillende at Transport- og Energiministeren nu har tydeliggjort dette forhold for Folketinget.*
- *Ørestadsselskabet I/S' forventninger til et gennemsnitligt årligt etagemetersalg på 75.000 etagemeter er realistiske samt, at Ørestadsselskabets forventninger til en prisstigning på 5,1% på arealerne i perioden 2004-2014 ikke er urealistiske.*
- *Det er tilfredsstillende, at Ørestadsselskabet I/S har overholdt budgettet for infrastrukturomkostninger samt, at Ørestadsselskabet I/S opnår de forventede infrastrukturbidrag fra arealkøberne.*
- *Ørestadsselskabet I/S' skøn i likviditetsbudgettet over samlede udgifter til infrastruktur i Ørestaden er sikkert.*
- *Det er tilfredsstillende, at Ørestadsselskabet I/S har sikret, at genudlån er sket uden omkostninger for selskabet.*
- *Rigsrevisionen finder det tilfredsstillende, at Ørestadsselskabet I/S anvender en anerkendt trafikmodel som grundlag for selskabets beregning af de langsigtede passagerindtægter.*

Jeg har noteret mig Rigsrevisionens tilfredshed med, at Transport- og Energiministeren nu har tydeliggjort forholdet omkring Ny- og reinvesteringer for Folketinget samt, Rigsrevisionens vurdering af Ørestadsselskabet I/S' genudlån samt nævnte budgetforudsætninger.

For så vidt angår spørgsmålet om passagerprognose, som der naturligvis altid vil være en vis usikkerhed om, har jeg hæftet mig ved, at Statsrevisorerne finder det tilfredsstillende, at Ørestadsselskabet anvender en anerkendt trafikmodel som grundlag for selskabets passagerforventninger.

Det er naturligvis en hovedopgave for Ørestadsselskabet at tiltrække passagerer til Metroen, og jeg har da også noteret mig, at der aktuelt er en kraftig stigning i antallet af passagerer i Metroen, hvilket ikke mindst må tilskrives Metroens generelt meget flotte driftsstabilitet.

*Rigsrevisionen finder endvidere, at:*

- *Status for Ørestadsselskabet I/S' langsigtede økonomi er, at selskabets økonomiske råderum er meget begrænset.*
- *Der er stor usikkerhed om Ørestadsselskabet I/S' skøn i likviditetsbudgettet over*

*passagerindtægter fra Metroen.*

- *Den historiske udvikling indikerer, at der er stor usikkerhed om, hvilket antal passagerer der kan forventes i Metroen i fremtiden.*
- *Der på baggrund af Transport- og Energiministeriets oplysninger om indtægtsfordelingen i HUR er stor usikkerhed om Ørestadsselskabets indtægter pr. passager i fremtiden.*
- *Der er sandsynligt, at der også fremover kan opstå behov for en yderligere udvidelse af lånerammen som følge af ændringer i de forudsætninger, der ligger til grund for lånerammens størrelse. Rigsrevisionen finder det utilfredsstillende, at Ørestadsselskabet I/S' låneramme ikke sikrer, at selskabets kapitalbehov nu er dækket, så lånerammen ikke skal udvides yderligere.*
- *Lånerammen ikke er et relevant overordnet styringsinstrument for Folketinget.*

*Statsrevisorerne gør opmærksom på en række forhold, som fortsat gør Ørestads- og Metroprojektets fremtidige økonomi usikker:*

- *Interessentskabets økonomiske råderum er yderst begrænset.*
- *Udestående retssager og COMET's krav i den anlagte voldgiftssag kan blive en væsentlig økonomisk belastning for selskabet.*
- *Ny- og reinvesteringer indgår ikke i selskabets likviditetsbudgetter.*
- *Selskabets skøn over Metroens passagerindtægter er meget usikkert.*
- *Den nuværende låneramme sikrer ikke, at selskabets kapitalbehov er dækket.*
- *Selskabets låneramme opgøres netto og er ikke et relevant styringsinstrument for Folketinget.*

Jeg er meget enig med statsrevisorerne i, at Ørestadsselskabets økonomiske råderum er meget begrænset. Særlig sagen om indtægtsdeling er af afgørende betydning for Ørestadsselskabets økonomi. Hertil kommer spørgsmålet om reinvesteringer. Af akt. 198 af 19 august 2004 fremgår det, at det er en forudsætning for at realisere de i Ørestadsselskabets likviditetsbudgets forudsatte indtægter fra Metroen, at der foretages reinvesteringer i Metroen.

Som tidligere tilkendegivet overfor Folketingets Finansudvalg er det min opfattelse, at sagerne om indtægtsdeling og reinvesteringer er af en så vidtrækkende økonomisk betydning, at disse sager ikke vil kunne løses uafhængig af spørgsmålet om de fremtidige rammer for Ørestadsselskabet. Regeringen har på den baggrund taget initiativ til en reorganisering af Ørestadsselskabet og etablering af en Metrocityring. Regeringen fremlagde i oktober 2004 et oplæg til en samlet løsning vedr. finansiering af en kommende Metrocityring samt ændrede organisatoriske og styringsmæssige rammer for Ørestadsselskabet.

Oplægget indeholdt følgende overordnede elementer:

- *Ørestadsselskabet og Københavns Havn A/S reorganiseres og der etableres henholdsvis et metrodriftsselskab, et metroanlægsselskab og et arealudviklingsselskab. I forlængelse heraf skal den nuværende lånerammestyling af Ørestadsselskabet erstattes med nye styringsmæssige rammer*
- *Det er hensigten, at der i forbindelse med reorganiseringen af Ørestadsselskabet skal findes en løsning på problemstillingerne vedr. indtægtsdeling og reinvesteringer i Metroen*
- *Det nye statslige/kommunale selskab anlægges en Metrocityring som finansieres ved statens*

indskud af Københavns Havn, ved kontante indskud fra Københavns og Frederiksberg kommune samt ved fremtidige driftsindtægter.

- Københavns kommune etablerer en vejforbindelse mellem Nordhavn og Lyngbyvej, der er en forudsætning for udviklingen af Københavns Havns værdier i Nordhavnsområdet

Der pågår i øjeblikket på embedsmandsniveau drøftelser med de kommunale parter om regeringens udspil herunder bl.a. spørgsmålet om etablering af nye styringsmæssige rammer for det kommende selskab.

For arealudviklingen anbefales i hovedtræk, at de styringsmæssige rammer tager udgangspunkt i den værdiskabelse der er forbundet med at udvikle arealerne. Dette indebærer bl.a., at der kontinuerligt udarbejdes vurdering over arealernes aktuelle værdi og den fremtidige udvikling i arealsalg og salgspriser.

For Metroanlæg foreslås, at budgettering og budgetopfølgning bygges op omkring det samlede projektforløb samt de enkelte "milesten" i projektet, dvs. i store træk svarende til de styringsmæssige rammer for anlægsprojekter opført på Finansloven. Regeringen har desuden for så vidt angår en Metrocityring tilkendegivet, at en Metrocityring bør etableres med baggrund i en projekterings- og anlægslov, således at der ved projektets vedtagelse er skabt faste rammer om projektet.

Endelig arbejdes der med en løsning, hvor der - på baggrund af et oplæg fra selskabets bestyrelse - indgås en politisk aftale mellem ejerne af Metroen om driften af denne. En aftale der fastsætter krav til service og kvalitet i Metroen.

Jeg sigter efter, at der inden sommeren 2005 vil kunne indgås en politisk aftale med Københavns og Frederiksberg kommuner samt med de politiske partier i Folketinget om etablering af en Metrocityring og om en reorganisering af Ørestadsselskabet, hvor også de styringsmæssige rammer for det kommende selskab fastlægges.

Jeg er som bekendt enig med Rigsrevisionen i, at selskabets låneramme ikke længere kan stå alene som styringsparameter for Ørestadsselskabet. Dette konkluderes ligeledes i ovennævnte KMPG rapport om de styringsmæssige rammer for Ørestadsselskabet og fremgår tillige af akt. 198 af 19. august 2004.

Det er derfor et væsentlig element i regeringens oplæg om en reorganisering af Ørestadsselskabet og Københavns Havn, at den nuværende lånerammestyling af Ørestadsselskabet erstattes/suppleres med nye styringsmæssige rammer. Der overvejes aktuelt forskellige modeller og jeg vil gerne tilbyde at vende tilbage til statsrevisorerne, når der foreligger en mere konkret model. I forbindelse med overvejelserne vil der blive draget nytte af anbefalingerne i ovennævnte KMPG rapport om de styringsmæssige rammer for Ørestadsselskabet.

For så vidt angår størrelsen af Ørestadsselskabets nuværende låneramme er det klart, at ændrede forudsætninger kan medføre et behov for en udvidelse af lånerammen, hvorfor fastsættelsen af det maksimale lånebehov er behæftet med usikkerhed. Dette er i særdeleshed tilfældet, når der i henhold til praksis for lånerammens fastlæggelse ikke budgetteres med en reserve til uforudsete forhold.

En aftale med Københavns og Frederiksberg Kommuner og de politiske partier i Folketinget om en reorganisering af Ørestadsselskabet, herunder om indtægtsdeling og reinvesteringer, vil naturligvis bidrage til at reducere usikkerheden i selskabets økonomi. Men jeg vil gerne understrege, at der naturligvis altid vil være en vis usikkerhed om økonomien i et selskab, der bl.a. driver en forretning med transport af passagerer. Det finder jeg er et sundt element som bidrager til at skærpe selskabets motivation til at levere den bedst mulige Metro til borgerne i København. Samlet set indebærer ovennævnte initiativer, at der i dag er en mere tydelig ansvarsfordeling mellem Transport- og Energiministeren og selskabets bestyrelse end det hidtil har været tilfældet, og det er min klare forventning, at selskaberne der varetager arealudvikling, Metrodrift og Metroanlæg ved en kommende reorganisering vil blive født med mere klare styringsmæssige rammer for deres virke.

Med venlig hilsen  
Flemming Hansen

Trafikministeriet

Juli 2004

## Retningslinier for varetagelsen af ejerskabet af Ørestadsselskabet I/S

### 1. STRATEGISK GRUNDLAG

#### 1.1. Indledning

Beslutningen om et "nyt system af letbaner" (Metroen) og en "ny bydel på Amager" (Ørestaden) var et af 1990'ernes mest gennemgribende og visionære elementer i udviklingen af "Hovedstaden København". Beslutningen lå i forlængelse af andre meget væsentlige udviklingstiltag for Hovedstadsregionen - beslutningerne om etableringen af en fast forbindelse over Øresund og udbygningen af Københavns Lufthavn, sammenlagt beslutninger som pegede meget langt frem i tiden.

Ørestadsselskabet er etableret efter det såkaldte New Town princip, hvorefter ny infrastruktur forudsættes finansieret af de værdistigninger, som samme infrastruktur skaber i sine omgivelser. Der optages således lån til finansieringen af infrastrukturen og etablering af driften, og lånene forudsættes tilbagebetalt via overskud fra driften af Metroen, indtægterne fra arealsalget i Ørestaden samt tilbageførsel af grundskyld. Ligesom denne finansieringsform ikke tidligere var anvendt i Danmark, var organisationsformen i form af et kommunalt/statsligt interessentskab ikke tidligere anvendt i forhold til opgaver af lignende omfang og karakter, og i den forstand således fra Folketingets side et forsøg på at gå nye veje med de usikkerhedsmomenter, der er forbundet hermed.

Med lovgrundlaget for Ørestads- og Metro-projektet fastlagde Folketinget rammerne for udviklingen af de to projekter – rammer som efterfølgende gennem beslutninger om nærmere planlægning, projektering, udformning m.v. af arealer, bygninger og infrastruktur er blevet formet til det resultat vi ser i dag. Visionen er således her i 2004 for væsentlige deles vedkommende indfriet. Anlæg og igangsættelse af driften på Metroens 1. og 2. etape er gennemført, og for 3. etape er anlægsarbejderne igangsat i 2003. Samtidig er der gennemført en meget væsentlig udvikling af Ørestaden gennem salg af arealer til virksomheder, institutioner og boliger etc. og

gennem planlægning (kommune- og lokalplaner) af veje, kanaler, parker m.v.

Udviklingen i de første 10 år af Ørestads og Metroprojektet levetid har ikke været uden problemer - projektet er blevet dyrere end oprindeligt forudsat og er blevet forsinket, men med udgangspunkt i de hidtidige erfaringer og resultater er der i forbindelse med økonomiaftalerne med Københavns og Frederiksberg Kommune i 2001 igangsat et arbejde med henblik på at undersøge mulighederne for en videreudvikling af Metroen ved en etape 4 (Cityring) – et arbejde som også Ørestadsselskabet deltager i.

Året 2004 er på den baggrund et meget naturligt tidspunkt for en status i forhold til Ørestadsselskabets virke med henblik på at gøre sig overvejelser om fremtiden for selskabet. I forhold til en vurdering af *del-ejerskabet* (45 %) af Ørestadsselskabet er det indledningsvis værd at bemærke, at der ikke i forholdet mellem staten og Ørestadsselskabet eksisterer en eksplicit skelnen mellem de ejermæssige relationer og de ressortmæssige, myndighedsorienterede relationer.

Selskabet varetager en lang række opgaver, som er sektorpolitisk motiveret, men der er ikke mellem staten og selskabet indgået en kontrakt eller udstedt en koncession til selskabet vedrørende varetagelsen af disse opgaver.

Selskabets opgaver vedrørende arealudvikling, anlægsarbejder, trafikøb, etc. er således en del af det ved lov definerede formål for selskabet og kan i den forstand anses som en del af statens ejermæssige relation til selskabet.

Samtidig indgår det ikke – som det f.eks. gør i almindelighed for f.eks. aktieselskaber - som en eksplicit forudsætning for ejerskabet, at selskabet er etableret med henblik på at skulle drives på et forretningsmæssigt grundlag og herved maksimere udbyttet for staten som ejer. Selskabet er etableret med henblik på at staten sammen med Københavns Kommune sikrer varetagelsen af de nævnte samfundsmæssigt begrundede opgaver.

Det vurderes på den baggrund derfor i forhold til Ørestadsselskabet at være vanskeligere at foretage en nærmere opdeling af de ejermæssige og ressortmæssige opgaver for staten og Trafikministeriet i forhold til selskabet.

Overvejelserne om det fremtidige ejerskab af Ørestadsselskabet I/S bør ikke desto mindre tage udgangspunkt i en vurdering af følgende grundlæggende parametre:

- Selskabets opgaver – hvad skal selskabet lave
- Selskabets organisation og kompetencer – hvordan skal selskabet løse opgaverne
- Styringen af selskabet – hvordan sikrer staten sig, at selskabet løser sine opgaver på den mest hensigtsmæssige måde set i lyset af de opgaver, som selskabet skal varetage, sammenholdt med de ressourcer, der er til rådighed i selskabet. En sådan vurdering kan også at være af interesse for selskabets anden interessent.

På baggrund af de hidtidige erfaringer og en vurdering af den aktuelle situation for selskabet sammenholdt med udviklingen på de berørte transport- og infrastrukturrelaterede områder, bør der opstilles målsætninger og retningslinier for den fremtidige tilrettelæggelse af selskabets opgaver, organisation og styring.

## **1.2. Det eksisterende grundlag**

Ørestadsselskabet I/S er tillagt en række forskelligartede opgaver:

- Arealudvikling (byplanlægning og tilvejebringelse af infrastruktur m.v.) og salg af arealerne i Ørestaden. Udviklingen heraf er forudsat at strække sig over 30-40 år.
- Anlæg af Metroens etape 1
- Anlæg af Metroen etape 2 og 3 (gennem de to selskaber Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S)
- Trafikkøb gennem udlicitering af varetagelsen af driften af Metroen. Der er indgået en kontrakt med Ansaldo for de første 5 driftsår. Metro Service er underleverandør til Ansaldo.
- Selskabet bidrager til den af Trafikministeriet, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og HUR ledede undersøgelse af en mulig Cityring.

Samtidig er virksomheden i *organisatorisk* henseende set kendetegnet ved:

- Interessentskabsformen, som indebærer en direkte ubegrænset solidarisk hæftelse for staten i forhold til selskabets forpligtelser.
- Sameje med Københavns Kommune, som ejer majoritetsandelen af selskabet (55% mod statens 45%)
- Lovbestemt krav om, at 3 af bestyrelsens medlemmer skal udpeges af Københavns Kommune. I henhold til sædvanlige konstitueringsaftaler udpeges disse medlemmer fra de politiske partier i Københavns Borgerrepræsentation.
- Virksomheden kan betegnes som en koncernstyringsenhed, der navnlig varetager overordnet projektstyring. Såvel anlægsarbejder som drift udliciteres. Selskabet har således på trods af den omfattende opgaveportefølje kun ca. 60 ansatte.
- Selskabet er med den omtalte New Town konstruktion forudsat at akkumulere en meget betydelig gæld. Der optages lån til finansieringen af infrastrukturen og etablering af driften, og lånene forudsættes tilbagebetalt via overskud fra driften af Metroen, indtægterne fra arealsalget i Ørestaden samt tilbageførsel af grundskyld.

Den *statslige styring* af selskabet er kendetegnet ved følgende:

- I lovgrundlaget, interessentskabskontrakter, administrationsaftale og i de nævnte aktstykker er indeholdt en normering af, hvilke aktiviteter selskabet kan deltage i.
- Styringen af selskabets økonomiske udvikling er tilrettelagt som en lånerammestyring, baseret på selskabets udarbejdede likviditetsbudgetter.
- Likviditetsbudgetterne bygger på prognoser over trafik- og passagerudvikling samt renteutvikling, udviklingen på ejendomsmarkedet. Samtidig bygger budgetterne på en række væsentlige forudsætninger vedrørende f.eks. skatte- og afgiftsforhold.
- Lånerammen, som er fastsat ved aktstykker tiltrådt af Folketingets Finansudvalg, indeholder et loft for selskabets maksimale gæld. Den formelle bevillingsmæssige styring af selskabet foregår alene via denne lånerammestyring.
- Der er endvidere – i lighed med aftalen vedrørende Sund & Bælt Holding A/S statsgaranterede gæld - indgået en aftale mellem ministeriet, Ørestadsselskabet og Danmarks Nationalbank med nærmere retningslinier for sammensætningen af selskabets låneportefølje.

- Styringsinstrumenterne indeholder ikke nogen regulering i forhold til følsomheder vedrørende tilbagebetalingstiden for selskabets gældsafvikling, eller følsomheder for så vidt angår selskabets indtægter og udgifter.
- Sammen med embedsmænd fra Københavns Kommune (og særskilt med Frederiksberg Kommune og Københavns Amtskommune vedrørende henholdsvis etape 2 og etape 3) afholder ministeriet møder med direktionen (ikke bestyrelsen) forud for hvert bestyrelsesmøde, hvor aktuelle emner med henblik på det kommende bestyrelsesmøde drøftes.
- Der er etableret en politisk følgegruppe hvor ministeren mødes med repræsentanter for forligspartierne bag Ørestadsloven (S,V og K). Følgegruppen holder møde minimum 4 gange årligt og i øvrigt efter behov, hvor aktuelle problemstillinger vedrørende selskabet drøftes. Udover ministeren og repræsentanter fra de politiske partier deltager selskabets bestyrelsesformand, bestyrelsesnæstformand samt direktion i møderne.

### 1.3. De hidtidige erfaringer

En række forhold har været karakteristiske for selskabets hidtidige *opgavevaretagelse*:

- Selskabet har gennemført betydelige anlægsarbejder. De væsentligste elementer i såvel Ørestaden som Metroen er gennemført.
- De gennemførte anlægsprojekter har vist sig væsentligt dyrere end oprindeligt forudsat. Dette skyldes dels en fordyrelse i forhold til det oprindeligt forudsatte, dels at der fra forskellige interessenters side er ønsket ændringer og forbedringer af projektet, som har medført øgede anlægsudgifter.
- Der er rejst en række krav primært fra de to hovedentreprenører Comet og Ansaldo. Et af disse er indbragt for en voldgift, ét forhandles, resten er løst.
- Driften af Metroen har i efteråret 2003 været præget af problemer i forhold til pålidelighed og regularitet.
- Forudsætningerne for arealsalg i Ørestaden er i 1999 blevet justeret og er efterfølgende realiseret i det forudsatte omfang.

I *organisatorisk henseende* kan nævnes:

- Trafikministeriet har i høj grad haft kontakt direkte til selskabets direktion og i mindre grad til selskabets bestyrelse vedrørende selskabets forhold, herunder forhold, som drøftes i bestyrelsen.
- For så vidt angår Københavns Kommune bemærkes, at kommunen som interessent i kraft af næstformand overborgmester Jens Kramer Mikkelsen er direkte repræsenteret i bestyrelsen.
- Den politiske følgegruppe fungerer som forum for de politiske drøftelser blandt forligspartierne om væsentligere forhold vedrørende selskabet.

*Styringsmæssigt* kan nævnes følgende erfaringer:

- Som nævnt har projektet været karakteriseret ved betydelige fordyrelser i forhold til de oprindeligt fastsatte økonomiske rammer for selskabet, dels som følge af politiske ønsker om ændringer og forbedringer af Metroprojekterne, dels som følge af forsinkelser af



anlægsarbejderne på Metroens etape 1 og 2A. Styringsmæssigt er forhøjelserne for så vidt angår de forøgede statslige udgifter håndteret ved aktstykker vedrørende lånerammen tiltrådt af Folketingets Finansudvalg.

- Staten er nu (siden Akt 140 af 14. marts 2001), som gendulåner af statslån til selskabet, dettes altdominerende långiver i forhold til hele selskabets gæld. Statslånerammen svarer således til Ørestadsselskabets låneramme.
- Der har været, og er fortsat, meget betydelig politisk interesse for selskabets aktiviteter og styringen heraf – både i Folketinget og i Borgerrepræsentationen.
- I pressen henseende har trafikministeren meget ofte været inddraget som centrum for debatten om selskabet.

#### **1.4. Fremtidige perspektiver**

På baggrund af ovenstående kan der i forbindelse med overvejelserne omkring selskabets fremtidige virke og det statslige medejerskab af selskabet bl.a. have følgende for øje:

For det første bør mulighederne for en *forenkling af selskabets opgaveportefølje* overvejes nærmere. Det kan således overvejes at rendyrke de forskellige opgaver, som selskabet i dag varetager, f.eks. gennem en organisatorisk adskillelse af Metroens og Ørestadens økonomi.

For det andet bør mulighederne for en ændring af de *organisatoriske rammer* for selskabet overvejes nærmere. I den forbindelse bør navnlig perspektiver og muligheder ved en ændret organisationsform for selskabet eller dele heraf, f.eks. som aktieselskab overvejes. Særligt de økonomiske perspektiver i forhold til staten og Københavns Kommune samt de ledelsesmæssige konsekvenser herved skal grundigt belyses.

For det tredje bør en udvikling af *styringsredskaberne* for staten i forbindelse med en ændring af selskabets opgaver og/eller organisation nærmere analyseres. Dette indebærer navnlig en analyse af mulige ændrede bevillingsforudsætninger som alternativer til den nuværende lånerammestyling, herunder en vurdering og analyse af, hvordan der kan sikres større gennemsigtighed om selskabets dispositioner

Der er igangsat et arbejde vedrørende mulighederne for en forbedring af de styringsmæssige og organisatoriske rammer i forhold til Ørestadsselskabet. I arbejdet indgår overvejelser om såvel selskabets opgaveportefølje, som overvejelser om de organisatoriske rammer for selskabets virke. I arbejdet deltager Københavns Kommune og Finansministeriet. Endvidere inddrages en ekstern uafhængig revisor. Arbejdet vil kunne få indflydelse på det sideløbende arbejde med etablering af finansieringsmodeller for Cityringen.

## **2. REGELGRUNDLAG**

### **2.1. Regelgrundlaget for Ørestadsselskabet**

- Lov nr. 477 af 24. juni 1992 om Ørestaden m.v., som ændret ved: Lov nr. 1091 af 21. december 1994, lov nr. 1074 af 20. december 1995 og lov nr. 386 af 6. juni 2002.
- Interessentskabskontrakt (IK) af 21. februar 1995 med allonce af 14. august 2001 om Ørestadsselskabet I/S.
- Forretningsorden af 11. marts 1993 for bestyrelsen i Ørestadsselskabet I/S
- Interessentskabskontakt af 21. februar 1995 om Frederiksbergbaneselskabet I/S

- Interessentskabskontrakt af 19. september 1995 (med alloncer af 12. og 18. september 1995) om Østamagerbaneselskabet I/S.
- Administrationsaftale mellem Frederiksbergbaneselskabet I/S og Ørestadsselskabet I/S af 4. august 1997. En administrationsaftale med Østamagerbaneselskabet I/S er under udarbejdelse.
- Aktstykker tiltrådt af Folketingets Finansudvalg. Der vedlægges en oversigt herover.

Nedenfor – og i de følgende afsnit - fokuseres på ejerskabet af Ørestadsselskabet således at Ørestadsselskabets medejerskab af Frederiksbergbaneselskabet og Østamagerbaneselskabet ikke behandles nærmere. Relationerne til medinteressenterne Frederiksberg Kommune og Københavns Amt behandles således ikke nærmere her.

## **2.2. Interessentskabet som organisationsform**

Der er i ovennævnte regelgrundlag ikke foretaget nogen fravigelse for så vidt angår Ørestadsselskabet i forhold til de grundlæggende karakteristika ved et interessentskab: Interessenterne, staten og Københavns Kommune, hæfter således direkte, personligt, uden begrænsning og solidarisk for alle selskabets forpligtelser. Interessenternes hæftelse *overfor selskabets kreditorer* antages endvidere at være subsidær således, at en kreditor først må søge sin fordring dækket af selskabet og herefter hos interessenterne. Interessenterne hæfter *i det indbyrdes forhold* i forhold til deres respektive ejerandele, og på tilsvarende vis vil et eventuelt overskud som udgangspunkt skulle fordeles efter ejerandele.

Der er samtidig, som nævnt ovenfor, fastsat en særlig låneadgang for selskabet, jf. lovens § 4 og efterfølgende aktstykker.

Det er i henhold til lovgrundlaget et krav, at de to interessenter ved interessentskabsaftalen sikres ligelig indflydelse, bl.a. ved bestemmelse om, at alle væsentlige beslutninger i bestyrelsen skal træffes ved kvalificeret flertal.

Det er endvidere lovfæstet, at Ørestadsselskabet ledes af en bestyrelse og en direktion.

Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift (lovens § 1, stk. 4).

Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst 5 medlemmer er til stede. Bestyrelsesbeslutninger træffes ved almindelig stemmeflerhed, men således at alle væsentlige beslutninger, herunder i forbindelse med køb og salg af arealer, lånoptagelse m.v. kræver et kvalificeret flertal på 5 medlemmer (IK § 6, stk. 3 og 4).

En interessent kan til enhver til erstatte de af interessenten udpegede bestyrelsesmedlemmer med andre (IK § 6, stk. 6). For Københavns Kommune er udpegningen som nævnt imidlertid del af den kommunale konstitueringsaftale.

Bestyrelsen skal sørge for en forsvarlig organisation af selskabets ledelse, og at bogføringen og formueforvaltningen kontrolleres tilfredsstillende (IK § 7, stk. 3). Bestyrelsen udpeger selskabets direktion (IK § 8).

Direktionen varetager den daglige ledelse og sørger for, at bogføringen foregår i overensstemmelse med lovgivningens regler herom, og at formueforvaltningen foregår på betryggende måde (IK § 7, stk. 3).

Selskabets regnskab revideres af Rigsrevisor og Revisionsdirektoratet for Københavns Kommune

(IK § 16).

Der er ikke i loven fastsat bestemmelser om ministerens beføjelser/ansvar i forhold til selskabet og ministerens pligt til at føre tilsyn med selskabet.

Det antages i almindelighed om interessentskaber, at interessenterne - uanset etableringen af særlige ledelsesorganer (bestyrelse og direktion) - bevarer en vetoret og krav på, at alle beslutninger og dispositioner, der går ud over den løbende forvaltning, skal forelægges interessenterne.

Uanset det nævnte lovfæstede krav om, at Ørestadsselskabet ledes af en bestyrelse og en direktion, har Selskabsudvalget i rapporten, Statslige aktieselskaber - tilsyn, ansvar og styring, i overensstemmelse hermed konkluderet, at ministeren som interessent i Ørestadsselskabet vil kunne indhente de oplysninger om selskabet, ministeren måtte ønske, og i øvrigt – sammen med Københavns Kommune - træffe beslutning i alle selskabets forhold.

For så vidt angår tilsynsforpligtelsen for ministeren i forhold til selskabet, har Rigsrevisionen beskrevet denne som en *forpligtelse til at holde sig orienteret om selskabets rapportering, bl.a. gennem bestyrelsens rapportering, og til at tage initiativer, såfremt forholdene kræver det.*

*Sammenfattende* bemærkes, at interessentskabskonstruktionen på to afgørende punkter adskiller sig fra aktieselskabskonstruktionen, som kendes fra Trafikministeriets øvrige selskaber og fra DSB, som i hovedsagen virker efter aktieselskabslovens regler:

- Staten hæfter fuldt ud for selskabets forpligtelser
- Staten har sammen med Københavns Kommune mulighed for at træffe beslutning om alle selskabets forhold ved instruktion af bestyrelse og/eller direktion. En sådan beslutning fra de to interessenters side er ikke underlagt særlige formkrav som f.eks. afholdelse af en generalforsamling eller lignende.

I overensstemmelse med Selskabsudvalgets konklusioner, nødvendiggør den nuværende organisationsform derfor en anderledes og mere vidtgående styring og kontrol fra ministeriets side i forhold til Ørestadsselskabet end i forhold til ministeriets øvrige selskaber.

### **3. BESTYRELSEN**

#### **3.1. Valg af bestyrelsen**

Bestyrelsen består af 6 medlemmer, heraf 3 udpeget af Københavns Kommune og tre udpeget af finansministeren (trafikministeren), jf. lovens § 1, stk. 5.

Ministeren udpeger de 3 medlemmer ved skrivelse og uden tidsbegrænsning.

#### **3.2. Bestyrelsens sammensætning**

Sammensætningen af de ministerudpegede medlemmer af bestyrelsen drøftes løbende med bestyrelsesformanden.

#### **3.3. Bestyrelsens honorar**

Bestyrelsen i Ørestadsselskabet I/S honoreres således:

Formand: 160.000

Næstformand: 130.000

Øvrige: 80.000

(I Østamagerbaneselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S modtager formanden et

særskilt honorar på 40.000 kr. og menige medlemmer særskilt 20.000 kr.)

#### **4. LØBENDE MØDER OG RAPPORTERING**

Indtil en eventuel kommende implementering af ændringer i Ørestadsselskabets opgaver, organisation og de overordnede styringsmæssige rammer for selskabet, jf. ovenfor afsnit 1, afholdes følgende møder med selskabet:

1. Månedlige koordinationsmøder mellem ministeriet og Københavns Kommune.  
Ørestadsselskabets direktør deltager efter aftale med bestyrelsesformanden heri i det omfang det skønnes relevant.
2. Kvartalsvise møder mellem interessenterne og bestyrelsesformanden. Selskabets direktør deltager efter aftale.
3. Møder efter behov i den politiske følgegruppe (ministeren, repræsentanter fra forligspartierne samt selskabets bestyrelsesformand, næstformand og direktion).

##### *Ad 1 Månedlige koordinationsmøder*

Disse møder tjener navnlig følgende formål:

- At sikre den fornødne koordination mellem de to interessenter i de mange løbende og verserende sager vedrørende selskabet. En række af de løbende sager har relation til andre sager vedrørende trafikøb, arealudvikling etc. i ministeriets, henholdsvis kommunens regi. Møderne skal således sikre den fornødne koordination både direkte i forhold til selskabets sager og i forhold til relaterede sager.
- At sikre, at interessenterne løbende er informeret om væsentlige verserende eller potentielle sager i selskabet. Ved deltagelse i fornødent omfang af selskabets direktør efter aftale med bestyrelsesformanden sikres det fornødne informationsniveau.

Der udarbejdes en dagsorden for møderne, og eventuelt materiale til brug for møderne udsendes i videst mulige omfang senest 5 hverdage forud for møderne. I forhold til de tidligere afholdte møder med direktionen lægges der op til en formalisering af rammerne for de løbende drøftelser. Der forudsættes ikke udsendt egentligt bestyrelsesmateriale til brug for møderne. Mødet forudsættes alene at tjene de nævnte koordinerende og orienterende formål.

De to interessenter vurderer, om der på baggrund af møderne er behov for en særskilt kontakt til bestyrelsesformanden og/eller næstformanden. I ministeriet vurderes endvidere, om der er grundlag for information af, eller forelæggelse for, ministeren af konkrete problemstillinger.

##### *Ad 2. Kvartalsmøder mellem interessenterne og bestyrelsesformanden og kvartalsrapportering til Folketinget*

Forud for møderne (8 dage) fremsender bestyrelsen ved bestyrelsesformandskabet til interessenterne en af selskabet udarbejdet kvartalsredegørelse for selskabets økonomiske udvikling. Kvartalsredegørelsen udarbejdes i overensstemmelse med retningslinierne i vedlagte Bilag 1, som indebærer en lettere justering af den kvartalsrapportering, som siden 2000 er udarbejdet og oversendt til Folketingets Trafikudvalg og Folketingets Finansudvalg.

På baggrund af redegørelsen giver bestyrelsesformanden på bestyrelsens vegne en orientering om den økonomiske udvikling i selskabet og for de væsentligste økonomiske forhold og

problemstillinger i det forgangne kvartal og for den kommende periode.

Behandlingen af redegørelsen danner grundlag for udarbejdelsen af den efterfølgende kvartalsvise orientering af Folketingets Trafikudvalg og Folketingets Finansudvalg. Den endelige udformning af orienteringen af udvalgene afklares skriftligt mellem ministeriet og selskabet. Kvartalsmøderne forudsættes endvidere anvendt til en drøftelse af aktuelle sager vedrørende selskabet, herunder sager, som ud fra drøftelserne på de månedlige koordinationsmøder mellem interessenterne skønnes hensigtsmæssige at drøfte med ministeren.

Kvartalsmøderne har således dels en økonomisk orienteret del, hvor fokus er på de økonomiske forhold i selskabet, dels en del vedrørende verserende sager og problemstillinger generelt.

Der udarbejdes en dagsorden for, og referat af, møderne.

#### *Ad 3 – Møder i den politiske følgegruppe*

Som hidtil afholdes med jævne mellemrum møder i den politiske følgegruppe.

Bestyrelsesformanden, næstformanden og direktøren deltager.

### **5. LØBENDE KOMMUNIKATION**

Ministeriets daglige kommunikation med selskabet sker med direktionen og medarbejderne i selskabet. Dette gælder den løbende sagsportefølje, spørgsmål fra Folketinget, forberedelse og opfølgning af de månedlige møder og kvartalsmøderne etc.

Herudover tager ministeriet efter behov kontakt til bestyrelsesformanden med henblik på orientering, drøftelse etc.

Ministeriet og Københavns Kommune holder løbende kontakt om spørgsmål vedrørende selskabet.

### **6. EKSTERN KOMMUNIKATION**

#### *Pressen*

Det forventes, at bestyrelsen én gang årligt drøfter selskabets informations- og kommunikationspolitik og evt. offentliggør denne.

Det er ejerne, der udtaler sig til pressen om strategiske, organsatoriske og styrings- orienterede emner vedrørende Ørestadsselskabet, jf. ovenfor afsnit 1, med mindre andet er aftalt.

Det er selskabet, der udtaler sig til pressen om drifts- og anlægsmæssige spørgsmål med mindre andet er aftalt.

Det bør på Ørestadsselskabets hjemmeside være adgang til som minimum den seneste årsrapport, selskabets vedtægter og information om selskabets ledelse (bestyrelse og direktion).

#### *Folketinget*

Det forudsættes, at Ørestadsselskabets bestyrelse og direktion ikke er opsøgende overfor Folketinget eller medlemmer heraf, med mindre andet er aftalt.

Det er alene Trafikministeriet, som kommunikerer skriftligt med Folketinget, med mindre andet er aftalt.

Trafikministeriet orienterer Ørestadsselskabet om korrespondance med Folketinget om sager vedrørende selskabet.

### **7. ARBEJDSFORDELINGEN I DEPARTEMENTET**

Opgaverne i departementet vedrørende Ørestadsselskabet varetages generelt af 6. kontor. Dette omfatter håndteringen af løbende sager i forhold til ministeren, besvarelsen af

Folketingsspørgsmål, afholdelse af koordinationsmøder med Københavns Kommune, afholdelse af kvartalsmøder, etc.

Selskabsenheden forestår med udgangspunkt i den kvartalsvise økonomiske rapportering fra bestyrelsen, jf. afsnit 4 og bilag 1, opfølgningen på selskabets generelle økonomiske udvikling og forelægger forud for kvartalsmøderne en vurdering af rapporteringen for ministeren.

Økonomiafdelingen/Selskabsenheden deltager i kvartalsmøderne ved behandlingen af den økonomiske rapportering. Selskabsenheden indhenter til brug herfor i fornødent omfang materiale fra selskabet, ligesom enheden efter behov deltager i de månedlige koordinationsmøder.

2. afdeling varetager styringen af det igangsatte udredningsarbejde vedrørende de fremtidige rammer for selskabet, jf. afsnit 1 ovenfor. 6. kontor varetager sekretariatsbetjeningen.

Selskabsenheden deltager i udredningsarbejdet.

## Kvartalsrapportering fra Ørestadsselskabet I/S

### 1. Periodens økonomiske resultat

#### Resultat (Ørestadsselskabet I/S inkl. selskabets andele i baneselskaberne)

<i>Metro (mio. kr.)</i>	Periodens tal	Budget	Perioden, sidste år	Budget, hele året
Metroindtægter				
<b>Indtægter i alt</b>				
Betaling for drift				
Øvrige driftsomkostninger, Metro				
<b>Omkostninger i alt</b>				
<b>Resultat, Metro</b>				
<i>Ørestad (mio. kr.)</i>	Periodens tal	Budget	Perioden, sidste år	Budget, hele året
Arealsalgsindtægter				
Bogført værdi af solgte arealer				
Øvrige omkostninger ved arealsalg				
<b>Nettoresultat af arealsalg</b>				
Tilbageført grundskyld				
Infrastrukturomkostninger				
Byggemodningsomkostninger				
Res. Ørestadsparkering A/S, datter				
<b>Årets regnskabsmæssige resultat</b>				
<b>Værdiregulering af arealer*</b>				
<b>Resultat efter værdiregulering</b>				

<i>Ikke fordelte poster (mio. kr.)</i>	Periodens tal	Budget	Perioden, sidste år	Budget, hele året
Driftsindtægter				
<b>Indtægter i alt</b>				
Personaleomkostninger				
Øvrige administrationsomkostninger				
<b>Resultat, Ikke fordelte poster</b>				
<b>Total</b>	Periodens tal	Budget	Perioden, sidste år	Budget, hele året
<b>Indtægter</b>				
<b>Omkostninger</b>				
<b>Resultat før finansielle poster</b>				
<b>Finansielle poster</b>				
<b>Nettoresultat før værdiregulering</b>				
<b>Nettoresultat efter værdiregulering</b>				

**\*Værdireguleringerne af arealer til salg foretages én gang årligt i forbindelse med årsafslutning**

En gang årligt fremlægger bestyrelsen endvidere langtidsbudget for selskabet med en horisont på 5 år.

Bestyrelsen redegør særskilt for udviklingen i areal samlet i forhold til budgetteret både for så vidt angår areal som pris.

**Langsigtet prognose for arealsalg**

<i>Arealsalg</i>	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Forventet salg (m2) *												
Realiseret salg (m2)												
Realiseret salg (%)												
Forventet pris pr. m2 *												
Realiseret pris pr. m2												
Realiseret pris (%)												
Forventet provenu (mkr.)												
Realiseret provenu (mkr.)												
Realiseret provenu (%)												

**\*De forventede priser, salg i m2 og provenu svarer til budgettet primo året og ændres ikke i løbet af året.**

**Værdireguleringer af arealer**

<i>Værdiregulering af arealer (mio. kr.)</i>	Periodens tal	Budget	Perioden, sidste år	Budget, hele året





Ørestadsparkering A/S										

### Langsigtet prognose for anlægsinvesteringer og reinvesteringer

<i>mio. kr.</i>	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Forv. anlægsinvesteringer												
Real. anlægsinvesteringer												
Forv. færdiggørelsesgrad												
Real. færdiggørelsesgrad												
Forventet total anlægssum												
Forv. infrastrukturinvest.												
Real. infrastrukturinvest.												
Forv. færdiggørelsesgrad												
Real. færdiggørelsesgrad												
Forv. total infrastrukturinv.												
Forv. reinvesteringer												
Real. reinvesteringer												

De i tabellen angivne forventede tal svarer til budgettet primo, idet der angives akkumulerede tal.

Ørestadsselskabet redegør i rapporten for forløbet af de større investeringer med særligt vægt på graden af budgetoverholdelse, samt orienterer om den kommende periode.

### Udvalgte poster på balancen

<i>(mio. Kr.)</i>	Periodens tal	Budget	Perioden, sidste år
<i>Aktiver</i>			
Metro			
Andre materielle anlægsaktiver			
Tilgodehavender			
Kapitalandele			
<b>Anlægsaktiver i alt</b>			
Ørestadsarealet			
Andre arealbesiddelser			
Tilgodehavender			
Likvide beholdninger			
<b>Omsætningsaktiver i alt</b>			
<b>Aktiver i alt</b>			

<i>Passiver</i>			
<b>Egenkapital i alt</b>			
Langfristet gæld			
Kortfristet gæld			
<b>Gæld i alt</b>			
<b>Passiver i alt</b>			

**Økonomiske nøgletal:**

	Perioden	Perioden, sidste år
Overskudsgrad Metro <sup>1)</sup>		
Overskudsgrad Ørestad <sup>2)</sup>		
Soliditet <sup>3)</sup>		

1) Resultat, Metro/Indtægter i alt, Metro

2) Resultat, Ørestad/Indtægter i alt, Ørestad

3) Kapitalindestående/balance

Udover de rene taloplysninger gennemgår bestyrelsen periodens resultat. Såfremt der i ovenstående tabeller konstateres større afvigelser imellem periodens tal og budget, bør bestyrelsen eksplicit redegøre herfor.

**Likviditetsudvikling:**

<i>mio. Kr.</i>	Perioden	Budget	Perioden sidste år	Budget, ultimo året	Forventning, ultimo året
<b>Likviditetsbeholdning, primo</b>					
+ Likviditetsvirkning, ordinær drift					
- Likviditetsvirkning, investeringsaktiviteter					
+ Likviditetsvirkning, finansieringsaktiviteter					
<b>= Likviditetsbeholdning, ultimo</b>					

Bestyrelsen redegør for likviditetsudviklingen i perioden med særligt fokus på likviditetsvirkningen af finansieringsaktiviteter og tilstrækkeligheden af likviditetsberedskabet for fremtiden.

Bestyrelsen fremlægger en gang årligt et langsigtet likviditetsbudget udarbejdet i overensstemmelse med langtidsbudgettet for 2004 for forudsætningerne herfor. I forbindelse med kvartalsrapporteringen redegøres for udviklingen hvert kvartal.

Bestyrelsen skal redegøre for væsentlige ændringer i forudsætningerne for likviditetsbudgettet.

Ændringer i forudsætningerne indarbejdes i likviditetsbudgettet i forbindelse med førstkommende

kvartalsrapport.

## 2. Finans

Bestyrelsen redegør for gældsudviklingen i perioden med særligt fokus på selskabets låneramme og fremtidige kapitalbehov, herunder særskilt for det fremtidige træk på lånerammen.

### Udnyttelse af lånerammen:

	Budget, perioden	Faktisk, perioden	Budget ultimo året	Forventet ultimo året
Nettoprovenu				
- Andre interessenters ejerandele				
- Videreudlån til særlige projekter				
+/- Korrektion vedr. driftsmellemværender				
= Træk på lånerammen				

Lånerammen udgør pr. 1/9 2004 DKK 15,0 mia. i 2004 priser.

## 3. Følsomheder baseret på selskabets gældende likviditetsbudget

### Følsomhed ift. anlægsudgifterne

	Tilbagebetaling stid (år)	Maksimal gæld (mio. kr.)	Nutidsværdi (mio. kr.)
<i>Nuværende situation</i>			
Reduktion af den samlede anlægssum for etape 3 med 10%			
Forøgelse af den samlede anlægssum for etape 3 med 10%			
Forøgelse af den samlede anlægssum for etape 3 med 20%			
Forøgelse af den samlede anlægssum for etape 3 med 30%			

### Rentefølsomhed

	Tilbagebetaling stid (år)	Maksimal gæld (mio. kr.)	Nutidsværdi (mio. kr.)
<i>Nuværende situation</i>			
Realrentefald på 1 %-point			
Realrentefald på ½ %-point			
Realrentestigning på 1 %-point			
Realrentestigning på 2 %-point			
Realrentestigning på 3 %-point			

**Følsomhed ift. kvadratmeterprisen ved arealsalg (Uændret salgstakt)**

	Tilbagebetaling stid (år)	Maksimal gæld (mio. kr.)	Nutidsværdi (mio. kr.)
<i>Nuværende situation</i>			
Stigning i arealsalgsindtægter på 10%			
Fald i arealsalgsindtægter på 10%			
Fald i arealsalgsindtægter på 20%			
Fald i arealsalgsindtægter på 30%			

**Følsomhed ift. passagerindtægter**

	Tilbagebetaling stid (år)	Maksimal gæld (mio.. kr.)	Nutidsværdi (mio.. kr.)
<i>Nuværende situation</i>			
Nettoindtægten fra Metroens drift stiger med 10% i forhold til budget			
Nettoindtægten fra Metroens drift falder med 10% i forhold til budget			
Nettoindtægten fra Metroens drift falder med 20% i forhold til budget			
Nettoindtægten fra Metroens drift falder med 20% i forhold til budget			

**4. Andre væsentlige risici**

Ud over det i punkt 1-5 anførte, redegør bestyrelsen kvartalsvist for udviklingen i øvrige væsentlige risici. De konkrete risici kan variere over tid, men p.t. bør redegørelsen i hvert fald omfatte følgende risici:

- Udviklingen i tilbageførsel af grundskyld og betydningen heraf
- Udviklingen i tilbageførsel af moms og betydningen heraf
- Status vedrørende claims og forventet betydning heraf
- Status for konsekvenser af indtægtsfordeling

**5. Passagerudvikling:**

Nedenstående tabel angiver antallet af påstigere i Metroen. Tallene er således ikke udtryk for udført transportarbejde (passagerkilometer).

	Budget		Realiseret		Resultat ift. budget (indeks)
	2004	Perioden	år til dato	Perioden	
<i>Påstigere (mio.)</i>					
Etape 1-3					

**Langsigtede passagerbudgetter:**

### **Antal påstigninger**

<i>Påstigninger (mio.)</i>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>Budget 2004</b>	<b>Budget 2005</b>	<b>Budget 2006</b>	<b>Budget 2011</b>
<b>Etape 1-3</b>						

[Grafisk fremstilling af historiske budgetterede antal påstigninger sammenholdt med realiseret antal påstigninger]

Bestyrelsen bør sammenholde den konstaterede passagerudvikling med den i budgettet forudsatte, og foretage en bedømmelse af, hvorvidt de realiserede passagertal giver anledning til at de langsigtede budgettal bør revurderes.

### **6. Regularitet**

<b>%</b>	<b>Perioden</b>		<b>År til dato</b>		<b>Sidste år realiseret</b>	
	Realiseret	Mål	Realiseret	Mål	Perioden	År til dato
<b>Etape 1-3</b>						

### **7. Forventninger til fremtiden:**

Bestyrelsen gennemgår forventningerne til fremtiden, med vægt på forventningerne til indværende år i forhold til budget.

### **8. Strategi for selskabet**

Interessenterne og selskabet drøfter hvert andet år mere grundlæggende strategier for selskabet, herunder hvilken risikoprofil interessenterne ønsker, at selskabets drift skal underlægges.

Ligeledes informeres selskabet under disse drøftelser om formålet med statens ejerskab (f.eks. fortsat ejerskab, frasalg).