

# List of Signatures

Page 1/2



B185-04-02 Årsrapport 2024.pdf

| Name                                | Method | Signed at               |
|-------------------------------------|--------|-------------------------|
| Lykke Camilla Skov                  | MitID  | 2025-03-03 07:36 GMT+01 |
| Birgitte Brinch Madsen              | MitID  | 2025-02-28 17:38 GMT+01 |
| Søren Vadskjær Skyum                | MitID  | 2025-02-28 14:49 GMT+01 |
|                                     | MitID  | 2025-02-28 11:35 GMT+01 |
| Marcus Aaron Victor Vesterager Lind | MitID  | 2025-02-28 11:34 GMT+01 |
|                                     | MitID  | 2025-03-03 15:48 GMT+01 |
| Jørn Neergaard Larsen               | MitID  | 2025-02-28 11:32 GMT+01 |
| Harald Børsting                     | MitID  | 2025-02-28 11:32 GMT+01 |
| Michael Nicolaj Czelinski Nielsen   | MitID  | 2025-03-03 19:24 GMT+01 |
| Troels Christian Jakobsen           | MitID  | 2025-02-28 11:31 GMT+01 |
| Finn Thomassen                      | MitID  | 2025-03-03 17:08 GMT+01 |
| Kirsten Eljona Overgaard Thomsen    | MitID  | 2025-02-28 11:31 GMT+01 |
| Carsten Riis                        | MitID  | 2025-03-05 20:02 GMT+01 |



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

External reference: CD06CDACS17148FD9FA8746E33A388B9

# List of Signatures

Page 2/2

| Name                     | Method | Signed at               |
|--------------------------|--------|-------------------------|
| Michael Sander Vindfeldt | MitID  | 2025-03-05 09:32 GMT+01 |



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

External reference: CD06CDACS17148FD9FA8746E33A366B9

# Årsrapport 2024

Metroselskabet V/S



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

Document ID:  
CD68CDACE1F7148FC9FA6746E35A38B89

# Indhold

| Ledelsesberetning           | Bæredygtighedsberetning | Regnskab                                      |
|-----------------------------|-------------------------|-----------------------------------------------|
| Forord                      | 3                       | Regnskab                                      |
| Strategi – Fremtidens metro | 7                       | Noter                                         |
| Metroen i drift             | 14                      | Ledelsespåtegning                             |
| Anlæg af mere metro         | 18                      | Den uafhængige revisors<br>revisionspåtegning |
| Økonomi                     | 22                      | Bilag til ledelsesberetningen                 |
| Compliance                  | 30                      | Langtidsbudget                                |
|                             |                         | 61                                            |
|                             |                         | 70                                            |
|                             |                         | 87                                            |
|                             |                         | 89                                            |
|                             |                         | 93                                            |
|                             |                         | 96                                            |



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

Document ID:  
CD68CDACE1F7148FC9FA6746E35A388B9



# 126 millioner passagerer kom hurtigt videre

Metroselskabet har i 2024 leveret et tilfredsstillende resultat for af- og medskrivninger på 244 mio. kroner. Det er 136 mio. kroner mere end i 2023 og 11 mio. kroner mere end forventet for året og er et tilfredsstillende resultat. Resultatet kommer ud af en samlet omsætning på 2.326 mio. kroner, hvoraf passagerindtægter udgør 1.608 mio. kroner, hvilket er en stigning på 175 mio. kr. i forhold til 2023.

## Ny linje overgår forventningerne

Åbningen af M4 til Sydhavn og Valby var uden sammenligning den største enkeltstående begivenhed for Metroselskabet i 2024.

At tage nye metrolinjer i drift er noget ganske særligt. Også for borgerne i hovedstaden, der mødte talstærkt op på Mozarts Plads for at se H.M. Kongen, transportministeren, Københavns overborgmester og Frederiksbergs borgmester klippe snoren over og erklære metrolinjen for åben.

“Åbningen af M4 til Sydhavn og Valby var uden sammenligning den største enkeltstående begivenhed for Metroselskabet i 2024.”

Med sine fem nye stationer, der forbinder København H med København Syd, har den nye linje også allerede vist sig at være en værdifuld tilføjelse til hovedstadens infrastruktur og fremkommelighed. Passagertallet på de fem nye stationer endte på cirka tre millioner, hvilket er dobbelt så mange som forventet i 2024.

## Passagerrekord – igen

I alt rejste 126 millioner passagerer med Metroen i 2024. Det er seks millioner flere end i 2023 og – igen – det højeste passagertal på et år i Metroens historie.

Den stabile udvikling i passagertallet er især båret af høj kundetilfredshed og driftsstabilitet. Kundetilfredsheden afspejles i, at endnu flere rojsænde nu vil anbefale Metroen til andre, bl.a. fordi 99 pct. af alle Metroens afgange i 2024 gik som planlagt. Og det vel at mærke i et system, som kører døgnet rundt.

Vigtig for den positive passageroplevelse er både de nye muligheder med åbningen af M4: forlængelsen til Sydhavnen og Valby samt en udvidelse af kapaciteten i den eksisterende Metro. I oktober 2024 indsatte vi tog nummer 34 i myldretiden på M1/M2, hvilket betyder at Metroen nu kan levere afgange med helt ned til 95 sekunder mellem togene i myldretiden. Sammen med to ekstra togsæt i efteråret 2023 betyder det en stigning i

kapaciteten i myldretiden på ti procent på knap et år. Det bidrager til øget mobilitet i byen og bedre kundeoplevelser særligt i myldretiden.

## Til tiden og på budget

Sydhavnsforlængelsen på M4 er ikke kun en succes målt på antallet af passagerer i de første måneder af linjens levetid.

Der var med en vis stolthed, at vi kunne åbne den nye metrolinje til tiden, inden for budgettet, med en realisering af gevinster ud over det forventede i form af antal af passagerer – og ikke mindst med en ulykkesfrekvens markant under branchegennemsnittet.

Metroselskabet er en af landets største bygherrer, og som bygherre skiller vi os ud ved de mange store anlægsprojekter, vi har stået og står i spidsen for. Og vi har høje ambitioner for, hvordan vi skaber værdi for samfundet, når vi igangsætter og styrer nye komplekse anlægsprojekter.

Den succes vil vi lære af og bygge videre på, når vi tager hul på Nordhavnsforlængelsen af M4 og ved arbejdet med den mulige kommende metrolinje M5. Derfor er der udarbejdet en uafhængig rapport, der evaluerer processen omkring etableringen af Sydhavnsmetroen,

så vi ikke bare kan gentage de gode ting og finde rum for yderligere optimering af processerne, men også kan dele erfaringerne med hele bygge- og anlægsbranchen.

“Det var med en vis stolthed, at vi kunne åbne den nye metrolinje til tiden, inden for budgettet og med en realisering af gevinster ud over det forventede.”

## Miljøkonsekvensvurdering af M5

Den mulige nye metrolinje M5 fik en del opmærksomhed i løbet af året, både blandt politikere og borgere. Ikke mindst fordi miljøkonsekvensvurderingen blev sendt i offentlig høring. Københavns Kommune var sammen med Metroselskabet vært for en række velbesøgte borgermøder, både fysisk og online.

Borgerinddragelsen resulterede i over 800 høringsvar, som nu behandles af kommunen og bliver en del af grundlaget for beslutningen om det endelige projekt.



**Justering af langtidsprognoser**

Selv om passagertallet på 126 millioner er det højeste på et år i Metroens historie, er det under forventningen om 137 millioner passagerer i 2024. Det skyldes blandt andet, at M3/M4 måtte holde lukket i en periode for at koble Sydhavnsafgreningen på. Foruden denne specifikke årsag i 2024 har passagerne generelt været længere om at tage M3 Cityringen til sig end forventet.

I Metroselskabet forventer vi fortsat, at passagertallet vil stige, men ikke med den hastighed som hidtil forudset. Derfor besluttede bestyrelsen i december 2024 at justere passagerprognosen for de kommende år. Forventningerne til passagertallet forventes nu at være realiseret i 2033, hvor 188 mio. passagerer forventes at køre med Metroen.

**“I Metroselskabet forventer vi fortsat, at passagertallet vil stige, men ikke med den hastighed som hidtil forudset.”**

Den lavere forventning til passagertallet afspejler sig også i selskabets langtidsbudget. Selskabets gæld forventes nu at være tilbagebetalt i 2068, hvilket er en forlængelse på to år i forhold til tidligere forventet. Det ændrer dog ikke på, at Metroselskabet er et solidt selskab, hvor årets samlede regnskabsmæssige resultat efter finansielle poster og markedsværdiregulering udgjorde et overskud på 1.190 mio. kroner, der tilføres egenkapitalen, som er på 2,9 mia. kr.

**Forventningerne til 2025**

I 2025 forventer selskabet igen flere passagerer i Metroen med et mål om 131 mio. passagerer for året, hvilket vil være en stigning på ca. 5 mio. i forhold til 2024.

Vi glæder os til at byde velkommen til de mange nye passagerer.

**Jørn Neergaard Larsen**  
Bestyrelsesformand

**Carsten Riis**  
Administrerende direktør



| Resultat        |
|-----------------|
| Realiseret 2024 |
| 244 mio kr.     |
| Forventet 2025  |
| 210 mio kr.     |

| Passagerindtægt |
|-----------------|
| Realiseret 2024 |
| 1.608 mio kr.   |
| Forventet 2025  |
| 1.750 mio kr.   |

| Passagertal     |
|-----------------|
| Realiseret 2024 |
| 126 mio         |
| Forventet 2025  |
| 131 mio         |



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

Document ID:  
CD08CDAC517148FD9FA6746E33A386B9



## Fremtidens metro

## Kunderne

NPS

↗ 65

[2024: 60] [2023: 40]

Driftsstabilitet

→ 99,0%

## Klimaaftrykket

Klimaambition

↗ 40%

CO2 per passagerkilometer

→ 3,7 g

## Bygherrerollen

Frontløber inden for  
innovation og bæredygtighed

→ 3,6 - 3,8

[2024: 3,8] [2023: 3,6]

Nye anlægskontrakter med  
CO2-besparende tiltag

↗ 14%

## Sikkerheden

Ulykkestrekkens (sydhavsprojektet)

→ 7,8

[2024: 7,8] [2023: 28,3]

Sygefravær

→ 3,4

[2024: 3,4] [2023: 10,0]

eNPS

→ +33

[2024: 33] [2023: 10]

## Organisation og kompetence

Generel medarbejderstørrelshed

→ 77%



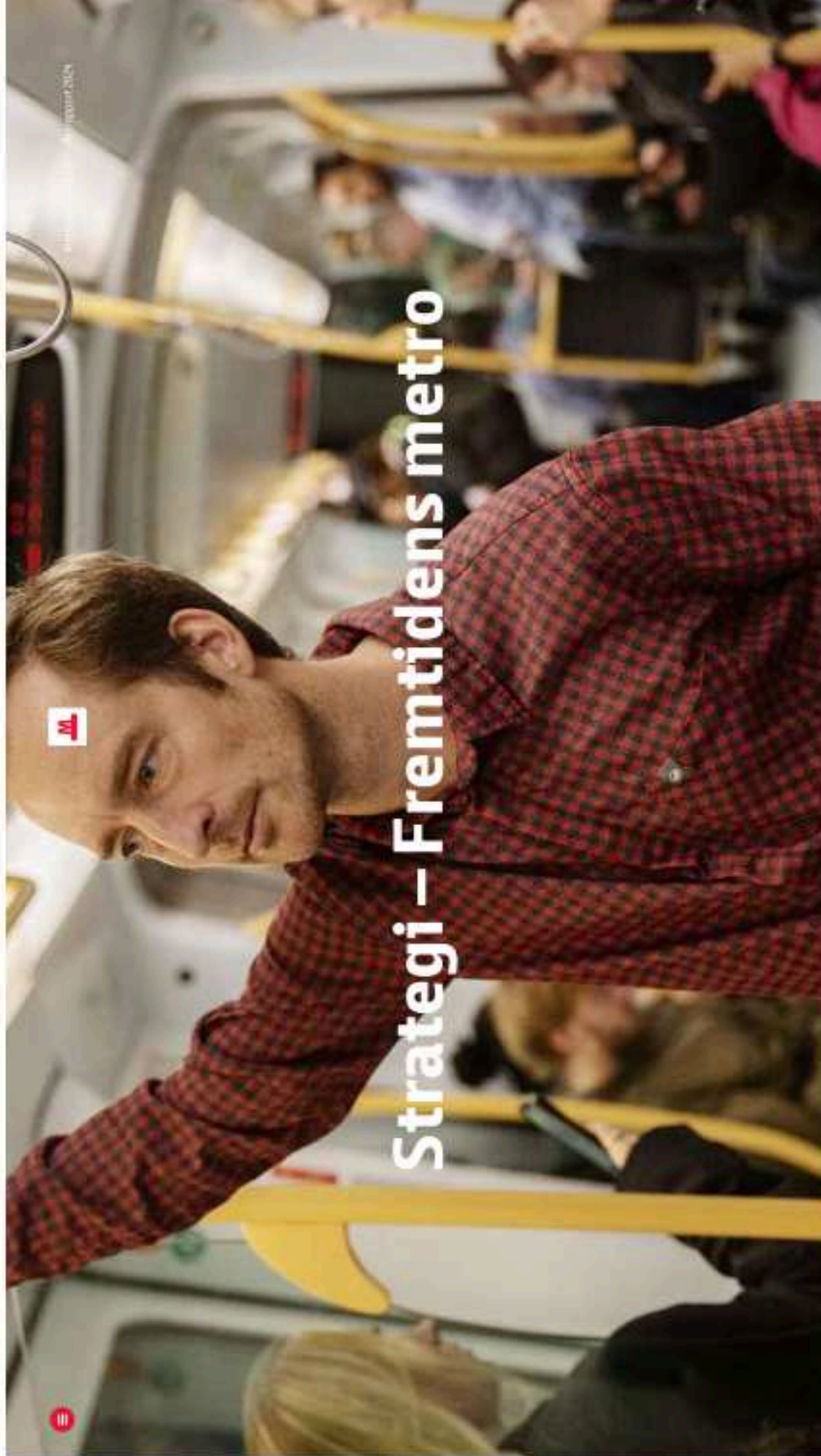
Strategi 2023 – 2026



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

Document ID:  
CD68CDACE1F7148FC9FA6746E33A388B9





# Strategi – Fremtidens metro



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

Document ID:  
CD68CDACE1F148FC9FA6746E35A38B89

Det overordnede mål i Metro-selskabet forretningsstrategi for perioden 2023 til 2026 er at levere størst mulig samfundsværdi med det mindst mulige klimaaftryk.

I 2023 lancerede Metro-selskabet forretningsstrategien "Fremtidens metro" med ambitionen om at levere maksimal samfundsværdi med et minimalt klimaaftryk. Strategien sætter retningen for perioden 2023-2026 og fokuserer på at levere effektive mobilitetsløsninger, der er attraktive for passagererne, gennem sikkerhed, pålidelighed, korte rejsetider, høj komfort og lav klimabelastning.

De fem strategiske fokusområder – Kundeme, Klimaaftrykket, Bygherrollen, Sikkerheden samt Organisation & kompetencer – udgør fortsat kerne i arbejdet med at opfylde fremtidens krav og forventninger. Og de primære fokusområder for strategien er fortsat at sikre indtjeningen via passagervækst, fremtidsrelevante kvaliteter af Metroen, så den fortsat fremstår relevant og attraktiv for de mange brugere, samt at sikre kvalitet i beslutningsgrundlaget for mulige nye metrolinjer.

I 2024 har selskabet leveret vigtige fremskridt inden for både kundetilfredshed og bæredygtighed, samtidig med at arbejdet med nye linjer og projekter fortsætter med høj prioritet.



Figur 1: Det overordnede mål i Metro-selskabet forretningsstrategi / Figur 1.2024

"I 2024 har selskabet leveret vigtige fremskridt inden for både kundetilfredshed og bæredygtighed, samtidig med at arbejdet med nye linjer og projekter fortsætter med høj prioritet."



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

Document ID:  
CD68CDACE1F7148FC9FA8746F33A3B8B9





## Kunderne

**Ambition:**  
Metroens position styrkes og udbygges, så Metroen bliver ved med at være det mest eftertragtede mobilitetstilbud i hovedstaden.

### Status på området Kunderne

Stigende passagertal og øget indtjening er fortsat afgørende for Metroselskabets evne til at levere på kerneopgaven, og i 2024 valgte 126 mio. passagerer Metroen som transportmiddel. Det er en stigning på fem pct. i forhold til 2023, hvor 120 mio. rejste med Metroen.

Metroselskabet arbejder fortsat med langtidsmålet om 188 mio. passagerer i 2035 og har med åbningen af M4 til Sydhavnen og Valby i sommeren 2024 nået endnu en væsentlig milepæl. Herudover er indsatsen for at styrke passagervæksten intensiveret med mere målrettede kommercielle aktiviteter og en fokus på rejseoplevelse for de daglige brugere.

Tilfredshed blandt kunderne er fortsat et centralt fokusområde. En Net Promoter Score (NPS) måler kundenes villighed til at anbefale Metroen til andre, og Metroselskabets NPS steg i 2024 til +65, hvilket er højere end sidste år. Der er dermed fremdrift mod det strategiske mål om en NPS på +67 i strategiperioden.



### Væsentligste indsatser og resultater

Selskabet arbejder målrettet med at gøre det enkelt og attraktivt for kunderne at købe billetter via salgskanaler i hhv. DOT, Rejsekort & Rejseplan og OSB. Den digitale løsning 'Rejsekort som app' blev lanceret i efteråret 2024 og viste sig at have en stærk appel til Metroens kunder med hele 2,4 mio. rejser i Metroen i 2024. Dermed var Metroen den transportvirksomhed, hvor der blev foretaget flest rejser med app'en i 2024.

Med åbningen af de fem nye stationer på M4 opnåede selskabet en fordobling af det forventede passagertal via en målrettet marketingindsats. Centralt var lanceringen af en Metro-app, som tilbød beboere og virksomheder i området gratis rejser i en periode, hvilket gjorde det nemt at opleve Metroens fordele. App'en blev downloadet over 33.000 gange, og mere end 6.000 mennesker signede op til det tilknyttede kundenyhedsbrev. Kundeindsigter fra app og nyhedsbrev bliver brugt til at videreudvikle kundedialog og services.

På M1 og M2 blev der indsat flere tog i myldretiden, hvormed kapaciteten blev øget med ti pct. Det har reduceret tiden mellem afgange til 95 sekunder i myldretiden, hvilket har betydet reduceret trængsel.

Med Metroens behov for vedligeholdelse, renvesteringer og udvikling stiger også behovet for at styre de afledte påvirkninger på kundeoplevelsen. Arbejdet med at styrke organisationen i form af data, kompetencer og ressourcer er begyndt i 2024, bl.a. afsages nye digitale muligheder som AI og prædiktiv vedligeholdelse.

Desuden har selskabet i 2024 haft fokus på at skabe et mere robust setup, der sikrer Metroens drift mod tidens komplekse trusler og underbygger passagerernes tilfald til Metroen som et sikkert transportmiddel – set i lyset af de krav der stilles fremover, når det gælder både cybersikkerhed og klimatoendringer.

### Vurdering og fremadrettet indsats

Flere kunder valgte Metroen til i 2024, og kundenes villighed til at anbefale Metroen (NPS) steg til 65, hvilket er mere end forventet. Driftsstabiliteten faldt en smule til 99,0 pct., hvilket bl.a. skyldtes fejl på tredje-generationstogene samt komplikationer op til åbningen af Sydhavnforlængelsen. Dette understreger behovet for fremadrettet fokus på at opretholde kundetilfredsheden, samtidig med at Metroens behov for vedligeholdelse stiger. Investeringerne i kundernes oplevelse og kendskab til Metroen intensiveres i 2025 på samme vis som den kommercielle indsats for at understøtte Rejsekort som app og Rejsebillet-appen.

Læs mere i **Metroen i drift**, side 14-17.

## Kunderne

| NPS  | Driftsstabilitet |
|------|------------------|
| ↑ 65 | → 99,0%          |





## Klimaafttrykket

### Ambition:

Klimaafttrykket fra anlæg af nye metroprojekter skal halveres i forhold til den nuværende metro, samtidig med at alle øvrige klimaafttryk minimeres.

### Status på området Klimaafttrykket

Året har været præget af både videreudvikling og nye initiativer, som understøtter selskabets ambition om at minimere klima- og miljøbelastningen fra både nye metroprojekter og den eksisterende drift.

Klimaafttrykket pr. passagerkilometer er fortsat lavt og ender på 3,7 gram CO<sub>2</sub> i 2024.

I 2024 har der ligeledes været stor fokus på klimaforandringerne mulige påvirkning af Metroen, blandt andet i forhold til ekstremregn og stormflod. Metroen er designet til at håndtere ekstreme vejrforhold, men sårbarheden over for stormflod stiger, hvorfor systemet løbende monitoreres og sikres. Selskabet deltager således aktivt i alle relevante samarbejder om en tættere sikring af hovedstadsområdet.

### Vesentligste indsatser og resultater

Anlægsfasen udgør den største kilde til Metroens CO<sub>2</sub>-udledninger (ca. 70 pct.), og for den mulige nye metro-linje M5 er der ved hjælp af designoptimeringer nu identificeret en samlet mulig CO<sub>2</sub>-reduktion på 40 pct. i forhold til den nuværende metro.

Der har desuden været fokus på at gøre klimaafttryk til en central del af beslutningsprocessen for reinvesteringer. I 2023 blev der udviklet en model, som løbende anvendes på omkring 80 pct. af den samlede portefølje af reinvesteringer, baseret på investeringssummen. Ved at gøre CO<sub>2</sub>-afttryk til en fast KPI i analyser og rapportering bliver det muligt at prioritere de løsninger, som både understøtter driften og bidrager til klimamålene.

Hvad angår driften, har Metroselskabet en målsætning om at reducere energiforbruget fra stationer og kontrol- og vedligeholdelsescentre på M1/M2 med ti pct. Via mere avanceret energistyring og flere målere på M1/M2 er der opnået et mere præcist datagrundlag for besparelser, hvilket har medvirket til en energireduktion på 8 pct. sammenlignet med 2023 og 5 pct. sammenlignet med baseline-året 2022.

### Vurdering og fremadrettet indsats

Metroselskabet har taget et spring fremad i forhold til at realisere sit mål om en halvering af klimaafttrykket fra nye linjer. Dette er sket via en række nye identificerede designoptimeringer i 2024, og for M5 mangler der kun ti procent yderligere reduktion, før målet er nået. De sidste procent bliver dog også de sværeste og skal i høj grad findes ved at indarbejde krav i kontrakter og

udbudsmateriale, så selskabet har de rette løftestænger til at realisere målet i anlægsfasen.

I forhold til CO<sub>2</sub>-afttrykket pr. passagerkilometer er niveauet på forventet niveau i år, men udledningen forventes at falde næste år, idet Metroen får flere passager, og der forventes mere vedvarende energi i Danmark.

Selskabet vil i 2025 desuden have fokus på energioptimering af tog og fremdrift samt fra stationer og værksted (KVC) på M1/M2. Målet er en 10 pct. reduktion i 2026, og selskabet er halvvejs i 2024.

Læs mere i **Bæredygtighedsberetningen** side 40-43.

## Klimaafttrykket

Klimaambition

↗ 40%

CO<sub>2</sub> per  
passagerkilometer

→ 3,7 g







## Bygherrerollen

### Ambition:

Metroselskabet bygger 'state of the art', så projekterne ved hjælp af innovation og avanceret teknologi er attraktive, den dag de tages i brug.

### Status på området Bygherrerollen

I 2024 afsluttede selskabet anlægget af M4-forlængelsen til Sydhavn og Valtø, der blev leveret inden for aftalt tid og budget samt med de ønskede gavnlige resultater. Projektets kvaliteter viste, hvor langt selskabet er nået i indsatsen for at være frontløber inden for innovation, bæredygtighed og teknologi, hvilket understøtter målene på området for 2026. Gennem målrettede tiltag inden for samarbejdsformer, projektportefølje og teknologi positionerer selskabet sig som en attraktiv partner, når det gælder anlæg af infrastruktur, og opbygger en solid platform for fremtidige anlægsprojekter.

Interessentanalysen for 2024 viste en stabil opbakning til selskabets ambitioner med en score på 3,8 på en skala fra 1 til 5, når det gælder opfattelsen af selskabets synlighed inden for bæredygtighed, hvilket er en mindre fremgang. For innovation opnåede selskabet en score på 3,6, hvilket er på niveau med 2023.



### Væsentligste indsatser og resultater

I 2024 blev der arbejdet med at kvalificere forskellige kontraktformer, og brugen af tidlig entreprenørinddragelse (Early Contractor Involvement - ECI) i forbindelse med M4-forlængelsen til Ydre Nordhavn tog form. Denne samarbejdsmodel forventes at skabe et tættere og mere effektivt samarbejde mellem bygherre, rådgivere og entreprenører, hvilket vil resultere i både reducerede omkostninger og CO<sub>2</sub>-udledninger samt optimerede designløsninger.

CO<sub>2</sub>-besparende tiltag blev indført på 14 pct. af nye relevante anlægskontrakter.

Arbejdet med en mere varieret projektportefølje har også været en væsentlig indsats i 2024. Fokus er udvidet fra store anlægsprojekter ("greenfield") til at omfatte flere mindre vedligeholdelsesopgaver ("brownfield"). Dette har krævet udvikling af medarbejdernes kompetencer samt tilpasning af processer.

### Vurdering og fremadrettet indsats

Selskabet har i 2024 cementeret sin position som en ansvarlig og innovativ bygherre ved at levere M4 Sydhavn-forlængelsen til tid, pris og kvalitet samt via det ambitiøse arbejde med ECI på Nordhavn-forlængelsen.

Selskabets interessenter har en gennemgående positiv oplevelse af selskabets kompetencer som bygherre, og det vurderes fortsat realistisk at opnå en score på mindst 4,0 på en skala fra 1 til 5. For at lykkes med dette vil der i 2025 være endnu større fokus på at

fornemme selskabets resultater, kompetencer og ambitioner inden for området bygherrerollen.

Når det gælder andelen af relevante kontrakter med CO<sub>2</sub>-krav, er denne steget og forventes fortsat at stige frem mod 2026, idet selskabet fra 2025 vil gøre det til en fast del af indkøbsprocessen for anlægsprojekter, at der allerede tidligt i forløbet tages stilling til klimahensyn.

Også på M4 Ydre Nordhavn vil der i 2025 være fokus på at realisere innovative og bæredygtige løsninger.

Læs mere i **Anlæg af mere metro**, side 18-21, og **Bæredygtighedsberetningen**, side 42.

## Bygherrerollen

Frontløber

→ 3,6-3,8

Nye kontrakter med CO<sub>2</sub>-tiltag

↗ 14%



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



## Sikkerheden

### Ambition:

Alle skal kunne arbejde sikkert hver dag.

### Status på området Sikkerhed

I 2024 har Metroselskabet opnået fremskridt inden for sikkerhedsområdet som led i arbejdet mod målene for 2026. Sikkerheden er altid en central prioritet, og samarbejdet med entreprenører og medarbejdere danner fundamentet for en sikker arbejdsplads. De planlagte aktiviteter for 2024 er gennemført med tilfredsstillende resultater.

Den akkumulerede ulykkesfrekvens på Sydhavnsprojektet endte på 7,8, hvilket er lidt over de 7,3, som frekvensen lå på i 2023, men markant under branchegennemsnittet for bygge- og anlægsbranchen på 31,2 (DA – Ulykkesstatistik), hvilket afspejler en succesfuld indsats for at fremme sikkerheden på byggepladserne igennem hele projektet.

I egen organisation forblev antallet af sygefraværsdage pr. medarbejder forholdsvist lavt på 3,4 sygedage, hvilket er på niveau med de 3,5 dage pr. medarbejder, som selskabet havde i 2023, hvilket er væsentligt under landsgennemsnittet.

### Væsentligste indsatser og resultater

I 2024 er der taget initiativ til at integrere selskabets tilgang til sikkerhed endnu tidligere i designfasen af nye projekter, hvor bl.a. brug af standardisering og præfabricerede komponenter skal reducere risici på byggepladserne. Proaktive og effektive risikostyrings tiltag får således et kontraktuelt fokus i samarbejdet mellem entreprenører og rådgivere på nye projekter.

Også selskabets fokus på trivsel og psykisk arbejdsmiljø er styrket i 2024. Forrige år blev der implementeret et analyseværktøj til at måle medarbejdernes trivsel og tilfredshed, og i 2024 blev den første opfølgende måling gennemført. Den viste en overordnet score for arbejdslyst på 77 (på en skala fra 0 til 100), hvilket er en mindre forbedring fra nulpunktsmålingen i 2023, hvor resultatet var på 76.

### Vurdering og fremadrettet indsats

Selskabet ligger på et forventet og stabilt højt niveau inden for fokusområdet sikkerhed.

Evalueringen af selskabets indsats på Sydhavnsprojektet vil blive en del af en erfaringsopsamling, som skal sikre, at læringerne herfra kommer fremtidige projekter til gode.

Indtil næste store anlægsprojekt vil fokus i strategiperioden være på at løfte sikkerhedskulturen i driften og på renvesteringsprojekter – bl.a. gennem krav i kommende kontrakter til entreprenører og leverandører om en styrket sikkerhedsindsats.

Der arbejdes også fortsat på at sikre et lavt sygefravær i resten af strategiperioden ved at arbejde med trivsel som en integreret del af alle selskabets aktiviteter. Det vil bl.a. ske gennem et nyt onboarding-program samt oprettelse af et M-academy, som er et nyt kompetence- og talentudviklingsprogram.

Læs mere i **Bæredygtighedsberetningen** side 50-57.

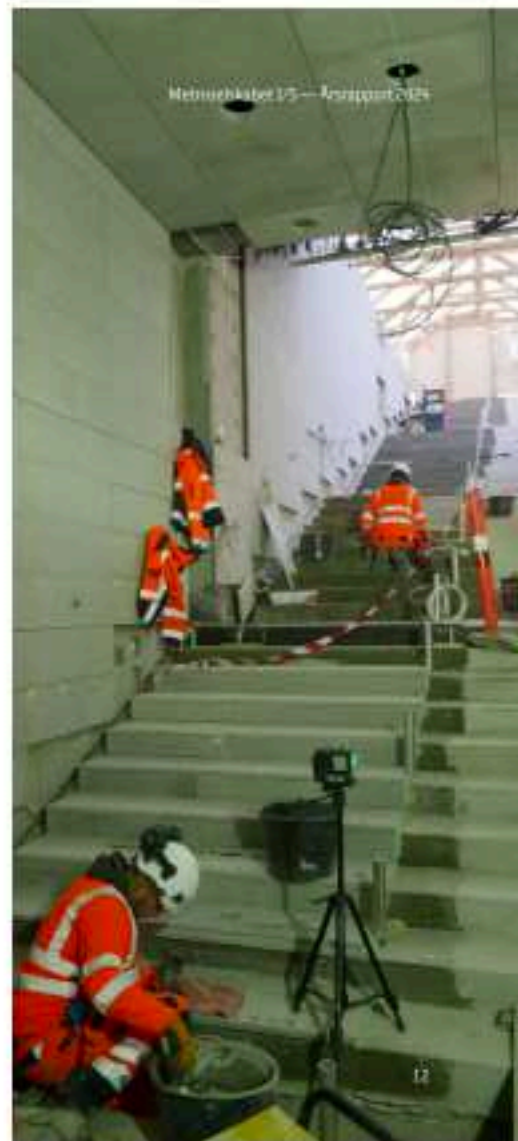
## Sikkerheden

Ulykkesfrekvens

→ 7,8

Sygefravær

→ 3,4







## Organisation og kompetencer

### Ambition:

Metroselskabet vil være den foretrukne arbejdsplads for medarbejdere, der vil bidrage til bæredygtig mobilitet i hovedstaden.

### Status på området Organisation og kompetencer

I 2024 har Metroselskabet styrket indsatsen for at udvikle en attraktiv arbejdsplads, der engagerer, fastholder og tiltrækker kompetente medarbejdere. Medarbejdertilfredshed og engagement har været i fokus, og selskabet har arbejdet målrettet for at realisere de langsigtede ambitioner frem mod 2026.

Den årlige medarbejderundersøgelse viser en fastholdelse af en høj eNPS på +33, hvilket er et tilfredsstillende resultat. eNPS måler medarbejdernes villighed til at anbefale arbejdspladsen til andre, og der er sat et mål om at nå +37 frem mod 2026. Medarbejdertilfredsheden ligger på 77, hvilket er en mindre stigning og bekræfter, at selskabet har formået at skabe et attraktivt og velfungerende arbejdsmiljø, der matcher ambitionerne i strategiperioden.

### Væsentligste indsatser og resultater

I 2024 har selskabet styrket digitaliseringen og innovationen yderligere. Implementeringen af GIS og Autodesk Construction Cloud er blevet udbredt til flere projekter og afdelinger, hvilket har forbedret datadrevet beslutningstagning og effektivitet i arbejdsgangene.

Kompetenceudvikling inden for områder som cybersikkerhed, digitalisering og bæredygtige løsninger har i det hele taget været en hjørnesteen i selskabets arbejde i 2024. Kortlægningen af medarbejdernes behov blev omsat til målrettede udviklings- og rekrutteringsindsatser, og der blev arbejdet indgående med at øge kapaciteten i ledelseskæden med teamchefer, som bidrager til faglig og personalemæssig ledelse. Herudover er selskabet påbegyndt brugen af strategisk work-force planning.

For at styrke opfattelsen af Metroselskabet som en attraktiv arbejdsplads har selskabet arbejdet målrettet med employer branding i 2024. Det røde M er blevet mere centralt i Metroens branding udadtil, og selskabets employer value propositions er blevet brugt i jobopslag og ved deltagelse på flere messer for relevante faggrupper.

### Vurdering og fremadrettet indsats

Metroselskabet er godt på vej mod målene for 2026.

Både eNPS'en og medarbejdertilfredsheden ligger på et højt niveau, hvilket vidner om et stærkt udgangspunkt og en organisation i trivsel, og begge indikatorer

ventes forventes at stige frem mod strategiperiodens udløb med de initiativer, der sættes i søen.

I 2025 arbejder selskabet på at implementere struktureret kompetenceudvikling og tydelige karriereveje, ligesom øget digitalisering og brug af AI skal understøtte selskabets og medarbejdernes opgaveløsning og udvikling.

Læs mere i [Bæredygtighedsberetningen](#) side 50.

## Organisation

eNPS  
→ +33

Medarbejder-  
tilfredshed  
→ 77%





# Metroen i drift



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

Document ID:  
CD68CDACE1F148FC9FA6746F35A388B9



I 2024 blev metronettet udvidet med fem nye stationer, og forlængelsen af M4 til Sydhavn og Valby blev taget utrolig godt imod af kunderne fra dag ét. Samlet set steg passagertallet i Metroen med fem pct. i 2024 i forhold til 2023.

Metroens høje service fik endnu et løft med indsættelsen af flere tog i myldretiden på M1/M2.



Hvert år vælger flere passagerer at rejse med Metroen. Det var også tilfældet i 2024, hvor 1,26 mio. passagerer brugte Metroen til at komme rundt i hovedstadsområdet. Det er en stigning på fem pct. fra 2023 og det højeste passagertal på et år i Metroens historie.

Det er dog 11 mio. færre passagerer end forudsat ved årets indgang, hvilket skyldes flere faktorer. For det første blev årets passagertal præget af den nedlukning af M3/M4, som var nødvendig i første halvår for at koble Sydhavnsforlængelsen på metronettet. Og for det andet er der fortsat strukturelle forhold så som mere hjemmearbejde efter covid-19, færre overflytninger af passagerer fra bus til metro samt færre omstignere fra DSB's regional- og S-tog, der gør sig gældende.

#### Populære stationer i Sydhavn

Årsningen af M4-forlængelsen til København Syd i slutningen af juni 2024 blev mødt med stor interesse blandt passagererne, og antallet af passagerer oversteget allerede fra dag ét forventningerne.

I alt endte passagertallet på Sydhavnsstationerne på ca. 3 mio., hvilket er dobbelt så mange passagerer som forventet i 2024. Dette lover godt for den fortsatte drift på M4-forlængelsen.

“I alt endte passagertallet på Sydhavnsstationerne på ca. 3 mio., hvilket er dobbelt så mange passagerer som forventet i 2024.”

Test forud for M4-årsningen blev dog også, at M3/M4 måtte lukke midlertidigt i 16 dage i februar og to dage i marts, hvilket resulterede i lavere passagertal i disse måneder sammenlignet med samme måneder i 2023. I andet halvår af 2024 var passagertallene generelt været højere end i de tilsvarende måneder i 2023.

På baggrund af årets passagertal forventes det fortsat, at passagertallene vil stige i de kommende år, men ikke med den hastighed som hidtil forudsat.

Kunderne på arbejdspladsen og i skoler og institutioner på turen fra arbejde til dag, her er det Primaria Tårn på Årvingvej.



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

Document ID: CD68CDACB1F148FC9FA8746E33A388B0

Derfor besluttede Metroelskabets bestyrelse i november 2024 at justere passagerprognosen for de kommende år, så den forventes at nå sit maksimum i 2033 frem for i 2028.

### Tilfredse kunder er kernen for Metroen

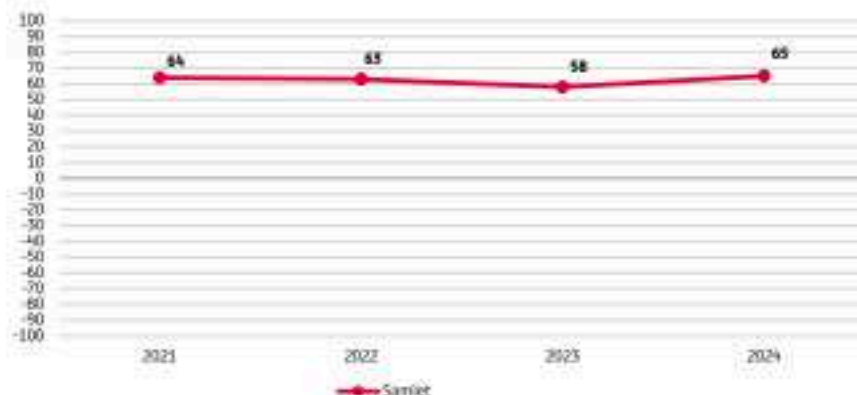
Metroelskabet er afhængigt af tilfredse kunder. Det er en grundsten i selskabets virke og en stærk indikator for den fremtidige udvikling i antallet af rejsende med Metroen.

Kundetilfredsheden omfatter kundernes tilfredshed med rejsen som helhed, og Metroelskabet måler løbende denne via kvantitative målinger.

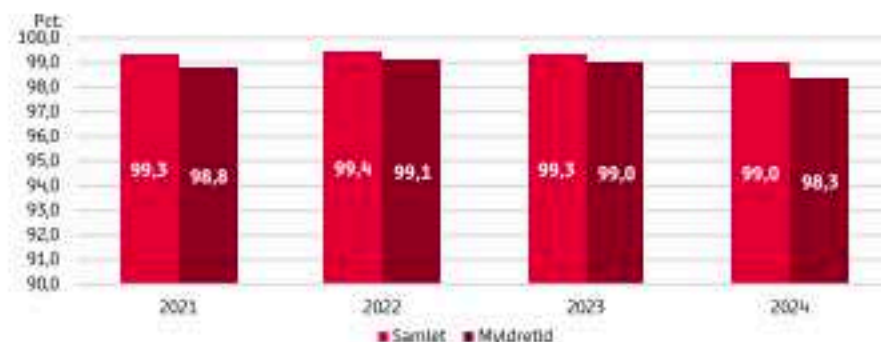
Kundernes tilfredshed med rejsen er fortsat høj og befinder sig på 96 pct. i 2024, hvilket er et fald på to procentpoint sammenlignet med 2023.

Metroens Net Promoter Score (herefter NPS) måler kundernes villighed til at anbefale Metroen til andre på en skala fra -100 til +100.

### Udvikling i Net Promoter Score



### Metroens driftsstabilitet



Resultatet for 2024 blev på +65, hvilket er højt og en udvikling i den positive retning.

I 2024 introducerede Metroelskabet et nyt NPS-værktøj, som har til formål at skærpe selskabets viden om, hvad der påvirker Metroens NPS og bruge denne viden strategisk i arbejdet med at forbedre kundeoplevelsen.

### Fortsat høj driftsstabilitet

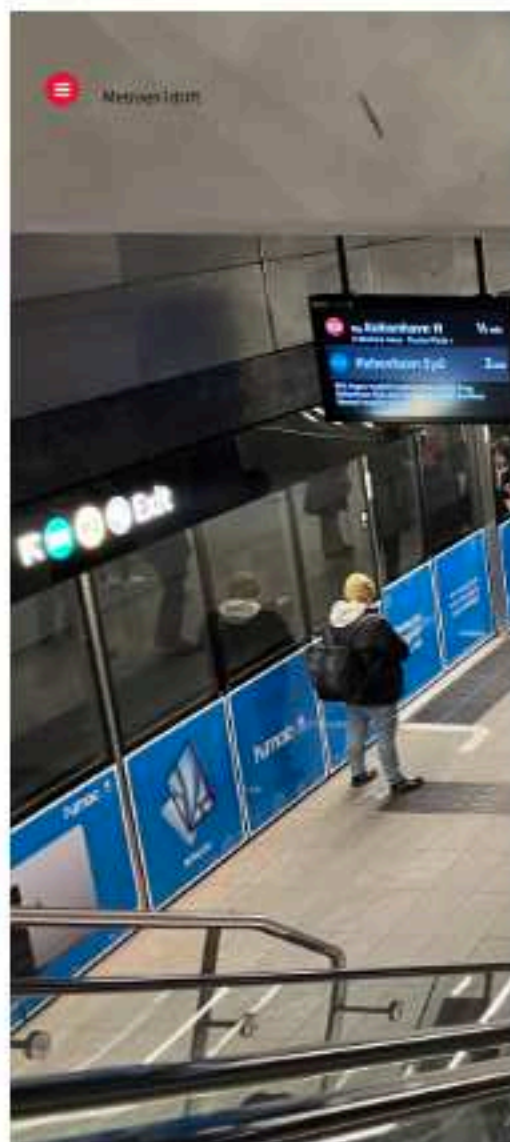
Metroen opretholdt i 2024 et højt niveau for driftsstabiliteten på 99 pct. samlet for alle linjer og 98,3 pct. i middeltiden. Driftsstabiliteten udregnes ved at sammenholde antallet af faktiske afgange i forhold til antallet af planlagte afgange.

Den samlede driftsstabilitet faldt en smule fra 2023 til 2024. For M1/M2 skyldtes det særligt fejl forårsaget af tredje-generationstogene.

I maj 2024 blev tredje-generationstogenes software dog opdateret, hvilket har styrket togenes performance markant. For M3/M4 skyldtes faldet i driftsstabilitet primært komplikationer op til åbning af Sydhavnsgreningen. Med åbning af M4 til Sydhavn og Valby er metronettet nu yderligere udbygget, og driftsstabiliteten for det nye udvidede net har trods mindre komplikationer fra starten været høj.







For at sikre tilstrækkelig kapacitet i M1/M2 blev antallet af tog i myldretiden øget fra 31 til 33 tog i andet halvår af 2023. I oktober 2024 blev kapaciteten endnu engang øget til 34 tog i myldretiden, hvilket er en stigning på ti pct. og reducerer tiden mellem afgang til 95 sekunder i myldretiden. Det nye tiltag har dermed reduceret antallet af passagerer, der efterlades på stationerne.

Projektet omkring yderligere potentiel kapacitetsforøgelse vil fortsætte hen over de næste år.

"I oktober 2024 blev kapaciteten endnu engang øget til 34 tog i myldretiden, hvilket er en stigning på ti pct. og reducerer tiden mellem afgang til 95 sekunder i myldretiden."



### Reinvesteringer til gavn for kunderne

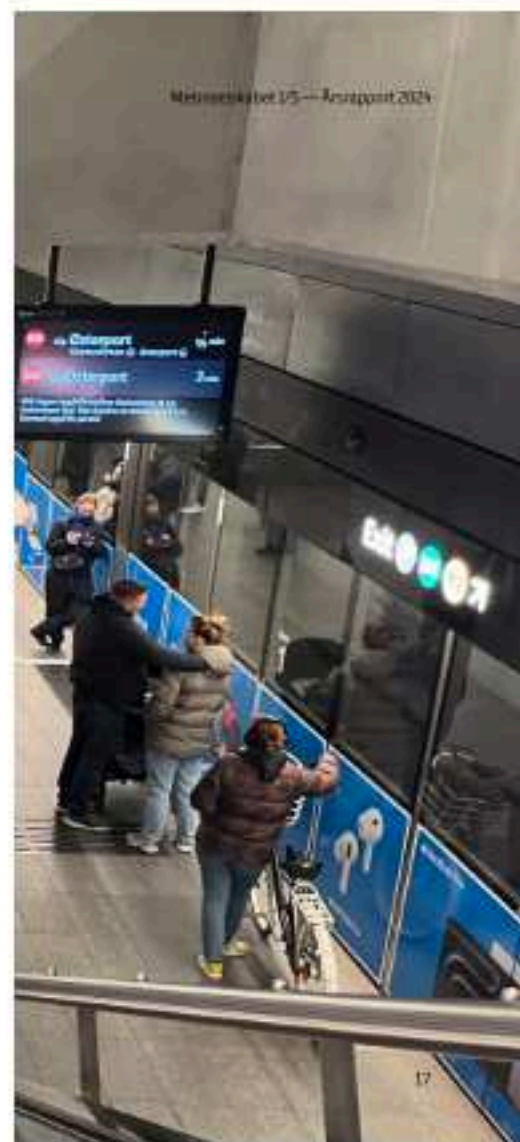
Også når gælder reinvesteringer i det nuværende metrosystem, har der været mange projekter i gang i 2024.

Selskabet har blandt andet arbejdet målrettet med wayfinding for at forbedre passagerernes oplevelse, når de rejser med Metroen. I årets løb blev der opsat flere afgangsskærme på de tre M3-stationer Kongens Nytorv, Gamme Strand og Frederiksberg Allé for at sikre, at afgangsskærmene altid er synlige, når passagerne ankommer til perronen. Dermed kan passagerne hurtigt og nemt se, hvilket tog de skal med.

I 2024 har selskabet desuden fortsat arbejdet med at opsætte hjertestartere på metrostationerne, der skal øge trygheden for passagerne, når de færdes på stationerne. Opsætningen af hjertestartere på alle metrostationer fortsætter og forventes at afslutte i 2025.

Metroselskabet er også tæt på at afslutte udskiftningen af det centrale SCADA-system, der er med til at kontrollere, monitorere og analysere en lang række elektroniske komponenter i systemet, så de kan udskiftes i god tid og dermed mindske driftsforstyrrelser – til gavn for de fortsat flere kunder i Metroen.

På tre stationer blev der opsat flere afgangsskærme, så der er nemmere for passagerne at orientere sig, når de ankommer til metrostationen. Her på Kongens Nytorv.





# Anlæg af mere metro



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

Document ID:  
CD68CDACE1F148FC9FA6746F35A38B89



2024 blev et stort år i metrohistorien, da to nye bydele, Sydhavnen og Valby, blev koblet på metronettet.

Også i den anden ende af M4, i Ydre Nordhavn, blev det et afgørende år, da det blev besluttet at arbejde med tidlig entreprenørinvolvering på projektet.

For den mulige nye metrolinje M5 blev der opnået en milepæl, da miljøkonsekvensrapporten forelå og bagefter blev debatteret flittigt med borgerne i den offentlige høringsfase.

### Sydhavnen fik sin metrolinje

Lørdag den 22. juni blev en milepæl i Metroselskabets historie, da de fem nye stationer i Sydhavnen og Valby åbnede for passagerer. Forud var gået fem et halvt års anlægsarbejde, som i 2024 kulminerede i bl.a. testkørsler, anlæg af stationspladser og integration med resten af M3/M4's styresystem. Alt forløb som ønsket, så de nye stationer var klar til at byde passagererne velkommen fra første dag.

Selve åbningen blev fejret med først en Indvielsestur og siden en stor gadefest på Mozarts Plads, hvor H.M. Kongen, transportministeren, Københavns overborgmester og Frederiksbergs borgmester officielt erklærede M4-linjen til Sydhavn og Valby for åben. Åbningsfesten samlede omkring 10.000 mennesker på Mozarts Plads, og den nye metrolinje blev allerede fra første dag flittigt besøgt af nysgerrige passagerer.

**"Åbningsfesten samlede omkring 10.000 mennesker på Mozarts Plads."**

Anlægget af M4 til Sydhavn og Valby har på mange måder forløbet godt, og projektet kunne åbne både til tiden, prisen og kvaliteten, selvom der undervejs i anlægsfasen opstod en række uforudsete hændelser så som COVID-19-pandemien, høj inflation og pres på forsyningskæderne bl.a. grundet krigen i Ukraine.

I den forbindelse har selskabet i den grad kunnet trække på sin årelange erfaring med at håndtere både



store og små udfordringer på et så komplekst anlægsprojekt, og der er igangsat en ekstern evaluering af, hvilke faktorer der har præcis bidraget til det gode resultat. De erfaringer, som samles op i undersøgelsen, vil selskabet sørge for at tage med videre på kommende anlægsprojekter.

Efter åbningen af metrostationen i juni fortsatte arbejdet på København Syd med at anlægge nye perroner til

Selve åbningen fik de nye stationer den 22. juni 2024 på Mozarts Plads.

Bresundstogene samt en gangtunnel under sporene, som forbinder Fælager og Grøntorvet med det nye omstigningsområde og de nye perroner. Dette arbejde forventes at blive afsluttet i sidste halvdel af 2025.







### Nye vinde i Ydre Nordhavn

Mens der blev fejlet fem nye stationer til M4 i syd i 2024, skal linjen fortsat udbygges i nord, hvor der planlægges en stor byudvikling. Metroselskabet arbejder derfor for at forlænge metrolinjen med to nye stationer i Nordhavn, w/Levankaj og w/Nordhavn C.

I 2024 har arbejdet med Nordhavnsforlængelsen hovedsageligt centreret sig om at få projektets rammer på plads og udarbejde grundlaget for at finde den entreprenør, der sammen med Metroselskabet skal designe og udføre forlængelsen.

Metroselskabet har valgt at gennemføre projektet efter et koncept, hvor entreprenøren fra begyndelsen er med til at udvikle de bedste løsninger sammen med Metroselskabet, eksempelvis når det handler om bæredygtighed og innovation. Hidtil er udbuddet af nye linjer blevet baseret på et delvist udviklet design.

Den tidlige involvering skal sikre et givtigt samarbejde mellem bygherre, entreprenør og rådgivere, som både bidrager positivt til udførelsen af projektet og i sidste ende giver en bedre metro for kunderne og byen.

Udbuddet for M4 til Ydre Nordhavn blev udsendt i begyndelsen af 2025. Når der er fundet en vinder af udbuddet, vil designet af projektet blive igangsat og projektets konsekvenser for miljøet vil blive beskrevet i en miljøkonsekvensvurdering. M4's to nye stationer i Ydre Nordhavn skal åbne i 2030.



### Miljøet blev undersøgt på M5

I 2024 blev der også taget en række nye skridt i retning af at muliggøre den mulige nye metrolinje M5. I begyndelsen af året arbejdede selskabet således på en miljøkonsekvensvurdering af den valgte linjeføring med alternativer, og den endelige rapport blev fremlagt for Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune i juni 2024.

Kommunen sagde som myndighed god for at sende rapporten i offentlig høring, og denne fandt sted i august-september 2024. Undervejs i høringen var selskabet sammen med kommunen vært for en række

Her vandt 230 mennesker møde og blev mødt af en række mennesker, der var til stede i en række møder og blev mødt af en række mennesker, der var til stede i en række møder.





borgermøder og deltog i møder med lokaludvalg, borgere, professionelle aktører, samarbejdspartnere og andre med interesse for den mulige nye metrolinje.

Til det fysiske borgermøde i Islands Brygge Kulturhus mødte over 200 deltagere op, og til det digitale borgermøde ugen efter så knap 500 borgere med, mens mere end 400 har set optagelsen efterfølgende. Desuden havde selskabet lavet en let tilgængelig digital version af miljøkonsekvensrapporten, som blev lagt på Metroselskabets hjemmeside. Denne side var også flittigt besøgt med omkring 9.000 views. I høringsfasen indkom over 800 hørings svar, som nu behandles af kommunen.

Efter anmodning fra Frederiksberg Kommune ansøgte Metroselskabet primo august Københavns Kommune om at opstarte en miljøvurderingsproces for alternativ placering af sluskskæften nord for København H med det formål at muliggøre en forlængelse af M5 med en station ved Gammel Kongevej.

Sideløbende med dette blev der i efteråret 2024 arbejdet med at optimere projektet på forskellig vis. I november forelå der således en række optimeringsforslag, og Metroselskabet anmodede Københavns Kommune om at kunne foretage en supplerende miljøkonsekvensvurdering af de nye forslag.

Udarbejdelsen af den supplerende miljøkonsekvensvurdering blev igangsat i slutningen af 2024 og forventes at foreligge i foråret 2025, hvorefter den også skal politisk behandles og i offentlig høring.

## Godkendelse af København Syd By

Planerne for den kommende bydel omkring det kollektive trafikknudepunkt, København Syd, fik i 2024 det officielle stempel fra Københavns Kommune, idet Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget godkendte startredegerelsen for projektet.

Planen nummer tre bygger på forslag om boliger på op til 18.000 m<sup>2</sup> og 22.000 m<sup>2</sup> erhverv, herunder evt. et hotel. Blandingen af arbejdspladser, hotel, boliger og butikker, levende byrum, nemme adgangsforskel og god cykelparkering skal bidrage til at skabe liv og tryghed i området og understøtte det nye kollektive trafikknudepunkt. I startredegerelsen beskrives alle væsentlige forhold omkring projektet.

Inden startredegerelsens aflevering havde selskabet i 2024 inviteret til en række inddragende aktiviteter for borgere, naboer og lejende i området, herunder et bredt borgermøde for de lokale beboere samt en idékonkurrence for de unge på NEXT Sukkertoppen Gymnasium, der som nærmeste nabo kunne komme med forslag til brugen af de rekreative områder. Kreativitet og opfindsomhed fra de unges side var stor, og idéerne er nu en del af det samlede materiale, som der skal arbejdes med i den videre lokalplanproces.

Med startredegerelsen er de overordnede linjer for byudviklingsprojektet således lagt, og selskabet søger nu at finde en investor, som kan være med til at indfri projektets ambitioner. Det forventes, at lokalplanprocessen sættes i gang i anden halvdel af 2025, når der er kommet en investor om bord.



Mange gode ideer kom på bordet til borgermødet om udviklingen af området omkring København Syd, der bliver et nyt stort offentligt trafikknudepunkt.





# Økonomi



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

Document ID:  
CD68CDACE1F148FC9FA6746F35A388B9





Metroselskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag. Selskabets vigtigste økonomiske forpligtelse er at tilvejebringe et tilstrækkeligt indtægtsgrundlag til løbende at kunne afvikle på selskabets gældsforpligtelser, under iagttagelse af langtidsbudgettet. Samtidig arbejder Metroselskabet til stadighed på at forbedre effektiviteten, herunder at nedbringe omkostningerne.

### Resultat

Årets resultat før af- og nedskrivninger udgjorde et overskud på 244 mio. kr. Det er 136 mio. kr. mere end i 2023, hvor resultatet var 108 mio. kr., og 11 mio. kr. mere end de 233 mio. kr., som selskabet forventede.

Stigningen fra 2023 til 2024 skyldtes primært, at cirka seks mio. flere passagerer rejste med Metroen i 2024, så det samlede passagertal endte på 126 mio. mod 120 mio. sidste år. Det er en vækst på ca. fem procent.

Derudover blev årets resultat påvirket af en reduktion af selskabets omkostningsniveau, en række engangsindtægter samt en efterregulering i forhold til driftskontrakten, som betød reducerede omkostninger for selskabet.

### Årets resultat

# 244 mio. kr.

### Passagertal

På trods af passagervæksten, som i høj grad drev det positive resultat, blev den samlede passagerforventning for 2024 på 137 mio. ikke realiseret.

Det skyldtes blandt andet, at M3/M4 måtte lukke nogle uger i første halvår for at koble Sydhavnsforgræningen på metronettet. Det tvang mange kunder til at finde



andre rejseveje, som de efterfølgende var længere om at komme tilbage fra, end selskabet havde estimeret.

Derudover afspejler passagertallet en række strukturelle forhold. Covid-19-pandemien betød en udskydelse af passagertilgangen til M3 og har siden medført ændringer i passagerernes adfærd, særligt i forhold til hjemmearbejde. Derudover har der været færre skift fra S-tog, regional- og fjerntog til metro, ligesom flere busruter ikke er tilpasset M3's linjeføring som forudsat.

Selskabet blev tidligt opmærksomt på, at lukningen i starten af året havde en større negativ konsekvens for

passagertallet, hvorfor det var muligt løbende at foretage en række interne omprioriteringer og omkostningsreduktioner. Nogle projekter blev annulleret, tilpasset eller udskudt, og der blev gennemført en række mindre tilpasninger af organisationen og antallet af konsulenter efter afslutningen af Sydhavnsprojektet, som til sammen bidrog til årets økonomiske resultat.

Den lavere passagervækst på M3/M4 i 2024 og de generelle påvirkninger af passagertallene har foranlediget en revurdering af passagerforventningen for de kommende år.

### Udvikling i resultat før af- og nedskrivninger samt Metroens takstindtægter 2015-2024





På baggrund af den opdaterede forventning til passager-tallet vurderer selskabet, at passagerpotentialet, særligt for M3 Cityringen, først vil være realiseret i 2033, hvilket er fem år senere end tidligere antaget.

Dette afspejler sig også i selskabets langtidsbudget 2025, hvor det nu forventes, at gælden er tilbagebetalt i 2068, hvilket er en forlængelse på to år i forhold til langtidsbudgettet 2024 fra december 2023.

Selskabets samlede indtægter i 2024 udgjorde 2.326 mio. kr., heraf 1.608 mio. kr. fra salg af billetter og 430 mio. kr. fra udlejning af Metroen til driftsoperatørerne. Derudover udgjorde værdi af eget arbejde 197 mio. kr. og andre driftsindtægter 91 mio. kr. Selskabets omkostninger udgjorde 2.085 mio. kr. i 2024, heraf vedrører 1.676 mio. kr. omkostninger til betaling af operatørerne for drift og vedligeholdelse af Metroen, kontraktstyring mv. Driftsomkostningerne indeholder en efterregulering af tidligere års kontraktbetaling til driften

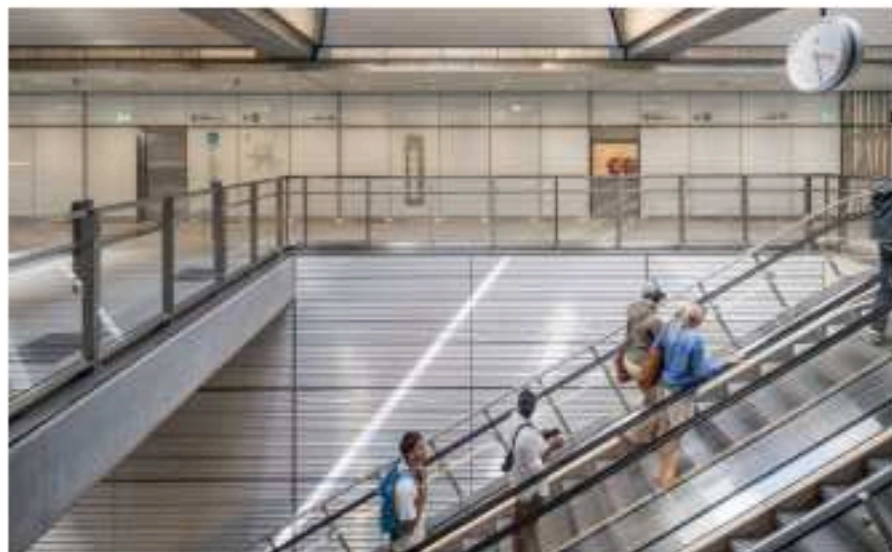
#### Om Metroelskabet

Metroelskabet er et interessentskab, som ejes af staten ved transportministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Selskabet er stiftet med en egenkapital og skal drives på et forretningsmæssigt grundlag. Det betyder, at Metroelskabet ikke modtager årlige tilskud «L», men skal generere et driftsoverskud fra Metroen, der kan sikre, at selskabet på længere sigt kan afdrage på sin gæld.

af metroen. Derudover består selskabets omkostninger af personaleomkostninger på 339 mio. kr. og andre øksten omkostninger på 68 mio. kr.

Af- og nedskrivninger udgjorde i alt 626 mio. kr. i 2024, hvoraf afskrivninger vedrørende Metroen i drift udgjorde 311 mio. kr., og nedskrivninger vedrørende Metroen udgjorde 315 mio. kr. Nedskrivninger på 315 mio. kr. skyldes primært selskabets opdaterede passagerforventninger. Afskrivninger og nedskrivninger er alene en regnskabsmæssig registrering, som ikke har nogen likviditetsmæssig virkning.

Årets resultat før finansielle poster udgjorde herefter et underskud på 382 mio. kr. Finansielle poster omfatter finansielle indtægter på 2.806 mio. kr. og finansielle omkostninger på 1.463 mio. kr. De finansielle indtægter omfatter primært indeksering af tilgodehavende hos staten og er alene en regnskabsmæssig registrering uden likviditetsmæssig virkning. Resultatet før markedsværdiregulering udgjorde herefter et overskud på 961 mio. kr. Markedsværdireguleringen, der primært kan henføres til selskabets finansielle aftaler om renteaflækning, udgjorde en indtægt på 229 mio. kr. Reguleringen afhænger af årets udvikling i markedsrenten i forhold til renterne i selskabets aftaler om renteaflækning. Aflækningen er foretaget med henblik på at øge budgetsikkerheden i selskabets langsigtede økonomi. Reguleringen er alene en regnskabsmæssig registrering, som ikke har nogen likviditetsmæssig virkning set i lyset af, at aftalerne efter hensigten fastholdes til deres udløb. Årets resultat udgjorde et samlet regnskabsmæssigt overskud på 1.190 mio. kr.



Årets positive resultat blev tillagt egenkapitalen, der således udgjorde 2.887 mio. kr. pr. 31. december 2024. Selskabets korrigerede egenkapital, det vil sige eksklusive markedsværdireguleringer, er ligeledes positiv og udgjorde 2.850 mio. kr. ultimo 2024.

Passagerpotentialet blev i 2024 på 1.608 mio. kr. Det er 176 mio. kr. mere end året før.





### Værdien af Metroen

Den regnskabsmæssige værdi af den samlede metro gennemgås årligt for at afgøre, om der er indikationer på værdiforringelse. Genindvindingsværdien beregnes samlet for den i driftsatte metro, da disse vil udgøre en samlet pengestrømstrembringende enhed. De fremtidige pengestrømme, der indgår i kapitalværdien, er baseret på selskabets gældende langtidsbudget og dets indarbejdede forventninger, jf. bilag til ledelsesberetningen, samt forventningerne til renteniveauet. Ved opgørelsen af kapitalværdien tilbagetidskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi.

Udtil 2024 var kapitalværdien lavere end den bogførte værdi, hvorfor værdien af aktivet blev reguleret med nedskrivninger primært som følge af selskabets opdaterede passagerforventninger.

### Gældens markedsværdi

Det nuværende renteniveau afspejles desuden i opgørelsen af markedsværdien af selskabets gæld og indgåede afledte finansielle instrumenter til sikring af renterisikoen på selskabets nuværende og fremtidige gæld.

Her har selskabet blandt andet aftaler om renteaftæknin-  
ning af en stor del af selskabets gæld ved aftaler om enten en fast rente eller en inflationsafhængig rente. Løbetiden er fastlagt med udgangspunkt i selskabets forventninger til gældsafvikling. På samme måde som ved værdiansættelsen af Metroen fandt den regnskabsmæssige markedsværdi af gælden med et stigende renteniveau.

### Stabilisering af udsving i egenkapitalen

Udsvingene i værdiansættelsen af henholdsvis Metroen og selskabets gæld kan ikke forventes at udligne hinanden bl.a. som følge af, at der anvendes forskellige renter (f.eks. lang-/kortsigtet rente og fast-/inflationsafhængig-/variabel rente) på posterne. Dog vil anvendelsen af aktuelle renteniveauer ved værdiansættelsen af såvel Metroen som gælden samlet set virke stabiliserende for udsving i selskabets egenkapital. Metroselskabet er et interessentskab, hvor ejerne hæfter 100 pct. for selskabet.

### Investeringsbudget igangværende anlæg

| Alle tal i mio. kr.            | Investeringer i 2024 | Investeringer pr. 31. dec. 2024 | Samlet investeringsbudget |
|--------------------------------|----------------------|---------------------------------|---------------------------|
| Sydhavn <sup>1)</sup>          | 695                  | 8.189                           | 10.143                    |
| Investeringsprogram M1/M2      | 75                   | 859                             | 2.539                     |
| Investeringsbudget øvrig Metro | 189                  | 772                             | 1.229                     |
| <b>I alt</b>                   | <b>959</b>           | <b>9.820</b>                    | <b>14.100</b>             |

1) Inkl. værdikonservativer



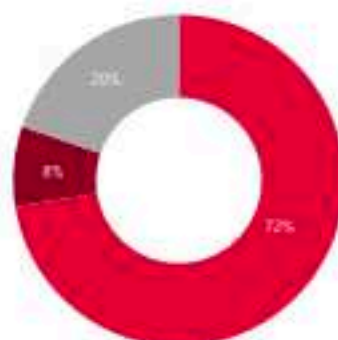


**Investering i Metro**

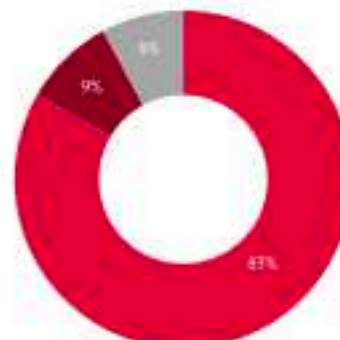
I 2024 blev der afholdt investeringer til Metroen og nye anlæg på 959 mio. kr. heraf vedrørte 695 mio. kr. anlægget af M4 til Sydhavn, 75 mio. kr. vedrørte kapacitetsudvidelser og 189 mio. kr. vedrørte vedligehold og øvrige investeringer i Metroen.

Det samlede anlægsbudget for M4 Sydhavn på 10,4 mia. kr. inkl. korrektionsreserve (2024-priser) er baseret på de indgåede store anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet. Pr. 31. december 2024 var der afholdt omkostninger og investeringer på 8,2 mia. kr. på projektet.

M4 Sydhavn åbnede i sommeren 2024. Selskabet har i forbindelse med årsafslutningen lukket anlægsbudgettet for M4 Sydhavn og orienteret ejerne om, at anlægsbudgettet er lukket uden at selskabet har fået brug for den uberørte 20 procents korrektionsreserve på 1,8 mia. kr.

**Årets investeringer i 2024 fordelt på igangværende anlægsprojekter**

■ Sydhavn  
■ Investeringsprogram M1/M2  
■ Øvrige investeringer

**Samlet investering pr. 31.12.2024 fordelt på igangværende anlægsprojekter**

■ Sydhavn  
■ Investeringsprogram M1/M2  
■ Øvrige investeringer

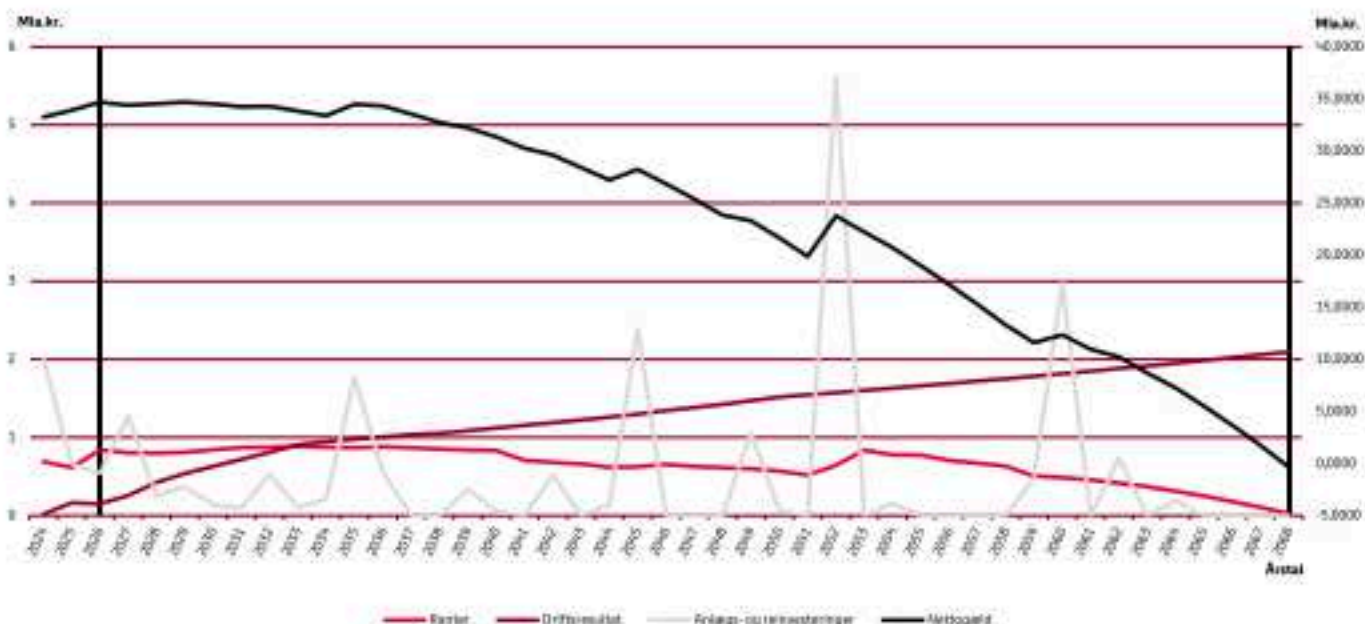
**Kapitalforhold og langtidsekonomi**

I forbindelse med selskabets budgetlægning for 2025 blev der udarbejdet et opdateret langtidsbudget, som viser forventningerne til den økonomiske udvikling i selskabet. Det opdaterede langtidsbudget viser, at selskabets nettogæld forventes at nå sit maksimum i 2026, hvor den ventes at udgøre ca. 34,7 mia. kr. (i løbende priser og inkl. renter). Gælden forventes at være tilbagebetalt i 2068, hvilket er en forlængelse af tilbagebetalingstiden på 2 år i forhold til det tidligere langtidsbudget. Forlængelsen skyldes primært selskabets opdaterede passagerforventninger.





## Langtidsbudgettet



Langtidsbudgettet er baseret på en række forudsætninger vedrørende renteutvikling, passagertal, indtægter pr. passager mv. og er dermed forbundet med den usikkerhed, der altid gælder vurderinger af fremtidige forhold. Hvert år fastsættes en finansstrategi, der skal sikre en hensigtsmæssig finansforvaltning, som minimerer de langsigtede finansomkostninger under hensyntagen til finansielle risici. Finansforvaltningen inden for den fastsatte strategi varetages af Sund og Bælt Partner som 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, som Metroselskabet har optaget. På grund af statens solidariske hæftelse er Metroselskabet indirekte kreditvurderet som staten, hvilket vil sige AAA/Aaa. Det betyder, at der generelt kan opnås vilkår på kapitalmarkedet, der svarer til statens vilkår.

Herudover har Metroselskabet mulighed for at optage såkaldte genudlån i Danmarks Nationalbank. Med genudlån forstås et direkte lån fra Danmarks Nationalbank på vegne af staten til Metroselskabet, baseret på en konkret statsobligation og med samme vilkår, som obligationen sælges til på markedet.

## Negletal

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





Ændringen i nøgletallene overskudsgrad, driftsoverskud pr. passager og driftsomkostninger pr. passager skyldes primært, at resultatet i 2024 er 136 mio. kr. bedre end i 2023 primært som følge af flere passagerer i 2024 i forhold til 2023.

Overskudsgraden udgjorde 10 pct. for 2024 mod 6 pct. i 2023. Måltallet for overskudsgraden forventes på længere sigt at ligge mellem 20 og 25 pct.

Driftsoverskud pr. passager udgjorde 1,9 kr. for 2024 mod 0,9 kr. i 2023. Måltallet for driftsoverskud pr. passager forventes på længere sigt at være 4 kr.

Driftsomkostninger pr. passager udgjorde 9,9 kr. for 2024 mod 10,1 kr. i 2023. Måltallet for driftsomkostninger pr. passager forventes på længere sigt at være 8 kr.

Rentedækningsgraden udgjorde 0,4 for 2024 i forhold til 0,2 i 2023. Rentedækningsgraden forventes på lang sigt at være på 1,5. I anlægsfasen og en indledende år-række af driften vil rentedækningsgraden dog være mindre, da de finansielle omkostninger som følge af lånoptagelse vil være større end driftsoverskuddet fra Metroen i drift.

#### Mål- og nøgletal

|                                 |     |     |      |      |     |
|---------------------------------|-----|-----|------|------|-----|
| Overskudsgrad                   | 15% | 22% | 2%   | 6%   | 10% |
| Driftsoverskud pr. passager     | 2,0 | 2,8 | 0,4  | 0,9  | 1,9 |
| Driftsomkostninger pr. passager | 8,4 | 7,8 | 10,3 | 10,1 | 9,9 |
| Rentedækningsgrad               | 0,7 | 1,0 | 0,1  | 0,2  | 0,4 |
| Tilpasset rentedækningsgrad     | 0,7 | 1,7 | 0,4  | 0,9  | 1,2 |

Noter:

Nøgletallene er tilpasset for 2020 i forhold til afskaffelse af dobbeltlæddermodellen, ligesom nøgletallene for 2020 og 2021 tager højde for kompensation som følge af COVID-19. Nøgletallene er således sammenlignelige over perioden.

Overskudsgrad: EBITDA divideret med indtægter i alt.

Driftsoverskud pr. passager: EBITDA (reguleret for ekstrakrav) divideret med antal passagerer.

Driftsomkostninger pr. passager: Metroens driftsomkostninger i Metroens driftsindtægter divideret med antal passagerer.

Rentedækningsgrad: EBITDA divideret med finansielle poster med finansielt ansvar.

Tilpasset rentedækningsgrad: EBITDA korrigeret med statens årlige betalinger i forhold til anlægsskifte divideret med finansielle poster med finansielt ansvar.

Tilpasset rentedækningsgrad udgjorde 1,2 for 2024 mod 0,9 i 2023. Den tilpassede rentedækningsgrad afspejler selskabets faktiske evne til at kunne afdrage på gældende i de enkelte år, da midlerne fra tilgodehavendet fra staten på lige fod med driftsoverskuddet vil bidrage til den årlige nedbringelse af selskabets gæld.

#### Voldgiftssager mv.

Metrosekkabets anlægsentreprenør på M5 Cityringen, CMT, har i januar 2020 fremsendt deres slutregning, hvor deres fremsatte krav er samlet. Slutregningen indeholder krav på i alt ca. 6,0 mio. kr. Heraf vedrørte ca. 3,1 mio. kr. krav, hvor der er et betalingsmaksimum på ca. 1,8 mio. kr. De resterende ca. 2,9 mio. kr. omfatter krav med et betalingsmaksimum på ca. 96 mio. kr. Kravene er indbragt for Voldgiftsretten.

I overensstemmelse med kontrakten gennemførte CMT og Metrosekkabet herefter en forhandling om CMT's samlede ekstrakrav. Disse forhandlinger endte resultatløst, da parterne var for langt fra hinanden.

I den verserende voldgiftssag afgav Metrosekkabet i oktober 2020 sit første svarskrift med påstand om

frifindelse. Selskabet indstillede heri, at Voldgiftsretten afviste CMT's krav. CMT's genkrav (replik) blev modtaget 23. juni 2023, og Metrosekkabet afleverede sit gensvar (duplik) den 5. april 2024. Selskabet forventer nu, at parterne udveksler processkrifter til forberedelse af den mundtlige behandling af sagen i voldgiftsretten i april-juni 2025. Metrosekkabet har arbejdet sammen med sine advokater på duplikken, som ikke giver selskabet anledning til at ændre sin hidtidige opfattelse. Det er således fortsat Metrosekkabet 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 april 2021 indleverede CMT et nyt klageskrift til Voldgiftsretten, vedrørende de krav, som CMT løbende har rejst efter indgåelse af CSA7 og i forbindelse med deres fremsendte slutregning for Cityringen. Selskabets svarskrift hertil blev indsendt til Voldgiftsretten den 15. juni 2022 og CMT har afleveret sit gensvar (replik) den 5. april 2024. Metrosekkabet har den 1. december 2024 afleveret første del af sit gensvar (duplik) og vil udarbejde den resterende del efter den mundtlige behandling af den første sag forventeligt i første halvdel af 2026.

**Forretningsgange i forbindelse med regnskabsaflæggelse og anvendelse af IT**  
Metrosekkabets bestyrelse har fastlagt de overordnede procedurer og kontroller på de væsentligste områder i relation til regnskabsaflæggelsen. Den gældende regnskabsinstruks beskriver den

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

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

En finansieringsinstruks beskriver rammerne for håndteringen af finansielle transaktioner bl.a. med henblik på at sikre den ønskede risikoprofil.

Informationssikkerhedspolitikken beskriver den samlede IT-anvendelse, herunder sikkerhed, backup mv.

#### Forventninger til 2025

Selskabet har for 2025 budgetteret med et mål om 131 mio. passagerer, hvilket er en stigning på ca. 5 mio. i forhold til 2024, hvor antal passagerer udgjorde 126 mio. I passageretallet er budgetteret med et fortsat passagerindsving for M5/M4 i årene frem til og med 2033.

Selskabets tæknindtægter forventes at udgøre 1.750 mio. kr., og resultat før af- og nedskrivninger forventes at bidrage med et overskud på ca. 210 mio. kr.







## Hoved- og nøgletal

| Alle tal i mio. kr.                       | 2015         | 2016         | 2017         | 2018         | 2019         | 2020         | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|-------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Årets nettoomsætnings                     | 1.294        | 1.473        | 1.519        | 1.492        | 1.945        | 1.936        | 1.754        | 1.670        | 1.906        | 2.326        |
| <b>Resultat før af- og nedskrivninger</b> | <b>240</b>   | <b>291</b>   | <b>326</b>   | <b>292</b>   | <b>436</b>   | <b>526</b>   | <b>381</b>   | <b>41</b>    | <b>108</b>   | <b>299</b>   |
| Af- og nedskrivninger                     | -3.531       | -708         | -867         | -215         | -516         | -1.430       | -12.657      | -3.197       | -294         | -625         |
| Resultat før finansiske poster            | -3.291       | -417         | -547         | -507         | -81          | -906         | -12.275      | -3.156       | -126         | -382         |
| Finansresultat                            | -229         | -337         | -363         | -322         | -325         | -330         | -360         | -668         | 648          | 1.343        |
| Resultat før markedsregulering            | -3.520       | -754         | -910         | -829         | -406         | -1.236       | -12.636      | -3.824       | -525         | -961         |
| Markedsregulering                         | 823          | -1.562       | -695         | -343         | -2.175       | -1.538       | 931          | 7.662        | -299         | 229          |
| Årets resultat                            | -2.697       | -2.316       | -85          | -42          | -2.581       | -2.775       | -11.705      | 3.838        | 284          | 1.190        |
| Balanssum                                 | 17.308       | 23.270       | 24.853       | 30.380       | 38.771       | 44.210       | 44.532       | 36.608       | 36.161       | 38.824       |
| Årets investering i metro                 | 3.042        | 4.634        | 2.875        | 5.952        | 5.616        | 2.207        | 1.812        | 1.450        | 1.104        | 960          |
| Længselstid på gæld                       | 13.287       | 22.895       | 22.078       | 27.696       | 37.555       | 44.755       | 37.806       | 30.326       | 32.620       | 29.707       |
| Egenkapital                               | 737          | -1.579       | -1.495       | -1.007       | -3.947       | -5.639       | -2.446       | 1.415        | 1.697        | 2.887        |
| <b>Korrigeret egenkapital*</b>            | <b>4.508</b> | <b>3.825</b> | <b>3.215</b> | <b>3.846</b> | <b>3.660</b> | <b>2.927</b> | <b>5.150</b> | <b>1.366</b> | <b>1.869</b> | <b>2.650</b> |
| Solldeltagelse                            | 4%           | -7%          | -6%          | -3%          | -9%          | -14%         | -6%          | 9%           | 5%           | 7%           |
| Korrigeret solldeltagelse                 | 26%          | 16%          | 13%          | 13%          | 9%           | 7%           | 12%          | 6%           | 5%           | 7%           |
| Overkursudbytte                           | 39%          | 20%          | 21%          | 20%          | 22%          | 27%          | 22%          | 2%           | 6%           | 10%          |
| Overkursudbytte af metroaktier            | 22%          | 23%          | 25%          | 25%          | 26%          | 31%          | 24%          | 3%           | 6%           | 12%          |
| Altaksjonist                              | 1%           | 1%           | 1%           | 1%           | 1%           | 1%           | 1%           | 0%           | 0%           | 1%           |
| Antal personer (mio.)                     | 57           | 61           | 63           | 65           | 79           | 64           | 73           | 108          | 120          | 126          |
| Antal medarbejdere (ultimo)               | 281          | 325          | 310          | 318          | 332          | 335          | 324          | 359          | 386          | 400          |

Note

\* Solldeltagelse = kapitalindsættelse x 100 / værdi af aktier  
 Korrigeret solldeltagelse = kapitalindsættelse inkl. markedsregulering x 100 / værdi af aktier  
 Overkursudbytte = resultat før af- og nedskrivninger x 100 / årets nettoomsætnings  
 Overkursudbytte af metroaktier = resultat før af- og nedskrivninger x 100 / årets nettoomsætnings  
 Altaksjonist = resultat før af- og nedskrivninger x 100 / aktier i alt



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

Document ID:  
 CD68CDACE1F148FC8FA6746F33A388B0



# Compliance



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

Document ID:  
CD68CDACE1F148FC69FA6746F35A38B86

## Risikostyring

Selskabet havde i 2024 særligt fokus på risici forbundet med at sikre åbningen af den nye metrolinje M4 til Sydhavn og Valby. Samtidig blev der arbejdet med initiativer for at styrke selskabets drift i forhold til globale trusler som cyberangreb og klimahændelser, såvel som i forhold til det løbende vedligehold og reinvesteringer i Metroen i drift.

### Organisation og proces

Systematisk kortlægning og håndtering af risici har en høj prioritet i Metroselskabet, hvor det aktuelle risikobillede overvåges inden for økonomi, administration, drift og specifikke emner som anlægsprojekter og investeringer. Risici rapporteres til selskabets ledelse, der vurderer forslag til ændringer i den aktuelle risikoklassifikation fra alle selskabets aktiviteter.

Selskabets ledelse udarbejder på det grundlag et risikobillede/overblik, der indeholder den samlede risikoklassifikation og aktiviteter. Dette overblik forelægges for bestyrelsens risikokomite og derefter for den samlede bestyrelse. For at sikre at risici forebygges, håndteres og rapporteres under de enkelte fagområder, er der i organisationen udpeget en risikoejer til hver identificeret risiko.

## Væsentlige risici i 2024 og afledte initiativer

Anlægsprojektet M4 Sydhavn har været fulgt tæt frem til åbningen i forhold til risici forbundet med mand-skab, kritiske komponenter og godkendelser. Der er løbende blevet arbejdet med at sikre leverandørkæder og tilpasse entreprenørernes arbejdsplaner i forhold til faktisk tilgængelige leverancer og ressourcer for at kunne sikre fremdrift og åbning som planlagt.

Den globale stigning i cybertrusler, og det deraf afledte behov for øget IT-sikkerhed, betød, at selskabet fortsatte indsatsen for at styrke IT-sikkerheden både i forhold til IT-systemer og de operationelle OT-systemer, ligesom selskabet har tegnet en cyberforsikring.

Selskabet overvåger fortsat løbende ekstreme klimahændelser, som kan true infrastrukturen. Selskabet indgår i en arbejdsgruppe med andre infrastruktur-ejere om at undersøge muligheden for en fælles stormflodssikring af København.

Selskabet gennemfører også løbende reinvesteringer, der har til formål at sikre, at Metroens væsentligste aktiver opbevarer deres økonomiske og funktionelle værdi. De væsentligste risici, der søges afhjulpert i forbindelse med reinvesteringer, er, at arbejdet kan påvirke driftspåidéligheden og derved også kundeoplevelsen.

## Dataetik i Metroselskabet

I takt med Metroselskabets forstærkede fokus på digitalisering og anvendelsen af data til at understøtte beslutningsprocesser opstår der løbende nødvendige overvejelser omkring dataanvendelsen i henhold til årsregnskabslovens krav til en dataetisk politik.

På nuværende tidspunkt har Metroselskabet valgt ikke at formulere en specifik dataetisk politik, da ledelsen vurderer, at behovet for en sådan endnu ikke er til stede. Dette behov vil dog fortsat blive evalueret regelmæssigt. Størstedelen af de data, som Metroselskabet arbejder med, relaterer sig til fysiske aktiver, procedurer og leverancer i forbindelse med Metroens drift og infrastruktur, hvor der generelt ikke forekommer behandling af personrelaterede data. I andre segmenter af virksomheden anvendes kundedata til at forbedre serviceniveauet og passageroplevelsen, hvorfor der bl.a. er oprettet en database til analyseformål. Disse analyser udføres pt. ikke med algoritmbaseret software eller robotteknologi, og derfor skanner selskabet, at behovet for etiske overvejelser i denne sammenhæng er begrænset.

Denne tilgang sikrer, at Metroselskabet overholder relevante lovkra, samtidig med at det opretholder en pragmatisk og omkostningseffektiv tilgang til dataetik. Indtly yderligere behov eventuelt gør sig gældende.







## Ejerforhold

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

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

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

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



Bestyrelsen består af ni medlemmer, der udpeges for en periode på fire år. Staten og Københavns Kommune udpeger hver tre medlemmer, mens Frederiksberg Kommune udpeger ét medlem samt en suppleant. Ud over de af ejerne udpegede medlemmer vælger selskabets medarbejdere to medlemmer til bestyrelsen.

I 2024 blev der afholdt otte møder i bestyrelsen og tre møder i revisionskomiteen, tre møder og et seminar i risikokomiteen.

Omkring 10.000 mennesker var borte til koncert på Østparken i København i 2024.



This file is sealed with a digital signature.  
The seal is a guarantee for the authenticity  
of the document.  
Document ID:  
C088D0A0E17148F00E9A724E53A0B0B0



## Metroselskabets bestyrelse

### Jørn Neergaard Larsen

F. 1949



Tiltrådt 12. januar 2017

Valgperiode udløber senest 30. april 2025  
 Formand for bestyrelsen  
 Formand for risikokomiteen  
 Formand for vederlagskomiteen

Udpeget af staten v/transportministeren  
 Vederlag for 2024: 546.000 kr.

### Jonas Bjørn Jensen

F. 1985



Tiltrådt 6. maj 2022  
 Fratrådt den 31. januar 2024

Valgperiode udløber 31. december 2025  
 Næstformand  
 Medlem af risikokomiteen  
 Medlem af vederlagskomiteen  
 Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

Udpeget af Københavns Kommune  
 Vederlag for 2024: 33.000 kr.

#### Tillidshverv

- Medlem af Økonomiudvalget
- Medlem af Kultur- og Fritidsudvalget
- Medlem af bestyrelse og repræsentantskab i Tryghedsgruppen smba

### Marcus Vesterager

F. 1991



Tiltrådt 1. februar 2024

Valgperiode udløber 31. december 2025  
 Næstformand  
 Medlem af risikokomiteen  
 Medlem af vederlagskomiteen  
 Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

Udpeget af Københavns Kommune  
 Vederlag for 2024: 358.000 kr.

#### Tillidshverv

- Medlem af Teknik- og Miljøudvalget
- Medlem af bestyrelsen, Thomas P. Hejles Ungdomshus
- Medlem af bestyrelsen, Miljøpunkt Nørrebro
- Medlem af bestyrelsen, Gate21
- Medlem af Københavns Boligkommission
- Medlem af Københavns Kommunes Vejvænnerådet





Compliance



MetroBanket A/S — Årsrapport 2024

**Michael Vindfeldt**

F. 1981



Tiltråd 1. januar 2022

Valgperiode udløber 31. december 2025  
Næstformand  
Medlem af risikokomiteen  
Medlem af revisionskomiteen  
Medlem af vederlagskomiteen  
Borgmester i Frederiksberg Kommune  
Udpeget af Frederiksberg Kommune  
Vedrags for 2024: 390.000 kr.

Tilidshverv

- Næstformand i Hovedstadens Beredskab
- Lokaråd for Frederiksberg
- Rådsrådet for København Polit
- KL's repræsentantskab
- KL's klima og miljøvalg
- Attorneys Landbank, dat rådgivende råpræsentantskab
- NRR KL's Kommunikationsråd for Region H
- KKL/BL's kommunekontaktudvalg for Region H
- Formand for Historisk Topografisk Selskab

**Birgitte Brinch Madsen**

F. 1963



Tiltråd 1. april 2014

Valgperiode udløber senest 30. april 2026  
Bestyrelsesmedlem  
Formand for revisionskomiteen  
Medlem af vederlagskomiteen  
Direktør  
Udpeget af staten v/transportministeren  
Vedrags for 2024: 258.000 kr.

Tilidshverv

- Formand for bestyrelsen, RUM A/S
- Formand for bestyrelsen, DELPRØ A/S
- Formand for bestyrelsen, Milton Hus A/S
- Næstformand i bestyrelsen, DEIF A/S
- Næstformand for i bestyrelsen for investeringsforeningerne Danske Invest, Danske Invest Select og Danske Invest Indeks
- Medlem af bestyrelsen, John Wood plc.
- Medlem af bestyrelsen, Hovedstadens Letbane

**Harald Børsting**

F. 1952



Tiltråd 1. april 2014

Valgperiode udløber senest 30. april 2026  
Bestyrelsesmedlem  
Udpeget af staten v/transportministeren  
Vedrags for 2024: 142.000 kr.

**Helle Bonnesen**

F. 1953



Tiltråd 1. januar 2022

Valgperiode udløber 31. december 2025  
Bestyrelsesmedlem  
Medlem af revisionskomiteen  
Udpeget af Københavns Kommune  
Medlem af Københavns Borgerrådgivningsudvalg  
Vedrags for 2024: 184.000 kr.

Tilidshverv

- Medlem af Telenor- og Miljøudvalget
- Medlem af Folketinget fra 1. november 2022



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

Document ID:  
CD68CDACE1F7148FC9FA6746F33A388B9



**Troels Christian Jakobsen**

F. 1969



Tittrådt 6. maj 2025

Valgperiode udløber 31. december 2025  
BestyrelsesmedlemUdpeget af Københavns Kommune  
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation  
Vederlag for 2025: 147.000 kr.

Tillidshverv

- Medlem af Teknik- og Miljøudvalget
- Bestyrelsesmedlem i ARC

**Kirsten Eljona Thomsen**

F. 1970



Tittrådt 12. februar 2021

Valgperiode udløber 31. december 2025  
BestyrelsesmedlemValgt af medarbejdere i Metrosekabet  
Senior Procurement & Contracts Manager  
Vederlag for 2024: 147.000 kr.**Anette Alm**

F. 1982



Tittrådt 1. januar 2022

Valgperiode udløber 31. december 2025  
BestyrelsesmedlemValgt af medarbejdere i Metrosekabet  
Sekretær  
Vederlag for 2024: 147.000 kr.**Lone Løklindt**

F. 1960

Udpeget af Frederiksberg Kommune  
Suppleant

**Bestyrelsens evalueringsprocedure**

Metrosekskabets bestyrelse evaluerer én gang årligt bestyrelsens arbejde. Evalueringen afholdes uden deltagelse af direktionen eller øvrige medlemmer af Metrosekskabets direktørgruppe. Forud for evalueringen fremsendes et evalueringsskema, der danner baggrund for evalueringssamtalerne.

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

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

**Deltagelse i bestyrelses- og komiteer 2024**

|                           | Bestyrelsesmøder | Revisionskomite | Risikokomite |
|---------------------------|------------------|-----------------|--------------|
|                           | 8 møder          | 3 møder         | 3 møder      |
| Jørn Neergaard Larsen     | 8/8              |                 | 3/3          |
| Marcus Vesterager         | 8/8              |                 | 3/3          |
| Michael Vindfeldt         | 8/8              | 3/3             | 3/3          |
| Regitte Brinch Madsen     | 8/8              | 3/3             |              |
| Harald Børsting           | 8/8              |                 |              |
| Helle Boinesen            | 7/8              | 2/3             |              |
| Troels Christian Jakobsen | 8/8              |                 |              |
| Kirsten Ejlers Thomsen    | 8/8              |                 |              |
| Anette Alm                | 3/8              |                 |              |



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

Document ID:  
C068D0A0E17148F00E942746F35A3B8B0



## Metroselskabets direktion

### Selskabets direktion:

Carsten Riss  
F. 1976  
Administrerende direktør

### Selskabets direktion støttes af yderligere fire direktører:

Erik Skotting  
F. 1957  
Direktør  
Fratrædt 30. september 2024

Rabækka Nymark  
F. 1970  
Direktør

Hanne Tørsbøl Schmidt  
F. 1976  
Direktør

Søren Boysen  
F. 1967  
Direktør

Mikkel Kjær Jensen  
F. 1973  
Direktør  
Tiltrædt 1. september 2024

## Compliancetest af Metroselskabet

### God selskabsledelse

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

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

Testen for 2025 har vist, at selskabets ledelsesdokumenter opfylder anbefalingerne og dermed er i compliance.

### Samfundsansvar

Metroselskabet har tilsluttet sig FN Global Compact og fra 2025 vil selskabets desuden rapportere efter EU's direktiv for selskabers bæredygtighedsrapportering (CSRD).



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

Document ID:  
C068D0A0E17148F00F42746F53A3B8B0





# Bæredygtighedsberetning



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

Document ID:  
CD68CDACE1F148FC9FA6746F35A388B9



Ambitionen om at halvere klimaaftrykket fra nye metrolinjer satte igen i 2024 en klar ramme for selskabets arbejde med bæredygtighed.

På M4-projektet opnåede selskabet en rekordlav ulykkesfrekvens, og selve åbningen af metroforlængelsen blev planlagt og udført i en tæt dialog med lokalsamfundet.

Den høje trivsel blandt selskabets medarbejdere blev fastholdt.

### Organisering af bæredygtighed i Metroselskabet

Metroselskabets ESG-arbejde er overordnet fastlagt i selskabets forretningsstrategi og i den særskilte strategi for social bæredygtighed samt i selskabets kompendium for god selskabsledelse. Fokusområderne Klimaaftrykket, Bygherrerollen, Sikkerhed og Organisation og kompetencer adresserer alle ESG-forhold på forskellig vis. Den sociale bæredygtighedsstrategi fokuserer på diversitet, ligestilling og inklusion samt arbejdsforhold og inkluderende mobilitet. Endelig indeholder kompendiet for god selskabsledelse selskabets retninglinjer og politikker for god forretningsadfærd.

Metroselskabets strategiske prioriteter inden for bæredygtighed såvel som generelt fastlægges af selskabets bestyrelse. Derudover har bestyrelsens revisions- og bæredygtighedskomité (tidl. revisionskomité) en central rolle i forhold til selskabets CSRD-compliance, som komiteen er ansvarlig for. Endelig sidder bestyrelsens risikokomité med selskabets risikostyring, som også omfatter ESG-relaterede risici. Den brede forankring afspejler, at bæredygtighedsforhold i stigende grad spiller en rolle i strategiske og ledelsesmæssige beslutninger for flere dele af forretningen.

Metroselskabets bæredygtighedsberetning indgår for andet år i træk i årsrapporten som led i selskabets arbejde med at implementere CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive). Selskabets rapportering skal fra 2025 efterleve kravene fra CSRD og de tilhørende ESRS (European Sustainability Reporting



Standards), og bæredygtighedsberetningen følger den overordnede struktur, som reguleringen kræver.

I 2023 gennemførte selskabet en foreløbig væsentlighedsanalyse, der understøtter den strategiske prioritering og arbejdet med at implementere CSRD og ESRS'erne. Indholdet i dette års bæredygtighedsberetning afspejler de emner, der blev vurderet væsentlige i den forbindelse, og beretningen udgør samtidig selskabets rapportering om samfundsansvar iht. Årsregnskabslovens §99a. Metroselskabet vil i foråret 2025 opdatere væsentlighedsanalysen, så den fuldt ud lever op til principperne om dobbelt væsentlighed.

Metroselskabet deltog i arbejdet med den franske regering og den franske regering af København sammen med en række andre virksomheder om at sikre Sund og Blåt.



# Klima, miljø og ressourcer

Metroselskabet påvirker og interagerer med miljøet og naturen omkring sig, og selskabet tilstræber løbende at minimere negative påvirkninger på disse omgivelser. Klimapåvirkningen har i de seneste år været det primære fokus på området, men selskabets aktiviteter påvirker også miljøet på en række andre måder.

## Klima

Metroen er et klimavenligt transportmiddel sammenlignet med de fleste andre transportformer. Samtidig er der CO<sub>2</sub>-udledninger forbundet med alle selskabets aktiviteter, og der arbejdes målrettet på at reducere disse – særligt i forbindelse med selskabets anlægsprojekter, hvor størstedelen af udledningerne typisk sker.

Selv når der tages højde for CO<sub>2</sub>-udledningerne forbundet med anlægget af en metro, er klimaaftrykket fra en metrojøre fortsat betydeligt lavere i et livscyklusperspektiv end for eksempel en elbil. Det skyldes, at de mange rejser, der foretages med en metro i dens levetid sammenlignet med rejser i København i en elbils levetid, medfører et markant lavere CO<sub>2</sub>-aftryk per rejst personkilometer.

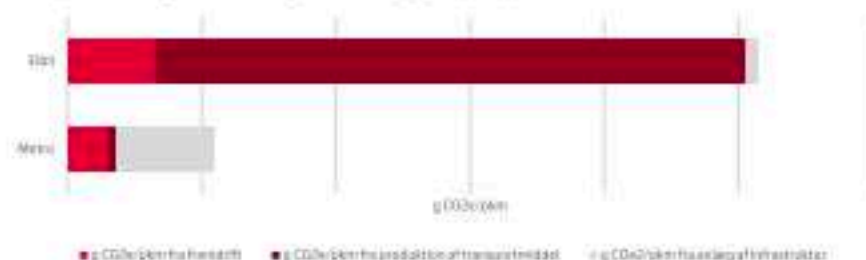
## Metroselskabets klimaindsats

Metroselskabets arbejde med klimapåvirkning er forankret i forretningsstrategiens fokusområde Klimaaftrykket. Efter åbningen af M4 til Sydhavn og Valby har selskabet en periode uden store igangværende anlægsprojekter, hvorfor selskabets mål om at halvere klimaaftrykket har fokus på de mange mulige reduktioner der skal findes i designfasen.

Foruden anlægsaktiviteter påvirkes klimaet også i forbindelse med driften af metroen, primært i form af energiforbrug samt via vedligehold, reinvesteringer og selskabets administration. I forretningsstrategien har Metroselskabet derfor sat reduktionsmål for både anlæg og drift samt for organisationens eget CO<sub>2</sub>-aftryk.

Som led i selskabets CSRD-implementering vil selskabet i 2025 desuden forberede opgørelsen og rapporteringen af selskabets første fulde klimaregnskab.

## Klimapåvirkning fra metro og elbil i livscyklusperspektiv



Følgende tabel viser beregnet CO<sub>2</sub>-aftryk pr. km i et livscyklusperspektiv for en person i et transportmiddel (metro og elbil) i København. Beregningerne er baseret på de gennemsnitlige, samlede transportbetoningsproduktioner i den levetid.

## Klimatilpasning

Klimaforandringer udgør også en risiko for Metroselskabet, som derfor længe har haft fokus på klimatilpasning af eksisterende og kommende anlæg, så systemet kan håndtere de mere ekstreme vejrforhold, der følger af den globale opvarmning. Metroen er designet til at kunne modstå ekstreme stormflods- og skybrudshændelser, men er som følge af klimaforandringer i stigende grad sårbart ved ekstreme

stormflodshændelser. Derfor monitoreres metrosystemet løbende, med henblik på eventuelle eftersikringsforanstaltninger.

Selskabet deltager også i Transportministeriets forundersøgelse af en samlet ydre sikring af København. I forundersøgelsen har Kystdirektoratet og DMI fastlagt en ydre fysisk grænse for, hvor kraftige stormfloder kan blive i dag og i fremtiden. Analysen er drøftet med

## CO<sub>2</sub>

CO<sub>2</sub> er en af en række drivhusgasser, der er omfattet af drivhusgasprotokollen. Metroselskabet anvender i denne rapport betegnelsen CO<sub>2</sub> for det, der teknisk kaldes CO<sub>2</sub>-ækvivalenter, som er en fælles enhed for de drivhusgasser, der bidrager til den globale opvarmning.







rådgiverbranchen og bekræfter, at København, herunder også Metroen, er mest udsat ved alvorlige stormfloder fra syd hvorfor der tages udgangspunkt i stormflod fra syd, når sikringsniveauet skal fastlægges. I forbindelse med ministeriets forundersøgelse blev der præsenteret et første anlægsteknisk udkast til en fælles ydre sikring.

Metroselskabet arbejder også løbende med at eftersikre Metroen mod ekstremregn, der også vil indtræffe oftere som følge af klimaforandringerne. Selskabet arbejder for nuværende med mitigerings- og eftersikringstiltag på seks konkrete lokationer på M3.

Endelig er Metroselskabet opmærksom på, at grundvandet er steget over de seneste årtier. I løbet af første

halvår af 2025 vil selskabet gennemgå metro-systemets infrastruktur med henblik på at afdække eventuelle sårbarheder for at kunne vurdere risikoen og evt. behov for eftersikring ved grundvandsstigninger.

#### Metroen i drift

Det samlede energiforbrug i metroen i 2024 er på niveau med 2023. Det samlede CO<sub>2</sub>-aftryk fra driftens strømforbrug i 2024 udgjorde ca. 3.350 ton, hvilket var en stigning på 8 pct., som følge af en højere emissionsfaktor for elproduktionen i Østjylland i 2024. CO<sub>2</sub>-aftrykket pr. passagerkilometer forblev dog på 3,7 g CO<sub>2</sub> (også 3,7 i 2023), hvilket afspejler et øget antal passagerer i 2024.

### Udledninger fra Metroen

# 3,7 g CO<sub>2</sub>

Udledninger pr. kørt passagerkilometer. En passagerkilometer er én kilometers transport af én passager.

Metroselskabet har en målsætning om at reducere energiforbruget fra stationer og kontrol- og vedligeholdelsescenter på M1/M2 med 10 pct. set i forhold til 2022. Fra 2022 til 2024 er dette forbrug faldet med 5 pct.

Energioptimeringer er typisk mulige at realisere i forbindelse med reinvesteringsprojekter, der bl.a.

omfatter udskiftning af materiel og komponenter i systemet, og siden 2023 har selskabet brugt en model for klima som beslutningsparameter ved reinvesteringsprojekter.

På grund af den lange proces fra identifikation af et reinvesteringsbehov til udførsel vil selskabet først i de kommende år begynde at kunne se de betydelige resultater af det strategiske fokus.

**"Metroselskabet arbejder også løbende med at eftersikre Metroen mod ekstremregn, der også vil indtræffe oftere som følge af klimaforandringerne."**

#### Klimamål

Klimaaftryk skal etableres som beslutningsparameter for reinvesteringer inden 2026.

#### Tilgang

- Screening af projektportefølje for relevante projekter
- Onboarding af projektledere
- CO<sub>2</sub> som parameter fra tidlige projektfaser (foranalyse)
- Løsningsforslag præsenterer CO<sub>2</sub> på lige fod med øvrige beslutningsparametre.

#### Datagrundlag

- Miljøerklæringer og GAB3-database-træk med gyldighed i 2020.
- LCA-faser A1-A3 samt levetider på materialer/systemkomponenter
- Modellen er afgrænset til store reinvesteringsskemaer, hvor der foretages foranalyser, og vil på den baggrund omfatte omkring 80 pct. af den samlede portefølje, baseret på investeringssummen.

#### Klimamål

Energiforbruget fra stationer og støttefunktioner på M1/M2 skal reduceres med 10 pct. i forhold til 2022.

#### Baseline

Totalt energiforbrug fra stationer og kontrol- og vedligeholdelsescenter (KVC) for M1/M2 i 2022

#### Datagrundlag

- Forbrugsdata fra driftsoperatøren
- Egen elregning



**Anlæg og nye linjer**

Metroelskabet har som mål at halvere klimaaftrykket fra anlægget af nye linjer og følger i dette arbejde tre styrende principper. Først arbejdes der med at designe nye linjer på en måde, der minimerer anlæggets omfang. Dernæst fokuseres der på at reducere materialeforbruget forbundet med det, der skal bygges. Og til sidst vurderes det, om der kan bruges materialer med et lavt klimaaftryk.

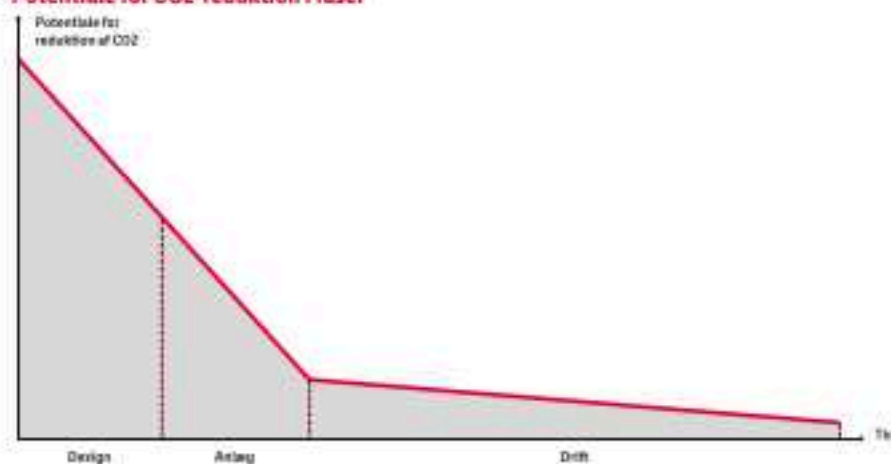
Disse designvalg skal ikke kun bidrage til at nedbringe klimaaftrykket fra anlægsfasen, men også understøtte en lav-emissionsdrift.

Aktuelt arbejdes der med principperne i forhold til den mulige nye metrolinje M5, og selskabet estimerer for nuværende, at designet, hvis realiseret, vil indebære en reduktion af CO<sub>2</sub>-aftrykket med ca. 40 pct. i forhold til tidligere metroprojekter. Den samlede udledning forbundet med M5 vil således være mellem 153.000 og

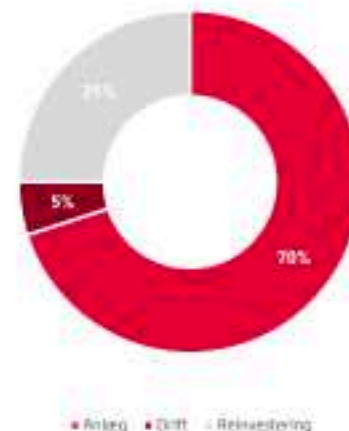
394.000 ton CO<sub>2</sub>, alt afhængig af linjeføring. Reduktionen er blandt andet drevet af et mindre forbrug af beton og stål ved anlæg af tunneler og stationer.

Hvad angår den kommende forlængelse af M4 til Ydre Nørdravn har Metroelskabet valgt en tilgang, hvor entreprenøren inddrages tidligt i designarbejdet med et ønske sammen at finde de bedste løsninger til at reducere projektets klimaaftryk.

Metroelskabet har en ambition om, at relevante anlægskontrakter fremover skal indeholde CO<sub>2</sub>-besparende tiltag. I 2024 indeholdt én ud af syv indgåede anlægskontrakter CO<sub>2</sub>-besparende tiltag (14 pct.), og erfaringer opsamles løbende for at forbedre kommende kontrakter.

**Potentiale for CO<sub>2</sub>-reduktion i faser****Metroens klimaaftryk over 100 år**

Baseret på den eksisterende metro



Anlæg af metro har historisk været den største kilde til CO<sub>2</sub>-udledninger fra selskabets aktiviteter. Selskabets målsætning om at halvere klimaaftrykket fra anlægsfasen vil dog ændre på dette billede.



**Klimaaftryk fra egen organisation**

I 2024 udgjorde klimaaftrykket fra Metroselskabets egen organisation 2946 ton CO<sub>2</sub>, hvilket er en stigning på lidt under 300 ton eller 10 pct. i forhold til 2023.

Stigningen afspejler et øget forbrug, der kan henføres til et øget antal medarbejdere. Udviklingen går dermed imod selskabets mål om at reducere det totale CO<sub>2</sub>-aftryk fra egen organisation, om end udviklingen pr. medarbejder er uforandret i forhold til 2023.

**Hvad er scope 1, 2 og 3?**

Drivhusgasudledninger opgøres i tre overordnede kategorier (scopes).

**Scope 1** er direkte udledninger fra kilder, der ejes eller kontrolleres af virksomheden. For Metroselskabet udgør scope 1 de drivmidler, der anvendes i selskabets bilflåde.

**Scope 2** udgør de indirekte udledninger fra elektricitet og fjernvarme. Selskabets udledninger i denne kategori relaterer sig primært til strømforbruget fra Metroen i drift.

**Scope 3** er alle andre indirekte udledninger fra kilder, som Metroselskabet ikke selv ejer eller kontrollerer. For anlægsprojekter er det f.eks. produktionen af beton og stål, mens det for selskabets egen organisation kan være indkøb af hardware, fødevarer, inventar og serviceydelser. 98 pct. af selskabets udledninger sker i scope 3.

Ses der alene på udviklingen for scope 1 og 2, dækker tallene over et betydeligt fald svarende til 64 pct. i perioden 2022 til 2024. For scope 1 er udledningerne mere end halveret som følge af mindre kørsel og udskiftning af benzin- og dieseldrevne biler med seks nye eldrevne personbiler. For scope 2 er der også sket et markant fald fra 137 ton CO<sub>2</sub> i 2022 til 48 ton i 2024. Dette kan primært tilskrives en række tiltag i forbindelse med kontorets forbrug af el og varme.

For scope 3-udledningerne ser det dog anderledes ud, da aftrykket er steget ca. 850 ton svarende til 42 pct. i forhold til 2022. Det skyldes dels, at der kommet flere medarbejdere i 2024, og dels poster som indkøb af computere, skærme og øvrig elektronik, hvilket har været nødvendigt for at sikre, at selskabets udstyr kunne rumme de seneste software-opdateringer i forhold til digital sikkerhed. Derudover er der blevet investeret massivt i digitalisering, samtidigt med at den generelle inflation i den vestlige økonomi har betydet prisstigninger på samtlige varer. Eftersom størstedelen af posterne i selskabets klimaregnskab i dag er baseret på monetære enheder og således opgøres i kroner, har markedspriseres udvikling stor indflydelse på selskabets beregnede aftryk i dette scope.

**CO<sub>2</sub> pr. medarbejder**

| 2022       | 2023       | 2024       |
|------------|------------|------------|
| <b>7,3</b> | <b>7,8</b> | <b>7,8</b> |

**Klimamål**

Klimaaftrykket fra selskabets egen organisation skal nedbringes med 20 pct. i 2026 i forhold til 2022.

**Baseline**

Klimaregnskab for Metrovej 5 i 2022

**Datagrundlag**

Egne forbrugsdata fra indkøb og bygningsdrift







## Dataoversigt - Klima

| Område                                                                                                                  | 2020   | 2021    | 2022         | 2023         | 2024         | Kommentar                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|---------|--------------|--------------|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Energiforbrug</b>                                                                                                    |        |         |              |              |              |                                                                                                 |
| Energi fra samlet drevs anlæg                                                                                           | 64.141 | 70.371  | 68.496       | 69.154       | 69.436       |                                                                                                 |
| Energi til fremdrift af tog (MWh)                                                                                       | 99.524 | 141.354 | 145.150      | 144.988      | 145.321      |                                                                                                 |
| Slæbeforbrug (Metrovogn S1) MWh                                                                                         | 506    | 601     | 585          | 513          | 460          | Falske skydes af relativt forbrug af strøm på M5M4, som følger af kørtogreg i to og tre februar |
| Varmeforbrug (Metrovogn S1) MWh                                                                                         | 976    | 1.027   | 891          | 733          | 514          |                                                                                                 |
| <b>Energieffektivitet (tjener)</b>                                                                                      |        |         |              |              |              |                                                                                                 |
| Samlet energiforbrug pr. kørt kilometer kWh per togkilometer                                                            | 8,61   | 6,33    | 6,05         | 6,16         | 6,02         |                                                                                                 |
| Energi til fremdrift af tog pr. kørt kilometer kWh per togkilometer                                                     | 4,07   | 5,72    | 5,87         | 4,01         | 3,76         |                                                                                                 |
| Samlet energiforbrug i forhold til driftsindtægter MWh per tusinde kroner tjent                                         | 0,088  | 0,044   | 0,046        | 0,041        | 0,034        |                                                                                                 |
| Energi til fremdrift af tog i forhold til driftsindtægter MWh per tusinde kroner tjent                                  | 0,023  | 0,027   | 0,029        | 0,027        | 0,021        |                                                                                                 |
| <b>Klimapåvirkning fra drift og anlæg</b>                                                                               |        |         |              |              |              |                                                                                                 |
| CO <sub>2</sub> -udledninger til fremdrift af tog pr. kørt passagerkilometer* g CO <sub>2</sub> e per passagerkilometer | 12,90  | 9,10    | 8,40         | 8,74         | 8,75         | Der er sket en jantering af 2023-tallet, som følge af en ændret emissionsfaktor (tab. 4.8)      |
| CO <sub>2</sub> -udledninger relateret til anlægsaktiviteter ton CO <sub>2</sub> e                                      |        |         | 246          | 2063         | 1.017        |                                                                                                 |
| <b>Klimapåvirkning - egen organisation</b>                                                                              |        |         |              |              |              |                                                                                                 |
| Scope 1 ton CO <sub>2</sub> e                                                                                           | -      | 12      | 16           | 13           | 7            |                                                                                                 |
| Scope 2 ton CO <sub>2</sub> e                                                                                           | -      | 149     | 137          | 92           | 48           |                                                                                                 |
| Scope 3, eksklusive rådgiverudgifter ton CO <sub>2</sub> e                                                              | -      | -       | 1.514        | 1.361        | 2.413        |                                                                                                 |
| Scope 3 - rådgiverudgifter ton CO <sub>2</sub> e                                                                        | 0      | -       | 518          | 588          | 678          |                                                                                                 |
| <b>Samlet CO<sub>2</sub>-udledning for egen organisation ton CO<sub>2</sub>e</b>                                        | -      | -       | <b>2.105</b> | <b>2.075</b> | <b>2.947</b> |                                                                                                 |
| <b>CO<sub>2</sub>-intensitet - egen organisation</b>                                                                    |        |         |              |              |              |                                                                                                 |
| CO <sub>2</sub> per medarbejder ton CO <sub>2</sub> e per medarbejder                                                   | -      | -       | 7,28         | 7,75         | 7,82         |                                                                                                 |
| CO <sub>2</sub> per kvadratkilometer ton CO <sub>2</sub> e per m <sup>2</sup>                                           | -      | -       | 0,27         | 0,33         | 0,37         |                                                                                                 |
| <b>CO<sub>2</sub>-udledning fra tjenesterejser</b>                                                                      |        |         |              |              |              |                                                                                                 |
| CO <sub>2</sub> fra al tjenesterejse ton CO <sub>2</sub> e                                                              | 9      | 12      | 55           | 55           | 67           |                                                                                                 |
| Heraf fly ton CO <sub>2</sub> e                                                                                         | 1      | 2       | 35           | 32           | 50           |                                                                                                 |







## Forurening

Anlæg og drift af metro interagerer åbenlyst med miljøet, og Metroselskabet arbejder kontinuerligt med at minimere risikoen for negative påvirkninger fra selskabets aktiviteter.

### Vand

Vandforurening og interaktionen med vandmiljø i form af grundvand er væsentligt for Metroselskabets aktiviteter, og for alle anlægsprojekter afdækkes selskabets påvirkning af vand og eventuelt mitigerende tiltag, hovedsageligt i miljøkonsekvensvurderingerne. Al selskabets interaktion med vand, bortledning af spildevand mv. sker inden for tilladelser, som selskabet får fra miljømyndigheder, og monitoreres løbende.

Selskabet har under anlægstiden for M4-forlængelsen til Sydhavn og Valby udført såkaldt grundvandskontrol, hvor grundvand oppumpes, så udgravningen ikke oversvømmes, når der udføres arbejde under jorden. På Sydhavnsprojektet er (87 pct) grundvand blevet behandlet og eventuelt rensat for forurening, hvorefter det er ført tilbage til grundvandsmagasinet igen (såkaldt reinfiltration). Den høje sats minimerer risikoen for forureningsspredning og medfører også, at brugen af drikkevand til reinfiltration minimeres.

Andelen af drikkevand på projektet endte med kun at udgøre 0,17 pct. af de reinfiltrede mængder, mod 6,39 pct. på anlægget af M3. Et godt samarbejde med entreprenøren har bidraget til det positive resultat.

Metroens underjordiske spor og tunneller rengøres som udgangspunkt hvert halve år af en såkaldt tunnelvaskemaskine, og det spildevand, der bortledes herefter, indeholder høje koncentrationer af flere metaller, der stammer fra slitage på tog og skinner. Den negative påvirkning er vanskelig at afhjælpe på den eksisterende metro, men selskabet vil blandt andet afklare, om andre materialevalg eller rengøringsmetoder kan minimere problemet på nye linjer. Der er i 2024 blevet foretaget en ny analyse af tunnelvaskewandet, der viser et grundlæggende uforandret billede, dog med en øget mængde spildevand, som følge af at systemet med udvidelsen af M4 er blevet større. De samlede spildevandsmængder er dog fortsat begrænsede.

### Støj

Metroselskabet arbejder med at minimere støjgener fra både anlæg og drift af metro.

I henhold til støjkortlægningsbekendtgørelsen gennemførte Metroselskabet i 2023 en fornyet støjkortlægning for de overjordiske metrostrækninger og har efterfølgende udarbejdet en støjhandlingsplan for perioden 2024-2029. Ved tidligere planer har selskabet benyttet sig af Miljøministeriets data for kildestyrker (støjniveau), men den nye handlingsplan er baseret på egne nye målinger af togenes kildestyrke.

### Hvad er grundvandskontrol?

Grundvandskontrol udføres for at muliggøre udgravning af konstruktioner som en stationsboks eller nedskakt under tørre og stabile forhold.

Det udføres ved lokalt at sænke grundvandsniveauet til under udgravningsniveau ved at oppumpe grundvand igennem pumpeboringer. Det oppumpede vand ledes igennem et vandbehandlingsanlæg og reinfiltres derefter i boringer placeret uden for konstruktionen med henblik på at opretholde vandstanden omkring byggepladsen og derved minimere påvirkningen af grundvandssænkningen i nærheden af byggepladserne, f.eks. relateret til potentielle sætninger af bygninger eller jernbåne. Reinfiltreringen minimerer også risikoen for spredning af forurening. Om nødvendigt anvendes et rensningsanlæg til behandling af evt. forurening i det oppumpede grundvand, før det reinfiltres til grundvandsmagasinet eller afledes til kloak.

Det sikrer reinfiltret vand af samme eller bedre kvalitet end det grundvand, der oppumpes.

Metroens underjordiske spor og tunneller rengøres som udgangspunkt hvert halve år.





## Dataoversigt – Vand

| Område                                                                                      | Note | 2020      | 2021   | 2022   | 2023   | 2024   | Kommentar                                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----------|--------|--------|--------|--------|------------------------------------------------|
| <b>Vand - anlæg</b> (Anlægsarbejde af Mø og Sydhavns og Vallø)                              | 7    |           |        |        |        |        |                                                |
| Refiltreringsgrad for grundvand (pumpet grundvand der filtreres og kodes tilbage) (procent) |      | 80%       | 96%    | 87%    | 96%    | 95,5%  |                                                |
| Procentdel drikkevand i refiltrerede vandmængder                                            |      | 0,229%    | 0,094% | 0,032% | 0,002% | 0,000% | Alt opsamlet grundvand blev refiltreret i 2024 |
| Vandforbrug fra ledningsnettet m <sup>3</sup>                                               |      | 1.235.513 | 98.879 | 24.374 | 6.295  | 0      |                                                |

### Note 7 Vand

Dataoplysningerne om vand omfatter de kontrakter på Sydhavns-projektet, hvor der udføres grundvandskontrol.

#### Refiltreringsgrad for grundvand

Andelen af grundvand, der opumpes tilbage til brug for projektet, og som efter endt brug refiltreres og ledes tilbage til grundvandsreservoiret. Opsamlet og refiltreret grundvand er refiltreret til de midterste grundvandsreservoiret, der udføres på hver meterdybdeplads under anlægszonen. Grundvandsreservoiret gemmer sig i de store, der anlegges i forbindelse med anlægsarbejde, og vil således ikke forsvinde under drift af Metroen. Det vand, der blev filtreret, udlædes i stedet til havet eller havn.

### Procentdel drikkevand i refiltrerede vandmængder

Andelen af drikkevand i den samlede refiltrerede vandmængde. Drikkevand anvendes til ventilation for at opretholde vandniveauerne uden for bygningerne i de situationer, hvor det ikke er muligt at refiltrere alt det opsamlede grundvand.

#### Vand fra ledningsnettet

Forbrug af vand fra ledningsnettet ("vand fra hansen") på det samlede projekt, opgjort i kubikmeter (m<sup>3</sup>). Vand fra ledningsnettet benyttes til at supplere det refiltrerede vand for at sikre, at der tilgænges lige så meget vand, som der opumpes fra grundvandsreservoiret. Herudover benyttes der vand fra ledningsnettet til den generelle drift af bygningerne samt drikkevand på flasker, som blev indgået i opgøret. Flaskevand benyttes af medarbejdere på alle pladser, da der ellers ville være behov for store mængder af drikkevand.



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

Document ID:  
CD68CDA3E1F7148FC9FA5746F33A3B8B9

**Biodiversitet**

Metroselskabets aktiviteter påvirker biodiversitet og natur lokalt og globalt. Lokalt, når der udføres nye projekter, der påvirker plante- og dyreliv eller bidrager til bynatur. Globalt, når udvindingen og produktionen af materialer til brug for selskabets anlægsaktiviteter og vedligehold påvirker naturen. Metroselskabet arbejder også her for at mindske sine negative påvirkninger.

Selskabet har i 2024 tilsluttet sig Københavns Kommunes partnerskab 'Sammen om biodiversitet', der samler en række af byens største grundejere om at forbedre biodiversiteten i København. Som led i partnerskabet er Københavns Kommune i gang med at kortlægge relevante arealer, der kan understøtte partnerskabets ambitioner, og selskabet har fokus på at skabe ny natur, når der bygges på arealerne. Metroselskabets arealer udgør 0,4 pct. af kommunens samlede arealer.

De negative effekter på biodiversitet i bygge- og anlægsbranchens værdikæde er et stadigt større fokusområde, og Metroselskabet vil i 2025 indhente mere viden om, hvordan og i hvilket omfang selskabets konkrete ressource- og materialeforbrug medfører en negativ naturpåvirkning i selskabets leverandørkæde.

**Ressourcer og cirkulær økonomi**

I 2023 udkom den første Circularity Gap Report for Danmark, som viser, at det danske forbrug af jomfruelige materialer er mere end tre gange så højt som det anslåede bæredygtige niveau. Bygge- og anlægsbranchen er den sektor i Danmark med det største materialeforbrug og har dermed en forpligtelse til at drive den

nødvendige omstilling. I Metroselskabets kommende ressourcestrategi vil der derfor være fokus på at reducere brugen af særligt nye og knappe materialer, samt på at sikre en højere grad af genbrug og genanvendelse af materialer.

**Affald**

Metroselskabet har for anlægget af M4-forlængelsen til Sydhavn og Valby gjort affaldsdata. På det samlede projekt er 13 pct. af affaldet genanvendt, mens hovedparten af materialerne er nyttiggjort (71 pct.), hvilket især vedrører beton. Danmarks Statistik opgør affaldstal på brancheniveau, men skelner dog ikke mellem genanvendelse og nyttiggørelse. Ses der samlet på disse tal blev 84 pct. af materialerne nyttiggjort eller genanvendt i løbet af projektet, hvilket er på niveau med branchen (88 pct. i 2022).

**Materialeforbrug og cirkulært design**

Der er ofte en tæt kobling mellem ressourceforbrug og klimaafttryk, og en betydelig del af de identificerede mulige reduktioner af klimaafttrykket for nye linjer er opnået ved at reducere materialeforbruget via designoptimeringer. Selskabet vil i 2025 også have fokus på både materialeforbrug og cirkularitet i andre kommende udbud, så som det fremtidige udbud i forbindelse med fornyelse af togflåden på M1/M2.

**Genanvendt materiale fra anlægget af metro til København Syd****13 %**

Andelen af affaldet fra projektet der blev genanvendt. Genanvendelse betyder typisk mere, at materialer bruges som input til nye produkter. Tallet af eksempelvis de betongulde mønstreder står for forskellige konstruktioner på projektet, som ikke genbruges, da dette ikke indgår i selskabets affaldsdata.

Metroselskabet har indkøbt af genanvendte omstøbte betonblokke til brug i København, Marts projekt på Metrosens arealer.









# Social bæredygtighed

For Metroselskabet dækker social bæredygtighed over en bred vifte af indsatser og fokusområder over for alle mennesker i værdikæden – fra Metroens kunder til selskabets egne medarbejdere og medarbejdere hos leverandører og entreprenører.

## Egne medarbejdere

I 2024 havde Metroselskabet en tilvækst i antallet af medarbejdere fra 347 fastansatte ved udgangen af 2023 til 377 fastansatte ved udgangen af 2024. Stigningen er et udtryk for, at selskabet har tilført ressourcer til områder som digitalisering, cybersikkerhed, drift og reinvesteringer.

I 2024 var der samtidig en relativt stabil medarbejderomsætning på 12 pct., hvilket blandt andet er et udtryk for, at selskabet har foretaget en række naturlige og planlagte organisationsløsninger efter afslutningen af M4-projektet. Nogle af disse fratrædelser er indeholdt i omsætningstallet for 2024, mens andre fratrædelser først realiseres og fremgår af omsætningstallet for 2025.

Medarbejdernes trivsel er en forudsætning for selskabets strategiske udviklingsarbejde, og der er fokus på at styrke det psykiske arbejdsmiljø, øge fleksibiliteten og realisere potentialet ved mangfoldighed, diversitet

og inklusion. Årets trivselsmåling gav igen et positivt resultat på niveau med sidste år, ligesom selskabet igen i 2024 opnåede en høj eNPS på +33. Begge målinger peger på, at selskabets medarbejdere generelt trives og er glade for at være en del af Metroselskabet. Sygefraværet forblev også forholdsvist lavt på 3,4 sygedage pr. medarbejder.

I 2024 har selskabet på medarbejderområdet haft fokus på at afdække strategisk vigtige kompetencer i organisationen og styrke onboarding af nye medarbejdere.

I 2023 indførte selskabet desuden en ny barselspolitik, der ligestiller mænd og kvinders ret til barsel. Siden indførelsen af den ny barselspolitik er mulighederne benyttet meget oftere af det underrepræsenterede køn. 16 medarbejdere har været på barsel i perioden 2023-2024, hvoraf det underrepræsenterede køn udgjorde 38 pct. Blandt det underrepræsenterede køn har samtlige medarbejdere gjort brug af muligheden for at holde barsel 24 uger med løn.

eNPS

+33

eNPS (Employee Net Promoter Score) er et udtryk for, hvor tilbøjelige det er, at medarbejdere vil anbefale Metroselskabet som arbejdsplads til andre. Selskabet har en eNPS score på +33 i 2024, hvilket er en forbedring i forhold til 2023, og en gennemsnitlig score for branchen.





### Kønsfordeling i Metroselskabets ledelse og samlede organisation

Metroselskabet har i en årrække haft en forholdsvis ligelig kønsfordeling, både generelt og på ledelsesniveau, og ved udgangen af 2024 udgør andelen af kvinder 36 pct. af selskabets ledelse (14 mænd og otte kvinder). Dermed har Metroselskabet fortsat ligelig kønsfordeling på dette ledelsesniveau i henhold til Årsregnskabsloven §99b. Det følger af §99b, at kønsopgørelsen for selskabets bestyrelse skal være eksklusiv med arbejderrepræsentanter. Foruden to kvindelige medarbejdervalgte medlemmer, bestod bestyrelsen ved udgangen af 2024 af to kvinder og fem mænd, hvilket også udgør ligelig i henhold til Årsregnskabsloven §99b. Ved udgangen af 2024 bestod selskabets samlede arbejdsstyrke af 41 pct. kvinder og 59 pct. mænd (ekskl. studentermedhjælpere).

Metroselskabets mangfoldighedspolitik har i sin nuværende form fokus på ikke-diskrimination i forbindelse med ansættelser og arbejdsforhold generelt. Politiken indgår i Metroselskabets kompendium for god selskabsledelse og er tilgængelig på selskabets hjemmeside. Metroselskabet tilstræber en ligelig kønsfordeling i virksomheden og for selskabets ledelse.

Med selskabets strategi for social bæredygtighed er det ambitionen at styrke arbejdet med mangfoldighed både på ledelsesniveau, i organisationen og i værdikæden.

Metroselskabet tilstræber en ligelig kønsfordeling for selskabets ledelse og sætter diversitet i ledelsen højt.

Selskabets mangfoldighedspolitik rummer aktuelt ikke konkrete mål for diversitet i ledelsen, men selskabet er i gang med at opdatere mangfoldighedspolitikken med relevante målsætninger og indsatser med afsæt i en bred vifte af diversitetsparametre, herunder i forhold til hvordan disse indgår i beslutninger om sammensætningen af ledelsen i overensstemmelse med Årsregnskabslovens §107d.

### Kønsfordeling i Metroselskabet

|                         |                                                        | 2023 | 2024 |
|-------------------------|--------------------------------------------------------|------|------|
| Bestyrelsen             | Samlet antal medlemmer (ex. medarbejderrepræsentanter) | 7    | 7    |
|                         | Underrepræsenterede køn i pct.                         | 29%  | 29%  |
| Øvrige ledelsesniveauer | Samlet antal medlemmer                                 | 21   | 22   |
|                         | Underrepræsenterede køn i pct.                         | 38%  | 36%  |
| Alle medarbejdere       | Samlet antal medlemmer                                 | 356  | 377  |
|                         | Underrepræsenterede køn i pct.                         | 45   | 41   |

\* Bestyrelsen: Ekskluderer medarbejdervalgte medlemmer bestod Metroselskabets bestyrelse ved udgangen af 2024 af to kvinder og fem mænd og der er opfyldt ligelig kønsfordeling. Øvrige medarbejderrepræsentanter er kvinder.

\*\* Øvrige ledelsesniveauer: Kategorien består af selskabets direktion, gruppe- og afdelingschefer og projektledere med formelt personaleansvar, som refererer til direktionen. Den øvrige ledelse bestod af otte kvinder og 14 mænd ved udgangen af 2024, og der er opfyldt ligelig kønsfordeling.





## Dataoversigt - egne medarbejdere

| Område                                                                                | 2020          | 2021          | 2022          | 2023          | 2024          | Kommentar                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------------------------|
| <b>Medarbejdere</b>                                                                   |               |               |               |               |               |                                |
| Antal medarbejdere (Eksklusive studentermedhjælper)                                   | 287           | 294           | 300           | 356           | 377           |                                |
| Gennemsnitligt år (Eksklusive studentermedhjælper)                                    | 46            | 45            | 45            | 45,9          | 45,6          |                                |
| Antal studentermedhjælper                                                             | 26            | 22            | 32            | 30            | 31            |                                |
| Personalestatning procent                                                             | 1,6%          | 1,7%          | 1,6%          | 1,5%          | 1,5%          |                                |
| <b>Køn og repræsentation</b>                                                          |               |               |               |               |               |                                |
| Kernuland - bestyrelse procent                                                        | K: 25% M: 71% | K: 25% M: 71% | K: 25% M: 71% | K: 25% M: 71% | K: 25% M: 71% |                                |
| Kernuland - direktørgruppe procent                                                    | K: 60% M: 40% | K: 50% M: 50% | K: 60% M: 40% | K: 50% M: 50% | K: 50% M: 50% |                                |
| Kernuland - alle ledelse procent                                                      | K: 40% M: 57% | K: 40% M: 60% | K: 40% M: 57% | K: 38% M: 62% | K: 35% M: 65% |                                |
| Kernuland - alle ansatte procent                                                      | K: 42% M: 58% | K: 42% M: 58% | K: 41% M: 59% | K: 42% M: 57% | K: 43% M: 59% |                                |
| <b>Aktivitetsdata</b>                                                                 |               |               |               |               |               |                                |
| Sygetilfælde antal sygdoms dage per medarbejder                                       | 2,8           | 2,8           | 4,9           | 5,5           | 5,44          |                                |
| Antal langtidssyggemeldte                                                             | 10            | 9             | 6             | 12            | 15            |                                |
| Medarbejdere fra egen organisation der oplyser, at sikkerhed lægges alvorligt pris på | -             | 91,5%         | 88,1%         | 87,5%         | -             | Underrapporteres ikke hvert år |



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

Document ID:  
CD68CDA3E1F148FC9FA6746F33A388B9



**Note 9****Medarbejdere****Antal medarbejdere**

Antallet af medarbejdere er på 31.12.2024 og eksklusive studenter o.l.

**Personaleomsætning**

Personaleomsætningen er udtryk for det procentuale antal medarbejdere, der i forhold til det samlede antal medarbejdere (eksklusive studentermedhjælperne), som forlader virksomheden per år.

**Note 10****Køn og repræsentation****Kansbalance – bestyrelse**

Opfølgelsen er baseret på de medlemmer af bestyrelsen, som interessen har udtrykt, og som ved udgangen af 2024 består af fem mænd og to kvinder. I bestyrelsen sidder desuden to medarbejdere og to repræsentanter, der begge er kvinder. Bestyrelsens eneste suppleant var ved udgangen af 2024 også en kvinde.

**Kansbalance – direktørgruppe**

Metrobladet's direktørgruppe afviger af den adm. direktør, direktøren suppleres af tre direktører, og sammen udgør de Metrobladet's direktørgruppe. Direktørgruppen består ved udgangen af 2024 af to kvinder og to mænd.

**Kansbalance – alle ledere**

Kansbalancen blandt Metrobladet's ledere med formelt personalevar. Det bemærkes, at denne opgørelse afviger fra opgørelsen af "ærlige ledelsesrelationer" i afslutning.



Kansbalancen i Metrobladet's ledelse og samlede organisation, afsluttes på basis af det samlede antal medarbejdere og studenter, samt ikke mindst i den løbende opfølgelse af "ærlige ledelsesrelationer", der kun vedværende, der referer til organisationen.

**Note 11****Arbejdsmiljø****Syggefraus**

Opfølgelsen af den gennemsnitlige sygefraus per medarbejder per år. Opfølgelsen er skudt af medarbejdere, der er eller har været langtidssygemeldte, da disse opgøres særskilt i medarbejder.

**Antal langtidssygemeldte**

Antal medarbejdere, der er eller har været langtidssygemeldte i over 21 dage i det pågældende år. Tallet stammer både over medarbejdere, der er sygemeldt med psykisk (heriblandt stress) eller fysisk sygdom.

**Medarbejdere fra egen organisation der oplever, at sikkerhed tages alvorligt**

Andelen af Metrobladet's egne medarbejdere, der i den årlige sikkerhedskulturundersøgelse svarer, at de (h) eller meget godt oplever, at sikkerhed tages alvorligt i Metrobladet.



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

Document ID:  
CD68CDACB1F148FC9FA6746F33A388B9



### Arbejdere i værdikæden

Dette afsnit dækker over selskabets sociale indvirkninger på alle de mennesker, der ikke er ansat i Metrosekabet, men som alligevel spiller en rolle i forhold til selskabets aktiviteter. Det gælder driftsoperatørens medarbejdere og de mange medarbejdere, der er med til at realisere selskabets anlægsprojekter, men også lærlinge og dem, der er beskæftiget længere ude i selskabets værdikæde, hvad enten det er hos underentreprenører eller materialeproducenter.

### Sikkerhed

Metrosekabet har som ambition, at alle skal kunne arbejde sikkert hver dag.

Det gælder både på selskabets anlægsprojekter, men også for resten af forretningen. Sikkerhed er et fokusområde under visionen Safety on the Right Track, hvormed selskabet ønsker at bidrage til en ændret sikkerhedskultur i en branche præget af alt for mange arbejdsulykker.

Åbningen af M4 til København Syd i 2024 markerer afslutningen på det hidtil største projekt, hvor visionen har været en integreret tilgang til sikkerhedsindsatsen. Det er derfor positivt, at projektet ender ud med en samlet ulykkesfrekvens på 7,8, hvilket er betydeligt under branchegennemsnittet for bygge- og anlægsbranchen på 31,2 (DA – Ulykkestatistik). Den lave ulykkesfrekvens er resultatet af effektivt samarbejde om medarbejdernes sikkerhed med projektets entreprenører.

Ulykkesfrekvensen for 2024 er 15,1 mod 6,1 i 2023. Det skyldes en stigning i antallet af ulykker med fravær i de afsluttende faser, hvor der har været flere nye aktører og parallelle aktiviteter på projektet.

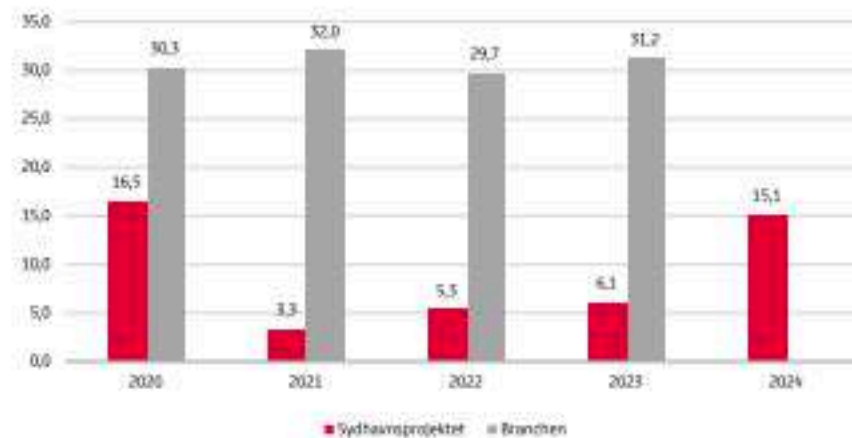
Dette vidner om, at indsatsen for at skabe sikre forhold er en vedvarende opgave, og selskabet har gennemført en større erfaringsopsamling for Sydhavnsprojektet, som skal sikre, at alle erfaringer kommer selskabets fremtidige projekter til gode.

**“Den lave ulykkesfrekvens er resultatet af et effektivt samarbejde om medarbejdernes sikkerhed med projektets entreprenører.”**

I 2024 har selskabet for alvor påbegyndt arbejdet med at løfte sikkerhedskulturen på selskabets reinvesteringsprojekter, så der i kommende kontrakter stilles krav til entreprenører og levsranderer om en styrket sikkerhedsindsats.

### Ulykkesfrekvens på anlæg af M4 til Sydhavn og Valby

Antal ulykker pr. 1 mio. arbejdstimer





### Lærlinge

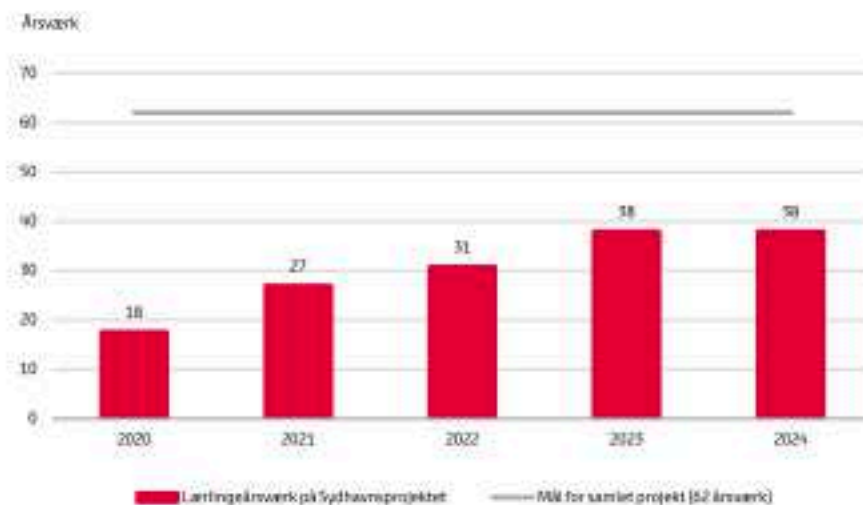
Metroselskabet stiller krav om et minimum antal lærlinge på alle større kontrakter. I 2024 gælder det for driften og de entreprenører, der anlagde forlængelsen af M4 til Sydhavn og Valby. For driften har operatøren opnået 18 årsværk, hvilket langt overstiger kravet på 10 årsværk og også udgør en forbedring i forhold til 2023.

På Sydhavnsprojektet er det desmod ikke lykkedes de to hovedentreprenører at efterleve lærlingekravene. At lærlingeambitionerne ikke ville blive indfriet, stod allerede klart i løbet af 2023 og fremgik også af årsrapporten for 2023, TUNN3L, endte med at opnå 30 lærlinge ud af et krav om 62 lærlingeårsværk, mens Rhombus/Efacec opnåede 0 ud af et krav om fire lærlingeårsværk.

For begge entreprenører har det været forbundet med store vanskeligheder at få ansat lærlinge inden for de klassiske håndværksfag. Samtidig har begge selskabers indsats for at sikre lærlinge ikke været tilstrækkelig, og de manglende lærlinge medførte bod for de to entreprenører.



### Lærlingeårsværk på M4 Sydhavn







## Dataoversigt - arbejdere i værdikæden

| Område                                                                                    | Note | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Kommentar                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Sikkerhed - anlæg (forlængelse af M4 til Sydhavn og Valby)</b>                         | 12   |      |      |      |      |      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Antal ulykker uden fravær                                                                 |      | 53   | 55   | 15   | 11   | 16   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Antal ulykker med fravær                                                                  |      | 20   | 5    | 4    | 6    | 9    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Årlig ulykkesfrekvens ulykker med fravær per 1 mio. arbejdstimer                          |      | 16,5 | 3,3  | 5,3  | 6,1  | 15,1 | Den høje ulykkesfrekvens sammenlignet med tidligere år skyldes, at M4 Sydhavn i 2024 var i de afsluttende faser, hvor der er færre aktiviteter og en række mindre entreprenører i forbindelse med etablering af stationsforpladser. Ulykkesfrekvensen for branchen opgøres af DMI og tallet for 2024 udkommer først i løbet af 2025. |
| Ulykkesfrekvens for branchen ulykker med fravær per 1 mio. arbejdstimer                   |      | 30,3 | 32,0 | 29,7 | 33,2 | -    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Akkumuleret ulykkesfrekvens for projektet ulykker med fravær per 1 mio. arbejdstimer      |      | 11,6 | 8,2  | 7,5  | 7,5  | 7,8  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Rapportering af nærvedshændelser rapporterede nærvedshændelser per 1 million arbejdstimer |      | 72,5 | 36,5 | 20,2 | 20,5 | 30,4 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Andel af ulykker selskabet er orienteret om inden for 24 timer Procent                    |      | -    | -    | 81%  | 71%  | 95%  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Andel af besøg fra Arbejdstilsynet uden reaktion Procent                                  |      | -    | -    | 85%  | 76%  | 99%  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Medarbejdere fra entreprenørerne der oplyser, at sikkerhed tages alvorligt Procent        |      | -    | 82%  | 91%  | 92%  | -    | Selskabet har ikke gennemført undersøgelsen i 2024, som følge af afslutningen på M4-forlængelsen                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Løn- og arbejdsvilkår</b>                                                              | 14   |      |      |      |      |      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Kontrol af underentrepriser (audit)                                                       |      | 9    | 4    | 5    | 1    | 5    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Læringsårsværk - Sydhavn (akkumuleret) læringstimer opgjort i årsværk                     |      | 17,6 | 27,0 | 30,8 | 38,0 | 38,0 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Andel af samlet kontraktkrav (52 årsværk) Procent                                         |      | 28%  | 46%  | 50%  | 61%  | 61%  | Det lave antal screenings i forhold til de seneste år afspejler færre leverandører.                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Riskoscreening af leverandører                                                            |      | 13   | 19   | 50   | 51   | 11   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Læringsårsværk i drift læringstimer opgjort i årsværk                                     |      | 5,0  | 5,0  | 8,3  | 14,6 | 18   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |





### Note 12

#### Sikkerhed - anlæg (forlængelse af M4 til Sydhavn og Valby)

##### Antal ulykker

Metroelskabet følger Arbejdstilrettelæsesdefinition af ulykker. På de fleste kontrakter i forbindelse med anlæg, som lever til, at en person kommer fysisk eller psykisk til skade.

Ulykker med fravær er ulykker, som medfører fravær fra arbejdet i én dag eller mere ud over tilstedeværelsen.

##### Antal ulykkesfrekvens

Den årlige ulykkesfrekvens, beregnet som det samlede antal ulykker med fravær på projektet pr. 1 million arbejdstimer. Dette er en anerkendt standard for opgørelse af ulykkesfrekvens, som benyttes af aktører på tværs af byggeri- og anlægsbranchen.

##### Ulykkesfrekvens for branchen

Gennemsnitlig ulykkesfrekvens for ansgivere (brudekørsels) i byggeri- og anlægsbranchen i Danmark (DK) (ujævnstet).

##### Udvikling i akkumuleret ulykkesfrekvens

Opgørelsen beskriver den akkumulerede ulykkesfrekvens for det samlede projekt pr. 31. december 2024.

##### Rapportering af nærvedhændelser

Det er et krav til alle, at entreprenorerne rapporterer nærvedhændelser (hændelser, der kunne have resulteret i en ulykke) til Metroelskabet. Nøgletalet indikerer antallet af rapporterede nærvedhændelser pr. 1 million arbejdstimer.

#### Andel af besøg fra Arbejdstilrettelæset uden reaktion

Arbejdstilrettelæset reagerer på projekterets byggeplaner. Hvis tilrettelæseren identificerer uhensigtsmæssige eller ulovlige forhold, medfører det en reaktion fra tilrettelæseren, som for eksempel et påbud eller forbud.

#### Medarbejdere fra entreprenorerne der oplever, at sikkerheden taget alvorligt (procent)

Andelen af medarbejdere fra entreprenorerne på Sydhavn region (jule), der har været med til at opleve, at sikkerheden taget alvorligt (procent). Spørgsmålet stilles i forbindelse med sikkerhedsundersøgelse, der dog ikke er gennemført i 2024.

### Note 13

#### Len- og arbejdsvilkår

##### Kontrol af underentreprenører

Antallet af gennemførte kontroller – også kaldet audits – af entreprenorer eller underentreprenører i forbindelse med arbejdsplanlægning. Audits kan både omfatte arbejdsplanlægning og driftsplanlægning på den eksisterende metro.

##### Læringsårsværk (akkumulert) på M4 Sydhavn

Opgørelsen beskriver den akkumulerede antal læringsårsværk på det samlede Sydhavnprojekt pr. 31. december 2024. Et læringsårsværk svarer til 1924 timer. Tallet for 2023 er korrigeret fra 57,98 pr. 16,61 pr., da der var tale om en regnet.

##### Risikostrenging af leverandører

Andelen gennemførte screening af leverandører eller underleverandører. Screening af leverandører kan både omfatte leverandører til drift, anlæg eller egen organisation. Metroelskabet modtager alle leverandører over et vist beløb, som udarbejder et eller flere af de tilkøbte tjenester i sig selv.

med, i forhold til de fire principper i virksomhedsafklæring. Dette er værd, at den udførte leverandørsvurdering er en del af den samlede risikostrenging. På den baggrund bliver leverandørerne risiko-kategoriseret, hvilket resulterer i, om der er en lille, middel eller høj risiko for, at leverandøren overtræder principperne i afklæringsskemaet.

##### Læringsårsværk i driften

Det årlige antal læringsårsværk for Metroens drift. Tallet for 2020 er kun for M4/M2. Fra 2021 inkluderer tallet ligeledes læringsårsværk på M5/M6. Den samlede opgørelse skyldes, at drift af M4, M5/M2 og M5/M6 er kontrakteret opgjort, selvom det i dag er den samlede opgørelse på alle linjer.



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

Document ID:  
CD68CDA3E1F7148FC9FA6746F33A3B8B0



### Kunder, naboer og borgere

Metroselskabet er i dialog med omverdenen både under planlægning, udvikling, anlæg og drift af Metroen. Hvad enten det er som borger, nabo eller kunde, er det selskabets ønske at inddrage omverdens input og perspektiv på selskabets projekter for at sikre transparens, legitimitet og et bedre beslutningsgrundlag.

### Metroen i drift

Kunderne er fundamentet for Metroselskabets forretning og derfor et selvstændigt fokusområde i selskabets forretningsstrategi. Kundeoplevelsen har også en social dimension, for selskabet ønsker, at Metroen skal være tilgængelig, tryk og inkluderende for alle passagerer og afspejle kundernes forskellige udgangspunkter. Derfor er inkluderende mobilitet et fokusområde i selskabets sociale bæredygtighedsstrategi.

**“Metroen skal være tilgængelig, tryk og inkluderende for alle passagerer og afspejle kundernes forskellige udgangspunkter.”**

Trygheden er generelt meget høj og har været forholdsvis stabil i mange år. Dette kan skyldes mange forskellige faktorer såsom god belysning, rene stationer og tog, synligt personale og høj driftsfrekvens. Der er opkaldspunkter i alle tog og på alle stationer, som kan bidrage positivt til følelsen af tryk, da passagerne hurtigt kan komme i kontakt med Metroens personale og bede om hjælp.



### Anlæg og udvikling

Under udvikling og anlæg er Metroselskabet i kontakt med omverdenen som borgere og naboer, og i 2024 har selskabet forestået en række inddragende aktiviteter for disse målgrupper, både på den mulige nye metrolinje M5 og på M4-forlængelsen.

M5 er i udviklingsfasen, og der har derfor været fokus på at få borgernes input til projektet via offentlig høring, borgermøder, løbende interessentdialog samt fysisk og digital lettilgængelig information.

For M4's vedkommende var der tale om afslutningen på et langt anlægsprojekt, og her var fokus i højere grad på at understøtte overgangen 'fra nabo til kunde' via aktiviteter i lokalområdet.

Dobbelt så mange påstignere på de nye stationer i forhold til forventningerne understreger værdien af også at have fokus på naboerne som Metroens kommende kunder, når der anlægges nye metrolinjer.

I forhold til helhedsplanen for den kommende bydel København Syd By gennemførte Metroselskabet 1/5 i 2024 en inviterende inddragelses- og dialogproces, bl.a. i form af borgermøder, møder med lokalsamfund og et læringsforløb for de studerende på NEXT Sukkertoppen Gymnasium, som bliver nærmeste nabo til den nye bydel.





## Dataoversigt - Naboer og kunder

| Område                                                                       | Note | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  | Kommentar                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Naboer og kunder</b>                                                      | 14   |       |       |       |       |       |                                                                                                              |
| Tilfredshed med naboinformation Procent                                      |      | 74%   | 80%   | 78%   | 75%   | -     | Den årlige naboundersøgelse blev ikke gennemført i 2024, fordi forlængelsen af M4 til København Syd er åbnet |
| Naboer med ingen/begrænset gene fra anlægsarbejde Procent                    |      | 65%   | 64%   | 65%   | 63%   | -     |                                                                                                              |
| Naboer der anser Metroselskabet for at være en professionel bygherre Procent |      | 63%   | 67%   | 66%   | 67%   | -     |                                                                                                              |
| Naboer der forventer at benytte nye linje når den åbner Procent              |      | -     | -     | 94%   | 91%   | -     |                                                                                                              |
| Oplevet tryk i Metroen                                                       |      | 96,5% | 95,0% | 95,5% | 95,5% | 95,9% |                                                                                                              |

## Note 14

## Naboer og kunder

Metroselskabet gennemfører årligt en naboundersøgelse, hvor naboer til byggepladserne til anlægget af M4 til Sydhavn og Valby skal forholde sig til en række udsagn. Målingsskemaet for undersøgelsen har været brugt i alderen 18 år og opretter, der er naboer til en kommende metrosation på Sydhavnsgrønen. Du kan læse mere i afsnittet NaboDialog.

## Tilfredshed med naboinformation

Andelen af naboer, der i den årlige naboundersøgelse svarer, at de er 'tilfredse' eller 'meget tilfredse' med den information, de modtager vedrørende byggeriet.

## Naboer med ingen/begrænset gene fra anlægsarbejde (procent)

Andelen af naboer, der i den årlige naboundersøgelse svarer, at de personligt oplever ingen eller begrænset gene eller ulempe fra anlægsarbejdet på M4 til Sydhavn og Valby.

## Naboer, der anser Metroselskabet for at være en professionel bygherre (procent)

Andelen af naboer, der i den årlige naboundersøgelse svarer, at de i høj/meglet høj grad oplever Metroselskabet som professionel og kompetent bygherre.

## Naboer, der kommer til at benytte den nye linje, når den åbner (procent)

Andelen af naboer, der i den årlige naboundersøgelse svarer, at det er sandsynligt eller meget sandsynligt, at de vil benytte forlængelsen af metroen M4 til Sydhavn og Valby, når den åbner i 2024.

## Oplevet tryk i Metroen

Metroselskabet spørger løbende til de rejsendes oplevede tryk i Metroen i forbindelse med selskabets kundetilfredshedsmålinger. Resultaterne indikerer andelen af passagerer, der svarer 'meget tryk' / 'tryk' til spørgsmålet "Føler du dig samlet set tryk eller utryk, når du rejser med metroen?". Data viser, at følelsen af tryk blandt passagerne ligger stabilt på et højt

niveau. Undersøgelsen udføres blandt passagerer, mens de befinder sig i toget, og det bemærkes yderligere, at spørgsmålet ikke stilles på stationerne eller om rattran.







# Forretningsadfærd

I dette afsnit beskrives, hvordan selskabet arbejder med god forretningsadfærd i forhold til egne aktiviteter og samarbejdet med leverandører og andre samarbejdspartnere. Metrosekkabets politikker og styringsdokumenter er samlet i selskabets Kompendium for god selskabsledelse. Heri indgår en række politikker og regler relateret til god forretningsadfærd, heriblandt selskabets antikorrupsionspolitik og whistleblowerordning, som kort beskrives i dette afsnit.

Afsnittet om god forretningsadfærd gennemgås sammen med resten af kompendiet årligt for at sikre fortsat compliance med anbefalinger i statens ejerskabspolitik og anbefalinger for god selskabsledelse fra Komitteen for God Selskabsledelse.

Ud over de ovennævnte politikker har Metrosekkabet et adfærdskodeks (Code of Conduct), som alle leverandører skal følge, og som er grundlaget for Metrosekkabets tilsyn med god forretningsadfærd i værdikæden. Metrosekkabets Code of Conduct er også ved at blive opdateret, så det bliver et bedre grundlag for tilsyn med leverandører i kæden i forhold til negative påvirkninger på miljø eller mennesker, herunder især i forhold til menneskerettigheder.

## Anti-korruption

Danmark er igen vurderet til at være verdens mindst korrupte land, ifølge Transparency International. Risikoen for korruption kan dog aldrig elimineres, og Metrosekkabet samarbejder med internationale virksomheder med globale forsyningskæder på selskabets største projekter. Korruption eller bestikkelse udgør således en konkret risiko for Metrosekkabet, primært i leverandørkæden. Tilfælde af korruption eller bestikkelse kan potentielt have betydelige negative konsekvenser for selskabets økonomi, projektkvalitet og omdømme.

Metrosekkabet har nultolerance over for korruption, hvilket betyder misbrug af betroet magt og midler for egen vindings skyld. Metrosekkabet opretholder en høj etisk standard, som ikke er begrænset til overholdelse af love og aftaler. Metrosekkabet undgår interessekonflikter, som kan påvirke vores troværdighed, samt aktiviteter, der kan påvirke troværdigheden i forhold til tredjepart.

For at håndtere risikoen for intern korruption har Metrosekkabet en række retningslinjer for god forretningsadfærd og kontrolmekanismer, der er integreret i selskabets almindelige virke. Alle selskabets chefer modtager årligt en gennemgang af retningslinjerne, og alle nye medarbejdere orienteres om

retningslinjerne. Herudover er der etableret en whistleblowerordning, hvor såvel interne som eksterne forhold kan indberettes. For at håndtere den eksterne risiko følger Metrosekkabet de gældende udbudsregler, ligesom alle leverandører og entreprenører skal underskrive selskabets adfærdskodeks i forbindelse med kontraktindgåelse.

## Whistleblowerordning

Metrosekkabet har etableret en whistleblowerordning, der giver medarbejdere og samarbejdspartnere mulighed for at foretage anonyme eller ikke-anonyme indberetninger om alvorlige forhold, herunder forhold som kan skade Metrosekkabets omdømme, økonomi eller på anden vis få negativ indvirkning. Metrosekkabet har i 2024 ikke modtaget henvendelser via selskabets whistleblowerordning eller andre kanaler vedrørende korruption eller bestikkelse vedrørende selskabets medarbejdere eller projekter.

## UN Global Compact

Metrosekkabet har siden 2016 været tilsluttet Global Compact, der er FN's globale netværk for virksomheder, der ønsker at arbejde ansvarligt med social og miljømæssig bæredygtighed.

## WE SUPPORT





# Regnskab



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

Document ID:  
CD68CDACE1F148FC9FA6746F35A388B9

## Regnskabspraksis

### Regnskabsgrundlag

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

Regnskabsperioden er den 1. januar til 31. december 2024. Årsrapporten er aflagt i businder 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

herholdvis balancedagens kurs, indregnes i resultatopgørelsen som finansielle poster. Anlægsaktiver, der er købt i fremmed valuta, indregnes til historiske kurser.

### Aflidte finansielle instrumenter

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

Ændringer i dagsværdien af aflidte 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 aflidte 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 ydelsen 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 bygherrepræsentationen for Hovedstadens Løtbane, salg af rådgivningsydelser, leje af arbejdspladser og mindre indtægter fra bl.a. lejemål.



**Metroens driftsomkostninger**

Metroens driftsomkostninger omfatter udgifter til driftsentreprise, 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 brugtagne 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 aktiverens forventede brugstid. Der er foretaget en opdeling af Metro i drift i bestanddele med ensartede brugstider, der udgør:

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

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

Forventede brugstider og scrapværdier revideres årligt og ændres, hvis der er sket en væsentlig ændring.

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

### Grunde, Bygninger, driftsmidler og inventar

Grunde, bygninger, driftsmidler og inventar måles til kostpris med fradrag af foretagne af- og nedskrivninger. Der afskrives ikke på grunde. Kostprisen omfatter anskaffelsespriisen og omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen.

Afskrivningsgrundlaget, der opgøres som kostpris reduceret med scrapværdien, fordeles lineært over aktiverens forventede brugstider, der følger:

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

Scrapværdier og brugstider revideres 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 salgsmarkedsomkostninger 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 netto salgsprisen fratrukket salgsmarkedsomkostninger eller kapitalværdien. Ved opgørelse af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme frem til 2102 til nutidsværdi.

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



**Finansielle anlægsaktiver****Kapitalandele**

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

**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 ubetydelig risiko for værdiforringelser.

**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 gældsforpligtelsens 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 nominal 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 erhvervsmæssig virksomhed i Danmark. Segmentoplysningerne følger Interessentskabets interne økonomistyring jf. note 20.



**Resultatopgørelse**

for perioden 1. januar - 31. december 2024 (alle tal i 1.000 kr.)

| Indtægter                                 | 2024              | 2023              |
|-------------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Metroens salgsindtægter                   | 1.408.948         | 1.433.143         |
| Metroens driftsindtægter                  | 629.893           | 256.341           |
| Værdi af eget aktiende                    | 197.174           | 125.348           |
| Andre driftsindtægter                     | 90.968            | 87.210            |
| <b>Indtægter i alt</b>                    | <b>2.326.983</b>  | <b>1.901.842</b>  |
| Omkostninger                              |                   |                   |
| Metroens driftsomkostninger               | -1.675.703        | -1.463.044        |
| Personaleomkostninger                     | -330.316          | -282.169          |
| Andre økonomiske omkostninger             | -47.835           | -55.186           |
| <b>Omkostninger i alt</b>                 | <b>-2.053.854</b> | <b>-1.799.399</b> |
| <b>Resultat før af- og nedskrivninger</b> | <b>243.428</b>    | <b>107.463</b>    |
| Afskrivninger                             | -310.771          | -254.560          |
| Modskrivninger                            | -314.859          | -20.819           |
| <b>Af- og nedskrivninger i alt</b>        | <b>-625.630</b>   | <b>-233.741</b>   |
| <b>Resultat før finansielle poster</b>    | <b>-382.202</b>   | <b>-325.278</b>   |
| Finansielle poster                        |                   |                   |
| Finansielle indtægter                     | 2.405.427         | 1.971.335         |
| Finansielle omkostninger                  | -1.465.011        | -1.322.890        |
| <b>Finansielle poster i alt</b>           | <b>940.416</b>    | <b>648.445</b>    |
| <b>Resultat før markedsværdiansværing</b> | <b>558.214</b>    | <b>322.566</b>    |
| Markedsværdiansværing                     | -229.353          | -239.622          |
| <b>Årets resultat</b>                     | <b>328.861</b>    | <b>82.944</b>     |



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

Document ID:  
CD68CDACE1F148FC9FA5746F33A388B9

**Balance**

Pr. 31. december 2024 (selskab 1.000 kr.)

| Activer                                  | Note  | 2024              | 2023              |
|------------------------------------------|-------|-------------------|-------------------|
| <b>Anlægsaktiver</b>                     |       |                   |                   |
| <b>Materielle anlægsaktiver</b>          |       |                   |                   |
| Anlæg af netværk                         | 6     | 956.509           | 9.699.329         |
| Metro i drift                            | 7     | 12.792.346        | 8.657.827         |
| Grund og bygninger                       | 8     | 92.503            | 56.002            |
| Deformations og inventar                 | 8     | 1.430             | 0                 |
| <b>Materielle anlægsaktiver i alt</b>    |       | <b>13.751.496</b> | <b>18.413.157</b> |
| <b>Finansielle anlægsaktiver</b>         |       |                   |                   |
| Kapitalandele i associerede virksomheder | 9     | 5.728             | 9.020             |
| Tilgodehavender                          | 10    | 2.361.562         | 2.251.180         |
| Tilgodehavende af driftskøb              | 11    | 16.271.604        | 14.826.743        |
| Aktier i finansielle institutioner       | 12    | 2.145.995         | 2.290.919         |
| <b>Finansielle anlægsaktiver i alt</b>   |       | <b>20.784.889</b> | <b>18.377.862</b> |
| <b>Anlægsaktiver i alt</b>               |       | <b>34.537.407</b> | <b>32.791.022</b> |
| <b>Omsætningsaktiver</b>                 |       |                   |                   |
| Ejendomme                                | 13    | 50.671            | 38.337            |
| Tilgodehavender                          | 14    | 1.912.750         | 1.756.780         |
| Tilgodehavende af driftskøb              | 11,15 | 607.440           | 561.976           |
| Værdipapirer                             | 16    | 1.121.891         | 1.135.418         |
| Likvide beholdninger                     | 16    | 389.208           | 32.687            |
| <b>Omsætningsaktiver i alt</b>           |       | <b>4.284.966</b>  | <b>3.825.198</b>  |
| <b>Activer i alt</b>                     |       | <b>38.822.473</b> | <b>36.616.220</b> |

**Balance**

Pr. 31. december 2024 (selskab 1.000 kr.)

| Passiver                                               | Note | 2024              | 2023              |
|--------------------------------------------------------|------|-------------------|-------------------|
| <b>Kapitalbeløbende</b>                                |      |                   |                   |
| Primus                                                 |      | 1.696.707         | 1.612.764         |
| Aktskiftning                                           |      | 1.190.468         | 283.944           |
| <b>Kapitalbeløbende i alt</b>                          |      | <b>2.887.175</b>  | <b>1.896.707</b>  |
| <b>Langfristede gældsforpligtelser</b>                 |      |                   |                   |
| Langfristet gæld                                       | 17   | 26.251.522        | 28.517.703        |
| Aktier i finansielle institutioner                     | 17   | 3.435.756         | 4.102.736         |
| <b>Langfristede gældsforpligtelser i alt</b>           |      | <b>29.787.057</b> | <b>32.620.439</b> |
| <b>Kortfristede gældsforpligtelser</b>                 |      |                   |                   |
| Kortfristet del af langfristet gæld                    | 17   | 5.452.751         | 1.617.758         |
| Leverandørgæld                                         |      | 253.564           | 176.676           |
| Fordragskøb kunder                                     | 18   | 91.786            | 91.895            |
| Anden gæld                                             | 19   | 50.144            | 412.838           |
| <b>Kortfristede gældsforpligtelser i alt</b>           |      | <b>5.850.242</b>  | <b>2.299.077</b>  |
| <b>Gældsforpligtelser i alt</b>                        |      | <b>35.637.299</b> | <b>34.919.515</b> |
| <b>Passiver i alt</b>                                  |      | <b>38.822.473</b> | <b>36.616.220</b> |
| Segmentforpligtelser                                   | 20   |                   |                   |
| Forsikring af finansforpligtelser                      | 21   |                   |                   |
| Regulerende eller støttende                            | 22   |                   |                   |
| Kontraktlige forpligtelser og eventuelle forpligtelser | 23   |                   |                   |
| Koncern- og tilgængelige forpligtelser                 | 24   |                   |                   |
| Nærstående parter                                      | 25   |                   |                   |
| Valuta-, rente- og kreditrisiko                        | 26   |                   |                   |
| Lån og afledte finansielle instrumenter                | 27   |                   |                   |



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

Document ID:  
CD68CDA3E1F148FC9FA746F33A388B0



**Egenkapitalopgørelse**

(alle tal i 1.000 kr.)

|                             | Indskud øksiterende Metro | Ejerindskud       | Reserve for ikke indbetalt<br>ejerindskud | Overført resultat inden MvR | Kapitalindtægts-<br>økse, MvR | Markedsværdiregulering<br>(MvR) | Alt              |
|-----------------------------|---------------------------|-------------------|-------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------------------|------------------|
| Primo 2023                  | 660.857                   | 17.294.608        | 14.337.400                                | -50.926.789                 | 1.566.075                     | 46.692                          | 1.432.764        |
| Kapitalindskud              | 0                         | 323.900           | -323.900                                  | 0                           | 0                             | 0                               | 0                |
| Overført fra årets resultat | 0                         | 0                 | 0                                         | 522.566                     | 522.566                       | -238.622                        | 283.944          |
| Primo 2024                  | 660.857                   | 17.618.508        | 14.013.500                                | -50.404.224                 | 1.888.640                     | -191.930                        | 1.696.707        |
| Kapitalindskud              | 0                         | 340.000           | -340.000                                  | 0                           | 0                             | 0                               | 0                |
| Overført fra årets resultat | 0                         | 0                 | 0                                         | 963.114                     | 963.114                       | 229.353                         | 1.190.468        |
| <b>Ultimo</b>               | <b>660.857</b>            | <b>17.958.508</b> | <b>13.673.500</b>                         | <b>-29.441.110</b>          | <b>2.849.754</b>              | <b>37.423</b>                   | <b>2.887.174</b> |

De seneste 5 års kapitalindskud kan specificeres således:

|                   | 2024              | 2023              | 2022              | 2021              | 2020              |
|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Primo             | 31.632.008        | 31.632.008        | 31.632.008        | 16.713.508        | 16.230.508        |
| Kapitalforhøjelse | 0                 | 0                 | 0                 | 14.938.500        | 483.000           |
| <b>Ultimo</b>     | <b>31.632.008</b> | <b>31.632.008</b> | <b>31.632.008</b> | <b>31.632.008</b> | <b>16.713.508</b> |

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

Staten har i 2021 fortaget kapitalindskud i Metrosekskabet på 14,9 mia. kr. med 5-årige betalinger i perioden fra 2021-2060. Aftalen om indskud er indgået i forbindelse med afskaffelse af den såkaldte dobbeltfaktormodel i indtægtsdelingen i den kollektive trafik i hovedsadsområdet pr. 1. januar 2021. Staten har til sikkerhed for betalingerne udstedt et gældsbrev på 14,9 mia. kr.

Ejernes samlede kapitalindskud udgør 31,6 mia. kr.



**Pengestrømsopgørelse**

(alle bel. i 1.000 kr.)

|                                                            | Note | 2024             | 2023             |
|------------------------------------------------------------|------|------------------|------------------|
| <b>Pengestrømme fra driftsaktivitet</b>                    |      |                  |                  |
| Metrokøkkens salgsindtægter                                |      | 1.608.348        | 1.833.143        |
| Metrokøkkens driftsindtægter                               |      | 829.893          | 256.591          |
| Andre driftsindtægter                                      |      | 90.968           | 87.290           |
| Metrokøkkens driftsmodstrømmer                             |      | -1.075.705       | -1.465.094       |
| Personalekostninger                                        |      | -339.316         | -882.149         |
| Andre sociale omkostninger                                 |      | -47.811          | -55.186          |
| Årsafslutning tilgodehavender                              |      | -73.074          | -9.301           |
| Årsafslutning tilgodehavender fra finansieringsaktiviteter |      | -2.658.663       | 1.505.134        |
| Årsafslutning leverandørgæld og anden gæld                 |      | 76.172           | -125.685         |
| Finansieringsomkostninger (føkst, særligregulering)        |      | 1.196.819        | 872.318          |
| <b>Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt</b>              |      | <b>-942.231</b>  | <b>-989.887</b>  |
| <b>Pengestrømme fra investeringsaktiviteter</b>            |      |                  |                  |
| Investeringer i anlag af møbler                            |      | -762.895         | -1.094.987       |
| Investeringer i bygninger og grunde                        |      | -342.868         | -34.855          |
| Køb og salg af værdipapirer (føkst, særligregulering)      |      | 35.915           | 2.079.022        |
| <b>Pengestrømme fra investeringsaktiviteter i alt</b>      |      | <b>-942.248</b>  | <b>1.029.180</b> |
| <b>Pengestrømme fra finansieringsaktiviteter</b>           |      |                  |                  |
| Lånsudtagelse, netto (føkst, særligregulering)             |      | 1.200.000        | -750.000         |
| Indbetaling fra ejere                                      |      | 340.000          | 323.960          |
| <b>Pengestrømme fra finansieringsaktiviteter i alt</b>     |      | <b>1.540.000</b> | <b>-426.040</b>  |
| <b>Årsafslutning likvider</b>                              |      | <b>756.521</b>   | <b>-386.017</b>  |
| <b>Likvider primo</b>                                      |      | <b>52.687</b>    | <b>410.704</b>   |
| <b>Likvider ultimo</b>                                     |      | <b>289.208</b>   | <b>32.687</b>    |

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte aflæses af årsregnskabets øvrige bekræftelser.



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

Document ID:  
CD68CDACE1F7148FCE9FA6746E335A388B0



# Noter



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

Document ID:  
CD68CDACE1F148FC9FA6746F35A388B9







## Note 6 Anlæg af Metro

| (alle tal i 1.000 kr.)                                        | Idriftsatte Metro | Igangværende anlæg | I alt             |
|---------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------|-------------------|
| <b>Anskaffelsessum</b>                                        |                   |                    |                   |
| Primo                                                         | 1.195.051         | 7.717.564          | 8.910.614         |
| Årets tilgang                                                 | 188.717           | 771.352            | 960.069           |
| Overført til Metro i drift                                    | -40.490           | -8.189.482         | -8.229.972        |
| <b>Ultimo</b>                                                 | <b>1.343.278</b>  | <b>299.434</b>     | <b>1.640.712</b>  |
| <b>Ned- og opskrivninger</b>                                  |                   |                    |                   |
| Primo                                                         | -462.463          | -3.546.823         | -4.211.286        |
| Årets nedskrivninger                                          | -35.086           | -6.655             | -21.741           |
| Overført nedskrivning til Metro i drift                       | 0                 | 3.546.823          | 3.546.823         |
| <b>Ultimo</b>                                                 | <b>-677.549</b>   | <b>-6.655</b>      | <b>-684.204</b>   |
| <b>Regnskabsmæssig primo værdi</b>                            | <b>530.588</b>    | <b>4.168.741</b>   | <b>4.699.329</b>  |
| <b>Regnskabsmæssig ultimo værdi</b>                           | <b>665.729</b>    | <b>292.778</b>     | <b>958.509</b>    |
| Regnskabsmæssig værdi af Metro i drift 31.12.2024, jf. note 7 |                   |                    | 12.742.366        |
| Regnskabsmæssig værdi af anlæg af Metro 31.12.2024            |                   |                    | 958.509           |
| <b>Genindvindingsværdi 31.12.2024</b>                         |                   |                    | <b>13.698.876</b> |
| <b>Årets nedskrivning</b>                                     |                   |                    | <b>331.366</b>    |

Beregningsen af genindvindingsværdien måles samlet for Metro i drift og anlæg af Metro, da de vil udgøre en samlet pengedrevs-frembringende enhed, når alle etaper er i drift.

Genindvindingsværdien af den samlede Metro er højere end den bogførte værdi, hvorfor der er foretaget en tilbageholdelse af tidligere års nedskrivning. Årets tilbageførsel af tidligere års nedskrivninger er indregnet i resultatopgørelsen.

Genindvindingsværdien er beregnet på basis af indarbejdede forventninger til fremtiden i selskabets langtlidsbudget. Der er anvendt en gennemsnitlig rente på 4,5 pct. i de første 20 år stigende til 4,8 pct. på længere sigt. Den i beregningen anvendte rente er højere end den aktuelle renteniveau i markedet, da der er indregnet et risikotillæg. Anvendelse af en lavere rente ville øge den opgørte 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 2,8 mia. kr. højere. Omvendt ville anvendelse af en 1 pct. højere rente i denne periode have medført et lavere resultat på 2,4 mia. kr.



## Note 7 Metro i drift

| Gåls tal (1.000 kr.)                     | Totalet og skal af<br>underjærte stationer | Runde<br>faste anlæg | Kulde<br>materiale (m) | Øvrige tekniske<br>anlægsanlæg | Mindre anlægs-<br>komponenter | I alt              |
|------------------------------------------|--------------------------------------------|----------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------|
| <b>Anskaffelse</b>                       |                                            |                      |                        |                                |                               |                    |
| Primo                                    | 11.405.806                                 | 8.551.892            | 9.079.580              | 1.725.609                      | 0                             | 30.762.887         |
| Årets tilgang                            | 2.509.356                                  | 3.801.658            | 2.119.630              | 298.319                        | 0                             | 8.729.971          |
| <b>Udtræk</b>                            | <b>17.915.162</b>                          | <b>11.853.550</b>    | <b>11.199.210</b>      | <b>2.019.923</b>               | <b>0</b>                      | <b>45.855.062</b>  |
| <b>År- og nedskrivninger</b>             |                                            |                      |                        |                                |                               |                    |
| Primo                                    | -11.258.505                                | -8.391.909           | -7.012.796             | -1.462.862                     | -895.205                      | -26.995.267        |
| Årets afskrivninger                      | -94.509                                    | -71.617              | -127.091               | -53.705                        | 0                             | -306.922           |
| Overført medskrivning fra anlæg af Metro | -1.072.550                                 | -1.827.895           | -918.254               | -193.177                       | 0                             | -3.991.876         |
| Årets nedskrivninger                     | -1.255.559                                 | -87.967              | -69.810                | -8.515                         | 0                             | -2.091.851         |
| <b>Udtræk</b>                            | <b>-12.466.566</b>                         | <b>-7.968.348</b>    | <b>-6.127.880</b>      | <b>-1.645.300</b>              | <b>-895.205</b>               | <b>-31.090.699</b> |
| <b>Regnskabsmæssig primo værdi</b>       | <b>6.147.241</b>                           | <b>2.155.983</b>     | <b>2.066.884</b>       | <b>267.703</b>                 | <b>0</b>                      | <b>8.667.826</b>   |
| <b>Regnskabsmæssig ultimo værdi</b>      | <b>5.426.196</b>                           | <b>3.870.203</b>     | <b>3.071.396</b>       | <b>379.623</b>                 | <b>0</b>                      | <b>12.747.396</b>  |





Noter



Metrokabet A/S — Årsrapport 2024

## Note 6 Grunde, bygninger, driftsmidler og inventar

|                              | Tallet til 1.1.2024 (se 1) |                | Tallet til 1.1.2023 (se 1) |                 |
|------------------------------|----------------------------|----------------|----------------------------|-----------------|
|                              | Grunde                     | Konstantlyg    | Driftsmidler og inventar   | I alt           |
| <b>Ansættelsesløn</b>        |                            |                |                            |                 |
| Primo                        | 55.104                     | 112.742        | 1.674                      | 153.520         |
| Årets tilgang                | 0                          | 0              | 1.928                      | 1.928           |
| Årets afgang                 | 0                          | 0              | -545                       | -545            |
| <b>Udvalgt</b>               | <b>55.104</b>              | <b>112.742</b> | <b>1.057</b>               | <b>154.903</b>  |
| <b>Andelsaktiver</b>         |                            |                |                            |                 |
| Primo                        | 0                          | -95.845        | -1.674                     | -97.519         |
| Årets afgang                 | 0                          | -3.499         | -209                       | -3.708          |
| Årets tilgang                | 0                          | 0              | 545                        | 545             |
| <b>Udvalgt</b>               | <b>0</b>                   | <b>-99.342</b> | <b>-1.338</b>              | <b>-100.780</b> |
| Regnskabsmæssig primo værdi  | 55.104                     | 16.899         | 0                          | 54.002          |
| Regnskabsmæssig ultimo værdi | 55.104                     | 13.400         | 1.674                      | 54.192          |

## Note 9 Andre kapitalandele

|                              | Tallet til 1.1.2024 (se 1)  |                | Tallet til 1.1.2023 (se 1)   |                |
|------------------------------|-----------------------------|----------------|------------------------------|----------------|
|                              | Regnskabsmæssig primo værdi | DOF 1/5        | Regnskabsmæssig ultimo værdi | I alt          |
| <b>Ansættelsesløn</b>        |                             |                |                              |                |
| Primo                        | 68.125                      | 300            | 68.425                       | 68.425         |
| Årets tilgang                | 0                           | 0              | 0                            | 0              |
| Årets afgang                 | 0                           | 0              | 0                            | 0              |
| <b>Udvalgt</b>               | <b>68.125</b>               | <b>300</b>     | <b>68.425</b>                | <b>68.425</b>  |
| <b>År- og nedskrivninger</b> |                             |                |                              |                |
| Primo                        | -97.405                     | 0              | -97.405                      | -97.405        |
| Årets afgang                 | -3.292                      | 0              | -3.292                       | -3.292         |
| Årets tilgang                | 42.695                      | 0              | 42.695                       | 42.695         |
| <b>Udvalgt</b>               | <b>-57.902</b>              | <b>0</b>       | <b>-57.902</b>               | <b>-57.902</b> |
| Regnskabsmæssig primo værdi  | 8.720                       | 300            | 9.020                        | 9.020          |
| Regnskabsmæssig ultimo værdi | 5.428                       | 300            | 5.728                        | 5.728          |
| <b>Andelsaktiver</b>         |                             |                |                              |                |
| Primo                        | 121.960                     | 121.960        | 121.960                      | 121.960        |
| Årets afgang                 | 0                           | 0              | 0                            | 0              |
| Årets tilgang                | 0                           | 0              | 0                            | 0              |
| <b>Udvalgt</b>               | <b>121.960</b>              | <b>121.960</b> | <b>121.960</b>               | <b>121.960</b> |



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

Document ID: CD68CDACE1F148FC09FA8746E33A3B8B0





## Note 12 Afledte finansielle instrumenter

| (alle tal i 1.000 kr.)              | Salt             |
|-------------------------------------|------------------|
| <b>Anskaftelsessum</b>              |                  |
| Prima                               | 0                |
| Årets tilgang                       | 0                |
| Årets afgang                        | 0                |
| <b>Ultimo</b>                       | <b>0</b>         |
| <b>Værdireguleringer</b>            |                  |
| Prima                               | 2.290.919        |
| Årets værdiregulering               | -145.325         |
| <b>Ultimo</b>                       | <b>2.145.595</b> |
| <b>Regnskabsmæssig prima værdi</b>  | <b>2.290.919</b> |
| <b>Regnskabsmæssig ultimo værdi</b> | <b>2.145.595</b> |

## Note 13 Ejendomme

Ved stiftelse af Metroselskabet overtog selskabet arealer ved Forum Station. I tilfælde af en avance ved salg af arealerne har Frederiksberg Kommune krav på en andel af avancen (i separat aftale). Arealerne er værdiansat til nul kr.

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

## Note 14 Tilgodehavender Omsætningsaktiver

Under tilgodehavender indgår bl.a. tilgodehavende hos Transportministeriet vedrørende Øresundssæsonerne med 125 mio. kr. samt tilgodehavende moms med 45 mio. kr. og periodiserede renter med 1.355 mio. kr.

## Note 15 Tilgodehavende ejerindskud Omsætningsaktiver

Tilgodehavende ejerindskud pr. 31. december 2024 omfatter tilgodehavende hos staten og vedrører finansiering af en underjordisk metrostation ved København Syd. Ejerindskuddet fra staten forstages som byggeretter og er værdiansat til 164,3 mio. kr. (520 mio. kr. i 2023-priser). Tilgodehavendet opskrives årligt med finanskovens forudsætningsindeks.

Derudover indeholder regnskabsposten tilgodehavende ejerindskud statens til betaling det kommende år, jf. note 11.

## Note 16 Værdipapirer og likvide beholdninger

| (alle tal i 1.000 kr.)            | 2024             | 2023             |
|-----------------------------------|------------------|------------------|
| Værdipapirer over 3 måneder       | 1.421.891        | 1.435.418        |
| <b>Værdipapirer i alt</b>         | <b>1.421.891</b> | <b>1.435.418</b> |
| Likvide midler                    | 289.208          | 52.687           |
| <b>Likvide beholdninger i alt</b> | <b>289.208</b>   | <b>52.687</b>    |

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

Pr. 31. december 2024 er 1,1 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 (instrumenter (negativ værd)) | Allede finansielle | I alt              |
|-------------------------------------|--------------------|----------------------------------------------|--------------------|--------------------|
| <b>Anskaftelsessum</b>              |                    |                                              |                    |                    |
| Primo                               | -29.960.000        | -1.700.000                                   | 0                  | -31.660.000        |
| Årets tilgang                       | -2.900.000         | -5.490.000                                   | 0                  | -8.390.000         |
| Årets afgang                        | 5.450.000          | 1.700.000                                    | 0                  | 7.150.000          |
| <b>Ultimo</b>                       | <b>-26.810.000</b> | <b>-5.490.000</b>                            | <b>0</b>           | <b>-32.260.000</b> |
| <b>Værdireguleringer</b>            |                    |                                              |                    |                    |
| Primo                               | 842.300            | 22.601                                       | -4.043.095         | -3.178.194         |
| Årets værdiregulering               | -395.904           | -15.071                                      | 607.359            | 198.384            |
| <b>Ultimo</b>                       | <b>446.396</b>     | <b>9.530</b>                                 | <b>-3.435.736</b>  | <b>-2.979.810</b>  |
| <b>Regnskabsmæssig primo værdi</b>  | <b>-28.517.700</b> | <b>-1.677.399</b>                            | <b>-4.043.095</b>  | <b>-34.238.194</b> |
| <b>Regnskabsmæssig ultimo værdi</b> | <b>-26.363.604</b> | <b>-5.480.470</b>                            | <b>-3.435.736</b>  | <b>-35.279.810</b> |

I 2024 har selskabet netto afdraget lån for 1.200 mio. kr. nominelt. Værdien af selskabets finansielle instrumenter er indregnet i den samlede værdi af gældsforpligtelser pr. 31. december 2024. Markedsværdireguleringen af finansielle instrumenter er indregnet i resultatopgørelsen.

Selskabets lån, finansielle instrumenter mv. er i overensstemmelse med "Isde over acceptable lånetyper" i den indgåede aftale mellem Danmarks Nationalbank, Finansministeriet, Transportministeriet og Metroselskabet.

Af selskabets langfristede gældsforpligtelse forfalder 14 mio. kr. nominelt efter 5 år.





Noter



Metroskabet U/S — Årsrapport 2024

### Note 18 Forudbetalt kunder

Metroskabet indgår i takstbetalt kundet i Hovedstadens Kommune. På kommunens vegne er der i takstbetalt kundet udført regnskabsmæssigt, der endnu ikke er betalt.

### Note 19 Anden gæld

| (alle tal i 1.000 kr.)       | 2024           | 2023           |
|------------------------------|----------------|----------------|
| Skyldig A-skat og APM-betrag | 0              | 10.020         |
| Skyldig ATP mv.              | 344            | 304            |
| Skyldig løn                  | 0              | 42             |
| Skyldig feriepenge           | 22.080         | 10.855         |
| Periodiserede renter         | 327.718        | 384.637        |
| <b>Anden gæld i alt</b>      | <b>350.142</b> | <b>912.858</b> |



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

Document ID:  
CD68CDACE1F148FC9FA5746F35A388B0





## Note 20 Segmentoplysninger

| (alle tal i 1.000 kr.)                    | Regulering<br>2024 | Administrationsopgaver<br>2024 | Driftsaktiv Metro<br>2024 | Igangværende anlæg<br>2024 | I alt<br>2024   |
|-------------------------------------------|--------------------|--------------------------------|---------------------------|----------------------------|-----------------|
| Anlægsopgaver                             | 0                  | 84.658                         | 2.094.650                 | 197.174                    | 2.386.482       |
| Omsætninger                               | 0                  | -84.658                        | -1.801.022                | -197.174                   | -2.082.854      |
| <b>Resultat før af- og nedskrivninger</b> | <b>0</b>           | <b>0</b>                       | <b>293.628</b>            | <b>0</b>                   | <b>293.628</b>  |
| Af- og nedskrivninger                     | 0                  | 0                              | -618.775                  | -6.655                     | -625.430        |
| <b>Resultat før finansielte poster</b>    | <b>0</b>           | <b>0</b>                       | <b>-325.147</b>           | <b>-6.655</b>              | <b>-331.802</b> |
| <b>Anlægsaktiver</b>                      |                    |                                |                           |                            |                 |
| Anlæg af Metro                            | 0                  | 0                              | 663.751                   | 292.770                    | 956.521         |
| Metro i drift                             | 0                  | 0                              | 12.742.366                | 0                          | 12.742.366      |
| (alle tal i 1.000 kr.)                    | Regulering<br>2023 | Administrationsopgaver<br>2023 | Driftsaktiv Metro<br>2023 | Igangværende anlæg<br>2023 | I alt<br>2023   |
| Anlægsopgaver                             | 0                  | -76.755                        | 1.700.159                 | 129.948                    | 1.753.352       |
| Omsætninger                               | -26                | -76.755                        | -1.592.270                | -129.948                   | -1.799.399      |
| <b>Resultat før af- og nedskrivninger</b> | <b>-26</b>         | <b>0</b>                       | <b>107.889</b>            | <b>0</b>                   | <b>107.863</b>  |
| Af- og nedskrivninger                     | 0                  | 0                              | -238.754                  | 5.013                      | -233.741        |
| <b>Resultat før finansielte poster</b>    | <b>-26</b>         | <b>0</b>                       | <b>-130.865</b>           | <b>5.013</b>               | <b>-125.878</b> |
| <b>Anlægsaktiver</b>                      |                    |                                |                           |                            |                 |
| Anlæg af Metro                            | 0                  | 0                              | 592.508                   | 4.108.741                  | 4.699.249       |
| Metro i drift                             | 0                  | 0                              | 8.657.827                 | 0                          | 8.657.827       |

Regnskabsreglementet vedrørende Regulerings- og driftsaktiviteter i forbindelse med kon-  
kurrenseadskillige aktiviteter i 2024 (underlagt på 26 i år i 2024). Det eksklusive resultat af Metro A/S's aktiviteter  
følger i år 2024 et overskud på 230,1 kr.

Administrationsopgaver omfatter lønninger og omkostninger til administration og varetagelse af bygherreorganisation for hoved-  
stadens Lethane i/S.





## Note 21 Forslag til resultatdisponering

| 2023                  | 2024      | 2025    |
|-----------------------|-----------|---------|
| 2023                  | 2024      | 2025    |
| Overført til næste år | 1.390.408 | 205.044 |

## Note 22 Begivenheder efter statusdagen

Der er ikke efter årsafslutningen indtruffet hændelser af betydning for årsrapporten for 2024.

## Note 23 Kontraktilige forpligtelser og eventualforpligtelser

### Kontraktilige forpligtelser

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører indvenderes anslag af Metro har en samlet medværd på 452 mio. kr.

Med henblik på driften af Metro indt i september 2027 er der indgået indgået kontrakt med en samlet værd på 2.051 mio. kr. Ud over kontraktbetalingen af der være mulighed for incassobetalinger.

### Eventualforpligtelser

Metroklubbet har anlagt entreprenør på NS Cityringen, CMT, har i januar 2020 fremsendt deres slutregning, hvor deres fremsendte krav er samlet. Slutregningen indvender krav på 1,1 milj. EUR (ca. 1,1 mia. DKK) krav, hvor der er et betalingsmaksimum på 2,3 milj. EUR (2,3 mia. DKK). De resterende krav på 1,1 milj. EUR (1,1 mia. DKK) samlet krav, hvor der er et betalingsmaksimum på 2,3 milj. EUR (2,3 mia. DKK). Kravene er indbragt for vedligeholdelse.

I overensstemmelse med kontraktens gennemførte CMT og Metroklubbet har indført en forhandling om CMT's samlede eksakras. Disse forhandlinger endte resultatløst, da parterne var for langt fra hinanden.

I den væsentlige vedligeholdelse har Metroklubbet i oktober 2020 afgivet et første svarbort med påstand om frivillig. Selskabet indvender krav, at vedligeholdelse af CMT's krav. CMT's gennemførte krav blev modtaget 25. juni 2025, og Metroklubbet afleverede et svar (duplikat) den 5. april 2025. Duplikatet er udarbejdet i et samarbejde mellem Metroklubbet og dets advokater og går ikke ud over at ændre sin tidligere opfattelse. Det er således fortsat Metroklubbet og dets advokaters vurdering, at

CMT's krav vedligeholdelse af samfundet med afvikling og derfor – med henblik på sikkerhed for sikkerhed procedurer – ikke giver grundlag for eksaktbetaling til CMT.

I april 2023 indvender CMT et nyt krav til vedligeholdelse af krav, som CMT indvender har rejst efter indgåelse af CSAT og fremsendelse mod deres fremsendte slutregning for NS Cityringen. Selskabets svar blev fremsendt til vedligeholdelse den 15. juni 2023. CMT afleverede et svar (duplikat) den 3. april 2024. Metroklubbet har den 1. december 2024 afleveret første del af det samlede krav (duplikat) og vil udarbejde den resterende del efter den mundtlige behandling af den første sag fremsendt i første halvår af 2026.

Som en naturlig del af selskabets store anlagsgenstande bliver der i kriterierne indtalt mellem Metroklubbet og dets entreprenører annonceret en række krav om eksaktbetaling m.v. ud over hvad der allerede er afsluttet i de indgåede kontrakter. Ud over ovenstående krav fra CMT er der således flere mindre udestående krav med selskabets entreprenører. Kravene drøftes og afvikles løbende med entreprenørerne. Størrelsen af disse krav er forbundet med usikkerhed. Ansigter af Metroklubbet er eksproprietation, erstatninger og lignende, for hvilket Metroklubbet betaler til de berørte ejere/lejerne. Størrelsen af de fremtidige erstatninger er endnu ikke afsluttet.

Metroklubbet har med henblik på strømforsyningen i Metroklubbet indgået fastpriskontrakt på halv af strømkraft fra 2024-2026. Med afslutningen for 2025-2026 har selskabet forpligtet sig til køb af 95 pct. af det forventede forbrug i Metroklubbet.



## Note 24 Revisions- og rådgivningshonorar

| Tal i mio. kr.                     | 2024         | 2023         |
|------------------------------------|--------------|--------------|
| Rådgivningshonorar                 | 0            | 0            |
| EV                                 | 1.326        | 1.188        |
| <b>Løstliggende revision i alt</b> | <b>1.326</b> | <b>1.188</b> |
| EV                                 | 151          | 120          |
| <b>Andre erklæringer i alt</b>     | <b>151</b>   | <b>120</b>   |
| EV anden rådgivning                | 2.749        | 1.034        |
| <b>Rådgivningshonorar i alt</b>    | <b>2.749</b> | <b>1.034</b> |

## Note 25 Nærtstående parter

Metroselskabets nærtstående parter omfatter selskabets ejere, bestyrelsen, direktionen, Hovedstadens Letbane og Sund & Bælt Partner.

Samhandlet med nærtstående parter sker på markedsvilkår.

Metroselskabet har i 2024 haft indtægter vedrørende administration og varetagelse af bygherorganisation i forbindelse med etablering af en letbane på Ring 5, 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 lånsoplysninger og anvendelse af finansielle instrumenter (værdi-afvikling, swaps mv.) er reguleret ved en aftale mellem Danmarks Nationalbank, Finansministeriet, Transportministeriet og Metroselskabet.

### Valutarisiko

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

### Renterisiko

Renterisiko 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 fastrentebærende obligation og omvendt. BPV (Basis Point Value) angiver kursfølsomheden. Utlåns 2024 er BPV 79 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 procent vil medføre en stigning i markedsværdien på 3,9 mio. 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 enkelt modpart. Sidstnævnte udmøntes i forhold til modpartens ratings hos de internationale ratingbureauer. Risiko søges endvidere reduceret ved anvendelse af hensigtsmæssig aftaledokumentation. Der indgås i den forbindelse særlige aftaler om sikkerhedsstillelser – såkaldte CSA-aftaler – med modparten.

### Rating

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



**Finansielle nettopassiver:**

|                                                | Markneds-værdi<br>2024 | Regruleret værdi<br>2024 | Regruleret værdi<br>2025 |
|------------------------------------------------|------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <b>Værdipapirer og afholdelskud</b>            | 1.437.400              | 1.421.891                | 1.435.418                |
| Periodiserede renter, værdipapirer og af-      | 4.493                  | 31.716                   | 20.218                   |
| holdelskud                                     |                        |                          |                          |
| <b>Værdipapirer og afholdelskud i alt</b>      | <b>1.421.891</b>       | <b>1.453.607</b>         | <b>1.455.636</b>         |
| <b>Lån</b>                                     |                        |                          |                          |
| Periodiserede renter, lån                      | -32.260.000            | -31.804.074              | -30.195.099              |
| Periodiserede renter, lån                      | 0                      | -40.550                  | -41.035                  |
| <b>Lån i alt</b>                               | <b>-32.260.000</b>     | <b>-31.844.624</b>       | <b>-30.236.134</b>       |
| <b>Afhedte finansielle instrumenter, aktiv</b> |                        |                          |                          |
| Afhedte finansielle instrumenter, aktiv        | -                      | 2.145.595                | 2.200.919                |
| Afhedte finansielle instrumenter, passiv       | -                      | -3.435.736               | -4.043.095               |
| Periodiserede renter, afholdte finansielle     | -                      | 1.065.323                | 879.862                  |
| instrumenter                                   |                        |                          |                          |
| <b>Finansielle instrumenter i alt</b>          |                        | <b>-224.817</b>          | <b>-872.374</b>          |
| <b>Nettopassiver i alt</b>                     | <b>-30.838.109</b>     | <b>-30.645.234</b>       | <b>-29.652.873</b>       |

Periodiserede renter er opgjort i balansen under henholdsvis aktiver, tilgodehavender med 1.355 mio. kr. og gælder, anden gæld med 328 mio. kr.

**Værdiansættelses**

Værdiansættelse pr. 31. december 2024 (mio. kr.)

|              | Værdipapirer og<br>afholdelskud | Lån            | Finansielle instrumenter | Nettoposition  |
|--------------|---------------------------------|----------------|--------------------------|----------------|
| DKK + 1 år   | 0                               | -5.453         | -20                      | -5.475         |
| DKK + 1 år   | 0                               | -26.401        | -89                      | -26.490        |
| EUR + 1 år   | 1.090                           | 0              | 0                        | 1.090          |
| EUR + 1 år   | 303                             | 0              | -126                     | 227            |
| <b>I alt</b> | <b>1.093</b>                    | <b>-31.854</b> | <b>-225</b>              | <b>-30.645</b> |

**Renterisiko**

Rentesikring pr. 31. december 2024 (mio. kr.)

|              | DKK            | EUR          | Total          |
|--------------|----------------|--------------|----------------|
| 0 - 1 år     | -5.475         | 1.090        | -4.385         |
| 1 - 5 år     | -12.815        | 545          | -12.270        |
| 5 - 10 år    | -8.599         | -116         | -8.715         |
| 10 - 20 år   | -3.262         | 0            | -3.262         |
| > 20 år      | -1.094         | 0            | -1.094         |
| <b>Total</b> | <b>-31.962</b> | <b>1.317</b> | <b>-30.645</b> |

**Modparters risiko**

Modparters risiko fordelt på røtteløst og løst, pr. 31. december 2024

Total modparters risiko (reguleret værdi, mio. kr.)

|              | Værdipapirer og<br>afholdelskud | Lån            | Afhedte finansielle<br>instrumenter | Total          |
|--------------|---------------------------------|----------------|-------------------------------------|----------------|
| AAA          | 1.435                           | -31.854        | 0                                   | -30.419        |
| AA           | 0                               | 0              | 695                                 | 695            |
| AA           | 0                               | 0              | -30                                 | -30            |
| A            | 0                               | 0              | 500                                 | 500            |
| A            | 0                               | 0              | -1.590                              | -1.590         |
| BBB          | 0                               | 0              | 0                                   | 0              |
| BBB          | 0                               | 0              | 0                                   | 0              |
| <b>Total</b> | <b>1.435</b>                    | <b>-31.854</b> | <b>-225</b>                         | <b>-30.645</b> |

Modparters risiko i afholdelskud er uændret af afholdelskudsforsikringer. Metrobankens netto-afholdelskud pr. 31.12.2024 udgør 366 mio. kr.



## Note 27 Specifikation af lån og afledte finansielle instrumenter

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

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

2) Som en del af Metroselskabets finansieringsstrategi foretager selskabet rentafdækning (omlægning fra variabel rente til fast nominal rente eller fast realrente) for ca. 80 pct. af den forventede maksimale nettogæld. Renteafdækningen foretages med henblik på at afdække en del af renterisikoen og dermed øge budgetsikkerheden i selskabets langtidsekonomi. 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 regnskabs teknisk ikke for effektiv og derfor indregnes regulering i dagsværdi af renteafdækning foretaget på porteføljeniveau over resultatopgørelsen. (Jf. anvendt regnskabspraksis. Det er denne regulering, der primært udgør årets markedsværdiregulering.

Tabellen nedenfor viser Metroselskabets samlede lånoptagelse inkl. periodens renter 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.)            | Fald<br>(Hovedstol) | CIBOR 3M      | CIBOR 6M       | Regnskabsmæssig værdi<br>31.12.2024 |
|----------------------------------|---------------------|---------------|----------------|-------------------------------------|
| <b>Løbende 1 år</b>              |                     |               |                |                                     |
| Lån                              | -5.460              | 0             | 0              | -5.460                              |
| Rentekompost (fast til variabel) | 600                 | -600          | 0              | 0                                   |
| Rentekompost (fast til variabel) | 4.650               | 0             | -4.650         | 0                                   |
| <b>Netto eksponering</b>         | <b>0</b>            | <b>-600</b>   | <b>-4.650</b>  | <b>-5.650</b>                       |
| <b>Løbende 2-5 år</b>            |                     |               |                |                                     |
| Lån                              | -12.500             | 0             | 0              | -12.500                             |
| Rentekompost (fast til variabel) | 750                 | -750          | 0              | -26                                 |
| Rentekompost (fast til variabel) | 10.750              | 0             | -10.750        | -380                                |
| <b>Netto eksponering</b>         | <b>-1.000</b>       | <b>-750</b>   | <b>-10.750</b> | <b>-12.500</b>                      |
| <b>Løbende 5-10 år</b>           |                     |               |                |                                     |
| Lån                              | -8.670              | 0             | 0              | -8.670                              |
| Rentekompost (fast til variabel) | 0                   | 0             | 0              | 0                                   |
| Rentekompost (fast til variabel) | 5.460               | 0             | -5.460         | -239                                |
| <b>Netto eksponering</b>         | <b>-3.210</b>       | <b>0</b>      | <b>-5.460</b>  | <b>-6.670</b>                       |
| <b>Løbende 11-20 år</b>          |                     |               |                |                                     |
| Lån                              | -2.060              | 0             | 0              | -2.060                              |
| Rentekompost (fast til variabel) | 1.200               | -1.200        | 0              | 376                                 |
| <b>Netto eksponering</b>         | <b>-960</b>         | <b>-1.200</b> | <b>0</b>       | <b>-2.280</b>                       |
| <b>Løbende 31-40 år</b>          |                     |               |                |                                     |
| Lån                              | -3.000              | 0             | 0              | -3.000                              |
| Rentekompost (fast til variabel) | 0                   | 0             | 0              | 0                                   |
| Rentekompost (fast til variabel) | 0                   | 0             | 0              | 0                                   |
| <b>Netto eksponering</b>         | <b>-3.000</b>       | <b>0</b>      | <b>0</b>       | <b>-3.000</b>                       |
| <b>Lønstat</b>                   | -30.200             | 0             | 0              | -30.200                             |
| Rentekompost (fast til variabel) | 25.000              | -2.750        | -20.850        | -208                                |
| <b>Total</b>                     | <b>-4.660</b>       | <b>-2.750</b> | <b>-20.850</b> | <b>-32.142</b>                      |

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

Tabelten nedenfor viser Metrokabet A/S samlede afkast ved anvendelse af fastlåste renter i perioden 2024.



Noter



Metroskabet A/S — Årsrapport 2024

|                                     | CDO + Fast    | Fast           | CIBOR 6M      | EURIBOR 6M | Reguleret markedspris<br>31.12.2024 |
|-------------------------------------|---------------|----------------|---------------|------------|-------------------------------------|
| <b>Løbende 3-10 år</b>              |               |                |               |            |                                     |
| Berlingswap (variabel til fast)     | 0             | -1.005         | 1.005         | 0          | -46                                 |
| Berlingswap (fast til fast)         | -1.006        | 1.006          | 0             | 0          | -116                                |
| Berlingswap (fast til variabel)     | -405          | -405           | 0             | 0          | 16                                  |
| <b>Netto eksponering</b>            | <b>-601</b>   | <b>-404</b>    | <b>1.005</b>  | <b>0</b>   | <b>-145</b>                         |
| <b>Løbende 11-20 år</b>             |               |                |               |            |                                     |
| Berlingswap (variabel til fast)     | 0             | -9.267         | 9.267         | 0          | -1.294                              |
| Berlingswap (fast til fast)         | 0             | 0              | 0             | 0          | 0                                   |
| Berlingswap (fast til variabel)     | -1.691        | 1.691          | 0             | 0          | 281                                 |
| Berlingswap (variabel til variabel) | 0             | 0              | 0             | 0          | 0                                   |
| <b>Netto eksponering</b>            | <b>-1.691</b> | <b>-7.575</b>  | <b>9.267</b>  | <b>0</b>   | <b>-1.013</b>                       |
| <b>Løbende 21-30 år</b>             |               |                |               |            |                                     |
| Berlingswap (variabel til fast)     | 0             | -11.072        | 11.072        | 0          | 638                                 |
| Berlingswap (fast til fast)         | -2.434        | 2.434          | 0             | 0          | 240                                 |
| <b>Netto eksponering</b>            | <b>-2.434</b> | <b>-8.638</b>  | <b>11.072</b> | <b>0</b>   | <b>878</b>                          |
| <b>Løbende 31-40 år</b>             |               |                |               |            |                                     |
| Berlingswap (variabel til fast)     | 0             | -3.020         | 3.020         | 0          | 397                                 |
| Berlingswap (fast til fast)         | 0             | 0              | 0             | 0          | 0                                   |
| Berlingswap (fast til variabel)     | -380          | 380            | 0             | 0          | -55                                 |
| <b>Netto eksponering</b>            | <b>-380</b>   | <b>-2.640</b>  | <b>3.020</b>  | <b>0</b>   | <b>342</b>                          |
| <b>Løbende 41-50 år</b>             |               |                |               |            |                                     |
| Berlingswap (fast til fast)         | -429          | -429           | 0             | 0          | 16                                  |
| Berlingswap (variabel til variabel) | 0             | -24.363        | 24.363        | 0          | -304                                |
| Berlingswap (fast til variabel)     | 0             | 0              | 0             | 0          | 0                                   |
| Berlingswap (variabel til variabel) | 0             | 0              | 0             | 0          | 0                                   |
| <b>Total</b>                        | <b>-5.311</b> | <b>-3.311</b>  | <b>0</b>      | <b>0</b>   | <b>351</b>                          |
| <b>Total</b>                        | <b>-4.906</b> | <b>-19.467</b> | <b>29.363</b> | <b>0</b>   | <b>61</b>                           |

\* CFI = Constant Price Index.  
Finansielle aktiver (disponibel) =  
Finansielle aktiver (rentende pengeinstrumenter)  
Finansielle aktiver i alt

Markedsprisen på den med tilknyttede finansielle instrumenter og de finansielle instrumenter, fastlægges som kursændring ved tilknyttede instrumenter af frivillige ændringer i kursen af de finansielle instrumenter med de relevante diskonteringsrenter.

Diskonteringsrenterne fastlægges med baggrund i aktuelle markedsrenter.



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

Document ID:  
CD68CDACB1F148FC9FA8746F33A3B8B9



# Ledelsespåtegning



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

Document ID:  
CD68CDACE1F148FC9FA6746F35A388B9





Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2024 for Metrosekskabet 1/5.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven (regnskabsklasse D) og interessentskabskontraktens bestemmelser om regnskabsaflægning. Det er vores opfattelse, at den valgte regnskabspraksis er hensigtsmæssig, og at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver, finansielle stilling pr. 31. december 2024 samt af resultat af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2024. Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i selskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og finansielle stilling som helhed og en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som selskabet står over for.

Årsrapporten indstilles til interessenternes godkendelse.

København den 28. februar 2025

#### Direktion

Carsten Riis

#### Bestyrelse

Jørn Neergaard Larsen  
(formand)

Michael Vindfeldt  
(næstformand)

Harald Børsting

Helle Bonnesen

Anette Ålm

Marcus Vesterager  
(næstformand)

Birgitte Brinch Madsen

Froels Christian Jakobsen

Kirsten Ejlers Thomsen





# Den uafhængige revisors revisionspåtegning



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

Document ID:  
CD68CDACE1F148FC9FA6746E35A388B9



Til interessenterne i Metroselskabet I/S

## Revisionspåtegning på årsregnskabet

### Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Metroselskabet I/S for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2024, 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 2024 samt af resultatet af Metroselskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2024 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 Bekendtgørelse af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S og Rigsrevisorloven. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet".

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

### Uafhængighed

I henhold til rigsrevisorloven er rigsrevisor uafhængig. Rigsrevisionen har procedurer, der sikrer, at Rigsrevisionens uafhængighed opretholdes, både for Rigsrevisionen som helhed og for de enkelte medarbejdere. Rigsrevisionen er økonomisk uafhængig af de virksomheder, vi reviderer. Vores interne retningslinjer og kvalitetsstyring sikrer, at uafhængigheden vurderes, når Rigsrevisionen får nye opgaver, og at vi årligt indhenter habilitetserklæringer fra alle medarbejdere.

De godkendte revisorer er uafhængig af Metroselskabet i overensstemmelse med International Ethics Standards Board for Accountants' Internationale retningslinjer for revisors etiske adfærd (IESBA Code) og de yderligere etiske krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse krav og IESBA Code.

### 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. Bekendtgørelse af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn 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 regnskabsbrugere 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. Bekendtgørelse af lov

om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S og Rigsrevisorloven, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skæpsis 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 tilsidestætte af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Metroselskabets interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder





eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om Metrokøbskabet evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at Metrokøbskabet 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 udttrykker 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 driften af virksomheden og forvaltningen af de midler, der er omfattet af årsregnskabet. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. Dette indebærer, at vi vurderer risikoen for, at der er væsentlige regelbrud i de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, eller væsentlige forvaltningsmangler i de systemer og processer, som ledelsen har etableret. På grundlag af risikovurderingen fastsætter vi de afgrænsede emner, som vi skal udføre juridisk-kritisk revision eller forvaltningsrevision af.

Ved en juridisk-kritisk revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed, om de dispositioner, der er omfattet af det udvalgte emne, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ved en forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de systemer, processer eller dispositioner, der er omfattet af det udvalgte emne, understøtter skyldige økonomiske hensyn ved driften af virksomheden og forvaltningen af de midler, der er omfattet af årsregnskabet.

Vores revision af hvert udvalgt emne tager sigte på at opnå tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis som grundlag for en konklusion med høj grad af sikkerhed om det pågældende emne. Ved en revision kan der ikke opnås fuldstændig sikkerhed for at opdage alle regelbrud eller forvaltningsmangler. Da vi allene har udført juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af de udvalgte emner, kan vi ikke udtale os med sikkerhed om, at der ikke kan være væsentlige regelbrud eller

væsentlige forvaltningsmangler på områder, der falder uden for de udvalgte emner. 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 28. februar 2025

**Rigsrevisionen**  
CVR: 77866113

Søren Vadsbjær Skov  
Kontorchef

**EV**

Gadkødt revisionspartnerselskab,  
CVR: 30700228

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

Lykke Carilla Skov  
Eksamenschef

Finn Thomsen  
Statsautoriseret revisor  
MNE-nummer: 33691



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

Document ID:  
CD68CDACE17148FC09FA5746F35A388B0

# Bilag til ledelsesberetningen



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

Document ID:  
CD68CDACE1F148FC9FA6746F35A388B9



Metroselskabets langtidsbudget viser forventningerne til den langsigtede økonomiske udvikling i selskabet. Nedenstående langtidsbudget 2025 er vedtaget af bestyrelsen i december 2024.

## Forudsætninger for langtidsbudgettet

Langtidsbudgettet er angivet i løbende priser.

### Indtægter - passagertal og takster

1. Passagertallene er fastlagt med udgangspunkt i passagerprognose baseret på den senest opdaterede trafikmodel. I perioden 2024-2033 er der taget højde for forventet passagerindsparing som følge af COVID-19. Der budgetteres med et passagertal i 2025 på 151 mio. passagerer stigende til 135 mio. i 2025 og 188 mio. i 2033. Passagertallet for 2035 forventes at ligge på 189 mio. passagerer. Efter 2035 svarer passagertallene til den gældende forventning for 2035.
2. Den gennemsnitlige indtægt pr. passager er budgetteret med udgangspunkt i den realiserede gennemsnitlige indtægt pr. passager i 2023. Gennemsnitlig indtægt pr. passager er reguleret til 2025-priser med det udmeldte takststigningslofts virkning på metroens produkter (4 pct.). Den gennemsnitlige indtægt pr. passager er i 2025 budgetteret med 13,04 kr. Den fremtidige realudvikling er desuden baseret på Finansministeriets forventninger til prisudviklingen.

### Driftsomkostninger

3. Driftsomkostningerne for den idriftsatte Metro er estimeret på baggrund af selskabets omkostninger i henhold til drifts- og



vedligeholdelseskontrakterne. For M4 Sydhavn er der taget udgangspunkt i transportsystemkontrakterne.

4. Til imødegøelse af forventelige meromkostninger vedrørende driften af Metroen er der indarbejdet en årlig reserve.

### Investeringer

5. Anlægsbudgetterne for M3 Cityring og M4 Nordhavn er afsluttet i 2020. Endeligt anlægsbudget for M3 Cityringen er på 25,3 mia. kr. (23,6 mia. kr. i 2010-priser). Endeligt anlægsbudget for M4 Nordhavn er på 2,7 mia. kr. (2,9 mia. kr. i 2012-priser inkl. reserver).
6. Anlægsbudgettet for M4 Sydhavn forventes afsluttet i 2024. Endeligt anlægsbudget for M4 Sydhavn er på 8,6 mia. kr. ekskl. korrektionsreserve K2-B (7,3 mia. kr. i 2014-priser).
7. Anlægsinvesteringerne vedrørende selskabets investeringsprogram (kapacitetsudvidelser) ekskl. budget reserveret til 300 er på 1,3 mia. kr. i 2025-priser inkl. reserver.
8. Driftsmobilisering og mobilisering (M4 Sydhavn) er i perioden 2022 - 2027 budgetteret med i alt 191 mio. kr. i 2025-priser.
9. Reinvesteringerne i forbindelse med M3 Cityringen er baseret på forudsætningerne i principaftalen herom og udgør hvert 10. år 326 mio. kr., hvert 25. år 1.470 mio. kr. og efter 50 år herudover 654 mio. kr. i 2025-priser.

10. Reinvesteringerne i forbindelse med M4 Nordhavn er baseret på forudsætninger i udredningen herom og udgør hvert 10. år 43 mio. kr., hvert 25. år 194 mio. kr. og efter 50 år herudover 88 mio. kr. i 2025-priser.
11. Reinvesteringerne i forbindelse med M4 Sydhavn er baseret på forudsætningerne i principaftalen herom og udgør hvert 10. år 95 mio. kr., hvert 25. år 427 mio. kr. og efter 50 år herudover 189 mio. kr. i 2025-priser.
12. Til reinvesterings i forbindelse med M1/M2 er hvert 10. år afsat 381 mio. kr., ca. hvert 25. år 1.545 mio. kr. og efter 50 år 3.090 mio. kr. i 2025-priser.
13. Til finansiering af forventelige meromkostninger i relation til det ibrugtagne anlæg er der indarbejdet en reserve.

### Øvrige forhold

14. Metroen er momsregistreret, hvorfor selskabets indtægter fra driften af Metroen er fratrækket moms, mens momsudgifter ved anlæg af Metroen afløses.
15. Forrentning af gælden er baseret på Finansministeriets renteforventning i august 2024. I forrentningen tages højde for selskabets indgåede finansielle aftaler omkring rentefordækning.





16. Betalingsstille med staten indgår med årlige indbetalinger på mellem 278 mio. kr. til 383 mio. kr. (2019-priser) i årene 2021-2060. Indbetalingerne er indekoreret med Finansministeriets anlægsindeks (forudsættelsesindeks på finansloven)
17. Opregning til løbende priser er baseret på Finansministeriets inflationsforventning i august 2024.



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

Document ID:  
CD68CDACE1F148FC9FA6746E335A38B89





# Langtidsbudget



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

Document ID:  
CD68CDACE1F148FC9FA6746F35A38B89

## Langtidsbudget 2025 for Metroselskabet U/S (levende priser)

Mio. kr.

| År   | Anlægs-<br>investeringer | Reinvesteringer | Deltagerbidrag<br>(BETDA) | Ændring i<br>arbejdskraft | Betaldings-<br>afdrag | Finansielle<br>poster | Liquideheds-<br>værdi | Nettopået<br>priser | Nettopået<br>litteris |
|------|--------------------------|-----------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|
|      |                          |                 |                           |                           |                       |                       |                       |                     |                       |
| 2024 | -1.948                   | -84             | 16                        | 0                         | 416                   | -490                  | -2.200                | -91.969             | -51.249               |
| 2025 | -346                     | -118            | 165                       | 0                         | 143                   | -415                  | 689                   | -33.249             | -33.918               |
| 2026 | -480                     | -63             | 151                       | 0                         | 151                   | -840                  | 775                   | -33.918             | -34.693               |
| 2027 | -1.191                   | -81             | 257                       | 1.548                     | 172                   | -805                  | 308                   | -34.693             | -34.390               |
| 2028 | -182                     | -72             | 427                       | 0                         | 167                   | -801                  | 112                   | -34.390             | -34.531               |
| 2029 | -93                      | -283            | 539                       | 0                         | 500                   | -812                  | 114                   | -34.531             | -34.679               |
| 2030 | -95                      | -48             | 628                       | 0                         | 512                   | -845                  | 155                   | -34.679             | -34.524               |
| 2031 | -96                      | 0               | 719                       | 0                         | 525                   | -873                  | 275                   | -34.524             | -34.250               |
| 2032 | -98                      | -435            | 811                       | 0                         | 559                   | -876                  | 58                    | -34.250             | -34.307               |
| 2033 | -100                     | 0               | 907                       | 0                         | 555                   | -887                  | 174                   | -34.307             | -34.894               |
| 2034 | -102                     | -112            | 948                       | 0                         | 567                   | -874                  | 527                   | -34.894             | -33.407               |
| 2035 | -103                     | -1.663          | 978                       | 0                         | 576                   | -868                  | 1.060                 | -33.407             | -34.488               |
| 2036 | -146                     | 0               | 1.008                     | 0                         | 586                   | -881                  | 165                   | -34.488             | -34.321               |
| 2037 | 0                        | 0               | 1.035                     | 0                         | 597                   | -867                  | 785                   | -34.321             | -33.556               |
| 2038 | 0                        | 0               | 1.054                     | 0                         | 608                   | -851                  | 811                   | -33.556             | -32.716               |
| 2039 | 0                        | -118            | 1.066                     | 0                         | 619                   | -840                  | 527                   | -32.716             | -32.219               |
| 2040 | 0                        | -57             | 1.122                     | 0                         | 630                   | -833                  | 862                   | -32.219             | -31.557               |
| 2041 | 0                        | 0               | 1.157                     | 0                         | 641                   | -788                  | 1.090                 | -31.557             | -30.267               |
| 2042 | 0                        | 0               | 1.186                     | 0                         | 653                   | -681                  | 640                   | -30.267             | -29.625               |
| 2043 | 0                        | 0               | 1.223                     | 0                         | 664                   | -661                  | 1.227                 | -29.625             | -28.399               |
| 2044 | 0                        | 134             | 1.259                     | 0                         | 676                   | -620                  | 1.182                 | -28.399             | -27.217               |
| 2045 | 0                        | -2.390          | 1.300                     | 0                         | 689                   | -627                  | -1.038                | -27.217             | -26.245               |





| Ņ    | Anlage-<br>investīcijas | Schweissungen | Dotnesautat<br>(EBITDA) | Ķendings<br>arīdīssapīals | Betālīng-<br>afīale | Finānsīale<br>īodīale | Līdīdīstī-<br>vīnīng | Netīngānd<br>īrīmo | Netīngānd<br>ūlīrīmo |
|------|-------------------------|---------------|-------------------------|---------------------------|---------------------|-----------------------|----------------------|--------------------|----------------------|
| 2046 | 0                       | 0             | 1.142                   | 0                         | 701                 | -466                  | 1.387                | -28.246            | -28.668              |
| 2047 | 0                       | 0             | 1.305                   | 0                         | 714                 | -429                  | 1.408                | -26.898            | -25.190              |
| 2048 | 0                       | 0             | 1.425                   | 0                         | 726                 | -412                  | 1.540                | -25.590            | -23.850              |
| 2049 | 0                       | -1.043        | 1.471                   | 0                         | 742                 | -402                  | 548                  | -23.850            | -23.302              |
| 2050 | 0                       | -48           | 1.520                   | 0                         | 753                 | -570                  | 1.634                | -23.302            | -21.668              |
| 2051 | 0                       | 0             | 1.567                   | 0                         | 766                 | -521                  | 1.793                | -21.668            | -19.875              |
| 2052 | 0                       | -5.614        | 1.515                   | 0                         | 780                 | -645                  | -3.504               | -19.875            | -23.279              |
| 2053 | 0                       | 0             | 1.605                   | 0                         | 794                 | -836                  | 1.561                | -23.279            | -22.218              |
| 2054 | 0                       | -540          | 1.632                   | 0                         | 809                 | -777                  | 1.504                | -22.218            | -20.719              |
| 2055 | 0                       | 0             | 1.663                   | 0                         | 825                 | -776                  | 1.709                | -20.719            | -19.005              |
| 2056 | 0                       | 0             | 1.691                   | 0                         | 838                 | -707                  | 1.823                | -19.005            | -17.182              |
| 2057 | 0                       | 0             | 1.722                   | 0                         | 853                 | -631                  | 1.904                | -17.182            | -15.278              |
| 2058 | 0                       | 0             | 1.753                   | 0                         | 868                 | -631                  | 1.990                | -15.278            | -13.288              |
| 2059 | 0                       | -463          | 1.784                   | 0                         | 884                 | -506                  | 1.680                | -13.288            | -11.608              |
| 2060 | 0                       | -2.961        | 1.816                   | 0                         | 900                 | -487                  | 752                  | -11.608            | -12.360              |
| 2061 | 0                       | 0             | 1.849                   | 0                         | 0                   | -458                  | 1.391                | -12.360            | -10.969              |
| 2062 | 0                       | -740          | 1.882                   | 0                         | 0                   | -416                  | 726                  | -10.969            | -10.242              |
| 2063 | 0                       | 0             | 1.916                   | 0                         | 0                   | -372                  | 1.546                | -10.242            | -8.698               |
| 2064 | 0                       | -391          | 1.951                   | 0                         | 0                   | -513                  | 1.447                | -8.698             | -7.251               |
| 2065 | 0                       | 0             | 1.986                   | 0                         | 0                   | -251                  | 1.739                | -7.251             | -5.516               |
| 2066 | 0                       | 0             | 2.022                   | 0                         | 0                   | -181                  | 1.861                | -5.516             | -3.675               |
| 2067 | 0                       | 0             | 2.058                   | 0                         | 0                   | -106                  | 1.952                | -3.675             | -1.728               |
| 2068 | 0                       | 0             | 2.095                   | 0                         | 0                   | -37                   | 2.008                | -1.728             | 346                  |





Metsäliikenne OY  
Metsäliikenne OY  
2500 Kouvola  
T: 0511 3700  
Fax: 0511 3700  
Lisäinfo: Metsäliikenne OY  
ISBN 978-95-9237-411-3



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

Document ID:  
CD68CDACE1F148FC09FA8746F35A388B0