



Metroselskabet

Årsrapport 2024

Metroselskabet I/S

Metrovej 5
2300 København S
CVR nr.: 30823699



Indhold

Ledelsesberetning

Forord	3
Strategi – Fremtidens metro	7
Metroen i drift	14
Anlæg af mere metro	18
Økonomi	22
Compliance	30

Bæredygtighedsberetning	38
Klima, miljø og ressourcer	40
Social bæredygtighed	50
Forretningsadfærd	60

Regnskab

Regnskab	61
Noter	70
Ledelsespåtegning	87
Den uafhængige revisors revisionspåtegning	89
Bilag til ledelsesberetningen	93
Langtidsbudget	96

126 millioner passagerer kom hurtigt videre

Metroselskabet har i 2024 leveret et tilfredsstillende resultat før af- og nedskrivninger 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 rejsende nu vil anbefale Metroen til andre, bl.a. fordi 99 pct. af alle Metroens afgang 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 afgang 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 pct. på knap et år. Det bidrager til øget mobilitet i byen og bedre kundeoplevelser særligt i myldretiden.

Til tiden og på budget

Sydhavnsforgreningen 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 Sydhavnsafgrænsningen 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.



Fremtidens metro

Kunderne

NPS
→ **65** (skala fra -100 til +100)

Driftsstabilitet
→ **99,0%**

Klimaaftrykket

Klimaambition
→ **40%**

CO2 per passagerkilometer
→ **3,7 g**

Bygherrerollen

Frontløber inden for
innovation og bæredygtighed
→ **3,6 - 3,8** (skala 1-5)

Nye anlægskontrakter med
CO2-besparende tiltag
→ **14%**

Sikkerheden

Ulykkesfrekvens (sydhavnsprojektet)
→ **7,8** (branchegennemsnit 29,7)

Sygefravær
→ **3,4** (sygedage pr. medarbejder)

eNPS
→ **+33** (skala fra -100 til +100)

Organisation og kompetence

Generel medarbejdertilfredshed
→ **77%**

→ Som forventet

↗ Over forventning

↘ Under forventning

Strategi 2023 – 2026



Strategi – Fremtidens metro

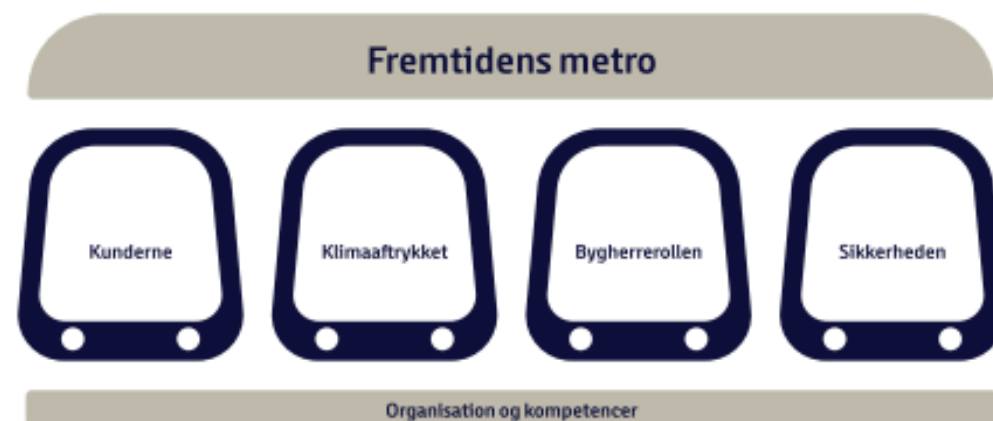


Det overordnede mål i Metro-selskabets forretningsstrategi for perioden 2023 til 2026 er at levere størst mulig samfundsværdi med det mindst mulige klimaaftryk.

I 2023 lancerede Metroselskabet 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 enkelhed, pålidelighed, korte rejsetider, høj komfort og lav klimabelastning.

De fem strategiske fokusområder – Kunderne, Klimaaftrykket, Bygherrerollen, Sikkerheden samt Organisation & kompetencer – udgør fortsat kernen i arbejdet med at opfylde fremtidens krav og forventninger. Og de primære fokusområder for strategien er fortsat at sikre indtjeningen via passagervækst, fremtidssikre kvaliteten 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: Det strategiske hus fra Metroselskabets forretningsstrategi 2023-2026.

"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."



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 mod langtidsmålet om 188 mio. passagerer i 2033 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 kundernes 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 DSB. 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 appen i 2024.

Ved 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 et antal gratis rejser i en periode, hvilket gjorde det nemt at opleve Metroens fordele. Appen 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 afgang til 95 sekunder i myldretiden, hvilket har betydet reduceret trængsel.

Med Metroens behov for vedligeholdelse, reinvesteringer 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. afsøges 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 tillid til Metroen som et sikkert transportmiddel – set i lyset af de krav der stilles fremover, når det gælder både cybersikkerhed og klimaforandringer.

Vurdering og fremadrettet indsats

Flere kunder valgte Metroen til i 2024, og kundernes 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 Sydhavnsforlængelsen. Dette understreger behovet for fremadrettet fokus på at opretholde kundetilfredsheden, samtidig med at Metroens behov for vedligehold 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
↗ 65

Driftsstabilitet
→ 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 CO₂ 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 fælles sikring af hovedstadsområdet.

Væsentligste indsatser og resultater

Anlægsfasen udgør den største kilde til Metroens CO₂-udledninger (ca. 70 pct.), og for den mulige nye metrolinje M5 er der ved hjælp af designoptimeringer nu identificeret en samlet mulig CO₂-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 CO₂-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 vedligeholdscetret 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 procents 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 CO₂-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%

CO₂ 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 Valby, der blev leveret inden for aftalt tid og budget samt med de ønskede gevinster. 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 CO₂-udledninger samt optimerede designløsninger.

CO₂-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 Sydhavnsforlængelsen til tid, pris og kvalitet samt via det ambitiøse arbejde med ECI på Nordhavnsforlængelsen.

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

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

Når det gælder andelen af relevante kontrakter med CO₂-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 CO₂-tiltag

↗ 14%



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 forholdsvis 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 præfabrikerede 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 nulpunktmålingen 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 læringere herfra kommer fremtidige projekter til gode.

Indtil næste store anlægsprojekt vil fokus i strategiperioden være på at løfte sikkerhedskulturen i driften og på reinvesteringsprojekter – 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.

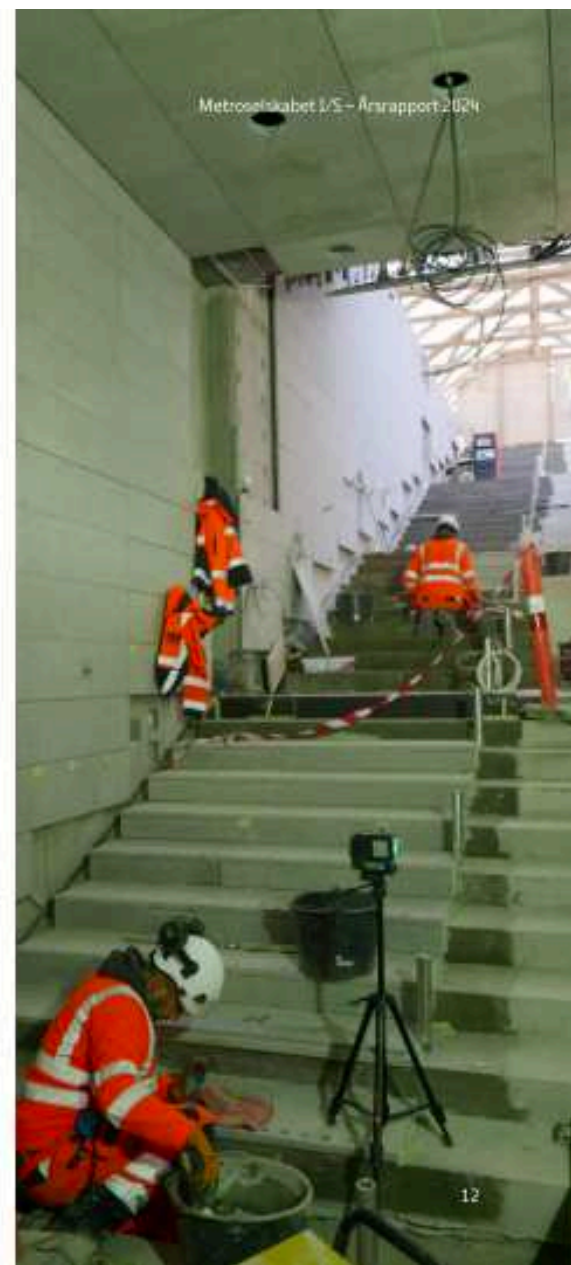
Sikkerheden

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 medarbejders 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 kræfter, 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 hjørnesten 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 strategic workforce 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

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



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 126 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 skyldtes flere faktorer. For det første blev årets passagertal præget af den nedlukning af M3/M4, som var nødvendig i første halvår for at koble Sydhavnsafgrænsningen på metronettet. Og for det andet er der fortsat strukturelle forhold såsom 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

Åbningen af M4-forlængelsen til København Syd i slutningen af juni 2024 blev mødt med stor interesse blandt passagererne, og antallet af passagerer oversteg 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-åbningen betød 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 og efterfølgende måneder sammenlignet med samme måneder i 2023. I andet halvår af 2024 har 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 forudset.

Kunderne strømmede til de nye stationer på M4 fra første dag. Her er det Mozarts Plads på Øbringsøstagen.





Derfor besluttede Metroselskabets 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

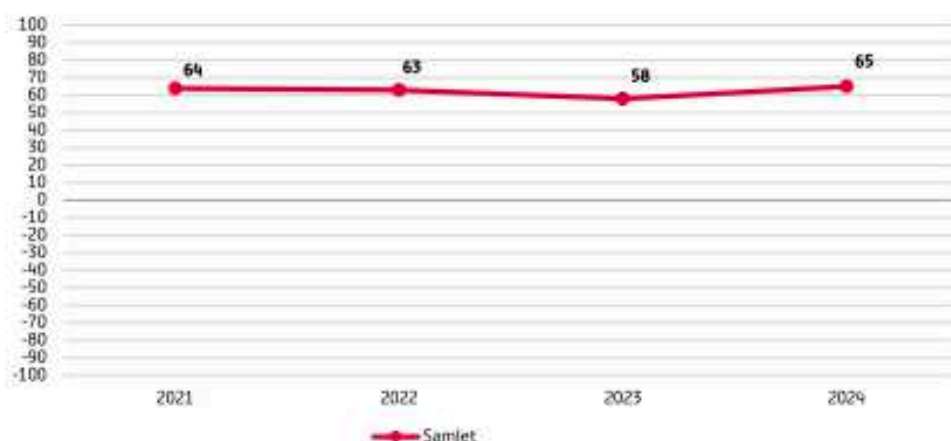
Metroselskabet er afhængigt af tilfredse kunder. Det er en grundsten i selskabets virke og en stærk indikator for den fremtidige udvikling i antallet af rejsende med Metroen.

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

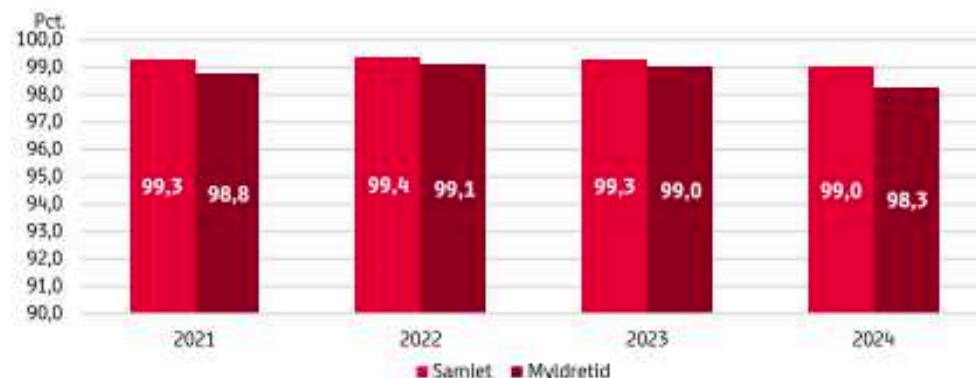
Kundernes tilfredshed med rejsen er fortsat høj og befinder sig på 96 pct. i 2024, hvilket er et fald på to procentpoint sammenlignet med 2023.

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 Metroselskabet 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 myldretiden. Driftsstabiliteten udregnes ved at sammenholde antallet af faktiske afgang i forhold til antallet af planlagte afgang.

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

I maj 2024 blev tredjegerationstogenes software dog opdateret, hvilket har styrket togenes performance markant. For M3/M4 skyldtes faldet i driftsstabilitet primært komplikationer op til åbning af Sydhavnsforgreningen. 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, så der nu kører 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.

Arbejdet med en yderligere potentiel kapacitetsforøgelse vil fortsætte hen over de næste år.

“I oktober 2024 blev kapaciteten endnu engang øget, så der nu kører 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

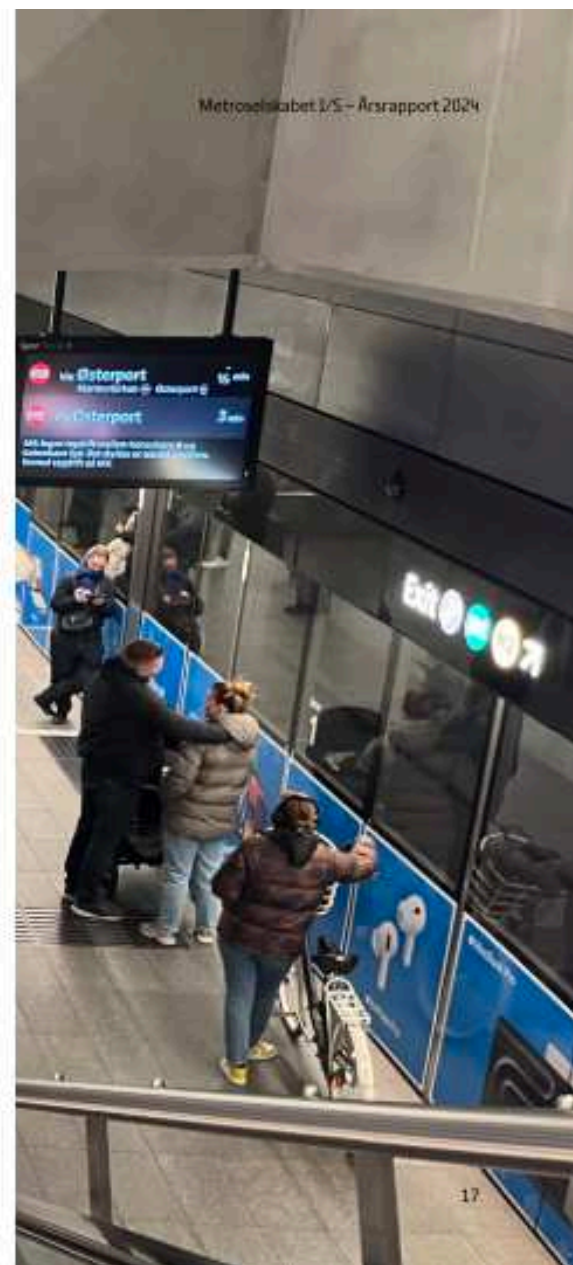
Også når det gælder reinvesteringer i det nuværende metrosystem, har der været mange projekter i gang i 2024.

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, Gammel Strand og Frederiksberg Allé for at sikre, at afgangsskærmene altid er synlige, når passagererne 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 passagererne, 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 det er nemmere for kunderne at orientere sig, når de ankommer til metrostationen. Her på Kongens Nytorv.





Anlæg af mere metro



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



Snores hilpes til de nye stationer den 22. juni 2024 på Mozarts Plads.

store og små udfordringer på et så komplekst anlægsprojekt, og der er igangsat en ekstern evaluering af, hvilke faktorer der præcist har 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

Øresundstogene samt en gangtunnel under sporene, som forblinder Felager og Grønttorvet 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 føjet 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, v/Levantkaj og v/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

Mere end 200 mennesker mødte op i Islands Brygge Kulturhus for at blive klogere på miljøkonsekvensvurderingen af den mulige kommende metrolinje M5.



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 høringsvar, 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 slutskakten nord for København H med det formål at tillægge 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 rummer tre byggefeltet med forslag om boliger på op til 18.000 m² og 22.000 m² erhverv, herunder evt. et hotel. Blandingen af arbejdspladser, hotel, boliger og butikker, levende byrum, nemme adgangsforhold 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 rejsende 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. Kreativiteten og opfindsomheden 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 idéer kom på bordet til borgermødet om udviklingen af området omkring København Syd, der bliver et nyt stort offentligt trafikknudepunkt.



Økonomi



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 pct.

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 Sydhavnsforgreningen 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.

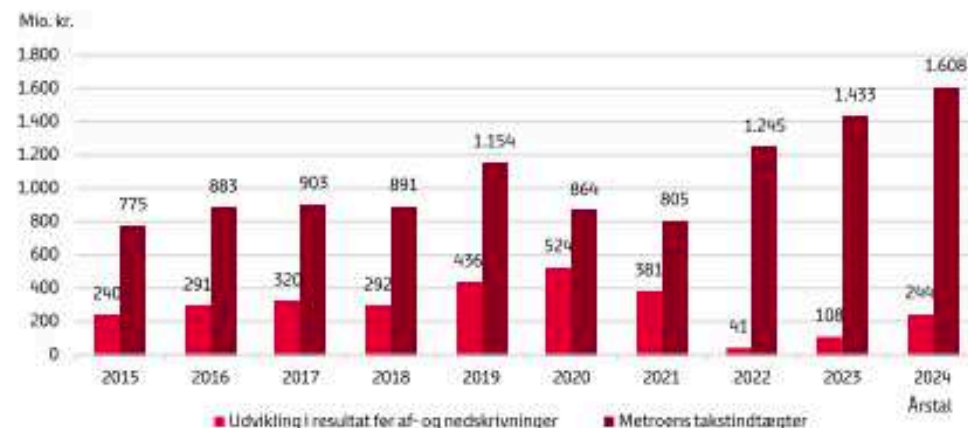
Derudover afspejler passagertallet en række strukturelle forhold. Covid-19-pandemien betød en udskydelse af passagertilgangen til M3 og har siden medført ændringer i passagerernes adfærd, særligt i forhold til hjemmearbejde. Derudover har der været færre skift fra S-tog, regional- og fjerntog til metro, 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 passagerpotentiallet, 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 2.083 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 Metroselskabet

Metroselskabet 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 Metroselskabet ikke modtager årlige tilskud, 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 eksterne 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 renteaftækning, udgjorde en indtægt på 229 mio. kr. Reguleringen afhænger af årets udvikling i markedsrenten i forhold til renterne i selskabets aftaler om renteaftækning. Aftækningen 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.

Passagerindtægterne blev i 2024 på 1.608 mio. kr. Det er 179 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 idriftsatte metro, da disse vil udgøre en samlet pengestrømsfrembringende enhed. De fremtidige pengestrømme, der indgår i kapitalværdien, er baseret på selskabets gældende langtidsbudget og dets indarbejdede forventninger, jf. bilag til ledelsesberetningen, samt forventningerne til renteniveauet. Ved opgørelsen af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi.

Ultimo 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 renteafdækning af en stor del af selskabets gæld ved aftaler om enten en fast rente eller en inflationsafhængig rente. Løbetiden er fastlagt med udgangspunkt i selskabets forventninger til gældsafvikling. På samme måde som ved værdiansættelsen af Metroen faldt 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 værdiansættelserne 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 ¹⁾	695	8.189	10.413
Investeringsprogram M1/M2	75	859	2.538
Investeringsbudget øvrig Metro	189	772	1.229
I alt	959	9.820	14.180

1). Inkl. korrektionsreserver



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.

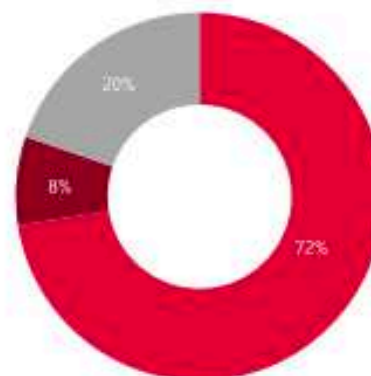
Det samlede anlægsbudget for M4 Sydhavn på 10,4 mia. kr. inkl. korrektionsreserve (2024-priser) er baseret på de indgåede store anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet. Pr. 31. december 2024 var der afholdt omkostninger og investeringer på 8,2 mia. kr. på projektet.

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.

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.

Årets investeringer i 2024 fordelt på igangværende anlægsprojekter

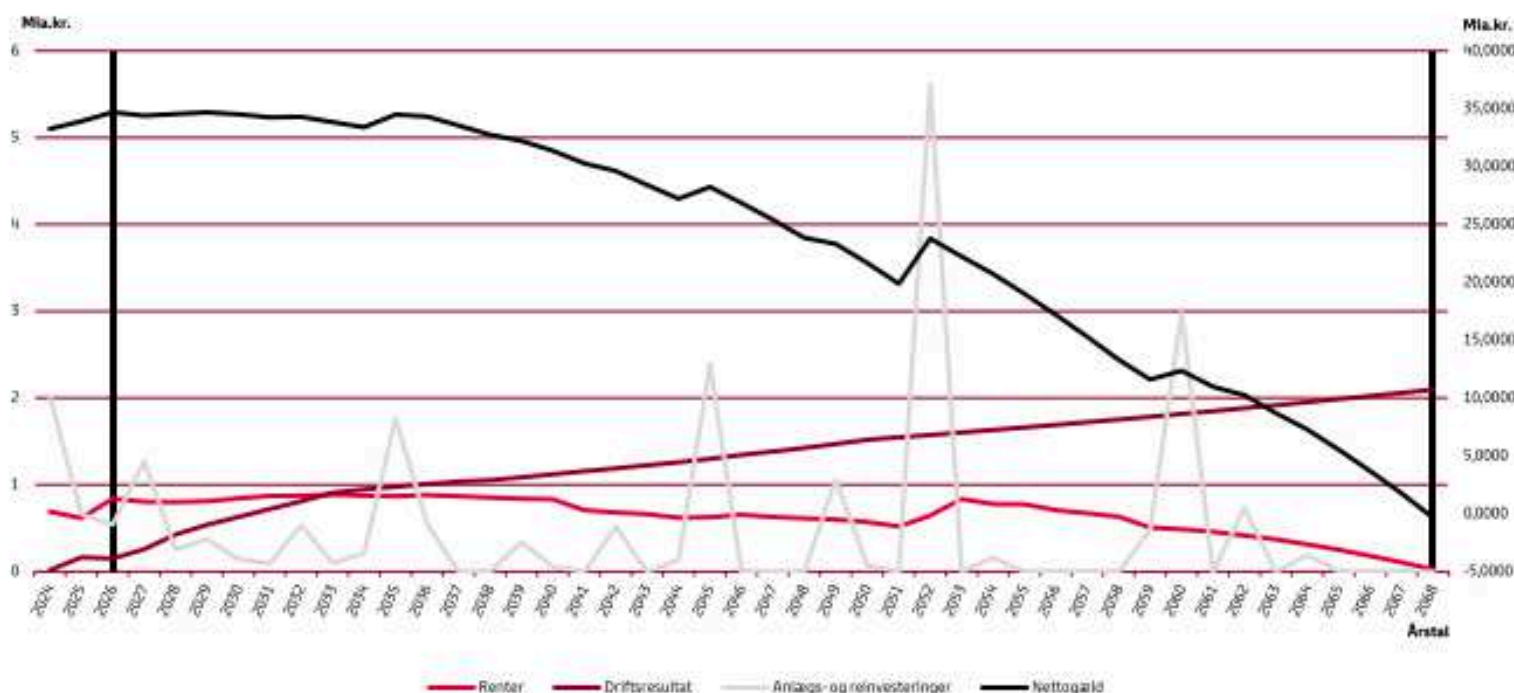


- Sydhavn
- Investeringsprogram M1/M2
- Øvrige investeringer

Anlægget af M4 til Sydhavn og Valby blev afsluttet i 2024.



Langtidsbudgettet



Langtidsbudgettet er baseret på en række forudsætninger vedrørende renteudvikling, passagerantal, 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.

Nøgletal

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



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 været større end driftsoverskuddet fra Metroen i drift.

Mål- og nøgletal

	2020	2021	2022	2023	2024
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

Note:

Nøgletallene er tilpasset for 2020 i forhold til afskaffelse af dobbeltfaktormodellen, 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 ekstraordinære forhold) divideret med antal passagerer.

Driftsomkostninger pr. passager: (Metroens driftsomkostninger - Metroens driftsindtægter) divideret med antal passagerer.

Rentedækningsgrad: EBITDA divideret med finansielle poster med likviditetsmæssig virkning.

Tilpasset rentedækningsgrad: EBITDA korrigeret med statens årlige betalinger i henhold til betalingsaftale divideret med finansielle poster med likviditetsvirkning.

Tilpasset rentedækningsgrad udgjorde 1,2 for 2024 mod 0,9 i 2023. Den tilpassede rentedækningsgrad afspejler selskabets faktiske evne til at kunne afdrage på gælden 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.

Metroselskabets anlægsentreprenør på M3 Cityringen, CMT, har i januar 2020 fremsendt deres slutregning, hvor deres fremsatte krav er samlet. Slutregningen indeholdt krav på i alt ca. 6,0 mia. kr. Heraf vedrørte ca. 3,1 mia. kr. krav, hvor der er et betalingsmaksimum på ca. 1,8 mia. kr. De resterende ca. 2,9 mia. kr. omfatter krav med et betalingsmaksimum på ca. 56 mio. kr. Kravene er indbragt for Voldgiftsretten.

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

I den verserende voldgiftssag afgav Metroselskabet 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 Metroselskabet afleverede sit gensvar (duplik) den 5. april 2024. Selskabet forventer nu, at parterne udveksler processkrifter til forberedelse af den mundtlige behandling af sagen i voldgiftten i april-juni 2025. Metroselskabet har arbejdet sammen med sine advokater på duplikken, som ikke giver selskabet anledning til at ændre sin hidtidige opfattelse. Det er således fortsat Metroselskabet og dets advokaters vurdering, at CMT's krav i voldgiftssagen i alt væsentlighed må afvises og derfor – med forbehold for sædvanlig procesrisiko – ikke giver grundlag for ekstrabetaling til CMT.

I 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. Metroselskabet 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

Metroselskabets bestyrelse har fastlagt de overordnede procedurer og kontroller på de væsentligste områder i relation til regnskabsaflæggelsen. Den gældende regnskabsinstruks beskriver den

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

Rapporteringen omfatter kvartalsvis økonomirapportering til 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 passagertallet er budgetteret med et fortsat passagerindsving for M3/M4 i årene frem til og med 2033.

Selskabets takstindtægter 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 nettoomsætning	1.294	1.473	1.519	1.492	1.945	1.936	1.754	1.670	1.906	2.326
Resultat før af- og nedskrivninger	240	291	320	292	436	524	381	41	108	244
Af- og nedskrivninger	-3.531	-708	-567	215	-516	-1.430	-12.657	-3.197	-234	-625
Resultat før finansielle poster	-3.291	-417	-247	507	-81	-906	-12.275	-3.156	-126	-582
Finansielle poster	-229	-337	-363	-322	-325	-330	-380	-668	648	1.343
Resultat før markedsværdiregulering	-3.520	-754	-610	184	-406	-1.236	-12.656	-3.824	523	961
Markedsværdiregulering	825	-1.562	695	-143	-2.175	-1.538	931	7.682	-239	229
Årets resultat	-2.695	-2.316	85	42	-2.581	-2.775	-11.725	3.858	284	1.190
Balancesum	17.308	23.270	24.851	30.380	38.771	41.210	41.532	36.608	36.161	38.824
Årets investering i metro	3.842	4.654	2.875	3.392	3.616	2.207	1.812	1.450	1.164	960
Langfristet gæld	13.287	22.895	22.078	27.696	37.555	41.795	37.806	30.326	32.620	29.787
Egenkapital	737	-1.579	-1.495	-1.007	-3.347	-5.639	-2.446	1.413	1.697	2.887
Korrigeret egenkapital*	4.580	3.825	3.215	3.846	3.680	2.927	5.190	1.366	1.889	2.850
Soliditetsgrad	4%	-7%	-6%	-3%	-9%	-14%	-6%	4%	5%	7%
Korrigeret soliditetsgrad	26%	16%	13%	13%	9%	7%	12%	4%	5%	7%
Overskudsgrad	19%	20%	21%	20%	22%	27%	22%	2%	6%	10%
Overskudsgrad af metrodrift	22%	23%	25%	23%	26%	31%	24%	3%	6%	12%
Afkastgrad	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	1%
Antal passagerer (mio)	57	61	63	65	79	64	73	108	120	126
Antal medarbejdere (ultimo)	289	325	330	338	332	333	324	339	386	420

Note:

Soliditetsgrad = kapitalindestående x 100 / samlede aktiver

Korrigeret soliditetsgrad = kapitalindestående ekkl. markedsværdiregulering x 100 / samlede aktiver

Overskudsgrad = resultat før af- og nedskrivninger x 100 / årets nettoomsætning

Overskudsgrad af metro i drift = resultat før af- og nedskrivninger x 100 / indtægter i alt for den idriftsatte Metro

Afkastgrad = resultat før af- og nedskrivninger x 100 / aktiver i alt



Compliance



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 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 afhjulpet i forbindelse med reinvesteringer, er, at arbejdet kan påvirke driftspålideligheden og derigennem 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 datalake til analyseformål. Disse analyser udføres pt. ikke med algoritmebaseret software eller robotteknologi, og derfor skønner selskabet, at behovet for etiske overvejelser i denne sammenhæng er begrænset.

Denne tilgang sikrer, at Metroselskabet overholder relevante lovkrav, samtidig med at det opretholder en pragmatisk og omkostningseffektiv tilgang til dataetik, indtil 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 I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

Metroselskabet drives på et forretningsmæssigt grundlag og skal bl.a. stå for drift og vedligehold af og sikre reinvesteringer 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 Letbane I/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 banearialet 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 revisionskomitèen, tre møder og et seminar i risikokomitèen.

Omkring 10.000 mennesker var forbi Mozarts Plads på Minningsdagen for M4-fortængen til Sydhaan og Valby.





Metroselskabets bestyrelse

Jørn Neergaard Larsen

F. 1949



Tiltrådt 12. januar 2017

Valgperiode udløber senest 30. april 2025

Formand for bestyrelsen

Formand for risikokomiteén

Formand for vederlagskomiteén

Udpeget af staten v/transportministeren

Vederlag for 2024: 545.000 kr.

Jonas Bjørn Jensen

F. 1986



Tiltrådt 6. maj 2022

Fratrådt den 31. januar 2024

Valgperiode udløber 31. december 2025

Næstformand

Medlem af risikokomiteén

Medlem af vederlagskomiteén

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 Trykshedsgruppen smba

Marcus Vesterager

F. 1991



Tiltrådt 1. februar 2024

Valgperiode udløber 31. december 2025

Næstformand

Medlem af risikokomiteén

Medlem af vederlagskomiteén

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 Vejnavnenævn

**Michael Vindfeldt**

F. 1981



Tiltrådt 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

Vederlag for 2024: 390.000 kr.

Tillidshverv

- Næstformand i Hovedstadens Beredskab
- Lokalrådet for Frederiksberg
- Kredsrådet for Københavns Politi
- KL's repræsentantskab
- KL's Klima og Miljøudvalg
- Arbejdernes Landsbank, det rådgivende repræsentantskab
- KKR (KL's Kommunekontaktudvalg for Region H)
- KKU (KL's Kommunekontaktudvalg for Region H)
- Formand for Historisk Topografisk Selskab

Birgitte Brinch Madsen

F. 1963



Tiltrådt 1. april 2014

Valgperiode udløber senest 30. april 2026

Bestyrelsesmedlem

Formand for revisionskomiteen

Medlem af vederlagskomiteen

Direktør

Udpeget af staten v/transportministeren

Vederlag for 2024: 258.000 kr.

Tillidshverv

- Formand for bestyrelsen, RUM A/S
- Formand for bestyrelsen, DELPRO A/S
- Formand for bestyrelsen, Milton Huse A/S
- Næstformand i bestyrelsen, DEIF A/S
- Næstformand 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



Tiltrådt 1. april 2014

Valgperiode udløber senest 30. april 2026

Bestyrelsesmedlem

Udpeget af staten v/transportministeren

Vederlag for 2024: 147.000 kr.

Helle Bonnesen

F. 1963



Tiltrådt 1. januar 2022

Valgperiode udløber 31. december 2025

Bestyrelsesmedlem

Medlem af revisionskomiteen

Udpeget af Københavns Kommune

Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

Vederlag for 2024: 184.000 kr.

Tillidshverv

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

**Troels Christian Jakobsen**

F. 1969



Tiltrådt 6. maj 2021

Valgperiode udløber 31. december 2025
BestyrelsesmedlemUdpeget af Københavns Kommune
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation
Vederlag for 2024: 147.000 kr.

Tillidshverv

- Medlem af Teknik- og Miljøudvalget
- Bestyrelsesmedlem i ARC

Kirsten Eljena Thomsen

F. 1970



Tiltrådt 12. februar 2021

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

F. 1982



Tiltrådt 1. januar 2022

Valgperiode udløber 31. december 2025
BestyrelsesmedlemValgt af medarbejderne i Metroselskabet
Sekretær
Vederlag for 2024: 147.000 kr.**Lone Loklindt**

F. 1960

Udpeget af Frederiksberg Kommune
Suppleant

**Bestyrelsens evalueringsprocedure**

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

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

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

Deltagelse i bestyrelses- og komite-møder 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
Birgitte Brinch Madsen	8/8	3/3	
Harald Børsting	8/8		
Helle Bonnesen	7/8	2/3	
Troels Christian Jakobsen	8/8		
Kirsten Eljona Thomsen	8/8		
Anette Alm	3/8		



Metroselskabets direktion

Selskabets direktion:

Carsten Riis
F. 1976
Administrerende direktør

Selskabets direktion supporteres af yderligere fire direktører:

Erik Skotting
F. 1957
Direktør
Fratrædt 30. september 2024

Rebekka Nymark
F. 1970
Direktør

Hanne Tærsebøl 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 ift. de anbefalinger, der er til god selskabsledelse i statens ejerskabspolitik (senest opdateret 2015) og anbefalinger for god selskabsledelse fra Komitéen for God Selskabsledelse (senest opdateret december 2020).

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

Testen for 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).



Bæredygtighedsberetning



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

På M4 Sydhavn-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 retningslinjer og politikker for god forretningsadfærd.

Metroselskabets strategiske prioriteter inden for bæredygtighed såvel som generelt fastlægges af selskabets bestyrelse. Derudover har bestyrelsens revisions- og bæredygtighedskomite (tidl. revisionskomite) en central rolle i forhold til selskabets CSRD-compliance, som komiteen er ansvarlig for. Endelig sidder bestyrelsens risikokomite 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 deltager i arbejdet med en forundersøgelse af stormflodbekæmpelse i København sammen med en række andre centrale aktører. Foto: Sund og Bælt.

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 CO₂-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.

CO₂

CO₂ er en af en række drivhusgasser, der er omfattet af drivhusgasprotokollen. Metroselskabet anvender i denne rapport betegnelsen CO₂ for det, der teknisk kaldes CO₂-ækvivalenter, som er en fælles enhed for de drivhusgasser, der bidrager til den globale opvarmning.

Selv når der tages højde for CO₂-udledningerne forbundet med anlægget af en metro, er klimaaftrykket fra en metrojælse 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 CO₂-aftryk per rejst personkilometer.

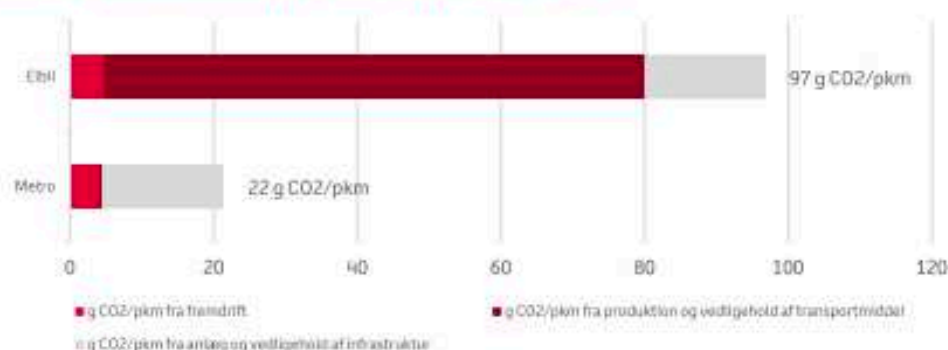
Metroselskabets klimaindsats

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 CO₂-aftryk.

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

Beregnet klimapåvirkning for Metro og elbil i København



Figuren viser den beregnede klimapåvirkning fra elbil og Metro, oggjort i g CO₂/personkilometer (pkm), når der tages højde for energi til fremdrift, produktion og vedligehold af transportmidlet samt anlæg og vedligehold af vejinfrastruktur. Elbilberegningerne er lavet med brug af værktøjet Car Calculator, udviklet af PSI (Paul Scherrer Institute). Værktøjet er bl.a. baseret med data fra DTU's Transportmiddelregistret (2023). Metroberegningerne er baseret på data vedrørende M1/M2. Denne version af figuren er opdateret i 2024. Metroselskabet opdaterer løbende figuren med bedst tilgængelige data.

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 eftersikringstiltag.

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

Klimamål

Energiforbruget fra stationer og støttefunktioner på M1/M2 skal i 2026 være reduceret 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 driftsoperatoren
- Egen elregning

Metroselskabet arbejder også løbende med at efter sikre 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 et evt. behov for eftersikring ved grundvandssstigninger.

Metroen i drift

Det samlede energiforbrug i metroen i 2024 er på niveau med 2023. Det samlede CO₂-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 Østdanmark i 2024. CO₂-aftrykket pr. passagerkilometer forblev dog på 3,7 g CO₂ (også 3,7 i 2023), hvilket afspejler et øget antal passagerer i 2024.

Udledninger fra Metroen

3,7 g CO₂

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

Metroselskabet har en målsætning om at reducere energiforbruget fra stationer og kontrol- og vedligeholdelsescentret 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 rein investeringsbehov 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
- CO₂ som parameter fra tidlige projektfaser (foranalyse)
- Løsningsforslag præsenterer CO₂ på lige fod med øvrige beslutningsparametre.

Datagrundlag

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

**Anlæg og nye linjer**

Metroselskabet 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.

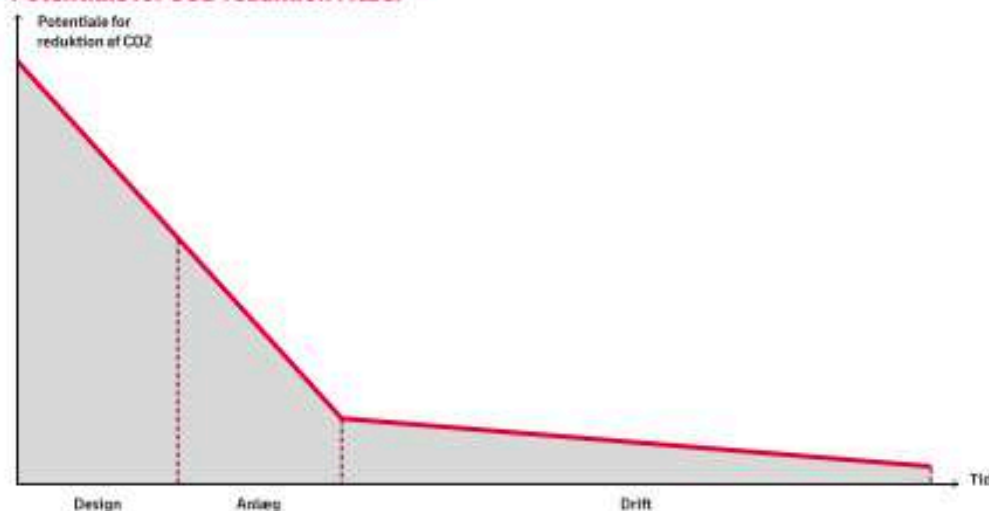
Disse designvalg skal ikke kun bidrage til at nedbringe klimaaftrykket fra anlægsfasen, men også understøtte en lav-emissionsdrift.

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 CO₂-aftrykket med ca. 40 pct. i forhold til tidligere metroprojekter. Den samlede udledning forbundet med M5 vil således være mellem 153.000 og

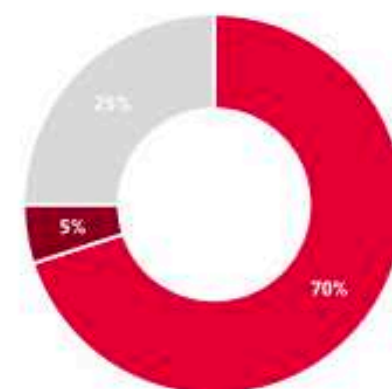
394.000 ton CO₂, alt afhængig af linjeføring. Reduktionen er blandt andet drevet af et mindre forbrug af beton og stål ved anlæg af tunneler og stationer.

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

Metroselskabet har en ambition om, at relevante anlægskontrakter fremover skal indeholde CO₂-besparende tiltag. I 2024 indeholdt én ud af syv indgåede anlægskontrakter CO₂-besparende tiltag (14 pct.), og erfaringer opsamles løbende for at forbedre kommende kontrakter.

Potentiale for CO₂-reduktion i faser**Metroens klimaaftryk over 100 år**

Baseret på den eksisterende metro



■ Anlæg ■ Drift ■ Reinvestering

Anlæg af metro har historisk været den største kilde til CO₂-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 CO₂, 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 CO₂-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 CO₂ 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 markedspriserne udvikling stor indflydelse på selskabets beregnede aftryk i dette scope.

CO₂ pr. medarbejder

2022	2023	2024
7,3	7,8	7,8

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	Note	2020	2021	2022	2023	2024	Kommentar
Energiforbrug	1						
Energi fra samlet drift MWh		64.141	70.371	68.496	69.154	69.416	
Energi til fremdrift af tog MWh		39.524	41.354	43.190	44.998	43.321	Faldet skyldes et mindre forbrug af strøm på M3M4, som følge af lukningen i to uger i februar
Strømforsbrug (Metrovej 5) MWh	-	596	601	581	513	460	
Varmeforsbrug (Metrovej 5) MWh	-	976	1.027	891	733	514	
Energieffektivitet (drift)	2						
Samlet energiforsbrug pr. kørt kilometer kWh per togkilometer		6,61	6,33	6,05	6,16	6,02	
Energi til fremdrift af tog pr. kørt kilometer kWh per togkilometer		4,07	3,72	3,82	4,01	3,76	
Samlet energiforsbrug i forhold til driftsindtægter MWh per tusinde kroner tjent		0,038	0,046	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	
Klimapåvirkning fra drift og anlæg	3						
CO ₂ -udledninger til fremdrift af tog pr. kørt passagerkilometer* g CO ₂ e per passagerkilometer		12,90	9,50	6,40	3,74	3,75	Der er sket en justering af 2023-tallet, som følge af en ændret emissionsfaktor (tidl. 4,8)
CO ₂ -udledninger relateret til anlægsaktiviteter ton CO ₂ e				246	2063	1.017	
Klimapåvirkning - egen organisation	4						
Scope 1 ton CO ₂ e		-	12	16	13	7	
Scope 2 ton CO ₂ e		-	149	137	92	48	
Scope 3, eksklusive rådgiverydelser ton CO ₂ e		-	-	1.514	1.981	2.413	
Scope 3 – rådgiverydelser ton CO ₂ e		0	-	518	588	478	
Samlet CO₂-udledning for egen organisation ton CO₂e		-	-	2.185	2.675	2.947	
CO₂-intensitet - egen organisation	5						
CO ₂ per medarbejder ton CO ₂ e per medarbejder		-	-	7,28	7,75	7,82	
CO ₂ per kvadratmeter ton CO ₂ per m ²		-	-	0,27	0,33	0,37	
CO₂-udledning fra tjenesterejser	6						
CO ₂ fra al tjenesterejse ton CO ₂ e		9	12	55	55	67	
Heraf fly ton CO ₂ e		1	2	35	32	50	



Note 1 Energiforbrug

Nøgletallene "Energi til fremdrift af tog" og "Energi fra samlet drift" vedrører det samlede strømforbrug (i MWh) forbundet med driften af den eksisterende Metro (M1-M4). Det vil sige kørestrøm og strøm på stationer og kontrol- og vedligeholdelsescentre for alle fire linjer. Desuden er andelen af kørestrøm (til fremdrift af tog) separat opgjort. Nye målere på M3/M4 i 2023 har betydet en forskydning i fordelingen af kørestrøm og den øvrige strøm, hvilket kan påvirke sammenligneligheden med de historiske tal på flere af nøgletallene vedrørende energiforbruget fra Metroen i drift.

Note 2 Energieffektivitet

Energieffektivitet for fremdrift af tog

Viser strømforbruget (i kWh) for hver kilometer, som metrotogene kører. Nøgletallene tager højde for det samlede strømforbrug på alle metrolinjer, dvs. kørestrøm og øvrig strøm. I tillæg vises nøgletal, der kun tager højde for kørestrømmen.

Energieffektivitet i forhold til driftsindtægter

Nøgletallene beskriver, hvor meget omsætning (Lkr.) der genereres set i forhold til energiforbruget (MWh), og beregnes ved at dividere det samlede energiforbrug (MWh) med regnskabsposterne takstindtægter og driftsindtægter (Lkr.).

Jo mindre tallet er, desto mere indtægt genereres pr. anvendt energienhed. Nøgletallet er et udtryk for, hvor energieffektiv Metroen er per tjent krone. Årets takst- og driftsindtægter fremgår af regnskabet i årsrapporten. Det bemærkes, at der tillige medregnes kompensation fra staten som følge af

COVID-19 i indtægtsgrundlaget for opgørelsen for 2020 og 2021. Kompensationen i 2020 og 2021 indgår i regnskabsposten "andre driftsindtægter", der for de øvrige år ikke indgår i beregningen af nøgletallet.

Oversigten viser nøgletal, der tager højde for det samlede strømforbrug (dvs. kørestrøm og øvrigt strømforbrug), samt nøgletal, der kun tager højde for kørestrøm.

Note 3 Klimapåvirkning fra drift og anlæg

CO₂-udledninger til fremdrift af tog pr. kørt passagerkilometer

Der er ingen direkte CO₂-udledninger (scope 1) forbundet med fremdriften af Metroens tog, da de er eldrevne. Der er dog udledninger forbundet med produktionen af den el (scope 2), som forbruges i forbindelse med kørsel. Energiforbruget (elforbruget) kan omregnes til CO₂-udledning, baseret på emissionsfaktorer for de energikilder, der indgår i det danske el-mix. Klimapåvirkningen fra el er beregnet med den foreløbige emissionsfaktor for el for 2024 for Østdanmark.

Metroselskabet har valgt at medtage scope 2-udledningerne i opgørelsen, da det efter selskabets opfattelse giver det mest fuldstændige og retvisende billede for udledninger relateret til metrodrift. Det er dog vigtigt at være opmærksom på, at det ikke er alle transportaktører, der tager udgangspunkt i denne metode.

Nøgletallet viser herefter, hvor mange gram CO₂ der udledes per kørt passagerkilometer, når der tages udgangspunkt i energiforbruget forbundet med kørsel (fremdrift) for det samlede metrosystem (dvs. M1-M4).

CO₂-udledninger relateret til anlægsaktiviteter

Metroselskabet har ikke historisk udarbejdet klimaregnskab for sine anlægsprojekter, men er begyndt at udarbejde dette for de seneste to indgående kontrakter på Sydhavnsprojektet, der blandt andet vedrører et nyt omstigningsområde og en transfertunnel på København Syd. De opgjorte udledninger vedrører således alene disse dele af projektet og ikke det samlede Sydhavnsprojekt. Opgørelsen er baseret på forbrugsdata fra entreprenørerne på de to kontrakter og omfatter brændstof, beton og stålprodukter (samt strømforbrug på den seneste af de to kontrakter). Arbejdet på de to kontrakter er startet op i løbet af hhv. 2022 og 2023.

Note 4 Klimapåvirkning - egen organisation

Disse nøgletal beskriver de væsentligste elementer fra Metro-selskabets klimaregnskab for egen organisation, defineret som selskabets administrative aktiviteter, herunder driften af selskabets kontorfaciliteter på Metrovej 5, 2300 København S. Regnskabet omfatter således kontorinventar- og artikler, rejser og transport, fødevarer, events, serviceydelser og uddannelse, mv. Klimaaftrykket for selskabets anlægsaktiviteter er ikke indeholdt i dette regnskab, ligesom driftsaktiviteter afholdt af selskabets driftsoperatører heller ikke er det.

Nøgletallene viser den samlede klimapåvirkning (målt i CO₂-ækvivalenter, CO₂e) forbundet med aktiviteter og forbrug i administrationen på Metrovej. Nøgletallene er fordelt på scope 1, 2 og 3, i henhold til Drivhusgasprotokollen. For scope 3 er rådgiverydelser opgjort særskilt. Nøgletallene dækker ikke klimapåvirkningen ifm. anlægsaktiviteter og reinvesteringer. Til at beregne klimapåvirkningen fra administrationen anvendes forbrugsdata indhentet i fysiske enheder (f.eks. kWh strøm, M3 drikkevand eller kg oksekød) og monetære enheder (kroner brugt på f.eks. rengøring eller hårde

hvidevarer). Data i monetære enheder er anvendt, når fysiske opgørelser ikke har været tilgængelige. Dette gælder særligt scope 3 data for indkøb af varer og services.

Note 5 CO₂-intensitet – egen organisation

Det vurderes, at op mod 100 pct. af Metroselskabets forbrug og aktiviteter forbundet med administrationen er reflekteret i klimaregnskabet, da der er taget udgangspunkt i årets regnskabsdata. Til at beregne klimapåvirkningen fra forbrug anvendes bl.a. emissionsfaktorer fra EXIOBASE samt miljødeklaration for det danske elnet og fjernvarme. Som støtteværktøj i udarbejdelsen af klimaregnskab er anvendt "Klimakompas" udviklet til "Virksomhedsguiden" under Erhvervsstyrelsen. Det bemærkes, at der for klimaregnskabskategorien indkøb er anvendt sidste års emissionsfaktorer, da Klimakompas på tidspunktet for færdiggørelsen af regnskabet oplevede en række fejl med de aktuelle emissionsfaktorer for monetære enheder. De to udvalgte nøgletal beskriver CO₂-udledningen i forhold til hhv. antal medarbejdere og størrelsen af selskabets kontorbygninger. Metroselskabet havde 377 fuldtidsansatte ved udgangen af 2024. Bygningsarealet for Metroselskabets kontorer på Metrovej 5 udgør 8.000 m².

Note 6 CO₂-udledning fra tjenesterejser

Tallet angiver andelen af organisationens samlede udledninger, der relaterer sig til tjenesterejser (i ton CO₂), og andelen heraf fra flyrejser er særskilt angivet (i ton CO₂).



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 eventuelle 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 anlægsfasen 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 (kaldet 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 tunnelvaskevandet, 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 støjhandleplan for perioden 2024-2029. Ved tidligere planer har selskabet benyttet sig af Miljøministeriets data for kildestyrker (støjniveau), men den nye handleplan er baseret på egne nye målinger af togenes kildestyrke.

Hvad er grundvandskontrol?

Grundvandskontrol udføres for at muliggøre udgravning af konstruktioner som en stationsboks eller nødsboks 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 reinfiltreres 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 jernbane. Reinfiltreringen minimerer også risikoen for spredning af forurening. Om nødvendigt anvendes et rensningsanlæg til behandling af evt. forurening i det oppumpede grundvand, før det reinfiltreres til grundvandsmagasinet eller afledes til kloak.

Dette sikrer reinfiltreret 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
Vand - anlæg (forlængelse af M4 til Sydhavn og Valby)	7						
Reinfiltreringsgrad for grundvand (oppumpet grundvand der filtreres og ledes tilbage) pct.		80%	90%	87%	96%	95,9%	
Procentdel drikkevand i reinfiltrede vandmængder		0,229%	0,004%	0,012%	0,002%	0,000%	Alt oppumpet grundvand blev reinfileret i 2024
Vandforbrug fra ledningsnettet m ³		123.543	98.879	24.174	6.295	0	

Note 7 Vand

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

Reinfiltreringsgrad for grundvand

Andelen af grundvand, der oppumpes til brug for projektet, og som efter endt brug reinfileres og ledes tilbage til grundvandsreservoiret. Oppumpet og reinfileret grundvand er relateret til de midlertidige grundvands-sænkninger, der udføres på hver metrobyggeplads under anlægsfasen. Grundvands-sænkningerne lukkes ned løbende, når anlægsarbejderne er tilstrækkeligt fremskredne, og vil således ikke fortsætte under drift af Metroen. Det vand, der ikke filtreres, uledes i stedet til kloak eller havn.

Procentdel drikkevand i reinfiltrede vandmængder

Andel af drikkevand i den samlede reinfiltrede vandmængde. Drikkevand anvendes til reinfiltration for at opretholde vandniveauerne uden for byggepladserne i de tilfælde, hvor det ikke er muligt at reinfilerer alt det oppumpede grundvand.

Vand fra ledningsnettet

Forbrug af vand fra ledningsnettet ('vand fra hanen') på det samlede projekt, opgjort i kubikmeter (m³). Vand fra ledningsnettet benyttes til at supplere det reinfiltrede vand for at sikre, at der tilbageledes lige så meget vand, som der oppumpes fra grundvandsreservoiret. Herudover benyttes der vand fra ledningsnettet til den generelle drift af byggepladserne samt drikkevand på flaske, som ikke indgår i opgørelsen. Flaskevand benyttes af medarbejdere på alle pladser, da de midlertidige rørforinger til skurbygninger ikke sikrer drikkevandskvaliteten.



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 leverandarkæde.

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-fortængelsen til Sydhavn og Valby opgjort 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 affald, der blev genanvendt på det samlede projekt. Genanvendelse dækker typisk over, at materialerne bliver lavet om til nye produkter. Tallet er eksklusivt stål fra midlertidige konstruktioner på projektet, som ofte genbruges, da det ikke indgår i selskabets affaldsdata.

Metroselskabet har indført et samarbejde om at forbedre biodiversiteten i København, blandt andet på Metroens arealer.





Dataoversigt - Ressourcer

Område	Note	2020	2021	2022	2023	2024	Kommentar
Affald - anlæg (Forlængelse af M4 til Sydhavn og Valby)	8						
Affaldsmængder ton		1.035	2.427	5.780	2.909	5.183	
Affald genanvendt ton		390	600	581	384	303	
Anden endelig materialenyttiggørelse ton		270	1.072	4.812	2.240	4.556	
Genanvendelsesgrad pct.		38%	25%	10%	13%	5,8%	
Anden endelig materialenyttiggørelse pct.		26%	44%	83%	77%	88%	

Datapunkterne om affald anlægskontrakter relateret til forlængelsen af M4 og relaterede opgaver ved København Syd station.

Ikke i tallene, da affaldsrapporterne ikke omfatter dette. Selskabet estimerer at stål til direkte genbrug ville udgøre ca. 15 pct. af det samlede affald hvis talt med.

Note 8 Affald

Opgørelserne viser, hvor meget affald projektet har genereret pr. år (i ton), samt andelen heraf, der genanvendes både opgjort i absolutte mængder (ton) og relativt til de samlede affaldsmængder (opgjort i pct.). Ved genanvendelse indvindes materialer og ressourcer fra affaldet og benyttes til fremstilling af nye produkter. "Anden endelig materialenyttiggørelse" opgøres på tilsvarende vis i absolutte mængder (ton) og relativt til de samlede affaldsmængder (opgjort i pct.). Ved "Anden endelig materialenyttiggørelse" erstatter affaldet andre materialer fx ifm. opfyldning/opfyldningsoperationer, hvor det erstatter jord, stabilgrus o.l. Affald til forbrænding og energiudnyttelse er ikke medtaget i "Anden endelig materialenyttiggørelse". Opgørelserne er baseret på affaldsrapporter, som entreprenørerne på anlægskontrakterne løbende modtager fra de virksomheder, der på vegne af entreprenørerne håndterer det genererede affald. Stål til midlertidige konstruktioner, der hovedsageligt genbruges direkte, indgår



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 organisationstilpasninger 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 forholdsvis 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 indførslen 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 i 24 uger med løn.

eNPS

+33

eNPS (Employee Net Promoter Score) er et udtryk for, hvor sandsynligt det er, at medarbejderne vil anbefale Metroselskabet som arbejdsplads til andre. Skalaen for en eNPS-score går fra -100 til +100, så en eNPS på +33 er et meget positivt resultat, og en gentagelse af resultatet fra 2023.





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 medarbejderrepræsentanter. 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. Politikken 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 (ekskl. 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.	43	41

* Bestyrelsen: Eksklusive medarbejdervalgte medlemmer bestod Metroselskabets bestyrelse ved udgangen af 2024 af to kvinder og fem mænd, og der er opnået ligelig kønsfordeling i henhold til Årsregnskabsloven §99b. Begge medarbejderrepræsentanter er kvinder.

** Øvrige ledelsesniveauer: Kategorien består af selskabets direktørgruppe samt de enhedschefer og projektdirektører med formelt personaleansvar, som refererer til direktionen. Den øvrige ledelse bestod af otte kvinder og 14 mænd ved udgangen af 2024, og der er opnået ligelig kønsfordeling.



Dataoversigt - egne medarbejdere

Område	Note	2020	2021	2022	2023	2024	Kommentar
Medarbejdere	9						
Antal medarbejdere (Eksklusive studentermedhjælpere)		297	294	300	356	377	
Gennemsnitsalder År (Eksklusive studentermedhjælpere)		45	45	45	45,9	45,6	
Antal studentermedhjælpere		26	22	32	30	31	
Personaleomsætning pct.		16%	17%	16%	13%	13%	
Køn og repræsentation	10						
Kønsbalance - bestyrelse pct.		K: 29% M: 71%	K: 29% M: 71%	K: 29% M: 71%	K: 29% M: 71%	K: 29% M: 71%	
Kønsbalance - direktørgruppe pct.		K: 60% M: 40%	K: 50% M: 50%	K: 60% M: 40%	K: 50% M: 50%	K: 40% M: 60%	
				K: 43%* M:			
Kønsbalance - alle ledere procent		K: 43% M: 57%	K: 40% M: 60%	57%*	K: 38% M: 62%	K: 35% M: 65%	
Kønsbalance - alle ansatte procent		K: 42% M: 58%	K: 42% M: 58%	K: 41% M: 59%	K: 43% M: 57%	K: 41% M: 59%	
Arbejdsmiljø	11						
Sygefravær antal sygedage per medarbejder		2,8	2,8	4,9	3,5	3,44	
Antal langtidssygemeldte		10	9	6	12	13	
Medarbejdere fra egen organisation, der oplever, at sikkerhed tages alvorligt pct.		-	91,3%	88,1%	87,0%	-	Undersøgelsen er ikke foretaget i år



Note 9 Medarbejdere

Antal medarbejdere

Antallet af medarbejdere er pr. 31.12 2024 og eksklusive studenter o.l.

Personaleomsætning

Personaleomsætningen er udtryk for det procentvise antal medarbejdere, set i forhold til det samlede antal medarbejdere (eksklusive studentermedhjælpere), som forlader selskabet per år.

Note 10 Køn og repræsentation

Kensbalance – bestyrelse

Opgørelsen er baseret på de medlemmer af bestyrelsen, som interessenterne har udpeget, og som ved udgangen af 2024 bestod af fem mænd og to kvinder. I bestyrelsen sidder desuden to medarbejdervalgte repræsentanter, der begge er kvinder. Bestyrelsens enlige suppleant var ved udgangen af 2024 også en kvinde.

Kensbalance – direktørgruppe

Metroselskabets direktion udgøres alene af den adm. direktør. Direktionen supporteres af fire direktører, og tilsammen udgør de Metroselskabets direktørgruppe. Direktørgruppen bestod ved udgangen af 2024 af to kvinder og tre mænd.

Kensbalance – alle ledere

Kensbalancen blandt Metroselskabets ledere med formelt personaleansvar. Det bemærkes, at denne opgørelse afviger fra opgørelsen af "øvrige ledelsesniveauer" i afsnittet "

Kønsfordeling i Metroselskabets ledelse og samlede organisation". Afvigelsen skyldes, at tallet i dataoversigten ovenfor også inkluderer teamchefer, som ikke indgår i den lovpligtige opgørelse af "øvrige ledelsesniveauer", der kun vedrører ledere, der refererer til direktionen.

Note 11 Arbejds miljø

Sygefravær

Opgørelsen viser det gennemsnitlige sygefravær per medarbejder per år. Opgørelsen er eksklusiv de medarbejdere, der er eller har været langtidssygemeldte, da disse opgøres særskilt, jf. nedenfor.

Antal langtidssygemeldte

Antal medarbejdere, der er eller har været fuldtidssygemeldte i over 21 dage i det pågældende år. Tallet dækker både over medarbejdere, der er sygemeldt med psykisk (for eksempel stress) eller fysisk sygdom.

Medarbejdere fra egen organisation der oplever, at sikkerhed tages alvorligt

Andelen af Metroselskabets egne medarbejdere, der i den årlige sikkerhedskulturundersøgelse svarer, at de i høj eller meget grad oplever, at sikkerhed tages alvorligt i Metroselskabet.



Arbejdere i værdikæden

Dette afsnit dækker over selskabets sociale indvirkninger på alle de mennesker, der ikke er ansat i Metroselskabet, 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

Metroselskabet 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 – Ulykkesstatistik). 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.

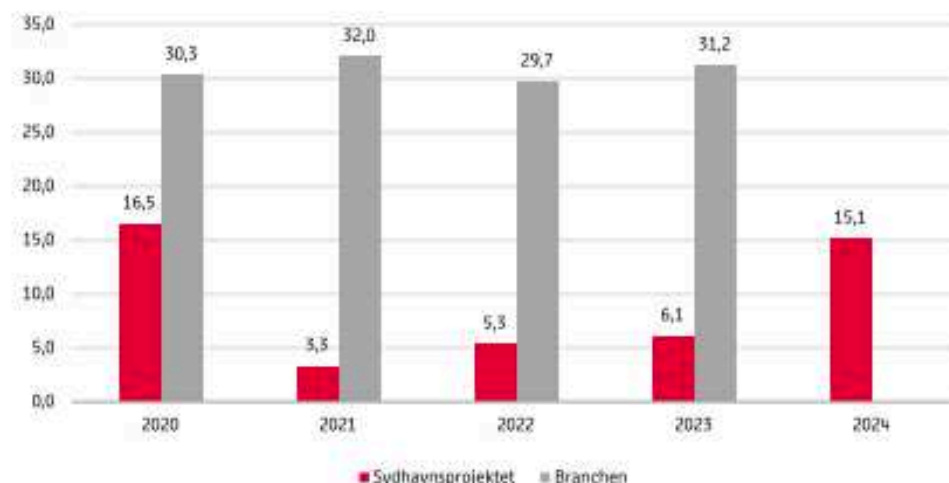
Dette vidner om, at indsatsen for at skabe sikre forhold er en vedvarende opgave, og selskabet har gennemført en større erfaringsopsamling for Sydhavnsprojektet, som skal sikre, at alle erfaringer kommer selskabets fremtidige projekter til gode.

“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 leverandører om en styrket sikkerhedsindsats.

Ulykkesfrekvens på anlæg af M4 til Sydhavn og Valby

Antal ulykker pr. 1 mio. arbejdstimer





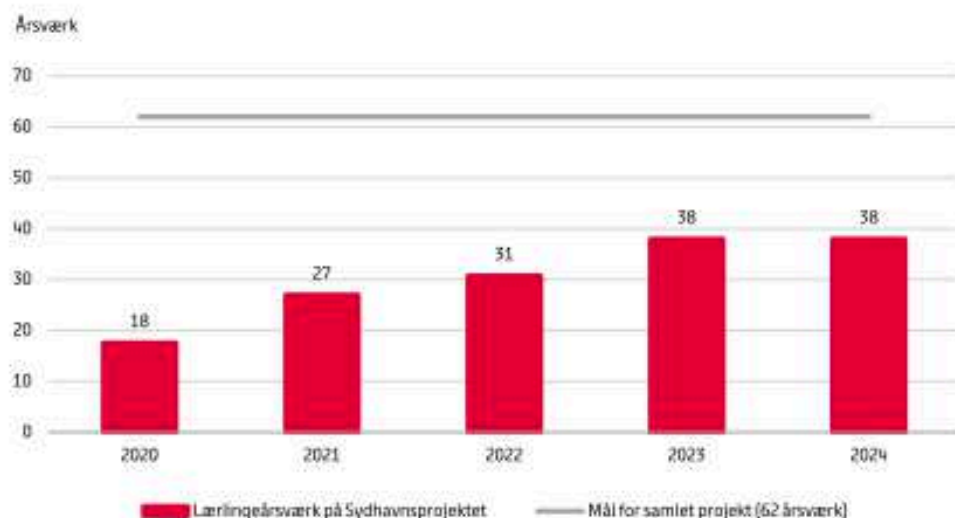
Lærlinge

Metroselskabet stiller krav om et minimum antal lærlinge på alle større kontrakter. I 2024 gjaldt 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.

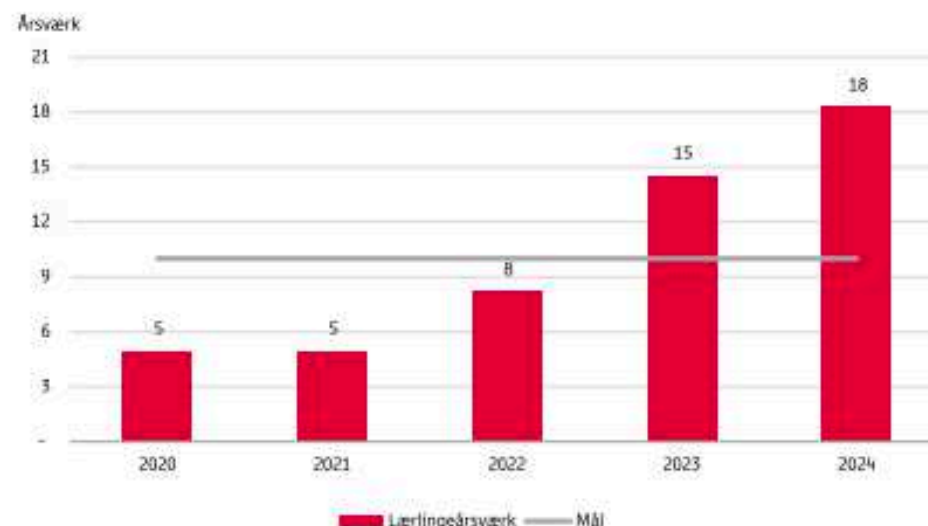
På Sydhavnsprojektet er det derimod ikke lykkedes de to hovedentreprenører at efterleve lærlingekravene. At lærlingeambitionerne ikke ville blive indfriet, stod allerede klart i løbet af 2023 og fremgik også af årsrapporten for 2023. TUNN3L endte med at opnå 38 lærlinge ud af et krav om 62 lærlingeårsværk, mens Rhomborg/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 indsatser for at sikre lærlinge ikke været tilstrækkelig, og de manglende lærlinge medførte bod for de to entreprenører.

Lærlingeårsværk på M4 Sydhavn



Lærlingeårsværk i driften





Dataoversigt - arbejdere i værdikæden

Område	Note	2020	2021	2022	2023	2024	Kommentar
Sikkerhed - anlæg (forlængelse af M4 til Sydhavn og Valby)	12						
Antal ulykker uden fravær		53	55	15	11	16	
Antal ulykker med fravær		20	5	6	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 DA, 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	31,2	-	
Akkumuleret ulykkesfrekvens for projektet – ulykker med fravær per 1 mio. arbejdstimer		11,6	8,2	7,5	7,3	7,8	
Rapportering af nærvædhændelser – rapporterede nærvædhændelser per 1 million arbejdstimer		72,5	36,5	20,2	20,5	50,4	
Andel af ulykker, selskabet er orienteret om inden for 24 timer pct.		-	-	81%	71%	55%	
Andel af besøg fra Arbejdstilsynet uden reaktion pct.		-	-	83%	76%	94%	
Medarbejdere fra entreprenørerne, der oplever, at sikkerhed tages alvorligt pct.		-	82%	91%	92%	-	Selskabet har ikke gennemført undersøgelsen i 2024, som følge af afslutningen på M4-forlængelsen.
Løn- og arbejdsvilkår	13						
Kontrol af underentreprenører (audits)		4	4	5	1	5	
Læringeårsværk - Sydhavn (akkumuleret) lærlingetimer opgjort i årsværk		17,6	27,0	30,8	38,0	38,0	
Andel af samlet kontraktkrav (62 årsværk) pct.		28%	44%	50%	61%	61%	
Risikoscreening af leverandører		13	19	50	51	11	Det lave antal screeninger i forhold til de seneste år afspejler færre leverandører.
Læringeårsværk i driften lærlingetimer 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

Metroselskabet følger Arbejdstilsynets definition af ulykker: Pludselige hændelser i forbindelse med arbejdet, som fører 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 tilskadekomstdagen.

Årlig ulykkesfrekvens

Den årlige ulykkesfrekvens, forstået 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 bygge- og anlægsbranchen.

Ulykkesfrekvens for branchen

Gennemsnitlig ulykkesfrekvens for arbejdere (timelønnede) i bygge- og anlægsbranchen i Danmark (DA Ulykkesstatistik).

Udvikling i akkumuleret ulykkesfrekvens

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

Rapportering af nærvedhændelser

Det er et kontraktkrav, at entreprenørerne rapporterer nærvedhændelser (hændelser, der kunne have resulteret i en ulykke) til Metroselskabet. Nøgletallet indikerer antallet af rapporterede nærvedhændelser per 1 million arbejdstimer.

Andel af besøg fra Arbejdstilsynet uden reaktion

Arbejdstilsynet fører løbende tilsyn på projektets byggepladser. Hvis tilsynet identificerer uhensigtsmæssige eller ulovlige forhold, medfører det en reaktion fra tilsynet, som for eksempel et påbud eller forbud.

Medarbejdere fra entreprenørerne, der oplever, at sikkerhed tages alvorligt (pct.)

Andel af medarbejdere fra entreprenørerne på Sydhavnsprojektet, der i høj/meget høj grad oplever, at sikkerhed tages alvorligt (pct.). Spørgsmålet stilles i selskabets årlige sikkerhedskulturundersøgelse, der dog ikke er gennemført i 2024.

Note 13

Løn- og arbejdsvilkår

Kontrol af underentreprenører

Antallet af gennemførte kontroller – også kaldet audits – af entreprenørers eller underleverandørers overholdelse af arbejdsklausulen. Audits kan både omfatte anlægspreiser og driftsoperatørerne på den eksisterende metro.

Lærtingeårsværk (akkumuleret) på M4 Sydhavn

Opgørelsen beskriver det akkumulerede antal lærtingeårsværk på det samlede Sydhavnsprojekt pr. 31. december 2024. Et lærtingeårsværk svarer til 1924 timer. Tallet for 2023 er korigeret fra 57,58 pct. til 61 pct., da der var tale om en regnefejl.

Risikoscreening af leverandører

Antal gennemførte screeninger af leverandører eller underleverandører. Screeninger af leverandører kan både omfatte leverandører til drift, anlæg eller egen organisation. Metroselskabet risikoscreener alle leverandører over et vist beløb, som selskabet eller dets totalentreprenører indgår kontrakt med,

i forhold til de fire principper i selskabets adfærdskodeks.

Dette sker ved, at den udvalgte leverandør besvarer en række spørgsmål i forbindelse med kontraktindgåelse. På den baggrund bliver leverandøren risiko-kategoriseret, hvilket indikerer, om der er en lille, middel eller høj risiko for, at leverandøren overtræder principperne i adfærdskodekset.

Lærtingeårsværk i driften

Det årlige antal lærtingeårsværk for Metroen i drift. Tallet for 2020 er kun for M1/M2. Fra 2021 inkluderer tallet ligeledes lærtinge på M3/M4. Den adskilte opgørelse skyldes, at driften af hhv. M1/M2 og M3/M4 er kontraktuelt opdelt, selvom det i dag er den samme operatør på alle linjer.



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 omverdenens 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.

Udvikling



Anlæg



Drift



Borgere, naboer og kunder

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 interessedialog 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 påstigere 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 I/S i 2024 en inviterende inddragelses- og dialogproces, bl.a. i form af borgermøder, møder med lokaludvalg 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
Naboer og kunder	14						
Tilfredshed med naboinformation pct.		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 pct.		65%	64%	65%	61%	-	-
Naboer, der anser Metroselskabet for at være en professionel bygherre pct.		63%	67%	66%	67%	-	-
Naboer, der forventer at benytte nye linje, når den åbner pct.		-	-	94%	91%	-	-
Oplevet tryghed i Metroen		96,5%	95,0%	95,5%	95,5%	95,5%	

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. Målgruppen for undersøgelsen har været borgere i alderen 18 år og opef-ter, der er naboer til en kommende metrostation på Syd-havnsgrønen. 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 (pct.)
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 (pct.)
Andelen af naboer, der i den årlige naboundersøgelse svarer, at de i høj/meget høj grad oplever Metroselskabet som pro-fessionel og kompetent bygherre.

Naboer, der kommer til at benytte den nye linje, når den åbner (pct.)
Andelen af naboer, der i den årlige naboundersøgelse svarer, at det er sandsynligt eller meget sandsynligt, at de vil benytte forlængelsen af metrolinje M4 til Sydhavn og Valby, når den åbner i 2024.

Oplevet tryghed i Metroen
Metroselskabet spørger løbende til de rejsendes oplevede tryghed i Metroen i forbindelse med selskabets kundetilfreds-hedsmålinger. 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 tryghed 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 natten.

Forretningsadfærd

I dette afsnit beskrives, hvordan selskabet arbejder med god forretningsadfærd i forhold til egne aktiviteter og samarbejdet med leverandører og andre samarbejdspartnere. Metroselskabets 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 Komiteen for God Selskabsledelse.

Ud over de ovennævnte politikker har Metroselskabet et adfærdskodeks (Code of Conduct), som alle leverandører skal følge, og som er grundlaget for Metroselskabets tilsyn med god forretningsadfærd i værdikæden. Metroselskabets Code of Conduct er også ved at blive opdateret, så det giver 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 Metroselskabet samarbejder med internationale virksomheder med globale forsyningskæder på selskabets største projekter. Korruption eller bestikkelse udgør således en konkret risiko for Metroselskabet, primært i leverandørkæden. Tilfælde af korruption eller bestikkelse kan potentielt have betydelige negative konsekvenser for selskabets økonomi, projektkvalitet og omdømme.

Metroselskabet har nultolerance over for korruption, hvilket betyder misbrug af betroet magt og midler for egen vindings skyld. Metroselskabet opretholder en høj etisk standard, som ikke er begrænset til overholdelse af love og aftaler. Metroselskabet 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 Metroselskabet 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 Metroselskabet de gældende udbudsregler, ligesom alle leverandører og entreprenører skal underskrive selskabets adfærdskodeks i forbindelse med kontraktindgåelse.

Whistleblowerordning

Metroselskabet 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 Metroselskabets omdømme, økonomi eller på anden vis få negativ indvirkning. Metroselskabet har i 2024 ikke modtaget henvendelser via selskabets whistleblowerordning eller andre kanaler vedrørende korruption eller bestikkelse vedrørende selskabets medarbejdere eller projekter.

UN Global Compact

Metroselskabet 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



Regnskabspraksis

Regnskabsgrundlag

Årsrapporten for Metroselskabet L/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 tusinder kr. Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

Generelt om indregning og måling

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

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

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

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

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

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

Omregning fremmed valuta

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

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

Afledte finansielle instrumenter

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

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

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

Resultatopgørelsen

Indtægter

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

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

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

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

**Metroens driftsomkostninger**

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

Personaleomkostninger

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

Andre eksterne omkostninger

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

Finansielle poster og markedsværdiregulering

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

Selskabsskat

Interessentskabet er ikke skattepligtigt.



Balancen

Materielle anlægsaktiver

Anlæg af Metro

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

Metro i drift

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

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

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

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

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

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

Grunde, Bygninger, driftsmidler og inventar

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

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

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

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

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

Værdiansættelse af anlægsaktiver

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

Genindvindingsværdien er den højeste af enten nettosalgsprisen fratrasket salgsmkostninger 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 ubetydelige risici for værdiændringer.

Langfristede gældsforpligtelser

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

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

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

Andre finansielle forpligtelser

Andre finansielle forpligtelser, der omfatter banklån, kreditorer og anden gæld, måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til 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	Note	2024	2023
Metroens takstindtægter	1	1.608.448	1.433.143
Metroens driftsindtægter	1	429.893	256.541
Værdi af eget arbejde		197.174	129.348
Andre driftsindtægter	2	90.968	87.230
Indtægter i alt		2.326.483	1.906.262
Omkostninger			
Metroens driftsomkostninger	1	-1.675.703	-1.463.044
Personaleomkostninger	3	-539.316	-282.169
Andre eksterne omkostninger		-67.835	-53.186
Omkostninger i alt		-2.082.854	-1.798.399
Resultat før af- og nedskrivninger		243.628	107.863
Afskrivninger	4	-310.771	-254.560
Nedskrivninger	4	-314.659	20.819
Af- og nedskrivninger i alt		-625.430	-233.741
Resultat før finansielle poster		-381.801	-125.878
Finansielle poster			
Finansielle indtægter	5	2.805.927	1.971.333
Finansielle omkostninger	5	-1.463.011	-1.322.890
Finansielle poster i alt		1.342.916	648.443
Resultat før markedsværdiregulering		961.114	522.566
Markedsværdiregulering	5	229.353	-238.622
Årets resultat		1.190.468	283.944

**Balance**

Pr. 31. december 2024 (alle tal i 1.000 kr.)

Aktiver	Note	2024	2023
Anlægsaktiver			
Materielle anlægsaktiver			
Anlæg af metro	6	956.509	4.699.329
Metro i drift	7	12.742.366	8.657.827
Grunde og bygninger	8	52.503	56.002
Driftsmidler og inventar	8	1.639	0
Materielle anlægsaktiver i alt		13.753.016	13.413.157
Finansielle anlægsaktiver			
Kapitalandele i associerede virksomheder	9	5.728	9.020
Tilgodehavender	10	2.361.562	2.251.180
Tilgodehavende ejerindskud	11	16.271.604	14.826.743
Afledte finansielle instrumenter	12	2.145.595	2.290.919
Finansielle anlægsaktiver i alt		20.784.489	19.377.862
Anlægsaktiver i alt		34.537.507	32.791.022
Omsætningsaktiver			
Ejendomme	13	50.677	38.337
Tilgodehavender	14	1.917.750	1.756.780
Tilgodehavende ejerindskud	11,15	607.440	561.976
Værdipapirer	16	1.421.891	1.435.418
Likvide beholdninger	16	289.208	32.687
Omsætningsaktiver i alt		4.286.966	3.825.199
Aktiver i alt		38.824.473	36.616.220

Balance

Pr. 31. december 2024 (alle tal i 1.000 kr.)

Passiver	Note	2024	2023
Kapitalindestående			
Primo		1.696.707	1.412.764
Årets tilgang		1.190.468	283.944
Kapitalindestående i alt		2.887.174	1.696.707
Langfristede gældsforpligtelser			
Langfristet gæld	17	26.351.322	28.537.700
Afledte finansielle instrumenter	17	3.435.736	4.102.736
Langfristede gældsforpligtelser i alt		29.787.057	32.620.436
Kortfristede gældsforpligtelser			
Kortfristet del af langfristet gæld	17	5.452.751	1.617.758
Leverandørgæld		255.564	176.676
Forudbetalt, kunder	18	91.784	91.805
Anden gæld	19	350.144	412.838
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		6.150.243	2.299.077
Gældsforpligtelser i alt		35.937.299	34.919.513
Passiver i alt		38.824.473	36.616.220
Segmentoplysninger	20		
Forslag til resultatdisponering	21		
Begivenheder efter statusdagen	22		
Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser	23		
Revisions- og rådgivningshonorar	24		
Nærtstående parter	25		
Valuta-, rente- og kreditrisiko	26		
Lån og afledte finansielle instrumenter	27		

**Egenkapitalopgørelse**

(alle tal i 1.000 kr.)

	Indskud eksisterende Metro	Ejerindskud	Reserve for ikke indbetalt ejerindskud	Overført resultat inden MVR	Kapitalindestående ekskl. MVR	Markedsværdiregulering (MVR)	I alt
Primo 2023	660.857	17.294.608	14.337.400	-30.926.789	1.366.075	46.692	1.412.764
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	-30.404.224	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	961.114	961.114	229.353	1.190.468
Ultimo	660.857	17.958.508	13.673.500	-29.443.110	2.849.754	37.423	2.887.174

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	14.918.500	483.000
Ultimo	31.632.008	31.632.008	31.632.008	31.632.008	16.713.508

Staten og Københavns 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 foretaget kapitalindskud i Metroselskabet på 14,9 mia. kr. med årlige betalinger i perioden fra 2021–2060. Aftalen om indskud er indgået i forbindelse med afskaffelse af den såkaldte dobbeltfaktor model i indtægtsdelingen i den kollektive trafik i hovedstadsområdet 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 tal i 1.000 kr.)

Note	2024	2023
Pengestrømme fra driftsaktivitet		
Metroens takstindtægter	1.608.448	1.433.143
Metroens driftsindtægter	429.893	256.541
Andre driftsindtægter	90.968	87.230
Metroens driftsomkostninger	-1.675.703	-1.463.044
Personaleomkostninger	-339.316	-282.169
Andre eksterne omkostninger	-67.835	-53.186
Ændring i tilgodehavender	-73.074	-9.101
Ændring i tilgodehavender fra finansieringsaktiviteter	-2.028.603	-1.505.134
Ændring i leverandergæld og anden gæld	16.172	-125.695
Nettofinansieringsomkostninger (ekskl. værdiregulering)	1.496.819	672.318
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt	-542.231	-989.097
Pengestrømme fra investeringsaktivitet		
Investeringer i anlæg af metro	-762.895	-1.034.987
Investeringer i bygninger og grunde	-14.268	-14.855
Køb og salg af værdipapirer (ekskl. værdiregulering)	35.915	2.079.022
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt	-741.248	1.029.180
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet		
Lånoptagelse, netto (ekskl. værdiregulering)	1.200.000	-750.000
Indbetaling fra ejere	340.000	323.900
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt	1.540.000	-426.100
Ændring i likvider	256.521	-386.017
Likvider primo	32.687	418.704
Likvider ultimo	289.208	32.687

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af årsregnskabets øvrige bestanddele.



Noter

**Note 1 Driftsresultat for den idriftsatte Metro**

(alle tal i 1.000 kr.)	2024	2023
Metroens takstindtægter	1.608.448	1.433.143
Metroens driftsindtægter		
Udlejning af Metro	428.400	256.541
Øvrige indtægter	1.493	0
Metroens driftsindtægter i alt	429.893	256.541
Andre driftsindtægter	2.620	8.911
Indtægter i alt	2.040.961	1.698.594
Metroens driftsomkostninger		
Betaling for drift	-1.593.280	-1.398.481
Kontraktstyring mv.	-63.973	-60.555
Øvrige omkostninger	-18.449	-4.008
Metroens driftsomkostninger i alt	-1.675.703	-1.463.044
Administrationsomkostninger	-121.630	-127.687
Omkostninger i alt	-1.797.333	-1.590.731
Resultat før afskrivninger	243.628	107.863
Afskrivninger	-310.771	-254.560
Nedskrivninger/tilbageførsel af nedskrivning (Rejskort og Rejseplan A/S)	-3.292	3.500
Resultat før finansielle poster	-70.435	-143.196

Jf. segmentoplysninger i note 20.

Interessentskabet har udliciteret driften af Metroen. Lejebetalingen afhænger af Metroens samlede driftsresultat. I 2024 har Metroen haft 126 mio. passagerer (120 mio. i 2023). Takstindtægterne i 2024 er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt på 12,38 kr. (11,38 kr. i 2023).

Note 2 Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter omfatter indtægter fra administration og varetagelse af bygherreorganisation for Hovedstadens Letbane I/S på 84,7 mio. kr. (76,8 mio. kr. i 2023), salg af rådgiverydelser, leje af arbejdspladser og mindre indtægter fra bl.a. lejemål.

Note 3 Personaleomkostninger

(alle tal i 1.000 kr.)	2024	2023
Lønninger og honorarer	278.576	227.769
Pensioner	44.826	37.213
Udgifter til social sikring	4.229	4.763
Øvrige personaleomkostninger	11.686	12.424
Personaleomkostninger i alt	339.316	282.169
Heraf udgår:		
Løn til direktionen	2.625	2.497
Øvrige udbetalinger til direktionen	300	135
Pension til direktionen	460	437
Honorar til bestyrelsen	2.358	2.277
Gennemsnitligt antal medarbejdere (årsværk - 1.924 timer)	382	332
Medarbejdere ultimo (antal)	420	386

Under øvrige udbetalinger indgår resultatløn for direktionen, som udgør op til 15 pct. af ordnær løn. Resultatlønnen i 2024 vedrører opfyldelse af resultatmål for 2023. Målene for resultatløn fastsættes en gang årligt af selskabets vederlagskomité og skal dække det kommende regnskabsår. Resultatlønnen udbetales én gang årligt efter behandling heraf i vederlagskomitéen.

Opsigelsesvarsel udgør 3 måneder for direktionen. Derudover er der aftalt en fratrædelsesgodtgørelse for direktionen, der udgør 12 måneders løn, hvis dette ikke skyldes direktørens misligholdelse. Fratrædelsesgodtgørelse udbetales ved opsigelsesperiodens udløb.

Derudover opbeholder direktionen frie aviser, fri fastnet, fri mobil, fri hjemmeopkobling og tablet.

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

**Note 4 Af- og nedskrivninger**

(alle tal i 1.000 kr.)	2024	2023
Afskrivninger Metro i drift	306.983	249.716
Afskrivninger bygninger, driftsmidler og inventar	3.788	4.844
Nedskrivning/tilbageførsel af nedskrivning af anlæg af Metro	311.367	-17.319
Nedskrivning/tilbageførsel af nedskrivning af kapitalandele	3.292	-3.500
Af- og nedskrivninger i alt	625.430	233.740

Note 5 Finansielle poster og markedsværdiregulering

(alle tal i 1.000 kr.)	2024	2023
Finansielle indtægter		
Renteindtægter og indeksregulering fra tilgodehavender	2.011.316	1.238.671
Renteindtægter fra likvide beholdning, værdipapirer, finansielle instrumenter mv.	793.217	726.591
Valutakursregulering	1.394	6.071
Finansielle indtægter i alt	2.805.927	1.971.333
Finansielle omkostninger		
Renteudgifter	-1.463.011	-1.322.890
Finansielle omkostninger i alt	-1.463.011	-1.322.890
Finansielle poster i alt	1.342.916	648.443
Markedsværdiregulering i alt	229.353	-238.622

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

Den regnskabsmæssige følsomhed vedrørende markedsværdireguleringen kan udtrykkes ved basis point value (BPV). Med selskabets nuværende finansielle portefølje (swap) udgør BPV 39 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 pct. vil medføre en stigning i markedsværdireguleringen og dermed en belastning af resultatet på 3,9 mia. kr. Tilsvarende vil en stigning i renteniveauet på 1 pct. medføre en forbedring af resultatet med 3,9 mia. kr.

**Note 6 Anlæg af Metro**

(alle tal i 1.000 kr.)	Idriftsatte Metro	Igangværende anlæg	I alt
Anskaffelsessum			
Primo	1.193.051	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
Ultimo	1.341.278	299.434	1.640.712
Ned- og opskrivninger			
Primo	-662.463	-3.548.823	-4.211.286
Årets nedskrivninger	-15.086	-6.655	-21.741
Overført nedskrivning til Metro i drift	0	3.548.823	3.548.823
Ultimo	-677.549	-6.655	-684.204
Regnskabsmæssig primo værdi	530.588	4.168.741	4.699.329
Regnskabsmæssig ultimo værdi	663.729	292.778	956.509
Regnskabsmæssig værdi af Metro i drift 31.12.2024, jf. note 7			12.742.366
Regnskabsmæssig værdi af anlæg af Metro 31.12.2024			956.509
Genindvindingsværdi 31.12.2024			13.698.876
Årets nedskrivning			311.366

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

Genindvindingsværdien af den samlede Metro er højere end den bogførte værdi, hvorfor der er foretaget en tilbageførsel 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 langtidsbudget. 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 det aktuelle renteniveau i markedet, da der er indregnet et risikotillæg. Anvendelse af en lavere aktuel markedsrente ville øge den opgjorte genindvindingsværdi og dermed forbedre årets resultat. Til illustration ville anvendelse af en 1 pct. lavere rente i de første 20 år medføre, at genindvindingsværdien og dermed årets resultat ville have været 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**

(alle tal i 1.000 kr.)	Tunnel og skal af underjordiske stationer	Andre faste anlæg	Rullende materiel mv.	Øvrige tekniske installationer	Mindre anlægs- komponenter	I alt
Anskaffelsessum						
Primo	15.405.806	8.551.892	9.079.588	1.720.604	845.203	35.603.090
Årets tilgang	2.509.356	3.301.658	2.119.638	299.319	0	8.229.971
Ultimo	17.915.162	11.853.550	11.199.226	2.019.923	845.203	43.833.062
Af- og nedskrivninger						
Primo	-11.258.565	-6.395.909	-7.012.746	-1.452.842	-845.203	-26.945.264
Årets afskrivninger	-54.509	-71.617	-127.091	-53.765	0	-306.983
Overført nedskrivning fra anlæg af Metro	-1.072.558	-1.427.855	-918.234	-130.177		-3.548.824
Årets nedskrivninger	-123.334	-87.967	-69.810	-8.515	0	-289.626
Ultimo	-12.488.966	-7.983.348	-8.127.880	-1.645.300	-845.203	-31.090.696
Regnskabsmæssig primo værdi	4.167.241	2.155.983	2.066.842	267.763	0	8.657.826
Regnskabsmæssig ultimo værdi	5.426.196	3.870.203	3.071.346	374.625	0	12.742.366

**Note 8 Grunde, bygninger, driftsmidler og inventar**

(alle tal i 1.000 kr.)

	Grunde	Kontorbyggeri	Driftsmidler og inventar	I alt
Anskaffelsessum				
Primo	39.104	112.742	1.674	153.520
Årets tilgang	0	0	1.928	1.928
Årets afgang	0	0	-545	-545
Ultimo	39.104	112.742	3.057	154.903
Afskrivninger				
Primo	0	-95.843	-1.674	-97.517
Årets afskrivninger	0	-3.499	-289	-3.788
Afgang afskrivninger	0	0	545	545
Ultimo	0	-99.342	-1.418	-100.760
Regnskabsmæssig primo værdi	39.104	16.899	0	56.002
Regnskabsmæssig ultimo værdi	39.104	13.400	1.639	54.142

Note 9 Andre kapitalandele

(alle tal i 1.000 kr.)

	Rejsekort og Rejseplan A/S	DOT I/S	I alt
Anskaffelsessum			
Primo	68.123	300	68.423
Årets tilgang	0	0	0
Årets afgang	0	0	0
Ultimo	68.123	300	68.423
Af- og nedskrivninger			
Primo	-59.403	0	-59.403
Nedskrivning/Tilbageførsel af nedskrivning	-3.292	0	-3.292
Ultimo	-62.695	0	-62.695
Regnskabsmæssig primo værdi	8.720	300	9.020
Regnskabsmæssig ultimo værdi	5.428	300	5.728

Navn	Hjemsted	Ejerandele	Selskabskapital	Årets resultat
Rejsekort og Rejseplan A/S	Gårdsø	7,16 %	121.960.400	-62.896
DOT I/S	Valby	33,3%	900.000	0

**Note 10 Tilgodehavender, Finansielle anlægsaktiver**

(alle tal i 1.000 kr.)	I alt
Anskaffelsessum	
Primo	2.251.180
Årets tilgang	6.704
Årets tilgang (rente mv.)	107.082
Årets afgang (afdrag)	-3.404
Ultimo	2.361.562
Af- og nedskrivninger	
Primo	0
Årets afskrivninger	0
Årets nedskrivninger	0
Ultimo	0
Regnskabsmæssig primo værdi	2.251.180
Regnskabsmæssig ultimo værdi	2.361.562

Metroselskabet har med henblik på at sikre anlægsentreprenøren CMT en rimelig likviditet i anlægsperioden for M3 Cityringen etableret en likviditetsordning på 1,8 mia. kr. (likviditetsbro), samt mellemfinansiering af afsluttende arbejder på 593 mio. kr. CMT har stillet bankgaranti/moderselskabsgaranti for beløbene.

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

Note 11 Tilgodehavender, Ejerindskud

(alle tal i 1.000 kr.)	I alt
Anskaffelsessum	
Primo	15.388.719
Årets tilgang	0
Årets tilgang (rente mv.)	1.906.125
Årets afgang	-415.800
Heraf kort gæld	-607.940
Ultimo	16.271.604
Af- og nedskrivninger	
Primo	0
Årets afskrivninger	0
Årets nedskrivninger	0
Ultimo	0
Regnskabsmæssig primo værdi	15.388.719
Regnskabsmæssig ultimo værdi	16.271.604

Staten har i 2021 foretaget kapitalindskud i Metroselskabet på 14,9 mia. kr. (2021-priser) med årlige betalinger i perioden fra 2021-2060. Statens betaling i 2025 på 443 mio. kr. (2024-priser) indgår under omsætningsaktiverne. Staten har til sikkerhed for betalingerne udstedt et gældsbrev på 14,9 mia. kr.

**Note 12 Afledte finansielle instrumenter**

(alle tal i 1.000 kr.)

	I alt
Anskaffelsessum	
Primo	0
Årets tilgang	0
Årets afgang	0
Ultimo	0
Værdireguleringer	
Primo	2.290.919
Årets værdiregulering	-145.325
Ultimo	2.145.595
Regnskabsmæssig primo værdi	2.290.919
Regnskabsmæssig ultimo værdi	2.145.595

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 (jf. 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 meromkostninger ved en underjordisk metrostation ved København Syd. Aftalen indebar, at staten overdrager byggeretter over banearialet 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 Øresundsperronerne med 123 mio. kr. samt tilgodehavende moms med 43 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 foretages som byggeretter og er værdiansat til 164,3 mio. kr. [120 mio. kr. i 2013-priser]. Tilgodehavendet opskrives årligt med finanslovens forudsætningsindeks.

Derudover indeholder regnskabsposten 'Tilgodehavende ejerindskud' statens 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
Værdipapirer i alt	1.421.891	1.435.418
Likvide midler	289.208	32.687
Likvide beholdninger i alt	289.208	32.687

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	Afledte finansielle instrumenter (negativ værdi)	I alt
Anskaffelsessum				
Primo	-29.360.000	-1.700.000	0	-31.060.000
Årets tilgang	-2.900.000	-5.450.000	0	-8.350.000
Årets afgang	5.450.000	1.700.000	0	7.150.000
Ultimo	-26.810.000	-5.450.000	0	-32.260.000
Værdireguleringer				
Primo	842.300	22.601	-4.043.095	-3.178.194
Årets værdiregulering	-395.904	-13.071	607.359	198.384
Ultimo	446.396	9.530	-3.435.736	-2.979.810
Regnskabsmæssig primo værdi	-28.517.700	-1.677.399	-4.043.095	-34.238.194
Regnskabsmæssig ultimo værdi	-26.363.604	-5.440.470	-3.435.736	-35.239.810

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 "liste over acceptable lånetyper" i den indgåede aftale mellem Danmarks Nationalbank, Finansministeriet, Transportministeriet og Metroselskabet.

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



Note 18 Forudbetalt, kunder

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

Note 19 Anden gæld

(alle tal i 1.000 kr.)	2024	2023
Skyldig A-skat og AM-bidrag	0	8.020
Skyldig ATP mv.	344	504
Skyldig løn	0	42
Skyldige feriepenge	22.080	19.855
Periodiserede renter	327.718	384.617
Anden gæld, i alt	350.144	412.838

**Note 20 Segmentoplysninger**

(alle tal i 1.000 kr.)	Rådgivning 2024	Administrationsopgaver 2024	Idriftsatte Metro 2024	Igangværende anlæg 2024	I alt 2024
Indtægter	0	84.658	2.044.650	197.174	2.326.483
Omkostninger	0	-84.658	-1.801.022	-197.174	-2.082.854
Resultat før af- og nedskrivninger	0	0	243.628	0	243.628
Af- og nedskrivninger	0	0	-618.775	-6.655	-625.430
Resultat før finansielle poster	0	0	-375.147	-6.655	-381.801
Anlægsaktiver					
Anlæg af Metro	0	0	663.731	292.778	956.509
Metro i drift	0	0	12.742.366	0	12.742.366
(alle tal i 1.000 kr.)	Rådgivning 2023	Administrationsopgaver 2023	Idriftsatte Metro 2023	Igangværende anlæg 2023	I alt 2023
Indtægter	0	76.755	1.700.159	129.348	1.906.262
Omkostninger	-26	-76.755	-1.592.270	-129.348	-1.798.399
Resultat før af- og nedskrivninger	-26	0	107.889	0	107.863
Af- og nedskrivninger	0	0	-238.754	5.013	-233.741
Resultat før finansielle poster	-26	0	-130.865	5.013	-125.878
Anlægsaktiver					
Anlæg af Metro	0	0	530.588	4.166.741	4.699.329
Metro i drift	0	0	8.657.827	0	8.657.827

Regnskabsreglementet vedrørende rådgivning er afskaffet i 2024. Der er ingen indtægter og omkostninger i forbindelse med konkurrenceudsatte aktiviteter i 2024 (underskud på 26 t.kr. i 2024). Det akkumulerede resultat af Metroselskabets rådgivningsopgaver udgør ultimo 2024 et overskud på 230 t. kr.

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

**Note 21 Forslag til resultatdisponering**

(alle tal i 1.000 kr.)	2024	2023
Overført til næste år	1.190.468	283.944

Note 22 Begivenheder efter statusdagen

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

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

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører vedrørende anlæg af Metro har en samlet restværdi på 452 mio. kr.

Med henblik på driften af Metro indtil september 2027 er der endvidere indgået kontrakt med en samlet værdi på 2.831 mio. kr. Ud over kontraktbetalinger vil der være mulighed for incitamentsbetalinger.

Eventualforpligtelser

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

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

I den verserende voldgiftssag har Metroselskabet i oktober 2020 afgivet sit første svarskrift med påstand om frifindelse. Selskabet indstiller heri, at Voldgiftsretten afviste CMT's krav, CMT's genkrav (replik) blev modtaget 23. juni 2023, og Metroselskabet afleverede sit gensvar (duplik) den 5. april 2024. Duplikken er udarbejdet i et samarbejde mellem Metroselskabet og dets advokater og giver ikke selskabet anledning til at ændre sin hidtidige opfattelse. Det er således fortsat Metroselskabet og dets advokaters vurdering, at

CMT's krav i voldgiftssagen i alt væsentlighed må afvises og derfor – med forbehold for sædvanlig procesrisiko – ikke giver grundlag for ekstrabetaling til CMT.

I 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 M3 Cityringen. Selskabets svarskrift hertil blev indsendt til Voldgiftsretten den 15. juni 2022. CMT afleverede sit gensvar (replik) den 5. april 2024. Metroselskabet 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 halvår af 2026.

Som en naturlig del af selskabets store anlægsprojekter bliver der i kontraktforholdet mellem Metroselskabet og dets entreprenører annonceret en række krav om ekstrabetaling mv. ud over, hvad der allerede er aftalt i de indgåede kontrakter. Ud over ovenstående krav fra CMT er der således flere mindre udestående krav med selskabets entreprenører. Kravene drøftes og afklares løbende med entreprenørerne. Størrelsen af disse krav er forbundet med usikkerhed. Anlægget af Metro indebærer ekspropriationer, erstatninger og lignende, for hvilket interessentskabet betaler til de berørte ejere/beboere. Størrelsen af de fremtidige erstatninger er endnu ikke afgjort.

Metroselskabet har med henblik på strømforbruget i Metroen indgået fastprisaftaler på køb af strøm fra 2024-2026. Med aftalerne for 2025-2026 har selskabet forpligtet sig til køb af 95 pct. af det forventede forbrug i Metroen.



Note 24 Revisions- og rådgivningshonorar

(alle tal i 1.000 kr.)	2024	2023
Rigsrevisionen	0	0
EY	1.326	1.188
Lovpligtig revision i alt	1.326	1.188
EY	151	120
Andre erklæringer i alt	151	120
EY anden rådgivning	2.749	4.034
Rådgivningshonorar i alt	2.749	4.034

Note 25 Nærtstående parter

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

Samhandel med nærtstående parter sker på markedsvilkår.

Metroselskabet har i 2024 haft indtægter vedrørende administration og varetagelse af bygherreorganisation i forbindelse med etablering af en letbane på Ring 3, jf. Bekendtgørelse om afregning mellem Hovedstadens Letbane og Metroselskabet. Metroselskabet stiller de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetagelse af Hovedstadens Letbanes virksomhed.

Note 26 Valuta-, rente- og modpartsrisiko

Finansielle risici

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

Valutarisici

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

Renterisici

Renterisici styres ved både at låne og placere penge til variabel og fast rente. Årsresultatet er påvirket af udsving i den såkaldte markedsværdiregulering, som overordnet set bestemmes af udviklingen i det generelle renteniveau. Hvis renten eksempelvis falder, stiger kursværdien af en fastforrentet obligation og omvendt. BPV (Basis Point Value) angiver kursfølsomheden. Ultimo 2024 er BPV 39 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 pct. vil medføre en stigning i markedsværdien på 3,9 mia. kr. og omvendt.

Modpartsrisici

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

Rating

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

**Finansielle nettopassiver:**

(alle tal i 1.000 kr.)	Nominal værdi 2024	Regnskabsmæssig værdi 2024	Regnskabsmæssig værdi 2023
Værdipapirer og aftaleindskud	1.417.400	1.421.891	1.435.418
Periodiserede renter, værdipapirer og aftaleindskud	4.491	11.316	20.218
Værdipapirer og aftaleindskud i alt	1.421.891	1.433.207	1.455.636
Lån	-32.260.000	-31.804.074	-30.195.099
Periodiserede renter, lån	0	-49.550	-41.035
Lån i alt	-32.260.000	-31.853.624	-30.236.134
Afledte finansielle instrumenter, aktiv	-	2.145.595	2.290.919
Afledte finansielle instrumenter, passiv	-	-3.435.736	-4.043.095
Periodiserede renter, afledte finansielle instrumenter	-	1.065.323	879.802
Finansielle instrumenter i alt	-	-224.817	-872.374
Nettopassiver i alt	-30.838.109	-30.645.234	-29.652.873

Periodiserede renter er optaget i balancen under henholdsvis aktiver, tilgodehavender med 1.355 mio. kr. og passiver, anden gæld med 328 mio. kr.

Valutakursrisiko

Valutafordeling, pr. 31. december 2024 (mio. kr.), regnskabsmæssig værdi

	Værdipapirer og aftaleindskud	Lån	Finansielle instrumenter	Nettoposition
DKK < 1 år	0	-5.453	-20	-5.473
DKK > 1 år	0	-26.401	-89	-26.490
EUR < 1 år	1.090	0	0	1.090
EUR > 1 år	343	0	-116	227
I alt	1.433	-31.854	-225	-30.645

Renterisiko

Rentebinding, pr. 31. december 2024 (mio. kr.), regnskabsmæssig værdi

	DKK	EUR	Total
0 - 1 år	-5.473	1.090	-4.383
1 - 5 år	-12.615	343	-12.272
5 - 10 år	-8.599	-116	-8.715
10 - 20 år	-3.282	0	-3.282
> 20 år	-1.994	0	-1.994
Total	-31.962	1.317	-30.645

Modpartsrisiko

Modpartsrisiko fordelt på rating kategori, pr. 31. december 2024

Total modpartseksponering (regnskabsmæssig værdi, mio. kr.)

	Værdipapirer og aftaleindskud	Lån Obligationer	Afledte finansielle instrumenter	Total
AAA	1.433	-31.854	0	-30.420
AA	0	0	835	835
AA	0	0	-30	-30
A	0	0	500	500
A	0	0	-1.530	-1.530
BBB	0	0	0	0
BBB	0	0	0	0
Total	1.433	-31.854	-225	-30.645

Modparterne til aftalerne er omfattet af sikkerhedsstillelsesaftaler. Metroselskabets netto-sikkerhedsstillelse pr. 31.12.2024 udgør 306 mio. kr.



Note 27 Specifikation af lån og afledte finansielle instrumenter

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

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

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

Tabellen nedenfor viser Metroselskabets samlede lånoptagelser inkl. periodiserede 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.)	Fast (Hovedstol)	CIBOR 3M	CIBOR 6M	Regnskabsmæssig værdi 31.12.2024
Løbetid < 1 år				
Lån	-5.450	0	0	-5.453
Renteswap (fast til variabel)	800	-800	0	-3
Renteswap (fast til variabel)	4.650	0	-4.650	-17
Netto eksponering	0	-800	-4.650	-5.473
Løbetid 2-5 år				
Lån	-12.500	0	0	-12.165
Renteswap (fast til variabel)	750	-750	0	-26
Renteswap (fast til variabel)	10.750	0	-10.750	-380
Netto eksponering	-1.000	-750	-10.750	-12.570
Løbetid 6-10 år				
Lån	-8.670	0	0	-8.376
Renteswap (fast til variabel)	0	0	0	0
Renteswap (fast til variabel)	5.450	0	-5.450	-239
Netto eksponering	-3.220	0	-5.450	-8.615
Løbetid 11-20 år				
Lån	-2.040	0	0	-2.645
Renteswap (fast til variabel)	1.200	-1.200	0	376
Netto eksponering	-840	-1.200	0	-2.269
Løbetid 31-40 år				
Lån	-3.600	0	0	-3.215
Renteswap (fast til variabel)	0	0	0	0
Rente og valutaswap (fast til variabel)	0	0	0	0
Netto eksponering	-3.600	0	0	-3.215
Lån i alt	-32.260	0	0	-31.854
Renteswap (fast til variabel)	23.600	-2.750	-20.850	-288
Total	-8.660	-2.750	-20.850	-32.142

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

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



	CPI* + Fast	Fast	CIBOR 6M	EURIBOR 6M	Regnskabsmæssig værdi 31.12.2024
Løbetid 1-10 år					
Renteswap (variabel til fast)	0	-1.005	1.005	0	-45
Renteswap (real til fast)	-1.006	1.006	0	0	-116
Renteswap (fast til variabel)	405	-405	0	0	16
Netto eksponering	-601	-404	1.005	0	-145
Løbetid 11-20 år					
Renteswap (variabel til fast)	0	-9.267	9.267	0	-1.294
Renteswap (real til fast)	0	0	0	0	0
Renteswap (fast til real)	-1.491	1.491	0	0	281
Renteswap (variabel til real)	0	0	0	0	0
Netto eksponering	-1.491	-7.775	9.267	0	-1.013
Løbetid 21-30 år					
Renteswap (variabel til fast)	0	-11.072	11.072	0	638
Renteswap (fast til real)	-2.434	2.434	0	0	240
Netto eksponering	-2.434	-8.638	11.072	0	878
Løbetid 31-40 år					
Renteswap (variabel til fast)	0	-3.020	3.020	0	397
Rente og valutaswap (variabel til fast)	0	0	0	0	0
Renteswap (fast til real)	-380	380	0	0	-55
Netto eksponering	-380	-2.640	3.020	0	342
Renteswap (real til fast)	405	-405	0	0	16
Rente- og valutaswap (variabel til fast)	0	-24.364	24.363	0	-304
Renteswap (fast til variabel)	0	0	0	0	0
Renteswap (variabel til real)	0	0	0	0	0
Renteswap (fast til real)	-5.311	5.311	0	0	351
Total	-4.906	-19.457	24.363	0	63
* CPI = Consumer price index					
Finansielle aftaler (dagsværdisikring)					-288
Finansielle aftaler (fremtidige pengestrømme)					63
Finansielle aftaler i alt					-225

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



Ledelsespåtegning



Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2024 for Metroselskabet I/S.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven (regnskabsklasse D) og interessentskabskontraktens bestemmelser om regnskabsaflæg-gelse. Det er vores opfattelse, at den valgte regnskabs-praksis er hensigtsmæssig, og at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver, fi-nansielle stilling pr. 31. december 2024 samt af resulta-tet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2024. Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen in-deholder en retvisende redegørelse for udviklingen i selskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets re-sultat og finansielle stilling som helhed og en beskri-velse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som selskabet står over for.

Årsrapporten indstilles til interessenternes godken-delse.

København den 28. februar 2025

Direktion

Carsten Riis

Bestyrelse

Jørn Neergaard Larsen
(formand)

Michael Vindfeldt
(næstformand)

Harald Børsting

Helle Bonnesen

Anette Alm

Marcus Vesterager
(næstformand)

Birgitte Brinch Madsen

Troels Christian Jakobsen

Kirsten Ejlena Thomsen



Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til interessenterne i Metroselskabet I/S

Revisionspåtegning på årsregnskabet

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Metroselskabet I/S for regnskabsåret 1. januar – 31. december 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 Udviklingsselskabet 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 uafhængige 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 Udviklingsselskabet 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 regnskabsbrugerne træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. Bekendtgørelse af lov

om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S og Rigsrevisorloven, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Metroselskabets interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder

eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om Metroselskabets evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at Metroselskabet ikke længere kan fortsætte driften.

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

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

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

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

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

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

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

Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ledelsen er også ansvarlig for, at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved 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 fastlægger 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 alene 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: 77806113

Søren Vadskjær Skyum
Kontorchef

Lykke Camilla Skov
Fuldmægtig

EY

Godkendt revisionspartnerselskab,
CVR: 30700228

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

Finn Thomassen
Statsautoriseret revisor
MNE-nummer: 33691



Bilag til ledelsesberetningen

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 passagerindsving som følge af COVID-19. Der budgetteres med et passagertal i 2025 på 131 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 imødegåelse af forventelige meromkostninger vedrørende driften af Metroen er der indarbejdet en årlig reserve.

Investeringer

5. Anlægsbudgetterne for M3 Cityringen og M4 Nordhavn er afsluttet i 2020. Endeligt anlægsbudget for M3 Cityringen er på 25,3 mia. kr. (23,6 mia. kr. i 2010-priser). Endeligt anlægsbudget for M4 Nordhavn er på 2,7 mia. kr. (2,9 mia. kr. i 2012-priser inkl. reserver).
6. Anlægsbudgettet for M4 Sydhavn forventes afsluttet i 2024. Endeligt anlægsbudget for M4 Sydhavn er på 8,6 mia. kr. ekskl. korrektionsreserve K2-8 (7,3 mia. kr. i 2014-priser).
7. Anlægsinvesteringerne vedrørende selskabets investeringsprogram (kapacitetsudvidelser) ekskl. budget reserveret til 3XR 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 reinvesteringer 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 fratrukket moms, mens momsudgifter ved anlæg af Metroen aflyttes.
15. Forrentning af gælden er baseret på Finansministeriets renteforventning i august 2024. I forrentningen tages højde for selskabets indgåede finansielle aftaler omkring renteaftækning.



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



Langtidsbudget



Langtidsbudget 2025 for Metroselskabet I/S (løbende priser)

Mio. kr.

Tilbagebetalingsår	2068
Forventet maks. nettogæld	-34.693
År med forventet maks. gæld	2026

År	Anlægs- investeringer	Reinvesteringer	Driftsresultat (EBITDA)	Ændring i arbejdskapital	Betalings- aftale	Finansielle poster	Likviditets- virkning	Nettogæld primo	Nettogæld Ultimo
2024	-1.938	-84	16	0	416	-690	-2.280	-30.969	-33.249
2025	-544	-118	165	0	443	-615	-669	-33.249	-33.918
2026	-480	-63	151	0	457	-840	-775	-33.918	-34.693
2027	-1.191	-81	257	1.648	472	-803	303	-34.693	-34.390
2028	-182	-72	427	0	487	-801	-142	-34.390	-34.531
2029	-93	-283	539	0	500	-812	-148	-34.531	-34.679
2030	-95	-48	628	0	512	-843	155	-34.679	-34.524
2031	-96	0	719	0	525	-873	275	-34.524	-34.250
2032	-98	-433	811	0	539	-876	-58	-34.250	-34.307
2033	-100	0	907	0	553	-887	474	-34.307	-33.834
2034	-102	-112	948	0	567	-874	427	-33.834	-33.407
2035	-103	-1.663	978	0	576	-868	-1.080	-33.407	-34.486
2036	-548	0	1.008	0	586	-881	165	-34.486	-34.321
2037	0	0	1.035	0	597	-867	765	-34.321	-33.556
2038	0	0	1.054	0	608	-851	811	-33.556	-32.745
2039	0	-338	1.086	0	619	-840	527	-32.745	-32.219
2040	0	-57	1.122	0	630	-833	862	-32.219	-31.357
2041	0	0	1.157	0	641	-708	1.090	-31.357	-30.267
2042	0	-518	1.188	0	653	-681	642	-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	-1.028	-27.217	-28.245



År	Anlægs- investeringer	Reinvesteringer	Driftsresultat (EBITDA)	Ændring i arbejdskapital	Betalings- aftale	Finansielle poster	Likviditets- virkning	Nettogæld primo	Nettogæld Ultimo
2046	0	0	1.342	0	701	-656	1.387	-28.245	-26.858
2047	0	0	1.383	0	714	-629	1.468	-26.858	-25.390
2048	0	0	1.425	0	726	-612	1.540	-25.390	-23.850
2049	0	-1.061	1.471	0	740	-602	548	-23.850	-23.302
2050	0	-68	1.520	0	753	-570	1.634	-23.302	-21.668
2051	0	0	1.547	0	766	-521	1.793	-21.668	-19.875
2052	0	-5.614	1.575	0	780	-645	-3.904	-19.875	-23.779
2053	0	0	1.603	0	794	-836	1.561	-23.779	-22.218
2054	0	-160	1.632	0	809	-777	1.504	-22.218	-20.714
2055	0	0	1.661	0	823	-776	1.709	-20.714	-19.005
2056	0	0	1.691	0	838	-707	1.823	-19.005	-17.182
2057	0	0	1.722	0	853	-671	1.904	-17.182	-15.278
2058	0	0	1.753	0	868	-631	1.990	-15.278	-13.288
2059	0	-483	1.784	0	884	-506	1.680	-13.288	-11.608
2060	0	-2.981	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	1.545	-10.242	-8.698
2064	0	-191	1.951	0	0	-313	1.447	-8.698	-7.251
2065	0	0	1.986	0	0	-251	1.735	-7.251	-5.516
2066	0	0	2.022	0	0	-181	1.841	-5.516	-3.675
2067	0	0	2.058	0	0	-106	1.952	-3.675	-1.723
2068	0	0	2.095	0	0	-27	2.068	-1.723	345



Metroselskabet 1/S
Metrovej 5
2300 København S
T: 3311 1700
CVR-nr.: 30823699

Læs mere om Metroselskabet på m.dk

ISBN 978-87-92378-61-3