

# Årsrapport 2020

## Metroselskabet I/S



**M**



# Indhold

Forord	4
Nøgletal	7
2020 i korte træk	8
<b>Ledelsesberetning</b>	<b>10</b>
Økonomi	13
Drift og vedligehold	26
Anlæg	36
Forretningsudvikling	44
CSR	47
<b>Om Metroselskabet</b>	<b>48</b>
Ejerforhold	50
Metroselskabets bestyrelse	52
Metroselskabets direktion	55
Metroselskabets ansatte	56
Compliancetest af Metroselskabet	59
<b>Årsregnskab</b>	<b>60</b>
Regnskabspraksis	62
Regnskab	67
Ledelsespåtegning	98
De uafhængige revisorerers revisionspåtegning	100
<b>Bilag til ledelsesberetning</b>	<b>104</b>
Langtidsbudget	106

# Forord

2020 har været et turbulent år for Metroselskabet.

Selskabets primære opgave i 2020 har været at opretholde en metrodrift, hvor alle myndighedskrav blev opfyldt, og passagererne kunne føle sig sikre på trods af COVID-19, samtidig med at selskabet skulle sikre den vigtige samfundsopgave med at sørge for effektiv og pålidelig transport af de mange passager, der stadigvæk havde brug for transport – på trods af nedlukningen.

Selv i et år, hvor hjemmearbejde og restriktioner på shopping, restaurant-, kultur- og natteliv har præget samfundet, har ca. 64 mio. passagerer rejst med Metroen. Heraf har ca. 24 mio. passagerer brugt de nye metrolinjer M3 Cityringen og M4 Nordhavn.

Samlet set har antallet af passagerer dog kun været ca. halvdelen af, hvad selskabet havde forventet i 2020, hvilket har ført til et indtægtstab på mere end 700 mio. kr. Som led i regeringens hjælpepakker til den kollektive trafik er selskabet imidlertid blevet kompenseret for dette tab, hvorfor selskabet – på trods af COVID-19 – står i en økonomisk fornuftig situation efter 2020.

Selskabet besluttede allerede, da COVID-19 ramte landet, at arbejde for at opretholde så meget af selskabets øvrige produktion som muligt. Denne beslutning blev taget af flere hensyn.

For det første vurderede selskabet, at en hel eller delvis nedlukning af de store anlægsprojekter i 2020 ville blive meget risikofyldt og dyrt. For det andet fordi en



**Resultaterne i 2020, og den gode fremdrift på alle selskabets øvrige aktiviteter, skyldes i høj grad, at alle selskabets medarbejdere har udvist en utrolig omstillingsparathed og vedholdenhed under meget svære arbejdsbetingelser”**

lang række leverandører og entreprenører ville blive ramt af en nedlukning, hvilket også ville påvirke deres muligheder for at opretholde omsætning og arbejdspladser. For det tredje vurderede selskabet, at en række af selskabets strategiske initiativer, f.eks. udredning om Lynetteholm og nødvendige investeringer i Metroen, ville blive betydeligt forsinkede, hvis de blev sat på standby.

Selskabet har derfor gennem en række forholdsregler søgt at minimere risikoen for smitte, selvom produktionen af en række opgaver er blevet gennemført, mens landet har været ramt af COVID-19. De væsentligste af disse forholdsregler har været en tidlig etablering af et testcenter på selskabets byggepladser og gennemførelse af testrutiner, både for indenlandske og udenlandske medarbejdere, før disse gives adgang til byggepladserne, og mens de arbejder på byggepladserne.

Selskabet har også valgt at lade personalen på hovedkontoret arbejde hjemmefra, men med en målsætning om at gennemføre det planlagte arbejde. Herudover har selskabet valgt at indføre restriktioner på mulighederne for at mødes fysisk med samarbejdspartnere, bl.a. fordi en lang række af de normale samarbejdspartnere kommer fra andre europæiske lande, hvilket kunne have medført en øget smitterisiko på selskabets kontorfaciliteter.

Midt i COVID-19 har året 2020 også budt på en række meget vigtige milepæle for selskabet. Først og fremmest lykkedes det at åbne M4 mellem København H og Orientkaj den 28. marts. Åbningen måtte dog foregå i stilhed og med en opfordring til passagerer og andre interesserede om at blive væk for at undgå større forsamlinger. I de første tre måneder blev der arbejdet på at tilpasse køreplanerne, styresystemet og antal tog i drift, således at Metroselskabet i juli kunne opnå en forøget frekvens for

M3/M4 på afgang fra Østerport til København H på 93 sekunder.

Metroselskabet færdiggjorde også i 2020 en forundersøgelse af metrobetjening af den nye ø Lynetteholm som bestilt af selskabets ejere staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Forundersøgelsen indeholder tre undersøgte metrolinjer, som ud over betjening af Lynetteholm også dækker byudviklingsområderne i Nordhavn, på Refshaleøen og i Kløverparken på Amager.

Resultaterne i 2020, og den gode fremdrift på alle selskabets øvrige aktiviteter, skyldes i høj grad, at alle selskabets medarbejdere har udvist en utrolig omstillingsparathed og vedholdenhed under meget svære arbejdsbetingelser. Der skal derfor rettes en stor tak til alle selskabets medarbejdere.

Endelig har selskabets mange samarbejdspartnere, ikke mindst Metro Service og TUNN3L, gjort en stor indsats for at minimere de betydelige påvirkninger af COVID-19, hvorfor der også skal rettes en tak til alle dem.

I denne rapport kan du læse mere om Metroselskabets aktiviteter i året, der gik.

God læselyst!

**Jørn Neergaard Larsen**  
Formand for bestyrelsen

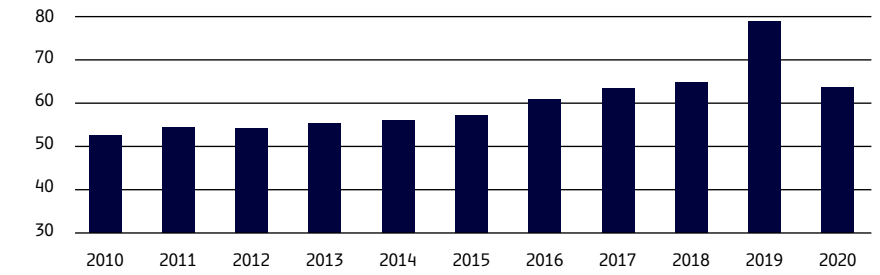
**Henrik Plougmann Olsen**  
Administrerende direktør



# Nøgletal

## Passagertal

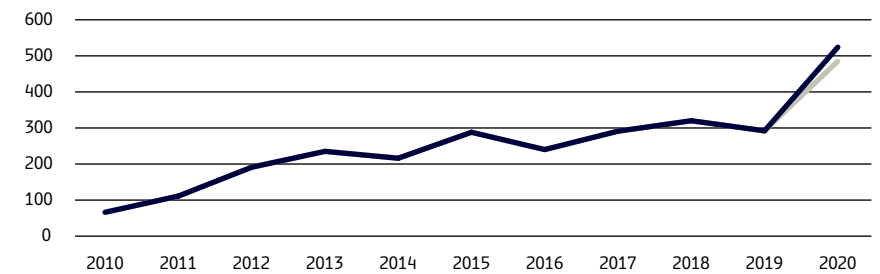
Mio. passagerer



Note: Det samlede passagertal er summen af passagerer i M1/M2 og M3/M4, dvs. at der ikke er taget højde for omstignere mellem M1/M2 og M3/M4.

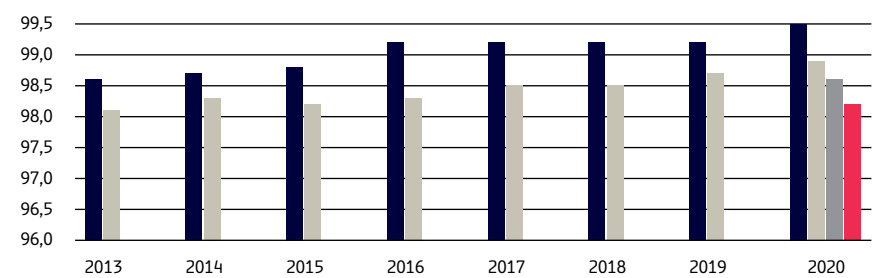
## Resultat før af- og nedskrivninger

Kr. mio.



## Driftsstabilitet

%

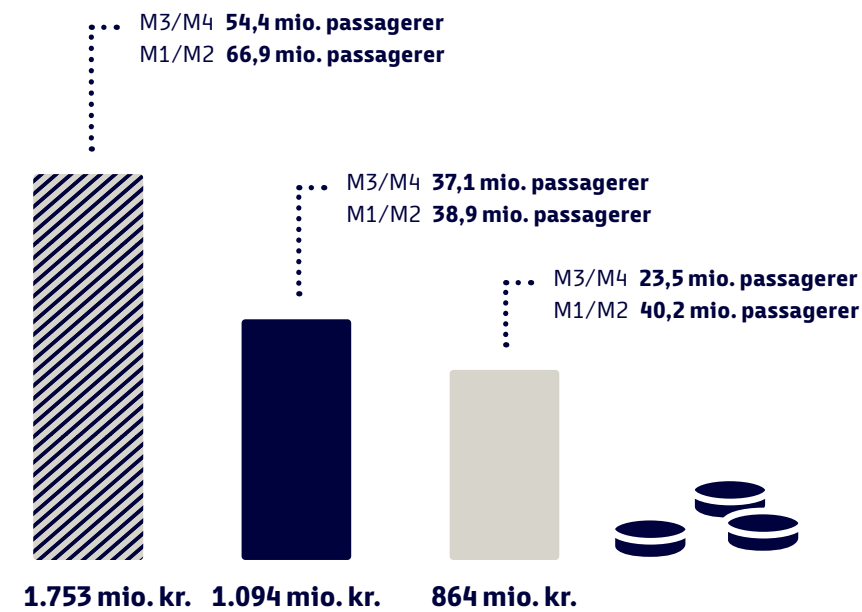


Note: 2019 – M3 er kun fra oktober-december. 2020 – M4 er kun fra april-december.

# 2020 i korte træk

## Passagerindtægter

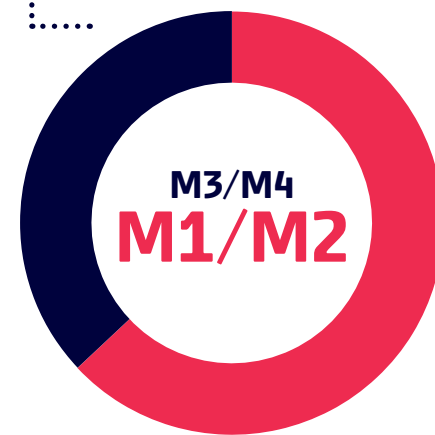
- Oprindelig budgetterede takstindtægter
- Nedjusteret budgetterede takstindtægter
- Realiserede takstindtægter



**+11,2 mio.**  
**-26,4 mio.**

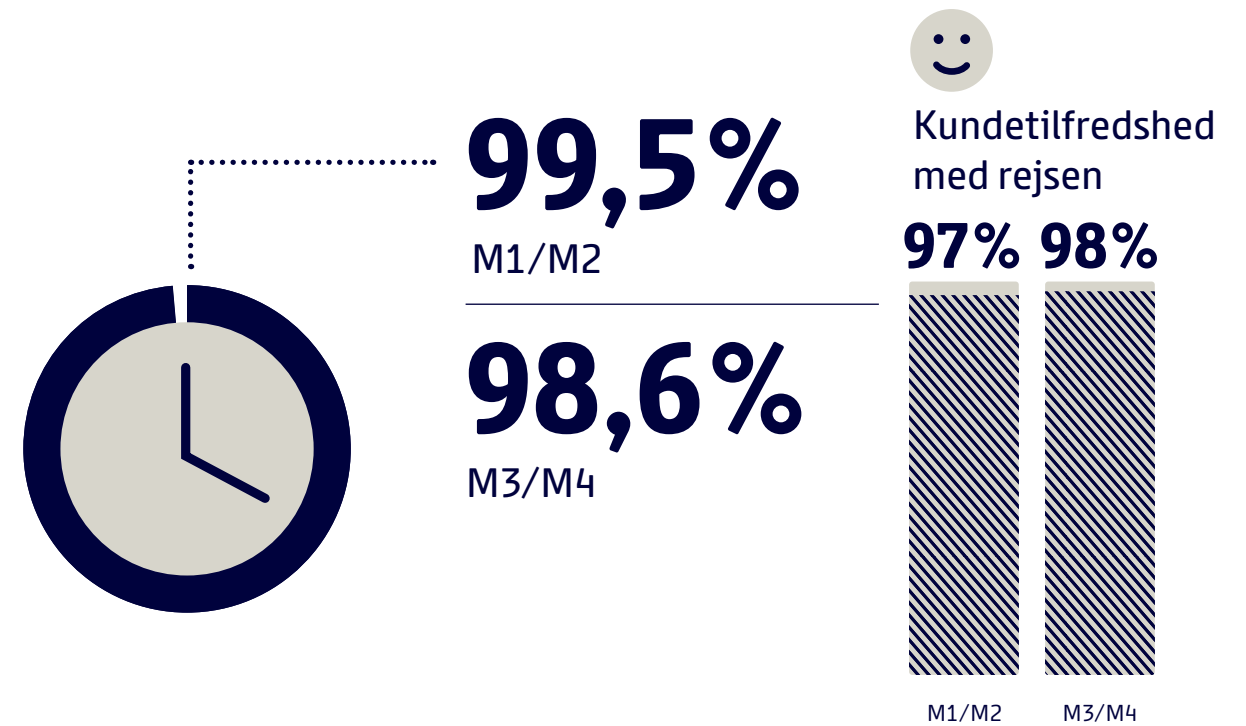
23,5 mio. har rejst med M3/M4. Det er en **stigning med 11,2 mio. passagerer**. På M1/M2 er passagertallet faldet med **26,4 mio. passagerer** til 40,2 mio. mod 66,6 mio. passagerer i 2019.

**37%** Af årets samlede antal passagerer stammer således fra M3/M4

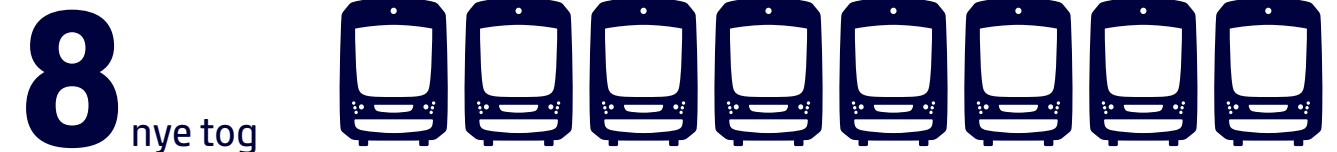


**63,7 mio.**  
Passagerer i 2020

**15,1 mio.**  
Færre passagerer end i 2019

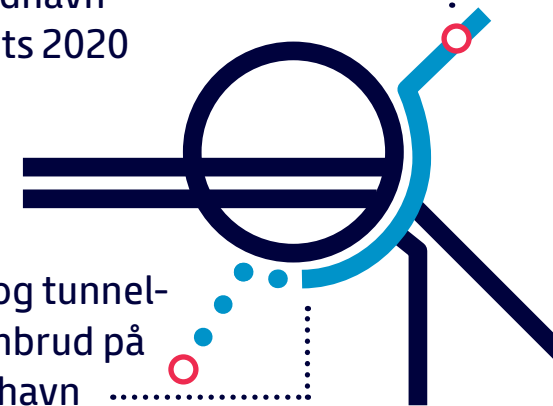


## Leveret



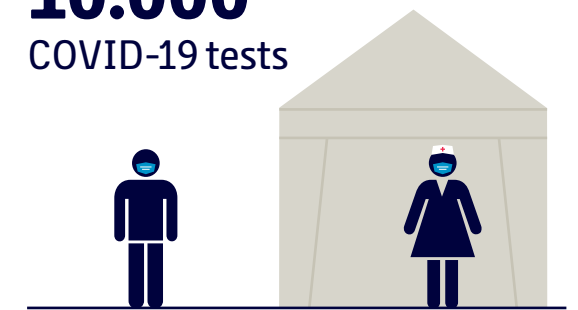
Åbningen af M4 Nordhavn  
28. marts 2020

Anlæg og tunnelgennembrud på M4 Sydhavn



**6** testcentre på M4-byggepladserne

**10.000**  
COVID-19 tests



# Ledelsesberetning





Foto: Bax Lindhardt

## Ledelsesberetning

Metroselskabets forretningsstrategi er udarbejdet for perioden 2018-2022. Forretningsstrategien sætter rammen for, hvordan selskabet arbejder i strategiperioden, og indeholder følgende fem fokusområder: 1) Økonomi, 2) Drift og vedligehold, 3) Anlæg, 4) Forretningsudvikling og 5) CSR.

I det følgende er fremhævet en række af de vigtigste aktiviteter indenfor de fem fokusområder.

# Økonomi

*Metroselskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag. Metroselskabets vigtigste økonomiske forpligtelse er overholdelse af langtidsbudgettet og dermed at afdrage på selskabets gældsforpligtelser rettidigt. Samtidig arbejder Metroselskabet med at tilvejebringe finansiering til nye anlægsprojekter, hvilket kræver, at selskabet til stadighed effektiviserer og nedbringer sine omkostninger.*

“**Metroselskabet har i 2020 haft en væsentlig samfundsmæssig opgave med at opretholde en metrodrift, hvor alle myndighedskrav blev opfyldt, og passagererne kunne føle sig trygge på trods af COVID-19.**”

## Særlige forhold i 2020

Metroselskabet har i 2020 regnskabsmæssigt været påvirket af COVID-19, ligesom der har været arbejdet med ønsket om ændring i indtægtsdelingen mellem trafik-selskaberne i hovedstadsområdet.

### COVID-19

Metroselskabet har i 2020 haft væsentlig færre passagerer end forventet og dermed færre takstindtægter som følge af COVID-19. Ligeledes har selskabet haft en række ekstraordinære omkostninger til ekstraordinær service og kommunikation til passagererne. Metroselskabet har i 2020 haft en væsentlig samfundsmæssig opgave med at opretholde en metrodrift, hvor alle myndighedskrav blev opfyldt, og passagererne kunne føle sig trygge på trods af COVID-19. Staten har derfor kompenseret selskabet for de økonomiske konsekvenser som følge af COVID-19, hvorfor selskabets regnskabsmæssige resultat ikke er påvirket af tiltagene i samfundet som følge af COVID-19.

### Indtægtsdeling i hovedstadsområdet

I overensstemmelse med den politiske aftale om anlæg af M3 Cityringen fra 2005 indførtes i 2007 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. Det er hensigten at ændre bekendtgørelsen og ophæve dobbeltfaktormodellen med virkning fra den 1. januar 2021. Baseret på de forudsætninger, der lå til grund for beslutningsgrundlaget for M3 Cityringen, er den gennemsnitlige fremadrettede økonomiske effekt af ændringen af bekendtgørelsen opgjort til en mindreindtægt på 373 mio. kr. årligt for perioden frem til og med 2060.

Parallelt med ændringen af indtægtsdelingen vil staten foretage et kapitalindskud i Metroselskabet svarende til den økonomiske effekt for perioden. Staten overholder herved fortsat sin forpligtelse i henhold til den politiske aftale om stiftelsen af selskabet.



De endelige beslutninger om ændringen af bekendtgørelsen og etableringen af det modsvarende indskud tages først i 2021. Effekten af de endelige elementer i den samlede aftale omkring ophævelsen af dobbeltfaktormodellen vil derfor første blive indregnet i årsregnskabet for 2021. Forholdet uddybes i note 1 til årsregnskabet.

#### Årets resultat

Årets resultat før af- og nedskrivninger udgør for 2020 et overskud på 524 mio. kr., hvilket er på niveau med det forventede, da selskabet er blevet kompenseret for tab som følge af COVID-19. Selskabets overskudsgrad udgør 27 pct.

Af- og nedskrivninger udgør i alt 1.430 mio. kr. i 2020, hvoraf afskrivninger vedrørende metro i drift udgør 792 mio. kr., og nedskrivninger vedrørende anlæg af metro udgør i alt 638 mio. kr. Afskrivninger vedrørende metro i drift er steget fra 303 mio. kr. i 2019 til 792 mio. kr. i 2020. Stigningen i afskrivningerne skyldes åbningen af M3 Cityringen ultimo september 2019 og åbningen af M4 Nordhavn ultimo marts 2020.

Årets resultat før finansielle poster udgør herefter et underskud på 906 mio. kr. Finansielle poster omfatter renteindtægter

på 299 mio. kr. og renteudgifter på 629 mio. kr. Resultatet før markedsværdiregulering udgør herefter et underskud på 1.236 mio. kr.

Markedsværdireguleringen, der primært kan henføres til selskabets finansielle aftaler om renteafdækning, udgør en udgift på 1.538 mio. kr. og årets resultat udgør således et samlet regnskabsmæssigt underskud på 2.775 mio. kr.

#### Metroens driftsresultat

Metrodriftens resultat før af- og nedskrivninger udgør 524 mio. kr., hvilket svarer til det forventede. Selvom resultat før af- og nedskrivninger er på niveau med det forventede, er selskabets sammensætning af indtægter ændret som følge af COVID-19.

Selskabets samlede indtægter i 2020 udgør i alt 1.707 mio. kr., heraf 864 mio. kr. fra salg af billetter (takstfællesskabet) og 91 mio. kr. primært fra udlejning af metro samt 747 mio. kr. vedrørende compensation fra staten som følge af COVID-19.

Takstindtægterne og indtægter fra udlejningen af Metroen er væsentlig lavere end forventet, hvilket skyldes COVID-19, som både har betydet væsentlig færre passagerer og en lavere takst pr. passager.

**Afskrivninger** er udtryk for årets værdiforringelse af selskabets værdier (aktiver).

**Nedskrivninger** er udtryk for en værdiforringelse af selskabets værdier (aktiver) ud over det, som udtrykkes ved afskrivningen.

**Egenkapitalen** er udtryk for selskabets egenfinansiering og beregnes som selskabets værdi (aktiver) fratrukket selskabets gæld (passiver).

**Markedsværdien** udtrykker værdien af selskabets gæld på det givne tidspunkt.

**Markedsværdireguleringen** viser udviklingen i markedsværdien i regnskabsåret. Markedsværdireguleringen har ingen betydning for selskabets likviditet og langsigtede økonomi, så længe lånene beholdes til udløb.

## Metroens driftsresultat

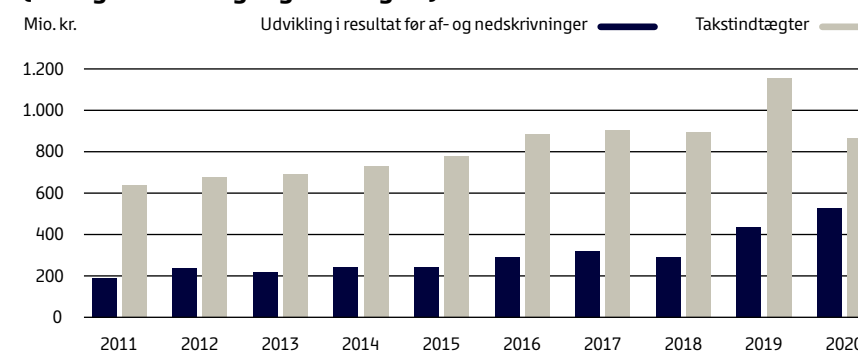
Alle tal i mio. kr.	2020	2019
Takstindbetalinger	864	1.154
Metroens driftsindtægter	91	520
Andre driftsindtægter	752	5
<b>Metroens driftsindtægter i alt</b>	<b>1.707</b>	<b>1.679</b>
Betaling for drift	-1.067	-1.154
Kontraktstyring mv.	-38	-48
Øvrige omkostninger	-17	-10
Administrationsomkostninger	-61	-32
<b>Metroens driftsomkostninger i alt</b>	<b>-1.183</b>	<b>-1.244</b>
<b>Metroens driftsresultat før af- og nedskrivninger</b>	<b>524</b>	<b>436</b>
Af- og nedskrivninger	-790	-304
<b>Metroens driftsresultat før finansielle poster</b>	<b>-266</b>	<b>132</b>
Overskudsgrad før afskrivninger	31%	26%

Definition: Overskudsgraden før afskrivninger er opgjort som resultat før afskrivninger i forhold til indtægter i alt.

Metroens driftsresultat kan ikke udledes direkte af Metroens resultatopgørelse, men fremgår af årsregnskabs note 2 og 20.

Takstindbetalingerne er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt pr. passager på 13,07 kr. i 2020 beregnet på baggrund af Transportministeriets bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet.

## Udvikling i resultat før af- og nedskrivninger samt takstindtægter (korrigeret for engangsindtægter) 2011-2020



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

Metroen har således i 2020 haft 63,7 mio. passagerer i forhold til 121,3 mio. passagerer i budgettet for 2020, og taksten pr. passager blev 13,07 kr. i forhold til en forventet takst pr. passager på 13,99 kr. Selskabet er i 2020 blevet kompenseret af staten for de økonomiske konsekvenser af COVID-19. Kompensationen indgår under andre driftsindtægter med 747 mio. kr.

Omkostninger til betaling af operatørerne for drift og vedligehold af Metroen, kontraktstyring, administration og lignende har i 2020 udgjort 1.183 mio. kr., hvilket betyder, at selskabets overskudsgrad af primær drift udgør 31 pct.

Afskrivninger mv. udgør 790 mio. kr., og metrodriftens resultat før finansielle poster udgør herefter et overskud på 524 mio. kr.

#### Udvikling i egenkapitalen

Årets regnskabsmæssige resultat udgør et underskud på 2.775 mio. kr. og er tilgået egenkapitalen sammen med ejernes frigivelse af den resterende del af korrektionsreserven på 10 pct. for M4 Sydhavn på 483 mio. kr. Egenkapitalen er herefter negativ og udgør -5.639 mio. kr. Egenkapitalen er i overensstemmelse med forventningerne.

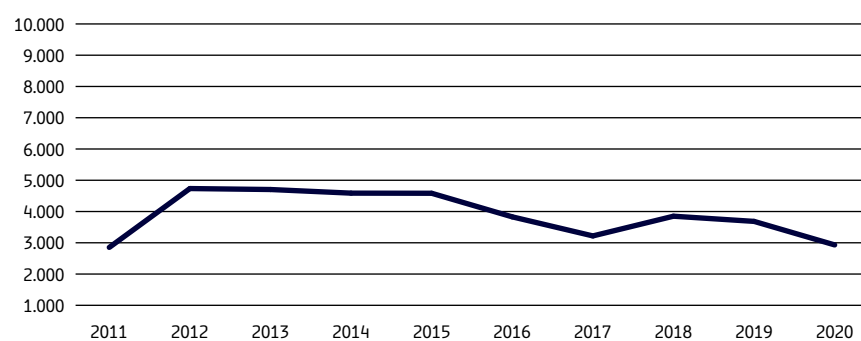
Staten og Københavns Kommune har efter anmodning fra selskabet frigivet den sidste del af korrektionsreserven på 10 pct. for M4 Sydhavn, så selskabet nu i overensstemmelse med statens principper for Ny AnlægsBudgettering (NAB) har mulighed for at disponere over disse midler. Korrektionsreserven blev afsat i anlægsbudgettet på tidspunktet for beslutningen om anlægget af M4 Sydhavn og har således hele tiden været en del af det samlede budget for strækningen. Beløbet indbetales til selskabet fra By & Havn, da finansieringen af beløbet dengang blev afsat i deres budgetter.

Selskabets korrigerede egenkapital, dvs. ekskl. markedsværdireguleringer, udgør 2.927 mio. kr. ultimo 2020. Den korrigerede egenkapital er faldet med 753 mio. kr. i forhold til 2019, hvilket skyldes ejernes førnævnte frigivelse af korrektionsreserven på 483 mio. kr. og et resultat før markedsværdiregulering på -1.236 mio. kr. Markedsværdien har medført en regnskabsmæssig udgift på 1.538 mio. kr.

Markedsværdireguleringen kan primært henføres til selskabets finansielle aftaler om renteafdækning, som er indgået med henblik på at øge budgetsikkerheden i

#### Udvikling i korrigeret egenkapital 2011-2020

DKK mio.



Korrigeret egenkapital svarer til egenkapitalen reguleret for markedsværdiregulering, jf. egenkapitalopgørelsen.

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 udløb.

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

M3 Cityringen åbnede i september 2019, og M4 Nordhavn åbnede i marts 2020. Der har i den efterfølgende periode været afsluttet en række arbejder, der ikke var endeligt færdiggjort på åbningstidspunktet. Selskabet har i 2020 opgjort de endelige anlægsbudgetter for M3 Cityringen og M4 Nordhavn og meddelt ejerne, at anlægsbudgetterne nu er afsluttet.

Der udestår efter de opgjorte endelige anlægsbudgetter for M3 Cityringen og M4 Nordhavn en række mindre investeringer

på i alt 341 mio. kr. som opfølgning på færdiggørelse af M3 Cityringen og M4 Nordhavn. Heraf er 104 mio. kr. investeret i 2020.

Det samlede anlægsbudget for M3 Cityringen på 25,4 mia. kr. (2020-priser) er baseret på de indgåede store anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet vedrørende M3 Cityringen. I den endelige opgørelse indgår, at M3 Cityringen blev fordyret med 10,5 pct. og forsinket med ni måneder.

Det samlede anlægsbudget for M4 Nordhavn på 3,2 mia. kr. inkl. korrektionsreserve (2020-priser) er baseret på de indgåede anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet vedrørende M4 Nordhavn.

Ved opgørelsen af det endelige budget for M4 Nordhavn har selskabet tilbageført ca. 500 mio. kr. til ejerne i uforbrugte midler. M4 Nordhavn åbnede den 28. marts 2020, et halvt år efter M3 Cityringens åbning og tre måneder senere end den oprindelige tidsplan.

#### Investeringsbudget for Metroen

Alle tal i mio. kr.	Investeringer i metro 2020	Investeringer pr. 31.12.2020	Samlet investeringsbudget	Samlet investeringsbudget
M3 Cityringen	123	25.082	25.355	23.552 (2010-priser)
M4 Nordhavn <sup>1</sup>	148	2.569	3.191	2.900 (2012-priser)
M4 Sydhavn <sup>1</sup>	1.374	3.856	9.423	8.627 (2014-priser)
Mobilisering og Trial Run	128	764	926	-
Investeringsprogram M1+M2	170	308	2.177	-
Øvrige investeringer i metro	264	443	1.298	-
<b>I alt</b>	<b>2.207</b>	<b>33.022</b>	<b>42.370</b>	<b>-</b>

<sup>1</sup> Inkl. korrektionsreserve

Den regnskabsmæssige værdi af metroen er i balancen opgjort til 25 mia. kr. Dette er en følge af, at Metroen værdiansættes med udgangspunkt i den samlede metros forventede kapitalværdi under hensyntagen til de planlagte anlægsinvesteringer.

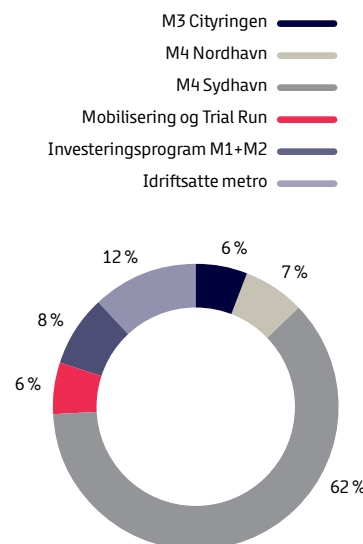
Det samlede anlægsbudget for M4 Sydhavn på 9,4 mia. kr. inkl. korrektionsreserve (2020-priser) er baseret på de indgåede anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet. Der er forudsat åbning af M4 Sydhavn i 2024. Pr. 31. december 2020 er afholdt 3,9 mia. kr. af den samlede investering i M4 Sydhavn.

Metroselskabet forventer at investere i alt ca. 7,1 mia. kr. frem til 2024.

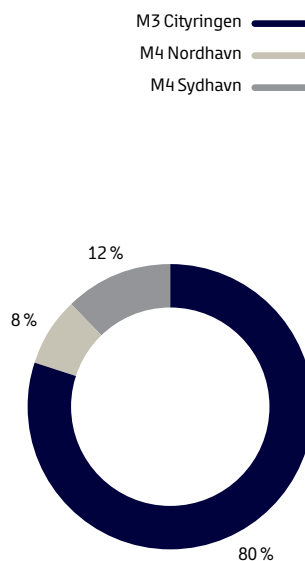
Disse investeringer vedrører primært 5,6 mia. kr. i anlægget af M4 Sydhavn og investeringer på 1,5 mia. kr. i kapacitetsudvidelser/vedligehold på M1/M2.

I 2020 har der samlet set været afholdt investeringer til Metroen og nye anlæg på 2,2 mia. kr.

### Årets investering i 2020 fordelt på projekter



### Samlet investering pr. 31.12.2020 fordelt på anlægsprojekter



Den regnskabsmæssige værdi af metroen er i balancen opgjort til 25 mia. kr. Dette er en følge af, at metroen værdiansættes med udgangspunkt i den samlede metros forventede kapitalværdi under hensyntagen til de planlagte anlægsinvesteringer.

**Genindvindingsværdien** er udtryk for den aktuelle værdi (nutidsværdi) af en virksomheds fremtidige investeringer og indtægter, som aktivet forventes at indbringe.

## Værdien af den samlede Metro

Den regnskabsmæssige værdi af den samlede Metro gennemgås årligt for at afgøre, om der er indikationer på værdiforringelse. Kapitalværdien (nutidsværdien) 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 til fremtiden, jf. bilag til ledelsesberetningen, samt forventningerne til renteniveauet. Ved opgørelsen af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi. Den forudsatte ændring af dobbeltfaktor-modellen i indtægtsdelingen pr. 1. januar 2021 er dog ikke indregnet i beregningen af genindvindingsværdien af den samlede metro. En uddybning heraf kan ses i note 1 til årsregnskabet.

Ultimo 2020 var kapitalværdien lavere end den bogførte værdi, hvorfor aktivets værdi er nedskrevet. Nedskrivningen af anlægsaktivet på balancedagen udgør 640 mio. kr., jf. note 7 til årsregnskabet.

Det forudsatte renteniveau (diskonteringsfaktoren) udgør den væsentligste usikkerhed i det foretagne skøn af værdien af Metroen. Selskabet har i værdiansættelsen af den samlede metro (genindvindingsværdien) anvendt en renteforventning, hvor der er indregnet et såkaldt risikotillæg til at imødegå usikkerheden i renteutviklingen. Havde selskabet i stedet taget udgangspunkt i den aktuelle lavere markedsrente, ville værdien af anlægsaktiverne have været væsentligt højere, og årets resultat ville være markant bedre.

Tilsvarende ville resultatet have været lavere, såfremt der var anvendt en højere

renteforventning. Følsomhedsberegningerne for renteforventningen fremgår af note 7 til årsregnskabet.

## Stabilisering af udsving i egenkapitalen

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 bl.a. aftaler om renteaftækning af en stor del af den forventede fremtidige maksimale gæld, der omfatter enten en fast rente eller en inflationsafhængig rente. Løbetiden er fastlagt med udgangspunkt i selskabets forventninger til gældsopbygning og gældsafvikling.

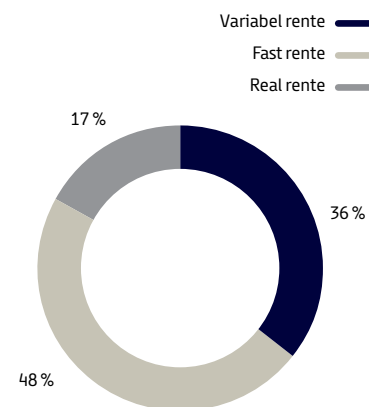
På samme måde som ved værdiansættelsen af Metroen stiger den regnskabsmæssige markedsværdi af gælden, når renteniveauet herfor falder. Udsvingene på de to regnskabsposter må ikke forventes at udligne hinanden, bl.a. som følge af, at der bruges forskellige renter (f.eks. lang-/kortsigtet rente og fast/inflationsafhængig/variabel rente) på posterne. Ikke desto mindre vil anvendelsen af aktuelle renteniveauer ved såvel værdiansættelse af Metroen som markedsværdireguleringen af de indgåede aftaler om renteaftækning ved væsentlige renteutsving samlet virke som en stabilisator for udsving i selskabets egenkapital.

## Finansiering

Metroselskabet har ved udgangen af 2020 en samlet bruttolånoptagelse på 31,9 mia. kr. nominelt. Lånene er optaget som genudlån i Danmarks Nationalbank. Selskabet har en obligationsbeholdning på 7,2 mia. kr., der stilles som sikkerhed for markedsværdier.



### Rentefordelingen pr. 31.12.20 i forhold til aktuel gæld



### Kapitalforhold og langtidsøkonomi

I forbindelse med selskabets budgetlægning for 2021 er der udarbejdet et opdateret langtidsbudget, som er vedtaget af bestyrelsen. Det opdaterede langtidsbudget er baseret på en revision af selskabets langtidsøkonomi, hvor der tages højde for afvikling af dobbeltfaktormodellen og en opdatering af selskabets økonomi ved afslutningen af arbejdet med M3 Cityringen. Forudsætningerne for selskabets langtidsøkonomi indstilles til ejernes godkendelse på interessentskabsmødet i april 2021.

Langtidsbudgettet viser, at selskabets nettogæld forventes at nå sit maksimum i 2025 på ca. 30,1 mia. kr. (i løbende priser og inkl. renter).

Gælden forventes at være tilbagebetalt i 2061. Tilbagebetalingstiden er dermed forkortet med fire år i forhold til det tidligere langtidsbudget.

Beskrivelsen er baseret på en række forudsætninger vedrørende renteutvikling, passagertal, indtægter pr. passager mv. og er derfor forbundet med den usikkerhed, der altid gælder vurderinger af fremtidige forhold. Den endelige beslutning om at gennemføre ændringerne vedrørende dobbeltfaktormodellen vil blive taget i 2021.

Selskabet har opbygget en renteeksponering, så dele af de fremtidige renteomkostninger fastlåses. Dette er sket ved, at selskabet har indgået finansielle aftaler om renteaftækning, hvorved renten for en stor del af den forventede maksimale gæld er blevet aftalt. Aftaler er indgået med henblik på at øge budgetsikkerheden i selskabets langsigtede økonomi.

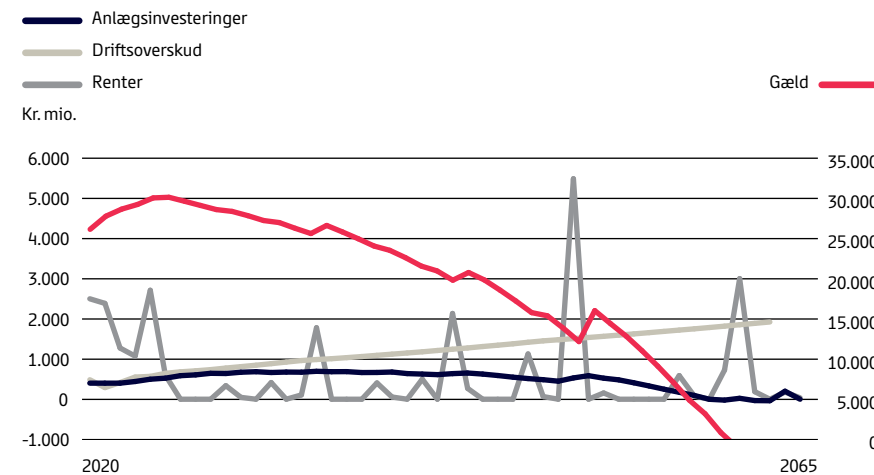
Frem mod 2025 afholdes store anlægsinvesteringer, og gælden vil være stigende. Herefter vil overskuddet fra driften af Metroen indebære, at der vil blive afdraget på gælden, så selskabet forventes at være gældfrit i 2061.

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 & Bælt Partner. Dette er forudsat og beskrevet i stiftelsesgrundlaget for Metroselskabet.

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

Det betyder, at der generelt kan opnås vilkår i kapitalmarkedet, der er sammenlignelige med statens vilkår. Herudover

### Selskabets langtidsøkonomi



## Hoved- og nøgletal

Alle tal i mio. kr.	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Årets nettoomsætning	980	1.100	1.125	1.301	1.294	1.473	1.519	1.492	1.945	1.936
<b>Resultat før af- og nedskrivninger</b>	<b>191</b>	<b>235</b>	<b>216</b>	<b>288</b>	<b>240</b>	<b>291</b>	<b>320</b>	<b>292</b>	<b>436</b>	<b>524</b>
Af- og nedskrivninger	-5.689	1.772	-484	-2.392	-3.531	-708	-567	215	-516	-1.430
Resultat før finansielle poster	-5.498	2.007	-267	-2.104	-3.291	-417	-247	507	-81	-906
Finansielle poster	-457	-123	-64	-149	-229	-337	-363	-322	-325	-330
Resultat før markedsværdiregulering	-5.954	1.884	-331	-2.254	-3.520	-754	-610	184	-406	-1.236
Markedsværdiregulering	-2.882	-550	2.138	-3.712	825	-1.562	695	-143	-2.175	-1.538
Årets resultat	-8.837	1.335	1.807	-5.966	-2.695	-2.316	85	42	-2.581	-2.775
Balancesum	8.216	10.077	12.633	15.953	17.308	23.270	24.851	30.380	38.771	41.210
Årets investering i metro	3.651	2.332	3.170	3.420	3.842	4.654	2.875	3.392	3.616	2.207
Langfristet gæld	4.403	6.600	7.345	12.900	13.287	22.895	22.078	27.696	37.555	41.755
Egenkapital	303	1.637	3.744	-87	737	-1.579	-1.495	-1.007	-3.347	-5.639
<b>Korrigeret egenkapital*</b>	<b>2.847</b>	<b>4.731</b>	<b>4.700</b>	<b>4.581</b>	<b>4.580</b>	<b>3.825</b>	<b>3.215</b>	<b>3.846</b>	<b>3.680</b>	<b>2.927</b>
Soliditetsgrad	4 %	16 %	30 %	-1 %	4 %	-7 %	-6 %	-3 %	-9 %	-14 %
Korrigeret soliditetsgrad	35 %	47 %	37 %	29 %	26 %	16 %	13 %	13 %	9 %	7 %
Overskudsgrad	19 %	21 %	19 %	22 %	19 %	20 %	21 %	20 %	22 %	27 %
Overskudsgrad af metrodrift	22 %	24 %	22 %	25 %	22 %	23 %	25 %	23 %	26 %	31 %
Afkastgrad	2 %	2 %	2 %	2 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Antal passagerer (mio.)	54	54	55	56	57	61	63	65	79	63,7
Antal medarbejdere (ultimo)	160	219	242	274	289	325	330	338	332	333

\* Normaliseret egenkapital er korrigeret for markedsværdiregulering.

“  
**Selskabets risikoarbejde er i 2020 blevet tilpasset efter at M3 Cityringen og M4 Nordhavn er åbnet, og selskabet dermed er blevet et større driftsselskab med tilsvarende større fokus på at holde materiellet kørende.”**

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

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

$$\text{Korrigeret soliditetsgrad} = \frac{\text{Kapitalindestående ekskl. markedsværdireguleringer} \times 100}{\text{Samlede aktiver}}$$

$$\text{Overskudsgrad} = \frac{\text{Resultat før af- og nedskrivninger} \times 100}{\text{Nettoomsætning}}$$

$$\text{Afkastgrad} = \frac{\text{Resultat før af- og nedskrivninger} \times 100}{\text{Samlede aktiver}}$$

## Voldgiftssager mv.

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

Slutregningen indeholder krav på i alt ca. 805 mio. EUR (ca. 6,0 mia. kr.). Heraf vedrører ca. 420 mio. EUR (ca. 3,1 mia. kr.) krav, hvor der er et betalingsmaksimum på 234,5 mio. EUR (1,8 mia. kr.), som er fremsendt til voldgiftsretten.

De resterende 385 mio. EUR (ca. 2,9 mia. kr.) omfatter krav, hvor der er et betalingsmaksimum på 7,5 mio. EUR (56 mio. kr.).

I den verserende voldgiftssag har Metroselskabet i oktober 2020 afgivet sit første svarskrift. Selskabet indstiller heri, at voldgiftsretten afviser 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.

I overensstemmelse med kontrakten har CMT og Metroselskabet herefter gennemført en forhandling om CMT's ekstrakrav (krav, som ikke er omfattet af den verserende voldgiftssag). CMT har som grundlag for forhandlingerne leveret overordnet, foreløbig dokumentation. Denne overordnede, foreløbige dokumentation har ikke ændret Metroselskabets vurdering af disse ekstrakrav, som fortsat i alt væsentlighed må afvises på det foreliggende grundlag.

## Risikostyring

De risici, selskabet er eksponeret for, bliver kortlagt gennem selskabets risikostyringsaktiviteter og arbejdet i selskabets risikokomité. Det er målet for selskabets risikostyring, at risici både på tværs af organisationen og lokalt i organisationen systematisk kortlægges og afbødes. Dette giver selskabet et billede af den samlede risikoeksponering, så risici kan håndteres på den mest hensigtsmæssige måde.

Selskabets risikoarbejde er i 2020 blevet tilpasset, efter at M3 Cityringen og M4 Nordhavn er åbnet, og selskabet dermed er blevet et større driftsselskab med tilsvarende større fokus på at holde materiellet kørende.

Selskabets risikoreportering indeholder risikovurderinger af selskabsrisici vedrørende M4 Sydhavn, Selskabets Økonomi og Administration, Metroens Drift og Investeringsprogrammet.

Risici rapporteres på forskellige niveauer. Til enhver risiko er der udpeget en risikoejer, der sikrer, at risici forebygges, håndteres og rapporteres under de enkelte fagområder. Dette sikrer en høj faglighed i rapporteringen. Selskabet arbejder målrettet med at sikre systematik i risikostyringen på tværs af alle selskabets aktiviteter. For selskabets store projekter, herunder M4 Sydhavn, er der opbygget en proces for risikostyring specielt tilpasset det enkelte projekt. Denne proces involverer entreprenører under anlægget af systemet og sikrer, at risici håndteres, hvor det er mest hensigtsmæssigt.

Risici rapporteres til selskabets ledelse, der vurderer forslag til ændringer i den aktuelle risikoeksponering fra alle selskabets aktiviteter. Selskabets ledelse vurderer de indkomne forslag og sikrer, at risici løbende håndteres og bedømmes ensartet med hensyn til sandsynlighed og konsekvens på tværs af organisationen. Selskabets ledelse udarbejder på det grundlag en bruttoliste og en aktuell risikoliste, der indeholder selskabets samlede risikoeksponering.

Direktionen forelægger kvartalsvis forslag til en prioriteret aktuell risikoliste for bestyrelsens risikokomiteé og derefter for den samlede bestyrelse. På kvartalsmøder med selskabets ejere rapporterer selskabet om risikoeksponering ud fra bestyrelsens behandling af denne.

### Forretningsgange i forbindelse med regnskabsaflæggelse og anvendelse af IT

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

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

Rapporteringen omfatter kvartalsvis økonomirapportering og 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. Informationsikkerhedspolitikken beskriver den samlede IT-anvendelse, herunder sikkerhed, backup mv.

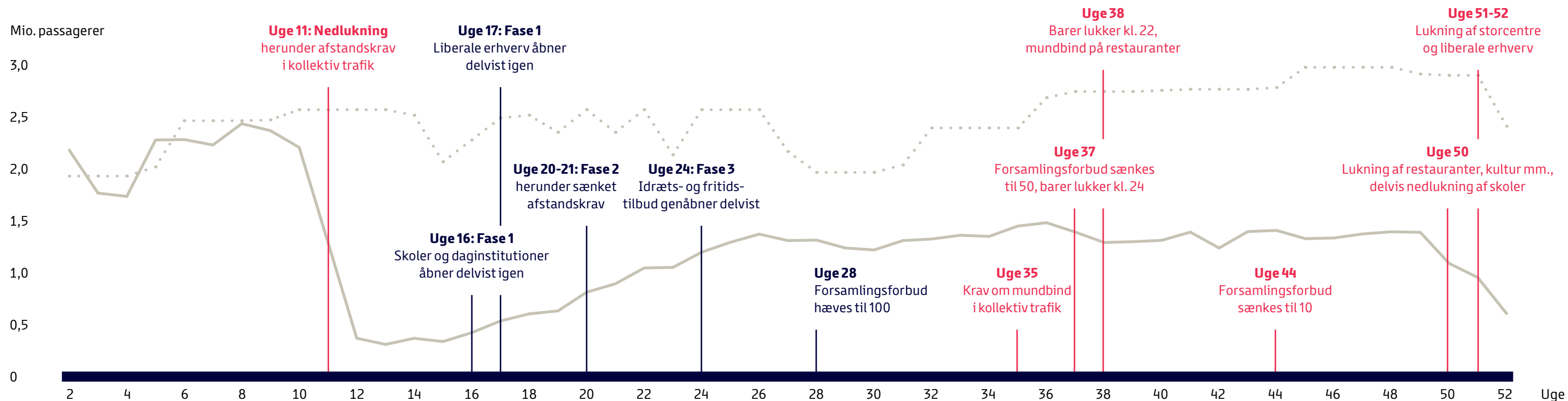


# Drift og vedligehold

*Metroselskabet skal være tilpasset den moderne verden og afspejle det samfund som selskabet opererer i, hvor der stilles krav til konstant tilgængelighed og maksimal brugervenlighed. Passagererne skal kunne stole på, at Metroen altid er tilgængelig gennem højfrekvent pålidelig drift i alle døgnets timer. Passagererne skal opleve, at Metroselskabet tager rettidig hånd om kapacitetsudfordringerne, med færrest mulige gener for passagerne og for driftsstabiliteten.*

## Tidslinje for driften under COVID-19

Passagerer på M1/M2 + M3/M4 i 2020 — Oprindeligt passagerbudget for 2020 .....  
Nedlukning — Genåbning —



## COVID-19's påvirkning af Metroens service

Metroselskabet forventede oprindeligt, at 121,3 mio. passagerer ville rejse med Metroen i 2020, heraf 66,9 mio. passagerer på M1/M2 og 54,4 mio. på M3/M4. I januar og februar svarede det faktiske antal af passagerer til det forventede. Siden nedlukningen af samfundet i marts måned som følge af COVID-19 har antallet af passagerer dog ligget betydeligt under det forventede.

Figuren herunder viser forskellen mellem det budgetterede, før COVID-19 kom til Danmark, og det realiserede passagertal hen over året og giver herudover en indikation af, hvordan de væsentligste beslutninger om nedlukning og genåbning af samfundet løbende har påvirket passagertallet.

Selskabet nedjusterede derfor i maj 2020 forventningen til antallet af passagerer, der ville rejse med Metroen i 2020, til 76 mio. passagerer.

De fortsatte delvise nedlukninger af samfundet i efteråret/vinteren har imidlertid betydet, at antallet af passagerer i 2020 har været lavere end de nedjusterede forventninger. I 2020 rejste 63,7 mio. passagerer med Metroen, hvilket er 16 pct. under det nedjusterede budget.

Som følge af myndighedernes anbefalinger i forhold til COVID-19 har Metroen haft en ekstraordinær service med flere tog i drift.

I løbet af året er der så vidt muligt blevet indsat ekstra tog, f.eks. blev der i foråret kørt myldretidsdrift hele dagen for at have så få passagerer i hvert tog som muligt og

dermed give kunderne mulighed for at holde afstand til hinanden.

I store dele af året har der været indsat ekstra mandskab til bl.a. at yde crowd control på stationerne i de tilfælde, hvor der har været risiko for mange passagerer i tog eller på stationer. Der har dog været relativt få tilfælde, hvor det har været nødvendigt at foretage crowd control, da de mange restriktioner på samfundet har medført et betydeligt fald i passagertallet over året, hvilket også fremgår af figuren på foregående side. Derudover er rengøringen på stationer og i tog øget, og der er sat håndsprit op på alle stationer. Fra august 2020 har myndighederne stillet krav om mundbind for både kunder og frontpersonale, og kunderne har ligesom personalet hurtigt omstillet sig til dette krav.

Selskabet har i samarbejde med DOT og Metro Service løbende tilpasset informationen til kunderne og personalet, så den har afspejlet de anbefalinger og restriktioner, som er kommet fra myndighederne i løbet af året. Det har bidraget til, at kunderne har haft en sikker adfærd i den kollektive transport, og kunderne har kunnet være trygge ved at bruge Metroen. I løbet af året er kunderne af personalet, via højtalerudkald, plakater ved stationerne samt på informations- og reklameskærme og sociale medier blevet opfordret til at rejse uden for myldretiden, spritte af, holde afstand, huske at bruge mundbind og overholde myndighedernes krav og anbefalinger i øvrigt.



**Overordnet set er det selskabets vurdering, at der kan gå op til syv år, før passagertallet igen matcher de forventninger, som selskabet havde til brugen af Metroen før COVID-19.”**

### Samarbejdet i Din Offentlige Transport (DOT) under COVID-19

Metroselskabet har gennem det seneste år i DOT, sammen med Movia og DSB, arbejdet på at tilpasse sig situationen med COVID-19 i samfundet. Det har både betydet samarbejde på tværs af trafiksselskaberne med fælles kommunikation og analyser til understøttelse af beslutninger om fælles produkter og services.

### Forventningerne til passagertallet i de kommende år

I alt har 23,5 mio. passagerer rejst med M3 Cityringen og M4 Nordhavn i 2020. Som nævnt tidligere er dette væsentligt under forventningerne.

Selskabet har i løbet af 2020 analyseret, hvordan COVID-19 forventes at påvirke passagernes brug af Metroen i de kommende år. Analyserne er – naturligvis – behæftet med en lang række usikkerheder, f.eks. om fortsat hjemmearbejde efter COVID-19, passagernes opfattelse af kollektiv transport, brug af andre former for transport, international konferenceaktivitet og turisme etc. Overordnet set er det selskabets vurdering, at der kan gå op til syv år, før passagertallet igen matcher de forventninger, som selskabet havde til brugen af Metroen før COVID-19.

Som et eksempel på effekter, ud over faldet i passagertallet, har COVID-19 betydet, at kendskabet til de nye stationer blandt borgerne i både København og på Frederiksberg og i hovedstadsområdet generelt er faldet, formodentlig som følge af at mange ikke har brugt Metroen så regelmæssigt som ellers forventet.

Selskabet har derfor igangsat et arbejde, der skal mindske varigheden af COVID-19's effekter på passagertallet – og dermed selskabets indtjening.

## Driften af M1/M2 og M3/M4

### Driftsstabilitet (Service Availability <sup>1)</sup>)

I tabellen nedenfor er driftsstabiliteten for alle linjer M1-M4 i hele 2020 gengivet.

I 2020 har driftsstabiliteten ligget over målsætningen på 98 pct. på alle linjer.

På M1/M2 har driftsstabiliteten ligget over 98 pct. for alle måneder. Driftsstabiliteten var 0,2 pct. højere end i 2019, og det gælder både for den generelle driftsstabilitet og i myldretiden. Dog har der været et betydeligt lavere antal passagerer på alle linjer, og dette har simplificeret driften særligt i myldretiden.

På M3/M4 har driftsstabiliteten ligget over 98 pct. i ti måneder, og i to måneder har driftsstabiliteten ligget under 98 pct.

I 2020 er der blevet foretaget en række planlagte, men ekstraordinære aktiviteter, som har påvirket driften af alle linjer på forskellig vis. På M1/M2 har det været nødvendigt at foretage en lang række tests af de otte nye tog, som selskabet har indkøbt, for at kunne udvide kapaciteten på de to linjer. De otte nye tog vil forøge antallet af tog med 25 pct. Den øgede kapacitet vil i fremtiden betyde endnu kortere ventetid mellem togene. Testen gennemføres for at sikre, at togene kan køre sikkert og med en god drift fremover.

Disse tests har primært påvirket driften af delstrækninger på M1-linjen mod Vestamager st.

På M3/M4 har der ligeledes været foretaget planlagte, men ekstraordinære arbejder for at løse en række af de – forventede – børnesygdomme, som opstår, når et nyt metro-system åbnes. Desuden har det, som det kendes fra andre nye IT-systemer, været nødvendigt at foretage en række planlagte opdateringer af det førerløse styresystem. Disse opdateringer kræver ligeledes test, og at hele eller dele af driften er indstillet. Det har bl.a. været nødvendigt at indstille driften på hele M3/M4 flere hverdagsaftener og nætter allerede fra kl. 20.

For at hjælpe passagererne under den indstillede metrodrift på M3/M4 har Metro-selskabet sikret, at der blev indsat metrobusser på hele M3's strækning og på strækningen mellem Kongens Nytorv og Orientkaj i timerne frem mod midnat. Efter midnat er det alene M4's strækning, der har været dækket med metrobusser.

## Driftsstabilitet 2020

	Pct.
M1/M2 driftsstabilitet	99,5 pct.
M1/M2 myldretid driftsstabilitet	98,9 pct.
M3/M4 driftsstabilitet	98,6 pct.
M3/M4 myldretid driftsstabilitet	98,2 pct.

Driftsstabiliteten er en beregning af, hvor mange tog der kommer til tiden. Da togene ikke kører efter en fast køreplan med fastlagte tidspunkter, men med tidsintervaller, foretages beregningen for alle stationer i begge retninger. Når dagen er omme, beregnes driftsstabiliteten på følgende måde:

Metroselskabet lægger stor vægt på at sikre en god passageroplevelse gennem en høj driftsstabilitet i samarbejdet med driftsoperatøren Metro Service A/S og Hitachi Rail.

$$\text{Driftsstabilitet} = \frac{\text{planlagte afgang} - \text{mistede afgang}}{\text{planlagte afgang}}$$

<sup>1</sup> Service Availability kan bedst beskrives som driftsstabilitet. Det siger noget om, hvor mange planlagte afgang der er blevet kørt i overensstemmelse med køreplanen. Med en Service Availability på 99 procent har Metroen kørt 99 procent af de planlagte afgang til tiden og 1 procent af de planlagte afgang har været forsinket.



“**Målingerne viser blandt andet, at 97 pct. af kunderne i M1/M2, samt 98 pct. af kunderne i M3/M4, er meget tilfredse eller tilfredse med rejsen.**”

På M1 har der også været indsat ekstra metrobusser på forskellige delstrækninger, når arbejder har medført indstilling af metrodriften eller som supplement til reduceret drift.

Planlægningen af metrobusdriften tager udgangspunkt i analyser af passagerer, som normalt rejser i samme tidsrum, og deres muligheder for under normale omstændigheder at vælge alternative kollektive transportformer.

På de dage, hvor der er større ikke-planlagte driftsforstyrrelser (en driftsstabilitet under 98,0 pct.), har Metroselskabet et tæt samarbejde med driftsoperatørerne Metro Service og Hitachi Rail, hvor hændelser bliver nøje analyseret med henblik på at lære af hændelsen, undgå gentagelser og hele tiden forbedre driften.

## Kundetilfredshed

Metroselskabet opgør løbende kundernes tilfredshed med den service, som de oplever i Metroen. Kundetilfredsheden måles på en række punkter, der dækker alt fra kundernes tilfredshed med rejsen som helhed, rettidigheden, personalets service og information til rengøring og tryghed. Målingerne viser bl.a., at 97 pct. af kunderne på M1/M2 og 98 pct. af kunderne på M3/M4 er meget tilfredse eller tilfredse med rejsen. Generelt ligger tilfredsheden med Metroen på et tilfredsstillende niveau i 2020.

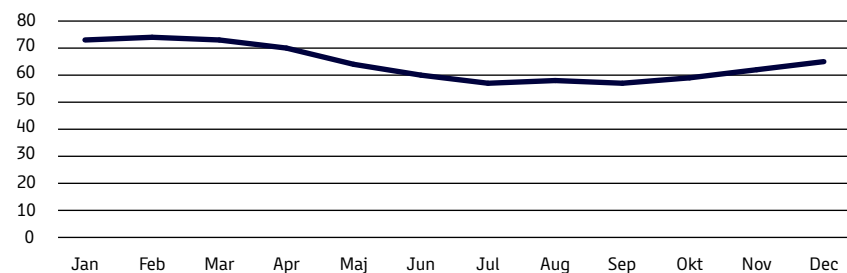
På trods af COVID-19 og de deraf følgende restriktioner, som har været pålagt Metroen og Metroens kunder i 2020, har tilfredsheden med rejsen og den oplevede tryghed ligget på et højt niveau i 2020. For kundetilfredsheden er der ikke nogen ændringer sammenlignet med 2019. På spørgsmålet om tryghed ses et lille fald hen over året.

Selskabet følger også borgernes kendskab til og opfattelse af Metroen på en række centrale parametre, herunder at Metroen kører hele tiden, at den er hurtig, og at det er nemt at komme rundt med Metroen.

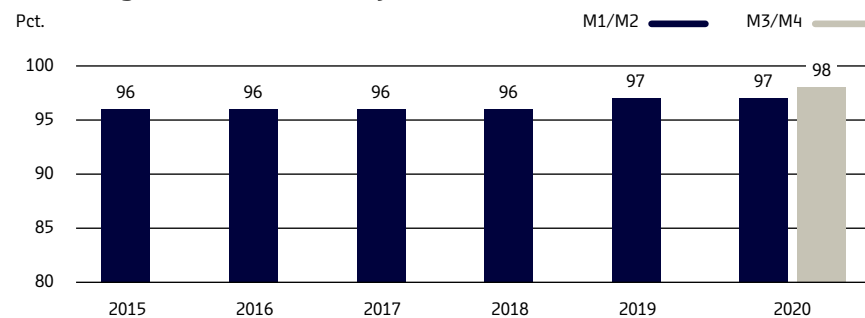
I foråret iværksatte selskabet flere tiltag med henblik på at understøtte myndighedernes retningslinjer for at mindske risikoen for spredning af Corona-virus, herunder lukning af driften fra midnat til kl. 05 i en periode, en øget informationsindsats, der støttede op om myndighedernes retningslinjer, og indstilling af kommercielle budskaber, der skulle opfordre til brug af Metroen.

Selskabet har således kunne se, at kendskabet og holdningen til en række af Metroens centrale fordele også er blevet påvirket af COVID-19, herunder kendskabet til at Metroen kører døgnet rundt.

## Kendskab til at Metroen kører hele døgnet

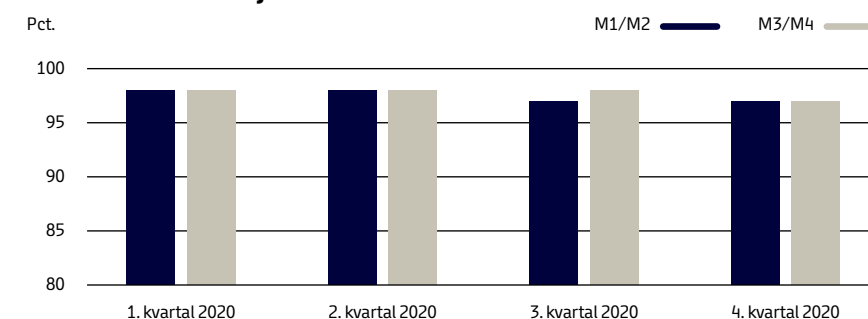


## Udvikling i tilfredshed med rejsen fra 2015-2020

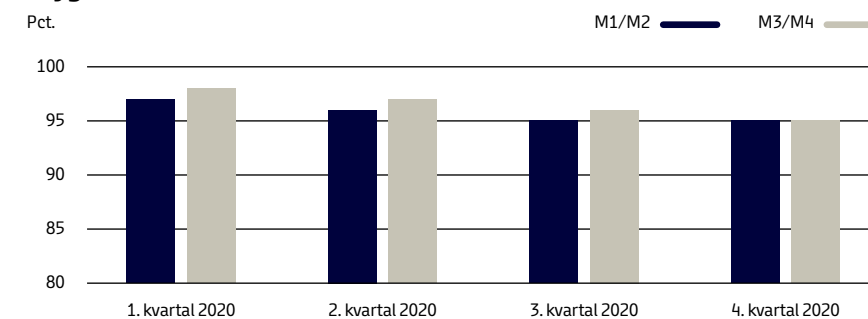


# Tilfredshed og tryghed

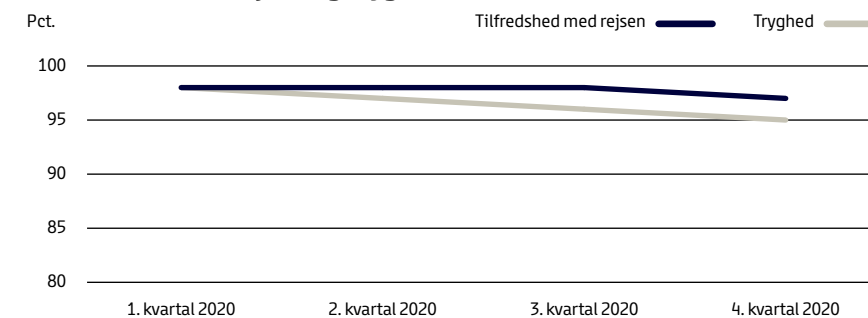
## Tilfredshed med rejsen i 2020



## Tryghed i Metroen i 2020



## Tilfredshed med rejsen og tryghed i Metroen i 2020



## Investeringsprogram for M1/M2

Prognoser for hovedstadsområdet udvikling i de kommende årtier viser, at der forventes at ske en betydelig befolkningsvækst og en væsentlig forøgelse i passagemængderne i Metroen.

Det lavere antal passagerer som følge af COVID-19 på kort sigt ændrer ikke på forventningen om væsentligt højere passagertal, som udfordrer kapaciteten på M1/M2 på lidt længere sigt. Selskabet tager udgangspunkt i en forudsætning om, at kapacitetsudfordringen forventes at være uændret i 2025 i forhold til tidligere prognoser.

Der forventes ikke kapacitetsudfordringer på M3/M4, idet kapaciteten på disse linjer forventes at kunne imødekomme den forventede passagerstigning.

Det vil særligt være strækningen på M1/M2 mellem Kongens Nytorv og Amagerbro/Islands Brygge, som forventes at få en kraftig vækst i antallet af passagerer frem mod 2035. Kapacitetsudfordringen er således koncentreret om stationerne på tværs af havnen og på stationerne på den nordlige del af Amager. Åbningen af M3/M4 aflaster ikke disse stationer.

Hvis kapacitetsudfordringerne på M1/M2 ikke håndteres i tide, vil det betyde, at op mod en tredjedel af Metroens passagerer vil opleve at blive efterladt på de mest travle stationer i myldretiden om morgenen og dermed må vente på et senere tog.

Metroselskabet arbejder med kapacitetsforbedrende tiltag som en del af et større investeringsprogram for linjerne M1/M2, som selskabet har igangsat som følge af, at selskabets aktiver, herunder tog og styresystem, efterhånden har nået en alder, hvor det er nødvendigt at foretage reinvesteringer ud over almindeligt

vedligehold af aktiverne. I 2020 har Metroselskabet arbejdet med følgende områder i investeringsprogrammet:

### – Test af nye tog

Metroselskabet har i 2020 modtaget de otte nye tog, selskabet købte i 2018 til forbedring af kapaciteten på M1/M2. Det vil øge antallet af tog med 25 pct.

Inden togene kan indsættes i driften fra efteråret 2021, skal de gennemgå en lang række sikkerheds- og driftstest, bl.a. ude på skinner og stationer. Testkørslerne i systemet blev indledt i august 2020 og fortsætter ind i 2. halvår 2021. Testkørslerne er planlagt, så kunderne generes mindst muligt. Derfor gennemføres størstedelen af testkørslerne på strækningen mellem Christianshavn og Vestamager om aftenen og/eller natten. Enkelte testkørsler vil dog kræve natlukning af hele M1/M2. Resultaterne af testkørslerne i 2020 har været positive og følger planen.

### – Levetidsforlængelse af eksisterende togflåde

De eksisterende tog vil i de kommende år frem til 2025 blive levetidsforlænget ved en gennemgribende reovering. Opgaven sendes i udbud i foråret 2021 med henblik på, at reoveringen af de enkelte togsæt kan starte samtidig med, at de otte nye tog gradvist sættes i drift. Levetidsforlængelsen kan derfor gennemføres uden større påvirkninger af driften.

### – Sporforbedringer ved Vanløse

De otte nye tog giver mulighed for kortere tid mellem togene og flere afgang. Dette kræver etablering af et ekstra sporskifte ved Vanløse, således at togene kan vende hurtigere. Metroselskabet har i 2020 gennemført udbud og igangsat dette arbejde med Hitachi som totalentreprenør. Anlæg

af sporskiftet forventes gennemført i sommeren 2021 med henblik på endelig idriftsættelse i 2022.

### – Test af ny sædeopsætning

Metroselskabet har i 2020 testet en ny sædeopsætning i tre tog. Testen har ikke kunne gennemføres som planlagt, da der har været for få passager på grund af COVID-19, men en ny metode vil blive udviklet, så det kan besluttet, om forsøget skal udbredes til alle eksisterende tog.

– **Kontrol- og vedligeholdelsescenter**  
De otte ekstra tog på M1/M2 kræver tilpasninger af Kontrol- og vedligeholdelsescentret på Vestamager, da kapaciteten skal tilpasses de 25 pct. flere tog.

I 2020 er opgaven med udvidelse af værkstedsfaciliteterne sendt i udbud. Den nærmere planlægning og selve arbejderne sker i tæt samarbejde med Metro Service.

Foto: Lene Skytthe / Metroselskabet





## Klimatilpasning

Metroen er oprindeligt anlagt med en meget høj grad af sikring mod både skybrud og stormflod. Det er bl.a. derfor, at passagerne på enkelte stationer skal træde et trin op, før man kan gå ned ad en trappe til stationen. Prognoserne for hvor tit og i hvilket omfang skybrud og stormflod vil ramme Metroen, er imidlertid væsentlig forværret i de senere år.

For at sikre Metroen mod disse hændelser arbejder selskabet med at klimasikre Metroen. Dette har bl.a. betydet, at der er foretaget en lang række investeringer i skybrudssikring i de foregående år.

Selskabets arbejde med disse aktiviteter er tæt på at være tilendebragt, så Metroen vil være godt sikret mod hændelser som følge af skybrud.

Den væsentligste trussel fra klimaet mod Metroen er imidlertid stormflod, især fra syd. Selskabet har arbejdet med en række aktiviteter, der kan sikre anlægget, men har også konkluderet, at den mest fornuftige måde at stormflodssikre Metroen på er en kystbeskyttelsessikring.

Selskabet skrev derfor i slutningen af 2019 til Transportministeriet med en opfordring til at skabe fremdrift i etableringen af en fælles ydre sikring og koordinere sikringsniveauer på tværs af de mange aktører, som en sikring vil involvere.

I foråret 2020 bidrog Metroselskabet med skadeomkostninger og risikovurderinger til et modningsprojekt vedrørende etablering af en sikring mod stormflod fra syd, som Københavns og Hvidovre kommuner gennemførte i 2020. I slutningen af 2020 besluttede et flertal af partierne i Folketinget at igangsætte udarbejdelsen af en national klimatilpasningsplan med en model for en sammenhængende, ydre stormflodsbeskyttelse af København som et særligt indsatsområde.

# Anlæg

Metroselskabet er i øjeblikket en stor bygherre på grund af omfanget og kompleksiteten af selskabets anlægsportefølje. Selv om der til stadighed er projekter i gang, må Metroselskabet imidlertid forberede sig på, at den samlede aktivitet vil falde i de nærmeste år i takt med M3 Cityringens færdiggørelse. Selskabet skal desuden yderligere omstille sig til en udvikling, hvor projekterne i langt højere grad end hidtil understøttes af digitale værktøjer. Endelig er det et strategisk valg, at Metroselskabet i de kommende år vil gøre en særlig indsats for at skabe et sikkert arbejdsmiljø på byggepladserne, der er markant bedre end i dag.



**Dermed er hovedstadens nye bæredygtige bydel koblet til resten af metronettet. M4 forlænges i 2024 mod syd med yderligere fem stationer, når M4 Sydhavn åbner.”**

## Åbning af M4 Nordhavn

Den 28. marts 2020 åbnede første del af metrolinjen M4 Nordhavn og gav passagererne mulighed for at rejse mellem København H og Orientkaj på 10 minutter. Dermed er hovedstadens nye bæredygtige bydel koblet til resten af metronettet. M4 forlænges i 2024 mod syd med yderligere fem stationer, når M4 Sydhavn åbner.

M4 Nordhavn blev leveret inden for budget. Projektets samlede anlægsbudget var 3,2 mia. kr. I samarbejde med entreprenørerne lykkedes det at lukke alle uafsluttede sager, således at der ikke udestår forhold til drøftelse eller voldgift. Som følge af dette har selskabet i 2020 meddelt selskabets ejere, at de sidste ca. 500 mio. kr. i budgettet til M4 Nordhavn ikke skal anvendes og dermed kan frigives til ejerne.

Åbningen af den nye metrolinje M4 Nordhavn fandt sted et halvt år efter M3

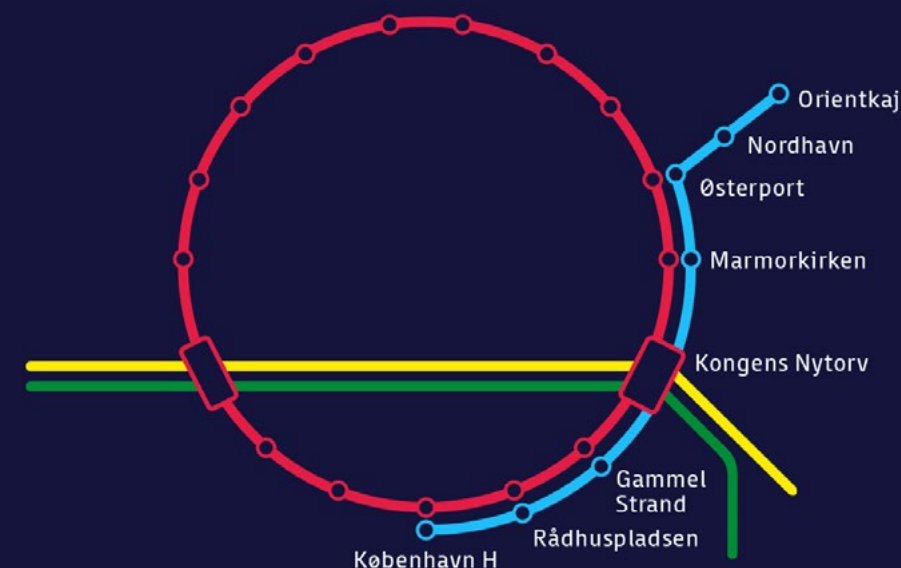
Cityringens åbning. Da M3 Cityringens åbningsdato blev udskudt, medførte det, at prøvedriften på M4 Nordhavn kom senere i gang end oprindeligt planlagt, da de to linjer deler styresystem, tog og spor. Det betød, at åbningstidspunktet for M4 Nordhavn lå tre måneder senere end den oprindelige tidsplan.

Anlægsarbejdet på M4 Nordhavn gik i gang i 2015 og omfatter i alt 2 gange 2 kilometer tunneler samt 2 gange 300 meter højbane. På strækningen er der anlagt en rednings-skakt i Krauseparken samt en underjordisk station (Nordhavn Station) ikke langt fra den nuværende S-togsstation Nordhavn og en højbanestation (Orientkaj). M4 Nordhavn er bygget af entreprenørkonsortiet MetNord, som består af selskaberne Hochtief Solutions AG og Züblin A/S. Tog og styresystem er leveret af Hitachi Rail, som også har været leverandør til linjerne M1, M2 og M3.



# M4 er åben

*Tak fordi du bliver væk*



Antallet af arbejdsulykker og naboklager på byggeriet af M4 Nordhavn har været væsentligt lavere end på M3 Cityringen – selv hvis man tager størrelsesforholdene på de to projekter i betragtning. M4 Nordhavn kunne i perioden juli 2017 til december 2019 notere 5,3 arbejdsulykker pr. 1 mio. arbejdstimer. Til sammenligning havde M3 Cityringen en akkumuleret ulykkesfrekvens på 19,8 arbejdsulykker pr. 1 mio. arbejdstimer. Der har heller ikke været fagretlige sager med udbetaling af bod og lignende på Nordhavnsprojektet.

## M4 Sydhavn

Anlægsarbejderne for M4 Sydhavn er igangsat i foråret 2018 med indgåelse af tre store kontrakter. Kontrakterne er indgået med TUNN3L (joint venture mellem Vinci og Hochtief), Rhombeg/Efacec (joint venture mellem Rhombeg Bahntechnik og EFACEC) og Hitachi Rail.

I starten af 2019 blev den sidste byggeplads overdraget til anlægsgenparten TUNN3L. Siden er ca. halvdelen af betonkonstruktionerne støbt.

Derudover blev boremaskinerne Inge og Olivia sendt afsted mod Ny Ellebjerg i januar og februar 2020. Inge brød igennem til Ny Ellebjerg Station i november 2020, og Olivia brød igennem i december 2020.

Herefter er tunnelboremaskinerne taget op og sendt afsted på den korte strækning fra Enghave Brygge til Havneholmen skakt.

Tunnelboringen afsluttes ved gennembruddet til Havneholmen skakt, hvor M4 Sydhavn derved forbindes til M4 Nordhavn og M3 Cityringen. Det forventes, at tunnelboringen færdiggøres i foråret 2021.

COVID-19 har også påvirket anlægget af M4 Sydhavn.

Specielt anlægsarbejderne har været påvirket af COVID-19-situationen. Det skyldes bl.a. at f.eks. rejserestriktioner og testkrav i ind- og udland i en periode gjorde det vanskeligt for de udenlandske mandskaber at rejse f.eks. ind i Danmark.

Der blev i sommeren 2020 lavet en aftale med anlægsgenparten om at accelerere arbejdet, således at de forsinkelser, der opstår som følge af COVID-19 fra marts til juni 2020, ikke påvirker den overordnede tidsplan. Den samlede effekt af den anden bølge af COVID-19, som ramte projektet i efteråret 2020, er endnu ikke opgjort, men det forventes, at der kan komme yderligere forsinkelser.

I forbindelse med ekstraomkostninger direkte forbundet til COVID-19, omkostninger til acceleration af arbejdet samt omkostninger til lukning af en række krav er der indgået en økonomisk aftale med entreprenøren TUNN3L. For at dække disse omkostninger er der overført 220 mio. kr. fra projektets korrektionsreserve.

I 2020 har Metroselskabet ud over håndtering af COVID-19-situationen haft særligt fokus på design af transportsystemer, mekaniske og elektriske installationer samt apteringsarbejderne for at være klar til disse installationsarbejder, som forventes at starte op i 2021. M4 Sydhavn er planlagt til at åbne i 2024.

“  
Tunnelboringen afsluttes ved gennembruddet til Havneholmen skakt, hvor M4 Sydhavn derved forbindes til M4 Nordhavn og M3 Cityringen. Det forventes at tunnelboringen færdiggøres i foråret 2021.”



## Yderligere metrostationer i Nordhavn

Siden 2016 har det administrative grundlag for yderligere metrostationer i Nordhavn været "Lille Spørgsmålstegn". I forbindelse med udarbejdelse af forundersøgelsen af metrobetjening af Lynetteholm har dette projekt været sat i bero.

Københavns Kommune har i efteråret 2020 henvendt sig til Metroselskabet med henblik på at sætte et arbejde i gang, herunder at få revurderet linjen i lyset af tilblivelsen af Lynetteholm samt kommunens ønske om at bevare området Nordhavnstippen som et rekreativt område.

Det er på nuværende tidspunkt forventningen, at anlægsarbejdet med de kommende stationer på Nordhavn kan blive igangsat efter 2023.

## Sikkerhed på rette spor

Metroselskabet arbejder fortsat målrettet med visionen og arbejdsmiljøstrategien Sikkerhed på rette spor. Målsætningen om at forandre den sikkerhedskultur, der er på de projekter, selskabet som bygherre står i spidsen for, blev med indgangen til 2020 styrket med en fornyelse af selskabets arbejdsmiljøstrategi, der skal vise vejen for arbejdet frem til og med 2021. I 2020 har arbejdet indebåret en række tiltag målrettet både selskabets egen organisation og selskabets entreprenører på anlæg af M4 Sydhavn.

En veletableret og gennemgående aktivitet er fortsat selskabets Safety Academy, der tilbyder en række aktive kurser og varetager efteruddannelse i arbejdsmiljø for alle, der arbejder på M4 Sydhavn. I foråret 2020 blev kursusaktiviteten udfordret af COVID-19, og Metroselskabet satte ind med en række tiltag for at kunne gennemføre kurserne i

Safety Academy sikkert, med mindst mulig risiko for smittespredning, bl.a. ved et meget begrænset antal deltagere pr. hold.

Safety Academy har således varetaget sikkerhedsuddannelse på projektet i hele 2020 med grundkurset Orientation, der afvikles på en lang række sprog, kurset Interventionstræning og et kursus i risikovurdering, der blev tilføjet i 2020. Sidstnævnte samarbejder selskabet med hovedentreprenøren på M4 Sydhavn om at udbyde.

En måling af selskabets sikkerhedskultur medio 2020 viste, at en meget stor del af selskabets medarbejdere oplever Safety Academy-kurserne som udbytterige.

Selskabet har fortsat et vigtigt strategisk fokus på at drage læring af ulykker og hændelser og omsætte det til konkrete forbedringer af sikkerheden.

I 2020 har selskabet for alvor oparbejdet struktur og erfaring med dybdegående hændelsesanalyse via et professionelt analyseværktøj og har i 2020 gennemført en række analyseforløb, nogle med assistance fra en ekstern konsulent og nogle med selskabets egne medarbejdere i spidsen.

I november blev yderligere en række medarbejdere certificeret til at kunne lede en hændelsesanalyse. Selskabet har ydermere påbegyndt en fokuseret indsats for at skærpe formidlingen af den læring, undersøgelserne fører til.

### COVID-19-indsats

For at sikre fremdrift og undgå smitte på byggepladserne blev der i maj 2020 indført testfaciliteter på M4 Sydhavn, som tester alle arbejdere, der har været i udlandet, inden de starter på byggepladserne. Grundet høje smittetal i hele Europa, heriblandt Danmark, og nye rejserestriktioner

fra myndighederne blev denne testordning i november 2020 udvidet således, at alle, der har adgang til byggepladserne, testes med jævne mellemrum.

Du kan læse mere om selskabets arbejde med COVID-19-tiltag og arbejdet med at tilpasse visionen "Sikkerhed på rette spor" den virkelighed, som COVID-19 har medført, i selskabets CSR-rapport, der udgives parallelt med årsrapporten.

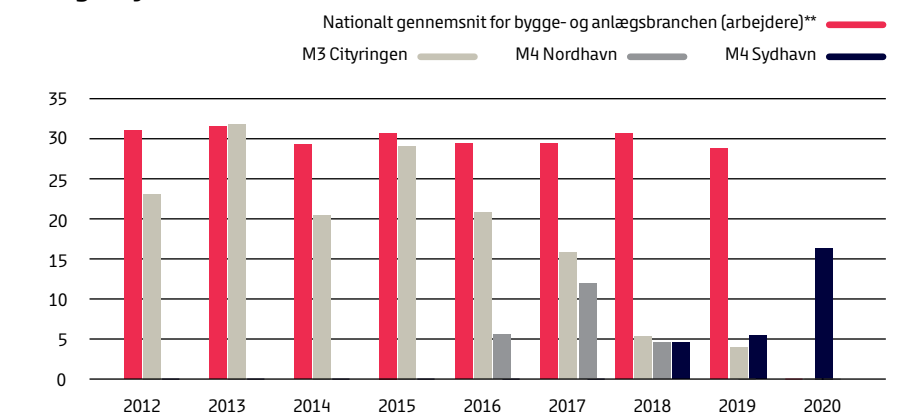
## Ulykkesfrekvens

På M4 Nordhavn har der været syv ulykker med fravær på projektets i alt tre byggepladser i de knap seks år projektet varede. Det svarer til en akkumuleret ulykkesfrekvens på 5,1. Projektets ulykkesfrekvens

har i alle år ligget væsentligt under gennemsnittet for den danske bygge- og anlægsbranche. Fra december 2018 og frem til afslutningen var projektet ulykkesfrit.

M4 Sydhavn har i 2020 haft 20 ulykker med fravær, hvilket svarer til en ulykkesfrekvens på 16,5. M4 Sydhavn har en akkumuleret ulykkesfrekvens på 11,6. Ulykkesfrekvensen på M4 Sydhavn ligger markant lavere end gennemsnittet for den danske bygge- og anlægsbranche og også væsentligt lavere end den ulykkesfrekvens på 26,3, M3 Cityringen havde knap tre år inde i projektet. Selskabet så desværre en mere stejl opadgående frekvens på M4 Sydhavn hen over forår og sommer 2020. En periode, hvor COVID-19 medførte store personaleudskiftninger og et mere ustabilt arbejdsmiljø på byggepladserne.

## Årlige ulykkesfrekvenser 2012-2020



\* Den årlige ulykkesfrekvens for M3 Cityringen 2019 er fra januar 2019 til og med september 2019

\*\* Den årlige ulykkesfrekvens for M4 Nordhavn 2020 er fra januar 2020 til og med maj 2020

\*\*\* Nationalt gennemsnit for bygge- og anlægsbranchen er opgjort af Dansk Arbejdsgiverforening

## Sikkerhed på rette spor

**Metroselskabet vil have, at alle skal kunne arbejde sikkert uden ulykker.**

**Vi er ansvarlige for alle, der arbejder for os, og vi bekymrer os om vores kollegaer. Derfor er vores engagement i deres sikkerhed ufravigeligt.**

**For at holde os på rette spor gør vi følgende:**

- Værdsetter folk og deres bidrag, erfaringer og kulturelle forskelligheder.
- Lykkes gennem samarbejde og partnerskab mellem Metroselskabet og entreprenører.
- Er ivrige efter at lære fra gode erfaringer såvel som dårlige.
- Tager os den tid og indsats, det kræver at gøre tingene rigtigt første gang.
- Er uddannede, erfarne og kompetente sikkerhedsledere.
- Er personligt ansvarlige for, at alle kan gå hjem fra arbejde hver dag uden ulykker.



## Metroselskabets digitaliseringsstrategi

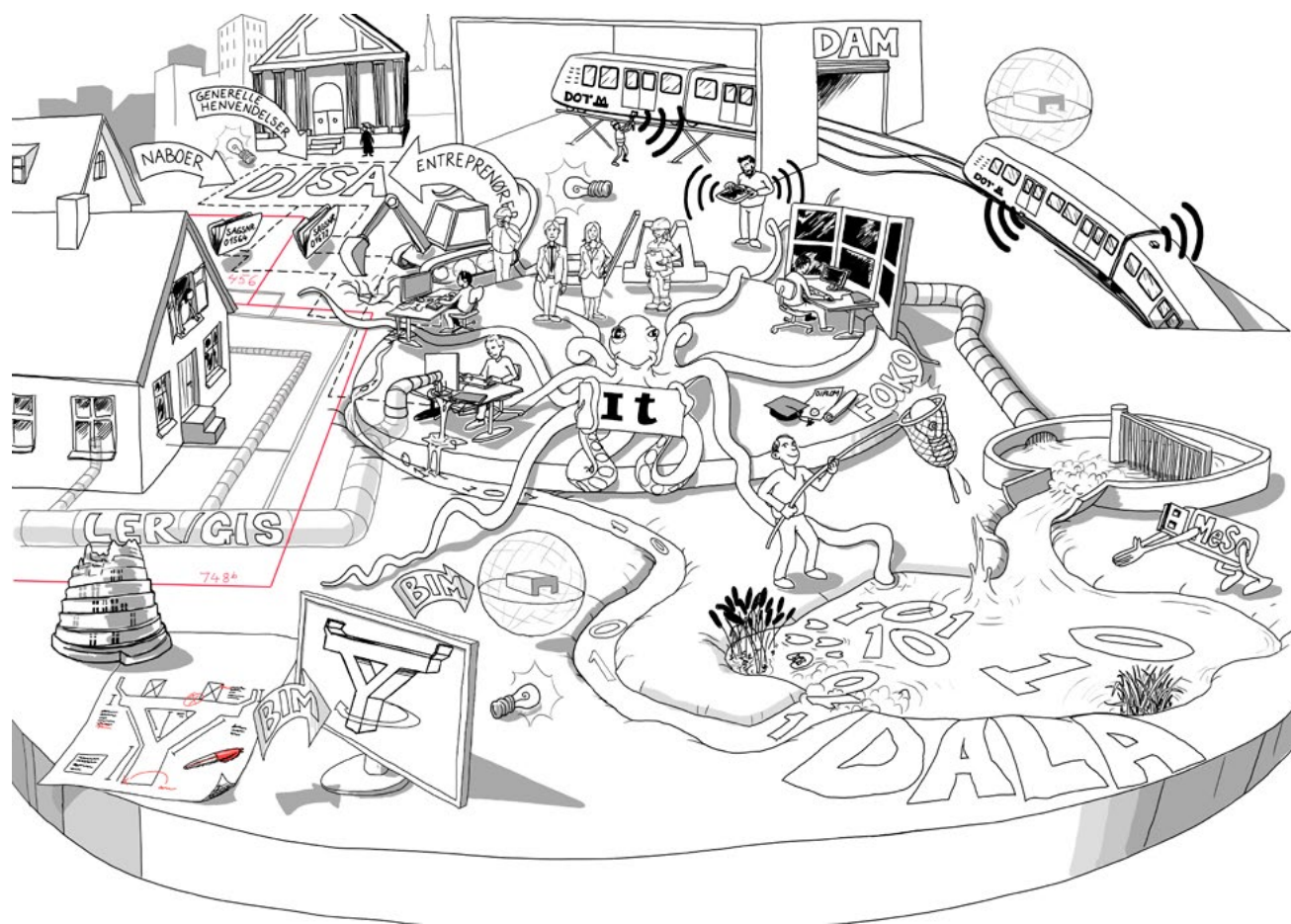
I 2019 vedtog Metroselskabets bestyrelse en digitaliseringsstrategi, der skal øge digitaliseringsgraden af selskabets bygherrefunktion, infrastrukturplanlægning og driftsopgaver.

Digitaliseringsstrategien indeholder en række tiltag, som skal sikre, at selskabet

anvender de digitale og nye teknologiske muligheder i projektstyringen og dermed sikrer smidige arbejdsprocesser og resultater af høj kvalitet.

Tiltagene har til formål at skabe en generel digital modning af selskabet, herunder at sikre optimal IT- og digitaliseringsunderstøttelse af Metroselskabets nuværende og fremtidige forretningsbehov, både i forhold til anlæg, drift og administration.

Illustration: Jakob Kjærgaard Brun



## “Arbejdet med digitaliserings-tiltagene foregår parallelt og de ambitiøse mål stiller store krav til selskabet, dets medarbejdere og samarbejdspartnere.”

Med udgangspunkt i Metroselskabets forretningsstrategi for 2018 til 2022 er der ønske om gennem digitalisering at imødekomme krav om en effektiv organisering, der modsvarer omfanget af selskabets opgaveportefølje, samtidig med at omverdenens høje krav til digitalt samarbejde tilgodeses. Målene i digitaliseringsstrategien er ambitiøse og har til hensigt at skabe et grundlæggende digitalt fundament i selskabet på højt niveau.

Med åbningen af M3 Cityringen og M4 Nordhavn, er antallet af tog, stationer, skinner mv. øget, hvilket medfører, at den fremtidige vedligeholdelses- og reinvesteringssindsats stiger. Samtidig bringer store og komplekse anlægsprojekter, herunder M4 Sydhavn i 2024 og projekteringen af M5 til Lynetteholmen, mange aktører og discipliner sammen gennem alle projektets 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.

Selskabet har etableret en række digitaliseringstiltag inden for rammerne af digitaliseringsstrategien, som understøtter væsentlige udviklingspotentialer i selskabet:

- Building Information Modelling (BIM), som via 3D-modellering er en effektiv samarbejdsmetode gennem et anlægs samlede livscyklus fra design over byggeri til drift. For at modne selskabet og dets samarbejdspartnere til at arbejde med BIM tilrettelægges og gennemføres en række pilotprojekter over de kommende år. Det skal bidrage til, at Metroselskabet bliver i stand til at anvende BIM i selskabets fremtidige anlægsprojekter, i første omgang Lynetteholm.
- Øget digital understøttelse af Asset Management for at sikre fuldt udbytte af eksisterende aktiver og imødekomme behovet for at skabe bedre forudsætninger for effektiv vedligeholdelse og reinvesteringer.

- Som ledningsejer har Metroselskabet igangsat digitalisering af egne ledningsoplysninger inden 2023 for at leve op til lovkrav om oplysningspligt til ledningsejerregistret, der reduceres fra fem dage til to timer. Ledningsejerregistret har til formål at reducere antallet af graveskader på de forsyningsledninger, som er gravet ned.
- Digital opgradering af interne administrative arbejdsgange og datastrukturer for at øge effektiviteten i sagsbehandling, godkendelsesprocesser og i anvendelsen af data på tværs af selskabet og i forhold til samarbejdspartnere.

Arbejdet med digitaliseringstiltagene foregår parallelt, og de ambitiøse mål stiller store krav til selskabet, dets medarbejdere og samarbejdspartnere.

Metroselskabet har derfor etableret et tværgående forandringsledelsesprojekt, som bidrager til at modne selskabet, så det kan imødekomme de forandringer, digitaliseringsstrategien medfører. Implementeringen er igangsat i selskabet med henblik på at sikre opfyldelsen af digitaliseringsstrategiens mål.

# Forretningsudvikling

*Metroselskabet vil fokusere på sin kerneforretning – nemlig at anlægge, drive og vedligeholde Metroen på et forretningsmæssigt grundlag. Selskabet vil udvikle sin forretning med nye forretningsområder, som har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med metroaktiviteterne, hvis disse bidrager positivt til selskabets økonomi.*

“**Ny Ellebjerg Station bliver i fremtiden “en ny hovedbanegård i København” og et af de vigtigste trafikale knudepunkter i hovedstaden.”**

## Byudvikling over Ny Ellebjerg Station

Bæredygtige byer skabes bl.a. ved transit-orienteret byudvikling, der handler om at fokusere og fortætte byudvikling omkring byens trafikale knudepunkter og hermed minimere privatbilismen.

Ny Ellebjerg Station bliver i fremtiden “en ny hovedbanegård i København” og et af de vigtigste trafikale knudepunkter i hovedstaden med omstigning mellem metro, S-tog, regionaltoget, intercitytoget og busser. Metroselskabet udvikler det trafikale knudepunkt under jorden med en metrostation, der åbner i 2024, og et fælles omstigningsareal til de forskellige transportformer. Herudover forventer Metroselskabet at byudvikle arealet over baneterrænet og den nye station. Byudviklingen skal kunne medvirke til at åbne området op mod Valby, reducere støj fra baneterrænet, skabe nye mødesteder, byliv og forbindelser på tværs af banearialet og dermed fjerne den barriere, baneterrænet udgør i dag.

I 2018 vedtog Folketinget et lovforslag, der overdrager byggeretterne over baneterrænet til Metroselskabet. Salg af byggeretter skal bl.a. bidrage til medfinansieringen af den underjordiske metrostation. Siden da har der været gennemført en række tekniske forundersøgelser. Arbejdet pågår i dialog med rådgivere, fageksperter og Københavns Kommune. Der vil blive udarbejdet en helhedsplan for byudviklingen med afsæt i en arkitektkonkurrence, som vil danne grundlag for en efterfølgende lokalplan for området.

## Metro til Lynetteholm

I august 2020 blev resultaterne af forundersøgelsen af metrobetjening af Lynetteholm leveret til selskabets ejere staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune.

Forundersøgelsen blev udarbejdet på baggrund af en principaftale fra oktober 2018 mellem staten og Københavns Kommune om at anlægge en ny ø, Lynetteholm, i Københavns Havn.

Lynetteholm skal huse omkring 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser.

De tre undersøgte metrolinjer i forundersøgelsen betjener ikke kun Lynetteholm, men også byudviklingsområderne i Nordhavn, på Refshaleøen og i Kløverparken. I nogle linjeføringer indgår også nye metrostationer i etablerede dele af byen som ved Rigshospitalet, ved Stengade (Indre Nørrebro) og ved Prags Boulevard.

Et centralt element ved to af linjeføringerne (M5 og M5 Vest) er, at der kommer en ekstra

linje på tværs af havnen mellem Amager og Sjælland. Disse linjer bidrager således til at aflaste M1/M2 på tværs af havnen. Som følge af passagerudviklingen på M1/M2 vil der i 2035 være behov for enten en ny linje, eller at M1/M2 ombygges fra 3-vognstog til 4-vognstog for at imødekomme passagerudfordringen i myldretiden.

Forundersøgelsen har været behandlet i Københavns Borgerrepræsentation, der i en politisk delaftale om budget 2021 peger på en igangsættelse af en miljøvurdering (VVM-undersøgelse) med udgangspunkt i M5 eller M5 Vest.

Illustration: Arkitema





# CSR

*Metroselskabet vil tænke CSR ind i alle dele af selskabets forretning. Der, hvor selskabet ser et særligt potentiale for at kunne sætte en høj standard, enten på grund af selskabets størrelse som forbruger eller som udbyder, vil selskabet have et særligt fokus på at implementere samfundsansvarlige tiltag.*

Metroselskabet har valgt at aflægge to separate, men ligestillede årsrapporter. En traditionel årsrapport og en separat rapport for fokusområdet "CSR". Metroselskabet arbejder systematisk med CSR inden for rammerne af FN's Global Compact, hvor selskabet har været medlem siden 2016. CSR-rapporten og årsrapporten skal ses som to sidestillede rapporter, der ligeligt beskriver forskellige bundlinjer for Metroselskabets arbejde.

Metroselskabets CSR-rapport udgør den årlige afrapportering på samfundsansvar, der er en del af tilslutningen til FN's Global

Compact. Rapporten erstatter den selvstændige afrapportering på samfundsansvar, som tidligere var en del af årsrapporten i tilknytning til aflæggelse af årsregnskabet, jf. § 99a, stk. 7, i LBK nr. 1580 af 10/12/2015 om årsregnskabsloven.

Der henvises derfor til Metroselskabets CSR-rapport for 2020 for en nærmere beskrivelse af selskabets arbejde med CSR i 2020.

Metroselskabets CSR-rapport kan læses her: <https://m.dk/dokumenter/>

# Om Metroselskabet

Kønsfordeling  
i Metroselskabet

Alle medarbejdere

**42 %**

Ledelsen

**38 %**

Ledelsesgruppen med direktører

**43 %**

Direktørgruppen

**60 %**

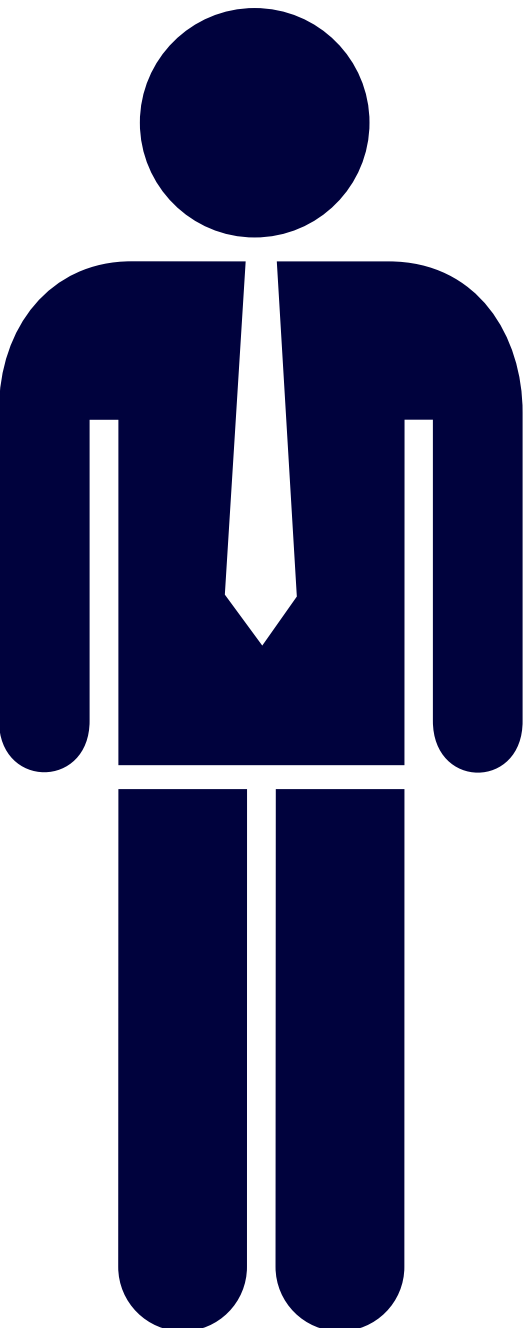


**58 %**

**62 %**

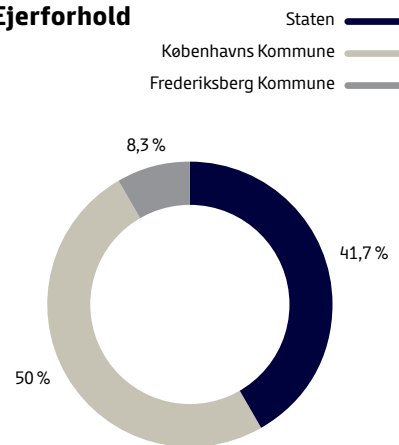
**57 %**

**40 %**



# Ejerforhold

## Ejerforhold



Staten — Metroselskabet er stiftet pr. 1. januar 2007 med hjemmel i lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklings-selskabet I/S. Metroselskabet varetager dermed både drift og vedligeholdelse af den eksisterende metro og anlæg af en kommende metro.

Metroselskabet skal bl.a.:

- varetage projektering, udbygning og anlæg af metro i København og på Frederiksberg
- stå for drift og vedligeholdelse af den samlede metro
- drives på et forretningsmæssigt grundlag
- stille de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetagelse af Hovedstadens Letbane I/S' virksomhed.

Metroselskabet kan bl.a.:

- drive anden virksomhed, som har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med metroaktiviteterne
- udnytte byggeretten over banearealet inden for udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station og udvikle området og foretage nødvendige ejendomsretlige dispositioner, jf. kapitel 3 c i lov om en Cityring
- efter ejernes godkendelse oprette datterselskaber eller erhverve andele i andre selskaber med begrænset ansvar i forbindelse med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station

- indgå samarbejdsaftaler m.v. i forbindelse med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station eller virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng hermed.

Metroselskabet er et interessentskab og ejes af staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Metroselskabets bestyrelse er selskabets øverste ledelse og har ansvaret for, at Metroselskabet opfylder de formål, lovgivningen har opstillet.

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 2020 blev der afholdt ni møder i bestyrelsen og henholdsvis fire og tre møder i bestyrelsens risikokomité og revisionskomité samt ét møde i bestyrelsens vederlagskomité.



# Metroselskabets bestyrelse

 Jørn Neergaard Larsen  
1949

Tiltrådt 12. januar 2017  
Valgperiode udløber senest 30. april 2021  
Formand for bestyrelsen  
Formand for risikokomiteén  
Formand for vederlagskomiteén

Udpeget af staten

Vederlag for 2020: 491.010 kr.

 Andreas Keil  
1979

Tiltrådt 29. oktober 2020  
Valgperiode udløber 31. december 2021  
Næstformand

Udpeget af Københavns Kommune  
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

Vederlag for 2020: 60.204 kr.

**Tillidshverv**  
– Medlem af Teknik- og Miljøudvalget

 Birgitte Brinch Madsen  
1963

Tiltrådt 1. april 2014  
Valgperiode udløber senest 30. april 2022  
Bestyrelsesmedlem  
Formand for revisionskomiteén  
Medlem af vederlagskomiteén

Udpeget af staten  
Direktør

Vederlag for 2020: 232.235 kr.

**Tillidshverv**  
– Bestyrelsesformand i Oresco A/S  
– Bestyrelsesformand i RUM A/S  
– Bestyrelsesmedlem i Holte Fjernvarme  
– Bestyrelsesmedlem i Investeringsforeningen Danske Invest og tilhørende fonde  
– Bestyrelsesmedlem i Nordsøfonden  
– Bestyrelsesmedlem i DEIF A/S  
– Bestyrelsesmedlem i John Wood plc.  
– Bestyrelsesmedlem i Arkil  
– Bestyrelsesmedlem i Hovedstadens Letbane

 Lars Weiss  
1971

Tiltrådt 1. januar 2018  
Fratrædt 29. oktober 2020  
Næstformand  
Medlem af risikokomiteén  
Medlem af vederlagskomiteén

Udpeget af Københavns Kommune  
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

Vederlag for 2020: 291.465 kr.

 Jørgen Glenthøj  
1955

Tiltrådt 15. januar 2009  
Valgperiode udløber 31. december 2021  
Næstformand  
Medlem af risikokomiteén  
Medlem af revisionskomiteén  
Medlem af vederlagskomiteén

Udpeget af Frederiksberg Kommune  
Medlem af kommunalbestyrelsen i Frederiksberg Kommune

Vederlag for 2020: 351.669 kr.

**Tillidshverv**  
– Medlem af bestyrelsen i KOMBIT

 Harald Børsting  
1952

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

Udpeget af staten

Vederlag for 2020: 132.706 kr.

**Tillidshverv**  
– Bestyrelsesmedlem i Refshaleøens Holding  
– Bestyrelsesmedlem i Refshaleøens Ejendomsselskab

 Peter Jensen  
1963

Tiltrådt 1. januar 2014  
Valgperiode udløber 31. december 2021  
Bestyrelsesmedlem

Valgt af medarbejderne i Metroselskabet  
Driftsingeniør

Vederlag for 2020: 132.706 kr.

 Flemming Brank  
1957

Udpeget af Frederiksberg Kommune  
Suppleant

 Ali Hansen  
1960

Tiltrådt 1. januar 2018  
Valgperiode udløber 31. december 2021  
Bestyrelsesmedlem

Medlem af revisionskomiteén

Udpeget af Københavns Kommune  
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

Vederlag for 2020: 165.882 kr.

**Tillidshverv**  
– Medlem af Økonomiudvalget  
– Medlem af Sundheds- og Omsorgsudvalget  
– Medlem af valgbestyrelsen for Københavns Kommune

 Kirsten Eljena Thomsen  
1970

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

Valgt af medarbejderne i Metroselskabet  
Senior Procurement & Contracts Manager

Vederlag for 2020: 0 kr.

 Fanny Broholm  
1988

Tiltrådt 1. januar 2018  
Valgperiode udløber 31. december 2021  
Bestyrelsesmedlem

Udpeget af Københavns Kommune  
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

Vederlag for 2020: 132.706 kr.

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

 Mimi Larsson  
1975

Tiltrådt 1. januar 2018  
Fratrædt 31. december 2020  
Bestyrelsesmedlem

Valgt af medarbejderne i Metroselskabet  
Chefkonsulent

Vederlag for 2020: 132.706 kr.

**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

styring og får tilstrækkelig og grundig information i forhold til selskabets styring. 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 bestyrelsesmøder 2020**


	Bestyrelse 9 møder	Revisionskomité 3 møder	Risikokomité 4 møder	Vederlagskomité 1 møde
Jørn Neergaard Larsen	9/9		4/4	1/1
Lars Weiss *	3/6		0/3	1/1
Andreas Keil **	3/3		1/1	0/0
Jørgen Glenthøj	9/9	3/3	4/4	1/1
Birgitte Brinch Madsen	9/9	3/3		1/1
Harald Børsting	9/9			
Ali Hansen	9/9	3/3		
Fanny Broholm	7/9			
Peter Jensen	9/9			
Mimi Larsson	9/9			

\* Lars Weiss fratrådt den 29. oktober 2020. Der er afholdt 6 bestyrelsesmøder og 3 risikokomitemøder og 1 vederlagskomitemøde forud for denne dato.

\*\* Andreas Keil tiltrådt den 30. oktober 2020. Der er afholdt 3 bestyrelsesmøder og 1 risikokomitemøde og 0 vederlagskomitemøder efter denne dato.

# Metroselskabets direktion

**Selskabets direktion:**

 Henrik Plougmann Olsen  
1968

Administrerende direktør

Vederlag for 2020: 3.048.933 kr.

**Tillidshverv**

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

**Selskabets direktion supporteres af en direktørgruppe bestående af:**

 Anne-Grethe Foss  
1942

Direktør

 Erik Skotting  
1957

Direktør

 Rebekka Nymark  
1970

Direktør

 Louise Høst  
1977

Direktør

# Metroselskabets ansatte

## En attraktiv arbejdsplads

I Metroselskabet arbejdede der ved udgangen af 2020 ca. 300 medarbejdere. Metroselskabet er en vidensarbejdsplads, der løser sine opgaver med udgangspunkt i den viden, som selskabets medarbejdere har tilsammen, mens den praktiske udførelse af opgaverne (jf. lovgivningen) udliciteres til entreprenører, leverandører, rådgivere etc.

Det er derfor af afgørende betydning for selskabet at kunne tiltrække dygtige medarbejdere – og ofte er det nødvendigt at rekruttere udenlandske specialister.

Metroselskabet arbejder derfor systematisk med at sikre, at selskabet er en attraktiv arbejdsplads – også i perioder, hvor store anlægsprojekter afsluttes, og en række medarbejdere naturligt vil søge mod nye projekter.

Metroselskabet har fokus på at gennemføre en række personalerelaterede tiltag med det formål at tiltrække, fastholde og udvikle de bedste medarbejdere samt sikre, at Metroselskabet er en attraktiv arbejdsplads med et godt arbejdsklima.

## Diversitet i medarbejdersammensætningen

Hovedvægten af de ansatte har en kort eller lang videregående uddannelse.

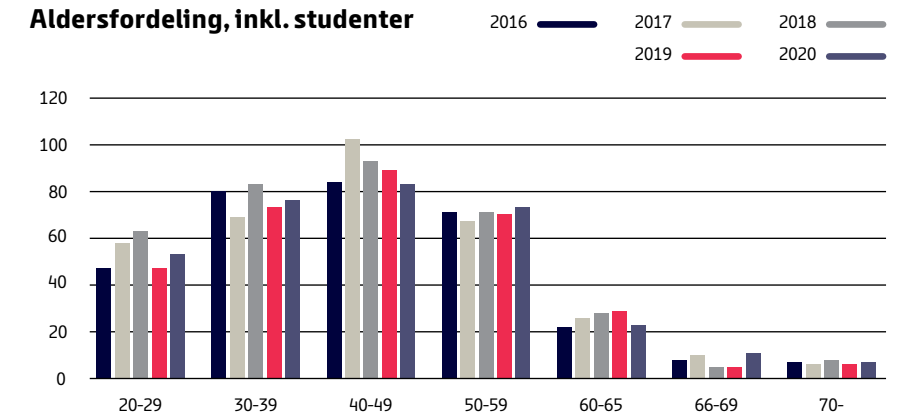
Cirka halvdelen af medarbejderne har en baggrund som ingeniør, konstruktør eller lignende teknisk baggrund. Herudover er der en bred vifte af medarbejdere med andre akademiske baggrunde, og der er desuden en del administrative medarbejdere.

Cirka 15 pct. af de ansatte er ikke-danske eller har udenlandske rødder. Der er ca. 20 forskellige nationaliteter, hvilket givet et arbejdsmiljø, hvor det er nødvendigt at være opmærksom på forskelligheder og agere respektfuldt i forhold til disse.

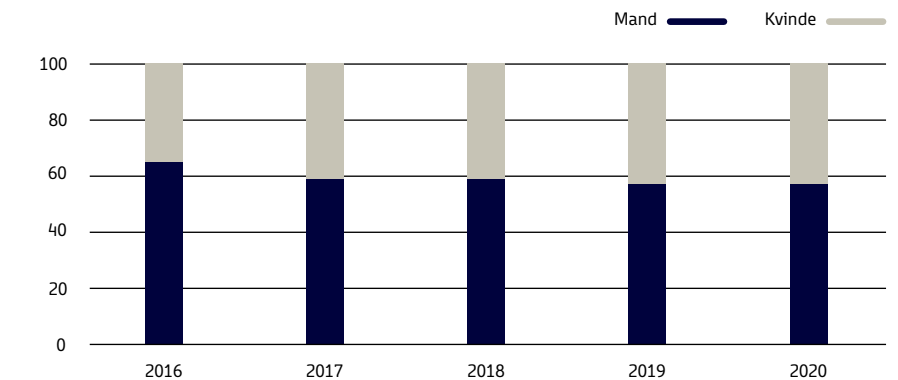
Den overordnede kønsfordeling er på 42 pct. kvinder og 58 pct. mænd. Der er sket en mindre stigning i andelen af kvinder fra 2019 til 2020. Samlet set blev der i 2020 rekrutteret 22 kvinder svarende til 46 pct. af rekrutteringerne og 26 mænd svarende til 54 pct.

Kønsfordelingen i chefkredsen inkl. direktører er på 43 pct. kvinder og 57 pct. mænd, mens der i direktørgruppen isoleret set er en kønsfordeling på 60 pct. kvinder og 40 pct. mænd.

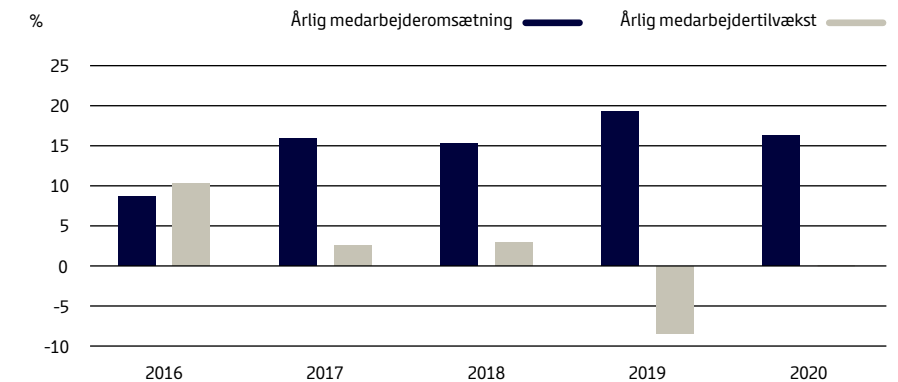
## Aldersfordeling, inkl. studenter



## Procentdel medarbejdere fordelt på køn



## Udviklingen i personaleomsætning og nettovækst



Cirka 15 pct. af de ansatte er ikke-danske eller har udenlandske rødder. Der er ca. 20 forskellige nationaliteter, hvilket givet et arbejdsmiljø, hvor det er nødvendigt at være opmærksom på forskelligheder og at agere respektfuldt i forhold til disse.

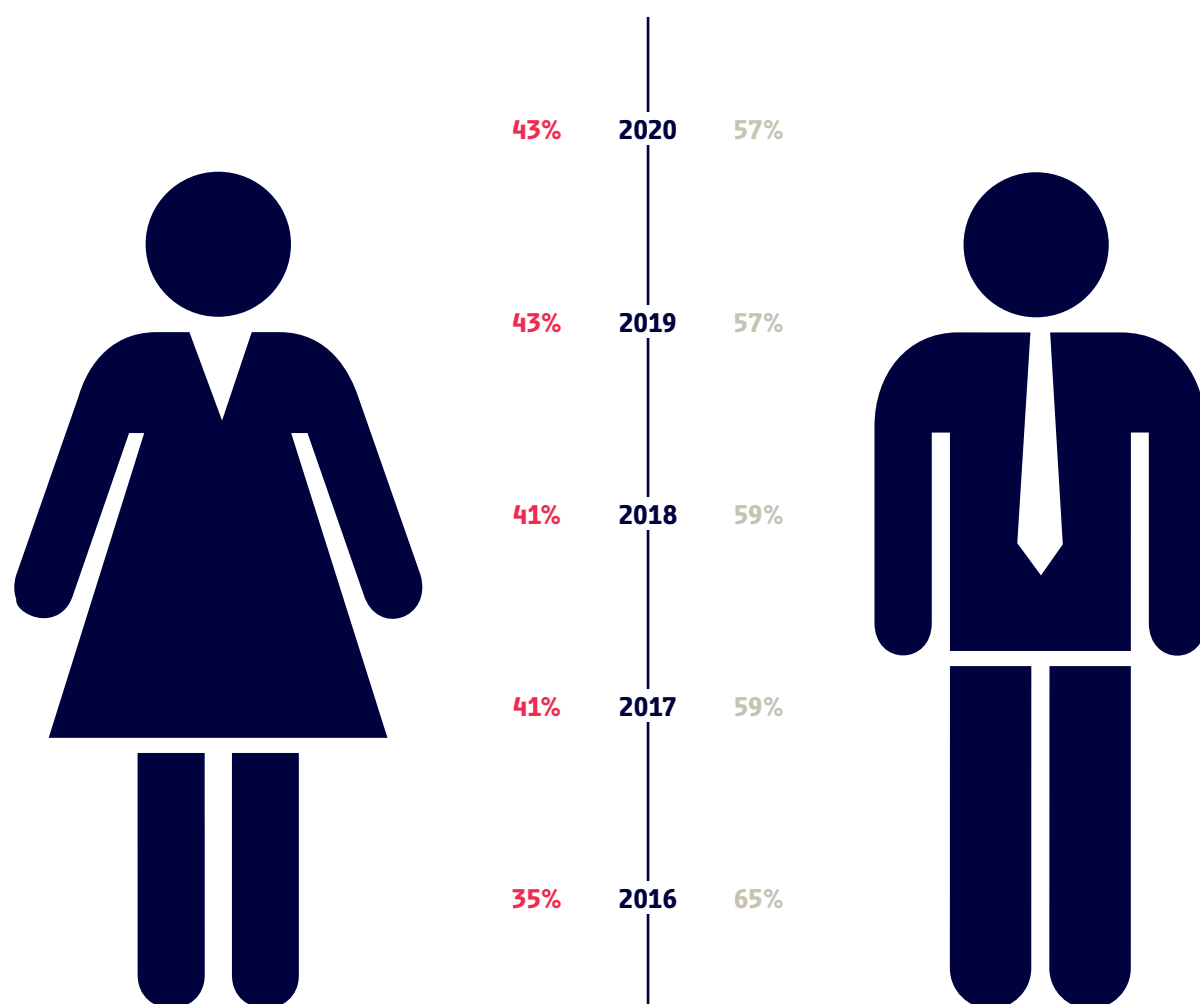
Gennemsnitsalderen er på 44,9 år i 2019 og 45,5 år i 2020. Der har hen over årene været en mindre stigning i aldersgennemsnittet, men aldersfordelingen er generelt ret bred.

Den aldersmæssige spredning understøtter selskabets ambition om at være en mangfoldig arbejdsplads, hvor der er plads til både yngre og ældre medarbejdere samt medarbejdere med både kort og lang anciennitet.

Der er fokus på mangfoldighed i forbindelse med ansættelser, og der tilstræbes en ligelig fordeling af mænd og kvinder. Særligt i forbindelse med intern og/eller ekstern rekruttering af chefer tilstræbes det, at der de kommende år sker en mere ligelig fordeling af mandlige og kvindelige chefer.

Udviklingen i personaleomsætning og nettovækst fremgår af figurer på forrige side.

Chefkreds fordelt på køn



# Compliancetest af Metroselskabet

Metroselskabet gennemfører årligt en compliancetest af selskabets ledelsesdokumenter og af selskabets politikker og strategier inden for samfundsansvar.

## God selskabsledelse

Metroselskabet har kortlagt de dokumenter, som udgør reguleringen af Metroselskabets selskabsledelse, og gennemført en compliancetest af dokumenterne i forhold til anbefalingerne om god selskabsledelse i statens ejerskabspolitik (senest opdateret 2015) og Anbefalinger for god Selskabsledelse fra Komitéen for God Selskabsledelse (senest opdateret december 2020).

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

## Samfundsansvar

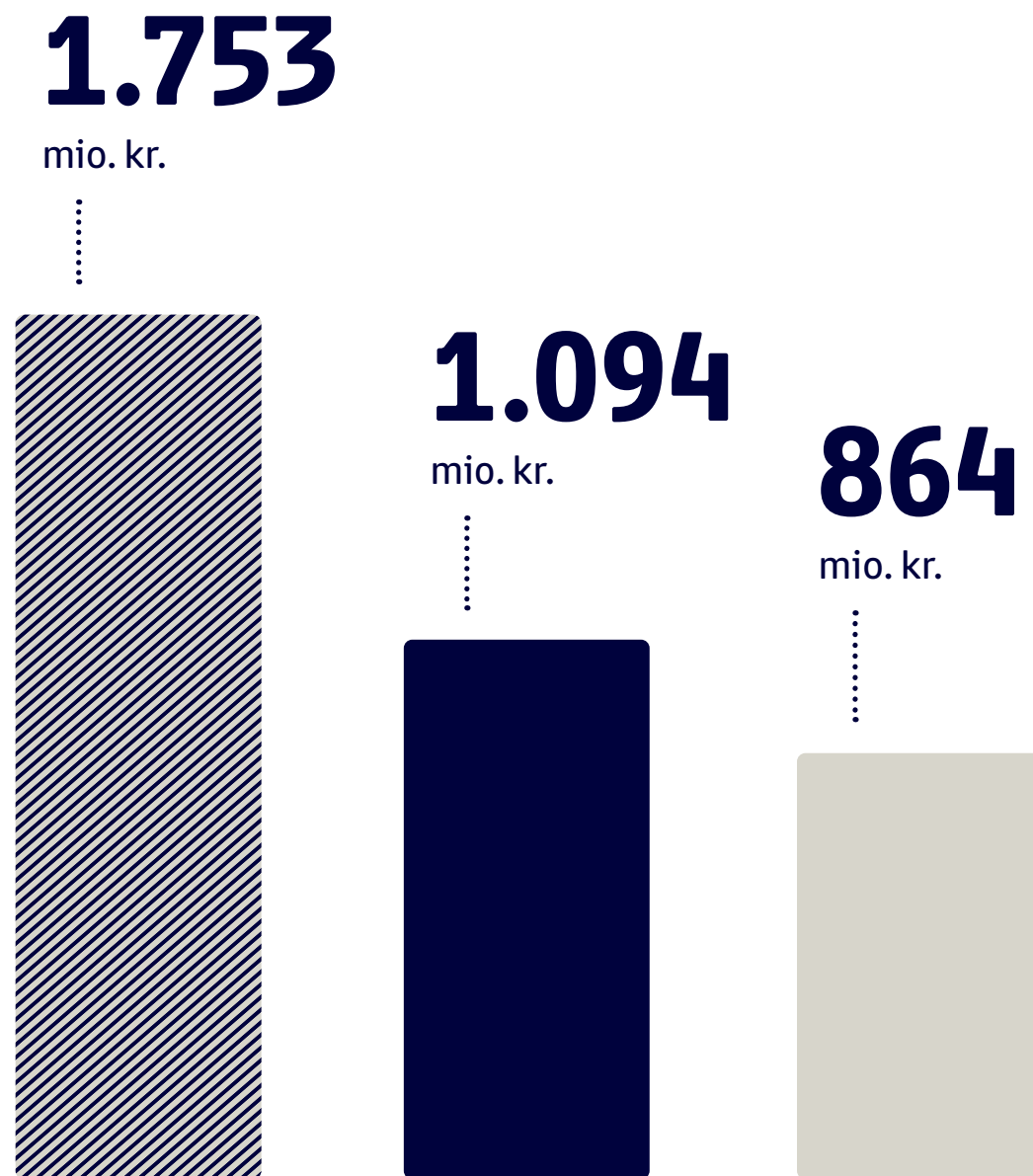
Metroselskabet har tilsluttet sig FN Global Compact og udarbejder således en selvstændig afrapportering på samfundsansvar uafhængigt af ledelsesberetningen i en CSR-rapport, som er indsendt til FN. Metroselskabets afrapportering på samfundsansvar i henhold til årsregnskabslovens § 99a, stk. 7, indgår ligeledes i Metroselskabets CSR-rapport 2020.

Metroselskabets CSR-rapport kan læses her: <https://m.dk/dokumenter/>

# Årsregnskab

## Udvikling i takstindtægter, 2020

- ▨ Budgetterede takstindtægter
- Nedjusteret budget
- Realiserede takstindtægter



**121,3 mio.**  
forventet passagertal i 2020

**63,7 mio.**  
passagerer i 2020





# Regnskabspraksis 2020

## 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 – 31. december 2020. Årsrapporten er aflagt i tusinder kr. Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

### Generelt om indregning og måling

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

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

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

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

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

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

### Omregning fremmed valuta

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

### Afledte finansielle instrumenter

Afledte finansielle instrumenter måles ved første indregning i balancen til kostpris og efterfølgende til dagsværdi. Afledte finansielle instrumenter indregnes under henholdsvis 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 poster.

## 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 indtægter fra bl.a. lejemål, samt i 2020 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.

## 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

Scrapværdien er under hensyntagen til de forventede brugstider fastsat til nul. Afskrivningsmetode og brugstid revurderes årligt og ændres, hvis der er sket en væsentlig ændring.

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

#### Bygninger, driftsmidler og inventar

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

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

Restværdi 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 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.

#### 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 driftsaktiviteten.

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 nettofinansieringsomkostninger.

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortfristede værdipapirer.

#### Segmentoplysninger

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

# Resultatopgørelse

## Resultatopgørelse for perioden 1. januar - 31. december 2020

Alle tal i 1.000 kr.	Note	2020	2019
<b>Indtægter</b>			
Metroens takstindtægter	2	863.760	1.154.233
Metroens driftsindtægter	2	90.801	519.680
Værdi af eget arbejde		172.333	218.759
Andre driftsindtægter	3	809.336	52.310
<b>Indtægter i alt</b>		<b>1.936.230</b>	<b>1.944.982</b>
<b>Omkostninger</b>			
Metroens driftsomkostninger	2	-1.121.415	-1.212.019
Personaleomkostninger	4	-248.193	-247.034
Andre eksterne omkostninger		-42.860	-50.401
<b>Omkostninger i alt</b>		<b>-1.412.468</b>	<b>-1.509.454</b>
<b>Resultat før af- og nedskrivninger</b>		<b>523.762</b>	<b>435.527</b>
Afskrivninger	5	-791.900	-303.175
Nedskrivninger	5	-637.655	-213.257
<b>Af- og nedskrivninger i alt</b>		<b>-1.429.556</b>	<b>-516.432</b>
<b>Resultat før finansielle poster</b>		<b>-905.794</b>	<b>-80.905</b>
<b>Finansielle poster</b>			
Finansielle indtægter	6	298.701	262.148
Finansielle omkostninger	6	-629.183	-587.624
<b>Finansielle poster i alt</b>		<b>-330.482</b>	<b>-325.476</b>
<b>Resultat før markedsværdiregulering</b>		<b>-1.236.276</b>	<b>-406.381</b>
Markedsværdiregulering	6	-1.538.417	-2.174.885
<b>Årets resultat</b>		<b>-2.774.693</b>	<b>-2.581.266</b>

# Balance

## Aktiver pr. 31. december 2020

Alle tal i 1.000 kr.	Note	2020	2019
<b>Anlægsaktiver</b>			
<b>Materielle anlægsaktiver</b>			
Anlæg af metro	7	3.805.488	3.686.522
Metro i drift	8	21.176.806	20.512.980
Bygninger	9	36.706	44.188
<b>Materielle anlægsaktiver i alt</b>		<b>25.019.000</b>	<b>24.243.691</b>
<b>Finansielle anlægsaktiver</b>			
Andre kapitalandele	10	25.158	23.102
Tilgodehavender	11	2.049.867	2.017.503
Afledte finansielle instrumenter	12	4.663.560	4.146.641
<b>Finansielle anlægsaktiver i alt</b>		<b>6.738.585</b>	<b>6.187.247</b>
<b>Anlægsaktiver i alt</b>		<b>31.757.585</b>	<b>30.430.938</b>
<b>Omsætningsaktiver</b>			
Ejendomme	13	8.097	5.935
Tilgodehavender	14	1.981.488	1.120.851
Tilgodehavende ejerindskud	15	302.855	375.191
Værdipapirer	16	7.160.321	6.660.309
Likvide beholdninger	16	0	177.607
<b>Omsætningsaktiver i alt</b>		<b>9.452.761</b>	<b>8.339.892</b>
<b>Aktiver i alt</b>		<b>41.210.346</b>	<b>38.770.830</b>

## Passiver pr. 31. december 2020

Alle tal i 1.000 kr.	Note	2020	2019
<b>Kapitalindestående</b>			
Primo		-3.347.373	-1.007.107
Årets tilgang		-2.291.693	-2.340.266
<b>Kapitalindestående i alt</b>		<b>-5.639.066</b>	<b>-3.347.373</b>
<b>Langfristede gældsforpligtelser</b>			
Langfristet gæld	17	30.977.551	28.726.656
Afledte finansielle instrumenter	17	10.777.456	8.828.290
<b>Langfristede gældsforpligtelser i alt</b>		<b>41.755.007</b>	<b>37.554.946</b>
<b>Kortfristede gældsforpligtelser</b>			
Kortfristet del af langfristet gæld	17	4.279.412	3.832.471
Banklån	16	5.225	0
Leverandørgæld		302.669	291.859
Forudbetalt kunder	18	82.239	65.905
Anden gæld	19	424.860	373.023
<b>Kortfristede gældsforpligtelser i alt</b>		<b>5.094.405</b>	<b>4.563.257</b>
<b>Gældsforpligtelser i alt</b>		<b>46.849.412</b>	<b>42.118.203</b>
<b>Passiver i alt</b>		<b>41.210.346</b>	<b>38.770.830</b>
Segmentoplysninger	20		
Forslag til resultatdisponering	21		
Begivenheder efter statusdagen	22		
Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser	23		
Revisions- og rådgivningshonorar	24		
Nærtstående parter	25		
Valuta-, rente- og kreditrisiko	26		
Specifikation af lån og finansielle instrumenter	27		

# Egenkapitalopgørelse

Alle tal i 1.000 kr.	Indskud Metro	Ejerindskud	Overført resultat inden MVR	Kapital- indestående ekskl. MVR	Markeds- værdi- regulering (MVR)	I alt
Primo 2019	660.857	15.989.508	-12.804.638	3.845.726	-4.852.831	-1.007.107
Kapitalindskud	0	241.000	0	241.000	0	241.000
Overført fra årets resultat	0	0	-406.381	-406.381	-2.174.885	-2.581.266
Primo 2020	660.857	16.230.508	-13.211.019	3.680.345	-7.027.715	-3.347.373
Kapitalindskud	0	483.000	0	483.000	0	483.000
Overført fra årets resultat	0	0	-1.236.276	-1.236.276	-1.538.417	-2.774.693
<b>Ultimo</b>	<b>660.857</b>	<b>16.713.508</b>	<b>-14.447.295</b>	<b>2.927.069</b>	<b>-8.566.131</b>	<b>-5.639.066</b>

De seneste 5 års kapitalindskud kan specificeres således:

Alle tal i 1.000 kr.	2020	2019	2018	2017	2016
Primo	16.230.508	15.989.508	15.543.580	15.543.580	15.543.580
Kapitalforhøjelse	483.000	241.000	445.928	0	0
<b>Ultimo</b>	<b>16.713.508</b>	<b>16.230.508</b>	<b>15.989.508</b>	<b>15.543.580</b>	<b>15.543.580</b>

Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har i 2016 indgået aftale om finansiering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg. 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 korrektionsreserven på 10 pct. vedrørende M4 Sydhavn. Den frigivne andel af korrektionsreserven er således overført til kapitalindskud i 2019.

Staten og Københavns Kommune har i 2020 frigivet den resterende andel af korrektionsreserven på 10 pct. vedrørende M4 Sydhavn på 483 mio. kr. Den frigivne andel af korrektionsreserven er således overført til kapitalindskud i 2020.

Ejernes samlede kapitalindskud udgør 16,7 mia. kr. Den samlede anlægssum for M3 Cityringen, M4 Nordhavn og M4 Sydhavn udgør i alt 38,9 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.

# Pengestrømsopgørelse

Alle tal i 1.000 kr.	Note	2020	2019
<b>Pengestrømme fra driftsaktivitet</b>			
Metroens takstindtægter		863.760	1.154.233
Metroens driftsindtægter		90.801	519.680
Andre driftsindtægter		809.336	52.310
Metroens driftsomkostninger		-1.121.415	-1.212.019
Personaleomkostninger		-248.193	-247.034
Andre eksterne omkostninger		-42.860	-50.401
Ændring i tilgodehavender		51.624	71.160
Ændring i leverandørgæld		10.810	-193.246
<b>Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt</b>		<b>413.863</b>	<b>94.682</b>
<b>Pengestrømme fra investeringsaktivitet</b>			
Investeringer i anlæg af metro	28	-2.034.587	-3.397.408
Investeringer i ejendomme		-2.162	0
Investeringer i værdipapirer (ekskl. værdiregulering)		-493.847	-2.989.044
<b>Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt</b>		<b>-2.530.596</b>	<b>-6.386.452</b>
<b>Pengestrømme fra finansieringsaktivitet</b>			
Lånoptagelse, netto (ekskl. værdiregulering)		2.658.103	7.510.960
Indskud fra ejere		483.000	241.000
Ændring i tilgodehavender fra finansieringsaktiviteter		-872.290	-724.995
Anden gæld		68.172	34.503
Nettofinansieringsomkostninger (ekskl. værdiregulering)		-403.083	-441.787
<b>Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt</b>		<b>1.933.902</b>	<b>6.619.681</b>
Ændring i likvider		-182.831	327.910
Likvider primo		177.606	-150.304
<b>Likvider ultimo</b>		<b>-5.225</b>	<b>177.606</b>

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af årsregnskabets øvrige bestanddele.

# Noter

## Note 1 Særlige forhold

### Ophævelse af dobbeltfaktormodellen og opgørelse af genindvindingsværdi

I overensstemmelse med den politiske aftale om anlæg af M3 Cityringen fra 2005 indførtes i 2007 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. Det er i december 2020 foreslået at ændre bekendtgørelsen og ophæve dobbeltfaktormodellen med virkning fra den 1. januar 2021.

Baseret på de forudsætninger, der lå til grund for beslutningsgrundlaget for M3 Cityringen, vil den gennemsnitlige, fremadrettede økonomiske effekt af den foreslåede ændring af bekendtgørelsen være, at Metroselskabets indtægtsgrundlag reduceres med årlige beløb i størrelsesordenen 278-384 mio. kr. årligt eller i alt 14.919 mio. kr. for perioden frem til og med 2060.

Parallelt med den foreslåede ændring af bekendtgørelsen foreligger der et udkast til en aftale om, at staten i 2021 foretager et kapitalindskud i Metroselskabet på 14.919 mio. kr. svarende til den økonomiske effekt forbundet med ophævelsen af dobbeltfaktormodellen for perioden frem til og med 2060. Staten overholder herved fortsat sin forpligtelse i henhold til den politiske aftale. Staten forventes i forbindelse med kapitalindskuddet at udstede et gældsbeholdning med løbende indekserede indbetalinger til Metroselskabet.

Beslutningen om ændring af bekendtgørelsen og gennemførelse af kapitalindskuddet afhænger af, om Metroselskabets interessenter på selskabets interessentskabsmøde i april 2021 godkender de justerede forudsætninger for selskabets langtidsekonomi, hvor effekten af indtægtsreduktionen er indregnet. Konsekvenserne af ejerbeslutningen vil i givet fald blive indregnet i årsrapporten for 2021. Den foreslåede ændring af bekendtgørelsen og det foreslåede kapitalindskud har ikke betydning for årsregnskabet for 2020, da beslutningen herom behandles efter aflæggelsen af årsrapporten for 2020. Hvis Metroselskabets interessenter vælger ikke at godkende de justerede forudsætninger med det lavere indtægtsgrundlag, så fortsætter dobbeltfaktormodellen.

Langtidsbudgettet, der fremgår til sidst i denne årsrapport, er baseret på en forudsætning om, at Bekendtgørelsen nr. 1369 af 11. december 2019 om indtægtsdeling ændres med virkning fra den 1. januar 2021, således at dobbeltfaktormodellen ophæves. Ved den regnskabsmæssige beregning af genindvindingsværdien af selskabets anlægsaktiver pr. 31. december 2020 er langtidsbudgettet til udligning heraf tillagt samlet 14,9 mia. kr. svarende til effekten af bortfald af dobbeltfaktormodellen – som ikke er vedtaget pr. regnskabsaflæggelsesdatoen.

Godkender Metroselskabets interessenter de justerede forudsætninger for langtidsekonomien på interessentskabsmødet i april 2021, vil det have følgende effekt på årsregnskabet for 2021:

- Genindvindingsværdien for Metroen forventes nedskrevet i niveauet 11,0 mia. kr. til indregning over resultatopgørelsen.
- Egenkapitalen vil blive forøget med kapitalindskud på 14,9 mia. kr.

Selskabets egenkapital forventes således isoleret set at blive påvirket positivt i 2021 i niveauet 3,9 mia. kr.

Ved opgørelse af genindvindingsværdien af selskabets anlægsaktiver er det endvidere forudsat, at selskabet – i lighed med 2020 – holdes skadesfri for tab som følge af COVID-19 både i 2021 og i en efterfølgende årrække indtil alle passagerer er tilbage i Metroen, forventeligt i 2027 (indsvingperioden). Såfremt selskabet havde forudsat, at selskabet ikke blev kompenseret for konsekvenserne af COVID-19 i 2021 og en efterfølgende

## Note 1 Særlige forhold – fortsat

indsvingsperiode frem til 2027, ville den opgjorte genindvindingsværdi, opgjort som kapitalværdien af de fremtidige ind- og udbetalinger, jf. note 7, blive lavere og dermed have medført en nedskrivning og et lavere resultat i niveauet 3,0 mia. kr. i 2020.

### COVID-19-kompensation i 2020

Metroselskabet har i 2020 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 sikre på trods af COVID-19. I den forbindelse har staten kompenseret selskabet for økonomiske konsekvenser som følge af COVID-19 med udgangspunkt i følgende kategorier:

- Mindreindtægter fra billetter og kontrolafgifter i forhold til det budgetterede for 2020.
- Merudgifter til indsættelse af ekstrakapacitet for at sikre afstand mellem passagererne under forudsætning af, at der er gældende statslige opfordringer om indsættelse heraf som følge af COVID-19.
- Merudgifter til eventuelle værnemidler samt rengøring af tog, salgssteder, kundefaciliteter og togfører- og lokomotivførerlokaler der følger direkte af COVID-19.
- Selskabets merudgifter forbundet med kommunikation vedrørende COVID-19-hensigtsmæssig adfærd.
- Merudgifter forbundet med såkaldt "crowd control" ved stationer og knudepunkter som følger direkte af COVID-19.
- Modgående mindreudgifter ved reduceret drift i forhold til det budgetterede for 2020.

Økonomiske konsekvenser af COVID-19 kompenseret af staten mio. kr.

A. Mindreindtægter	866,2 mio. kr.
B. Merudgifter til ekstrakapacitet	0 mio. kr.
C. Merudgifter til værnemidler mv.	2,4 mio. kr.
D. Merudgifter til kommunikation	1,2 mio. kr.
E. Merudgifter til "crowd control"	18,0 mio. kr.
F. Modgående mindreudgifter	140,7 mio. kr.
G. Samlet kompensation	747,1 mio. kr.

#### Ad. A:

I selskabets budget for 2020 forventedes det, at i alt 121,3 mio. passagerer ville rejse med Metroen i løbet af året. For januar og februar 2020 fulgte antallet af passagerer det forventede, men grundet nedlukning af samfundet i marts måned som følge af COVID-19 har antallet af passagerer siden marts været betydeligt under det forventede. Det samlede realiserede antal passagerer i Metroen i 2020 har udgjort 63,7 mio.

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 13,07 kr., hvilket er 0,92 kr. mindre end budgetteret. Årsagen til den lavere afregning kan primært henføres til, at rejsemønstret og rejselængden blandt de passagerer, der har rejst med Metroen under COVID-19 i 2020, har været anderledes end i tidligere år bl.a. som følge af kortere rejser i metroen.

De opgjorte mindreindtægter er således baseret på en opgørelse af forskellen mellem selskabets samlede budgetterede takstindtægter på 1.738,0 mio. kr. for hele 2020 og de realiserede takstindtægter for hele 2020 på 863,8 mio. kr. En mindreindtægt på i alt 874,2 mio. kr., hvoraf 8,0 mio. kr. kan henføres til januar og februar 2020, der er udeholdt af opgørelsen.

Det bemærkes, at effekten i januar og februar fra den samlede lavere gennemsnitlige takstafregning i hele 2020 er udeladt af opgørelsen. Endvidere indgår forskellen mellem budgetterede og realiserede indtægter fra bl.a. indtægter uden for hovedstaden, takstindtægter fra cykler og Bus & Tog rejser tillige i opgørelsen.

## Note 1 Særlige forhold – fortsat

#### Ad. B-E:

Som følge af myndighedernes anbefalinger i forhold til 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 perioden marts–december 2020 er baseret på registrerede omkostninger til tiltag, som følger direkte af COVID-19, herunder

- er det i forhold til selskabets budget for året vurderet, at selskabet samlet set ikke har haft meromkostninger, der kan henføres til den ekstra kapacitet som følge af COVID-19. Omkostninger til indsættelse af flere tog er derfor udeholdt af opgørelsen.
- er selskabets direkte omkostninger i forbindelse med rengøring m.v., kommunikation og crowd control opgjort og indregnet i opgørelsen. Merudgifter til rengøring m.v. (2,4 mio. kr.) samt merudgifter til crowd control (18,0 mio. kr.) er baseret på skønsmæssigt opgjorte beløb som er afsat i årsregnskabet for 2020.

#### Ad. F:

Som følge af COVID-19 har nettoomkostningerne til driftsoperatørerne været lavere i marts–december 2020. 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 2020 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 lavere omkostninger er baseret på en opgørelse af forskellen mellem selskabets budgetterede omkostninger til de nævnte poster og de tilsvarende realiserede omkostninger for marts–december 2020, herunder

- er det vurderet, at den samlede mindreomkostning for året kan henføres til tiltagene i samfundet i forbindelse med COVID-19
- er det vurderet, at Metroselskabet ikke har andre mindreomkostninger 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 og meromkostninger for i alt 747,1 mio. kr. Beløbet kompenseres af staten og er indregnet under "Andre driftsindtægter". Selskabets samlede regnskabsmæssige resultat for 2020 er således ikke væsentlig påvirket af konsekvenserne af COVID-19.

Transportministeriet har udbetalt 718,0 mio. kr. aconto i januar 2021. Transportministeriet har endnu ikke godkendt Metroselskabets opgørelse af COVID-19-kompensationen. Dette forventes at ske i 1. halvår 2021.

**Note 2** Driftsresultat for den idriftssatte metro

Alle tal i 1.000 kr.	2020	2019
<b>Metroens takstindtægter</b>	<b>863.760</b>	<b>1.154.233</b>
<b>Metroens driftsindtægter</b>		
Udlejning af metro	90.482	519.344
Øvrige indtægter	319	336
<b>Metroens driftsindtægter i alt</b>	<b>90.801</b>	<b>519.680</b>
<b>Andre driftsindtægter</b>	<b>751.957</b>	<b>5.160</b>
<b>Indtægter i alt</b>	<b>1.706.518</b>	<b>1.679.072</b>
<b>Metroens driftsomkostninger</b>		
Betaling for drift	-1.066.659	-1.154.233
Kontraktstyring mv.	-37.611	-48.127
Øvrige omkostninger	-17.146	-9.660
<b>Metroens driftsomkostninger i alt</b>	<b>-1.121.415</b>	<b>-1.212.019</b>
<b>Administrationsomkostninger</b>	<b>-61.319</b>	<b>-31.502</b>
<b>Omkostninger i alt</b>	<b>-1.182.735</b>	<b>-1.243.521</b>
<b>Resultat før afskrivninger</b>	<b>523.783</b>	<b>435.551</b>
Afskrivninger	-791.900	-303.175
Nedskrivninger/tilbageførsel af nedskrivninger (Rejsekort og Rejseplan A/S)	2.055	-539
<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>-266.062</b>	<b>131.837</b>

Jf. segmentoplysninger i note 20.

Interessentskabet har udliciteret driften af Metroen. Lejebetalingen afhænger af Metroens samlede driftsresultat. I 2020 har Metroen haft 63,7 mio. passagerer (78,9 mio. i 2019). Takstindtægterne i 2020 er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt på 13,07 kr. (14,01 kr. i 2019).

**Note 3** Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter omfatter indtægter fra administration og varetagelse af bygherreorganisation for Hovedstadens Letbane I/S på 57,3 mio. kr. (47,1 mio. kr. i 2019), salg af rådgiverydelser, leje af arbejdspladser og mindre indtægter fra bl.a. lejemål. Derudover består andre driftsindtægter i 2020 af kompensation fra staten som følge af COVID-19 med 747,1 mio. kr.

**Note 4** Personaleomkostninger

Alle tal i 1.000 kr.	2020	2019
Lønninger og honorarer	203.031	200.164
Pensioner	32.056	32.557
Udgifter til social sikring	5.562	7.358
Øvrige personaleomkostninger	7.543	6.955
<b>Personaleomkostninger i alt</b>	<b>248.193</b>	<b>247.034</b>
Heraf udgør:		
Løn til direktionen	2.446	2.405
Øvrige udbetalinger til direktionen	167	183
Pension til direktionen	428	421
Vederlag til bestyrelsen	2.123	2.046
Gennemsnitligt antal medarbejdere (årsværk - 1.924 timer)	307	326
Medarbejdere ultimo (antal)	333	332

Under øvrige udbetalinger indgår resultatløn for direktionen, som udgør op til 15 pct. af ordinær løn. Resultatløn i 2020 vedrører opfyldelse af resultatmål for 2019. Målene for resultatløn fastsættes én gang årligt af selskabets vederlagskomité og skal dække det kommende regnskabsår. Resultatlønnen udbetales én gang årligt efter behandling heraf i vederlagskomitéen.

Opsigelsesvarsel udgør 6 måneder for 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 risikokomité.



**Note 5** Af- og nedskrivninger

Alle tal i 1.000 kr.	2020	2019
Afskrivninger metro i drift	784.418	295.617
Afskrivninger bygninger, driftsmidler og inventar	7.482	7.558
Nedskrivning/tilbageførsel af nedskrivninger, anlæg af metro	639.711	212.718
Nedskrivning/tilbageførsel af nedskrivninger, kapitalandele	-2.055	539
<b>Af- og nedskrivninger i alt</b>	<b>1.429.556</b>	<b>516.432</b>

**Note 6** Finansielle poster og markedsværdiregulering

Alle tal i 1.000 kr.	2020	2019
<b>Finansielle indtægter</b>		
Renteindtægter fra tilgodehavender	51.359	118
Renteindtægter fra likvide beholdninger, værdipapirer, finansielle instrumenter mv.	247.342	257.291
Valutakursregulering	0	4.740
<b>Finansielle indtægter i alt</b>	<b>298.701</b>	<b>262.148</b>
<b>Finansielle omkostninger</b>		
Renteudgifter	-598.902	-587.624
Valutakursregulering	-30.281	0
<b>Finansielle omkostninger i alt</b>	<b>-629.183</b>	<b>-587.624</b>
<b>Finansielle poster i alt</b>	<b>-330.482</b>	<b>-325.476</b>
<b>Markedsværdiregulering i alt</b>	<b>-1.538.417</b>	<b>-2.174.885</b>

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

Den regnskabsmæssige følsomhed vedrørende markedsværdireguleringen kan udtrykkes ved basis point value (BPV). Med selskabets nuværende finansielle portefølje (swap) udgør BPV 50 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 5,0 mia. kr. Tilsvarende vil en stigning i renteniveauet på 1 pct. medføre en forbedring af resultatet med 5,0 mia. kr.

Ændringen i markedsværdireguleringen fra 2019 til 2020 skyldes, at renteniveauet er faldet i perioden.

**Note 7** Anlæg af metro

Alle tal i 1.000 kr.	Idriftsatte metro	Igangværende anlæg	I alt
<b>Anskaffelsessum</b>			
Primo	281.268	5.651.559	5.932.827
Årets tilgang	833.369	1.373.551	2.206.920
Overført til metro i drift	-34.866	-2.899.288	-2.934.154
<b>Ultimo</b>	<b>1.079.771</b>	<b>4.125.822</b>	<b>5.205.592</b>
<b>Af- og nedskrivninger</b>			
Primo	0	-2.246.304	-2.246.304
Årets afskrivninger	0	-97.445	-97.445
Overført nedskrivninger til metro i drift	0	943.646	943.646
<b>Ultimo</b>	<b>0</b>	<b>-1.400.104</b>	<b>-1.400.104</b>
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	<b>281.268</b>	<b>3.405.255</b>	<b>3.686.522</b>
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	<b>1.079.771</b>	<b>2.725.718</b>	<b>3.805.488</b>
Regnskabsmæssig værdi af metro i drift pr. 31.12.2020, jf. note 8			21.176.806
Regnskabsmæssig værdi af anlæg af metro pr. 31.12.2020			3.805.488
<b>Genindvindingsværdi pr. 31.12.2020</b>			<b>24.982.292</b>
<b>Årets nedskrivninger</b>			<b>639.711</b>

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 3,3 pct. i de første 20 år stigende til 4,5 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 4,9 mia. kr. højere. Omvendt ville anvendelse af en 1 pct. højere rente i denne periode have medført et lavere resultat på 4,1 mia. kr.

Genindvindingsværdien er beregnet på basis af selskabets økonomiske forventninger til fremtiden i selskabets langtidsbudget. Herunder er det forudsat, at selskabet holdes skadesfri for tab som følge af COVID-19 både i 2021 og i en efterfølgende årrække, indtil alle passagerer er tilbage i Metroen (indsving). Såfremt selskabet havde indregnet konsekvenserne af COVID-19 i 2021 og en efterfølgende indsvingsperiode frem til 2027, ville den opgjorte genindvindingsværdi blive lavere og dermed have medført et lavere resultat på 3 mia. kr.

**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 anlægs-komponenter	I alt
<b>Anskaffelsessum</b>						
Primo	14.216.121	7.651.047	7.889.093	1.533.472	722.691	32.012.424
Årets tilgang	1.143.661	791.412	700.265	176.302	122.514	2.934.154
Årets afgang	0	0	0	-34.866	0	-34.866
<b>Ultimo</b>	<b>15.359.782</b>	<b>8.442.459</b>	<b>8.589.358</b>	<b>1.674.908</b>	<b>845.205</b>	<b>34.911.710</b>
<b>Af- og nedskrivninger</b>						
Primo	-4.512.904	-2.660.297	-3.276.897	-749.402	-299.942	-11.499.442
Årets afskrivninger	-108.218	-119.682	-248.942	-102.801	-204.774	-784.418
Årets afgang afskrivninger	0	0		34.866		34.866
Overført nedskrivninger fra anlæg af metro	-386.375	-270.521	-238.263	-48.487		-943.646
Årets nedskrivninger/tilbageførsel af nedskrivninger	-258.468	-134.622	-120.473	-20.201	-8.501	-542.265
<b>Ultimo</b>	<b>-5.265.965</b>	<b>-3.185.123</b>	<b>-3.884.575</b>	<b>-886.025</b>	<b>-513.217</b>	<b>-13.734.905</b>
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	<b>9.703.216</b>	<b>4.990.750</b>	<b>4.612.197</b>	<b>784.070</b>	<b>422.747</b>	<b>20.512.981</b>
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	<b>10.093.817</b>	<b>5.257.337</b>	<b>4.704.783</b>	<b>788.883</b>	<b>331.988</b>	<b>21.176.806</b>

**Note 9** Bygninger, driftsmidler og inventar

Alle tal i 1.000 kr.	Driftsmidler og inventar	Midlertidigt kontorbyggeri	I alt
<b>Anskaffelsessum</b>			
Primo	1.844	112.742	114.586
Årets tilgang	0	0	0
Årets afgang	0	0	0
<b>Ultimo</b>	<b>1.844</b>	<b>112.742</b>	<b>114.586</b>
<b>Afskrivninger</b>			
Primo	-1.844	-68.553	-70.398
Årets afskrivninger	0	-7.482	-7.482
Afgang afskrivninger	0	0	0
<b>Ultimo</b>	<b>-1.844</b>	<b>-76.035</b>	<b>-77.879</b>
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	<b>0</b>	<b>44.188</b>	<b>44.188</b>
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	<b>0</b>	<b>36.706</b>	<b>36.706</b>

**Note 10** Andre kapitalandele

Alle tal i 1.000 kr.	Rejsekort og Rejseplan A/S	DOT I/S	I alt
<b>Anskaffelsessum</b>			
Primo	68.123	300	68.423
Årets tilgang	0	0	0
Årets afgang	0	0	0
<b>Ultimo</b>	<b>68.123</b>	<b>300</b>	<b>68.423</b>
<b>Af- og nedskrivninger</b>			
Primo	-45.320	0	-45.320
Nedskrivninger/tilbageførel af nedskrivninger	2.055	0	2.055
<b>Ultimo</b>	<b>-43.265</b>	<b>0</b>	<b>-43.265</b>
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	<b>22.802</b>	<b>300</b>	<b>23.102</b>
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	<b>24.857</b>	<b>300</b>	<b>25.158</b>

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

**Note 11** Tilgodehavender, finansielle anlægsaktiver

Alle tal i 1.000 kr.	I alt
<b>Anskaffelsessum</b>	
Primo	2.017.503
Årets tilgang (lån)	0
Årets tilgang (rente mv.)	38.341
Årets afgang (afdrag)	-5.977
<b>Ultimo</b>	<b>2.049.867</b>
<b>Af- og nedskrivninger</b>	
Primo	0
Årets afskrivninger	0
Årets nedskrivninger	0
<b>Ultimo</b>	<b>0</b>
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	<b>2.017.503</b>
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	<b>2.049.867</b>

Metroselskabet har med henblik på at sikre anlægsentreprenøren CMT en rimelig likviditet i anlægsperioden etableret en likviditetsordning på 1,4 mia. kr. (likviditetsbro), samt mellemfinansiering af afsluttende arbejder på 591 mio. kr. CMT har stillet bankgaranti for beløbet.

Derudover vedrører tilgodehavender selskabets ansvarlige lånekapital til Rejsekort og Rejseplan A/S.

**Note 12** Afledte finansielle instrumenter

Alle tal i 1.000 kr.

**I alt****Anskaffelsessum**

Primo	0
Årets tilgang	0
Årets afgang	0

**Ultimo** **0****Værdireguleringer**

Primo	4.146.641
Årets værdiregulering	516.919

**Ultimo** **4.663.560****Regnskabsmæssig primoværdi** **4.146.641****Regnskabsmæssig ultimoværdi** **4.663.560****Note 13** Ejendomme

Selskabet har i forbindelse med anlæg af M3 Cityringen overtaget lejligheder ved ekspropriation. Lejlighederne er værdiansat til kostpris. Pr. 31. december 2020 har selskabet overtaget tre 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 0 kr. Metroselskabet har ultimo 2018 indgået en betinget salgsaftale om salg af arealerne. Aftalen vil blive indregnet, når betingelserne i salgsaftalen er opfyldt, og Frederiksberg Kommune vil modtage avance i henhold til aftale herom.

**Note 14** Tilgodehavender, omsætningsaktiver

Under tilgodehavender indgår bl.a. tilgodehavende moms med 111 mio. kr. og periodiserede renter med 906 mio. kr.

**Note 15** Tilgodehavende ejerindskud, omsætningsaktiver

Tilgodehavende ejerindskud pr. 31. december 2020 omfatter tilgodehavende hos staten og Frederiksberg Kommune. Tilgodehavende vedrører finansiering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg. Frederiksberg Kommune har indfriet deres gæld primo 2021.

**Note 16** Værdipapirer og likvide beholdninger

Alle tal i 1.000 kr.

**2020****2019**

Værdipapirer over 3 måneder 7.160.321 6.660.309

**Værdipapirer i alt** **7.160.321** **6.660.309**

Likvide midler -5.225 177.607

**Likvide beholdninger i alt** **-5.225** **177.607**

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

Pr. 31. december 2020 er 6,5 mia. kr. stillet til sikkerhed.

**Note 17** Langfristet gæld og kortfristet del af langfristet gæld

Alle tal i 1.000 kr.	Lån over 1 år	Lån under 1 år	Afledte finansielle instrumenter (negativ værdi)	Valutaterminer	I alt
<b>Anskaffelsessum</b>					
Primo	-25.640.000	-3.800.000	0	0	-29.440.000
Årets tilgang	-5.950.000	-4.150.000	0	0	-10.100.000
Årets afgang	3.800.000	3.800.000	0	0	7.600.000
<b>Ultimo</b>	<b>-27.790.000</b>	<b>-4.150.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-31.940.000</b>
<b>Værdireguleringer</b>					
Primo	-3.086.656	-32.471	-8.828.290	-1	-11.947.416
Årets værdiregulering	-100.896	-96.942	-1.949.166	0	-2.147.003
<b>Ultimo</b>	<b>-3.187.552</b>	<b>-129.412</b>	<b>-10.777.456</b>	<b>0</b>	<b>-14.094.419</b>
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	<b>-28.726.656</b>	<b>-3.832.471</b>	<b>-8.828.290</b>	<b>-1</b>	<b>-41.387.416</b>
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	<b>-30.977.551</b>	<b>-4.279.412</b>	<b>-10.777.456</b>	<b>0</b>	<b>-46.034.419</b>

I 2020 har selskabet netto optaget lån for 2,5 mia. kr. nominelt. Værdien af selskabets finansielle instrumenter er indregnet i den samlede værdi af gældsforpligtelser pr. 31. december 2020. 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 12,6 mia. kr. nominelt efter 5 år.

**Note 18** Forudbetalt ejerindskud

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

**Note 19** Anden gæld

Alle tal i 1.000 kr.	2020	2019
Skyldig A-skat og AM-bidrag	19.596	0
Skyldig ATP mv.	260	303
Skyldige feriepenge	39.406	34.388
Periodiserede renter	365.598	338.332
<b>Anden gæld, i alt</b>	<b>424.860</b>	<b>373.023</b>

**Note 20** Segmentoplysninger

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
<b>Resultat før af- og nedskrivninger</b>	<b>-21</b>	<b>0</b>	<b>523.783</b>	<b>0</b>	<b>523.762</b>
Af- og nedskrivninger	0	0	-789.845	-639.711	-1.429.556
<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>-21</b>	<b>0</b>	<b>-266.062</b>	<b>-639.711</b>	<b>-905.794</b>
<b>Anlægsaktiver</b>					
Anlæg af metro	0	0	0	3.805.488	3.805.488
Metro i drift	0	0	21.176.806	0	21.176.806

**Note 20** Segmentoplysninger – fortsat

Alle tal i 1.000 kr.	Rådgivning 2019	Administra- tionsopgaver 2019	Idriftsatte Metro 2019	Igangværende anlæg	I alt 2019
Indtægter	20	47.130	1.679.072	218.759	1.944.982
Omkostninger	-44	-47.130	-1.243.521	-218.759	-1.509.454
<b>Resultat før af- og nedskrivninger</b>	<b>-24</b>	<b>0</b>	<b>435.551</b>	<b>0</b>	<b>435.527</b>
Af- og nedskrivninger	0	0	-303.714	-212.718	-516.432
<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>-24</b>	<b>0</b>	<b>131.837</b>	<b>-212.718</b>	<b>-80.905</b>
<b>Anlægsaktiver</b>					
Anlæg af metro	0	0	0	3.686.522	3.686.522
Metro i drift	0	0	20.512.980	0	20.512.980

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 24 t. kr. i 2019). Det akkumulerede resultat af Metroselskabets rådgivningsopgaver udgør ultimo 2020 et overskud på 301 t. kr.

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

**Note 21** Forslag til resultatdisponering

Alle tal i 1.000 kr.	2020	2019
Overført til næste år	-2.774.693	-2.581.266

**Note 22** Begivenheder efter statusdagen

Der er ikke efter årsafslutningen indtruffet hændelser af betydning for årsrapporten for 2020.

**Note 23** Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser**Kontraktlige forpligtelser**

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører vedrørende anlæg af metro har en samlet restværdi på 1.886 mio. kr.

Med henblik på driften af metro indtil september 2027 er der endvidere indgået kontrakter med en samlet værdi på 5.513 mio. kr. Ud over kontraktbetalinger vil der være mulighed for incitamentsbetalinger.

**Eventualforpligtelser**

Metroselskabets anlægsentreprenør på M3 Cityringen, CMT, har i januar 2020 fremsendt deres slutregning, hvor deres fremsatte krav er samlet. Slutregningen indeholder krav på i alt ca. 805 mio. EUR (ca. 6,0 mia. kr.). Heraf vedrører ca. 420 mio. EUR (ca. 3,1 mia. kr.) krav, hvor der er et betalingsmaksimum på 234,5 mio. EUR (1,8 mia. kr.), som er fremsendt til voldgiftsretten. De resterende 385 mio. EUR (ca. 2,9 mia. kr.) omfatter krav, hvor der er et betalingsmaksimum på 7,5 mio. EUR (56 mio. kr.).

Anlægsentreprenøren på M3 Cityringen, CMT, indleverede den 10. januar 2020 sin slutregning. I overensstemmelse med kontrakten gennemførte CMT og Metroselskabet herefter en forhandling om CMT's samlede ekstrakrav. For de ekstrakrav, som ikke er omfattet af den verserende voldgiftssag, leverede CMT - som grundlag for forhandlingerne - en overordnet, foreløbig dokumentation. Denne overordnede, foreløbige dokumentation har ikke ændret Metroselskabets vurdering af disse ekstrakrav, som fortsat må afvises på det foreliggende grundlag.

I den verserende voldgiftssag har Metroselskabet i oktober 2020 afgivet sit første svarskrift. Selskabet indstiller heri, at Voldgiftsretten afviser 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 hvilke interessentskabet betaler til de berørte ejere/beboere. Størrelsen af de fremtidige erstatninger er endnu ikke afgjort.

**Note 24** Revisions- og rådgivningshonorar

Alle tal i 1.000 kr.	2020	2019
Rigsrevisionen	0	130
Deloitte	604	586
EY	573	560
<b>Lovpligtig revision i alt</b>	<b>1.177</b>	<b>1.276</b>
Deloitte	49	34
<b>Andre erklæringer i alt</b>	<b>49</b>	<b>34</b>
Deloitte moms- og skatterådgivning	380	268
Deloitte anden rådgivning	219	173
EY anden rådgivning	90	321
<b>Rådgivningshonorar, i alt</b>	<b>689</b>	<b>762</b>
Herudover rådgivning fra Deloitte bestilt af Københavns Kommune	539	0

**Note 25** Nærtstående parter

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

Samhandel med nærtstående parter sker på markedsvilkår.

Metroselskabet har i 2020 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 26** 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**

Trepartsaftalen 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 kr. 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 2020 er BPV 50 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 procent vil medføre en stigning i markedsværdien på 5,0 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 osv. Metroselskabet er på grund af statens solidariske hæftelse indirekte kreditvurderet som staten, hvilket vil sige AAA.

**Note 26** Valuta-, rente- og modpartsrisiko – fortsat**Finansielle nettopassiver**

Alle tal i 1.000 kr.	Nominal værdi 2020	Regnskabs- mæssig værdi 2020	Regnskabs- mæssig værdi 2019
Værdipapirer og aftaleindskud	7.104.531	7.160.321	6.660.309
<b>Værdipapirer og aftaleindskud i alt</b>	<b>7.104.531</b>	<b>7.160.321</b>	<b>6.660.309</b>
Lån	-31.940.000	-35.256.963	-32.559.126
Periodiserede renter, lån	0	-56.358	-49.013
<b>Lån i alt</b>	<b>-31.940.000</b>	<b>-35.313.321</b>	<b>-32.608.139</b>
Afledte finansielle instrumenter, aktiver	-	4.663.560	4.146.641
Afledte finansielle instrumenter, passiver	-	-10.777.456	-8.828.290
Periodiserede renter, afledte finansielle instrumenter	-	597.159	510.356
<b>Finansielle instrumenter i alt</b>	<b>-</b>	<b>-5.516.737</b>	<b>-4.171.293</b>
<b>Nettopassiver i alt</b>	<b>-24.835.469</b>	<b>-33.669.738</b>	<b>-30.119.124</b>

Periodiserede renter er optaget i balancen under henholdsvis aktiver, tilgodehavender med 906 mio. kr., og passiver, anden gæld med 366 mio. kr.

**Valutakursrisiko**

Valutafordeling pr. 31. december 2020 (mio. kr.), regnskabsmæssig værdi

Alle tal i mio. kr.	Værdi- papirer og aftaleindskud	Lån	Finansielle instrumenter	Nettoposition
DKK < 1 år	0	-4.295	60	-4.236
DKK > 1 år	0	-31.018	-5.188	-36.206
EUR < 1 år	3.888	0	0	3.888
EUR > 1 år	3.272	0	-389	2.884
<b>I alt</b>	<b>7.160</b>	<b>-35.313</b>	<b>-5.517</b>	<b>-33.670</b>

**Note 26** Valuta-, rente- og modpartsrisiko – fortsat**Renterisiko**

Rentebinding pr. 31. december 2020 (mio. kr.), regnskabsmæssig værdi

Alle tal i mio. kr.	DKK	EUR	Total
0-1 år	-4.236	0	-4.236
1-5 år	-15.222	3.888	-11.335
5-10 år	-9.890	3.272	-6.617
10-20 år	-6.821	-389	-7.210
> 20 år	-4.272	0	-4.272
<b>Total</b>	<b>-40.441</b>	<b>6.772</b>	<b>-33.670</b>

**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 ratingkategorier pr. 31. december 2020

Total modpartseksposering (regnskabsmæssig værdi, mio. kr.)	Værdi- papirer og aftaleindskud	Lån	Afledte finansielle instrumenter	Total
AAA	7.160	-35.313	0	-28.153
AA	0	0	0	0
AA	0	0	576	576
A	0	0	963	963
A	0	0	-4.084	-4.084
BBB	0	0	0	0
BBB	0	0	-2.971	-2.971
<b>Total</b>	<b>7.160</b>	<b>-35.313</b>	<b>-5.517</b>	<b>-33.670</b>

Modparterne til aftalerne er omfattet af sikkerhedsstillelsaftaler. Metroselskabets netto-sikkerhedsstillelse pr. 31.12.2020 udgør 4,9 mia. kr.



## Note 27 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 har selskabet foretaget renteafdækning (omlægning fra variabel rente til fast nominel rente eller fast realrente) for ca. 2/3 af den forventede maksimale nettogæld. Renteafdækningen er foretaget med henblik på at afdække en del af renterisikoen og dermed øge budgetsikkerheden i selskabets langtidskonometri. 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.

## Note 27 Specifikation af lån og afledte finansielle instrumenter – fortsat

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	EURIBOR 6M	Regnskabs- mæssig værdi 31.12.20
<b>Løbetid &lt; 1 år</b>					
Lån	-4.150	0	0	0	-4.295
Renteswap (fast til variabel)	1.650	-850	-800	0	60
<b>Nettoeksponering</b>	<b>-2.500</b>	<b>-850</b>	<b>-800</b>	<b>0</b>	<b>-4.235</b>
<b>Løbetid 1-5 år</b>					
Lån	-15.150	0	0	0	-16.148
Renteswap (fast til variabel)	13.250	-2.600	-10.650	0	983
<b>Nettoeksponering</b>	<b>-1.900</b>	<b>-2.600</b>	<b>-10.650</b>	<b>0</b>	<b>-15.166</b>
<b>Løbetid 6-10 år</b>					
Lån	-9.600	0	0	0	-10.398
Renteswap (fast til variabel)	8.600	-750	-7.850	0	807
<b>Nettoeksponering</b>	<b>-1.000</b>	<b>-750</b>	<b>-7.850</b>	<b>0</b>	<b>-9.591</b>
<b>Løbetid 10-20 år</b>					
Lån	-2.040	0	0	0	-3.474
Renteswap (fast til variabel)	1.200	-1.200	0	0	1.133
<b>Nettoeksponering</b>	<b>-840</b>	<b>-1.200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-2.341</b>
<b>Løbetid 31-40 år</b>					
Lån	-1.000	0	0	0	-997
<b>Nettoeksponering</b>	<b>-1.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-997</b>
Lån	-31.940	0	0	0	-35.313
Renteswap (fast til variabel)	24.700	-5.400	-19.300	0	2.983
<b>Total</b>	<b>-7.240</b>	<b>-5.400</b>	<b>-19.300</b>	<b>0</b>	<b>-32.330</b>

For lån optaget med en hovedstol på 7.240 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.

**Note 27** Specifikation af lån og afledte finansielle instrumenter – fortsat

Tabellen nedenfor viser Metroselskabets samlede aftaler vedrørende renteaftækning, jf. punkt 2 på side 94.

Alle tal i mio. kr.	CPI* + Fast	Fast	CIBOR 3M	CIBOR 6M	EURIBOR 6M	Regnskabs- mæssig værdi 31.12.20
<b>Løbetid 1-10 år</b>						
Renteswap (variabel til fast)	0	-1.005	0	1.005	0	-298
Renteswap (real til fast)	1.011	-1.011	0	0	0	-57
<b>Nettoeksponering</b>	<b>1.011</b>	<b>-2.016</b>	<b>0</b>	<b>1.005</b>	<b>0</b>	<b>-355</b>
<b>Løbetid 11-20 år</b>						
Renteswap (variabel til fast)	0	-7.967	0	7.967	0	-5.237
Renteswap (real til fast)	1.411	-1.411	0	0	0	-443
Renteswap (variabel til real)	-1.491	1.491	0	0	0	811
<b>Nettoeksponering</b>	<b>-80</b>	<b>-7.887</b>	<b>0</b>	<b>7.967</b>	<b>0</b>	<b>-4.869</b>
<b>Løbetid 21-30 år</b>						
Renteswap (variabel til fast)	0	-4.300	0	4.300	0	-3.839
Renteswap (fast til real)	-1.500	1.500	0	0	0	1.497
<b>Nettoeksponering</b>	<b>-1.500</b>	<b>-2.800</b>	<b>0</b>	<b>4.300</b>	<b>0</b>	<b>-2.342</b>
<b>Løbetid 31-40 år</b>						
Renteswap (variabel til fast)	0	-2.020	0	2.020	0	-777
Rente- og valutaswap (variabel til fast)	0	-1.043	0	0	1.043	-415
Renteswap (fast til real)	-1.314	1.314	0	0	0	259
<b>Nettoeksponering</b>	<b>-1.314</b>	<b>-1.749</b>	<b>0</b>	<b>2.020</b>	<b>1.043</b>	<b>-933</b>
Renteswap (real til fast)	2.422	-2.422	0	0	0	-500
Rente- og valutaswap (variabel til fast)	0	-1.043	0	0	1.043	-415
Renteswap (variabel til real)	0	-15.292	0	15.292	0	-10.151
Renteswap (fast til real)	-4.305	4.305	0	0	0	2.567
<b>Total</b>	<b>-1.883</b>	<b>-14.452</b>	<b>0</b>	<b>15.292</b>	<b>1.043</b>	<b>-8.500</b>

\* CPI = Consumer Price Index

**Note 27** Specifikation af lån og afledte finansielle instrumenter – fortsat

Alle tal i mio. kr.

Finansielle aftaler (dagsværdisikring)	2.983
Finansielle aftaler (fremtidige pengestrømme)	-8.500

**Finansielle aftaler i alt** **-5.517**

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.

**Note 28** Investering i anlæg af metro

Alle tal i 1.000 kr.

	2020	2019
Investering i anlæg af metro, jf. note 7 og 8	2.206.920	3.616.167
Værdi af eget arbejde	-172.333	-218.759

**Investering i anlæg af metro i alt** **2.034.587** **3.397.408**

# Ledelsespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2020 for Metroselskabet I/S.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven (regnskabsklasse D) og interessentskabskontraktens bestemmelser om regnskabsaflægelse. Det er vores opfattelse, at den valgte regnskabspraksis er hensigtsmæssig, og at årsregnskabet

giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver, finansielle stilling og resultat samt pengestrømme. Samtidig er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for de forhold, beretningen omhandler.

Årsrapporten indstilles til interessenternes godkendelse.

København den 26. februar 2021

## Direktion



Henrik Plougmann Olsen

## Bestyrelse



Jørn Neergaard Larsen (formand)



Andreas Keil (næstformand)



Jørgen Glenthøj (næstformand)



Birgitte Brinch Madsen



Harald Børsting



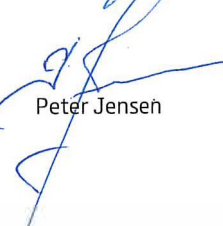
Ali Hansen



Fanny Broholm



Kirsten Ejner Thomsen



Peter Jensen

# De uafhængige revisorers revisionspåtegning

Til interessenterne i Metroselskabet I/S

## Revisionspåtegning på årsregnskabet

### Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Metroselskabet I/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2020, 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 2020 samt af resultatet af Metroselskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2020 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 Metroselskabet i overensstemmelse med internationale etiske regler for revisorer (IESBA's etiske regler) og de yderligere krav, der er gældende i Danmark. Vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav.

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

### Fremhævelse af forhold i regnskabet

Vi henleder opmærksomheden på årsregnskabets note 1, hvor ledelsen beskriver forhold omkring mulig ændring af indtægtsdelingen i den kollektive trafik i hovedstadsområdet med virkning fra 1. januar 2021 samt et kapitalindskud fra staten som modsvarer den økonomiske effekt af ændringen af indtægtsdelingen. Forholdet er ikke indregnet i årsregnskabet for 2020, da gennemførelse heraf afhænger af en ejerbekendtgørelse, der træffes efter aflæggelsen af årsrapporten for 2020.

Af noten fremgår endvidere, at der er betydelige usikkerheder knyttet til genindvindingsværdien af anlæg, som er baseret på, at selskabet holdes skadesfri for tab som følge af COVID-19 i 2021 og i en efterfølgende indsvingsperiode forventeligt frem til

2027. Vores konklusion er ikke modificeret vedrørende disse forhold.

### 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, jf. 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 regnskabsbrugeren 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, jf. 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 årsregnskabet, 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 revisionshandling, 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

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. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsomhed, 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 kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom i denne udtalelse.

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

København, den 26. februar 2021

Rigsrevisionen  
CVR: 77806113

Lone Lærke Strøm  
Rigsrevisor

Malene Sau Lan Leung  
Kontorchef

Deloitte  
Statsautoriseret  
Revisionspartnerselskab  
CVR: 33963556



Erik Lyng Skovgaard Jensen  
Statsautoriseret revisor  
MNE-nummer: 10089



Bryndís Simonardóttir  
Statsautoriseret revisor  
MNE-nummer: 40064

Ernst & Young  
Godkendt  
revisionspartnerselskab  
CVR: 30700228

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

Finn Thomassen  
Statsautoriseret revisor  
MNE-nummer: 33691

# Bilag til ledelsesberetningen

Nedenstående langtidsbudget 2021 er vedtaget af bestyrelsen i december 2020. I forhold til langtidsbudget 2020 fra december 2019 er langtidsbudgettet efter drøftelse med ejerne baseret på en revision af selskabets langtidsøkonomi herunder afvikling af dobbeltfaktormodellen. Forudsætningerne for selskabets langtidsøkonomi indstilles til ejernes godkendelse på interessentskabsmødet i april 2021 i Metroselskabet.

Langtidsbudgettet er baseret på, at selskabet holdes skadesfri som følge af COVID-19 i 2021 og efterfølgende år.

## 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. Der budgetteres med et passagertal i 2021 på 72 mio. passagerer stigende til 149 mio. i 2022 og 179 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 Udkast til ændret bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet med afskaffelse af dobbeltfaktormodellen. Takstforudsætningerne er reguleret til 2021-priser baseret på den realiserede udvikling i taksterne i perioden og med udgangspunkt i den konstaterede passagersammensætning i 2019. Den gennemsnitlige afregning pr. passager er i 2021 budgetteret med 11,56 kr. Den fremtidige realudvikling er baseret på Finansministeriets forventning til prisudviklingen.

### Driftsomkostninger

**3.** Driftsomkostningerne for idriftsat 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 Cityringen 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 anlægsbudget 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 anlægsoverslag er vurderet til 8,6 mia. kr. inkl. korrektionsreserver i 2014-priser (9,4 mia. kr. i 2021-priser).

**7.** Anlægsinvesteringerne vedrørende selskabets investeringsprogram (kapacitetsudvidelser) er på 2,2 mia. kr. i 2021-priser inkl. reserver.

**8.** Driftsmobilisering og mobilisering (Sydhavn) er i perioden 2020-2024 budgetteret med i alt 290 mio. kr. i 2021-priser.

**9.** Reinvesteringerne i forbindelse med M3 Cityringen er baseret på forudsætningerne i principaftalen herom og udgør hvert 10. år 295 mio. kr., hvert 25. år 1.325 mio. kr. og efter 50 år herudover 589 mio. kr. i 2021-priser.

**10.** Reinvesteringerne i forbindelse med M4 Nordhavn er baseret på forudsætninger i udredningen herom og udgør hvert 10. år 39 mio. kr., hvert 25. år 176 mio. kr. og efter 50 år herudover 78 mio. kr. i 2021-priser.

**11.** Reinvesteringerne i forbindelse med M4 Sydhavn er baseret på forudsætningerne i principaftalen herom og udgør hvert 10. år 85 mio. kr., hvert 25. år 385 mio. kr. og efter 50 år herudover 171 mio. kr. i 2021-priser.

**12.** Til reinvesteringer i forbindelse med M1/M2 er hvert 10. år afsat 343 mio. kr., ca. hvert 25. år 1.393 mio. kr. og efter 50 år 2.786 mio. kr. i 2021-priser.

**13.** Til finansiering af forventelige meromkostninger i relation til det ibrugtagne anlæg er der indarbejdet en reserve estimeret ud fra et risikoniveau på P80\*.

### Øvrige forhold

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

**15.** Forrentning af gælden er baseret på Finansministeriets renteforventning. I forrentningen tages højde for selskabets indgåede finansielle aftaler omkring renteaftækning.

**16.** Betalingsaftale med staten indgår med årlige indbetalinger på 370 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.

\* Note: P50 og P80 beskriver, at værdien af selskabets samlede identificeret risici er beregnet med en sandsynlighed på henholdsvis 50 pct. og 80 pct.



# Langtidsbudget

mio. kr.

Tilbagebetalingsår 2061  
 Forventet maks. nettogæld: -30.136  
 År med forventet maks. gæld 2025

Mio. kr.	År	Anlægsinvesteringer	Reinvesteringer	Driftsresultat (EBITDA)	Ændring i arbejdskapital	Betalingsaftale	Finansielle poster	Likviditetsvirkning	Nettogæld primo	Nettogæld ultimo
	2020	-2.452	-47	485	66	0	-400	-2.349	-23.794	-26.143
	2021	-2.339	-47	289	483	374	-400	-1.640	-26.143	-27.783
	2022	-1.227	-48	415	0	380	-400	-880	-27.783	-28.663
	2023	-1.024	-49	552	0	386	-441	-576	-28.663	-29.239
	2024	-2.713	0	569	1.429	393	-498	-819	-29.239	-30.058
	2025	-597	0	644	0	400	-524	-78	-30.058	-30.136
	2026	0	0	682	0	407	-586	502	-30.136	-29.633
	2027	0	0	707	0	414	-606	514	-29.633	-29.119
	2028	0	0	737	0	421	-645	514	-29.119	-28.605
	2029	0	-338	776	0	429	-640	227	-28.605	-28.378
	2030	0	-46	811	0	436	-672	530	-28.378	-27.848
	2031	0	0	847	0	445	-685	606	-27.848	-27.242
	2032	0	-415	885	0	453	-665	257	-27.242	-26.984
	2033	0	0	925	0	461	-676	710	-26.984	-26.274
	2034	0	-107	963	0	469	-673	653	-26.274	-25.621
	2035	0	-1.780	988	0	478	-695	-1.009	-25.621	-26.630
	2036	0	0	1.009	0	487	-685	811	-26.630	-25.820
	2037	0	0	1.035	0	497	-687	845	-25.820	-24.975
	2038	0	0	1.063	0	506	-664	905	-24.975	-24.070
	2039	0	-406	1.093	0	516	-666	537	-24.070	-23.533
	2040	0	-55	1.122	0	526	-677	916	-23.533	-22.618
	2041	0	0	1.151	0	536	-638	1.048	-22.618	-21.569
	2042	0	-500	1.180	0	545	-626	600	-21.569	-20.970
	2043	0	0	1.213	0	556	-612	1.156	-20.970	-19.813
	2044	0	-2.135	1.245	0	566	-637	-961	-19.813	-20.774
	2045	0	-270	1.276	0	576	-652	930	-20.774	-19.844
	2046	0	0	1.312	0	587	-626	1.273	-19.844	-18.571
	2047	0	0	1.345	0	598	-590	1.352	-18.571	-17.219
	2048	0	0	1.379	0	609	-549	1.440	-17.219	-15.779
	2049	0	-1.127	1.418	0	621	-514	398	-15.779	-15.381
	2050	0	-66	1.453	0	632	-486	1.533	-15.381	-13.848
	2051	0	0	1.480	0	644	-449	1.676	-13.848	-12.173
	2052	0	-5.489	1.509	0	656	-530	-3.854	-12.173	-16.027
	2053	0	0	1.537	0	669	-586	1.619	-16.027	-14.407
	2054	0	-156	1.566	0	681	-524	1.568	-14.407	-12.839
	2055	0	0	1.596	0	694	-482	1.808	-12.839	-11.031
	2056	0	0	1.626	0	708	-409	1.925	-11.031	-9.106
	2057	0	0	1.657	0	721	-331	2.047	-9.106	-7.059
	2058	0	0	1.689	0	735	-249	2.175	-7.059	-4.884
	2059	0	-589	1.721	0	749	-173	1.707	-4.884	-3.177
	2060	0	-79	1.752	0	762	-94	2.341	-3.177	-837
	<b>2061</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.785</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1.787</b>	<b>-837</b>	<b>950</b>
	2062	0	-726	1.819	0	0	22	1.115	950	2.065
	2063	0	-3.003	1.854	0	0	-23	-1.172	2.065	894
	2064	0	-188	1.889	0	0	34	1.735	894	2.629
	<b>2065</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.923</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>1.961</b>	<b>2.629</b>	<b>4.590</b>



**Metroselskabet**  
Metrovej 5  
2300 København S  
T +45 3311 1700

Læs mere om metroen på **m.dk**