List of Signatures

Årsrapport 2021 til elektronisk underskrift.pdf

Name	Method	Signed at
Bryndis Símonardóttir	NEMID	2022-03-22 10:23 GMT+01
Jørn Neergaard Larsen	NEMID	2022-03-21 20:07 GMT+01
Lone Lærke Strøm	NEMID	2022-03-21 17:20 GMT+01
Harald Børsting	NEMID	2022-03-21 16:08 GMT+01
Sau Lan Leung	NEMID	2022-03-21 14:53 GMT+01
Lars Henrik Weiss	NEMID	2022-03-22 16:34 GMT+01
Henrik Plougmann Olsen	NEMID	2022-03-21 14:51 GMT+01
Erik Lynge Skovgaard Jensen	NEMID	2022-03-21 14:41 GMT+01
Birgitte Brinch Madsen	NEMID	2022-03-24 11:21 GMT+01
Michael Nicolaj Czelinski Nielsen	NEMID	2022-03-21 14:28 GMT+01
Troels Christian Jakobsen	NEMID	2022-03-24 09:35 GMT+01
Kirsten Eljena Overgaard Thomsen	NEMID	2022-03-21 14:27 GMT+01
Finn Thomassen	NEMID	2022-03-24 13:51 GMT+01
Helle Caroline Elfelt Bonnesen	MitID	2022-03-24 12:17 GMT+01

This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

External reference: 3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

List of Signatures

Name	Method	Signed at
Pseudonym	NEMID	2022-03-28 11:30 GMT+02
Michael Sønder Vindfeldt	NEMID	2022-03-24 21:50 GMT+01

This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

External reference: 3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Metroselskabet I/S
Årsrapport 2021

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Indhold

Forord – Vores opgave forpligter	3
Metroen – vi binder byen sammen med bæredygtig transport	6
Metroen i drift	7
Anlæg	14
Om Metroselskabet	20
Økonomi	27
Risikostyring	39
Compliance	41
Regnskabspraksis 2021	48
Regnskab	59
Ledelsespåtegning	85
De uafhængige revisorers revisionspåtegning	87
Bilag til ledelsesberetningen	91
Langtidsbudget	94

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
2300 København S
T: 3311 1700
CVR-nr.: 30823699

Læs mere om Metroselskabet på m.dk

ISBN 978-87-92378-50-7

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Vores opgave forpligter

Metroselskabet har til formål at binde hovedstaden sammen med bæredygtig transport. Det er vores vigtigste kerneopgave. Det betyder, at vi skal sikre, at passagererne oplever en moderne, stabil og tilgængelig metro. Samtidig skal vi leve op til vores forpligtelse som ansvarlig bygherre, så vi sikrer, at vi anlægger og driver Metroen hensynsfuldt i forhold til både vores omgivelser, miljøet og os selv. Metroen i København har i sin knap 20-årige levetid transporteret flere end en milliard passagerer og sat nye standarder for, hvad man kan forvente af den kollektive transport. Førerløse tog uden køreplan og kunder med en klar forventning om, at Metroen bare er der hele tiden. I dag er det noget, som vi alle tager for givet, og ikke vil være foruden. Men det fremsyn og det mod, vi udviste dengang, skal vi blive ved med at finde for at kunne levere en aktuel og efterspurgt transportform i fremtiden.

”Det mod, vi udviste dengang, skal vi blive ved med at finde”

Trængsel og behovet for nye metrolinjer

Hovedstaden står overfor en række udfordringer og nye behov, der kræver visionære beslutninger. Trængsel og kapacitetsproblemer ligger ikke længere langt ude i fremtiden. Frem mod 2050 vokser indbyggertallet i København og Frederiksberg med ca. 130.000 nye borgere, og allerede i dag er kapaciteten i Metroen udfordret flere steder. Som følge af, at vi bliver flere og flere, og at klimamålene skal indfries, stiger trængselsproblemerne, og behovet for nye, grønne transportmuligheder vokser.

Udbygningen af en effektiv, bæredygtig og sammenhængende infrastruktur er dermed mere vigtig end nogensinde, hvis København også i fremtiden skal være en grøn og attraktiv by, hvor det er nemt og hurtigt at bevæge sig rundt. En væsentlig milepæl er, at metrolinjen M4 i 2024 bliver forlænget mod syd, når fem nye metrostationer åbner mellem København H og Ny Ellebjerg, den kommende København S. En forlængelse af linje M4 mod Ydre Nordhavn er også besluttet, mens en helt ny metroline, M5, er på tegnebrættet. M5 vil først og fremmest afhjælpe trængslen over havnen og styrke mobiliteten. Samtidig vil den sikre, at nye boligområder på både Refshaleøen, ved Kløverparken og på Lynetteholm betjenes. Derfor er M5 det næste naturlige skridt i udbygningen af effektiv, bæredygtig infrastruktur i København.

Passagererne tilbage i Metroen

Trods pandemiens mange udfordringer er vi også i 2021 lykkedes med det, der forventes af os. Ikke mindst den vigtige samfundsopgave at sørge for effektiv og pålidelig transport af de passagerer, der – også under en pandemi – har haft brug for Metroen. Vi har bestræbt os på at overholde alle myndighedskrav og restriktioner. Samtidig har vi har haft stort fokus på at sikre, at vores passagerer kunne opretholde deres liv og hverdag i trygge og i gode hænder. Passagerudviklingen var dog i udstrakt grad præget af restriktionerne. Samlet set rejste 73,4 mio. passagerer med Metroen, hvilket var omkring halvdelen af forventningen i langtidsbudgettet. Det faldende passagertal kombineret med behovet for at opretholde frekvensen og dermed samfundet medførte et større udfald i vores indtægter, som staten har kompenseret for. Derfor er selskabets regnskabsmæssige resultat for året ikke påvirket.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

I 2022 bliver en af Metroselskabets vigtigste opgaver at få passagererne til at vælge Metroen både i hverdagen og ved særlige lejligheder, og det skal vi opnå ved, at passagererne også i fremtiden oplever en moderne, stabil og driftssikker metro.

Den klimavenlige metro

For at leve op til internationale, nationale og lokale ambitioner for bæredygtighed, er det nødvendigt med en rettidig investering i grøn og effektiv infrastruktur. Både den nationale 70 pct. klimamålsætning, Københavns Kommunes mål om at være CO2-neutral i 2025, og Frederiksbergs Kommunes mål om at være CO2-neutral i 2030 er fokuseret på den CO2, som udledes direkte inden for hhv. kommunegrænsen og inden for Danmarks grænser. Med Metroen som et bæredygtigt, kollektivt transportmiddel kan hovedstaden fortsat udvikle sig og imødekomme den store efterspørgsel efter at bo og færdes i byen. Sammenlignet med andre transportformer er Metroen et klimavenligt transportmiddel. Det skyldes primært, at Metroen er eldrevet, at den har en høj udnyttelsesgrad og ved, at mange benytter den hver dag. Samtidig er Metroen designet med en minimumslevetid på 100 år, der gør, at den vil blive brugt af milliarder af rejsende i sin levetid. Men der skal mere til. Metroselskabet har en unik mulighed for at sætte nye standarter for bæredygtig udvikling bl.a. ved hjælp af innovation inden for særligt stål og beton under anlægsfasen samt energiforbruget i driften. Men også inden for andre områder som for eksempel at undersøge mulighederne for at opføre nye stationer i træ på M4 Ydre Nordhavn.

Målrettet sikkerhedskultur

I Metroselskabet arbejder vi meget målrettet med løbende at styrke en fælles sikkerhedskultur på tværs af værdikæden. I tæt samarbejde med vores entreprenører og underentreprenører er det vores klare målsætning, at ingen kommer til skade på vores projekter eller arbejdspladser. Med afsæt i visionen "Sikkerhed på rette spor" skaber vi sammen en forståelse af, hvor vigtigt det er, at alle kan gå trygt på arbejde hver dag. Arbejdet fik en positiv effekt i 2021, hvor ulykkesfrekvensen for anlægsarbejdet på M4 Sydhavn blev nedbragt til 3,4 fra 16,5 året før. I hele projektets levetid har den samlede ulykkesfrekvens været på 8,2. Til sammenligning blev gennemsnittet i den danske bygge- og anlægsbranche senest opgjort til 24,5 i 2020. Til trods for de gode resultater oplevede vi i maj 2021 desværre en dødsulykke, da en medarbejder på tragisk vis mistede livet i forbindelse med kranaktiviteter på M4 Sydhavn. Vi er stadig meget berørte af, at det skete på en af vores byggepladser og forsøger at lære af ulykken og dele vores erfaringer med andre. I månederne efter ulykken gennemførte vi således grundige undersøgelser med ekstern eksperthjælp for at finde de årsager og den sammenhæng, der førte til ulykken. Vi indførte også en række nye tiltag, der skal forbedre sikkerheden. Men dødsulykken blev desværre

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

en tragisk understregning af, at selvom ulykkes-frekvensen i 2021 har været den laveste i projektets levetid, så er selv én ulykke en ulykke for meget.

Mennesker og ny teknologi skaber fremtidens muligheder

Ved udgangen af 2021 havde Metroselskabet knap 300 medarbejdere fordelt på mange forskellige kompetencer og nationaliteter. Den varierede sammensætning giver et stærkt fagligt og internationalt multikulturelt arbejdsmiljø med en bred vifte af kompetencer og erfaringer til fordel for opgaveløsningen, den interne trivsel og samarbejdet med eksterne parter. I det hele taget er medarbejderne det vigtigste aktiv i Metroselskabet. Ikke mindst de mange nye kompetencekrav inden for bæredygtighed og digitalisering har betydet en videreudvikling af vores medarbejdere, så vi fortsat kan levere høj kvalitet– og så vi fortsat kan bidrage til at løfte den kollektive trafik i hovedstaden til gavn for kunderne.

Med åbningen af M3 Cityringen og M4 Nordhavn er antallet af tog, stationer, skinner mv. øget, og den fremtidige indsats med at vedligeholde og reinvestere er steget. Samtidig bringer store og komplekse anlægsprojekter som M4 Sydhavn, forlængelsen af M4 Nordhavn samt den kommende M5, mange aktører og discipliner sammen gennem alle projekternes faser. Lige fra konceptudvikling og design til udførelse og drift. Det stiller store krav til kommunikation og styring af informationer og data – både over tid og på tværs af fag. I de seneste år har vi arbejdet målrettet på at implementere nye teknologiske værktøjer inden for planlægning, anlæg og drift. De nye muligheder vil blandt andet betyde langt mere effektive og bæredygtige arbejdsprocesser i samarbejdet med entreprenører, rådgivere og andre, der er med til at bygge og drive Metroen. Med det øgede digitale fokus er der også sket en væsentlig stigning i antallet af medarbejdere, der er specialister indenfor netop digitalisering og IT, ligesom vi også har ansat flere medarbejdere til miljø- og klimaområdet.

I denne årsrapport kan du læse mere om Metroselskabets aktiviteter i 2021.

Tak for året, der er gået, til alle samarbejdspartnere og ansatte.

God læselyst!

Jørn Neergaard Larsen
Formand for bestyrelsen

Henrik Plougmann Olsen
Administrerende direktør

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Metroen – vi binder byen sammen med bæredygtig

220.000
Daglige passagerer (hverdage)

4
Linjer

39
Stationer

81
Tog

64
NPS Score

2021 i tal

Passagertal:
73.386.801 passagerer

Driftsstabilitet:
99,3 pct.

Passagerindtægter:
805 mio. kr.

Resultat:
381 mio. kr.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Metroen i drift

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Med mindre end to minutter mellem togene og en høj driftsstabilitet er Metroen et populært transportmiddel. I 2021 vendte kunderne tilbage efter COVID-19-pauser, og nye kom til.

Passagertal igen i fremgang

Samlet set rejste 73,4 mio. passagerer med Metroen i 2021, hvilket var 2 pct. over det justerede passagerbudget, men kun omkring halvdelen af forventningen i langtidsbudgettet.

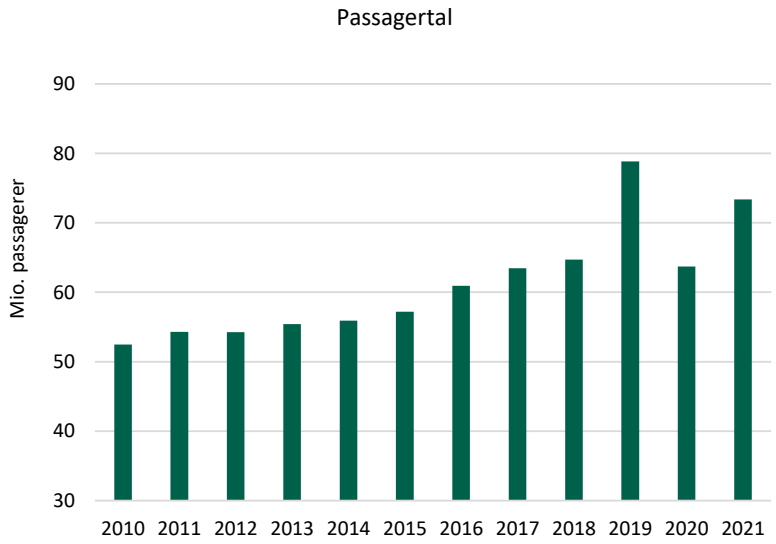
Metroselskabet forventede således oprindeligt, at 136,6 mio. passagerer ville rejse med Metroen i 2021, men grundet erfaringerne med nedlukningerne som følge af COVID-19 i 2020, valgte selskabet at nedjustere forventningen til 71,8 mio. passagerer for 2021.

Passagerudviklingen i årets løb blev i udstrakt grad præget af restriktioner og anbefalinger i forbindelse med COVID-19. Efter en nedlukning fra årets begyndelse blev der gradvist åbnet fra marts 2021, hvilket tydeligt blev afspejlet i passagertallet, der særligt fra august havde en markant vækst i forbindelse med, at flere kom fysisk tilbage på arbejde, og at skoler og uddannelser genåbnede. Passagervæksten fra august til november for M3/M4 på ca. 30 pct. og for M1/M2 på ca. 25 pct. var meget tilfredsstillende. I slutningen af november genindførte myndighederne krav om brug af mundbind i dele af samfundslivet, herunder kollektiv transport, og i begyndelsen af december opfordrede myndighederne til en højere grad af hjemmearbejde, hvilket fik passagertallet til falde.

Metroens mål er, at 181 mio. passagerer benytter Metroen i 2028, hvilket vil matche det forventede passagertal i langtidsbudgettet, som blev lagt før COVID-19. Passagertallet vil derefter fortsætte med at stige. Passagervæksten forventes opnået som konsekvens af befolkningstilvæksten, men også ved at flere vælger Metroen. Derfor arbejdes der målrettet med at udvide Metroen med en forlængelse af M4 til Sydhavn med fem stationer, at styrke kundeoplevelsen ved at udvikle service og billetprodukter samt at øge marketing-indsatsen, så kendskabet til Metroen styrkes.

I begyndelsen af 2022 ligger resultaterne af en større kundeundersøgelse klar, hvilket vil give selskabet dels et styrket grundlag for at vurdere vækstpotentialet for Metroens kundesegmenter og åbning af nye linjer og dels

- På en almindelig uge står Metroen for mere end to mio. rejser
- Den hidtidige passagerrekord blev nået 29. november 2019, hvor 530.000 passagerer benyttede Metroen
- Kort inde i 2022 rundede Metroen i alt 1 mia. rejser siden åbningen i 2002.



Note: M3 Cityringen åbnede den 29. september 2019, mens M4 Nordhavn åbnede den 28. marts 2020.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

ny viden om, hvad der motiverer kunderne til at vælge Metroen.

Metroen lever op til kundernes forventning

Tilfredse kunder er en af grundstenene i selskabets brandposition og en stærk indikator for den fremtidige udvikling i antallet af rejsende med Metroen. Kundetilfredsheden bygger på målinger af kundernes tilfredshed med rejsen som helhed, Metroens rettidighed, personalets service, trafikinformationen undervejs på rejsen, rengøring på stationer og i tog samt passagernes tryghed. Metroselskabet måler løbende kundetilfredsheden via kvantitative interviews. Som følge af afstandsrestriktioner ved interviews blev kundetilfredsheden i 2021 alene opgjort på baggrund af interviews foretaget fra april til december 2021.

På trods af COVID-19 og de deraf følgende restriktioner for offentlig transport lå kundernes tilfredshed med rejsen og den oplevede tryghed på et højt og tilfredsstillende niveau i 2021. Det høje niveau fra tidligere år fastholdes således.

Metroens Net Promoter Score måler kundernes villighed til at anbefale Metroen til andre på en skala fra -100 til +100. Resultatet for 2021 blev på +64, og dermed på niveau med 2020, hvor resultatet var +67. Sammenlignet med øvrig kollektiv transport og øvrige brancher ligger Metroens NPS meget højt, og dette sikres ved at levere kerneopgaven; døgnet rundt at give kunderne hurtig, højfrekvent, driftssikker og bæredygtig transport. Et underliggende fokusområde i de kommende år bliver at forbedre kundeoplevelsen ved planlagte driftsændringer, bl.a. gennem indsatser for forbedret passagerinformation.

For M1/M2 lå NPS på +60, hvilket var et fald fra +65, og for M3/M4 så selskabet en stigning fra +68 i 2020 til +69 i 2021. Faldet for M1/M2 antages at hænge sammen med, at der i løbet af 2021 var en del planlagte sporarbejder, som reducerede driften, særligt i aften- og nattetimerne. Derudover formodes COVID-19-restriktioner og mundbind at have haft betydning for kundernes anbefaling og loyalitet. I foråret 2022 undersøges kundernes oplevelse nærmere.

Høj driftsstabilitet

Metroen opretholdt i 2021 et højt niveau for samlet driftsstabilitet på 99,3 pct. Driftsstabiliteten regnes som faktiske afgange kørt i overensstemmelse med planlagte afgange, og stabiliteten oversteg målsætningen på 98 pct., og var samtidig en forbedring fra 2020, hvor tallet lå på 99,1 pct.

Driftsstabilitet fordelt på linjer og tidspunkt

Linje	Tidspunkt	Pct.
M1/M2	Samlet	99,5
	Uden for myldretid	99,6
	I myldretid	99,2
M3/M4	Samlet	99,1
	Uden for myldretid	99,3
	I myldretid	98,4

Den samlede driftsstabilitet i M1/M2 var på niveau med 2020 (99,5 pct). På M3/M4 er der sket et løft fra 98,6 pct i 2020, til 99,1 pct i 2021. I myldretiden er der sket en forbedring af driftsstabiliteten i begge systemer. På M1/M2 er forbedringen gået fra 98,9 pct. i 2020 til 99,2 pct. i 2021, og på M3/M4 fra 98,2 pct. i 2020 til 98,4 pct. i 2021.

I 2021 blev der foretaget en række planlagte aktiviteter, som har påvirket driften på alle linjer på forskellig vis. På M1/M2 har der bl.a. været testet otte nye tog, der skal udvide kapaciteten på de to linjer, og som vil betyde endnu kortere ventetid mellem togene. De nye tog vil blive indsat i driften i løbet af 2022. På M3/M4 har aktiviteterne primært omhandlet tilpasninger i forhold til det forholdsvis nye metrosystem. Desuden har det været nødvendigt at foretage en række planlagte opdateringer af styresystemet til togdriften.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Metroen som klimavenligt transportmiddel

En CO2-effektiv transportform

Sammenlignet med andre transportformer er Metroen et klimavenligt transportmiddel. Det skyldes primært, at Metroen er eldrevet, at den har en høj udnyttelsesgrad ved, at mange benytter den hver dag, og at den er designet med en minimumslevetid på 100 år. Med sin lange levetid vil Metroen blive brugt af milliarder af rejsende.

Energiforbrug

I 2021 var det samlede energiforbrug 31,6 mio. mWh, hvilket er tilfredsstillende set i lyset af, at driften i perioderne i forbindelse med pandemien blev opretholdt for at sikre transportmuligheden til de mange passagerer, som havde behov for at benytte Metroen for at opretholde samfundet. Det samlede energiforbrug til drift af Metroen steg i 2020 som følge af åbningen af M3/M4, hvormed der blev kørt langt flere togkilometer og drevet langt flere stationer.

Strømforbrug ved drift af Metroen

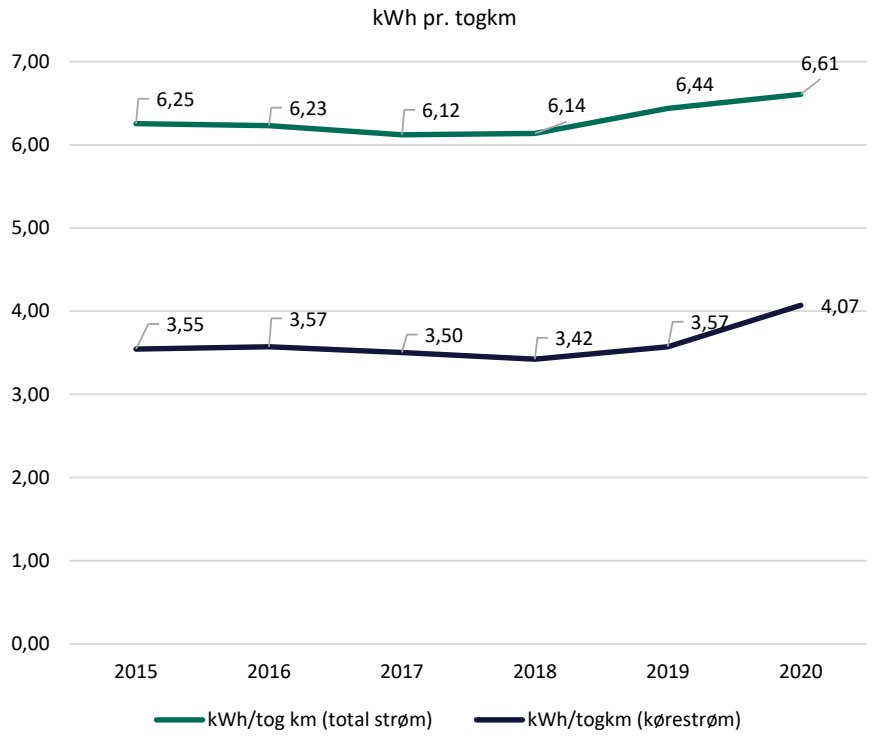
År	Kørestrøm (mWh)	Øvrig strøm (mWh)
2021	18.307.420	13.285.622
2020	17.108.098	12.747.597

*Dækker alene drift af M1/M2

Energiforbruget pr. km som Metroen kører, har efter åbningen af Cityringen været stigende. Derfor er der i 2021 startet en række forundersøgelser af mulige energioptimeringer, som vil blive fulgt op i de kommende år.

Energiforbruget pr. km kørt af Metroen

Igennem de senere år har elproduktionen i Danmark fået en lavere klimapåvirkning, selvom det varierer fra år til år. Idet der løbende omlægges til vedvarende energikilder i Danmark, forventes det også fremover, at klimapåvirkningen fra eldrevet transport, herunder metro, vil falde.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Klimaindsats

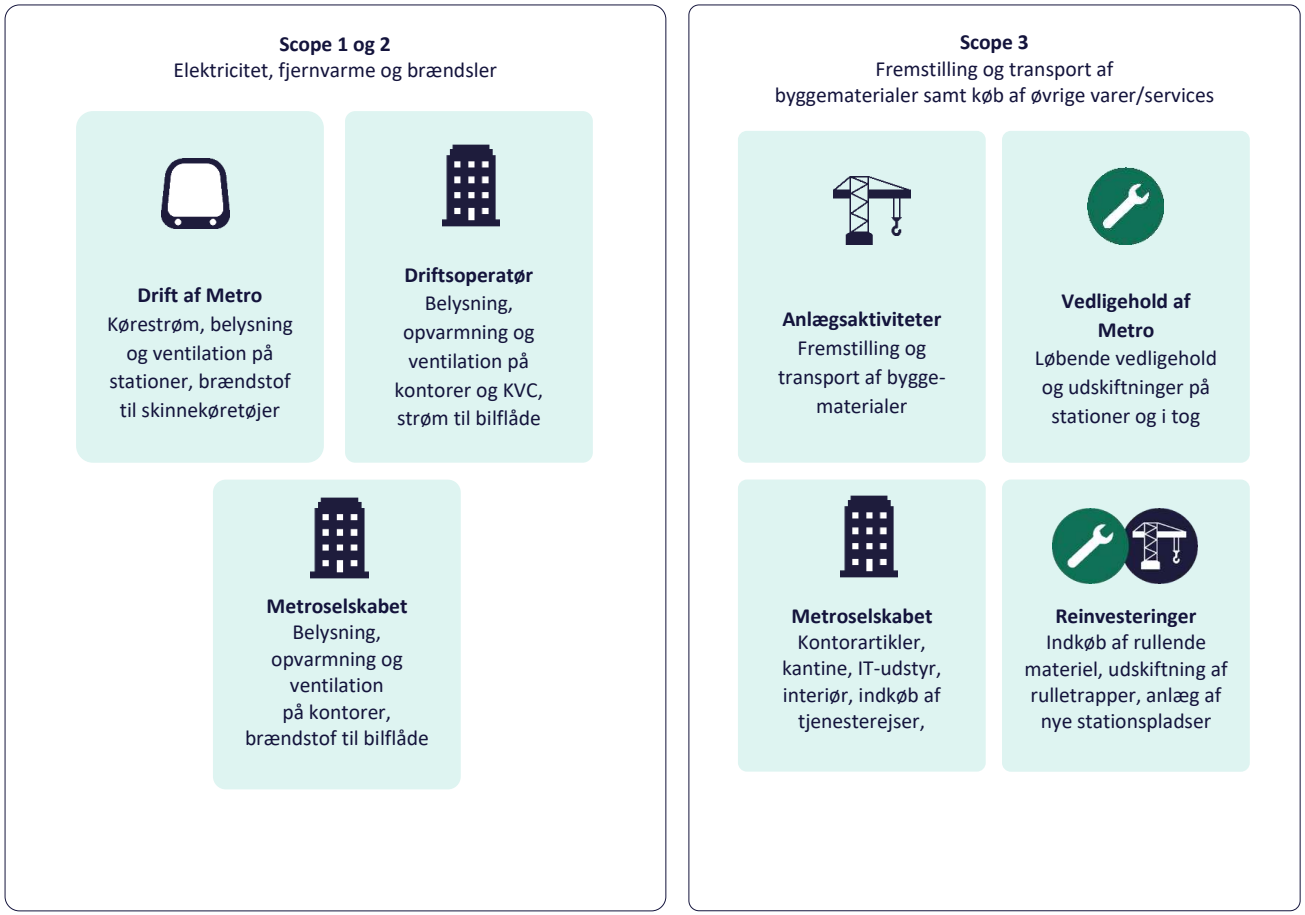
Metroselskabets indsats for at begrænse klimapåvirkningen fra driften bygger på en livscyklustilgang, hvor der arbejdes for at nedbringe både de direkte kilder til CO2-udledning (betegnes scope 1 og 2), og den indirekte CO2-belastning (scope 3), der er forbundet med at producere og transportere de materialer, der indgår i at anlægge og vedligeholde Metroen.

De primære kilder til klimapåvirkning fra driften af Metroen er energiforbrug til kørestrøm til tog og drift af stationer samt ressourceforbruget fra vedligehold. Vedligeholdelsen består bl.a. af løbende udskiftning af skinner, levetidsforlængelse af vogne samt reparation eller udskiftning af stationsinventar.

I 2021 igangsatte selskabet to pilotprojekter med henblik på at nedbringe klimapåvirkningen fra drift og reinvesteringer i metrosystemet. Projekterne handlede om hhv. energioptimering og nedbringelse af klimapåvirkningen relateret til forbruget af stål i vedligehold af bl.a. skinner.

Pilotprojekterne blev igangsat i 2021, og forventes først afsluttet i 2022, hvorefter relevante initiativer til CO2-reduktioner kan besluttes. Samtidig bidrager projekterne med erfaringer om, hvordan optimering af klimapåvirkningen kan integreres i Metroselskabets reinvesteringsprogram.

CO2-udledning fra Metroselskabets aktiviteter opdelt i scopes



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Klimatilpasning
Metroen er oprindeligt designet til at kunne modstå ekstreme stormflods- og skybrudshændelser, men på grund af klimaforandringer og udviklingen i viden om stormfloder er det fortsat nødvendigt løbende at hæve sikringsniveauet. På M1/M2 er sikringsniveauet mod skybrud hævet over de seneste år, hvorved sikringen mod regn er bragt tilbage på et højt niveau for denne del af anlægget. Metroen er fortsat udsat i tilfælde af en alvorlig stormflod, i dag især fra havet mod syd, men om få årtier også fra havet mod nord.

Selskabet afsluttede i 2021 en kortlægning af Metroens aktuelle sikringsniveau mod stormflod, der afdækkede de mest udsatte punkter på anlægget. Kortlægningen viste også, at en ydre kystsikringsløsning skal være komplet fra Kalveboderne i syd til Nordhavn for at komme Metroen til gavn, samt at den påbegyndte etablering af Lynetteholm vil kunne bidrage positivt, men ikke kan stå alene. Derfor bidrog selskabet i 2021 til Transportministeriets kortlægning af mulighederne for at etablere en fælles bidragsmodel for finansiering af en ydre sikring af København mod stormflod. Herudover indgik selskabet i en arbejdsgruppe om forlængelse af Ullerupdiget, som er kritisk for at sikre Amager mod oversvømmelse ved en stormflod fra syd.

Investeringer i vedligeholdelse og fremtidig kapacitet

Metroselskabet kører i disse år et større program, som skal øge kapaciteten. Programmet skal sikre, at M1/M2, som i dag er de to mest benyttede linjer, kan tage imod de mange flere passagerer, som forventes som følge af befolkningstilvæksten i hovedstadsområdet.

Faldet i passagervæksten som følge af COVID-19 betyder, at selskabet på kort sigt forventer en langsommere vækst i passagertallet end tidligere estimeret. Dette har dog ikke ændret på forventningen om væsentligt højere passagertal på længere sigt, som gør kapacitetsforøgelser nødvendige.

Selskabet har derfor revurderet behovet for ekstra kapacitet de kommende år. Behovet skal svare til ønsket om at minimere antallet af passagerer, der ikke kan komme med det først afgående metrotog i morgenmyldretiden. I 2022 fastholdes frekvensen på ned til halvandet minut mellem tog i M1/M2, og fra 2023 kan frekvensen øges ved at indsætte flere tog, hvis behovet viser sig. Derved tilpasses kapaciteten til efterspørgslen trods den øgede uforudsigelighed, som på kortere sigt følger af COVID-19.

Nye tog klar til drift
For at holde kvaliteten af Metroen på et konsistent niveau blev der i 2021 gennemført en række aktiviteter for at gøre otte nye tog klar til indsættelse i driften på M1/M2. De nye tog vil muliggøre, at der kan sættes 20 pct. flere tog i drift. Testkørslerne af de otte nye tog blev afsluttet, og selskabet modtog typegodkendelsen og ibrugtagelsestilladelsen for de nye tog i december. Kort før jul blev togene overdraget til operatøren til gradvis indsættelse i driften fra januar 2022.

Ny opstilling af genbrugssæder giver bedre passagerflow
Metroselskabet besluttede i 2021 at udbrede ny sædeopsætning til alle tog på M1/M2 med flere klapsæder og færre faste sæder i enderne af toget, samt faste sæder langs kørselsretningen i resten af toget. De nye sæder er dog ikke helt nye, da der er tale om genbrug af gamle sæder for at minimere materialeforbruget. Test af ændringer af sædeopsætning har vist et bedre passagerflow på grund af en mere effektiv ind- og udstigning.

Levetidsforlængelse af tog
I 2021 blev det levetidsforlængende vedligehold af de eksisterende tog på M1/M2 udbudt. Selskabet besluttede dog at standse udbuddet, da det blev fundet nødvendigt at revurdere grundlaget. Arbejdet genudbydes med en optimeret kravspecifikation primo 2022, hvor også den nye sædeopsætning indgår. Genudbuddet ændrer ikke på den overordnede målsætning om forlængelse af togenes levetid til 2035.

Sporforbedringer i Vanløse
Metroselskabet etablerede i 2021 et ekstra sporskifte ved endestationen i Vanløse, så togene hurtigere kan skifte køreretning. Dette bliver nødvendigt i takt med, at der fra 2023

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

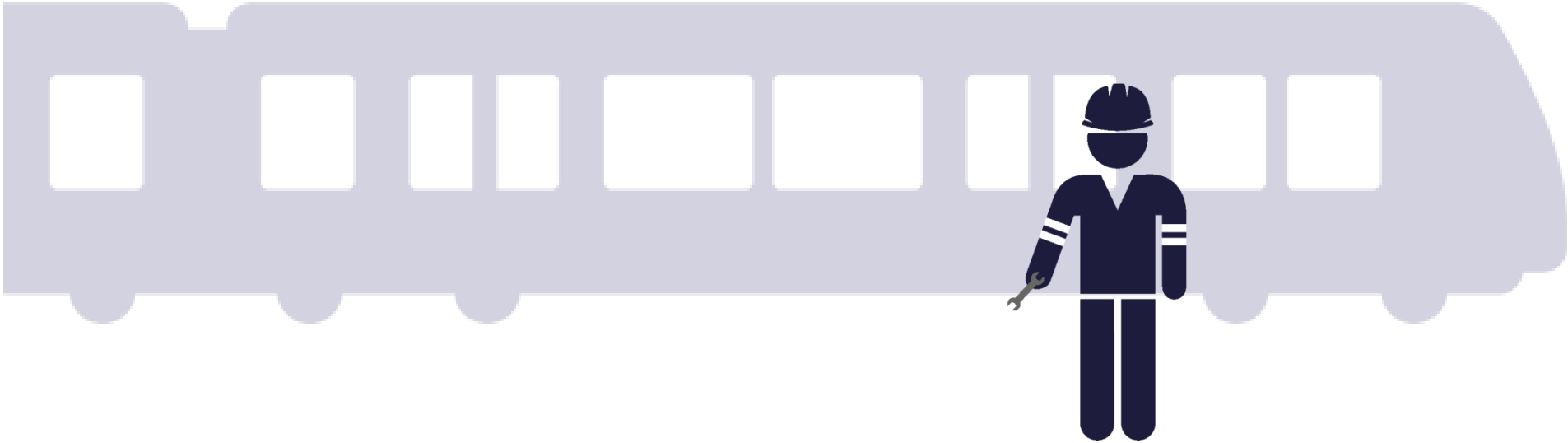
indsættes flere tog med kortere tid mellem afgangene. Udførelsen blev gennemført planmæssigt og krævede en række sporlukninger mellem Frederiksberg og Vanløse – primært om natten, men også med fuld lukning nogle dage i slutningen af juli. Idriftsættelse er planlagt til andet kvartal 2022, hvor test og sikkerhedsgodkendelse forventes afsluttet.

Kontrol- og vedligeholdelsescenter

De otte ekstra tog på M1/M2, som svarer til en forøgelse af antallet af tog med 25 pct., kræver tilpasninger af kontrol- og vedligeholdelsescentret på Vestamager. Udbuddet af projektet blev afsluttet i 2021, hvor totalentreprenøren blev udpeget. Anlægsfasen begynder i sommeren 2022. Projektet kræver flytning af driftens træningsfaciliteter til en anden placering i området.

Analyse af nyt styresystem på M1/M2

Det fuldautomatiske førerløse styresystem på M1/M2 vil inden for en kortere årrække nå slutningen af den levetid, som det er designet til. Selskabet har i 2021 med bistand fra eksterne rådgivere analyseret mulige modeller for udskiftning til et nyt system, som bl.a. skal muliggøre mere kapacitet, så den forventede vækst i antallet af kunder kan imødekommes. Analysen forventes afsluttet i 2022, og der skal på grundlag af analysen træffes beslutning om en implementeringsmodel for det nye system.

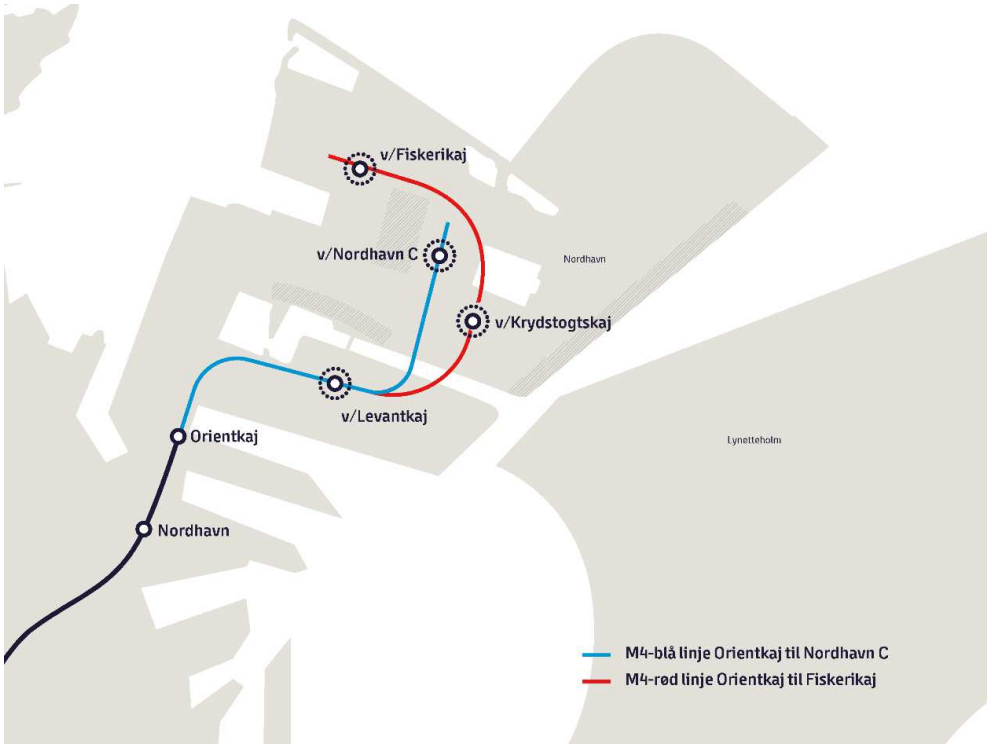


This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Anlæg

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Metroselskabet planlægger og bygger i disse år mere metro til gavn for byens borgere samt pendlere og besøgende. I 2021 blev tunnelarbejdet for den nye linje M4 Sydhavn færdiggjort, og der blev truffet politisk beslutning om at forlænge M4 Nordhavn med yderligere to-tre stationer. Endelig gik forarbejdet til M5-linjen ind i anden fase med igangsættelse af en strategisk miljøvurdering af Lynetteholm, en kommende Østlig Ringvej og kommende metro. Metronettet udvides således i takt med, at København vokser, og forventningerne til landets hovedstad ændrer sig.



M4 forlænges til Ydre Nordhavn

Nordhavn er i fortsat udvikling, og i takt med at bydelen vokser, stiger behovet for metro til den ydre del af området. Derfor igangsatte Københavns Borgerrepræsentation i slutningen af 2021 en udredning af to mulige forlængelser af M4 til Ydre Nordhavn. Metroen skal etableres som en forlængelse af højbanen ved Orientkaj Station, og udredningen bringer flere stationsmuligheder i spil. På kortet ved siden af ses de to mulige linjeføringer med tilhørende stationer.

Metroanlæggets klimaaftryk planlægges at få en fremtrædende plads i udredningen, og erfaringer fra selskabets innovationsprogram ift. Klima-optimeret design og anvendelse af alternative materialer med et lavere CO2-aftryk vil blive bragt i anvendelse.

Udredningen forventes at tage 12-14 måneder, og resultatet samt anbefalinger til linjeføring vil blive forelagt Borgerrepræsentationen. Herefter gennemføres en VVM-undersøgelse af den besluttede linjeføring, der igen forelægges til politisk godkendelse, hvorefter metrolinjen kan

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

anlægges. Metrolinjen til Ydre Nordhavn planlægges færdig i 2030.

Igangsættelse af en M5

Med en voksende befolkning og et ønske om mindre biltrafik i hovedstaden vil der frem mod 2035 være behov for mere kapacitet i Metroen. En ny metrolinje, M5, skal derfor bidrage til at afhjælpe fremtidig pladsmangel i det eksisterende metronet, herunder M1/M2 og særligt på strækningen fra Amagerbro og under havnen til Kongens Nytorv og Nørreport, hvor et stort antal passagerer ellers vil opleve ikke at kunne komme med det først ankomne tog på grund af pladsmangel.

I 2020 blev en forundersøgelse af metrobetjening af Lynetteholm udarbejdet af Metroselskabet i samarbejde med Københavns Kommune, Transportministeriet, Frederiksberg Kommune, Vejdirektoratet og By & Havn. I juli 2021 fortsatte Transportministeriet og Københavns Kommune det videre arbejde med den nye metrolinje M5 med igangsættelsen af en strategisk miljøvurdering af Lynetteholm, hvor også en kommende Østlig Ringvej og kommende metro indgår.

I løbet af 2022 igangsættes en miljøkonsekvensvurdering (VVM) af en kommende metrolinje. Her vil offentligheden også få lejlighed til at komme med input, ligesom de detaljerede miljøkonsekvenser af Metroen vil blive analyseret. Den første deletape af M5 planlægges klar til brug i 2035.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Klimahensyn i anlæg og projektudvikling

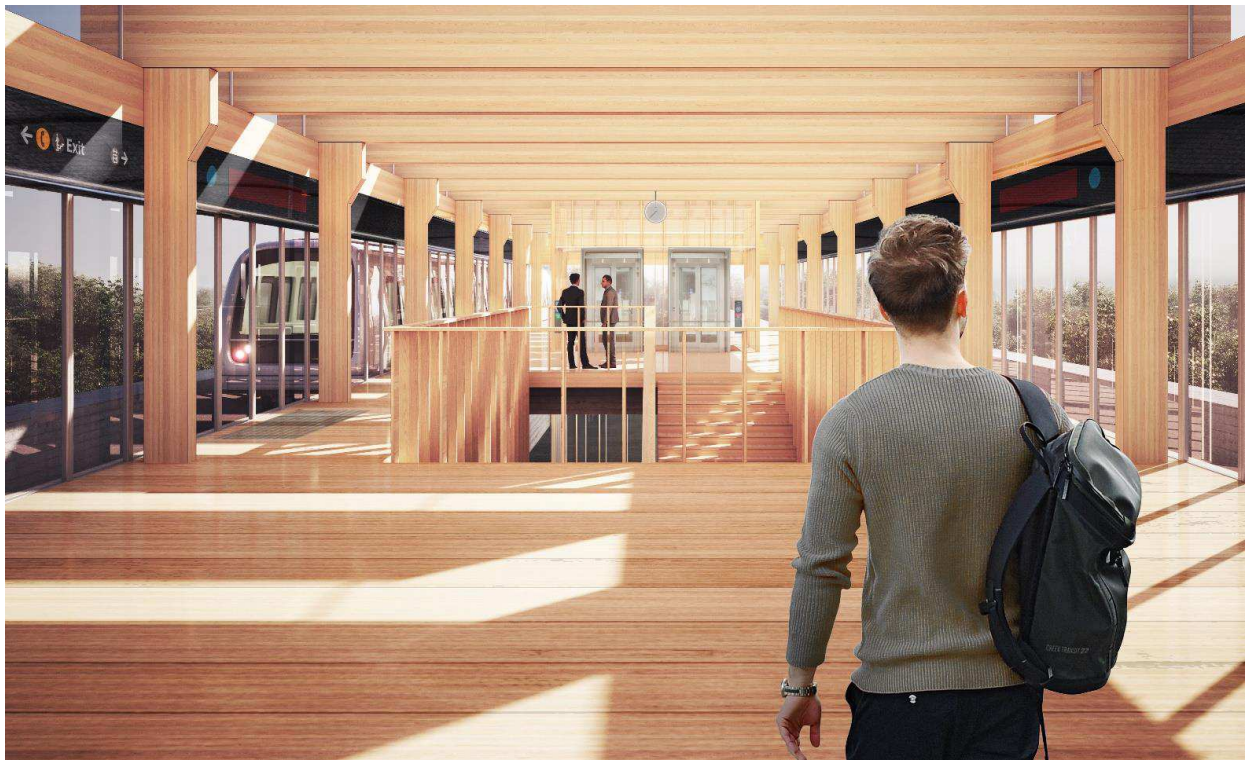
Innovationsprogram for mere bæredygtighed
Metroselskabet indledte i 2021 et innovationsprogram, som skal skabe forudsætningerne for, at fremtidige metrolinjer planlægges og projekteres under størst muligt hensyn til klimaet. Processen har fokus på, at nuværende og fremtidige linjer kan begrænse klima- og miljøpåvirkningen, fremme driftstabiliteten og passageroplevelsen samt fremme arbejdsmiljøet og sikkerheden.

Innovationsprogrammet tog udgangspunkt i en markedsdialog, hvor en række aktører fra forskellige dele af byggeriets værdikæde blev inviteret til at komme med forslag til, hvordan Metroselskabet kan forbedre sine projekter fremover. Forslagene blev derefter bearbejdet til konkrete tekniske studier.

Et af forslagene handler om etablering af højbanestationer, hvor stationsrummet og en del af de bærende strukturer er af træ. Studiet viste, at brug af træ vil reducere CO2-aftrykket samtidig med, at den arkitektoniske kvalitet i Metroen kan bibeholdes.

Et andet teknisk studie omhandler potentialerne for CO2-besparelse ved at justere på sammensætningen af betonen. Studiet afdækker CO2-gevinster og risici ved at benytte alternative bindemidler og nye typer af grøn beton, som er kommet på markedet.

Innovationsprogrammet fortsætter i 2022 og 2023, og bæredygtighedsgevinsterne analyseres bl.a. ved hjælp af Metroselskabets klimaaftryksmodel. Når konsekvenserne af de enkelte tiltag løbende bliver belyst, kan der træffes beslutning om at indarbejde tiltagene i kommende linjer og/eller driften af de nuværende.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Indførelse af kontraktkrav og CO2-regnskaber i nye projekter

Metroselskabet udbød i 2021 tre projekter med skærpede krav, som skal reducere klimapåvirkningen fra anlægsfasen.

I anlægskontrakten for udvidelse af Metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter på Vestamager indgik skærpede grænseværdier for niveauet af indlejret CO2 i beton og konstruktionsstål.

I udbuddet af transitområdet på København Syd mellem metro, fjerntog og S-tog indgik også skærpede grænseværdier for indlejret CO2 i beton og konstruktionsstål og derudover krav om, at mindre anlægsmaskiner skal være eldrevne, og at større maskiner skal køre på bæredygtighedscertificeret biobrændstof (HVO100), som har en lavere klimapåvirkning end fossile brændstoffer

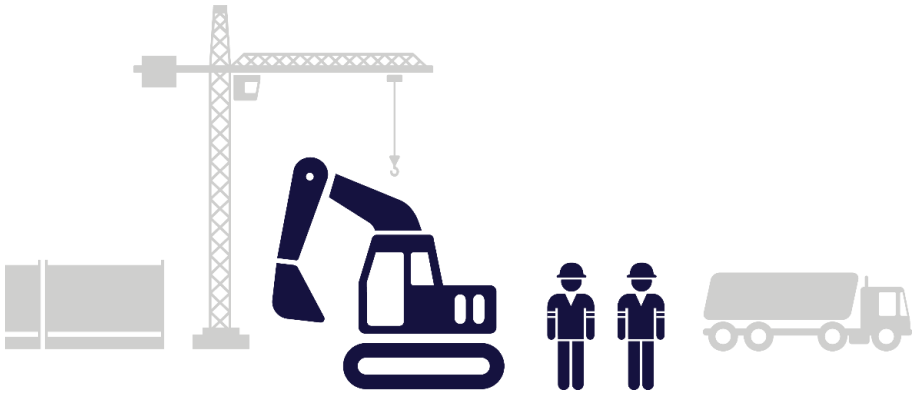
I udarbejdelsen af projektforslag for en anden del af transitområdet på København Syd skal der arbejdes med udgangspunkt i et klimaregnskab. Det skal understøtte, at der i projekteringen arbejdes med at optimere materialeforbruget og dermed anlæggets CO2-aftryk.

M4 Sydhavn

I 2024 forventer selskabet at åbne den sydlige del af metrolinjen M4, der med fem nye stationer kommer til at forbinde flere bykvarterer i Valby og Sydhavn med City, Østerbro og Nordhavn. M4 Sydhavn vil betyde et stort løft i Københavns kollektive trafik, så byen bliver bundet endnu bedre sammen med nemmere adgang til havnefronten, boligområder og de mange virksomheder og uddannelsesinstitutioner, der skyder op på Sluseholmen, Teglholmen, Havneholmen og flere andre steder. Samtidig vil M4 Sydhavn sammen med det øvrige metronet bidrage til hovedstadens bæredygtige og klimaambitiøse dagsorden, hvor flere fravælger bilen og i stedet ser den kollektive trafik og cykler som foretrukne transportmidler.

Anlægsarbejdet for M4 Sydhavn blev sat i gang i 2019, og i april 2021 brød den store tunnelboremaskine Inge igennem den sidste kalk ved Havneholmen. M4 Sydhavn er nu forbundet med M3 Cityringen syd for København H og videre på den del af strækningen, hvor de skal dele skinner, signaler og stationer på vej gennem City.

I slutningen af 2021 begyndte entreprenørerne med skinnelægning og installation af elektriske- og mekaniske systemer samt at aptere stationerne med vægpaneler, belysning etc. Arbejdet fortsætter i 2022, inden de forventede testkørsler kan begynde i 2023. Den nye metrostrækning bliver 4,5 km lang og forventes at blive brugt af ca. 9 mio. passagerer om året i 2030.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

København Syd – en af landets travleste stationer i 2024

Nyt omstigningsområde bliver jernbaneknudepunkt

Når M4 Sydhavn åbner i 2024, bliver København Syd hurtigt et af Danmarks største jernbaneknudepunkter med betjening af metro, to S-togsbaner samt regional- og fjerntog. København Syd bliver i fremtiden en ny "hovedbanegård" i København, og Metroselskabet udvikler det trafikale knudepunkt under jorden med en metrostation og et fælles omstigningsområde til de forskellige transportformer.

For at gøre den nye "hovedbanegård" København Syd overskuelig og indbydende for de rejsende etableres et omstigningsområde på stationen, hvorfra passagererne nemt finder vej til metro, regionaltog, S-ringbanen og Køge Bugtbanen. Senere suppleres stationen med perroner ved Øresundssporene, hvorfra man kan tage tog mod Ørestad og Københavns lufthavn. Samtidig etableres tunnelforbindelse under Øresundsperronerne, hvorved der skabes gode adgangsforhold fra alle dele af stationens opland. Omstigningsområdet åbner i 2024, hvor også M4 Sydhavn åbner. Anlægget forberedes derudover til senere byggeri og byudvikling over stationen.

Overdækning af København Syd og byudvikling i København Syd

Som en del af en aftale mellem Københavns og Frederiksberg kommuner og staten om at etablere en underjordisk metrostation ved København Syd, skal Metroselskabet undersøge muligheden for at overdække baneterrænet til en fremtidig byudvikling, og udvikle en helhedsplan for arealet. Overdækningen skal gennem salg af byggeretter bidrage til medfinansieringen af den nye metrostation og samtidig skabe bymæssig værdi for lokalområdet og Valby Syd.

Metroselskabet har i 2021 gennemført en lang række tekniske forundersøgelser for at afdække muligheder og udfordringer ved at bygge over jernbanesporene. Projektets tekniske og økonomiske afgrænsning bliver på baggrund af forundersøgelserne afklaret i løbet af 2022. Herefter ventes tilrettelagt en arkitektkonkurrence, hvor teams skal komme med deres bud på en plan for området. Der vil i den forbindelse blive gennemført en borgerinddragelse og dialog med lokalområdet. Konkurrencen forventes af blive gennemført i 2023.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Om Metroselskabet

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Medarbejderne er selskabets vigtigste aktiv, og Metroselskabet skal altid være et trygt og sikkert sted at arbejde. Et sted, hvor fysisk og mental sundhed er på dagsordenen, og hvor alle kan bidrage med individuelle synspunkter og personligheder, uanset hvem man er, eller hvor man kommer fra.

Ved udgangen af 2021 havde Metroselskabet 295 medarbejdere fordelt på ca. 20 nationaliteter. Den varierede medarbejdersammensætning giver et internationalt og multikulturelt arbejdsmiljø med en bred sammensætning af kompetencer og erfaringer til fordel for opgaveløsningen, den interne trivsel og samarbejdet med entreprenører, operatører, myndigheder og flere andre.

Metroselskabet er en videnbaseret virksomhed, der løser komplekse opgaver inden for drift, planlægning og etablering af bæredygtig transport. Kompetencemæssigt spænder medarbejderne derfor bredt med en række forskellige uddannelsesmæssige baggrunde, og mange af medarbejderne er specialister med meget lang erfaring. Cirka halvdelen af medarbejderne har en baggrund som ingeniør, konstruktør eller lignende teknisk baggrund, men derudover er der stor variation hos øvrige specialister eller administrative medarbejdere.

Flere medarbejdere til digitalisering, miljø og klima

Medarbejderantallet ved udgangen af 2021 var stort set på niveau med 2020 og 2019. I 2021 var der færre medarbejdere på anlægsprojekterne som følge af færre anlægsopgaver. Til gengæld er der sket en væsentlig stigning i antallet af medarbejdere, der er specialister indenfor digitalisering, IT, miljø- og klimaområdet, og der har været et øget udlån af medarbejdere til Hovedstadens Letbane.

Synergier med Hovedstadens Letbane

Metroselskabet leverer ressourcer til etablering af Hovedstadens Letbane, der i 2025 kommer til at køre mellem Lyngby og Ishøj. Letbanen forventes at betjene 13-14 mio. passagerer om året og bliver ligesom Metroen et driftssikkert og bæredygtigt alternativ til biltrafik. Allerede i 2015 brugte bilister i hovedstadsområdet over 16 mio. timer på at sidde i kø, og trængselsproblemerne vil ifølge beregninger stige til det dobbelte i 2030.

Hovedstadens Letbane er oprettet som et selvstændigt selskab. Ca. 30 pct. af Metroselskabets medarbejdere arbejder del- eller heltids for letbaneprojektet og repræsenterer et bredt uddrag af selskabets kompetencer fra design, projektering, anlæg og drift til bæredygtighed, digitalisering, kommunikation og borgerinddragelse. Ved at Metroselskabet og Hovedstadens Letbane deler kompetencer og erfaringer opnår begge parter synergi og et stærkere fagligt miljø, der er attraktivt for medarbejderne og selskabernes interessenter.

Personaleomsætning

Personaleomsætningen i Metroselskabet var i 2021 på 17 pct. Dette niveau er stabilt i forhold til

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

de seneste fem år og marginalt højere end personaleomsætningen i 2020 – hvilket er forventet i betragtning af, at arbejdsmarkedet i Danmark i 2021 har været præget af få ledige og stor mobilitet. For et selskab som Metroselskabet er en vis personaleomsætning vigtig for at få tilført ny viden og nye metoder. Dog skal omsætningen ikke være for stor, da erfaring og viden om de mange komplicerede opgaver også er væsentlig for selskabets opgaveudførsel. Metroselskabet søger således at være en attraktiv arbejdsplads ved at have gode arbejdsforhold, så som mulighed for efteruddannelse, attraktiv pensionsordning samt et sikkerhedsnet under medarbejderne ved psykiske eller fysiske hændelser. Metroselskabet havde også i 2021 fokus på, at arbejdsmiljøet skal være fri for krænkende adfærd. Selskabet måler løbende på dette aspekt og har iværksat tiltag, der skal undgå sådanne hændelser. Målet for den samlede indsats er, at medarbejderne ikke forlader Metroselskabet som følge af, at selskabet ikke har attraktive vilkår eller er en god arbejdsplads.

Egne testcentre og øget fokus på trivsel under COVID-19

I forbindelse med COVID-19 har selskabet haft et øget fokus på trivsel i 2021, og har blandt andet givet mulighed for særlig fleksibilitet for medarbejdere, der oplevede udfordringer med at skulle tilrettelægge deres arbejde inden for, hvad der kan kaldes de normale arbejdstimer. Det er selskabets erfaring, at det for langt de fleste er gået godt på grund af en ekstra indsats fra både medarbejderne og ledelse.

Metroselskabet har derudover fulgt myndighedernes anbefalinger for håndtering af COVID-19 tæt for at sikre størst mulig tryghed for medarbejderne på kontorerne og byggepladserne. På selskabets egne testcentre på M4 Sydhavns byggepladser blev der i 2021 i alt udført over 40.000 PCR-test af uddannet personale - og som et yderligere tryghedsskabende element gav Metroselskabet i 2021 pårørende i medarbejderes husstande mulighed for også at anvende testfaciliteterne.

Selskabet har derudover håndteret intern smitteopsporing og koordineret kommunikation til medarbejdere om de nyeste restriktioner og anbefalinger løbende.

Sygefravær

Det gennemsnitlige registrerede sygefravær (ekskl. langtidssyge, dvs. sygdom over 21 dage) var i 2021 på tre dage pr. medarbejder. Det er samme niveau som i 2020, og lavere end de foregående år. Sygefraværet var lavere til trods for, at selskabet frem til december 2021 har registreret 19 medarbejdere, der har været syge med COVID-19.

Faldet i antallet af sygedage 2020 og 2021 kan skyldes flere faktorer. En af disse kan være, at mange medarbejdere har arbejdet hjemme en stor del af 2021 som følge af COVID-19, og at hjemmearbejde er blevet en mere integreret del af arbejdslivet. Det er dermed sandsynligt, at en del fravær, som tidligere ville være blevet registeret som sygedage, i stedet har været registreret som hjemmearbejdsdage helt eller delvist. I det forløbne år var ni medarbejdere langtidssyge, heraf ca. halvdelen med arbejdsbetinget stress. Dette er stort set på niveau med fraværet i 2020, hvor 10 medarbejdere var langtidssyge.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

”I 2021 blev der ansat lige mange mænd og kvinder”

Kønsfordeling

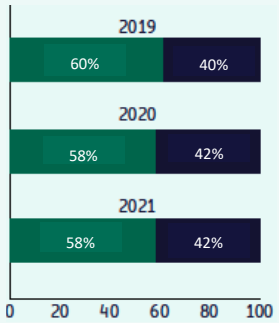
BLANDT MEDARBEJDERE:

2019-2021

60% mænd, 40% kvinder
(2019)

58% mænd, 42% kvinder
(2020)

58% mænd, 42% kvinder
(2021)



Kønsfordeling

KØNSFORDELING PÅ DIREKTØRNIVEAU:

2019-2021

40% mænd, 60% kvinder
(2019)

40% mænd, 60% kvinder
(2020)

50% mænd, 50% kvinder
(2021)

KØNSFORDELING I SELSKABETS CHEFNIVEAU, INKL. DIREKTØRER

2019-2021

57% mænd, 43% kvinder

(2019)

57% mænd, 43% kvinder

(2020)

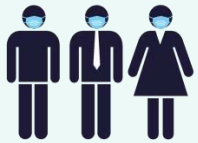
60% mænd, 40% kvinder

(2021)

Antal medarbejdere
(ekskl. Studentermedarbejdere), ultimo

297 (2019)
297 (2020)
295 (2021)

Sygefravær pr. medarbejder
(eks. langtidssygdom)



4,3 (2021)
2,8 (2020)
2,8 (2021)

Personaleomsætning

19% (2019)
16% (2020)
17% (2021)

Aldersfordeling

GENNEMSNITSALDER:

45 (2019)
45 (2020)
45 (2021)

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

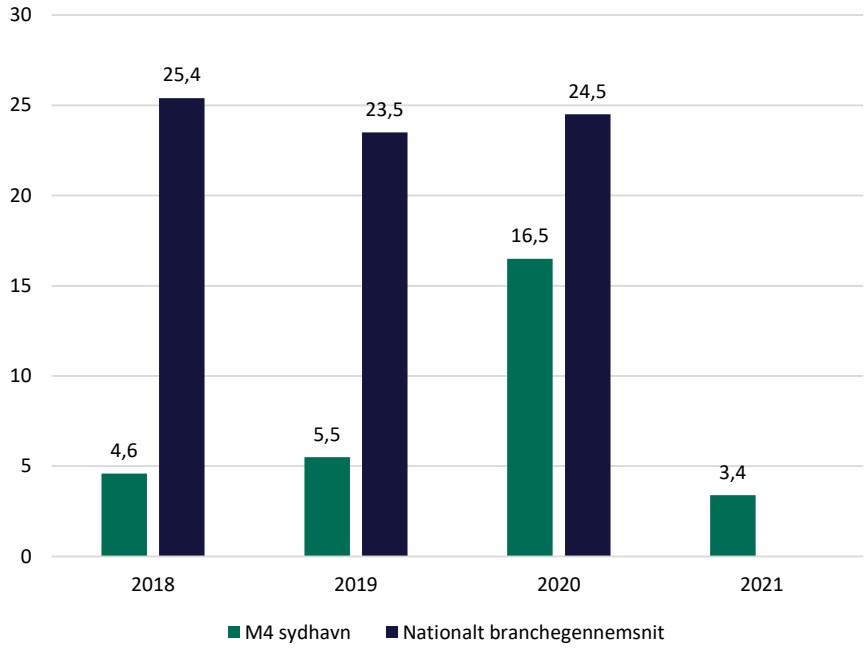
Sikkerhed og arbejdsmiljø

Metroselskabet arbejder løbende med at styrke en fælles sikkerhedskultur, der omfatter såvel selskabet som dets entreprenører og underentreprenører. Med afsæt i visionen "Sikkerhed på rette spor" fortsatte selskabet i 2021 med at afholde en række sikkerhedskurser og workshops for selskabets egne medarbejdere og for entreprenørers og underentreprenørers medarbejdere. Siden 2018 har mere end 2.500 medarbejdere og ledere været på basiskurset Safety Orientation, der er obligatorisk for alle, der arbejder mere end fire uger på et af Metroselskabets projekter. Derudover har Metroselskabet gennemført dybdegående ulykkesundersøgelser for at omsætte denne viden til forebyggende indsatser på byggepladser og kontorer.

Det fokuserede arbejde synes at have en positiv effekt, da ulykkesfrekvensen for anlægsarbejdet på M4 Sydhavn blev nedbragt til 3,4 i 2021. Ulykkesfrekvensen udregnes som antallet af ulykker med fravær per én mio. arbejdstimer. Til sammenligning blev gennemsnittet i den danske bygge- og anlægsbranche senest opgjort til 24,5 i 2020. Anlægsarbejdet på M4 Sydhavn har i hele projektets levetid haft en samlet ulykkesfrekvens på 8,2. Tallet er stadig for højt i forhold til vores mål om nul ulykker, men de gode resultater kan tyde på, at flere og flere tager ansvar for, at alle kan arbejde sikkert.

I maj 2021 oplevede selskabet for første gang en tragisk dødsulykke, da en medarbejder mistede livet i forbindelse med kranaktiviteter på M4 Sydhavn. I månederne efter ulykken gennemførte selskabet grundige undersøgelser med ekstern eksperthjælp for at finde de årsager, der førte til ulykken, og indførte dernæst en række nye foranstaltninger til forbedring af sikkerheden på pladserne. Ulykken blev en tragisk understregning af, at selvom ulykkesfrekvensen i 2021 har været den laveste i projektets levetid, så er selv én ulykke en ulykke for meget.

Ulykkesfrekvens på M4 Sydhavn



Nationale ulykkesfrekvenser for bygge- og anlægsbranchen opgjort af Dansk Arbejdsgiverforening

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Selskabet opjusterer digitalt

Metroselskabet har siden 2019 foretaget markante prioriteringer digitalt for at kunne anvende nye teknologiske muligheder inden for anlæg, drift og administration. Prioriteringerne vil blandt andet betyde langt mere effektive arbejdsprocesser i samarbejdet med entreprenører, rådgivere og andre, der er med til at bygge mere metro i hovedstaden.

Med åbningen af M3 Cityringen og M4 Nordhavn er antallet af tog, stationer, skinner mv. øget, og den fremtidige vedligeholdelses- og reinvesteringsindsats stiger derfor. Samtidig bringer store og komplekse anlægsprojekter som M4 Sydhavn, forlængelsen af M4 Nordhavn samt den kommende M5 mange aktører og discipliner sammen gennem alle projekternes faser, lige fra konceptudvikling og design til udførelse og drift. Det stiller store krav til kommunikation og styring af informationer og data, både over tid og på tværs af fag.

I selskabets digitaliseringsstrategi bliver der taget højde for de ønsker om digitalt samarbejde, som vi bliver mødt med af omverdenen. Der er etableret en række digitaliseringstiltag, som understøtter væsentlige udviklingspotentialer i selskabet.

Building Information Modelling (BIM)

Store dele af bygge- og anlægsbranchen overgår fra analoge tegninger til digitale 3D-modeller. BIM er en effektiv samarbejdsmetode gennem et anlægs samlede forløb fra design over byggeri til drift. Som forberedelse til at anvende BIM i selskabets fremtidige anlægsprojekter er der blevet indkøbt et fælles datamiljø, Common Data Environment. Datamiljøet skal fungere som et fælles og centralt sted til generering, deling og opbevaring af data, 3D-modeller og informationer, som ejes af Metroselskabet, og som kan tilgås af alle samarbejdspartnere for at styrke samarbejdet og minimere risikoen for forskellige opfattelser af samme proces. I 2021 iværksatte selskabet en række pilotprojekter, hvor 3D-modeller anvendes på igangværende anlægsprojekter, for dermed at modne organisationen og samarbejdspartnere. I 2022 følges det op med etableringen af et nyt tværgående data governance-projekt, hvor formålet er at skabe fælles og ensartede strukturer for selskabets arbejde med data og derved understøtte selskabets ambition om at gå fra at arbejde dokumentorienteret til at arbejde dataorienteret.

Øget digital understøttelse af Asset Management

I 2021 har selskabet digitaliseret og automatiseret en række analyserapporter med data om Metroens drift. En mere digital tilgang til Asset Management giver viden til at sikre et større udbytte af de eksisterende aktiver og skaber bedre forudsætninger for effektiv vedligeholdelse og reinvesteringer, så f.eks. vedligeholdelse gennemføres med mindst mulig gene for kunderne.

Digitalisering af ledningsoplysninger (LER)

Metroselskabet øger digitaliseringen af egne ledningsoplysninger for at leve op til lovkrav om indberetning til ledningsejerregistret, hvor fristen reduceres fra fem dage til to timer. Tiltaget vil

effektivisere projektering og anlægsarbejde betydeligt, når entreprenører på stedet kan få overblik over forsyningsledninger under jorden og derved undgå graveskader på ledningerne. Selskabet anskaffede i 2021 et Geo Informations System (GIS) til at lokationsregistrere ledninger, og indkøbte og etablerede en svarrobot, der automatisk kan udlevere ledningsoplysningerne. Systemet forventes i drift i løbet af 2022. GIS tages derudover allerede i brug i forbindelse med BIM ved anlægsprojekter.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Digital opgradering af interne administrative arbejdsgange

Selskabet identificerede i 2021 de krav, der skal stilles til den fremtidige digitale løsning, som skal hjælpe selskabet med at optimere interne sagsforløb, retningslinjer, datastrukturer i sagsbehandling, godkendelsesprocesser og anvendelsen af data på tværs af selskabet og i forhold til samarbejdspartnere. I 2022 sendes det kommende ESDH-system (dokument- & sagshåndteringssystem) i udbud, hvorefter indkøb, implementering og den digitale opgradering af administrative arbejdsgange kan påbegyndes.

Datasikkerhed og nyt IT-service management system

Trusselsbilledet fra Center for Cybersikkerhed tilsiger fortsat, at der skal være fokus på cyberkriminalitet. Selskabets bestyrelse igangsatte derfor i 2021 et omfattende arbejde med at forbedre cybersikkerheden i Metroselskabet og for Metroen i drift.

Arbejdet omhandlede opdatering og udvikling af sikkerhedspolitikker, gennemgang og udskiftning af udstyr samt opnormering af IT-medarbejdere. I slutningen af 2021 ansatte selskabet blandt andet en chief information security officer (CISO), som skal medvirke til at højne cybersikkerheden i Metroselskabet og derudover samarbejde med Metro Service om at sikre det høje niveau på Metroen i drift.

Selskabet indkøbte i 2021 et service management-system til at styre og dokumentere IT-sikkerheden, så selskabet fremover kan foretage nye risikovurderinger af de forskellige systemer, der anvendes i selskabet. Disse tiltag skal blandt andet føre til, at Metroselskabet i første halvdel af 2022 bliver certificerbart i forhold til ISO-standarden 27001 om informationssikkerhed.

Selskabet igangsatte i 2021 en ekstra indsats for at forberede medarbejderne på cybertrusler, bl.a. i forlængelse af de trusler, som kan opstå, når der arbejdes hjemmefra. Selskabet oplever løbende trusler også i forbindelse med angreb på nære samarbejdspartnere.

Dataetik

Metroselskabets arbejde med øget digitalisering og dermed øget brug af datadrevne beslutninger giver anledning til overvejelser om brugen af data, jf. kravet i årsregnskabsloven om en dataetisk politik. Metroselskabet har ikke udarbejdet en dataetisk politik.

Selskabet vil i 2022 foretage en analyse og vurdering af, om der er behov for en selvstændig dataetisk politik, eller om den brug af data, selskabet foretager og forventes at foretage fremadrettet, ikke begrunder en selvstændig dataetisk politik. En stor del af selskabets brug af data omhandler data om fysiske størrelser, processer og leverancer til drift af metro eller anlæg. Heri behandles der ikke forhold mellem teknologier og personer, hvorfor der er et begrænset behov for etiske vurderinger.

I andre dele af selskabet håndterer og anvender selskabet data om bl.a. passagerer til analyser af bedre kundebetjening. Selskabet har blandt andet etableret en datalake, for at øge brugen af data i analyser. Analyser om kunder foregår ikke i dag ved brug af algoritmer eller software robotter, men det vil på sigt være teknologier, som selskabet kan forventes at benytte, hvilket vil bidrage til overvejelserne om en dataetisk politik.

.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Økonomi

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Metroselskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag. Selskabets vigtigste økonomiske forpligtelse er at overholde langtidsbudgettet og dermed at afdrage rettidigt på selskabets gældsforpligtelser. Samtidig arbejder Metroselskabet med at tilvejebringe finansiering til nye anlægsprojekter, hvilket kræver, at selskabet til stadighed forbedrer sin effektivitet og nedbringer sine omkostninger.

Særlige forhold i 2021

Metroselskabets regnskab blev i 2021 påvirket af COVID-19, ligesom en ændring i indtægtsdelingen mellem trafikselskaberne i hovedstadsområdet med afskaffelse af dobbeltfaktormodellen fik særlig betydning for selskabets regnskab.

COVID-19

Metroselskabet har i 2021 haft væsentlig færre passagerer end forventet og dermed færre takstindtægter som følge af COVID-19. Ligeledes har selskabet haft en række ekstraordinære omkostninger til service og kommunikation til passagererne.

Selskabets havde i 2021 en væsentlig samfundsmæssig opgave med at opretholde en metrodrift, hvor alle myndighedskrav blev opfyldt, og passagererne kunne føle sig sikre på trods af pandemien.

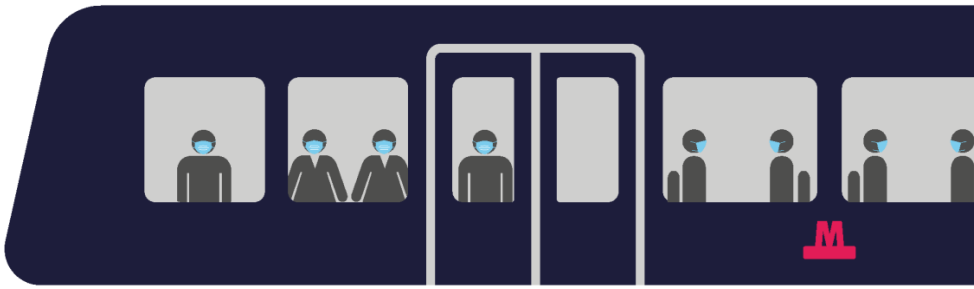
Staten har derfor kompenseret selskabet for de økonomiske konsekvenser som følge af COVID-19, hvorfor selskabets regnskabsmæssige resultat ikke er påvirket.

Indtægtsdeling i hovedstadsområdet

I overensstemmelse med den politiske aftale fra 2005 om etablering af M3 Cityringen ydede staten via DSB et indirekte anlægstilskud via den såkaldte dobbeltfaktormodel i indtægtsdelingen i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Modellen blev indført med "Bekendtgørelse om deling af billetindtægter i Hovedstadsområdet" og indgik som en del af de daværende finansielle forudsætninger ved stiftelsen af Metroselskabet. Bekendtgørelsen blev ændret med afskaffelse af dobbeltfaktormodellen med virkning fra 1. januar 2021. Med de forudsætninger beslutningsgrundlaget for M3 Cityringen blev baseret på, er den gennemsnitlige fremadrettede økonomiske effekt af ændringen af bekendtgørelsen, at Metroselskabets indtægtsgrundlag reduceres med årlige beløb i størrelsesordenen 278-384 mio. kr. eller i alt 14,9 mia. kr. for perioden frem til og med 2060.

Samtidigt med afskaffelse af dobbeltfaktormodellen foretog staten et tilsvarende kapitalindskud i Metroselskabet på 14,9 mia. kr. Herved overholder staten fortsat sin forpligtelse i henhold til den politiske aftale fra stiftelsen af selskabet. I forbindelse med kapitalindskuddet udstedte staten et gældsbrev med løbende indbetalinger til Metroselskabet.

Ændringen af bekendtgørelsen havde i årsregnskabet for 2021 betydning for selskabets beregning af genindvindingsværdi og dermed værdien af anlægsaktiverne og årets nedskrivning, tilgodehavender hos ejerne samt egenkapitalen. Herunder udgjorde selskabets nedskrivning af værdien af Metroen i 2021 således 12.215 mio. kr., mens selskabets egenkapital tilførtes et ejerindskud fra staten ved Transportministeriet på 14.919 mio. kr., hvoraf der indgik et tilsvarende tilgodehavende ejerindskud under aktiverne. Der henvises til noterne i årsregnskabet for de respektive områder.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Resultat

Årets resultat før af- og nedskrivninger udgjorde et overskud på 381 mio. kr., hvilket er på niveau med det forventede, da selskabet er blevet kompenseret for tab som følge af COVID-19. Selskabets overskudsgrad udgjorde 22 pct.

Selvom resultat før af- og nedskrivninger blev på niveau med det forventede, var selskabets sammensætning af indtægter ændret som følge af COVID-19. Selskabets samlede indtægter i 2021 udgjorde i alt 1.754 mio. kr., heraf 805 mio. kr. fra salg af billetter (takstfællesskabet) og 29 mio. kr. primært fra udlejning af Metroen til driftsoperatørerne. Derudover udgjorde værdi af eget arbejde 137 mio. kr. og andre driftsindtægter 783 mio. kr., hvoraf 708 mio. kr. vedrører kompensation fra staten som følge af COVID-19.

Takstindtægterne og indtægter fra udlejningen af Metroen blev væsentligt lavere end forventet, hvilket kan henvises til COVID-19, som både betød væsentlig færre passagerer og en lavere takst pr. passager samt afskaffelse af dobbeltfaktormodellen med virkning fra 1. januar 2021, der også betød en lavere takst pr. passager. Staten har som nævnt kompenseret selskabet for afskaffelse af dobbeltfaktormodellen.

Metroen havde 73,4 mio. passagerer i 2021 i forhold til oprindeligt budget på 136,6 mio. passagerer for 2021, og taksten pr. passager blev 10,91 kr. i forhold til en forventet takst pr. passager på 11,56 kr. Kompensationen fra staten for de økonomiske konsekvenser af COVID-19 indgår under andre driftsindtægter med 708 mio. kr.

Selskabets omkostninger udgjorde 1.373 mio. kr. i 2021, heraf 1.095 mio. kr. vedrørende omkostninger til betaling af operatørerne for drift og vedligeholdelse af Metroen og kontraktstyring mv. Derudover består selskabets omkostninger af personaleomkostninger på 235 mio. kr. og andre eksterne omkostninger på 43 mio. kr.

Af- og nedskrivninger udgjorde i alt 12.657 mio. kr. i 2021, hvoraf afskrivninger vedrørende Metroen i drift udgjorde 442 mio. kr. og nedskrivninger vedrørende anlæg af Metro udgjorde 12.215 mio. kr. Nedskrivningen på 12.215 mio. kr. skyldes primært den nævnte beslutningen om at ophæve dobbeltfaktormodellen med virkning fra 1. januar 2021. Af- og nedskrivningen er alene en regnskabsmæssig registrering, som ikke har nogen likviditetsmæssig virkning.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Metroens driftsresultat

	2021	2020
Takstindtægter	805	864
Metroens driftsindtægter	29	91
Andre driftsindtægter	745	752
Metroens driftsindtægter i alt	**1.580**	**1.707**
Betaling for drift	-1.050	-1.067
Kontraktstyring mv.	-31	-38
Øvrige omkostninger	-15	-17
Administrationsomkostninger	-103	-61
Metroens driftsomkostninger i alt	**-1.198**	**-1.183**
Metroens driftsresultat før af- og nedskrivninger	**381**	**524**
Af- og nedskrivninger	-442	-790
Metroens driftsresultat før finansielle poster	**-61**	**-266**
Overskudsgrad før afskrivninger	24%	31%

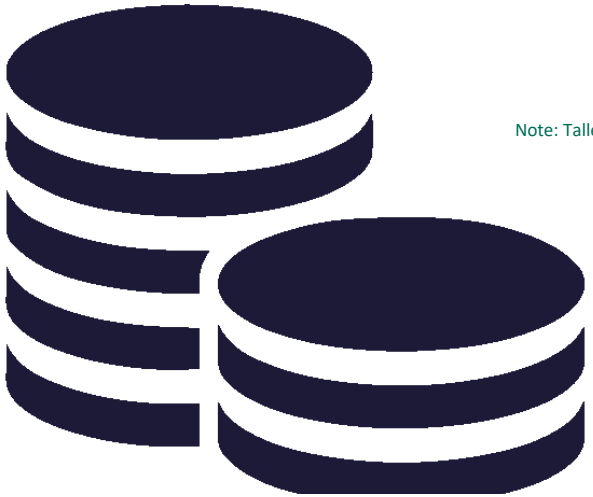
Definition: Overskudsgrad før afskrivninger er opgjort som resultatet før afskrivninger i forhold til indtægter i alt.
Metroens driftsresultat kan ikke udledes direkte af Metroselskabets resultatopgørelse, men fremgår af årsregnskabets note 2 og 21.
Takstindbetalingerne er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt pr. passager på 10,91 kr. i 2021 beregnet på baggrund af Transportministeriets Bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

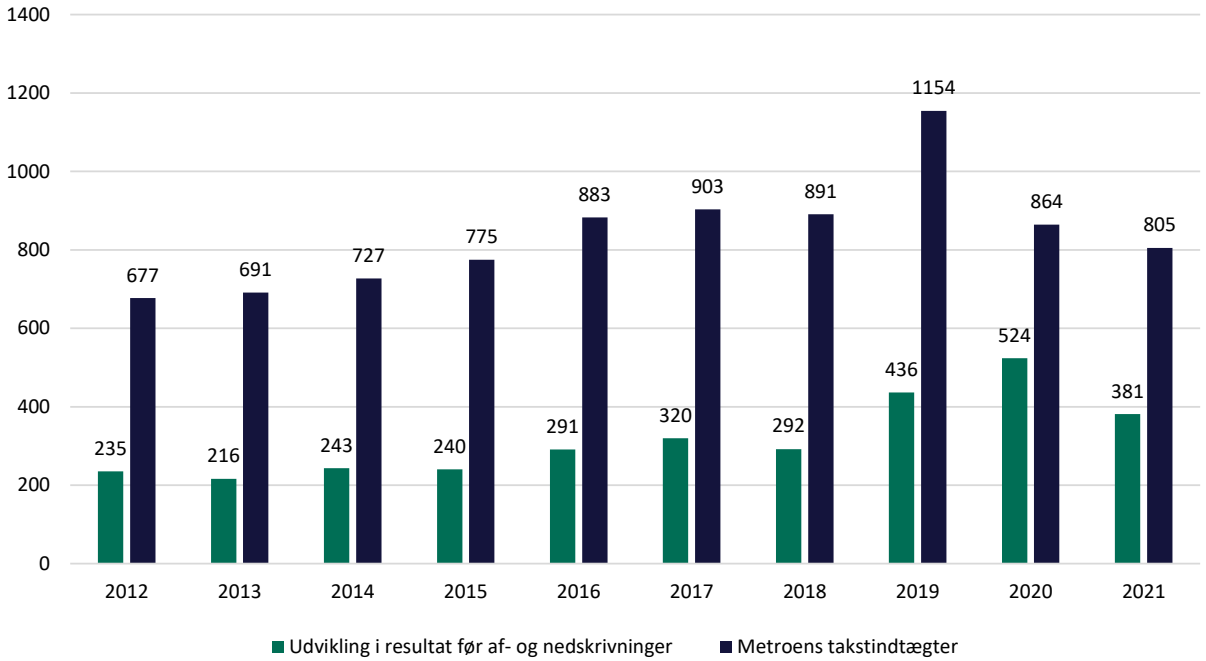
Årets resultat før finansielle poster udgjorde herefter et underskud på 12.275 mio. kr. Finansielle poster omfatter renteindtægter på 374 mio. kr. og renteudgifter på 754 mio. kr. Resultatet før markedsværdiregulering udgjorde herefter et underskud på 12.656 mio. kr.

Markedsværdireguleringen, der primært kan henføres til selskabets finansielle aftaler om renteafdækning, udgjorde en indtægt på 931 mio. kr. Afdækningen er foretaget med henblik på at øge budgetsikkerheden i selskabets langsigtede økonomi. Reguleringen er alene en regnskabsmæssig registrering, som ikke har nogen likviditetsmæssig virkning set i lyset af, at aftalerne efter hensigten fastholdes til deres udløb.

Årets resultat udgjorde et samlet regnskabsmæssigt underskud på 11.725 mio. kr.



Udvikling i resultat før af- og nedskrivninger samt takstindtægter (korrigeret for engangsindtægter) 2012-2021



Note: Tallene for 2014 er reguleret for engangsindtægt på 45 mio.kr. vedrørende afsluttet voldgiftssag

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Udvikling i egenkapitalen
Årets regnskabsmæssige resultat blev tilgået egenkapitalen, der blev negativ og udgjorde -2.446 mio. kr.

Selskabets korrigerede egenkapital, det vil sige eksklusive markedsværdireguleringer, udgjorde 5.190 mio. kr. ultimo 2021. Den korrigerede egenkapital steg med 2.263 mio. kr. i forhold til 2020, hvilket skyldes statens indskud på 14.919 mio. kr. og et resultat før markedsværdiregulering på -12.656 mio. kr.

Værdien af Metroen
Den regnskabsmæssige værdi af den samlede Metro gennemgås årligt for at afgøre, om der er indikationer på værdiforringelse. Genindvindingsværdien beregnes samlet for den idriftsatte Metro og M4 Sydhavn, da de vil udgøre en samlet pengestrømsfrembringende enhed.

De fremtidige pengestrømme, der indgår i kapitalværdien, er baseret på selskabets gældende langtidsbudget og dets indarbejdede forventninger, jf. bilag til ledelsesberetningen, samt forventningerne til renteniveauet. Ved opgørelsen af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi.

Ultimo 2021 var kapitalværdien lavere end den bogførte værdi, hvorfor aktivets værdi er blevet nedskrevet. Nedskrivningen udgjorde 12.215 mio. kr. jf. note 7 til årsregnskabet

Det forudsatte renteniveau (diskonteringsfaktoren) udgjorde den væsentligste usikkerhed i opgørelsen.

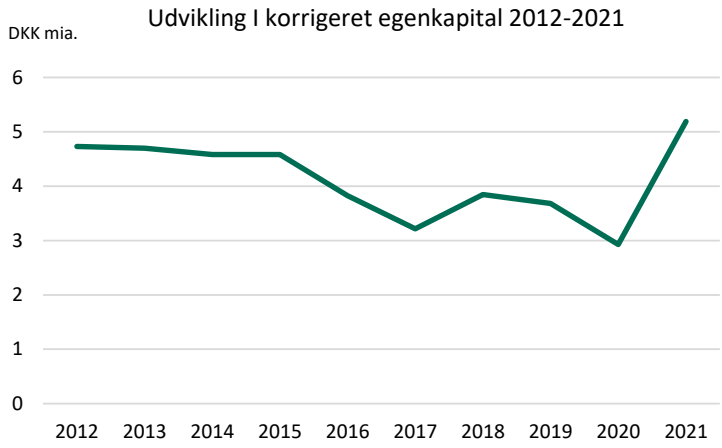
Selskabet anvendte en renteforventning i værdiansættelsen (genindvindingsværdien), hvori der indgår et risikotillæg til at imødegå usikkerheden i renteudviklingen. Havde selskabet i stedet taget udgangspunkt i den aktuelle lavere markedsrente, ville den opgjorte værdi have været væsentligt højere, og årets resultat ville have været markant bedre.

Tilsvarende ville resultatet have været lavere, såfremt der var anvendt en højere renteforventning. Følsomhedsberegningerne for renteforventningen fremgår af note 7 til årsregnskabet.

Gældens markedsværdi
Det nuværende lave renteniveau afspejles endvidere i opgørelsen af markedsværdien af selskabets gæld og indgåede afledte finansielle instrumenter til sikring af renterisikoen på selskabets nuværende og fremtidige gæld. Her har selskabet blandt andet aftaler om renteafdækning af en stor del af selskabets gæld ved aftaler om enten en fast rente eller en inflationsafhængig rente. Løbetiden er fastlagt med udgangspunkt i selskabets forventninger til gældsafvikling.

På samme måde som ved værdiansættelsen af Metroen stiger den regnskabsmæssige markedsværdi af gælden, når renteniveauet herfor falder.

Stabilisering af udsving i egenkapitalen
Udsvingene på de to regnskabsposter må ikke forventes at udligne hinanden, bl.a. som følge af, at der bruges forskellige renter (f.eks. lang-/kortsigtet rente og fast-/inflationsafhængig-/variabel rente) på posterne. Ikke desto mindre vil anvendelsen af aktuelle renteniveauer ved såvel værdiansættelse af gælden samlet virke stabiliserende for udsving i selskabets egenkapital ved væsentlige renteudsving.



Korrigeret egenkapital svarer til egnekapitalen reguleret for marekdsværdiregulering, jf. egenkapitalopgørelsen

Metroselskabet er et interessentskab, hvor ejerne hæfter 100 pct. for selskabet. En eventuel negativ egenkapital i selskabet medfører ikke behov for yderligere indskud fra ejerne, da Metroselskabet fortsat kan servicere sin gæld som planlagt.

Investering i Metroen
Metroselskabet forventer at investere i alt ca. 5,7 mia. kr. frem til 2024. I 2021 blev der samlet set

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

afholdt investeringer til Metroen og nye anlæg på 1,8 mia. kr. Disse investeringer vedrørte primært 1,3 mia. kr. i anlægget af M4 Sydhavn, investeringer på 0,3 mia. kr. i kapacitets-udvidelser og vedligehold på M1/M2 samt 0,2 mia. kr. på investeringer i M3/M4 og øvrige investeringer i Metroen.

Det samlede anlægsbudget for M4 Sydhavn på 9,7 mia. kr. inkl. korrektionsreserve (2022-priser) er baseret på indgående anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet. Det er forudsat, at M4 Sydhavn åbner i 2024. Pr. 31. december 2021 var der afholdt 5,2 mia. kr. af den samlede investering i M4 Sydhavn.

Investeringsbudget for Metroen

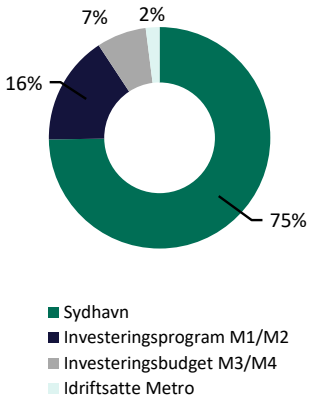
Alle tal i mio. kr.	Investeringer i 2021	Investeringer pr. 31. dec. 2021	Samlet investeringsbudget	Samlet investeringsbudget
Sydhavn[1]	1.339	5.196	9.672	8.627 (2014-priser)
Mobilisering og Trial Run	286	594	2.243	-
Investeringsprogram M1/M2	130	233	552	-
Øvrige investeringer i Metro	36	155	664	-
I alt	**1.791**	**6.178**	**13.131**	-

[1] Inkl. korrektionsreserver

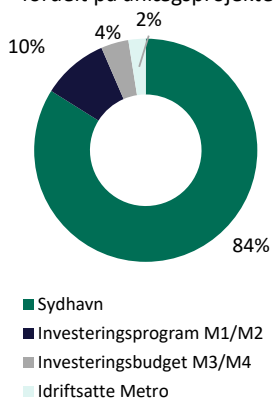
Den regnskabsmæssige værdi af Metroen er i balancen opgjort til 14 mia. kr. Dette er en følge af, at Metroen værdiansættes med udgangspunkt i den samlede metros forventede kapitalværdi under hensyntagen til de planlagte anlægsinvesteringer.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Årets investeringer i 2021



Samlet investering pr. 31.12.2021 fordelt på anlægsprojekter



Kapitalforhold og langtidsøkonomi

I forbindelse med selskabets budgetlægning for 2022 er der udarbejdet et opdateret langtidsbudget. Det opdaterede langtidsbudget er baseret på bestyrelsens beslutning om indarbejdelse af det forventede tab som følge af nedgang i passagerer efter COVID-19 i perioden 2022-2027 (passagerindsving) og udvidelsen af selskabets renteafdækning til 80 pct. af selskabets gæld.

Langtidsbudgettet viser, at selskabets nettogæld forventes at nå sit maksimum i 2025 på ca. 33,6 mia. kr. (i løbende priser og inkl. renter). Herefter vil overskuddet fra driften af Metroen indebære, at der vil blive afdraget på gælden.

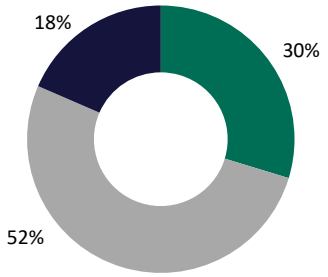
Gælden forventes at være tilbagebetalt i 2062. Tilbagebetalingstiden er dermed forlænget med et år i forhold til det tidligere langtidsbudget primært som følge af forventede tab som følge af COVID-19.

Langtidsbudgettet er baseret på en række forudsætninger vedrørende renteudvikling, passagertal, indtægter pr. passager mv. og er derfor forbundet med den usikkerhed, der altid gælder vurderinger af fremtidige forhold.

Hvert år fastsættes en finansstrategi, der skal sikre en hensigtsmæssig finansforvaltning, som minimerer de langsigtede finansomkostninger under hensyntagen til finansielle risici. Finansforvaltningen inden for den fastsatte strategi varetages af Sund og Bælt Partner. Dette er forudsat og beskrevet i stiftelsesgrundlaget for Metroselskabet.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

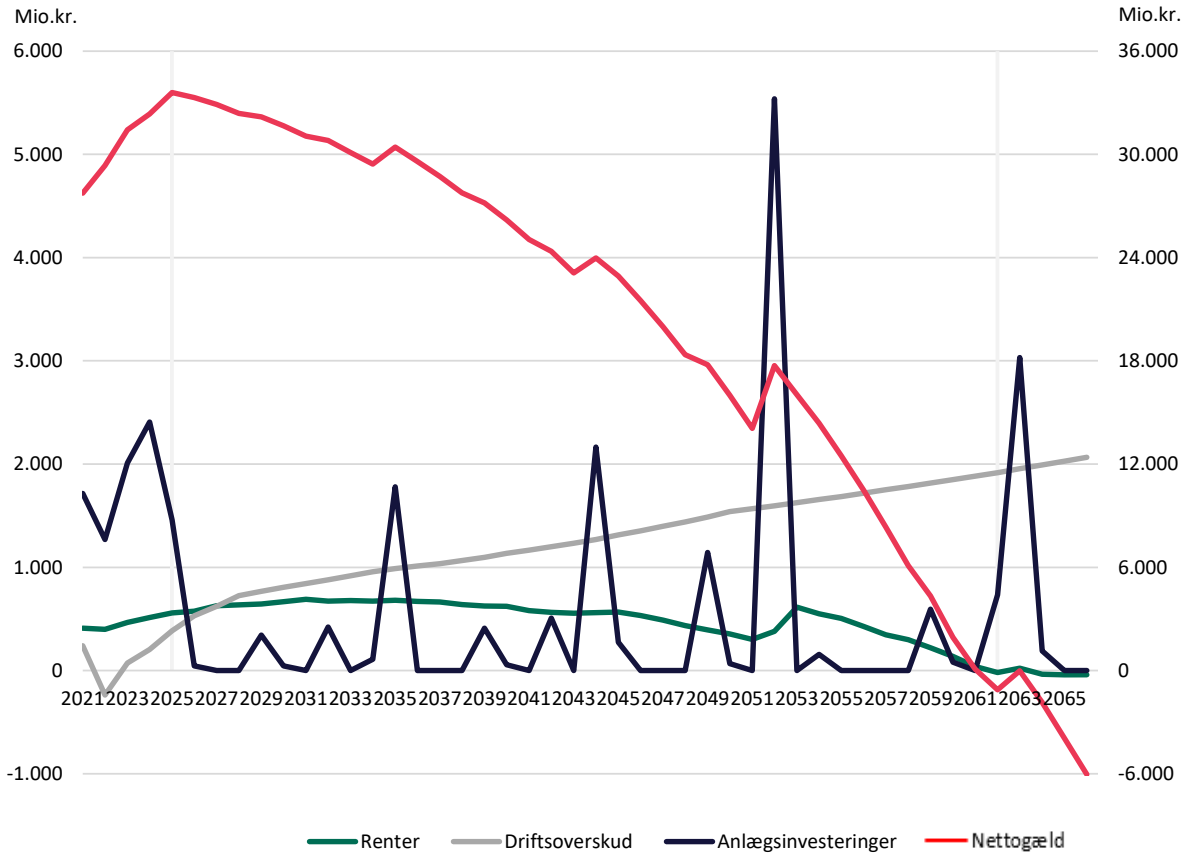
Rentefordelingen pr. 31.12.21 i forhold til aktuel gæld



Variabel rente Fast rente Real rente

Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune hæfter som interessenter direkte, ubetinget og solidarisk for alle Metroselskabets forpligtelser, herunder for de lån, som Metroselskabet har optaget. På grund af statens solidariske hæftelse er Metroselskabet indirekte kreditvurderet som staten, hvilket vil sige AAA/-Aaa.

Det betyder, at der generelt kan opnås vilkår i kapitalmarkedet, der er sammenlignelige med statens vilkår. Herudover har Metroselskabet mulighed for at optage såkaldte genudlån i Danmarks Nationalbank. Med genudlån forstås et direkte lån fra Danmarks Nationalbank på vegne af staten til Metroselskabet baseret på en konkret statsobligation og med samme vilkår, som obligationen sælges til på markedet.



Nøgletal Transportministeriet

Transportministeriet har udarbejdet et strategisk ejerskabsdokument, der blandt andet indeholder ønsker om en række nøgletal.

Afskaffelsen af dobbeltfaktormodellen pr. 1. januar 2021 betyder et fald i Metroselskabets takstindtægter og dermed årets resultat. Nøgletallen i nedenstående tabel er derfor tilpas-

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

set for perioden 2016-2020 i forhold til afskaffelse af dobbeltfaktormodellen.

Derudover er der i nøgletallene for 2020 og 2021 taget højde for kompensationen som følge af COVID-19. Passagertal er således reguleret i forhold til forventede passagertal (dvs. ikke det realiserede passagertal). Nøgletallene er således sammenlignelige over perioden.

Overskudsgrad
Overskudsgraden vurderes på længere sigt (10 år) at ligge mellem 20 pct. og 25 pct. Overskudsgraden udgjorde 22 pct. for 2021 i forhold til 15 pct. i 2020. Ændringen i overskudsgraden skyldes primært udviklingen i antal passagerer og taksten pr. passager.

Driftsoverskud pr. passager
Driftsoverskud pr. passager vurderes på længere sigt (10 år) at være 4 kr. Driftsoverskud pr. passager udgjorde 2,80 kr. for 2021 i forhold til 2,00 kr. i 2020. Ændringen skyldes primært udviklingen i taksten pr. passager.

Rentedækningsgrad
Rentedækningsgraden forventes på sigt at være på 1,5. I anlægsfasen og en indledende årrække af driften vil rentedækningsgraden dog være mindre end 1,5, da de finansielle omkostninger som følge af lånoptagelse til finansiering af anlægsomkostninger, vil været større end driftsoverskuddet fra Metroen i drift.

Rentedækningsgraden udgjorde 1,0 for 2021 i forhold til 0,7 i 2020, hvilket betyder, at selskabets finansielle poster er i niveau med selskabets driftsoverskud fra Metroen i drift.

Mål- og nøgletal	2016	20017	2018	2019	2020	2021
Overskudsgrad	8%	10%	9%	13%	15%	22%
Driftsoverskud pr. passager	1,8	2,0	1,9	3,0	2,0	2,8
Rentedækningsgrad	0,3	0,4	0,4	0,7	0,7	1,0

Note:
Overskudsgrad: EBITDA divideret med indtægter i alt
Driftsoverskud pr. passager: EBITDA (reguleret for ekstraordinære forhold) divideret med antal passagerer
Rentedækningsgrad: EBITDA divideret med finansielle poster

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Hoved- og nøgletal

Alle tal i mio.kr.	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Årets nettoomsætning	1.100	1.125	1.301	1.294	1.473	1.519	1.492	1.945	1.936	1.754
Resultat før af- og nedskrivninger	**235**	**216**	**288**	**240**	**291**	**320**	**292**	**436**	**524**	**381**
Af- og nedskrivninger	1.772	-484	-2.392	-3.531	-708	-567	215	-516	-1.430	-12.657
Resultat før finansielle poster	2.007	-267	-2.104	-3.291	-417	-247	507	-81	-906	-12.275
Finansielle poster	-123	-64	-149	-229	-337	-363	-322	-325	-330	-380
Resultat før markedsværdiregulering	1.884	-331	-2.254	-3.520	-754	-610	184	-406	-1.236	-12.656
Markedsværdiregulering	-550	2.138	-3.712	825	-1.562	695	-143	-2.175	-1.538	931
Årets resultat	1.335	1.807	-5.966	-2.695	-2.316	85	42	-2.581	-2.775	-11.725
Balancesum	10.077	12.633	15.953	17.308	23.270	24.851	30.380	38.771	41.210	41.532
Årets investering i metro	2.332	3.170	3.420	3.842	4.654	2.875	3.392	3.616	2.207	1.812
Langfristet gæld	6.600	7.345	12.900	13.287	22.895	22.078	27.696	37.555	41.755	37.806
Egenkapital	1.637	3.744	-87	737	-1.579	-1.495	-1.007	-3.347	-5.639	-2.446
Korrigeret egenkapital*	**4.731**	**4.700**	**4.581**	**4.580**	**3.825**	**3.215**	**3.846**	**3.680**	**2.927**	**5.190**
Soliditetsgrad	16%	30%	-1%	4%	-7%	-6%	-3%	-9%	-14%	-6%
Korrigeret soliditetsgrad	47%	37%	29%	26%	16%	13%	13%	9%	7%	12%
Overskudsgrad	21%	19%	22%	19%	20%	21%	20%	22%	27%	22%
Overskudsgrad af metrodrift	24%	22%	25%	22%	23%	25%	23%	26%	31%	24%
Afkastgrad	2%	2%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Antal passagerer (mio)	54	55	56	57	61	63	64,7	79	63,7	73,4
Antal medarbejdere (ultimo)	219	242	274	289	325	330	338	332	333	324

Note: Korrigeret soliditetsgrad = kapitalindstående ekskl. markedsværdiregulering x 100 / samlede aktiver.
Som følge af afskaffelse af dobbeltfaktormodellen pr. 1. januar 2021 er hoved- og nøgletal for 2021 ikke direkte sammenlignelige med perioden fra 2012-2020.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Voldgiftssager mv.

Metroselskabets anlægsentreprenør på M3 Cityringen, CMT, har den 10. januar 2020 fremsendt sin slutregning, hvor deres fremsatte krav er samlet.

Slutregningen indeholdt krav på i alt ca. 805 mio. EUR (ca. 6,0 mia. kr.). Heraf vedrørte ca. 420 mio. EUR (ca. 3,1 mia. kr.) krav, hvor der er et betalingsmaksimum på 234,5 mio. EUR (1,8 mia. kr.). De resterende 385 mio. EUR (ca. 2,9 mia. kr.) omfatter krav med et betalingsmaksimum på 7,5 mio. EUR (56 mio. kr.). Kravene er indbragt for voldgiftsretten.

I overensstemmelse med kontrakten gennemførte CMT og Metoselsakbet herefter en forhandling om CMT's ekstrakrav.

I den verserende voldgiftssag har Metroselskabet i oktober 2020 afgivet sit første svarskrift med påstand om frifindelse. Selskabet indstillede heri, at voldgiften afviste CMT's krav. Det er således fortsat Metroselskabet og dets advokaters vurdering, at CMT's krav i voldgiftssagen i al væsentlighed må afvises og derfor – med forbehold for sædvanlig procesrisiko – ikke giver grundlag for ekstrabetaling til CMT.

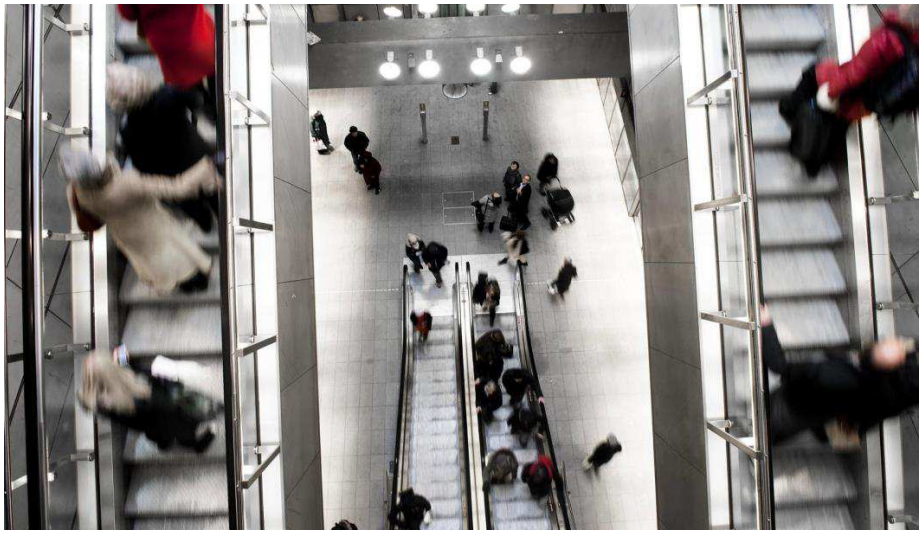
Forretningsgange i forbindelse med regnskabsaflæggelse og anvendelse af IT

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

Den gældende regnskabsinstruks beskriver den regnskabsmæssige organisering og tilrettelæggelse af regnskabsopgaverne, herunder ansvars- og kompetencefordelingen. Her fremgår også de regelsæt, der skal overholdes af medarbejderne, når de udfører regnskabsopgaver.

Rapporteringen omfatter kvartalsvis økonomirapportering til bestyrelse og ejerne med ajourføring af forventningerne for året. Ud over resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, egenkapitalopgørelse og noter omfatter rapporteringen en beskrivelse af den aktuelle status på selskabets anlægs- og projektbudgetter samt finansielle forhold.

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



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Risikostyring

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Selskabet havde i 2021 særligt fokus på at afdække risici forbundet med driften af Metroen som følge af åbningen af M3 Cityringen i 2019 og M4 Nordhavn i 2020. Herudover var der også fokus på risici afledt af den lavere efterspørgsel som følge af COVID-19 samt andre COVID-19-afledte risici.

Organisation og proces

Systematisk kortlægning og håndtering af risici har en høj prioritet i Metroselskabet, hvor det aktuelle risikobillede overvåges inden for økonomi, administration, drift og specifikke emner som projekter og investeringer. Risici rapporteres til selskabets ledelse, der vurderer forslag til ændringer i den aktuelle risikoeksponering fra alle selskabets aktiviteter. Selskabets ledelse udarbejder på det grundlag en prioriteret risikoliste, der indeholder selskabets samlede risikoeksponering og aktiviteter. Denne liste forelægger direktionen for bestyrelsens risikokomité og derefter for den samlede bestyrelse. På kvartalsmøder med selskabets ejere rapporterer ledelsen om selskabets risikoeksponering ud fra bestyrelsens behandling af denne.

For at sikre, at risici forebygges, håndteres og rapporteres under de enkelte fagområder, er der i organisationen udpeget en risikoejer til hver identificeret risiko. For selskabets store projekter, herunder M4 Sydhavn, er der opbygget en proces for risikostyring specielt tilpasset projektets karakter. Denne proces involverer entreprenører og sikrer, at risici håndteres, hvor det er mest hensigtsmæssigt.

Væsentlige risici i 2021 og afledte initiativer

Myndighedernes tiltag for at inddæmme pandemien i 2021, herunder hel og delvis nedlukning af samfundet, påvirkede også passagermængden i Metroen og dermed indtægterne. På kort sigt intensiverede selskabet rengøringen og kommunikationen om myndighedernes maskepåbud for at øge tilliden til Metroen som et sikkert transportvalg og dermed fastholde passagerer. I tider med mange restriktioner blev kommunikation og marketing holdt på et niveau, hvor selskabet ikke opfordrede folk til at tage Metroen, men for at øge efterspørgslen fremover besluttede selskabet at øge marketing-, produkt- og serviceindsatser i 2022.

COVID-19 havde også en række andre afledte risici i 2021, herunder på M4 Sydhavn, hvor flere arbejdshold blev berørt af COVID-19, hvorfor selskabet indførte og øgede testkapaciteten på byggepladser og for resten af selskabets medarbejdere for at begrænse smittespredning. Mere end 40.000 test er gennemført på M4 Sydhavns seks byggepladser i 2021. For at holde tidsplanen gennem 2021 tilpassedes arbejdsplanen, så entreprenørarbejdet kunne udføres parallelt og ikke kun sekventielt.

Den globale stigning i cybertrusler og det deraf afledte behov for øget IT-sikkerhed betød, at selskabet i 2021 styrkede arbejdet med IT-sikkerheden både i forhold til selskabets IT-systemer og de operationelle OT-systemer. Selskabet indkøbte herunder også nyt system til bedre at kunne dokumentere og risikovurdere selskabets IT-systemer.

Selskabet overvåger løbende ekstreme klimahændelser, som kan true infrastrukturen. I forbindelse med udgivelse af AR6 Climate Change-rapporten fra FN's klimapanel IPCC, der udkom i 2021, afsatte selskabet ressourcer til bedre at kunne vurdere konsekvenserne af de vejrmæssige hændelser fremover og hvilke risikonedsættende tiltag, der er nødvendige for at sikre selskabets anlæg på lang sigt.

Selskabet gennemfører løbende reinvesteringer, der har til formål at sikre, at Metroens væsentligste aktiver oppebærer sin økonomiske og funktionelle værdi. De væsentligste risici, der søges afhjulpet i forbindelse med reinvesteringer, er, at arbejdet kan påvirke driftspålideligheden og derigennem også kundeoplevelsen.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Compliance

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Ejerforhold

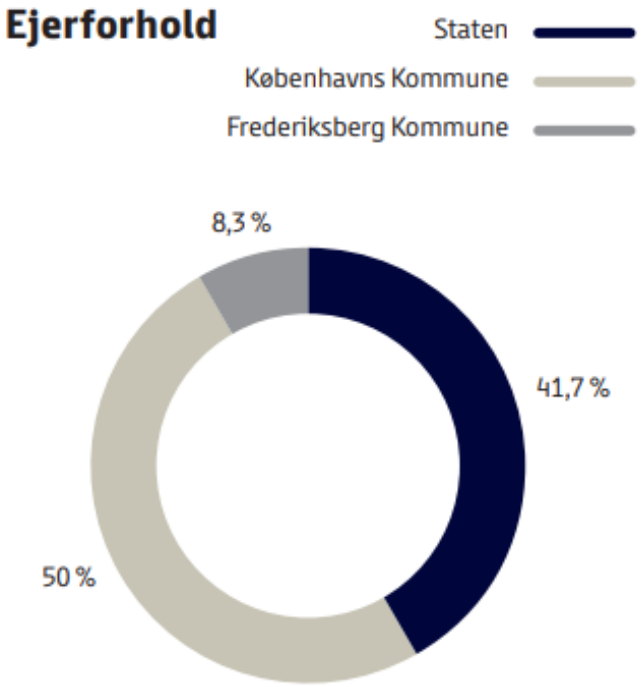
Metroselskabet er stiftet pr. 1. januar 2007 med hjemmel i lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

Metroselskabet drives på et forretningsmæssigt grundlag og skal bl.a. stå for drift og vedligeholdelse af den samlede metro. Herudover skal selskabet varetage projektering, udbygning og anlæg af metro i København og på Frederiksberg. Metroselskabet stiller desuden de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetagelse af Hovedstadens Letbane I/S' virksomhed.

Metroselskabet kan drive anden virksomhed, der har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med metroaktiviteterne. Det betyder ift. udviklingsområdet omkring stationen ved København Syd, at selskabet – som fastlagt i kapitel 3 c i lov om en Cityring - bl.a. kan udnytte byggeretten over banearealet og udvikle området med de nødvendige ejendomsretlige dispositioner.

Metroselskabet er et interessentskab og ejes af staten ved Transportministeriet, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Bestyrelsen er selskabets øverste ledelse og har ansvaret for, at Metroselskabet opfylder de formål, som lovgivningen har opstillet. Bestyrelsen ansætter direktionen, som er daglig ansvarlig for selskabets virksomhed, og som ansætter de fornødne medarbejdere samt rapporterer til bestyrelsen.

Bestyrelsen består af ni medlemmer, der udpeges for en periode på fire år. Staten og Københavns Kommune udpeger hver tre medlemmer, mens Frederiksberg Kommune udpeger ét medlem samt en suppleant. Ud over de af ejerne udpegede medlemmer vælger selskabets medarbejdere to medlemmer til bestyrelsen. I 2021 blev der afholdt otte møder i bestyrelsen og henholdsvis fire og tre møder i bestyrelsens risikokomite og revisionskomite samt to møder i bestyrelsens vederlagskomite.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Metroselskabets bestyrelse 2022

Jørn Neergaard Larsen
1949

Tiltrådt 12. januar 2017
Valgperiode udløber senest 30. april 2025
Formand for bestyrelsen
Formand for risikokomitéen
Formand for vederlagskomitéen

Udpeget af staten v/transportministeren

Vederlag for 2021: 500.000 kr.

Lars Weiss
1971

Tiltrådt 1. januar 2022
Valgperiode udløber 31. december 2025
Næstformand
Medlem af risikokomitéen
Medlem af vederlagskomitéen

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation
Vederlag for 2021: 0 kr.

Tillidshverv
- Medlem af Økonomiudvalget
- Medlem af Beskæftigelses- og Integrationsudvalget

Michael Vindfeldt
1981

Tiltrådt 1. januar 2022
Valgperiode udløber 31. december 2025
Næstformand
Medlem af risikokomitéen
Medlem af revisionskomitéen
Medlem af vederlagskomitéen

Udpeget af Frederiksberg Kommune
Borgmester i Frederiksberg Kommune

Vederlag for 2021: 0 kr.

Tillidshverv
- Næstformand i Hovedstadens Beredskab
- Lokalrådet for Frederiksberg
- Kredsrådet Københavns Politi

Birgitte Brinch Madsen
1963

Tiltrådt 1. april 2014
Valgperiode udløber senest 30. april 2022
Bestyrelsesmedlem
Formand for revisionskomitéen
Medlem af vederlagskomitéen

Udpeget af staten v/transportministeren
Direktør

Vederlag for 2021: 237.000 kr.

Tillidshverv
– Bestyrelsesformand i Oreco A/S
– Bestyrelsesformand i RUM A/S
– Bestyrelsesmedlem i Holte Fjernvarme a.m.b.a.
– Bestyrelsesmedlem i Investeringsforeningen Danske Invest og tilhørende fonde
– Bestyrelsesmedlem i Nordsøfonden
– Bestyrelsesmedlem i DEIF A/S
– Bestyrelsesmedlem i John Wood plc.
– Bestyrelsesmedlem i Arkil Holding
– Bestyrelsesmedlem i Hovedstadens Letbane I/S

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Harald Børsting
1952

Tiltrådt 1. april 2014
Valgperiode udløber senest 30. april 2022
Bestyrelsesmedlem

Udpeget af staten v/transportministeren

Vederlag for 2021: 135.000 kr.

Tillidshverv
- Bestyrelsesmedlem i Refshaleøens Holding
- Bestyrelsesmedlem i Refshaleøens Ejendomsselskab

Anette Alm
1982

Tiltrådt 1. januar 2022
Valgperiode udløber 31. december 2025
Bestyrelsesmedlem

Valgt af medarbejderne i Metroselskabet
Sekretær
Vederlag for 2021: 0 kr.

Helle Bonnesen
1963

Tiltrådt 1. januar 2022
Valgperiode udløber 31. december 2025
Bestyrelsesmedlem
Medlem af revisionskomiteen

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

Vederlag for 2021: 0 kr.

Tillidshverv
- Medlem af Teknik- og Miljøudvalget
- Medlem af Beskæftigelses- og Integrationsudvalget

Lone Loklindt
1960

Udpeget af Frederiksberg Kommune
Suppleant

Troels Christian Jakobsen
1969

Tiltrådt 6. april 2021
Valgperiode udløber 31. december 2025
Bestyrelsesmedlem

Udpeget af Københavns Kommune
Manuskriptforfatter og instruktør

Vederlag for 2021: 100.000 kr.

Tillidshverv
-
-

Kirsten Eljena Thomsen
1970

Tiltrådt 12. februar 2021
Valgperiode udløber 31. december 2025
Bestyrelsesmedlem

Valgt af medarbejderne i Metroselskabet
Senior Procurement & Contracts Manager

Vederlag for 2021: 120.000 kr.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Afgåede bestyrelsesmedlemmer i 2021

Andreas Keil
1979

Tiltrådt 29. oktober 2020
Fratrådt 31. december 2021
Næstformand
Medlem af risikokomitéen
Medlem af vederlagskomitéen

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

Vederlag for 2021: 358.000 kr.

Tillidshverv
- Medlem af Teknik- og Miljøudvalget.

Peter Jensen
1963

Tiltrådt 1. januar 2014
Fratrådt 31. december 2021
Bestyrelsesmedlem

Valgt af medarbejderne i Metroselskabet
Driftsingeniør

Vederlag for 2021: 135.000 kr.

Jørgen Glenthøj
1955

Tiltrådt 15. januar 2009
Fratrådt 31. december 2021
Næstformand
Medlem af risikokomitéen
Medlem af revisionskomitéen
Medlem af vederlagskomitéen

Udpeget af Frederiksberg Kommune
Medlem af kommunalbestyrelsen i Frederiksberg Kommune

Vederlag for 2021: 358.000 kr.

Tillidshverv
- Medlem af bestyrelsen i KOMBIT

Ali Hansen
1960

Tiltrådt 1. januar 2018
Fratrådt 31. december 2021
Bestyrelsesmedlem

Medlem af revisionskomitéen

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation
Vederlag for 2021: 169.000 kr.

Tillidserhverv
- Medlem af Økonomiudvalget
- Medlem af Sundheds- og Omsorgsudvalget
- Medlem af valgbestyrelsen for Københavns Kommune

Fanny Broholm
1988

Tiltrådt 1. januar 2018
Fratrådt 5. april 2021
Bestyrelsesmedlem

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

Vederlag for 2021: 35.000 kr.

Tillidshverv
- Medlem af Teknik- og Miljøudvalget
- Bestyrelsesmedlem i CTR
- Gruppeforperson for Alternativet, København

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Bestyrelsens evalueringsprocedure
Metroselskabets bestyrelse evaluerer én gang årligt bestyrelsens arbejde. Evalueringen afholdes uden deltagelse af direktionen eller medlemmer af Metroselskabets direktørgruppe. Forud for evalueringen fremsendes et evalueringsskema, der danner baggrund for evalueringsdrøftelserne.

Bestyrelsen er tilfredse med den strategiske ledelse og den information, den får i forhold til selskabets styring.

Bestyrelsen bemærkede, at den ikke fandt det tilfredsstillende, at der er igangsat et nyt arbejde om fordelingen af indtægter mellem trafikselskaberne i hovedstaden, så kort tid efter afskaffelsen af dobbeltfaktormodellen, der betød ændringer i bl.a. selskabets langtidsøkonomi og finansieringsstrategi. Ændringerne i indtægtsdelingen vil have store konsekvenser for Metroselskabets fremtidige afregning ift. passagerindtægter og udgør derfor en stor risiko for selskabet.

Metroselskabets bestyrelse bemærkede også, at den er opmærksom på selskabets fortsatte udvikling som et driftsselskab, og at det skal sikres, at der afsættes de fornødne ressourcer til at varetage denne opgave.

Det er bestyrelsens vurdering, at sammensætningen er velafbalanceret og bestyrelsens forskellige kompetencer er en styrke for bestyrelsesarbejdet. Det er bestyrelsens vurdering, at samarbejdet er godt både i bestyrelsen såvel som i forhold til direktionen og selskabet.

Deltagelse i bestyrelses- og komitemøder 2021

	Bestyrelsesmøder	Revisionskomite	Risikokomite	Vederlagskomite
	8 møder	3 møder	4 møder	2 møder
Jørn Neergaard Larsen	8/8		4/4	2/2
Andreas Keil	8/8		4/4	2/2
Jørgen Glenthøj	8/8	3/3	4/4	2/2
Birgitte Brinch Madsen	8/8	3/3		2/2
Harald Børsting	8/8			
Ali Hansen	8/8	3/3		
Fanny Broholm *)	1/8			
Troels Christian Jakobsen **)	5/8			
Peter Jensen	8/8			
Kirsten Eljena Thomsen	8/8			

*) Fanny Broholm fratrådte den 5. april 2021. Der er afholdt 2 bestyrelsesmøder forud for denne dato.

**) Troels Christian Jakobsen tiltrådte den 6. april 2021. Der er afholdt 6 bestyrelsesmøder efter denne dato.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Metroselskabets direktion

Selskabets direktion:

Henrik Plougmann Olsen
1968
Administrerende direktør

Tillidshverv
- Bestyrelsesmedlem i Rejsekort A/S
- Bestyrelsesmedlem i DGI-byen
- Medlem af Repræsentantskabet, Københavns Universitet

Selskabets direktion supporteres af en direktørgruppe bestående af:

Erik Skotting
1957
Direktør

Rebekka Nymark
1970
Direktør

Louise Høst
1977
Direktør

Compliancetest af Metroselskabet

God selskabsledelse
Metroselskabet gennemfører årligt en compliancetest af Metroselskabets ledelsesdokumenter ift. de anbefalinger, der er til god selskabsledelse i Statens ejerskabspolitik (senest opdateret 2015) og Anbefalinger for god Selskabsledelse fra Komitéen for god Selskabsledelse (senest opdateret december 2020).

Compliancetesten omfatter bl.a. selskabets vedtægt, bestyrelsens forretningsorden, kommissorier for bestyrelsens udvalg og de finansielle styringsdokumenter. I compliancetesten vurderes det om selskabets ledelsesdokumenter lever op til de krav, der er omkring god selskabsledelse. Bestyrelsen behandler efterfølgende resultatet af compliancetesten og drøfter, hvorvidt der evt. er grundlag for ændringer i ledelsesdokumenterne.

Testen for 2022 har vist, at selskabets ledelsesdokumenter opfylder anbefalingerne og dermed er i compliance.

Samfundsansvar
Metroselskabet arbejder også systematisk med selskabets strategier inden for samfundsansvar. Metroselskabet har tilsluttet sig FN Global Compact og udarbejder således en selvstændig afrapportering på samfundsansvar uafhængigt af ledelsesberetningen i en CSR-rapport, som er indsendt til FN. Metroselskabets afrapportering på samfunds-ansvar i henhold til årsregnskabslovens § 99a, stk. 7, indgår ligeledes i Metroselskabets CSR-rapport 2020.

Metroselskabets CSR-rapport kan læses her: https://m.dk/csr

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Regnskabspraksis 2021

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Regnskabsgrundlag

Årsrapporten for Metroselskabet I/S er aflagt i overensstemmelse med den danske årsregnskabslovs bestemmelser for klasse D-virksomheder. Årsregnskabslovens skemakrav til resultatopgørelsen er tilpasset for bedre at vise resultatdannelsen.

Regnskabsperioden er den 1. januar til 31. december 2021. Årsrapporten er aflagt i tusinder kr. Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år bortset fra mindre præciseringer.

Generelt om indregning og måling

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

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

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

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

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

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

Omregning fremmed valuta

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

Afledte finansielle instrumenter

Afledte finansielle instrumenter måles ved første indregning i balancen til kostpris og efterfølgende til dagsværdi. Afledte finansielle instrumenter indregnes under henholdsvis andre tilgodehavender og anden gæld.

Ændringer i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af dagsværdien af et indregnet aktiv eller en indregnet forpligtelse, indregnes i resultatopgørelsen sammen med ændringer i værdien af det sikrede aktiv eller den sikrede forpligtelse.

For afledte finansielle instrumenter, som ikke opfylder betingelserne for behandling som sikringsinstrumenter, indregnes ændringer i dagsværdi løbende i resultatopgørelsen som finansielle posterResultatopgørelsen

Resultatopgørelsen

Indtægter

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

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

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

Andre driftsindtægter omfatter indtægter fra administration og varetagelse af bygherreorganisationen for Hovedstadens Letbane, salg af rådgiverydelser, leje af arbejdspladser og mindre

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

indtægter fra bl.a. lejemål, samt i 2021 kompensation fra staten som følge af COVID-19.

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

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

Andre eksterne omkostninger
Under andre eksterne omkostninger indgår omkostninger til administration, herunder kontorhold mv.

Finansielle poster og markedsværdiregulering
Finansielle poster indeholder renter, realiserede og urealiserede valutakursreguleringer samt værdireguleringer af interessentskabets lån, placeringer og afledte finansielle instrumenter, der måles til dagsværdi.

Selskabsskat
Interessentskabet er ikke skattepligtigt.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Balancen

Materielle anlægsaktiver

Anlæg af Metro

Anlæg under opførelse i form af anlæg af Metro måles som medgåede omkostninger til forundersøgelser, projektering og anlæg samt værdi af eget arbejde indtil det tidspunkt, aktivet er klar til brug. Der afskrives ikke på Metro under udførelse, men der foretages nedskrivning under hensyntagen til genindvindingsværdien, jf. afsnittet om værdiansættelse af anlægsaktiver.

Metro i drift

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

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

Tunnel og skal af underjordiske stationer	100 år
Andre faste anlæg	50 år
Rullende materiel, mekaniske og elektriske installationer	25 år
Øvrige tekniske installationer	10 år
Mindre anlægskomponenter	3 år

Tunnel og skal af underjordiske stationer afskrives dog maksimalt i perioden indtil 2102, som er slutåret for den forventede regnskabsmæssige levetid i værdiansættelsen af den samlede metro. En del af aktivet vil herefter have en scrapværdi for den resterende brugstid.

Forventede brugstider og scrapværdier revurderes årligt og ændres, hvis der er sket en væsentlig ændring i vurderingen.

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

Grunde, Bygninger, driftsmidler og inventar

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

IT-udstyr	3 år
Inventar og driftsmidler i øvrigt	5 år
Midlertidigt kontorbyggeri	15 år

Scrapværdier og brugstider revurderes årligt og ændres, hvis der er sket væsentlige ændringer.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen.

Værdiansættelse af anlægsaktiver

Den regnskabsmæssige værdi af anlægsaktiver gennemgås årligt for at afgøre, om der er indikation af værdiforringelse ud over det, som udtrykkes ved afskrivning. Hvis dette er tilfældet, gennemføres en nedskrivningstest til afgørelse af, om genindvindingsværdien er lavere end den regnskabsmæssige værdi, og der nedskrives til denne lavere genindvindingsværdi.

Genindvindingsværdien er den højeste af enten nettosalgsprisen fratrukket salgsomkostninger eller kapitalværdien. Ved opgørelse af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme frem til 2102 til nutidsværdi.

Genindvindingsværdien måles samlet for nært tilknyttede aktiver omfattende såvel anlæg under udførelse som de idriftsatte anlæg, da de vil udgøre en samlet pengestrømsfrembringende enhed. Nedskrivningen indregnes i resultatopgørelsen.

Finansielle anlægsaktiver

Kapitalandele

Kapitalandele indregnet under finansielle anlægsaktiver – omfatter ikke børsnoterede aktier – måles ved første indregning til kostpris. Kapitalandele nedskrives til genindvindingsværdi, såfremt denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

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

Omsætningsaktiver
Ejendomme
Ejendomme måles til kostpris.

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

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

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

Langfristede gældsforpligtelser
Langfristet gæld måles på tidspunktet for lånoptagelse til kostpris svarende til det modtagne provenu efter fradrag af afholdte transaktionsomkostninger. Efterfølgende måles gæld til amortiseret kostpris, medmindre der foretages sikring af gældsforpligtelsernes dagsværdi.

Gældsforpligtelser, der er sikret for ændringer i dagsværdien, hvor effektiviteten af denne sikring kan dokumenteres, måles efterfølgende til dagsværdi. Ændringer i dagsværdien indregnes i resultatopgørelsen under regnskabsposten markedsværdiregulering sammen med ændringer i dagsværdien af sikringsinstrumenterne.

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

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

Pengestrømsopgørelse
Pengestrømsopgørelsen viser pengestrømme vedrørende drift, investeringer og finansiering samt interessentskabets likvider ved årets begyndelse og slutning.

Pengestrømme vedrørende driftsaktiviteter præsenteres efter den indirekte metode og opgøres som driftsresultat reguleret for ikke-kontante driftsposter samt ændring i tilgodehavender og gæld vedrørende drifts-aktiviteten.

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

Pengestrømme vedrørende finansieringsaktiviteter omfatter ændringer i tilgodehavender og gæld vedrørende finansieringsaktiviteten samt nettofinansieringsomkost-ninger.

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortfristede værdipapirer.

Segmentoplysninger
Der gives oplysninger på forretningssegmenter (primært segment). Interessentskabet driver kun erhvervsmæssig virksomhed i Danmark. Segmentoplysningerne følger interessentskabets interne økonomistyring jf. note 20.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Resultatopgørelse

for perioden 1. januar - 31. december 2021 (alle tal i 1.000 kr.)

	Note	**2021**	**2020**
Indtægter			
Metroens takstindtægter	2	805.357	863.760
Metroens driftsindtægter	2	29.479	90.801
Værdi af eget arbejde		136.627	172.333
Andre driftsindtægter	3	783.128	809.336
Indtægter i alt		**1.754.591**	**1.936.230**
Omkostninger			
Metroens driftsomkostninger	2	-1.095.341	-1.121.415
Personaleomkostninger	4	-235.308	-248.193
Andre eksterne omkostninger		-42.637	-42.860
Omkostninger i alt		**-1.373.287**	**-1.412.468**
Resultat før af- og nedskrivninger		**381.304**	**523.762**
Afskrivninger	5	-442.224	-791.900
Nedskrivninger	5	-12.214.546	-637.655
Af- og nedskrivninger i alt		**-12.656.766**	**-1.429.556**
Resultat før finansielle poster		**-12.275.470**	**-905.794**
Finansielle poster			
Finansielle indtægter	6	374.468	298.701
Finansielle omkostninger	6	-754.540	-629.183
Finansielle poster i alt		**-380.071**	**-330.482**
Resultat før markedsværdiregulering		**-12.655.537**	**-1.236.276**
Markedsværdiregulering	6	930.559	-1.538.417
Årets resultat		**-11.724.979**	**-2.774.693**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Balance

Pr. 31. december 2021 (alle tal i 1.000 kr.)

Aktiver

	Note	**2021**	**2020**
ANLÆGSAKTIVER			
Materielle anlægsaktiver			
Anlæg af metro	7	3.607.721	3.805.488
Metro i drift	8	10.537.181	21.176.806
Grunde og bygninger	9	68.328	36.706
Materielle anlægsaktiver i alt		**14.213.231**	**25.019.000**
Finansielle anlægsaktiver			
Andre kapitalandele	10	25.258	25.158
Tilgodehavender	11	2.092.740	2.049.867
Tilgodehavende ejerindskud	12	14.337.400	0
Afledte finansielle instrumenter	13	2.506.116	4.663.560
Finansielle anlægsaktiver i alt		**18.961.515**	**6.738.585**
Anlægsaktiver i alt		**33.174.746**	**31.757.585**
OMSÆTNINGSAKTIVER			
Ejendomme	14	16.430	8.097
Tilgodehavender	15	1.211.432	1.981.488
Tilgodehavende ejerindskud	16	437.138	302.855
Værdipapirer	17	6.251.739	7.160.321
Likvide beholdninger	17	440.624	0
Omsætningsaktiver i alt		**8.357.362**	**9.452.761**
AKTIVER I ALT		**41.532.108**	**41.210.346**

Pr. 31. december 2021 (alle tal i 1.000 kr.)

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Passiver

	Note	2021	2020
KAPITALINDESTÅENDE			
Primo		-5.639.066	-3.347.373
Årets tilgang		3.193.521	-2.291.693
Kapitalindestående i alt		**-2.445.545**	**-5.639.066**
LANGFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSER			
Langfristet gæld	18	29.243.276	30.977.551
Afledte finansielle instrumenter	18	8.562.797	10.777.456
Langfristede gældsforpligtelser i alt		**37.806.073**	**41.755.007**
KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSER			
Kortfristet del af langfristet gæld	18	5.139.355	4.279.412
Banklån	17	0	5.225
Leverandørgæld		519.336	302.669
Forudbetalt kunder	19	87.105	82.239
Anden gæld	20	425.784	424.860
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		**6.171.580**	**5.094.405**
Gældsforpligtelser i alt		**43.977.653**	**46.849.412**
PASSIVER I ALT		**41.532.108**	**41.210.346**

Segmentoplysninger	21
Forslag til resultatdisponering	22
Begivenheder efter statusdagen	23
Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser	24
Revisions- og rådgivningshonorar	25
Nærtstående parter	26
Valuta-, rente- og kreditrisiko	27
Lån og afledte finansielle instrumenter	28

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Egenkapitalopgørelse

(alle tal i 1.000 kr.)

	Indskud eksiste-rende Metro	*Ejerindskud*	*Reserve for ikke indbetalt ejerindskud*	*Overført resultat inden MVR*	*Kapitalindestående ekskl. MVR*	*Markedsværdi-regulering (MVR)*	**I alt**
Primo 2020	660.857	16.230.508	0	-13.211.019	3.680.345	-7.027.715	-3.347.373
Kapitalindskud	0	483.000	0	0	483.000	0	483.000
Overført fra årets resultat	0	0	0	-1.236.276	-1.236.276	-1.538.417	-2.774.693
Primo 2021	660.857	16.713.508	0	-14.447.295	2.927.069	-8.566.131	-5.639.066
Kapitalindskud	0	278.400	14.640.100	0	14.918.500	0	14.918.500
Overført fra årets resultat	0	0	0	-12.655.537	-12.655.537	930.559	-11.724.979
Ultimo	**660.857**	**16.991.908**	**14.640.100**	**-27.102.832**	**5.190.032**	**-7.635.572**	**-2.445.545**

De seneste 5 års kapitalindskud kan specificeres således:

	2021	2020	2019	2018	2017
Primo	16.713.508	16.230.508	15.989.508	15.543.580	15.543.580
Kapitalforhøjelse	14.918.500	483.000	241.000	445.928	0
Ultimo	**31.632.008**	**16.713.508**	**16.230.508**	**15.989.508**	**15.543.580**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har i 2016 indgået aftale om finansiering af en underjordisk metrostation ved København Syd. Ejerindskuddet på 446 mio. kr. er i 2018 overført til kapitalindskud i forbindelse med indgåelse af de store anlægskontrakter på M4 Sydhavn i marts 2018.
Staten og Københavns Kommune har i 2019 frigivet en andel af korrektionsreserve på 10 pct. vedrørende M4 Sydhavn. Den frigivne andel af korrektionsreserven er således overført til kapitalindskud i 2019.

Staten har i 2021 foretaget kapitalindskud i Metroselskabet på 14,9 mia. kr. med årlige betalinger i perioden fra 2021-2060. Aftalen om indskud er indgået i forbindelse med afskaffelse af den såkaldte dobbeltfaktormodel i indtægtsdelingen i den kollektive trafik i hovedstadsområdet pr. 1. januar 2021. Staten har til sikkerhed for betalingerne udsted et gældsbrev på 14,9 mia. kr.

Ejernes samlede kapitalindskud udgør 31,6 mia. kr.

Metroselskabet er et interessentskab, hvor ejerne hæfter 100 pct. for selskabet. En negativ egenkapital i selskabet medfører ikke behov for yderligere indskud fra ejerne, da Metroselskabet fortsat kan servicere sin gæld som planlagt.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Pengestrømsopgørelse

(alle tal i 1.000 kr.)

	Note	2021	2020
Pengestrømme fra driftsaktivitet			
Metroens takstindtægter		805.357	863.760
Metroens driftsindtægter		29.479	90.801
Andre driftsindtægter		783.128	809.336
Metroens driftsomkostninger		-1.095.341	-1.121.415
Personaleomkostninger		-235.308	-248.193
Andre eksterne omkostninger		-42.637	-42.860
Ændring i tilgodehavender		32.086	51.624
Ændring i leverandørgæld		216.664	10.810
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt		**493.427**	**413.863**
Pengestrømme fra investeringsaktivitet			
Investeringer i anlæg af metro		-1.675.370	-2.034.587
Investeringer i bygninger og grunde		-47.437	-2.162
Køb og salt af værdipapirer (ekskl. værdiregulering)		895.054	-493.847
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt		**-827.753**	**-2.530.596**
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet			
Lånoptagelse, netto (ekskl. værdiregulering)		49.420	2.658.103
Indbetaling fra ejere		278.400	483.000
Ændring i tilgodehavender fra finansieringsaktiviteter		863.519	-872.290
Anden gæld		5.790	68.172
Nettofinansieringsomkostninger (ekskl. værdiregulering)		-416.954	-403.083
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt		**780.174**	**1.933.902**
Ændring i likvider		445.849	-182.831
Likvider primo		-5.225	177.606
Likvider ultimo		**440.624**	**-5.225**

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af årsregnskabets øvrige bestanddele.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Regnskab

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Note 1 Særlige forhold

Ophævelse af dobbeltfaktormodellen

I overensstemmelse med den politiske aftale om anlæg af M3 Cityringen fra 2005 indførtes den såkaldte dobbeltfaktormodel i indtægtsdelingen i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Modellen blev indført med "Bekendtgørelse om deling af billetindtægter i Hovedstadsområdet" og indgik som en del af de daværende finansielle forudsætninger ved stiftelsen af Metroselskabet. Efter dobbeltfaktormodellen tilføres Metroselskabet en højere andel af billetindtægterne end passagerantallet alene tilsiger. Ved ændring af "Bekendtgørelse om deling af billetindtægter i Hovedstadsområdet" er dobbeltfaktormodellen ophævet pr. 1. januar 2021.

Baseret på de forudsætninger, der lå til grund for beslutningsgrundlaget for M3 Cityringen, vil den gennemsnitlige, fremadrettede økonomiske effekt af ændringen af bekendtgørelsen være, at Metroselskabets indtægtsgrundlag reduceres med årlige beløb i størrelsesordenen 278-384 mio. kr. årligt eller i alt 14,9 mia. kr. for perioden fra 2021-2060.

Parallelt med ændringen af bekendtgørelsen har staten i 2021 foretaget et kapitalindskud og til sikkerhed for ejerindskuddet har Transportministeriet udstedt et gældsbrev til Metroselskabet på 14,9 mia. kr. med årlige betalinger i perioden fra 2021-2060. Staten overholder herved fortsat sin forpligtelse i henhold til den politiske aftale om anlæg af M3 Cityringen fra 2005 i forbindelse med stiftelsen af Metroselskabet.

Ændringen af bekendtgørelsen har i årsregnskabet for 2021 betydning for selskabets beregning af genindvindingsværdi, der således har resulteret i en samlet regnskabsmæssig nedskrivning af anlægsaktiverne med i alt 12,2 mia. kr. Selskabets egenkapital tilføres jf. ovenfor et ejerindskud fra staten på 14,9 mia. kr., hvorved den samlede egenkapital inkl. årets resultat forbedres positivt i 2021 med i alt 3,2 mia. kr.

COVID-19 kompensation i 2021

Metroselskabet har i 2021 igen haft en væsentlig samfundsmæssig opgave med at opretholde en metrodrift, hvor der blev sikret tilvejebringelse af transportmulighed til passagerer med behov herfor f.eks. passagerer med arbejde i sundhedssektoren eller lign., hvor alle myndighedskrav blev opfyldt, og passagerne kunne føle sig trygge på trods af COVID-19. I overensstemmelse med aktstykke 133 tiltrådt af Finansudvalget den 17. december 2021 har staten i den forbindelse kompenseret selskabet for økonomiske konsekvenser som følge af COVID-19, med udgangspunkt i følgende kategorier:

A. *Mindreindtægter fra billetter og kontrolafgifter sammenlignet med budgetterede tal for 2021.*
B. *Merudgifter til indsættelse af ekstrakapacitet for at sikre afstand mellem passagererne i overensstemmelse med konkrete statslige opfordringer hertil som følge af COVID-19.*
C. *Merudgifter til rengøring af materiel og faciliteter, der følger direkte af COVID-19.*
D. *Merudgifter forbundet med passagerkommunikation om COVID-19-hensigtsmæssig adfærd*
E. *Merudgifter forbundet med såkaldt "crowd control" på stationer mv., som følger direkte af COVID-19.*
F. *Øvrigt.*

Økonomiske konsekvenser af COVID-19 kompenseret af staten

Mio. kr.	
Mindreindtægter	788,6 mio. kr.
Merudgifter til ekstrakapacitet	0,0 mio. kr.
Merudgifter til værnemidler mv.	35,6 mio. kr.
Merudgifter til kommunikation	0,4 mio. kr.
Merudgifter til "crowd control"	3,8 mio. kr.
Øvrigt	-119,9 mio. kr.
Samlet kompensation	708,5 mio. kr.

Ad. A:

I selskabets oprindelige budget for 2021 forventedes det, at i alt 136,6 mio. passagerer ville rejse med Metroen i løbet af året. Det samlede realiserede antal passagerer i Metroen i 2021 har udgjort 73,4 mio.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Som konsekvens af tiltagene i samfundet har den afregning pr. passager, som selskabet har modtaget fra takstfællesskabet i hovedstadsområdet, heller ikke svaret til forventningerne. Selskabet har således modtaget en gennemsnitlig afregning pr. passager på 10,91 kr., hvilket er 0,65 kr. mindre end budgetteret. Årsagen til den lavere afregning kan primært henføres til, at rejse-mønsteret og rejselængden blandt de passagerer, der har rejst med Metroen under pandemien i 2021, har været anderledes end tidligere år.

De opgjorte mindreindtægter er således baseret på en opgørelse af forskellen mellem selskabets samlede budgetterede takstindtægter på 1.616,0 mio. kr. for hele 2021 og de realiserede takstindtægter for hele 2021 på 827,3 mio. kr. En mindreindtægt på i alt 788,6 mio. kr.

Ad. B-E:

Som følge af myndighedernes anbefalinger ift. COVID-19 har Metroen i løbet af året kørt med en ekstraordinær drift, hvor der i perioder bl.a. har været indsat flere tog i drift, ligesom der har været ekstra mandskab til bl.a. at yde *crowd control* for at forebygge for mange passagerer i tog eller på stationer. Herudover har selskabet tilpasset kommunikationen om Metroen i tog og på stationer, rengøringen på stationer, flere tog, og der er sat håndsprit op på alle stationer.

De opgjorte merudgifter for 2021 er baseret på registrerede omkostninger som følger direkte af COVID-19. Ledelsen har i forhold til selskabets budget vurderet, at selskabet samlet set ikke har haft meromkostninger, der kan henføres til den ekstra kapacitet. Omkostningerne til indsættelse af flere tog i driften er derfor udeholdt af opgørelsen.

Ad. F:

Metroselskabet har i opgørelsen af kompensationsbeløbet i 2021 indsat et punkt F – "Øvrigt", som ikke direkte fremgår af aktstykke 133. Under "Øvrigt" indgår der på tilsvarende vis som ved opgørelsen af kompenstionsbeløbet i 2020 opgjorte modgående mindreudgifter.

Som følge af COVID-19 har nettoomkostningerne til driftsoperatørerne været lavere i 2021. Nettoomkostningerne udgør på den ene side indtægter for udlejning af Metroen til driftsoperatørerne og på den anden side kontraktbetalinger til driftsoperatørerne. Begge dele har været lavere i 2021 som følge af COVID-19. Derudover har selskabet som følge af det lavere antal passagerer afregnet lavere afgifter i relation til takstindtægterne, herunder primært vedrørende rejsekort.

De opgjorte mindreudgifter er baseret på en opgørelse af forskellen mellem selskabets budget-terede omkostninger til de nævnte poster og de tilsvarende realiserede omkostninger for 2021, herunder:

- er det vurderet, at den samlede mindreudgift for året kan henføres til tiltagene i samfundet i forbindelse med COVID-19
- er det vurderet, at Metroselskabet ikke har andre mindreudgifter som følge af reduceret drift end betaling til driftsoperatører og afgifter i relation til takstindtægterne, jf. ovenfor

Ad. G:

Samlet har selskabet således haft indtægtstab, merudgifter og mindreudgifter for i alt 708,5 mio. kr. Beløbet kompenseres af staten og er indregnet under "Andre driftsindtægter". Selskabets samlede regnskabsmæssige resultat for 2021 er således ikke væsentlig påvirket af konsekvenserne af pandemien.

Transportministeriet har udbetalt 790 mio.kr. aconto i december 2021. Forskellen mellem acontobeløb fra Transportministeriet og den opgjorte samlede kompensation afregnes overfor Transportministeriet, når selskabets årsrapport for 2021 er godkendt.

Transportministeriet har endnu ikke godkendt Metroselskabets opgørelse af COVID-19 kompensation. Dette forventes at ske i 1. halvår 2022.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Note 2 Driftsresultat for den idriftsatte Metro

(alle tal i 1.000 kr.)	2021	2020
Metroens takstindtægter	**805.357**	**863.760**
Metroens driftsindtægter		
Udlejning af Metro	29.154	90.482
Øvrige indtægter	326	319
Metroens driftsindtægter i alt	**29.479**	**90.801**
Andre driftsindtægter	**744.821**	**751.957**
Indtægter i alt	**1.579.657**	**1.706.518**
Metroens driftsomkostninger		
Betaling for drift	-1.049.546	-1.066.659
Kontraktstyring mv.	-31.044	-37.611
Øvrige omkostninger	-14.751	-17.146
Metroens driftsomkostninger i alt	**-1.095.341**	**-1.121.415**
Administrationsomkostninger	**-103.011**	**-61.319**
Omkostninger i alt	**-1.198.352**	**-1.182.735**
Resultat før afskrivninger	**381.304**	**523.783**
Afskrivninger	-442.224	-791.900
Nedskrivninger/tilbageførsel af nedskrivning (Rejsekort og Rejseplan A/S)	101	2.055
Resultat før finansielle poster	**-60.819**	**-266.062**

Jf. segmentoplysninger i note 21.
Interessentskabet har udliciteret driften af Metroen. Lejebetalingen afhænger af Metroens samlede driftsresultat. I 2021 har Metroen haft 73,4 mio. passagerer (63,7 mio. i 2020). Takstindtægterne i 2021 er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt på 10,91 kr. (13,07 kr. i 2020).

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Note 3 Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter omfatter indtægter fra administration og varetagelse af bygherreorganisation for Hovedstadens Letbane I/S på 56 mio. kr. (57,3 mio. kr. i 2020), salg af rådgiverydelser, leje af arbejdspladser og mindre indtægter fra bl.a. lejemål.
Derudover består andre driftsindtægter i 2021 af kompensation fra staten som følge af COVID-19 med 708,5 mio. kr. (747,1 mio. kr. i 2020) og en indtægt på 13,1 mio. kr. vedrørende salg af arealer ved Fasanvej Station.

Note 4 Personaleomkostninger

(alle tal i 1.000 kr.)	2021	2020
Lønninger og honorarer	191.420	203.031
Pensioner	31.369	32.056
Udgifter til social sikring	4.285	5.562
Øvrige personaleomkostninger	8.234	7.543
Personaleomkostninger i alt	**235.308**	**248.193**
Heraf udgør:		
Løn til direktionen	2.458	2.446
Øvrige udbetalinger til direktionen	350	167
Pension til direktionen	430	428
Honorar til bestyrelsen	2.146	2.123
Gennemsnitligt antal medarbejdere (årsværk - 1.924 timer)	295	307
Medarbejdere ultimo (antal)	324	333

Under øvrige udbetalinger indgår resultatløn for direktionen, som udgør op til 15 pct. af ordinær løn. Resultatløn i 2021 vedrører opfyldelse af resultatmål for 2020. Målene for resultatløn fastsættes en gang årligt af selskabets vederlagskomite og skal dække det kommende regnskabsår. Resultatlønnen udbetales én gang årligt efter behandling heraf i vederlagskomitéen.
Metroselskabets opsigelsesvarsel udgør 6 måneder overfor direktionen. Derudover er der aftalt en fratrædelsesgodtgørelse for direktionen, der udgør 12 måneders løn, hvis dette ikke skyldes direktørens misligholdelse. Fratrædelsesgodtgørelse udbetales ved opsigelsesperiodens udløb.
Derudover oppebærer direktionen frie aviser, fri fastnet, fri mobil, fri hjemmeopkobling og tablet.

I vederlag til bestyrelsen indgår vederlag til revisions- og risikokomite.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Note 5 Af- og nedskrivninger

(alle tal i 1.000 kr.)	2021	2020
Afskrivninger Metro i drift	434.742	784.418
Afskrivninger bygninger, driftsmidler og inventar	7.482	7.482
Nedskrivning/tilbageførsel af nedskrivning anlæg af Metro	12.214.647	639.711
Nedskrivning/tilbageførsel af nedskrivning kapitalandele	-101	-2.055
Af- og nedskrivninger i alt	**12.656.770**	**1.429.556**

Note 6 Finansielle poster og markedsværdiregulering

(alle tal i 1.000 kr.)	2021	2020
Finansielle indtægter		
Renteindtægter fra finansielle anlægsaktiver		
Renteindtægter fra tilgodehavender	50.864	51.359
Renteindtægter fra likvid beholdning, værdipapirer, finansielle instrumenter mv.	323.604	247.342
Valutakursregulering		
Finansielle indtægter i alt	**374.468**	**298.701**
Finansielle omkostninger		
Renteudgifter	-751.751	-598.902
Valutakursregulering	-2.788	-30.281
Finansielle omkostninger i alt	**-754.540**	**-629.183**
Finansielle poster i alt	**-380.071**	**-330.482**
Markedsværdiregulering i alt	**930.559**	**-1.538.417**

Markedsværdireguleringen kan primært henføres til selskabets finansielle aftaler om renteafdækning, som er indgået med henblik på at øge budgetsikkerheden i selskabets langsigtede økonomi. Markedsværdireguleringen afhænger af renteudviklingen og er alene en regnskabsmæssig registrering, som ikke har nogen likviditetsmæssig virkning set i lyset af, at aftalerne beholdes til udløb.

Den regnskabsmæssige følsomhed vedrørende markedsværdireguleringen kan udtrykkes ved basis point value (BPV). Med selskabets nuværende finansielle portefølje (swap) udgør BPV 53 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 pct. vil medføre en stigning i markedsværdireguleringen og dermed en belastning af resultatet på 5,3 mia. kr. Tilsvarende vil en stigning i renteniveauet på 1 pct. medføre en forbedring af resultatet med 5,3 mia. kr.

Ændringen i markedsværdireguleringen fra 2020 til 2021 skyldes, at renteniveauet er steget i perioden.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Note 7 Anlæg af Metro

(alle tal i 1.000 kr.)	Idriftsatte Metro	Igang-værende anlæg	**I alt**
ANSKAFFELSESSUM			
Primo	1.079.771	4.125.822	5.205.593
Årets tilgang	472.302	1.339.695	1.811.997
Overført til Metro i drift	-7.340	0	-7.340
Ultimo	**1.544.733**	**5.465.517**	**7.010.249**
NED- OG OPSKRIVNINGER			
Primo	0	-1.400.104	-1.400.104
Årets nedskrivninger/tilbageførsel af nedskrivninger	-563.982	-1.438.442	-2.002.424
Overført nedskrivning til Metro i drift	0	0	0
Ultimo	**-563.982**	**-2.838.546**	**-3.402.528**
Regnskabsmæssig primoværdi	**1.079.771**	**2.725.718**	**3.805.488**
Regnskabsmæssig ultimoværdi	**980.752**	**2.626.971**	**3.607.721**
Regnskabsmæssig værdi af Metro i drift 31.12.2021, jf. note 8			10.537.181
Regnskabsmæssig værdi af anlæg af Metro 31.12.2021			3.607.721
Genindvindingsværdi 31.12.2021			**14.144.901**
Årets nedskrivning			**12.214.647**

Beregningen af genindvindingsværdien måles samlet for Metro i drift og anlæg af Metro, da de vil udgøre en samlet pengestrømsfrembringende enhed, når alle etaper er i drift.
Genindvindingsværdien af den samlede Metro er lavere end den bogførte værdi, hvorfor der er foretaget en nedskrivning.
Årets nedskrivninger er indregnet i resultatopgørelsen.
Genindvindingsværdien er beregnet på basis af indarbejdede forventninger til fremtiden i selskabets langtidsbudget. Der er anvendt en gennemsnitlig rente på 3,6 pct. i de første 20 år stigende til 4,6 pct. på længere sigt. Den i beregningen anvendte rente er højere end det aktuelle renteniveau i markedet, da der er indregnet et risikotillæg. Anvendelse af en lavere aktuel markedsrente ville øge den opgjorte genindvindingsværdi og dermed forbedre årets resultat. Til illustration ville anvendelse af en 1 pct. lavere rente i de første 20 år medføre, at genindvindingsværdien og dermed årets resultat ville have været 3,4 mia. kr. højere. Omvendt ville anvendelse af en 1 pct. højere rente i denne periode have medført et lavere resultat på 2,8 mia. kr.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Note 8 Metro i drift

(alle tal i 1.000 kr.)	Tunnel og skal af underjordiske stationer	Andre faste anlæg	Rullende materiel mv.	Øvrige tekniske installationer	Mindre anlægskomponenter	**I alt**
ANSKAFFELSESSUM						
Primo	15.359.782	8.442.459	8.589.358	1.674.908	845.205	34.911.710
Årets tilgang	0	0	0	7.340	0	7.340
Årets afgang	0	0	0	-7.340	0	-7.340
Ultimo	**15.359.782**	**8.442.459**	**8.589.358**	**1.674.908**	**845.205**	**34.911.710**
AF- OG NEDSKRIVNINGER						
Primo	-5.265.965	-3.185.123	-3.884.575	-886.025	-513.217	-13.734.905
Årets afskrivninger	-60.717	-67.520	-140.369	-58.701	-107.435	-434.742
Årets afgang afskrivninger	0	0	0	7.340	0	7.340
Årets nedskrivninger/tilbageførsel af nedskrivninger	-4.880.318	-2.538.709	-2.264.779	-377.277	-151.140	-10.212.223
Ultimo	**-10.207.000**	**-5.791.352**	**-6.289.723**	**-1.314.663**	**-771.792**	**-24.374.530**
Regnskabsmæssig primoværdi	**10.093.817**	**5.257.337**	**4.704.783**	**788.883**	**331.988**	**21.176.806**
Regnskabsmæssig ultimoværdi	**5.152.782**	**2.651.107**	**2.299.635**	**360.245**	**73.413**	**10.537.181**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Note 9 Grunde, bygninger, driftsmidler og inventar

(alle tal i 1.000 kr.)	Grunde	Kontor-byggeri	Driftsmidler og inventar	I alt
ANSKAFFELSESSUM				
Primo	0	112.742	1.844	114.586
Årets tilgang	39.104	0	0	39.104
Årets afgang		0	0	0
Ultimo	**39.104**	**112.742**	**1.844**	**153.690**
AFSKRIVNINGER				
Primo	0	-76.035	-1.844	-77.879
Årets afskrivninger	0	-7.482	0	-7.482
Afgang afskrivninger	0	0	0	0
Ultimo	**0**	**-83.517**	**-1.844**	**-85.361**
Regnskabsmæssig primoværdi	**0**	**36.706**	**0**	**36.706**
Regnskabsmæssig ultimoværdi	**39.104**	**29.225**	**0**	**68.328**

Metroselskabet har i 2021 frikøbt arealet ved Metrovej 5 af Udviklingsselskabet By & Havn I/S for 39,1 mio. kr.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Note 10 Andre kapitalandele

(alle tal i 1.000 kr.)	Rejsekort og Rejse-plan A/S	DOT I/S	**I alt**
ANSKAFFELSESSUM			
Primo	68.123	300	68.423
Årets tilgang	0	0	0
Årets afgang	0	0	0
Ultimo	**68.123**	**300**	**68.423**
AF- OG NEDSKRIVNINGER			
Primo	-43.265	0	-43.265
Nedskrivning/Tilbageførsel af nedskrivning	101	0	101
Ultimo	**-43.164**	**0**	**-43.164**
Regnskabsmæssig primoværdi	**24.857**	**300**	**25.158**
Regnskabsmæssig ultimoværdi	**24.958**	**300**	**25.259**

Navn	Hjemsted	Ejerandele	Selskabs-kapital
Rejsekort og Rejseplan A/S	Gladsaxe	7,16 %	121.960.400
DOT I/S	Valby	33,3%	900.000

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Note 11 Tilgodehavender, Finansielle anlægsaktiver

(alle tal i 1.000 kr.)	I alt
ANSKAFFELSESSUM	
Primo	2.049.867
Årets tilgang	0
Årets tilgang (rente mv.)	50.953
Årets afgang (afdrag)	-8.080
Ultimo	**2.092.740**
AF- OG NEDSKRIVNINGER	
Primo	0
Årets afskrivninger	0
Årets nedskrivninger	0
Ultimo	**0**
Regnskabsmæssig primoværdi	**2.049.867**
Regnskabsmæssig ultimoværdi	**2.092.740**

Metroselskabet har med henblik på at sikre anlægsentreprenøren CMT en rimelig likviditet i anlægsperioden etableret en likviditetsordning på 1,5 mia. kr. (likviditetsbro), samt mellemfinansiering af afsluttende arbejder på 591 mio. kr. CMT har stillet bankgaranti/moderselskabsgaranti for beløbene.
Derudover vedrører tilgodehavender selskabets ansvarlige lånekapital til Rejsekort og Rejseplan A/S.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Note 12 Tilgodehavender, Ejerindskud

(alle tal i 1.000 kr.)	I alt
ANSKAFFELSESSUM	
Primo	0
Årets tilgang	14.918.500
Årets tilgang (rente mv.)	0
Årets afgang (afdrag 2021 og 2022)	-581.100
Ultimo	**14.337.400**
AF- OG NEDSKRIVNINGER	
Primo	0
Årets afskrivninger	0
Årets nedskrivninger	0
Ultimo	**0**
Regnskabsmæssig primoværdi	**0**
Regnskabsmæssig ultimoværdi	**14.337.400**

Staten har i 2021 foretaget kapitalindskud i Metroselskabet på 14,9 mia. kr. med årlige betalinger i perioden fra 2021-2060. Staten har i 2021 betalt 278 mio. kr. statens betaling i 2022 på 303 mio. kr. indgår under omsætningsaktiverne. Staten har til sikkerhed for betalingerne udstedt et gældsbrev på 14,9 mia. kr.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Note 13 Afledte finansielle instrumenter

(alle tal i 1.000 kr.)	I alt
ANSKAFFELSESSUM	
Primo	0
Årets tilgang	0
Årets afgang	0
Ultimo	**0**
VÆRDIREGULERINGER	
Primo	4.663.560
Årets værdiregulering	-2.157.443
Ultimo	**2.506.116**
Regnskabsmæssig primoværdi	**4.663.560**
Regnskabsmæssig ultimoværdi	**2.506.116**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Note 14 Ejendomme

Selskabet har i forbindelse med anlæg af M3 Cityringen overtaget lejligheder ved ekspropriation. Lejlighederne er værdiansat til kostpris. Pr. 31. december 2021 har selskabet overtaget 3 lejligheder.

Ved stiftelse af Metroselskabet overtog selskabet arealer ved Forum og Fasanvej Stationer. I tilfælde af en avance ved salg af arealerne har Frederiksberg Kommune krav på en andel af avancen jf. separat aftale. Arealerne er værdiansat til nul kr. Metroselskabet har ultimo 2018 indgået en betinget salgsaftale om salg af arealerne ved Fasanvej Station. Betingelserne i aftalen er blevet indfriet i 2021 og salget endelig gennemført. Frederiksberg Kommunes avance vil blive opgjort i henhold til aftale herom og afregnet med kommune.

Den 14. oktober 2016 indgik staten v/transportministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune en aftale om finansiering af meromkostninger ved en underjordisk metrostation ved København Syd. Aftalen indebar, at staten overdrager byggeretter over banearealet ved København Syd Station til Metroselskabet som et statsligt indskud. Metroselskabet har påbegyndt arbejdet med at se på mulighederne for overdækning og byudvikling af København Syd Station. Omkostningerne hertil indgår under regnskabsposten.

Note 15 Tilgodehavender Omsætningsaktiver

Under tilgodehavender indgår bl.a. tilgodehavende moms med 83 mio. kr. og periodiserede renter med 1.017 mio. kr.

Note 16 Tilgodehavende ejerindskud Omsætningsaktiver

Tilgodehavende ejerindskud pr. 31. december 2021 omfatter tilgodehavende hos staten og vedrører finansiering af en underjordisk metrostation ved København Syd. Ejerindskuddet fra staten foretages som byggeretter og er værdiansat til 134,4 mio. kr. (120 mio. kr. i 2013-priser). Tilgodehavendet opskrives årligt med finanslovens forudsætningsindeks.

Derudover indeholder tilgodehavende statens betaling i 2022 på 303 mio. kr., jf. note 12.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Note 17 Værdipapirer og likvide beholdninger

(alle tal i 1.000 kr.)	2021	2020
Værdipapirer over 3 måneder	6.251.739	7.160.321
Værdipapirer i alt	**6.251.739**	**7.160.321**
Likvide midler	440.624	-5.225
Likvide beholdninger i alt	**440.624**	**-5.225**

Værdipapirer omfatter køb af obligationer til sikkerhedsstillelse af markedsværdierne på selskabets finansielle instrumenter.

Pr. 31. december 2021 er 5,2 mia. kr. stillet til sikkerhed.

Note 18 Langfristet gæld og kortfristet del af langfristet gæld

(alle tal i 1.000 kr.)		Lån under 1 år	Afledte finansielle instrumenter (negativ værdi)	
ANSKAFFELSESSUM				
Primo	-27.790.000	-4.150.000	0	-31.940.000
Årets tilgang	-4.700.000	-5.100.000	0	-9.800.000
Årets afgang	5.600.000	4.150.000	0	9.750.000
Ultimo	**-26.890.000**	**-5.100.000**	**0**	**-31.990.000**
VÆRDIREGULERINGER				
Primo	-3.187.552	-129.412	-10.777.456	-14.094.420
Årets værdiregulering	834.276	90.057	2.214.659	3.138.992
Ultimo	**-2.353.276**	**-39.355**	**-8.562.797**	**-10.955.428**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Regnskabsmæssig primoværdi	**-30.977.552**	**-4.279.412**	**-10.777.456**	**-46.034.419**
Regnskabsmæssig ultimoværdi	**-29.243.276**	**-5.139.355**	**-8.562.797**	**-42.945.429**

I 2021 har selskabet netto optaget lån for 50 mio. kr. nominelt. Værdien af selskabets finansielle instrumenter er indregnet i den samlede værdi af gældsforpligtelser pr. 31. december 2021. Markedsværdireguleringen af finansielle instrumenter er indregnet i resultatopgørelsen.
Selskabets lån, finansielle instrumenter mv. er i overensstemmelse med "liste over acceptable lånetyper" i den indgåede aftale mellem Danmarks Nationalbank, Finansministeriet, Transportministeriet og Metroselskabet.

Af selskabets langfristede gældsforpligtelse forfalder 15,6 mia. kr. nominelt efter 5 år.

Note 19 Forudbetalt kunder

Metroselskabet indgår i takstfællesskabet i Hovedstadsområdet. På balancetidspunktet er der i takstfællesskabet solgt rejsehjemmel, der endnu ikke er benyttet.

Note 20 Anden gæld

(alle tal i 1.000 kr.)	2021	2020
Skyldig A-skat og AM-bidrag	6.488	19.596
Skyldig ATP mv.	255	260
Skyldige feriepenge	17.908	39.406
Periodiserede renter	401.133	365.598
Anden gæld, i alt	**425.784**	**424.860**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Note 21 Segmentoplysninger

(alle tal i 1.000 kr.)	Rådgivning 2021	Administra-tionsopgaver 2021	Idriftsatte Metro 2021	Igangværende anlæg	**I alt 2021**
Indtægter	0	56.015	1.561.949	136.627	1.754.591
Omkostninger	-21	-56.015	-1.180.624	-136.627	-1.373.287
Resultat før af- og nedskrivninger	**-21**	**0**	**381.325**	**0**	**381.304**
Af- og nedskrivninger	0	0	-11.218.328	-1.438.442	-12.656.770
Resultat før finansielle poster	**-21**	**0**	**-10.837.002**	**-1.438.442**	**-12.275.466**
Anlægsaktiver					
Anlæg af Metro	0	0	980.751	2.626.971	3.607.721
Metro i drift	0	0	10.537.181	0	10.537.181

(alle tal i 1.000 kr.)	Rådgivning 2020	Administra-tionsopgaver 2020	Idriftsatte Metro 2020	Igangværende anlæg	**I alt 2020**
Indtægter	0	57.379	1.706.518	172.333	1.936.230
Omkostninger	-21	-57.379	-1.182.735	-172.333	-1.412.468
Resultat før af- og nedskrivninger	**-21**	**0**	**523.783**	**0**	**523.762**
Af- og nedskrivninger	0	0	-789.845	-639.711	-1.429.556
Resultat før finansielle poster	**-21**	**0**	**-266.062**	**-639.711**	**-905.794**
Anlægsaktiver					
Anlæg af Metro	0	0	0	3.805.488	3.805.488

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Metro i drift	0	0	21.176.806	0	21.176.806

Rådgivning omfatter indtægter og omkostninger i forbindelse med konkurrenceudsatte aktiviteter. Resultat af rådgivning efter finansielle poster og beregnet skat udgør et underskud på 21 t.kr. (underskud på 21 t.kr. i 2020). Det akkumulerede resultat af Metroselskabets rådgivningsopgaver udgør ultimo 2021 et overskud på 280 t. kr.

Administrationsopgaver omfatter indtægter og omkostninger fra administration og varetagelse af bygherreorganisation for Hovedstadens Letbane I/S.

Note 22 Forslag til resultatdisponering

(alle tal i 1.000 kr.)	2021	2020
Overført til næste år	-11.724.982	-2.774.693

Note 23 Begivenheder efter statusdagen

Der er ikke efter årsafslutningen indtruffet hændelser af betydning for årsrapporten for 2021.

Note 24 Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser

Kontraktlige forpligtelser

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører vedrørende anlæg af Metro har en samlet restværdi på 1.248 mio. kr.

Med henblik på driften af Metro indtil september 2027 er der endvidere indgået kontrakt med en samlet værdi på 5.012 mio. kr. Ud over kontraktbetalinger vil der være mulighed for incitamentsbetalinger.

Eventualforpligtelser

Metroselskabets anlægsentreprenør på M3 Cityringen, CMT, har den 10. januar 2020 fremsendt deres slutregning, hvor deres fremsatte krav er samlet. Slutregningen indeholdt krav på i alt ca. 805 mio. EUR (ca. 6,0 mia. DKK). Heraf vedrørte ca. 420 mio. EUR (ca. 3,1 mia. DKK) krav, hvor der er et betalingsmaksimum på 234,5 mio. EUR (1,8 mia. DKK). De resterende krav på 385 mio. EUR (ca. 2,9 mia. DKK) omfatter krav, med et betalingsmaksimum på 7,5 mio. EUR (56 mio. kr.). Kravene er indbragt for voldgiftsretten.

I overensstemmelse med kontrakten gennemførte CMT og Metroselskabet herefter en forhandling om CMT's ekstrakrav.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

I den verserende voldgiftssag har Metroselskabet i oktober 2020 afgivet sit første svarskrift med påstand om frifindelse. Selskabet indstillede heri, at voldgiften afviste CMT's krav. Det er således fortsat Metroselskabet og dets advokaters vurdering, at CMT's krav i voldgiftssagen i alt væsentlighed må afvises og derfor – med forbehold for sædvanlig procesrisiko – ikke giver grundlag for ekstrabetaling til CMT.

Som en naturlig del af selskabets store anlægsprojekter bliver der i kontraktforholdet mellem Metroselskabet og dets entreprenører annonceret en række krav om ekstrabetaling mv. ud over, hvad der allerede er aftalt i de indgåede kontrakter. Ud over ovenstående krav fra CMT er der således flere mindre udestående krav med selskabets entreprenører. Kravene drøftes og afklares løbende med entreprenørerne. Størrelsen af disse krav er forbundet med usikkerhed.

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

Note 25 Revisions- og rådgivningshonorar

(alle tal i 1.000 kr.)	2021	2020
Rigsrevisionen	0	0
Deloitte	613	604
EY	581	573
Lovpligtig revision i alt	**1.194**	**1.177**
Deloitte	50	49
Andre erklæringer i alt	**50**	**49**
Deloitte moms- og skatterådgivning	995	380
Deloitte anden rådgivning	262	219
EY anden rådgivning	80	90
Rådgivningshonorar i alt	**1.337**	**689**
Herudover rådgivning fra Deloitte bestilt af Københavns Kommune	0	539

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF633144EC7BDC160DD360DEA3F

Note 26 Nærtstående parter

Metroselskabets nærtstående parter omfatter selskabets ejere, bestyrelsen, direktionen og Hovedstadens Letbane.

Samhandel med nærtstående parter sker på markedsvilkår.

Metroselskabet har i 2021 haft indtægter vedrørende administration og varetagelse af bygherreorganisation i forbindelse med etablering af en letbane på Ring 3, jf. Bekendtgørelse om afregning mellem Hovedstadens Letbane og Metroselskabet. Metroselskabet stiller de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetagelse af Hovedstadens Letbanes virksomhed.

Note 27 Valuta-, rente- og modpartsrisiko

Finansielle risici
Metroselskabet håndterer en række finansielle risici. Metroselskabets lånoptagelse og anvendelse af finansielle instrumenter (renteafdækning, swaps mv.) er reguleret ved en aftale mellem Danmarks Nationalbank, Finansministeriet, Transportministeriet og Metroselskabet.

Valutarisici
Aftalen indeholder retningslinjer for, hvilke typer finansielle instrumenter og låneaftaler, der kan indgå i låneporteføljen. I henhold til disse retningslinjer vil lån alene blive eksponeret i DKK og EUR.

Renterisici
Renterisici styres ved både at låne og placere penge til variabel og fast rente. Årsresultatet er påvirket af udsving i den såkaldte markedsværdiregulering, som overordnet set bestemmes af udviklingen i det generelle renteniveau. Hvis renten eksempelvis falder, stiger kursværdien af en fastforrentet obligation og omvendt. BPV (Basis Point Value) angiver kursfølsomheden. Ultimo 2021 er BPV 53 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 procent vil medføre en stigning i markedsværdien på 5,3 mia. kr. og omvendt.

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

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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Finansielle nettopassiver:

(alle tal i 1.000 kr.)	Nominel værdi 2021	Regnskabsmæssig værdi 2021	Regnskabsmæssig værdi 2020
Værdipapirer og aftaleindskud	6.209.477	6.251.739	7.160.321
Periodiserede renter, værdipapirer og aftaleindskud	0	0	0
Værdipapirer og aftaleindskud i alt	**6.209.477**	**6.251.739**	**7.160.321**
Lån	-31.990.000	-34.382.631	-35.256.963
Periodiserede renter, lån	0	-40.327	-56.358
Lån i alt	**-31.990.000**	**-34.422.958**	**-35.313.321**
Afledte finansielle instrumenter, aktiv	-	2.506.116	4.663.560
Afledte finansielle instrumenter, passiv	-	-8.562.797	-10.777.456
Periodiserede renter, afledte finansielle instrumenter	-	655.906	597.159
Finansielle instrumenter i alt	**-**	**-5.400.774**	**-5.516.737**
Nettopassiver i alt	**-25.780.523**	**-33.571.993**	**-33.669.738**

Periodiserede renter er optaget i balancen under henholdsvis aktiver, tilgodehavender med 1.017 mio. kr. og passiver, anden gæld med 401 mio. kr.

Valutakursrisiko

Valutafordeling, pr. 31. december 2021 (mio. kr.), regnskabsmæssig værdi

	Værdipapirer og aftaleindskud	Lån	Finansielle instrumenter	Nettoposition
DKK < 1 år	0	-5.141	24	-5.117

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

DKK > 1 år	0	-29.282	-5.024	-34.306
EUR < 1 år	5.087	0	0	5.087
EUR > 1 år	1.165	0	-401	764
I alt	**6.252**	**-34.423**	**-5.401**	**-33.572**

Renterisiko

Rentebinding, pr. 31. december 2021 (mio. kr.), regnskabsmæssig værdi

	DKK	EUR	**Total**
0 - 1 år	-5.117	5.087	-30
1 - 5 år	-11.301	1.465	-9.836
5 -10 år	-12.409	-401	-12.810
10 - 20 år	-6.687	0	-6.687
> 20 år	-3.909	-300	-4.209
Total	**-39.423**	**5.851**	**-33.572**

Modpartsrisiko

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

Modpartsrisiko fordelt på rating kategori, pr. 31. december 2021

Total modpartseksponering (regnskabsmæssig værdi , mio. kr.)	Værdipapirer og aftaleindskud	Lån	Afledte finansielle instrumenter	**Total**
AAA	6.252	-34.423	0	-28.171
AA	0	0	-193	-193
AA	0	0	28	28
A	0	0	-5.426	-5.426

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

A	0	0	190	190
Total	**6.252**	**-34.423**	**-5.401**	**-33.572**

Modparterne til aftalerne er omfattet af sikkerhedsstillelsesaftaler. Metroselskabets netto-sikkerhedsstillelse pr. 31.12.21 udgør 4,9 mia.kr.

Note 28 Specifikation af lån og afledte finansielle instrumenter

Opførelse af Metroselskabets anlæg finansieres primært med fastforrentede lån optaget i Danmarks Nationalbank. Den regnskabsmæssige behandling af sikringsforhold sker ud fra to principper.

1) Når selskabet optager lån omlægges størstedelen straks efter låneoptagelsen til variabel rente ved indgåelse af renteswaps. Da omlægningen til variabel rente anses for en effektiv sikring indregnes ændringer i dagsværdien af såvel det sikrede lån som renteswappen i resultatopgørelsen (dagsværdisikring), jf. anvendt regnskabspraksis. Disse reguleringer udligner i al væsentlighed hinanden. Lån der ikke omlægges til variabel rente, indregnes til amortiseret kostpris.

2) Som en del af Metroselskabets finansieringsstrategi foretager selskabet renteafdækning (omlægning fra variabel rente til fast nominel rente eller fast realrente) for ca. 80 pct. af den forventede maksimale nettogæld. Renteafdækningen foretages med henblik på at afdække en del af renterisikoen og dermed øge budgetsikkerheden i selskabets langtidsøkonomi. Renteafdækningen er udtryk for sikring af fremtidige pengestrømme i form af de rentebetalinger, der forventes gennemført fremadrettet. Da der ikke er direkte sammenhæng mellem de enkelte lån og de enkelte sikringsinstrumenter anses sikringen regnskabsteknisk ikke for effektiv og derfor indregnes regulering i dagsværdi af renteafdækning foretaget på porteføljebasis over resultatopgørelsen, jf. anvendt regnskabspraksis. Det er denne regulering, der primært udgør årets markedsværdiregulering.

Tabellen nedenfor viser Metroselskabets samlede lånoptagelser fordelt på løbetid samt hvor stor en andel af lånene, der er swappet til variabel rente, jf. punkt 1 ovenfor.

(Alle tal i mio. kr)	Fast (Hovedstol)	CIBOR 3M	CIBOR 6M	Regnskabsmæssig værdi 31.12.21
Løbetid < 1 år				
Lån	-5.100	0	0	-5.141
Renteswap (fast til variabel)	0	0	0	0
Renteswap (fast til variabel)	3.200	0	-3.200	28
Netto eksponering	**-1.900**	**0**	**-3.200**	**-5.113**
Løbetid 2-5 år				
Lån	-11.250	0	0	-11.913
Renteswap (fast til variabel)	2.600	-2.600	0	134

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Renteswap (fast til variabel)	7.950	0	-7.950	486
Netto eksponering	**-700**	**-2.600**	**-7.950**	**-11.294**
Løbetid 6-10 år				
Lån	-12.100	0	0	-12.584
Renteswap (fast til variabel)	750	-750	0	36
Renteswap (fast til variabel)	9.950	0	-9.950	367
Netto eksponering	**-1.400**	**-750**	**-9.950**	**-12.181**
Løbetid 11-20 år				
Lån	-2.040	0	0	-3.297
Renteswap (fast til variabel)	1.200	-1.200	0	920
Netto eksponering	**-840**	**-1.200**	**0**	**-2.377**
Løbetid 31-40 år				
Lån	-1.500	0	0	-1.488
Renteswap (fast til variabel)	0	0	0	0
Rente og valutaswap (fast til variabel)	0	0	0	0
Netto eksponering	**-1.500**	**0**	**0**	**-1.488**
Lån i alt	-31.990	0	0	-34.423
Renteswap (fast til variabel)	25.650	-4.550	-21.100	1.970
Total	**-6.340**	**-4.550**	**-21.100**	**-32.453**

For lån optaget med en hovedstol på 6.340 mio. kr. er der således ikke indgået aftale om en omlægning af renten fra fast til variabel. Disse lån er i overensstemmelse med anvendt regnskabspraksis indregnet til amortiseret kostpris.

Tabellen nedenfor viser Metroselskabets samlede aftaler vedrørende renteafdækning jf. punkt 2 ovenfor.

	CPI* + Fast	Fast	CIBOR 6M	EURIBOR 6M	Regnskabs-mæssig værdi 31.12.21
Løbetid 1-10 år					
Renteswap (variable til fast)	0	-1.005	1.005	0	-228

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Renteswap (real til fast)	2.017	-2.017	0	0	-417
Renteswap (fast til variabel)	0	500	-500	0	5
Netto eksponering	**2.017**	**-2.521**	**505**	**0**	**-640**
Løbetid 11-20 år					
Renteswap (variabel til fast)	0	-9.267	9.267	0	-4.736
Renteswap (real til fast)	405	-405	0	0	-4
Renteswap (fast til real)	-1.491	1.491	0	0	431
Renteswap (variabel til real)	0	0	0	0	0
Netto eksponering	**-1.086**	**-8.180**	**9.267**	**0**	**-4.310**
Løbetid 21-30 år					
Renteswap (variabel til fast)	0	-3.000	3.000	0	-2.248
Renteswap (fast til real)	-1.500	1.500	0	0	736
Netto eksponering	**-1.500**	**-1.500**	**3.000**	**0**	**-1.512**
Løbetid 31-40 år					
Renteswap (variabel til fast)	0	-5.020	5.020	0	-358
Rente og valutaswap (variabel til fast)	0	-1.043	0	1.043	-249
Renteswap (fast til real)	-1.314	1.314	0	0	-302
Netto eksponering	**-1.314**	**-4.749**	**5.020**	**1.043**	**-909**
Renteswap (real til fast)	2.422	-2.422	0	0	-421
Rente- og valutaswap (variabel til fast)	0	-1.043	0	1.043	-249
Renteswap (fast til variabel)	0	500	-500	0	5
Renteswap (variabel til real)	0	-18.291	18.291	0	-7.570
Renteswap (fast til real)	-4.305	4.305	0	0	865
Total	**-1.883**	**-16.951**	**17.791**	**1.043**	**-7.371**

* CPI = Consumer price index

Finansielle aftaler (dagsværdisikring)	1.970

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Finansielle aftaler (fremtidige pengestrømme)	-7.371
Finansielle aftaler i alt	**-5.401**

Markedsværdien på lån med tilknyttede finansielle instrumenter og de finansielle instrumenter, fastlægges som kursværdien ved tilbagediskontering af fremtidige kendte og forventede betalingsstrømme med de relevante diskonteringsrenter. Diskonteringsrenterne fastlægges med baggrund i aktuelle markedsrenter.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Ledelsespåtegning

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2021 for Metroselskabet I/S.

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

Årsrapporten indstilles til interessenternes godkendelse.

København den 25. februar 2022

Direktion

Henrik Plougmann Olsen

Bestyrelse

Jørn Neergaard Larsen
(formand)

Lars Weiss
(næstformand)

Michael Vindfeldt
(næstformand)

Birgitte Brinch Madsen

Harald Børsting

Troels Christian Jakobsen

Helle Bonnesen

Kirsten Eljena Thomsen

Anette Alm

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

De uafhængige revisorers revisionspåtegning

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Til interessenterne i Metroselskabet I/S

Revisionspåtegning på årsregnskabet

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Metroselskabet I/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2021, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis. Årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Metroselskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2021 samt af resultatet af Metroselskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2021 i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S og Rigsrevisorloven. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet".

Rigsrevisor er uafhængig af Metroselskabet i overensstemmelse med rigsrevisorloven § 1, stk. 6 og den godkendte revisor er uafhængig af selskabet i overensstemmelse med International Ethics Standards Board for Accountants' internationale retningslinjer for revisorers etiske adfærd (IESBA Code) og de yderligere etiske krav, der er gældende i Danmark. Vi har begge opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse krav og IESBA Code.

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

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabsloven. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Ved udarbejdelsen af årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere Metroselskabets evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere Metroselskabet, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S og Rigsrevisorloven, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugerne træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmerlserne i Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S og Rigsrevisorloven foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnska-

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

bet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.

- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Metroselskabets interne kontrol.

- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.

- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om Metroselskabets evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at Metroselskabet ikke længere kan fortsætte driften.

- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af årsregnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om årsregnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om blandt andet det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

Udtalelse om ledelsesberetningen
Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

Vores konklusion om årsregnskabet omfatter ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at læse ledelsesberetningen og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent med årsregnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation.

Vores ansvar er derudover at overveje, om ledelsesberetningen indeholder krævede oplysninger i henhold til årsregnskabslovens regler.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i årsregnskabsloven. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision
Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ledelsen er også ansvarlig for, at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de virksomheder, der er omfattet af årsregnskabet.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af udvalgte emner i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. I vores juridisk-kritiske revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de undersøgte dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt indgåede aftaler og sædvanlig praksis. I vores forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de virksomheder, der er omfattet af årsregnskabet.

Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiskebemærkninger, skal vi rapportere herom i denne udtalelse.

Vi har ingen væsentlige kritiske bemærkninger at rapportere i den forbindelse.

København den 25. februar 2022

Rigsrevisionen

CVR: 77806113

Lone Lærke Strøm
Rigsrevisor

Malene Sau Lan Leung
Kontorchef

Deloitte

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab, CVR: 33963556

Erik Lynge Skovgaard Jensen
Statsautoriseret revisor
MNE-nummer: 10089

Bryndís Símonardóttir
Statsautoriseret revisor
MNE-nummer: 40064

EY

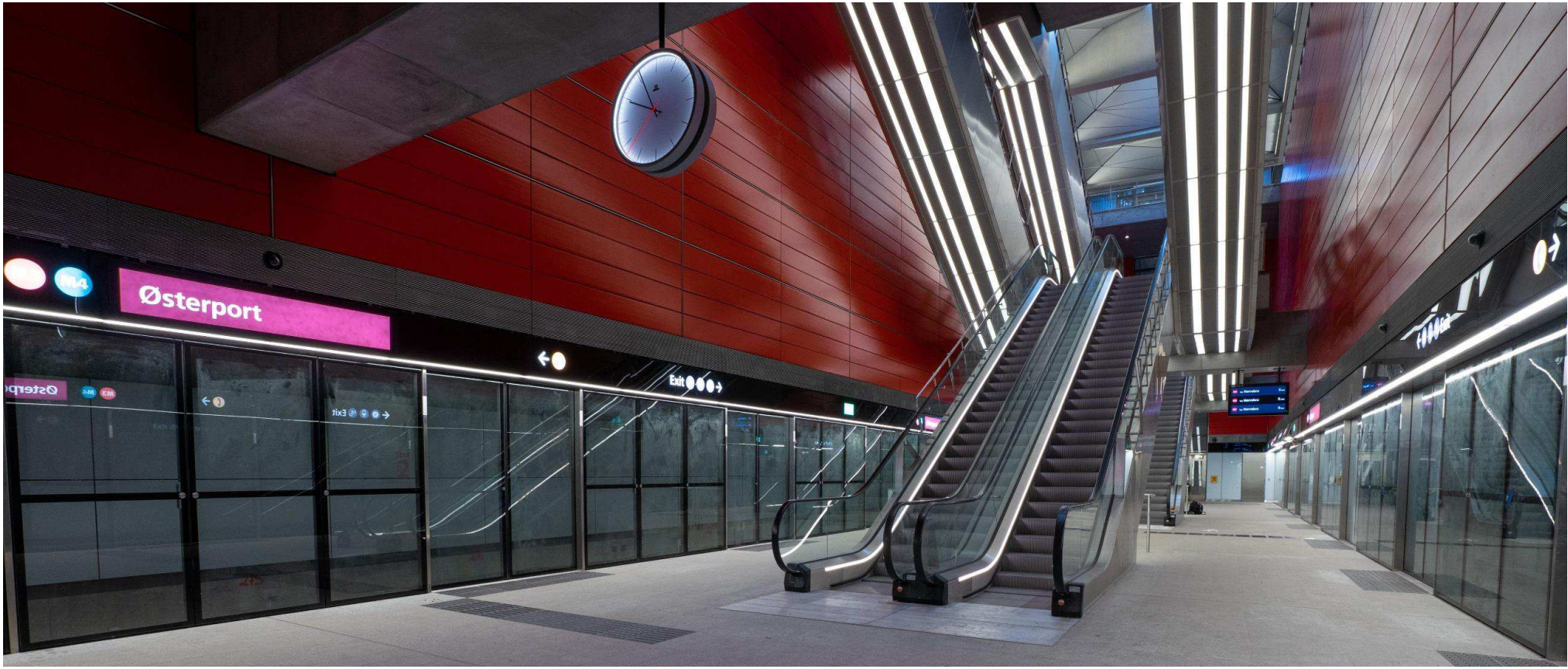
Godkendt revisionspartnerselskab, CVR: 30700228

Michael N. C. Nielsen
Statsautoriseret revisor MNE-nummer: 26738
MNE-nummer: 26738

Finn Thomassen
Statsautoriseret revisor
MNE-nummer: 33691

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Bilag til ledelsesberetningen



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Metroselskabets langtidsbudget viser forventningerne til den langsigtede økonomiske udvikling i selskabet. Nedenstående langtidsbudget 2022 er vedtaget af bestyrelsen i december 2021. I forhold til langtidsbudget 2021 fra december 2021 er indarbejdet forventede tab som følge af passagerindsving efter COVID-19 og udvidelsen af selskabets renteafdækning.

Forudsætninger for langtidsbudgettet

Langtidsbudgettet er angivet i løbende priser:

Indtægter - passagertal og takster

1. Passagertallene er fastlagt med udgangspunkt i passagerprognose baseret på den senest opdaterede trafikmodel. I perioden 2022-2027 er der taget højde for forventet passagerindsving som følge af COVID-19. Der budgetteres med et passagertal i 2022 på 91 mio. passagerer stigende til 116 mio. i 2023 og 174 mio. i 2027. Passagertallet for 2035 forventes at ligge på 189 mio. passagerer. Efter 2035 svarer passagertallene til den gældende forventning for 2035.

2. Ved takstforudsætningerne er der taget udgangspunkt i prisen pr. passager baseret på bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet efter afskaffelse af dobbeltfaktor-modellen. Takstforudsætningerne er reguleret til 2022-priser baseret på den realiserede udvikling i taksterne i perioden og med udgangspunkt i en afregningskrone uden indregning af de anderledes produktvalg og rejsemønstre der har været konstateret under COVID-19. Taksten er således budgetteret med udgangspunkt i den konstaterede passagersammensætning i 2019 (før COVID-19). Den gennemsnitlige afregning pr. passager er i 2022 budgetteret med 11,53 kr. Den fremtidige real-udvikling er baseret på Finansministeriets forventning til prisudviklingen.

Driftsomkostninger

3. Driftsomkostningerne for den idriftsatte Metro er estimeret på baggrund af selskabets omkostninger i henhold til drifts- og vedligeholdelseskontrakterne. For M4 Sydhavn er der taget udgangspunkt i transportsystemkontrakterne.

4. Til imødegåelse af forventelige meromkostninger vedrørende driften af Metroen er der indarbejdet en årlig reserve estimeret ud fra et risikoniveau på P50.

Investeringer

5. Anlægsbudgetterne for M3 Cityring og M4 Nordhavn er afsluttet i 2020. Endeligt anlægsbudget for M3 Cityringen er på 25,3 mia. kr. (23,6 mia. kr. i 2010-priser). Endeligt anlægs-budget for M4 Nordhavn er på 2,7 mia. kr. (2,9 mia. kr. i 2012-priser inkl. reserver).

6. Anlægsomkostningerne for M4 Sydhavn er baseret på det senest godkendte anlægsbudget. Det samlede anlægs-overslag er vurderet til 8,6 mia. kr. inkl. korrektionsreserver i 2014-priser (9,7 mia. kr. i 2022-priser).

7. Anlægsinvesteringerne vedr. selskabets investeringsprogram (kapacitetsudvidelser) er på 2,2 mia. kr. i 2022-priser inkl. reserver.

8. Driftsmobilisering og mobilisering (M4 Sydhavn) er i perioden 2022 - 2024 budgetteret med i alt 162 mio. kr. i 2022-priser.

9. Reinvesteringerne i forbindelse med M3 Cityringen er baseret på forudsætningerne i principaftalen herom og udgør hvert 10. år 301 mio. kr., hvert 25. år 1.354 mio. kr. og efter 50 år herudover 602 mio. kr. i 2022-priser.

10. Reinvesteringerne i forbindelse med M4 Nordhavnen er baseret på forudsætninger i udredningen herom og udgør hvert 10. år 40 mio. kr., hvert 25. år 180 mio. kr. og efter 50 år herudover 79 mio. kr. i 2022-priser.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

11. Reinvesteringerne i forbindelse med M4 Sydhavn er baseret på forudsætningerne i principaftalen herom og udgør hvert 10. år 87 mio. kr., hvert 25. år 393 mio. kr. og efter 50 år herudover 175 mio. kr. i 2021-priser.

12. Til reinvesteringer i forbindelse med M1/M2 er hvert 10. år afsat 351 mio. kr., ca. hvert 25. år 1.424 mio. kr. og efter 50 år 2.848 mio. kr. i 2022-priser.

13. Til finansiering af forventelige merom-kostninger i relation til det ibrugtagne anlæg er der indarbejdet en reserve esti-meret ud fra et risikoniveau på P80.

Øvrige forhold

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

15. Forrentning af gælden er baseret på Finansministeriets renteforventning i august 2021. I forrentningen tages højde for selskabets indgåede finansielle aftaler omkring renteafdækning.

16. Betalingsaftale med staten indgår med årlige indbetalinger på mellem 278 mio. kr. til 383 mio. kr. (2019-priser) i årene 2021-2060. Indbetalingerne er indekseret med Finansministeriets anlægsindeks (forudsætningsindeks på finansloven)

17. Opregning til løbende priser er baseret på Finansministeriets inflationsforventning i august 2021.

Note: P50 og P80 beskriver, at værdien af selskabets samlede identificerede risic er beregnet med en sand-synlighed på henholdsvis 50 pct. og 80 pct.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Langtidsbudget

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Langtidsbudget 2022 for Metroselskabet I/S (løbende priser)

(mio. kr.)

Tilbagebetalingsår	2062
Forventet maks. nettogæld	-33.596
År med forventet maks. gæld	2025

År	Anlægs-investe-ringer	Reinveste-ringer	Driftsresultat (EBITDA)	Ændring i arbejds-kapital	Betalings-aftale	Finansielle poster	Likviditets-virk-ning	Nettogæld primo	Nettogæld ultimo
2021	-1.694	-21	241	0	278	-410	-1.607	-26.141	-27.748
2022	-1.227	-44	-237	0	305	-400	-1.602	-27.748	-29.350
2023	-1.966	-47	74	0	334	-467	-2.072	-29.350	-31.421
2024	-2.366	-43	204	1.438	357	-513	-922	-31.421	-32.344
2025	-1.421	-39	384	0	381	-557	-1.252	-32.344	-33.596
2026	0	-44	530	0	391	-576	301	-33.596	-33.295
2027	0	0	623	0	403	-627	399	-33.295	-32.896
2028	0	0	727	0	415	-636	505	-32.896	-32.390
2029	0	-343	767	0	425	-645	204	-32.390	-32.186
2030	0	-46	808	0	435	-667	530	-32.186	-31.657
2031	0	0	842	0	446	-690	598	-31.657	-31.059
2032	0	-421	880	0	458	-673	243	-31.059	-30.815
2033	0	0	919	0	470	-679	710	-30.815	-30.105
2034	0	-109	957	0	482	-671	660	-30.105	-29.445
2035	0	-1.781	987	0	490	-681	-986	-29.445	-30.431
2036	0	0	1.012	0	499	-670	841	-30.431	-29.590
2037	0	0	1.034	0	509	-665	878	-29.590	-28.712
2038	0	0	1.066	0	518	-639	945	-28.712	-27.767
2039	0	-411	1.097	0	528	-626	587	-27.767	-27.180
2040	0	-56	1.136	0	538	-622	997	-27.180	-26.183
2041	0	0	1.165	0	548	-582	1.132	-26.183	-25.052
2042	0	-507	1.200	0	559	-564	688	-25.052	-24.364
2043	0	0	1.234	0	569	-555	1.248	-24.364	-23.116
2044	0	-2.164	1.271	0	580	-560	-873	-23.116	-23.989
2045	0	-274	1.315	0	591	-568	1.064	-23.989	-22.925
2046	0	0	1.352	0	603	-534	1.421	-22.925	-21.504
2047	0	0	1.397	0	614	-488	1.522	-21.504	-19.982
2048	0	0	1.440	0	625	-436	1.629	-19.982	-18.353
2049	0	-1.143	1.486	0	637	-394	585	-18.353	-17.768

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

2050	0	-67	1.539	0	648	-354	1.766	-17.768	-16.002
2051	0	0	1.568	0	661	-300	1.929	-16.002	-14.073
2052	0	-5.538	1.596	0	673	-379	-3.649	-14.073	-17.722
2053	0	0	1.625	0	685	-615	1.695	-17.722	-16.027
2054	0	-158	1.656	0	698	-550	1.646	-16.027	-14.381
2055	0	0	1.686	0	710	-505	1.892	-14.381	-12.490
2056	0	0	1.718	0	724	-428	2.013	-12.490	-10.476
2057	0	0	1.751	0	738	-347	2.141	-10.476	-8.335
2058	0	0	1.782	0	751	-298	2.235	-8.335	-6.101
2059	0	-596	1.816	0	765	-220	1.765	-6.101	-4.335
2060	0	-80	1.849	0	779	-138	2.409	-4.335	-1.926
2061	0	0	1.884	0	0	-40	1.844	-1.926	-82
2062	**0**	**-733**	**1.918**	**0**	**0**	**20**	**1.205**	**-82**	**1.123**
2063	0	-3.032	1.954	0	0	-21	-1.099	1.123	23
2064	0	-190	1.991	0	0	36	1.837	23	1.860
2065	0	0	2.027	0	0	40	2.067	1.860	3.928

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F

Læs mere om Metroen på m.dk

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
3C9AEF6331144EC7BDC160DD360DEA3F