

List of Signatures

Page 1/2



B194-05-02 Årsrapport 2025.pdf

Name	Method	Signed at
	MitID	2026-03-03 09:43 GMT+01
Sophie Korsgaard Vang	MitID	2026-03-03 09:38 GMT+01
	MitID	2026-03-03 19:34 GMT+01
Rasmus Rune Steenberger	MitID	2026-03-03 12:51 GMT+01
Harald Børsting	MitID	2026-03-03 11:26 GMT+01
Michael Sønder Vindfeldt	MitID	2026-03-03 14:31 GMT+01
Glenn Elton Hvidt	MitID	2026-03-03 14:42 GMT+01
Birgitte Brinch Madsen	MitID	2026-03-03 11:48 GMT+01
Florinda Bujupai	MitID	2026-03-04 10:38 GMT+01
Finn Thomassen	MitID	2026-03-03 09:38 GMT+01
Helle Caroline Eifelt Bonnesen	MitID	2026-03-04 10:31 GMT+01
Carsten Riis	MitID	2026-03-03 09:51 GMT+01
Lykke Camilla Skov	MitID	2026-03-04 08:55 GMT+01



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

External reference: 369C510186A4497B8381BFE1791A33E3

List of Signatures

Page 2/2

Name	Method	Signed at
Michael Nicolaj Czelinski Nielsen	MidD	2026-03-03 14:40 GMT+01



This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
External reference: 369C510186A4497B8361BFE1791A33E3



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



Bilag B194-06-02
Statynalemedie og 201
20. februar 2025

Metrosekkabet

Arstapport 2025

Metrosekkabet I/S

Metrosekkabet I/S
Statynalemedie og 201
20. februar 2025

Indhold

Ledelsesberetning

Status på forretningsstrategien	8
Status på kunder og drift	12
Status på anlæg	14
Økonomi	15
Selskabsledelse	24
Metrosejlskabets bestyrelse	26
Bæredygtighed	32
Regrnskab	37

Regnskab

Noter	47
Ledelsespåtegning	66
Den uafhængige revisors revisionspåtegning	67
Bilag til ledelsesberetningen	70
Langtidsbudget	72
ESG – supplerende data og noter	74



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



Et mere enkelt byliv – én rejse ad gangen

I 2025 transporterede Metroen i alt 135 millioner passagerer og bilag dermed ti enkelt og effektivt midttilføjelser til byen for både den enkelte, byen og samfundet. Samtidig var Metroen en af de mest klimavenlige transportformer med et CO₂-aftryk pr. passager-kilometer, som kun er lavere for gående og cyklende.

Tilfredstillende resultat

Det høje passager-tal er ny passagerrekord og et millionar-flere rejserende end året før. Passager-tallet i midttilføjet taksatidtgættene steg til 1.822 millioner kroner, hvilket betyder væsentligt til lerts samlede resultat, som er et overskud på 338 millioner kroner for af- og nedkørsler. Det svarer til en stigning på 94 millioner kroner i forhold til året før og er 128 millioner kroner over de 210 millioner kroner, som vi havde forventet. Blevs resultat understreger, at Metroen endnu engang har spillet en afgørende rolle som ryggraden i hovedstadens kollektive transport.

Det tilfredstillende resultat er også påvirket af en større engangsgeffekt i form af en positiv efterregulering af tidligere års kontraktbetaling til Metroens driftsselskaber.

Sådan er det givet forudsigtelighed på rejsen

Arts hele passager-tal og mange enkeltstående passagerrekorde bygger på den etevne rejsendes tilid til

Metroen. Med en driftsskiftet i 2025 på 99,7 pct. kan passagererne forvente punktlighed, forudsigtelighed og enkelhed i hver rejsesituation, både når de skal til og fra arbejde, til sport, i skolen, i et koncert eller besøg venner og bekendte.

Det afspejler sig også i kundetilfredsheden. En høj Net Promoter Score på 66 viser, at borgerne i og omkring hovedstaden er tilfredse med Metroen, at de anbefaler den til andre.

Vores vigtigste ledeskæpninger er at sørge for, at Metroen skal være som forventet. Passagererne skal kunne stole på, at de ikke behøver at løse efter toget, fordi det næste kommer lige om lidt og bringer dem hurtigt fra A til B. Vi skal bygge videre på Metroens succes, så vi bliver den høje kundetilfredshed og det stabile passagergrundlag, også mens vi udfører store vedligeholdelsesarbejder og starter nye store anlægsprojekter op.

Byudvikling præger passager-tallet

Den største vækst i 2025 sket på M5/M4, hvor passager-tallet steg med 17 pct. Det hænger både sammen med udbygningen af M4 til hovedstadens nye trafikknudepunkt, København Syd, samt det faktum, at kunderne i højere grad har taget M5 til sig.

På M4/M5 er der især valset ved de stationer, hvor byudviklingen er størst, med Bella Center som det mest fremtrædende eksempel. Byudvikling skaber en central rolle for passager-væksten i et emissionsmæssigt, så afsat til en station er afgørende for valg af transportmiddel.

Disuden har sportsskøjeløkker, koncerter og andre store kulturbegivenheder haft betydning for passager-tallet i 2025. Især i forbindelse med koncerterne i Metroens position som det mest effektive transportmiddel til at flytte mange mennesker rundt i byen på kort tid.

Enkelt steder, som på stationen København Lufthavn, har passager-væksten været tydelig end forventet. Vi anbegjer aktivt med markedsføring og giver os erfaringer med udbygningen og indførelsen af nye skæpninger for at forbedre Metroens konkurrencekraft i en tid, hvor konkurrencer intensiverer deres markedsføringsindsats. Samtidig følger vi løbende, hvordan konkurrence-situationen udvikler sig og påvirket passager-tallene fra år til år. Vores ledeskæpninger i den forbindelse er at navigere skæpningen under skiftende forudsætninger og løbende tilpasse vores dispositioner, især om det drejer sig om byudvikling, store events eller nye konkurrenceforhold.

Meg mere mere

I 2025 vi også bliv husket for, at der blev indgået politisk aftale om M5, og at samarbejdet med tidligere entreprenør-inddragelse på anslag af nye stationer i Ydre Nordhavn blev færdigt. Begge dele betyder, at vi kan se frem til mere metro, som binder byen sammen i et endnu større samlet metropol.

Samtidig var 2025 året, hvor miljøovervejelserne blev en del af M5s banevalg. Vurderingen bygger på grundige analyser og en intensiv borgerdialog, fordi vi som ansvarlig bygherre begger stor vægt på miljøvenlige, transparente og på at tage størst muligt hensyn til naboer og omgivelser, når vi anlægger ny metro.

Til trods for M5 har vi diskuteret i 2025 gennemført væsentlige designprojekter med fokus på reducere CO₂-aftrykket. Der er allerede identificeret potentielle for markante reduktioner, og nu vil vi frem til – i tæt samarbejde med markedet – at omsætte ambitionerne til konkrete, bæredygtige løsninger i den videre realisering af projektet.



Resultat Realiseret 2024 244 mio. kr. Realiseret 2025 338 mio. kr.	Passagerindtægt Realiseret 2024 1.608 mio. kr. Realiseret 2025 1.822 mio. kr.	Passageretal Realiseret 2024 126 mio. Realiseret 2025 135 mio.
---	--	---



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

Document ID:
369C510186A4497BB3B1BFE1791A33E3



Færd



Metroselskabet L/S – Årsrapport 2025

Fremtidens metro

Kunderne

NPS

→ 66

(data fra 2019-2024)

Driftsstabilitet

→ 99,3%

Klimaaftrykket

Klimaambition

→ 40%

CO₂ per passagerkilometer

→ 3,6 g

Bygherrerollen

Frontløber inden for
innovation og bæredygtighed

→ 3,7 - 3,9

(data 2021)

Nye anlægskontrakter med
CO₂-besparende tiltag

→ 43%

Sikkerheden

Ulykkestrekvens (anlæg)

→ 24,4

(beregnet på basis af 2023)

Sygefravær

→ 3,3

(beregnet på basis af 2023)

eNPS

→ +45

(data fra 2019-2024)

Generel medarbejdertilfredshed

→ 79%

Organisation og kompetence

→ Som forventet

→ Over forventning

→ Under forventning



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

Document ID:
369C510186A4497BB3B1BFE1791A33E3

Strategi 2023 – 2026



Status på forretningsstrategien

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 MetroSelskabets forretningsstrategi "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, giver en sikkerhed, pålidelighed, korte rejsetider, høj komfort og lav klimabelastning.

De fem strategiske fokusområder – Kundeme, Klimaaftrykset, Løghierarkien, Sikkerheden samt Organisation & kompetencer – udgør fortsat kerne i arbejdet med at opfylde fremtidens krav og forventninger.

Her gives status på forretningsstrategien for 2025.

1. Kundeme

Ambition

Metroens position styrkes og udbygges, så Metroen bliver ved med at være det mest afbudsmodige mobilitetsbud i hovedstaden.

Status på området Kundeme

I 2025 vejgte 135 millioner passagerer Metroen som transportmiddel. Det svarer til en stigning på otte pct. i forhold til 2024, hvor 126 millioner rejsede med Metroen. Den største passagerøvelse er set på M3/M4. På M1/M2 ses væksten især omkring stationer med stor byudvikling, som f.eks. Beta Center.

En måltætt mål for Metroens indsats har udløst stærke vækster i den direkte gennem fokus på initiativer og langsigtet ved at brænde Metroen som en del af byen.

Kundetilfredsheden er fortsat et centralt fokusområde. Metroens Net Promoter Score (NPS), som måler kundernes villighed til at anbefale Metroen, lå i 2025 på +66 på en skala fra -100 til +100. Det er på niveau med resultatet for 2024 og tæt på det strategiske mål om en NPS på +47 i 2026. Den høje tilfredshed er især drevet af en meget stabil dom, der i 2025 var bedre end i 2024.

Vurdering og fremadrettet indsats

Året var samlet set kendetegnet af tilfældigheder og udfordringer inden for kundevækst, passageroplevelse og driftsabilitet. Selskabet vil i de kommende år have fokus på at konsolidere denne position ved at vedligeholde og investere i systemet, f.eks. tog og elvogne, så Metroen fortsat kan leve op til kundernes behov og forventninger til en effektiv og komfortabel rejse.

Selskabet vil i de kommende år ligeledes fortsætte arbejdet med at styrke den kommercielle udvikling, herunder forberedelse til at kunne hævde økonomi i Metroens forbindelse med en ny driftskontrakt fra 2027.



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



Et godt sammenhæng med den nuværende metro. Selskabet har derfor medtaget et markant skridt mod at realisere klimastrategiet. For M5 vurderes der nu, 100 pct. reduktion, for designet lever op til målet. De sidste projekter er de mest udfordrende og skal primært realiseres gennem kontrakter og subkontrakter, så de nødvendige virkemidler sikres i udløphæsen.

Indsatsen for at styrke Metroens anseelse til at møde klimamålsordninger fortsætter. Metroen er designet til at møde de strengeste vejforhold, men den stigende salgsbarhed over for stormflod kræver løbende overvågning og sikring.

Vurdering og fremadrettet indsats

Indsatsen omkring klimastrategiet vurderes at være på niveau med forventningerne for 2025. En gennemført DVA-analyse i 2025 (se side 55) har identificeret klimaeffektiv og ressourceforbrug som de mest væsentlige påvirkninger for selskabet. Disse områder bliver derfor prioritert i den kommende indsats. Hvor arbejdet fokuserer på at reducere udledninger, styrke ressourceeffektiviteten og sikre, at fremtidige metror projekter udvikles med lavere klima- og miljøbelastning.



3. Bygherrerollen

Ambition

Metroselskabet bygger 'stata af the art', så projekterne ved hjælp af innovation og avanceret teknologi er attraktive, den dag de lages færdig.

Status på området Bygherrerollen

Gennem målvirtuelle indsatser inden for samarbejdsformer, projektprioritet og teknologi styrkes selskabets position som en attraktiv samarbejdspartner inden for infrastrukturprojekter og opbygning af solidt fundament for fremtidige samarbejdsformer. En analyse blandt selskabets interessenter i 2025 viser fortsat opbakning til selskabets ambitioner med en score på 3,9 på en skala fra 1 til 5 for oplyselsen af synlighed inden for bæredygtighed og 3,7 for innovation. Begge vurderinger ligger på niveau med året før og bevæger sig mod målsætningen på 4. Gennemført samarbejdsformaterne Metro selskabet som en meget attraktiv samarbejdspartner med en score på 4,4 på en skala fra 1 til 5, hvilket er højt og en forudsætning for realiseringen af selskabets ambitioner.

I 2025 blev den første kontrakt med tidlig entreprenør indtrækket (Early Contractor Involvement, ECI) indgået med M1 Højevangen, Rambøll og Cobe på M4-færdiggørelsen til Ydre Nordhavn. Mødelisten skal sikre et tættere og mere effektivt samarbejde mellem bygherre, rådgivere og entreprenører og prioriteres at bidrage til lavere omkostninger, lavere CO₂-udledning og mere optimerede designløsninger.



4,4

er vurderingen fra centrale interessenter af Metroselskabet som samarbejdspartner (analyse 1-3)

1 kontrakt indgået med tidlig entreprenørinddragelse

12 min.

tager togturen fra København Syd til Københavns Lufthavn efter indvise af nye Øresundsperroner





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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33ED



4. Sikkerheden

Ambition

Alus skal kunne arbejde sikkert hver dag.

Status på området Sikkerhed

I 2025 havde selskabet ikke anmeldte ulykker, der er sammenlignelige med tidligere år. Den akkumulerede ulykkesfrekvens bygger således alene på en enkelt ulykke på en mindre opgave, og – omend enhver ulykke er alvorlig og bruges til fremtidig læring – kan resultatet ikke meningsfuldt sammenlignes med tidligere års indtægts. Isoleret set giver ulykken en akkumuleret ulykkesfrekvens på 24,4 pr. mio. arbejdstimer, hvilket er under branchegennemsnittet for bygge- og anlægstranchen på 33,6 (data fra Dansk Arbejdsgiverforening), men højere end den frekvens på 7,8 som selskabet opnåede på Sydhavnsprojektet.

Sygefraværet pr. medarbejder i 2025 steg på et meget lavt niveau, nemlig 3,3, hvilket er lidt mindre end sidste år og langt under branchegennemsnittet, der for 2024 udgjorde 8,6 dage (DANSK Fraværstatistik).

Vurdering og fremadrettet indsats

Sikkerheden har været prioritaret og behøver et konstant fokus, også når der ikke er større selskabsprojekter og med den større risik. Derfor er metriske projekter fortsat et af de vigtigste emner i 2026 og 2027. Samtidig har det høj prioritaret for selskabet at fortsætte det styrkede og konstante fokus på et godt psykisk arbejdsmiljø.

5. Organisation og kompetencer

Ambition

Metroselskabet vil være den funktionsale arbejdsglads for medarbejdere, der vil bruge et bæredygtigt midlertidigt hovedbureau.

Status på området Organisation og kompetencer

I 2025 har Metroselskabet styrket sin position som en attraktiv arbejdsplads gennem individuelle indikatorer for at engagere, tilskynde og tiltrække de rette kompetencer.

Arbejdsmedarbejderundersøgelsen viser en eNPS på +45 på en skala fra -100 til 100, hvilket betyder, at en stor andel vil anbefale arbejdspladsen til andre. Scoren både overstiger målet for 2026 og bidrager til et engagement i organisationen.

Medarbejdetilfredsheden steg samtidig til 79 på en skala fra 1 til 100, hvilket – sammen med den lave medarbejderomsætning – understøtter indtrykket af et velfungerende og udviklingsorienteret arbejdsmiljø. Det meget tilfredsstillende resultat er et resultat af en række af gode kilder. Helt tilfredsstillende et stærkt fokus på opgaver og projekter, samt samarbejde. Dette bakkes op af en mere åben og fleksibel kultur, der sikrer, at medarbejderne har mulighed for at fortsætte deres udvikling og læring.

Konklusion kompetencebureau har højt til målrettede udvikling og rekultivering, herunder i at have kompetencebureauet og tilføje kompetencebureauet af kompetencebureauet med uddannelse af kompetencer og brug af strategiske værktøjer til læring.

Selskabet har desuden styrket den digitale modenhed, bl.a. gennem et fokus på cybersikkerhed, brug af AI, GIS og Autodesk Construction Cloud, der forbereder af deling, dokumentation og samarbejde med bestillere.

Vurdering og fremadrettet indsats

Metroselskabet har allerede nået de strategiske mål for 2026 på både eNPS og medarbejdetilfredshed, hvilket understøtter en organisation i høj grad tilfreds med et stærkt afsat for de kommende år. Både indikatorer for succes og succesfaktorer at holde på dette niveau og sikre, at der er fokus på kompetencebureauet og videreudvikling af kompetencer og projekter.

I 2026 fokuserer selskabet på at kalibrere kompetencebureauet, styrke talentudviklingen, styrke selskabets forretningsunderstøttende strukturer og udbygge kompetencebureauet til den videre udvikling og projekter. Samtidig skal der digitalisering og anvendelse af AI understøtte både kompetencer og medarbejdernes forberedelse.



Status på kunder og drift

Kunder

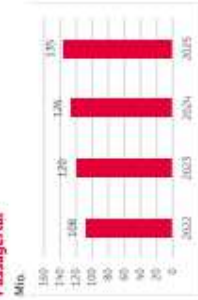
Kabintrafik oplever fortsat vækst i både antal beboere og besøgende, og disse strukturelle ændringer har haft en positiv effekt på Metros passagerantal. Samtidig kan der konstateres en stigende andel metrorejser blandt de samlede rejser med offentlig transport. Dette kan bl.a. tilskrives udvidelsen af metronettet med M4-linjen i 2024, 63 mio. passagerer brugte de nye stationer i Sydtaun i 2025, hvilket er 66 pct. flere end forventet.

På de sidste år har M1/M2 fastholdt et stabilt passagerniveau i 2025. Der er dog sket en forskydning, så endnu flere passagerer benytter stationerne på Amstelveen. I år har Bala Centar haft en passagerfremgang, hvilket skyldes intensiveret byudvikling i området. På andre linjer og stationer, så som i Luthavens, har passagervæksten været lavere end forventet, og selskabet ser nu ind i hvilke faktorer der driver denne udvikling.

Tilfredshed med Metroen

Overordnet set er 95 pct. af kunderne tilfredse med deres rejse med Metroen. Op på NPS'en, som måler, hvor godt kunderne vil anbefale Metroen til andre, ligger vi højt på +56, hvilket indikerer, at passagererne generelt er meget tilfredse med Metroens funktionelle fordele, så som produktets rettidighed og effektivitet.

Passagerantal



Selskabet arbejder løbende med at sikre den gode kundeoplevelse. I 2025 blev det tækt, muligt at afbryde rejseplanlægningen til Rejsekort som app, og mange kunder har allerede taget det digitale produkt til sig. Snart følger også et fysisk buskort.

Øget tryk på Metroen

Trods Metroens stærke position som et attraktivt og effektivt transportmiddel oplever selskabet i takt med markante ændringer. Det gør det tilsvarende, at Metroen gennem en kontinuerlig og målrettet moderniseringsindsats fastholder og udvider et højt kundeskab af stationerne og de mange ydelser, services og

destinationer, der er let tilgængelige i nærheden af dem. En vedvarende opmærksomhed er med til at gøre Metroen top af mind kundernes transportvalg.

Selskabet har i 2025 dokumenteret, at markedsundersøgelserne har en målbart og positiv effekt. På tværs af kanaler bidrager kommunikationen til at styrke passagerens samlede oplevelse af Metroen, ikke blot gennem tydelig formidling af funktioner som tilgængelighed, pålidelighed og tidsplanlægning, men også ved at opbygge emotionelle værdier, som styrker brandet og den langsigtede relation.

I 2026 vil fokus på kommercielle initiativer blive yderligere intensiveret. Her skal en styrket markedsundersøgelse en central rolle i at sikre og udvide kundegrundlaget i Metroen samt understøtte den langsigtede vækst i passagertrafik.

Kunder på årets største rejседag, den 5.12.

542.000



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3





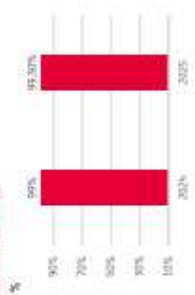
Drift

Kundernes tilfredshed med Metrostat hører i høj grad sammen med en stabil og effektiv drift.

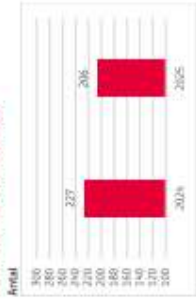
2025 var generelt et godt år for driften, hvor driftsstatistikken var højere end året før og lå på et meget tilfredsstillende niveau.

Det blev også året, hvor kapacitetsforøgelsen med 3% tog i drift i myndigheden på M1/M2, for alvor viste sig værd, idet Metrostat bedre kan rumme de mange passagerer i mykrostaten.

Driftsstabilitet



Større hændelser
(over 100 mistede afgange)



samlingspunkt generelt, og Metrostat gør sig klar til at spille en rolle i at sikre, at Metrostat kan håndtere de store hændelser, hvis der skulle være behov for det.

Spændende år i udsigt

Nye ruter i 2026, hvor selskabet bl.a. vil arbejde på at investere i screening og udvikling af CO₂-effekt eller ressourcepotentiale for reduktion af CO₂-effekt eller ressourcepotentiale for påvirkning af klimaet i forbindelse med investeringer i nye projekter. Derudover vil selskabet trods de mange nye projekter fortsat fokusere på den samlede beslutning om investeringer og sikre, at investeringen fokuseres på projekter med størst potentiale.

Høj på dagsordenen for 2026 er også indgåelse af en ny drifts- og vedligeholdelseskontrakt. Kontrakten bliver sendt i udbud i 2025, og selskabet vil meget gerne indgå med det bedste anbud. Trods alle de nye projekter vil selskabet fortsat fokusere på at sikre, at Metrostat kan håndtere de store hændelser, hvis der skulle være behov for det.

Reinvesteringer af systemet

Sambidlig med at Metrostat har kørt rigtig godt, har selskabet langsomt og roligt investeret i nye projekter, bl.a. af rulletrapper og elevators. Så der fortsat kan fungere som selskab. Arbejder som disse vil generelt fylde mere i de kommende år, og selskabet søger at opbygge nye investeringer, så der så vidt muligt ikke har negative konsekvenser på kundernes oplevelse af metrostaten.

Det er vigtigt også for den kommende udskiftning af systemet og tog på M1/M2, som bliver et af selskabets største og mest komplekse projekter til dato.

Selskabet har i 2025 ligeledes afsluttet samarbejdet med selskabet af Metrostat, så den fortsat vil være med til at sikre, at Metrostat kan håndtere de store hændelser. Der er ingen tvivl om, at det er et samarbejde, som giver mange

Antal rulletrapper renoveret
i 2025 på M1 og M2

56





Status på anlæg



Nemtest Billet 15 - 1. januar 2025

Status på anlæg

MS

2005 udtalelse husket for den politiske aftale om en ny metrolinje M5, hvilket var en vigtig milepæl for projektet og selskabet. Sidelejlende blev der arbejdet på en supplerende miljøkonsekvensvurdering med en række optimeringer, som blev sendt i offentlig høring med en række borgermøder til følge. I 8. bogprøve af det omfattede arbejdsplan valgte Københavns Kommune at udsætte miljøtilslutningen til M5, under forudsætning af at Folketinget vedtog en anlegsgen.

"Der har været ca. 31.000 visninger af den digitale supplerende miljøkonsekvensvurdering."

Med de to beskrivelser samt høringen af folketingsprojektet til en konkretisering af projektet er der blevet markant flere projekter, som vil sætte retningen for selskabets arbejde på at realisere projektet i de kommende år.

Næste skridt er at udføre arbejdet og afslutte udsættelsen af den nye linje. Her er mange hensyn at tage, og det kræver bl.a., hvordan kommunen samarbejder med borgerne om at sikre, at udsættelsen af selskabets CO2-ambitioner. Der er desuden en identifikation af mulige

reduktioner på 10 pct., og udbudet bliver nøgen til at omsætte design til virkelighed.

M4

Også M4 til Ydre Nordhavn rundede en afgørende milepæl, da selskabet valgte M7 Højgaard, Rambøll og Cobe til at samarbejde via "tollig entreprenormodeller". Modellen skal i høj grad sikre, at selskabet lever op til ambitionerne om innovation og CO2-reduktion.

I den anden ende af M4 ved stationen København Syd blev 2025 året, hvor de sidste arbejder med Øresundsperroner, gangtunnel og stationsplads blev afsluttet og nu indføres til at give stationen til et vigtigt trafikknudepunkt for regionen og ud af hovedstaden. Selskabet har bl.a. brugt disse kontrakter til at afprøve bæredygtige tilgange som elektrificeret maskiner.

Byudviklingsprojektet København Syd Byg og gik også ind i en ny fase, idet der i september blev indgået kontrakt med en investor og udvikler, der skal stå for færdiggørelsen af projektet. Valget talte på PB Gruppen, som har lang erfaring med lignende byudviklingsprojekter i København. Selskabet fortsætter med at understøtte den nye investor frem til godkendelse af områdets oplæg, særligt når det gælder erfaring med byggetilbud på eksisterende baneanlæg og stationsområder.

Længde af Øresundsperroner

320 meter

Projekter i støbeskeen

Nye projekter er også i støbeskeen. For Transportministeriet har selskabet bidraget til at gennemføre en forundersøgelse af mulighederne for anlæg af en såkaldt Esplanadetunnel for 5-tog mellem København H og S-togslinjerne mod Endrup Station og Hellerup Station og videre nordpå. Forundersøgelsen afsluttes til Fartøjskøns bag Aftale om Indsættelse af 2025, hvorefter der skal træffes beslutning om projektsatsværdierne.

For Københavns Kommune har selskabet udmønstret en screeningsanalyse af potentielt kommende metrolinjer i hovedstadsområdet efter M5. I analysen præciseres om muligt lige og hvor socialt i forhold til bl.a. passagerer, økonomi og klimabelastning. Desuden præciseres om muligt at vise forskellige linjers aftryk på form af mobilitetsnet og beregninger.



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3





BKK



Økonomi

Årets resultat før af- og nedskrivninger udgjorde et overskud på 338 mio. kr., hvilket er en stigning på 94 mio. kr. iforhold til 2024, hvor resultatet var 244 mio. kr., og 128 mio. kr. højere end de 210 mio. kr., som skibet forventede for året.

Årets resultat

338 mio. kr.

Det forbedrede resultat for 2025 skyldes primært, at ca. 11 millioner flere passagerne valgte at rejse med Metroen i 2025 iforhold til 2024, så det samlede passagertal i 2025 nåede op på 1,55 mio. mod 1,26 mio. sidste år. Der er en passagervekst på ca. 22 pct. sammenlignet med 2024, og dermed en betydeligt højere end det forventede passagerantal på 1,31 mio.

Selskabets takstindtægter i 2025 udgjorde 1.822 mio. kr., hvilket er 214 mio. kr. højere end 2024 og 72 mio. kr. over de forventede indtægter. Stigningen skyldes den forbedrede passagermængde, hvor særligt M2-M4 har leveret en højere passagerbelastning end forventet.

Indtægten pr. passager ligger på et stabilt niveau, og omkostningsudet pr. passager er steget fra 1,54 kr. i 2024 til 1,59 kr. i 2025.

En væsentlig del af forbedringen i 2025 kan desuden tilskrives en positiv efterregulering af kumuleret betaling for operationen for drift af Metroen. Denne efterregulering har karakter af en engangsgebet og løfter resultatet for 2025 uden at være udtryk for et flouerende varigt forbedret niveau.

Den tilpassede rentedækningsgrad er i 201-2025 med 1,21 i 2024 og ligger dermed forsat på et stabilt niveau over 1,0, hvor Metroens økonomi kan dække de samlede finansieringsomkostninger samt afdrage på selskabets gæld.

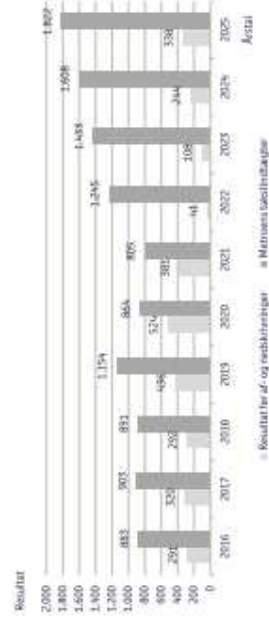
Metroens resultat er tilfreds med årets resultat, som ligger noget over forventningerne til året. Fremgangen kan overordnet tilskrives to forhold: For det første er markedet for offentlige transportreder vokset, og for det andet er Metroens markedsandel øget.

Metroen oplever fortsat vækst i både antal beboere, arbejdspladser og bebyggelse. Samtidig viser skattebets data, at der i 2025 skete en stigning i antal aktiviteter og eventuelt hovedbudsområde, hvilket har

medført et øget vejledningsniveau. Disse strukturelle ændringer i byen har haft en positiv effekt på Metroens passager og underskriver Metroens fortsat stærke attraktivitet som et effektivt og konkurrencedygtigt transportmiddel i hovedbudsområdet.

Udvikling i resultat før af- og nedskrivninger samt takstindtægter

2016-2025



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



BKK

Yder Nordhavn er indført i det langtidbudgettet, hvilket er i overensstemmelse med det forventede.

Hvert år fastlægger en finansstrategi, der skal sikre en hensigtsmæssig finansieringsplan, som inkluderer de langsigtede finansielle konsekvenser under hensyntagen til finansiel risici. Finansstrategien ligger i den fastsatte strategi i samarbejde med Sund og Børn. Partnerne som for eksempel Sund og Børn i samarbejde med Metroselskabet.

Risici i langtidsbudgettet

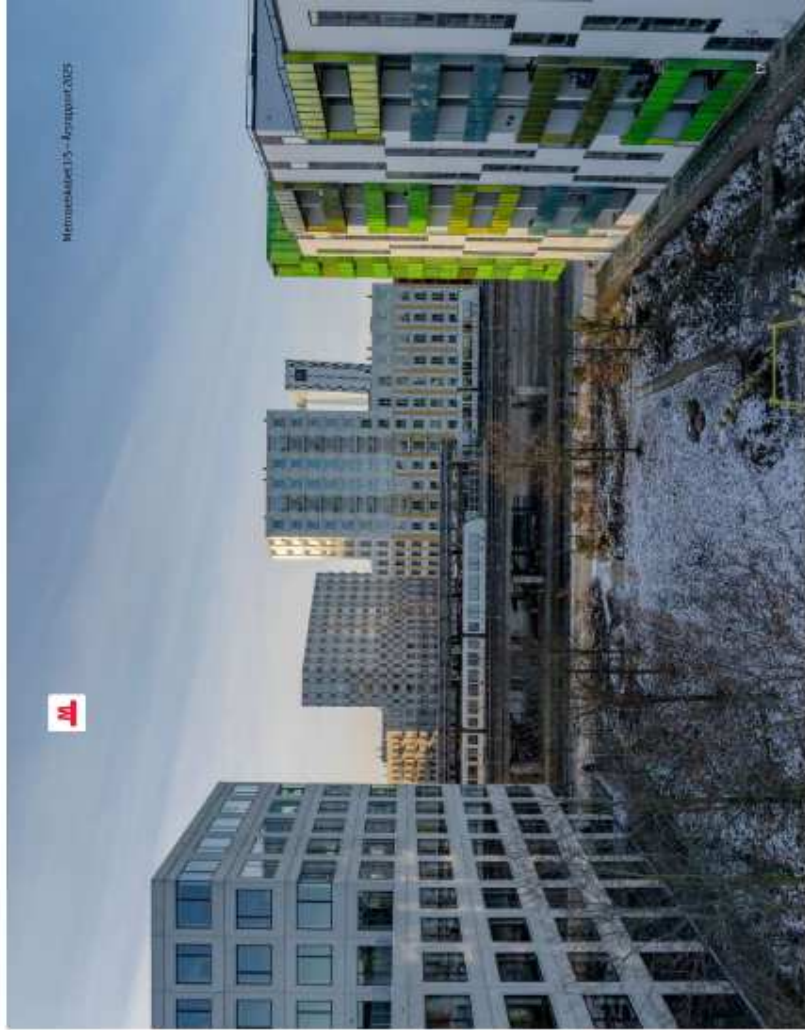
Selskabets langtidsbudget er baseret på en række forudsætninger vedrørende vedligeholdelse, passagerantal, indtægter pr. passager mm. og er dermed forbundet med den usikkerhed og risiko, der altid følger ved vurdering af fremtidige forhold.

Selskabet har stor fokus på risikostyring og forholder sig aktivt til de risici, der er forbundet med selskabets aktiviteter. Risikostyring er en integreret del af selskabets processer i hele organisationen på tværs af selskabets forretningsområder, herunder også i forhold til selskabets langtidsbudget.

På næste side følger et overblik over identifikation af risici og tiltag til at imødegå dem.



Metroselskabet TS – Årsrapport 2025



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3

Område	Risiko	Tiltag
Finansielt risiko	Metroselskabet har en stor gæld og dermed store finansiellemæssige risici. Risikoen for konkurs og likviditetsproblemer er høj.	Metroselskabet har påtænkt at indføre en finansiel strategi, der sikrer en langsigtet finansiel stabilitet. Dette indebærer bl.a. at indføre en finansiel strategi, der sikrer en langsigtet finansiel stabilitet. Dette indebærer bl.a. at indføre en finansiel strategi, der sikrer en langsigtet finansiel stabilitet.
Personaleforhold	Den væsentligste del af selskabets aktiviteter udføres af kvalificeret personale. Hvis dette personale forlader selskabet, kan det have negative konsekvenser for selskabets aktiviteter.	Metroselskabet har allerede indført en politik for personaleforhold. Denne politik indebærer bl.a. at indføre en politik for personaleforhold. Denne politik indebærer bl.a. at indføre en politik for personaleforhold.
Offentlighed	En væsentlig del af selskabets aktiviteter udføres af kvalificeret personale. Hvis dette personale forlader selskabet, kan det have negative konsekvenser for selskabets aktiviteter.	Metroselskabet har allerede indført en politik for offentlig kommunikation. Denne politik indebærer bl.a. at indføre en politik for offentlig kommunikation. Denne politik indebærer bl.a. at indføre en politik for offentlig kommunikation.



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

Document ID:
389C510186844079B3B1BFE1701A33E3



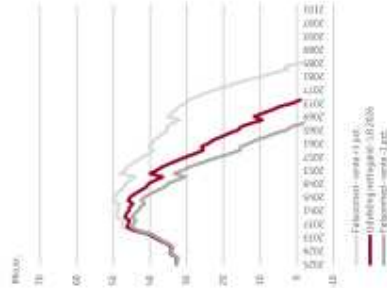
Bloomberg

For at belønne betjeningen af en række usærlige ting har selskabet udlånt et sæt af Fællesmidler til den offentlige sektor i forbindelse med opstarten af den offentlige sektor 2024 fra december 2024.

Hvert scenario illustrerer virkningen af en ændring i den centrale forudsættelse i langtidsskudget. Selskabet har dog ingen grund til at tro, at de økonomiske prognoser er baseret på de gældende forudsættelser i langtidsskudget, herunder selskabets indgåede aftaler om renteforlængelse.

Fællesmidler - Renten

Udvikling i nettogæld



På figuren til venstre viser den højeste graf effekten af en stigning i den nominelle kaskadeinteresse med 1 pct. pr. år på den offentlige finansiering. I den anden graf er renten endnu ikke ændret. En sådan stigning vil øge selskabets maksimale likviditetsbehov til 50,1 mia. kr. og udsætte tidspunktet for tilbagebetaling af lånsatien gæld med 11 år.

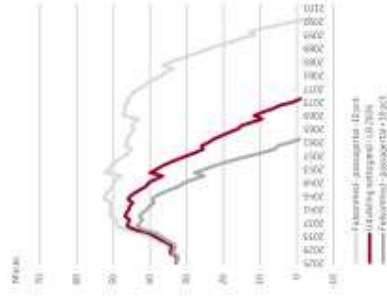
Den midterste graf viser effekten af et fald i den nominelle kaskadeinteresse med 1 pct. pr. år på den offentlige finansiering, hvor renten ikke allerede er fastlagt. Et sådant fald vil reducere selskabets maksimale likviditetsbehov til 15,0 mia. kr. og fremskynde tidspunktet for tilbagebetaling af selskabets gæld med syv år.

På figuren til højre viser den laveste graf, at en reduktion af Merceers passagerlån med 10 pct. i forhold til forudsættelserne i langtidsskudget vil øge selskabets maksimale likviditetsbehov til 52,4 mia. kr. og vil udsætte tilbagebetaling af selskabets gæld med 24 år.

Den midterste graf viser, at en forøgelse af passagerlån med 10 pct. i forhold til langtidsskudget vil reducere selskabets maksimale likviditetsbehov til 14,5 mia. kr. og fremskynde tidspunktet for tilbagebetaling af gælden med 12 år.

Fællesmidler - Passagerlån

Udvikling i nettogæld



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

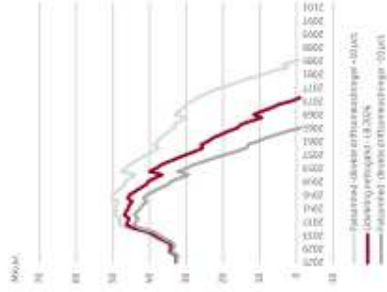
Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



Bureau

Følsomhed - Direkte driftsomkostninger

Udvikling i løstogæld



På figuren til venstre viser den lysegrå graf, at en forøgelse af de direkte driftsomkostninger på 10 pct. i forhold til løstogældet vil øge selskabets maksimale likviditetsbehov til 50,3 mia. kr. og udsætte tilførselskravet til 11,1 år.

Den mørkegrå graf viser omvendt, at en reduktion af de direkte driftsomkostninger på 10 pct. i forhold til

Interessenter

Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har som interessenter direkte, ubetinget og solidt krav til alle Metro-selskabets forpligtelser, herunder for de lån, som Metro-selskabet har optaget.

På grund af statens solidt danske hæftelse er Metro-selskabet indrømmet kreditværdier som staten, hvilket vil sige AAA-/Aaa. Det betyder, at der generelt kan opnås vilkår på kapitalmarkedet, der svarer til statens vilkår.

Herved har Metro-selskabet mulighed for at optage såkaldte gældsudlån i Danmarks Nationalbank. Med gældsudlån forstås et direkte lån fra Danmarks Nationalbank på vegne af staten til Metro-selskabet, baseret på en kvalitetsstatistik og med samme vilkår, som obligationen sælges til på markedet.



langtidsbudgettet af mindre end det maksimale likviditetsbehov til 4,3 mia. kr. og fremtidig gældsudlån i betragtning med 13,1 år.

Udvalgte projekter osv.

Metro-selskabet har påbegyndt projekter på M3 Cityringen, hvor deres fremsatte krav er samlet. Størrelsen af beholdningen på 1,1 mia. kr. har afværet på ca. 3,1 mia. kr. og, hvor der var et betalingsmaksimum på ca. 1,8 mia. kr. Der rederende ca. 2,9 mia. kr. omfatter krav med et betalingsmaksimum på ca. 56 mio. kr. Kravene er indbragt for Udvalgte projekter.

I overensstemmelse med kontraktens gennemførte CMT og Metro-selskabet har efter en forhandling om CMT's samlede ekstrakrav. Disse forhandlinger endte resultatløs, da parterne var for langt fra hinanden.

I den første del af den valgfrihed, som anlægsselskabet har anlagt mod Metro-selskabet vedlærende kravet på 1,1 mia. kr., har Udvalgte projekter den 5. februar 2025 afsluttet den afsluttede, der giver Metro-selskabet fuldt medhold. Metro-selskabet har gennemført kravet på 1,1 mia. kr. og i oktober 2020 afleveret selskabet sit første svar skriftligt påklædt om frifrihed. Selskabet indstillede heri, at Udvalgte projekter afviste CMT's krav. CMT's gældsudlån blev modtaget 23. juni 2023, hvorefter selskabet afleverede sit gældsudlån den 5. april 2024. Der har forklædt 2025 været afholdt mundtlige høringer i Udvalgte projekter. Medholdet i valgfriheden ligger i forlængelse af Metro-selskabets hidtidige vurdering og ændrer derfor

Ikke selskabets nogensinde vil øge eller medføre behov for regulerende af den integrerede forpligtelse i årsrapporten for 2025.

De nationale krav på 2,9 mia. kr. blev påbegyndt i april 2023 hvor CMT indleverede et krav på 1,1 mia. kr. Udvalgte projekter vedrørende de krav, som CMT udsender har været efter mulighed af CMT og i forbindelse med dansk finansiel støtte til Cityringen. Selskabets svarer heri blev indsendt til Udvalgte projekter den 15. juni 2022 og CMT har afleveret sit gældsudlån den 5. april 2023. Metro-selskabet har den 1. december 2023 anført de afsluttede krav (duplik). Efter anførelse af Udvalgte projekter har Metro-selskabet fremsat krav på 1,1 mia. kr. og i oktober 2020 afleveret selskabet sit første svar skriftligt påklædt om frifrihed. Selskabet indstillede heri, at Udvalgte projekter afviste CMT's krav. CMT's gældsudlån blev modtaget 23. juni 2023, hvorefter selskabet afleverede sit gældsudlån den 5. april 2024. Der har forklædt 2025 været afholdt mundtlige høringer i Udvalgte projekter. Medholdet i valgfriheden ligger i forlængelse af Metro-selskabets hidtidige vurdering og ændrer derfor



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



Ikkeanset

Årindgangen i nøgletallene overskudsgrad, driftoverskud pr. passager og driftomskostninger pr. passager skeltes på et resultatet i 2025 er 94 mio. kr. bedre end i 2024, som følge af flere passagerer i 2025 i forhold til 2024.

Overskudsgraden udgjorde 13 pct. for 2025 mod 10 pct. i 2024. Måltallet for overskudsgraden forventes på længere sigt at følge mellem 20 og 25 pct.

Driftoverskud pr. passager udgjorde 2,50 kr. for 2025 mod 1,94 kr. i 2024. Måltallet for driftoverskud pr. passager forventes på længere sigt at være 6 kr.

Driftomskostninger pr. passager udgjorde 10,17 kr. for 2025 mod 9,90 kr. i 2024. Måltallet for driftomskostninger pr. passager forventes på længere sigt at være 8 kr.

Rentetækningsgraden udgjorde 0,52 for 2025 i forhold til 0,45 i 2024. Rentetækningsgraden forventes på lang sigt at være på 1,5. I anlægsfasen og i indledende år rækker af drift og rentetækningsgraden dog være mindre, da de finansielle omkostninger som følge af låneoptagelse vil være større end driftoverskuddet fra Metroen i drift.

Tipkørsel rentetækningsgrad udgjorde 1,20 for 2025 mod 1,21 i 2024. Den tilpassede rentetækningsgrad afspejler selskabets faktiske ønske om at kunne afdrage på gælden i de enkelte år, da midlerne fra tilgudsbeholdningen kan bruges til nye investeringer og dermed vil bidrage til den årlige nedbringelse af selskabets gæld.



Forventninger til 2025

Selskabet har for 2025 budgjort et med et omkostningsniveau på ca. 3 mio. i forhold til 2024. Selskabet forventer en stigning på ca. 3 mio. i forhold til 2025, hvor antallet af passagerer udgjorde 135 mio. Samme niveau af økonomiske faktorer som i 2024, hvor antallet af passagerer var på ca. 135 mio. Selskabet forventer en stigning i antallet af passagerer i 2025 i forhold til 2024, som følge af flere passagerer i 2025 i forhold til 2024.

Selskabets samlede indtægter forventes at udgøre omkring 1.862 mio. kr. i bussselskabet, svarende til en stigning på 40 mio. kr. i forhold til 2024. Måltallet for forventet samlede indtægt på omkring 1.862 mio. kr. Spændet af spejler direkte spændet i det forventede passagerantal. Resultatet af af- og nedskrivninger forventes i bussselskabet at bidrage med et overskud på ca. 256 mio. kr., med et forventet spænd på 230-280 mio. kr., der påvirker de økonomiske faktorer betydeligt for både passagerantal og det samlede afdragsomkostningsniveau.

Den fortsatte positive udvikling i passagerantallet skyldes først og fremmest et vækstmoment og et effektivt driftsystem. Det er Metroens hovedopgave at sikre, at der er nok plads til alle passagerer, og det er en grundlæggende forudsætning for overlevelsen af selskabet om fortsat vækst. Samtidig på de enkelte års passagerantallet ligger imidlertid ikke i sig selv i selskabets kerne, men påvirkes i sig selv omfang af generelle samfunds- og økonomiske forhold, som kan variere fra år til år.



Konkrete har tre eksterne forhold særlig betydning:

1. Den økonomiske udvikling i forhold til bussselskabet er en afgørende faktor for væksten i passagerantallet, der følger uden for selskabets kontrol. For at opnå større indtægt i forhold til den samlede stigning i antallet af passagerer, som forventes i 2025, er det nødvendigt at opnå en højere pris pr. passager. Selskabet har derfor fokus på at opnå en højere pris pr. passager, som forventes i 2025, og på at opnå en højere pris pr. passager, som forventes i 2025.

2. De til en hver tid gældende konkurrenceforhold på markedet og de økonomiske forhold i forhold til bussselskabet er en afgørende faktor for væksten i passagerantallet, der følger uden for selskabets kontrol. For at opnå større indtægt i forhold til den samlede stigning i antallet af passagerer, som forventes i 2025, er det nødvendigt at opnå en højere pris pr. passager. Selskabet har derfor fokus på at opnå en højere pris pr. passager, som forventes i 2025, og på at opnå en højere pris pr. passager, som forventes i 2025.

3. Aktiviteten i byen, særligt store sportstegn, koncerter og andre arrangementer, påvirker også passagerantallet i positiv retning. 2025 var et år med mange store arrangementer, som gav ekstra passagerer.

Samlet betyder disse forhold, at selskabet kan sikre kvaliteten og kapaciteten i metrosystemet, men ikke helt udelukke de eksterne faktorer for passagerantallet. Når Metroens hovedopgave er at sikre, at der er nok plads til alle passagerer, og det er en grundlæggende forudsætning for overlevelsen af selskabet om fortsat vækst. Samtidig på de enkelte års passagerantallet ligger imidlertid ikke i sig selv i selskabets kerne, men påvirkes i sig selv omfang af generelle samfunds- og økonomiske forhold, som kan variere fra år til år.



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



Bureauet



Det forventede resultat for 2026 er lavere end resultatet i 2025 på 338 mio. kr., såsom indtægterne slår. Forskellen skyldes primært to forhold:

- Resultatet for 2025 er præget af plukket af den her nævnte efterregulering af tidligere års resultat vedrørende tilpasningen, korrigeres der for denne engangsgefiert, er forskellen mellem 2025 og 2026 meget mindre, og udviklingen i resultatet er mere på linje med udviklingen i den underliggende drift.
- I 2026 forventes en stigning i driftsomkostningerne som følge af engangsomkostninger til udbyd af ny drifts- og vedligeholdelseskontrakt samt en højere kontraktbetaling til operatøren grundet prisregulering.
- For at imødekomme krav og forventninger til sikring af Metroen, bl.a. forhold til fysisk sikring, cybertilstand og generelt beredskab, er der i 2026 budgetteret med et løft i aktivitet og kampagne-omkostninger.

På trods af den lavere samlede resultat forventes Metroen fortsat at være effektiv i 2026. Udviklingen i driftsomkostninger pr. passager over de seneste år afspejler både højere aktivitet og et generelt inflations- og løntryk, men Metroen beholder samtidig et positivt driftsoverskud pr. passager, som er robust markant siden 2022. Samlet set understrefter nøgletalene, at Metroen er konkurrencedygtig og økonomisk robust.

På den baggrund er forskellen mellem 2025 og 2026 ikke udtryk for et reelt fald i Metroens indtægter, men mere et udtryk for, at resultatet for 2025 var ekstraordinært højt på grund af en række af engangsgefierten, særligt med at 2025 afspejler et mere normalt omkostningsniveau ved fortsat vækst i passager og indtægter samt stigende behov for styring af infrastruktur.

Generelt forventer selskabet, at passager væksten fortsætter i de kommende år, og at passagerindtægten på budgetet for 2026, selskabet har idetalede igangsat arbejder med at opdatere passagerprognosen til langtidsbudgettet, og den nye passagerprognose vil være landig i 2026.

Det forventede resultat for 2026 er med forbehold for udviklingen i renter og inflation.

Resultat

Forventet 2026

230 - 280 mio. kr.

Passagerindtægt

Forventet 2026

1.850 - 1.900 mio. kr.

Passagerindtægt

Forventet 2026

138 - 142 mio.



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3

Selskabsledelse

Risikostyring

I tæt med selskabets udskejede driftsaktiviteter, et yd- gende retningslinjer og fortsatte anlægsaktiv- ter har der været behov for at revidere selskabets ri- skopolitik for både at afspejle udviklingen i selska- bets forretningsmæssige kompetencer. I marts 2025 vedtog bestyrelsen en ny risikopolitik, der sætter ram- men for selskabets risikostyring. Den består af fire de- mentar: risikostyringsprincipper, risikopapert samt ty- deligt definerede roller og ansvar.

Risikopolitikken tager udgangspunkt, at risici er en uundgåelig del af alle selskabets mangfoldige akti- viteter. Styrebehovet er derfor at vælge nogle fæl- les principper for risikostyring samt at fastlægge en prioriteret vægning af investeringer gennem en nær- mere defineret risikopapert. Ved at lægge sig op ad selskabets organisering og beslutningshierarki in- tegres risikostyring i selskabets forretningsgange og beslutningsprocesser med henblik på en systematisk og rettidig håndtering af risici.

Med afsæt i risikopolitikken arbejder Metroselskabet systematisk med at identificere, evaluere og mitigere risici inden for alle selskabets forretningsområder. Der rapporteres et samlet risikobillede for Metroselskabet til Risikostyrelsen og bestyrelsen hvert kvartal.

Risikobillede

I 2025 har Metroselskabet været særligt udfordret af det økonomiske trusselsbillede, og hvorvidt og i hvilken grad selskabets aktiviteter vurderes at kunne blive påvirket af sådanne trusler. Temeerne for året har udfaret cy- ber- og informationsikkerhed, udfordringerne i håndteringen af Metrosens drift, samt stormflod og ek- stremt vejr. Se et overblik over arbejdet med disse risici på næste side.

Selskabet forventer, at arbejdet med en risikobase vil tage sig til slutning mod ydre trusler vil blive yderligere intensiveret i 2026. Metrosens Metroselskabets kerne- produkt, og driftsikkerheden er afgørende for Metrosens kunder og selskabets indtægtssikkerhed. Derfor er Me- troselskabet også grundlæggende risikobaseret, når det kommer til faktorer, der kan påvirke driftsikkerheden. Risikobaseret er centralt for at opretholde driftsikker- heden og medfører også en risiko for driftsikkerheds- set, hvorfor det længe har været et fast områdespe- punkt i risikostyringen.

Som led i selskabets arbejde med at styrke afregne- ringen til bestyrelsen og øjeblik i forhold til selskabets re- investeringsaktiviteter, er der igangsat initiativer, der skal styrke selskabets risikostyring både i forhold til re- lationen til de såkaldte relevansfaktorer og til projektet

309, der omhandler udførelse af styresystem og tog på M2/M3. Samtidigt arbejder der systematisk med ri- skostyring i forbindelse med selskabets to store anlægspro- jekter SØS og udsiddelsen af M1 til Ydre Nørrebro. For begge projekter er der et særligt fokus på selskabets centrale strategiske fokusområder som nye bæredygt- ighedsdata, digitalisering samt kontraktindskud, herunder rettidig entreprenorinvolvering, og i hvilken grad de kan medføre, samt hvordan disse risici håndteres på en struktureret måde.

Dataetik

Metroselskabet formidler sig løbende til centrale data- etiske problemstillinger, bl.a. via arbejdet med de løb- gende, som selskabet afholdt af, Læse, At Act, Offentlighedsloven, Forvaltningsloven, MIS-2, GDPR, Data Act og Cyber Act.

Selskabet har fortsat ikke en egentlig dataetisk politik, da det på nuværende tidspunkt vurderes, at der ikke er et forretningsmæssigt behov. Dette behov vil dog fort- sæt blive fulgt og evalueret regelmæssigt som en inte- greret del af selskabets compliance- og governance- arbejde.



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



Metroselskabets bestyrelse



Metroselskabets bestyrelse

Tommy Ahlers

F. 1975



Tiltrædt 1. maj 2025

Udpeget frem til 30. april 2029

Formand for bestyrelsen

Formand for risikokomiteen

Formand for vederlagskomiteen

Vedlagt for 2025: 377.000 kr.

Forventet vederlag for 2026: 580.000 kr.

Formand af statens virksomhedsinspektion

Udpeget af statens virksomhedsinspektion

Tiltrædelse

Formand for bestyrelsen, CONCITO

Alexander Ryle

F. 1990



Tiltrædt 1. januar 2026

Udpeget frem til 31. december 2029

Næstformand

Medlem af risikokomiteen

Medlem af vederlagskomiteen

Vedlagt for 2025: 0 kr.

Forventet vederlag for 2026: 415.000 kr.

Medlem af Fiskerietinget

Udpeget af København Kommune

Medlem af Borgernes repræsentations

Medlem af Økonomiskudvalget

Tiltrædelse

Medlem af Europarådets Politirettslige Forskning

Medlem af Vurderingskomiteen i København

Michael Vindfeldt

F. 1981



Tiltrædt 1. januar 2029

Omtrædet 1. januar 2026

Udpeget frem til 31. december 2029

Næstformand

Medlem af risikokomiteen

Medlem af revisions- og bæredygtighedskomiteen

Medlem af vederlagskomiteen

Vedlagt for 2025: 405.000 kr.

Forventet vederlag for 2026: 415.000 kr.

Udpeget af Frederiksberg Kommune

Borgmester i Frederiksberg Kommune

Tiltrædelse

Næstformand i Hovedstadens Børnecenter

Medlem af Frederiksberg Kommune

- Kredsløbet for København Post
- KL's repræsentations
- KL's Klima og Miljøudvalg
- Hovedstadens Lærerbureau, der udgør de repræsentations
- KØR KL's Kommunikationsudvalg for Region H
- KØR KL's Kommunikationsudvalg for Region H
- Formand for Miljøetisk Topgrafisk Udvalg
- Næstformand i Udvalget for Tænder



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



Metropolshovedsteds bestyrelse



Metropolshovedsteds bestyrelse

Birgitte Brinck Madsen
F. 1963



Tiltrædt 1. april 2014
Eneværelse 31. marts 2022
Udgået frem til 30. april 2026

Bestyrelsesmedlem
Formand for regions- og beredskabskomiteen
Medlem af vederlagskomiteen
Vedering for 2025: 267.000 kr.
Forventet vedering for 2026: 274.000 kr.

Orlov

Udgået af staten v/transportministeren

Tilføjelse

- Formand for bestyrelsen, RUM 4. S.
- Formand for bestyrelsen, DEL PRØ & S.
- Rættighedsbestyrelsen, DREF A/S
- Rættighedsbestyrelsen for Investingsforeningen Danske Invest, Danske Invest Select og Danske Invest Index
- Medlem af bestyrelsen, John Woodgate
- Medlem af bestyrelsen, Hovedstadens Lethane

Harald Børsting
F. 1952



Tiltrædt 1. april 2014
Garaudvalget 31. marts 2022
Udgået frem til 30. april 2026

Bestyrelsesmedlem
Vedering for 2025: 155.000 kr.
Forventet vedering for 2026: 157.000 kr.

Udgået af staten v/transportministeren

Helle Bonnesen
F. 1963



Tiltrædt 1. januar 2022
Garaudvalget 1. januar 2026
Udgået frem til 31. december 2029

Bestyrelsesmedlem
Vedering for 2025: 191.000 kr.
Forventet vedering for 2026: 157.000 kr.

Medlem af Fælledrådet

Udgået af Københavns Kommune

Medlem af Borgerrepræsentationen
Medlem af Klima-, Miljø- og Tekniskudvalget

Tilføjelse

- Medlem af Københavns Kommunes Vejrøvebestyrelse

Rasmus Steenberger
F. 1983



Tiltrædt 1. januar 2026
Udgået frem til 31. december 2029

Bestyrelsesmedlem
Medlem af regions- og beredskabskomiteen
Vedering for 2025: 0 kr.
Forventet vedering for 2026: 196.000 kr.

Udgået af Københavns Kommune

Medlem af Borgerrepræsentationen
Medlem af Børne- og Ungdomsskudvalget
Medlem af Sundheds- og Omsorgsudvalget

Tilføjelse

- Medlem af bestyrelsen, UØB ØB
- Medlem af bestyrelsen, ABC
- Medlem af bestyrelsen, Vindkraft i København
- Medlem af bestyrelsen, Fonden Danmarks Rødsten



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

Document ID:
389C510186844078B3B1BFE1701A33E3



Metrosekabets bergrube

Florinda Bujupai
F. 1999



Tilskuds 1. januar 2026
Valgt frem 18.31. december 2029
Bestyrelsesmedlem
Vedering for 2025: 0 kr.
Forenet vedering for 2026: 157.000 kr.
Akademisk konsulent, organisationsudvikling
Valgt af medarbejderne i Metrosekabet

Sophie Korsgaard Vang
F. 1990



Tilskuds 1. januar 2026
Valgt frem 18.31. december 2029
Bestyrelsesmedlem
Vedering for 2025: 0 kr.
Forenet vedering for 2026: 157.000 kr.
Contract Manager
Valgt af medarbejderne i Metrosekabet

Lone Løklindt
F. 1969



Udvalgt af Frederiksberg Kommune
Suppleant



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

Document ID:
389C510186844078B3B1BFE1701A33E3



Afslåede bestyrelsesmedlemmer i 2025:

Jens Neergaard Larsen F. 1949 Tiltrådt 12. januar 2017 Fratrædt 30. april 2025 Formand for bestyrelsen Formand for risikokomiteen Formand for vedtægtskomiteen Vedlagt for 2025: 188.000 kr. Udsættet af statens v/transportministeren	Torsten Christensen Jakobsen F. 1969 Tiltrådt 6. maj 2021 Fratrædt 31. december 2025 Bestyrelsesmedlem Vedlagt for 2025: 153.000 kr. Udsættet af København Kommune Medlem af Borgmesterkandidatlisten
Marcus Vesterager F. 1991 Tiltrådt 1. februar 2024 Fratrædt 31. december 2025 Næstformand Medlem af risikokomiteen Medlem af vedtægtskomiteen Vedlagt for 2025: 405.000 kr. Udsættet af København Kommune Medlem af Borgmesterkandidatlisten	Kirsten Ejlersen Thomsen F. 1970 Tiltrådt 12. februar 2021 Fratrædt 31. december 2025 Bestyrelsesmedlem Vedlagt for 2025: 153.000 kr. Senior Procurement & Contracts Manager Valgt af medarbejderne i Metroselskabet



Anette Kim F. 1982 Tiltrådt 1. januar 2022 Fratrædt 31. marts 2025 Bestyrelsesmedlem Vedlagt for 2025: 98.000 kr. Sekretær Valgt af medarbejderne i Metroselskabet	Karl Friedrich Bachmann F. 1968 Tiltrådt 1. april 2025 Fratrædt 31. december 2025 Bestyrelsesmedlem Vedlagt for 2025: 115.000 kr. Assisterende Contract Director & Leasingkoordinatør Valgt af medarbejderne i Metroselskabet
--	---



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

Document ID:
389C510186844078B3B1BFE1701A33E3



Metroselskabets bestyrelse



Metroselskabets bestyrelse

Metroselskabets direktion

Selskabets direktion:
Christian Riss
F. 1976
Administrerende direktør

Selskabets direktion suppleres af følgende direktører:
Henrik Larsen Schmidt
F. 1976
Direktør

Søren Boysen
F. 1967
Direktør

Mikael Kjær Jensen
F. 1973
Direktør

Rosekka Rymark
F. 1970
Direktør
Fra d. 17. august 2025

Complancetest af Metroselskabet

God selskabsledelse

Metroselskabet gennemfører årligt en complancetest af MetroSelskabets ledelsesdokumenter (m. de anbefalinger, der er til god selskabsledelse i statens ejerskabspolitik (vernet opstillet 2015) og anbefalinger for god selskabsledelse fra Komitten for God Selskabsledelse (vernet opstillet december 2020).

Complancetesten omfatter bl.a. selskabets vedtægt, bestyrelsens forretningsorden, kommissioner for bestyrelsens udvalg og de finansielle styringsdokumenter. I complancetesten vurderes det, om selskabets ledelsesdokumenter lever op til de krav, der stilles til god selskabsledelse. Bestyrelsen behandler efterfølgende resultatet af complancetesten 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.



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

Document ID:
389C510186844078B3B1BFE1701A33E3



Bæredygtighed



Bæredygtighed

Dobbeltvæsentlighedsanalyse

Metroselskabet har i 2025 gennemført en dobbeltvæsentlighedsanalyse. Gennem en systematisk gennemgang af selskabets aktiviteter og forretningsmodel kortlægges analyser de væsentligste ESG-temaer for Metroselskabet. En oversigt over resultatet og de væsentligste emner fremgår på næste side. Analysen

viser, at en række emner inden for både den miljø- og sociale og den sociale bæredygtighed samt governance er væsentlige for Metroselskabet. Resultaterne af analysen er væsentlige for Metroselskabet som infrastrukturvirksomhed, der har ansvar for både udvikling, anskaffelse, drift og vedligehold af metrolinjer i hovedstaden. Analysen har mange påvirkninger på den daglige drift, herunder både positive og negative. Desuden udgør både klimafordringer og ressourcetilgængelighed en væsentlig risiko for selskabet på længere sigt, hvorfor disse emner er vurderet som væsentlige.

Hvad er en dobbeltvæsentlighedsanalyse?

En dobbeltvæsentlighedsanalyse er en vurdering af en virksomheds vigtigste bæredygtighedsfaktorer – set fra et indblik i perspektiver.

Den analyse, der udføres, tager hensyn til både de positive og negative påvirkninger.

En analyse af væsentligheden af en virksomheds aktiviteter og forretningsmodel tager hensyn til både de positive og negative påvirkninger.

Analysen kan anvendes som et styrings- og planlægningsværktøj og giver et billede af, hvor den største risiko ligger, og hvor den største styrke ligger.

rapportere en ESG-status halvårligt til selskabets bestyrelse. Selskabet vil desuden løbende sikre, at reguleringskravene er de rette og har som led heri også fokus på at indhente mere og bedre ESG-data. Som eksempel herpå kan selskabet i 2025 for første gang oplyse om klimaregnskabet, der omfatter hele virksomheden, og som gør det muligt at beregne selskabets samlede CO₂-udledning. Dette er et vigtigt skridt i retning af at kunne rapportere om klimaregnskabet i henhold til de kommende reguleringer (EU- og amerikanske). Se mere herom i ESG-bilag 1 til regnskabet.

Analysen vil desuden være retningssættende for, hvilke aktiviteter der sættes i gang for at øvrige bæredygtighedsområder. I 2025 har selskabet f.eks. arbejdet med vidensopbygning inden for "Resource for use" og "Blockchain", der er væsentlige emner.

Resultater og anbefalinger

Samfundssamarbejde

I undersøgelsen på de efterfølgende sider fremgår selskabets resultater for de væsentlige emner. Resultaterne er opdelt i henholdsvis positive og negative påvirkninger og forventninger, der udgør selskabets rapportering om samfundssamarbejde. I 2025 har selskabet opnået en score på 80% i henholdsvis positive og negative påvirkninger. Se mere herom i ESG-bilag 1 til regnskabet.

Mangfoldighedspolitik – compliance med Arregnskabslovens § 107b

Metroselskabets mangfoldighedspolitik har (sin nuværende form) fokus på ikke-diskrimination i forbindelse med ansættelse og arbejdsmiljø generelt. Metroselskabet prioriterer en ligelig fordeling 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 medarbejderne.

Selskabet arbejder på en opdateret mangfoldighedspolitik, som skal sikre en bred vifte af diversitetsparametre, herunder herunder disse indgår i bestillingsparametre om sammensætningen af ledelsen i overensstemmelse med Arregnskabslovens § 107b. Med aktierelation omkring de regulatoriske krav via CSR-forskriften, der, at mangfoldighedspolitikken fremtvinges i 2026.

Nye krav om længerevarende

Metroselskabet forventer i 2026 at blive omfattet af det nye EU-direktiv om længerevarende. Direktivet er endnu ikke implementeret i dansk lovgivning, men selskabet følger udviklingen tæt og forbereder sig på de nye krav.



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

Document ID: 389C510186A44079B3B1BFE1701A33E3

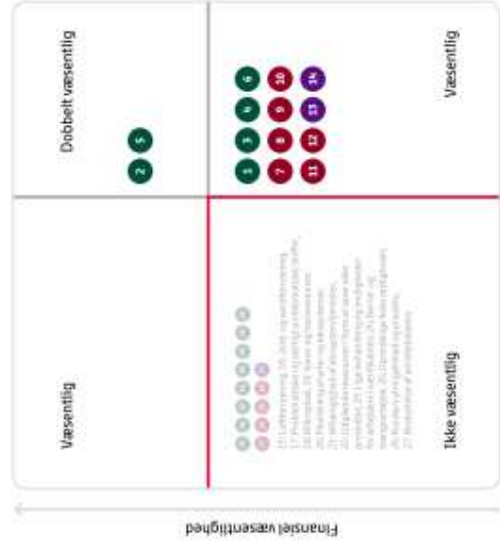


Bæredygtighed



DVA

Miljø



- 1 Klimaatryk**
 - Klimaatryk fra aktiviteter
 - Klimaatryk fra købt og solgte varer
- 2 Klimatilpasning**
 - Stærkt fald og mere ekstremt vær kan føre til uoverskuelighed af skaden
- 3 Energi**
 - Direkte af menneskelig forbrug af ressourcer til energi og nødvendigheder
- 4 Biodiversitet**
 - Tab af biodiversitet og forbrug af land, hav og skov og metaller (skov) biodiversiteten
 - Klimaatryk har også negative effekter på biodiversitet
- 5 Ressourceforbrug**
 - Betydelig forbrug af ressourcer til energi og nødvendigheder
 - Ressourceforbrug udgør risiko
- 6 Affald**
 - Aktiviteter og aktiviteter genererer betydelige mængder af affald
- 7 Arbejdsvilkår i værdikæden**
 - Arbejdsvilkår i værdikæden
 - Risiko for uretmæssig løn og arbejdsforhold i værdikæden
 - Arbejdsvilkår i værdikæden kan blive et problem for virksomheden
- 8 Diversitet og inklusion for medarbejdere**
 - Arbejdsvilkår i værdikæden
 - Risiko for uretmæssig løn og arbejdsforhold i værdikæden
 - Arbejdsvilkår i værdikæden kan blive et problem for virksomheden
- 9 Arbejdsvilkår i værdikæden**
 - Arbejdsvilkår i værdikæden
 - Risiko for uretmæssig løn og arbejdsforhold i værdikæden
 - Arbejdsvilkår i værdikæden kan blive et problem for virksomheden
- 10 Arbejdsvilkår i værdikæden**
 - Arbejdsvilkår i værdikæden
 - Risiko for uretmæssig løn og arbejdsforhold i værdikæden
 - Arbejdsvilkår i værdikæden kan blive et problem for virksomheden
- 11 Arbejdsvilkår i værdikæden**
 - Arbejdsvilkår i værdikæden
 - Risiko for uretmæssig løn og arbejdsforhold i værdikæden
 - Arbejdsvilkår i værdikæden kan blive et problem for virksomheden
- 12 Arbejdsvilkår i værdikæden**
 - Arbejdsvilkår i værdikæden
 - Risiko for uretmæssig løn og arbejdsforhold i værdikæden
 - Arbejdsvilkår i værdikæden kan blive et problem for virksomheden
- 13 Arbejdsvilkår i værdikæden**
 - Arbejdsvilkår i værdikæden
 - Risiko for uretmæssig løn og arbejdsforhold i værdikæden
 - Arbejdsvilkår i værdikæden kan blive et problem for virksomheden
- 14 Arbejdsvilkår i værdikæden**
 - Arbejdsvilkår i værdikæden
 - Risiko for uretmæssig løn og arbejdsforhold i værdikæden
 - Arbejdsvilkår i værdikæden kan blive et problem for virksomheden
- 15 Arbejdsvilkår i værdikæden**
 - Arbejdsvilkår i værdikæden
 - Risiko for uretmæssig løn og arbejdsforhold i værdikæden
 - Arbejdsvilkår i værdikæden kan blive et problem for virksomheden
- 16 Arbejdsvilkår i værdikæden**
 - Arbejdsvilkår i værdikæden
 - Risiko for uretmæssig løn og arbejdsforhold i værdikæden
 - Arbejdsvilkår i værdikæden kan blive et problem for virksomheden
- 17 Arbejdsvilkår i værdikæden**
 - Arbejdsvilkår i værdikæden
 - Risiko for uretmæssig løn og arbejdsforhold i værdikæden
 - Arbejdsvilkår i værdikæden kan blive et problem for virksomheden
- 18 Arbejdsvilkår i værdikæden**
 - Arbejdsvilkår i værdikæden
 - Risiko for uretmæssig løn og arbejdsforhold i værdikæden
 - Arbejdsvilkår i værdikæden kan blive et problem for virksomheden
- 19 Arbejdsvilkår i værdikæden**
 - Arbejdsvilkår i værdikæden
 - Risiko for uretmæssig løn og arbejdsforhold i værdikæden
 - Arbejdsvilkår i værdikæden kan blive et problem for virksomheden
- 20 Arbejdsvilkår i værdikæden**
 - Arbejdsvilkår i værdikæden
 - Risiko for uretmæssig løn og arbejdsforhold i værdikæden
 - Arbejdsvilkår i værdikæden kan blive et problem for virksomheden
- 21 Arbejdsvilkår i værdikæden**
 - Arbejdsvilkår i værdikæden
 - Risiko for uretmæssig løn og arbejdsforhold i værdikæden
 - Arbejdsvilkår i værdikæden kan blive et problem for virksomheden
- 22 Arbejdsvilkår i værdikæden**
 - Arbejdsvilkår i værdikæden
 - Risiko for uretmæssig løn og arbejdsforhold i værdikæden
 - Arbejdsvilkår i værdikæden kan blive et problem for virksomheden
- 23 Arbejdsvilkår i værdikæden**
 - Arbejdsvilkår i værdikæden
 - Risiko for uretmæssig løn og arbejdsforhold i værdikæden
 - Arbejdsvilkår i værdikæden kan blive et problem for virksomheden
- 24 Arbejdsvilkår i værdikæden**
 - Arbejdsvilkår i værdikæden
 - Risiko for uretmæssig løn og arbejdsforhold i værdikæden
 - Arbejdsvilkår i værdikæden kan blive et problem for virksomheden
- 25 Arbejdsvilkår i værdikæden**
 - Arbejdsvilkår i værdikæden
 - Risiko for uretmæssig løn og arbejdsforhold i værdikæden
 - Arbejdsvilkår i værdikæden kan blive et problem for virksomheden
- 26 Arbejdsvilkår i værdikæden**
 - Arbejdsvilkår i værdikæden
 - Risiko for uretmæssig løn og arbejdsforhold i værdikæden
 - Arbejdsvilkår i værdikæden kan blive et problem for virksomheden
- 27 Arbejdsvilkår i værdikæden**
 - Arbejdsvilkår i værdikæden
 - Risiko for uretmæssig løn og arbejdsforhold i værdikæden
 - Arbejdsvilkår i værdikæden kan blive et problem for virksomheden



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



Environment

Redegørelse for samfundsansvar
- miljø- og klimaforhold

Underemne	Måleindikator	Enhed	Note	2025					2026					2027				
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Atmosfære	CO ₂ af Fastagsholder (Tromsø)	g CO ₂	1	3.55	3.56	3.74	6.40	6.33	6.33	6.33	6.33	6.33	6.33	6.33	6.33	6.33	6.33	6.33
	Opstart reduktion MS - designfase (tætnings: 50 pct)	%	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Opstart reduktion MS - designfase (tætnings: 50 pct)	%	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Strømsparing	Grad af koldlagning af nedtryksmekanik i koldlagning og skadeomkostninger ved elektrifisering og strømforbrug	%	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Energy per kwh (tætningsfase)	MWh	5	8.32	8.32	8.32	8.32	8.32	8.32	8.32	8.32	8.32	8.32	8.32	8.32	8.32	8.32	8.32
	Total energiforbrug	MWh	6	75.489	75.489	75.489	75.489	75.489	75.489	75.489	75.489	75.489	75.489	75.489	75.489	75.489	75.489	75.489
Energy	Opstart reduktion MS - designfase (tætnings: 50 pct)	%	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Implementering af Fællesrådets forslag om at reducere og	%	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Implementering af Fællesrådets forslag om at reducere og	%	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Biodiversitet og ressourcer	Realisering af planlagt biodiversitet	%	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Realisering af planlagt biodiversitet	%	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Realisering af planlagt biodiversitet	%	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Atmosfære	Realisering af planlagt biodiversitet	%	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Realisering af planlagt biodiversitet	%	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Realisering af planlagt biodiversitet	%	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Risici

- Skuffende kan føre til overkommelse af klimarelativ risiko af klimarelativ risiko (altså mere under "Selskabsledelse" ovenfor)
- Fremtidig mangel på ressourcer som sand, grus, kobber og aluminium

Politikker

- Intern miljøpolitik lægger brugen af ty til tjæreskud

Handlinger

- Udførelse af et scenarioniveau, der vurderer potentialet for reduktion af CO₂-udslip eller ressourceforbrug for miljøet
- Supplerende MKV for MS gennemført
- Afgrænsning af krav på anlægscontract, bl.a. i forhold til emissionsfri maskiner
- Undersøgt en levetidsberegning om at reducere brugen af nedgravede ledninger sammen med 1.5 andre offentlige bygherrer

Forsikringer

- Udførelse af MS med ambition om halvering af CO₂-udslip





Social

Redegørelse for samfundsansvar -
menneskerettigheder, sociale forhold
og medarbejderforhold

Underemne	Ngilindikator	Enhed	Note	2025	2026	2027	2028	2029
Arbejdsskifte for egne medarbejdere	Signaler	Går	11	13	3,4	3,5	4,9	2,8
	Medarbejderomsatning	%	12	9	23	13	16	17
	Medarbejderindsats (GATS)	skala fra 0-100	13	79	77	78	-	-
	Medarbejderindsats (GATS)	skala fra 0-100	14	85	85	85	-	-
	Medarbejderindsats (GATS)	skala fra 0-100	15	86	85	84	-	-
Overstyr og inklusion for egne medarbejdere	Er der udsatte yngre (GATS)	Andel der svarer ja (%)	16	6	5	6	-	-
	Karriereforsøg i skole (GATS)	Underrepræsenteret køn (%)	17	25	40	50	40	50
	Karriereforsøg i skole (GATS)	Underrepræsenteret køn (%)	18	36	35	38	40	40
	Udvikler med fokus på inklusion	Andel der svarer ja (%)	19	24	24	-	-	-
	Udvikler med fokus på inklusion	Andel der svarer ja (%)	20	24	24	-	-	-
Arbejdsskifte i virksomheden	Arbejdsskifte i virksomheden	Andel der svarer ja (%)	21	24	24	-	-	-
	Arbejdsskifte i virksomheden	Andel der svarer ja (%)	22	24	24	-	-	-
	Arbejdsskifte i virksomheden	Andel der svarer ja (%)	23	24	24	-	-	-
	Arbejdsskifte i virksomheden	Andel der svarer ja (%)	24	24	24	-	-	-
	Arbejdsskifte i virksomheden	Andel der svarer ja (%)	25	24	24	-	-	-
Arbejdsskifte i virksomheden	Arbejdsskifte i virksomheden	Andel der svarer ja (%)	26	24	24	-	-	-
	Arbejdsskifte i virksomheden	Andel der svarer ja (%)	27	24	24	-	-	-
	Arbejdsskifte i virksomheden	Andel der svarer ja (%)	28	24	24	-	-	-
	Arbejdsskifte i virksomheden	Andel der svarer ja (%)	29	24	24	-	-	-
	Arbejdsskifte i virksomheden	Andel der svarer ja (%)	30	24	24	-	-	-

Risici

- Ingen væsentlige risici identificeret i forbindelse med medarbejderforhold

Politikker

- Overblikken af menneskerettigheder er primært en udfordring i leverandørkæden og i Metrobuskæden, da der for krav om detaljeret adfærdskode, som alle større leverandører skal underskrive. Næstkommandende udgave af politik og krav til leverandører og arbejdsforhold i virksomheden.
- Metrobuskædens kompetencer for god arbejdsskifte og inklusion er en udfordring for egne medarbejdere, da der er en udfordring i at sikre, at alle medarbejdere har tilstrækkelig viden og erfaring til at håndtere mangfoldighed og kulturelle forskelle.

Handlingsplan

- Lancet et læringsplatform M Academy for egne medarbejdere
- Implementering af nye inkluderende språkspolitik
- Forskningsplan
- Implementering af leverandørrettighedsdirektivet
- Nye sociale klausuler i udbud af M5





Bæredygtighed



Governance

Underemne	Regulerende indikator	Enhed	Note	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Arsrattlig forretningsplan	Herunder: angående korruption, whistleblowing, ontrængen	Årskal	25	0	0	0	0	0	0	0
Leverandøransvar	Andel af leverandører, der integreres med CO2-beregning	%	26	0	0	0	0	0	0	0

Redegørelse for samfundsansvar - anti-korruption

Resultat

- Ingen væsentlige risici identificeret i forbindelse med leverandøransvar

Politikker

- Selskabets anti-korruptionspolitik indgår i Memorandum for god selskabsledelse

Handlinger

- Afsættet krav inden for klima- og ressourceministeriet i mindre projekter
- Udbud af Nordtyske projekter og nye drifts- kontrakter med nye sociale klausuler

Forsømtninger

- Udbud af NO med nye krav til blide miljømessige og sociale forhold



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

Document ID:
389C510186844078B3B1BFE1701A33E3



Metroskabot 1.5 - Rapport 2025

Regnskab



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

Document ID:
389C510186844078B3B1BFE1701A33E3

Omrøgning fremmed valuta

redernes kørs. Volatilitetsdifferencer

med valuta, indregnes til historiske kurser.

Indtægte finansielle instrumenter

Erhveringer i dagens værdien af alle de finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for udarbejdelse af en forudsagt fremtidig indtækt, eller en forudsagt fremtidig udgift, indtækt eller udgift, som er sandsynligvis at blive realiseret.

med ændringer i værdien af det store

For afledte finansielle instrumenter, som ikke opfylder betingelserne for behandling som sikringsinstrumenter, indregnes ændringer i dagværdi (relaterede i resultatopgørelsen) som finansielle poster.

Resultatoppgørelsen

Närvarande skatteindragningar, som omfattar indragningar från taksten beskattningsområdet, indragningen i takst med, att ydelsen levereras.

Moraine d'Inca taggler, som kontaktar Indaggar för utlojring af Metroen samt reklamindtaggar o.l. Sörindella med Metro, Indregnes tukt med, at ydelserne leveres.

Vandl af sigt arbejde omfatter de i løbet med julepersonaleomkostninger og andre omkostninger, der på grundlag af et skøn kan henføres til anlæg af Metroen. Bløbet er indregnet i kostprisen for anlæg af Metro.

Andre driftsindtægter omfatter indtægter fra administration og varetægelse af bygherorganisationen for Hovedstadens Lufthavn, såvel af rådgiverarbejde, leje af arbejdspladser og mindre indtægter fra bl.a. lejermål.

Matrisen har, som fortællingsbidrag til indregning af atmosfære, været i AS 18 Omstilling.

11



Regnskab



Metroselskabet I/S – Årsrapport 2025

Metroselskabets driftsomkostninger

Metroselskabets driftsomkostninger omfatter udgifter til driftsrepræsentant, interessentskabets omkostninger til kontraktstyring mv., samt øvrige omkostninger til driftsudførelse af driftsplan af Metrostien.

Personaleomkostninger

Personaleomkostninger omfatter honorarer, løn og andre personaleomkostninger til bestyrelsen, ledelsen, administrativ og teknisk personale.

Andre eksterne omkostninger

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

Finansielle poster og markedsføringsregulering

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

Selskabsstat

Interessentskabet er ikke skattepligtigt.



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



Balance

Materielle anlægsaktiver

Anlæg af metro

Anlæg under opførelse i form af anlæg af metro mides som modgående omkostninger til forundersøgelser, projektering og anlæg samt værdi af eget anrettede midt og endepunkter, aktiver er klar til brug. De afskrives ikke på Metro under udførelsen, men der foretages nedskrivning under henrydningen i forbindelse med afslutningen af anlægsaktiver.

Metro i drift

Den brugte metro mides til kostpris med fratræk af forbrug af- og nedskrivninger. Kostprisen svarer til nutidsværdien pr. 1. januar 2007 (beregnet som den gennemsnitlige værdi af de fremtidige pengestrømme (genindtægtsværdi)).

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

Tunnel og stal af indekørselsstationer	100 år
Andre faste anlæg	50 år
Stående materialer, mekaniske og elektriske installationer	35 år
Brugte tekniske installationer	10 år
Andre anlægskomponenter	5 år

Tunnel og stal af underjordiske stationer afskrives dog maksimalt i perioden indtil 2102, som er slutåret for den forventede regnskabsperiode (levetid i vardeansættelsen af den samlede metro. En del af aktivet vil herafter have en scrapværdi for den resterende brugstid.

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

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

Grundt, bygninger, udførsels- og investeringer

Grundt, bygninger, udførsels- og investeringer mides til kostpris med fratræk af forbrug af- og nedskrivninger. Der afskrives ikke på Grundt. Kostprisen omfatter anlægsplan og omkostninger direkte tilknyttet anlægsarbejdet.

Abskrivningsgrundlaget, der opgøres som kostpris reduceret med scrapværdien, fordeles lineært over aktivernes forventede brugstid, der udgør:

IT-udstyr	3 år
Investeringer og udførsels- og investeringer	15 år
Metrobillets lys	15 år

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

Furthøjeste og tal ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgspotential med fratræk af salgskommisioner og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Furthøjeste eller tal indregnes i resultatopgørelsen.

Værdiansættelse af anlægsaktiver

Den regnskabsmæssige værdi af anlægsaktiver gennemgås årligt for at afgøre, om der er indikation af værdiforringelse og tal ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgspotential med fratræk af salgskommisioner og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Furthøjeste eller tal indregnes i resultatopgørelsen.

Genindtægtsværdien er den højeste af enten nettoindtægtsværdien (fratræk af salgskommisioner eller kapitalværdien). Ved opgørelse af kapitalværdien tilbageføres skattebetalingerne af skattebetalingerne fra 2102 til nutidsværdi.

Genindtægtsværdien mides som værdi af nært tilknyttede aktiver omfattede såvel anlæg under udførelse som de samlede anlæg, så der vil udgå en samlet pengestrøm fremtidens erhverv. Nedskrivningen indregnes i resultatopgørelsen.



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

Document ID:
389C510186A44079B3B1BFE1701A33E3

**Finansielle anlægsaktiver****Kapitalandele i datterselskaber**

Kapitalandele i datterselskaber indregnes under finansielle anlægsaktiver. Indregnes og måles ved første indregning til kostpris. Kapitalandele nedskrives til genindrivningsværdi, såfremt denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

Kapitalandele i kapitalinteresser

Kapitalandele indregnes under finansielle anlægsaktiver – endanter. Ikke barselsrettede aktier – måles ved første indregning til kostpris. Kapitalandele nedskrives til genindrivningsværdi, såfremt denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

Tilgodehavender

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

Mønstret har som fortolkningsbidrag for medskrivinger af finansielle tilgodehavender valgt IAS 39 Finansielle instrumenter. Indregning og måling.

Omsætningsaktiver**Ejendomme**

Ejendomme måles til kostpris.

Tilgodehavender

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

Mønstret har, som fortolkningsbidrag for medskrivinger af finansielle tilgodehavendes, valgt IAS 39 Finansielle instrumenter. Indregning og måling.

Værdipapirer

Værdipapirer indregnes under omsætningsaktiver. Omfatter barselsrettede obligationer. Der måles til dagsværdi på balancen dagligt.

Livende beholdninger

Livende beholdninger omfatter kontante beholdninger og korte bantidsinstrumenter, samt værdipapirer med en restløbetid på mindre end seks måneder. Der indregnes og måles til markedsværdi, som udtrykkes i danske kroner, og hvor på den dag er tilgængelige til salg for væsentlige penge.

Længerevarende gældssforpligtelser

Længerevarende gæld måles på tidspunktet for tilskyndelse til kostpris svarende til det modtagne provenu efter fradrag af afholdte transaktionsomkostninger. Efterfølgende måles gælden til amortiseret kostpris, medmindre der foretages sikring af gældsforpligtelsen mod dagværdi.

Gældsforpligtelser, der er sikret for ændringer i dagværdien, hvor effektiviteten af denne sikring kan dokumenteres, måles efter dagværdi. Ændringer i dagværdi indregnes i resultatopgørelsen under i regnskabsperioden markedsværdiregulering sammen med ændringer i dagværdien af sikringsinstrumenterne.

Kontraktuel del af længerevarende gæld indregnes under afdrag på længerevarende gældsforpligtelser.

Mønstret har, som fortolkningsbidrag til indregning og måling af gældsforpligtelser, valgt IAS 39 Finansielle instrumenter. Indregning og måling.

Anlægs finansielle forpligtelser

Anlægs finansielle forpligtelser, der omfatter banklån, kreditter og anden gæld, måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til markedsværdi.

Dagværdi

Dagværdiansættelsen tager udgangspunkt i det primære marked. Hvis et primært marked ikke eksisterer, tager den udgangspunkt i det mest fordelagtige marked, som er det marked, der maksimalt er berørt af aktivet eller forpligtelsen.

Alle aktiver og forpligtelser, som måles til dagværdi, efter hvert dagværdien oplyses, er kategoriseret efter dagværdihierarkiet, som er beskrevet nedenfor.

Niveau 1: Værdi opgjort ud fra dagværdien på tilsvarende aktiver/forpligtelser på et vellykket marked.





Regnskab



Metroskabet S/S – Årsrapport 2025

Niveau 2: Værdi opgjort ud fra anerkendte værdiansættelsesmetoder på baggrund af observerbare markedsinformationer.

Niveau 3: Værdi opgjort ud fra anerkendte værdiansættelsesmetoder (typ. indregningen foretages på baggrund af ikke-observerbare markedsinformationer).

Hvis det ikke er muligt at opgøre en pålidelig dagsværdi efter ovenstående metoder, måles aktivet eller forpligtelsen til kostprisen.

Pengestansningsregulering

Pengestansningsreguleringen viser pengestansning ved ændring i drift, investeringer og finansiering samt interessetabets skudår ved årsafslutning og slutning.

Pengestansning ved ændring i driftsaktiviteter præsenteres efter den indirekte metode og opgøres som driftsresultat reguleret for ikke-kontante driftsposter samt ændring i tilgodehavender og gæld ved ændring i driftsaktiviteter.

Pengestansning ved ændring i investeringsaktiviteter omfatter betalinger i forbindelse med anæg af metro og investeringer i værdipapirer.

Pengestansning ved ændring i finansieringsaktiviteter omfatter ændringer i tilgodehavender og gæld ved ændring i finansieringsaktiviteter samt nettofinansielle virksomhedsindtægter.

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortbestede værdipapirer.

Segmentoplysninger

Der gives oplysninger på forretningssegmenter (primært segment). Interessentskabet driver kun erhvervsaktivitet i Danmark. Segmentoplysningerne følger interessentskabets interne økonomiske systemer (jf. note 20).



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



RegioAalborg



Metroselskabet A/S – Årsrapport 2025

Resultatopgørelse

For perioden 1. januar – 31. december 2025 (alle tal i 1.000 kr.)

Indtægter	2025	2024
Metroens takstindtægter	1.822.921	1.608.948
Metroens driftsindtægter	527.062	428.893
Værdi af eget arbejde	239.874	197.074
Andre driftsindtægter	27.020	90.948
Indtægter i alt	2.666.876	2.325.863
Omkostninger		
Metroens driftsomkostninger	-1.910.276	-1.675.705
Personaleomkostninger	-350.553	-339.316
Andre økonomiske omkostninger	-58.900	-47.835
Omkostninger i alt	-2.319.729	-2.062.856
Resultat før af- og vedligeholdinger	347.146	263.007
Af- og vedligeholdinger	-31.115	-30.777
Modtagne tilskud	1.792.141	310.659
Af- og vedligeholdinger i alt	-1.226.587	-625.680
Resultat før finansiske poster	-1.796.949	-383.351
Finansiske poster		
Finansielle indtægter	1.940.942	2.655.977
Finansielle omkostninger	-1.216.580	-1.165.031
Finansielle poster i alt	724.362	1.490.946
Resultat før beskæftigelsesregulering	-3.945.238	-914.232
Beskæftigelsesregulering	2.862.278	225.312
Årets resultat	-916.948	-1.190.948



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



Beskrivelse



Metroselskabet A/S – Årsrapport 2025

Balance
Pr. 31. december 2025 (alle tal i 1.000 kr.)

Aktiver	Noter	2025		2024	
Anlægsaktiver					
Materielle anlægsaktiver					
Anlæg af netm.	6	1.379.021		966.599	
Mønstre (dram)	7	10.873.085		12.742.346	
Driftsmidler og inventar	8	48.734		92.505	
		1.215		1.639	
Materielle anlægsaktiver i alt		12.491.835		13.793.489	
Finansielle anlægsaktiver					
Kapitalandele (dram) i virksomheder	9	420		0	
Kapitalandele i selskaber af virksomheder	9	9.797		5.728	
Tilgodehavender	10	2.455.692		2.361.562	
Tilgodehavende af driftsmidler	11	17.956.839		16.271.604	
Andre finansielle instrumenter	12	5.440.994		2.140.595	
Finansielle anlægsaktiver i alt		25.673.742		20.774.489	
Anlægsaktiver i alt		38.165.577		34.567.978	
Omsætningsaktiver					
Ejendomme	13	50.030		50.877	
Tilgodehavender	14	2.386.040		1.817.750	
Tilgodehavende af driftsmidler	14, 15	713.471		807.440	
Varebeholdninger	16	479.603		1.421.891	
Levered beholdninger	16	178.319		289.288	
Omsætningsaktiver i alt		3.207.463		4.286.446	
Aktiver i alt		41.373.040		38.854.424	

Balance
Pr. 31. december 2025 (alle tal i 1.000 kr.)

Passiver	Noter	2025		2024	
Kapitaliserede					
Primo		2.882.179		1.696.707	
Erhvervsud		8.513.300		9.353.300	
Andre finansier		918.460		1.130.469	
Kapitaliserede i alt		5.496.839		2.887.176	
Långfristet gæld					
Långfristet gæld	17	28.365.871		26.343.604	
Andre finansielle instrumenter	17	2.992.179		1.353.300	
Långfristet gæld i alt		31.358.050		27.696.904	
Kortfristet gæld					
Kortfristet del af långfristet gæld	17	2.013.632		5.461.669	
Levered gæld	18	204.146		253.569	
Forudbetalt løn	18	5.983		91.594	
Andre gæld	19	360.000		360.000	
Kortfristet gæld i alt		2.573.761		6.177.832	
Gældsforpligtelser i alt		33.931.811		33.874.736	
Passiver i alt		38.854.424		38.854.424	
Segmentoplysninger	20				
Forsikring til resultatrisikoverlægning	21				
Begrebsværdier eller statusbeholdninger	22				
Kontraktskiftet oplysninger og eventuelle oplysninger	23				
Konkurrence- og tilgængelighedsoplysninger	24				
Markedsable perler	25				
Valuta-, rente- og kreditrisiko	26				
Lån og afviklede finansielle instrumenter	27				
Noter til pengestrømsoplysninger	28				



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



RegioAalborg

Metropolplan 1/5 – Rapport 2025



Pengestrømsopgørelse

(alle tal i 1.000 kr.)

	Note	2025	2024
Pengestrømmen fra driftsaktiviteter			
Metros taksationsregler		1.522.421	1.608.448
Metros driftsindtægter		527.062	428.893
Akties driftsindtægter		77.090	90.948
Metros driftsmønstreger		-1.914.776	-1.497.703
Personalekostnaderinger		-958.335	-939.316
Akties aktiemærkeindtægter		1.400	4.495
Pengestrømmen fra driftsaktiviteter i alt	28	-972.738	-405.321
Pengestrømmen fra investeringer			
Årsmidler i bygninger		-827.218	-109.262
Årsmidler i lejemålshuset		8.583	70.889
Årsmidler i anden gæld og finansaktiver		-4.274	-42.716
Nettofinansieringsgevinster, for særlige regulerings og ikke likvide værdipapirer	28	-440.124	-440.588
Pengestrømmen fra investeringer i alt		-1.238.779	-962.253
Pengestrømmen fra finansieringsaktiviteter			
Finansieringer i statskassen		-410	0
Finansieringer i statskassen	28	-340.847	-762.895
Finansieringer i statskassen og gælden		-4.153	-14.268
Købt og sælt af værdipapirer, finansielle værktøjer og gælden	28	745.199	35.316
Pengestrømmen fra finansieringsaktiviteter i alt		395.889	-741.246
Pengestrømmen fra driftsaktiviteter			
Ligningsgevinster, netto finansielle værktøjer og gælden		40.000	1.200.000
Indbetalinger fra gælden, finansielle værktøjer og gælden	28	354.200	340.000
Pengestrømmen fra finansieringsaktiviteter i alt		394.200	1.540.000
Årsmidler i likvider			
Likvider primo		-310.994	798.521
Likvider ultimo		289.256	57.607
		178.231	215.250

Pengestrømsopgørelsen kan ikke verificeres uden at fremskaffe alle relevante beviser.



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



Memorandum 1/5 - August 2025

Noter



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



note



Metrostav A/S – Årsrapport 2025

Note 4 Af- og nedskrivninger

Dato på 1.000 kr.	2025	2024
Afdrivning af materielle aktiver	55.379	156.383
Afdrivning af bygninger, inventar og biler	5.214	5.368
Afdrivning af udstyr og nedskrivning af ikke-identificerbare intangible aktiver	1.763	711
Nedskrivning af forbehold af materielle aktiver	-1.068	1.263
Af- og nedskrivninger i alt	2.526.597	625.540

Note 5 Finansielle poster og markedsværdiregulering

Dato på 1.000 kr.	2025	2024
Finansielle midlag		
Finansielle poster og afdragsregulering af finansielle poster	476.128	2.011.316
Finansielle poster og afdragsregulering af finansielle poster	905.075	795.217
Finansielle poster og afdragsregulering af finansielle poster	1.238	1.396
Finansielle midlag i alt	1.382.442	2.805.927
Finansielle omkostninger		
Finansielle omkostninger	-1.716.680	-1.465.031
Finansielle omkostninger i alt	-1.716.680	-1.465.031
Finansielle poster i alt	-176.239	1.342.956
Markedsværdiregulering i alt	2.802.678	229.355

Markedsværdireguleringen kan påvirke resultatet i et vist omfang, idet den er baseret på vurderinger af markedsværdier og afdragsreguleringer. Markedsværdireguleringen kan påvirke resultatet i et vist omfang, idet den er baseret på vurderinger af markedsværdier og afdragsreguleringer. Markedsværdireguleringen kan påvirke resultatet i et vist omfang, idet den er baseret på vurderinger af markedsværdier og afdragsreguleringer.

Den regnskabsmæssige afdragsregulering af finansielle poster kan påvirke resultatet i et vist omfang, idet den er baseret på vurderinger af markedsværdier og afdragsreguleringer. Markedsværdireguleringen kan påvirke resultatet i et vist omfang, idet den er baseret på vurderinger af markedsværdier og afdragsreguleringer.

Den regnskabsmæssige afdragsregulering af finansielle poster kan påvirke resultatet i et vist omfang, idet den er baseret på vurderinger af markedsværdier og afdragsreguleringer. Markedsværdireguleringen kan påvirke resultatet i et vist omfang, idet den er baseret på vurderinger af markedsværdier og afdragsreguleringer.



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3

Note 6 Anteq of metro

	2016-19 (1.20016)	19
AndelsHofstamm		
Primo		
Andels tilgæng		1.440.712
Overført til Metro (delt)		391.481
		-359.211
Ultimo		1.472.981
And- og tilskudsregler		
Primo		-486.204
Andelsudbetalt		-259.740
Overført nedslagsregl. til Metro (delt)		0
Ultimo		-745.944
Regnskabsmæssig primo værdi		956.569
Regnskabsmæssig ultimo værdi		1.079.021
Regnskabsmæssig værdi af Metro (delt)		31.12.2015, l. note 7
Regnskabsmæssig værdi af Erlang af		31.12.2015, l. note 7
Godkendelsesdato af 31.12.2015:		
Andelsregnskabsnoter		31.12.2015
Godkendelsesdato af 31.12.2015:		
Andelsregnskabsnoter		31.12.2015

Bæringstingen af genetisk ændring i verdensmuskens samlet far fremover i drift og sortning af Netto, da der vil udføres en samlet genetisk træningsprogrammering af muskelen, så alle afkommer er i det hele.

Spørsmål til diskusjon: Er det samtlige Medlems- og Partnerstatene som har foretatt en omfattende analyse av de tekniske og økonomiske konsekvensene av innføringen av elektroniske medier?

Byens medarbejdere skal primært henvendes til indsigelse af offentlige medlemsstaten og Københavns Kommune fra tirsdag 2005 om endelig afslutning af arbejdet med at oprette nye arbejdspladser. Arbejdet med at oprette nye arbejdspladser vil blive gennemført i løbet af 2005.

Genetisk analys av smittan i de båda fallna bekräftar att det handlar om samma virusstam som den som orsakade en av de senaste årens stora influensavågor i Sverige. Den är inte alls lika farlig som de tidigare årens influensavirus, som orsakade flera dödsfall. Den är inte heller så allvarig som de tidigare årens influensavirus, som orsakade flera dödsfall. Den är inte heller så allvarig som de tidigare årens influensavirus, som orsakade flera dödsfall.



Noter



Metroslåbet 1/5 – Rapport 2025

Note 7 Metro i drift

Gået ud i 1.000 kr.	Turnet op skal af underskriftede	Andre fakta ændring	Reviderede modpart i mio.	Overført til andre modpart i mio.	Minister udvalgte komponenter	Løb
Ansættelsesudgifter						
Primo	17.915.162	11.875.550	11.198.226	2.018.023	894.203	43.833.062
Andre tilgode	82.107	38.669	38.057	2.388	0	109.219
Reguleret i 2025 og år	-4.950	-2.633	-2.761	-436	0	-103.760
Udren	17.992.319	11.887.586	11.234.522	2.624.875	894.203	43.838.521
And- og iakttagelser						
Primo	-12.148.966	-7.983.548	-8.127.880	-1.695.100	-894.203	-21.870.695
Andre tilgode	-59.213	-88.829	-349.021	-40.016	0	-571.979
Andre iakttagelser	695.623	-602.029	-381.262	-40.803	0	-1.659.394
Udren	-12.512.556	-8.674.396	-8.858.163	-2.176.119	-894.203	-21.902.078
Reguleret i 2025 og år	5.426.106	5.870.203	5.071.346	374.625	0	12.792.366
Reguleret i 2025 og år	6.888.557	5.322.380	2.575.603	278.779	0	10.875.885



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



Noter



Metroslabot S/S – Årsrapport 2025

Note 6 Grunde, bygninger, driftsmidler og inventar

[alt: 101 1 000 kr.]	Grunde	Kapitaltytgift	Driftsmidler og inventar	I alt
Anskaffelse				
Primo	35.104	112.742	3.057	150.903
Ans. tilgæng.	0	0	0	0
Ans. afgang	0	0	0	0
Udvalgt	35.104	112.742	3.057	150.903
Abskrivninger				
Primo	0	-93.144	-3.418	-96.562
Ans. afskrivninger	0	-2.708	-306	-3.014
Afgang afskrivninger	0	0	0	0
Udvalgt	0	-102.152	-4.804	-106.956
Beregnet samlet primus værdi	35.104	15.589	1.639	52.332
Beregnet samlet driftsmidler og inventar	35.104	10.610	1.253	46.967



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



Noter



Metroselskabet S/S – Årsrapport 2025

Note 12 Afledte finansielle instrumenter

Dato til 1. januar 2025	Årlig
Afskriftssummen	
Primo	0
Årets tilgang	0
Årets afgang	0
Udløst	0
Værdipapirer	
Primo	2.145.595
Årets værdipapirer	1.290.359
Udløst	3.435.954
Regnskabsmessig primo værdi	2.145.595
Regnskabsmessig årlig værdi	3.435.954

Note 13 Ejendomme

Ved stiftelse af Metroselskabet overtog selskabet anrind ved Forum Station. I tilkøbet af en avsnit ved søg af enderne har Frederiksborg Kommune krav på en andel af anrind i f. separat aflede. Anrindene er værdiansat til nul kr.

Den 15. oktober 2025 indgik statens Transportinfrastruktur, Københavns Kommune og Frederiksborg Kommune en aftale om finansiering af infrastruktur og vedrørende infrastruktur og København Syd. Aftalen indebærer, at staten overdrager bygge og over transport og København Syd station til Metroselskabet som et statsligt indkøb. Metroselskabet har anslået med at se på muligheden for anskaffelse af bygning og bygning af København Syd. Omkostningerne hertil indgår i den regnskabspost. Metroselskabet har 2025 bygget betydelig andel om søg af anrind. Anrind vil blive indarbejdet, da betingelserne er opfyldt.

Note 14 Tilgodehavender omsætningsaktiver

Under tilgodehavender indgår bl.a. periodiserede renter med 1.500 mio. kr., tilgodehavender hos Transportinfrastruktur vedrørende Metroselskabet 375 mio. kr. og 8 måneders renter med 70 mio. kr. samt tilgodehavender i resten med 21 mio. kr.

Note 15 Tilgodehavender ejerindskud omsætningsaktiver

Tilgodehavender ejerindskud pr. 31. december 2025 omfatter tilgodehavender hos staten og vedrørende finansiering af en udvalgt del af infrastruktur og København Syd. Tilgodehavender hos staten omfatter tilgodehavender og vedrørende til 1.682 mio. kr. 122 mio. kr. 2025 perioden. Tilgodehavender omfatter bl.a. med Frederiksborgs Transportinfrastruktur.

Derudover indgår i tilgodehavender statens og Københavns Kommunes betaling, if. note 13.

Note 16 Værdipapirer og likvide beholdninger

Dato til 1. januar 2025	2025	2024
Værdipapirer omf. 3. halvår	674.600	1.421.800
Værdipapirer i alt	674.600	1.421.800
Likvide midler	178.214	289.208
Likvide beholdninger i alt	178.214	289.208

Værdipapirer omfatter kun af ledende i f. aktier og obligationer af markedsførte planer på selskabets finanspolitiske instrumenter.

Pr. 31. december 2025 er 206 mio. kr. afkast til ubetalt.



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



Noter



Metroslabot S/S – Årsrapport 2025

Note 27 Langfristet gæld og kortfristet del af langfristet gæld

[Alle tal i 1.000 kr.]	Lån over 1 år	Lån under 1 år	Instrumenter i de instrumenter (negative værd)	I alt
Ansættelsesløn				
Primo	-21.015.000	-3.402.000	0	-24.417.000
Årets tilgang	-3.402.000	-3.402.000	0	-6.804.000
Årets afgang	2.500.000	5.402.000	0	7.902.000
Udrent	-19.917.000	-1.402.000	0	-21.319.000
Værdireguleringer				
Primo	140.396	5.531	-3.935.736	-3.794.809
Årets værdiregulering	142.733	-23.162	3.186.562	3.661.133
Udrent	283.129	-17.632	-2.749.174	-2.543.677
Regnskabsmæssig netto-værd	-19.633.871	-1.419.632	-3.935.736	-24.989.239
Regnskabsmæssig brutto-værd	-19.633.871	-1.419.632	-2.749.174	-23.802.677

I 2025 har selskabet netto aflyst lån for 50 mio. kr. i nominalværd. Værdien af selskabets finansiske instrumenter er påvirket af den samlede værdi af gældsforpligtelser pr. 31. december 2025. Markedsværdiunderskuddet af finansielle instrumenter er indregnet i resultatopgørelsen.

Selskabets likvide finansielle instrumenter omfatter 10,2 mio. kr. i nominel værdi, herunder acceptkøbskontrakter i den indgåede afdragsordning i Danmarks Nationalbank, Finansministeriet, Transportministeriet og Metroslabot.

At selskabets langfristede gældsforpligtelser omfatter 10,2 mio. kr. i nominel værdi efter 5 år.



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



Note



Metropolabs 1/S – Kruppstr. 2025

Note 18 Foruubetalt, kunder

Mehrere Kunden haben in der Vergangenheit die Möglichkeit gehabt, die Waren vorab zu bezahlen. Diese Kunden haben die Waren vorab bezahlt, die sie in der Vergangenheit bestellt haben.

Note 19 Anden geld

	2024	2025
Saldo auf 1.000 €	141	141
Saldo auf 1.000 €	26.794	26.794
Saldo auf 1.000 €	141	141
Anden geld auf	368.210	368.210



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



Noter



Metroselskabet I/S – Knapreport 2025

Note 20 Segmentoplysninger

[År i 1.000 kr.]	Administrationsposter	I driftsin- komst	I driftsin- komst	I driftsin- komst	I alt
Indtægter	47.203	3.382.270	239.876	2.668.546	
Omsætnings	47.203	3.382.270	239.876	2.668.546	
Resultat før af- og nedskrivninger	0	337.598	0	337.598	
Af- og nedskrivninger	0	-1.966.848	-139.360	-2.106.208	
Resultat før finansielle poster	0	-1.629.250	-139.360	-1.768.610	
Indtægter	84.658	2.094.650	197.174	2.396.482	
Omsætnings	84.658	2.094.650	197.174	2.396.482	
Resultat før af- og nedskrivninger	0	245.628	0	245.628	
Af- og nedskrivninger	0	-618.775	-6.655	-625.430	
Resultat før finansielle poster	0	-373.147	-6.655	-379.802	

Administrationsposter omfatter vederlag og omkostninger til administration og vedligeholdelse af bygninger og udstyr til Metro-
stapels i Lissens I/S.



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



Noter



Metroskabets lys – Rapport 2025

	CPI* - Fast	Fast	CIB019.604	Reguleret handelsvolumen 31.12.2025
Løbetid 1-10 år				
Betingsomkostninger (fast)	0	-1.005	1.005	-51
Betingsomkostninger (fast)	-1.005	1.005	0	-90
Betingsomkostninger (fast)	0	-465	0	-130
Netto eksport	-1.005	-465	1.005	-251
Løbetid 11-20 år				
Betingsomkostninger (fast)	0	-10.272	10.272	-208
Betingsomkostninger (fast)	-1.001	1.001	0	268
Netto eksport	-1.001	-9.271	10.272	60
Løbetid 21-30 år				
Betingsomkostninger (fast)	0	-11.086	11.086	2.535
Betingsomkostninger (fast)	-2.814	2.814	0	185
Netto eksport	-2.814	-8.272	11.086	2.519
Løbetid 31-40 år				
Betingsomkostninger (fast)	0	-2.000	2.000	504
Netto eksport	0	-2.000	2.000	504
Løbetid 41-50 år				
Betingsomkostninger (fast)	0	-465	0	13
Betingsomkostninger (fast)	0	-24.464	24.464	2.581
Betingsomkostninger (fast)	-3.311	3.311	0	562
Totalt	-4.905	-19.467	26.353	2.805
Præsentation af data				
Præsentation af data (reguleret)				-581
Præsentation af data (reguleret)				2.955
Præsentation af data				2.374

*CPI = Consumer Price Index
Præsentation af data (reguleret)
Præsentation af data (reguleret)
Præsentation af data (reguleret)



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



note



Metro Placat S/S – Årsrapport 2025

Note 28 Pengestrømsopgørelse

(alle tal i 1.000 kr.)

	Note		2025	2024
1. Ændring tilgodehavender				
Ændring tilgodehavender fra sælge af varer og ydelser (afregnet i løbet af året)			48.129	410.382
Ændring tilgodehavender fra finansinvesteringer (i note 14)			7.777	2.975
Ændring tilgodehavender fra andre aktiviteter			-462.297	-140.999
Ændring i tilgodehavender i alt			-406.391	-148.596
2. Ændring i anden gæld og forpligtelser				
Ændring i anden gæld (afregnet i løbet af året)			11.967	-62.695
Ændring i anden gæld fra finansinvesteringer (i note 14)			-15.801	-21
Ændring i anden gæld og forpligtelser i alt			-4.834	-62.716
3. Værdiansættelsesændringer (se værdiansættelse og ikke likvide midler i note 14)				
Ændring i værdiansættelse af finansielle instrumenter			-171.239	1.132.916
Ændring i værdiansættelse af finansielle instrumenter			-351.346	-1.306.125
Ændring i værdiansættelse af finansielle instrumenter			-37.697	-107.082
Ændring i værdiansættelse af finansielle instrumenter			86.930	75.000
Ændring i værdiansættelse af finansielle instrumenter			-75.732	155.003
Ændring i værdiansættelse af finansielle instrumenter i alt			-498.084	-493.398
4. Ændring i andre aktiver og passiver				
Ændring i andre aktiver og passiver			-455.885	-1.783.524
Ændring i andre aktiver og passiver i alt			-455.885	-1.783.524
5. Køb og salg af værdipapirer (se note 14)				
Ændring i værdipapirer			747.208	15.527
Ændring i værdipapirer			-2.189	-2.388
Køb og salg af værdipapirer (se note 14)			745.019	13.139
6. Likvider og netto (se note 14)				
Likvider			6.320.000	6.310.000
Netto			-8.365.000	-7.150.000
Likvider og netto i alt			-2.045.000	-8.140.000

*Såfremt der er betalt ud af likvider, udgør de 110.141 kr. i 2025.



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



Ledelsespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt Årsrapporten for 2025 for Metroselskabet A/S.

København den 27. februar 2026

Direktion

Curtis Rila

Bestyrelse

Timothy Anders

(formand)

Alexander Ryle

(næstformand)

Henrik Børsting

Helle Bonnesen

Sophie Konggaard Vang

Michael Vindefelt

(næstformand)

Birgitte Birch-Madsen

Rasmus Stenbørg

Florisda Bujak

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven (regnskabslovens 10) og interessentskabskontraktens bestemmelser om regnskabsafregning. Det er vores opfattelse, at den valgte regnskabspraksis er hensigtsmæssig, og at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver, finansielle stilling pr. 31. december 2025 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2025. Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i selskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og finansielle stilling som helhed og en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som selskabet står over for.

Årsrapporten indstilles til interessenternes godkendelse.

Sophie Konggaard Vang



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til interessenterne i Medlemskabet L/S

Revisionspåtegning på årsregnskabet

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Medlemskabet L/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2025, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis. Årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven.

Der er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Medlemskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2025 samt af resultat af Medlemskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2025 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, der revisionen udføres på grundlag af basistandarderne i Bøkeretlige love af lov om

Medlemskabet L/S og Lov om Udviklingssekskabet By & Havn L/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 oplyste revisionsbillede er retssikringskædet og egnet som grundlag for vores konklusion.

Uafhængighed

I henhold til Rigsrevisorloven er revisors uafhængighed sikret ved, at revisoren har proceduren, der sikrer, at Rigsrevisoren uafhængighed opretholdes, både for Rigsrevisoren som institution og for de enkelte medarbejdere.

Rigsrevisoren er økonomisk uafhængig af de virksomheder, at revisorer. Vores interne retningslinjer og kvalitetsstyring sikrer, at uafhængigheden vurderes, når Rigsrevisoren får nye opgaver, og at vi vil indtænke for habilitationskravene fra alle medarbejdere.

De godkendte revisorer er uafhængige af Medlemskabet i overensstemmelse med Internationale Ethics Standards Board for Accountants' Internationale retningslinjer for revisorer (ethics officer (IESBA Code)) og de yderligere etiske krav, der er gældende i Danmark, j. som vi har oplyst vores værdier i vores kvalitetsoplysninger i henhold til disse krav og IESBA Code.

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af årsregnskabet, 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 sikre, at Medlemskabets aktiviteter, sætts drift, at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant, samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincipper, som forsat er, medmindre ledelsen enten har til hensigt at flytte Medlemskabet, indstille driften eller ikke har andet særligt alternativt end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet

Vores mål er at opnå et 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, der

revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i Bøkeretlige love af lov om Medlemskabet L/S og Lov om Udviklingssekskabet By & Havn L/S og Rigsrevisorloven, altid vil afsløre væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformation kan opstå som følge af fejl i beregninger eller fejl og kan betragtes som væsentlig, hvis det med rimelighed kan forventes, at de interessenter, som har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugere træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, der revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i Bøkeretlige love af lov om Medlemskabet L/S og Lov om Udviklingssekskabet By & Havn L/S og Rigsrevisorloven, forlader vi følgende vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificeret og vurderet risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udførte og udført revisionsarbejde som reaktion på disse risici, samt andre risikofaktorer, der er tilstrækkeligt oplyst til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3

tejlinformation fordrages af besidder eller hujere end ved væsentlig fejlinformation fordrages af fejl. Idet besidder kan omfatte sammentrækket, dokumentation, beviset udeladelse, udførelse eller tilførsel af intern kontrol.

- the effect of formulation of the unknown formulation and the effect of formulation of the unknown formulation.

• **Upplysning** är den samlade kunskap med relevans för regelverket för att kunna utforma revisionsinstruktioner, där det särskilt gäller omständigheter, men inte för att kunna uttrycka en konklusion om effektiviteten av Metroskabets interna kontroll.

- * Factors of addition to: sum of all variables has no effect: sum

er aftrængt af ledelsen, er passende, samt om de nægtskabsmæssige sels og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.

- Konkluderer vi, om lærerens udarbejdelse af års-

[illegible]

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

Vi kommuniserer med den øverste ledelse om bl.a. det planlagte omfang og den tidssæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som identificeres under revisionslovet.

Uttalelse om ledelsesberetningen

Conflicts of interest statement: The authors declare that the research was conducted in the absence of any commercial or financial relationships that could be construed as a potential conflict of interest.

Vores konklusion om årsringsniveauet omfatter ikke ledelsesberetningen, og vi udttrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

Fiklængning til vores reaktion af årsregnskabet er det vores ansvar at fæste løbstermning og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt irrelevanter med årsregskabet eller vores videns opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indgive væsentlig fejlinformation.

Vores ansvar er derudover at træffe, om ledelsesbe-
retningen indholder 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 udfærdiget i overensstemmelse med

med kravene i årsregnskabsloven. Vi har ikke fundet
væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

Utdvalgte om turskisk-kritisk revidering og

for a full listing of services visit

Ledselen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabslovgivelsen, er i overensstemmelse med de meddelte beretninger. I og på andre bestemte steder i de meddelte beretninger er der henvisninger til bestemte afsnit af årsregnskabet, som skal læses for at få et fuldstændigt billede af virksomhedens økonomiske stilling. Ledselen er også ansvarlig for, at der taget hensyn til, at de økonomiske beretninger ved driften af virksomheden og forvaltningen af dem, der er omfattet af årsregnskabet, ledsedes af den fornødne ansvar for at etablere systemer og procedurer, der understøtter såsom mellemregninger, produktkoder og effektivitet.

Tilføjningen til vores revision af årsregnskabet er i sig selv årsag til gennemført juridisk revision og til forebyggende revision i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. Dette indebærer, at vi vurderer risikoen for, at der er væsentlig fejl i regnskabsdispositioner, der er omfattet af regnskabslovgivningen, eller væsentlige tvivlsmomenter i de oplysninger og påstande, som udøveren har erklæret. På grundlag af risikovurderingen fastlægges det af regnskabsfører, om der er behov for yderligere juridisk revision af årsregnskabet, som vil ske ud over årsregnskabslovgivningen.

Ved en jumbok-virksomhed revision efterprøves i med høj grad af sikkerhed, om de dispositioner, der er omfattet af det udvalgte emne, er lovoverensstemmende med de relevante bestemmelser i lov om indtægter, løn og andre forskatter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ved en forvaltningsrevision udføres i med høj grad af sikkerhed, om de systemer, processer eller dispositioner, der er omfattet af det udvalgte emne, understøtter de juridiske økonomiske hensyn ved driften af virksomheden og forvaltningen af de midler, der er omfattet af leveringskontrakten.

Vores version af Hvert udvalgt emne tager udgangspunkt i den teori, der er et revisionsbælt om grundlæggende koncepter og metoder til analyse af tekst. Derudover er der en række artikler, der giver en mere detaljeret og kritisk gennemgang af emnet. Disse artikler er udvalgt af en ekspertkommission, der har været involveret i udarbejdelsen af bogen. Derudover er der en række artikler, der giver en mere detaljeret og kritisk gennemgang af emnet. Disse artikler er udvalgt af en ekspertkommission, der har været involveret i udarbejdelsen af bogen.

Ut har ingen varsmåge kuttisko barmærkninger af rapportere i den forbindelse.



Bestyrelsesrådgiverens revideringsrapport

Kalenderen den 27. februar 2026

Rigsrevisionen
CVR: 77006115

Gert Elton Hvist
Kontorchef

EY

Godekendt revisionspartnerskab
CVR: 30700228

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

Lykke Camilla Skov
Fuldmægtig

Finn Thomsen
Statsautoriseret revisor
MNE-nummer: 35691



Metropolabs 1/S – Årsrapport 2025



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



Metroselskabets langtidsbudget viser forventningerne til den langsigtede økonomiske udvikling i selskabet. Nedenstående langtidsbudget for 2026 er vedtaget af bestyrelsen i december 2025.



Bilag til ledelsesberetningen

Forudsætninger for langtidsbudgetet

Langtidsbudgetet er angivet i følgende priser:

Indtægter - passagerbil og lukster

1. Passagerbilene er fotograferet med udgangspunkt i passagerpragmatik baseret på DTM 2017 for M1/M2/M3/M4. Passagerpragmatik for M5 og M4 Ydre Nordhavn er baseret på prognoseøkonomierne fra aflæsningsårskursen i marts 2025. I perioden 2025-2033 er der taget højde for forventet passagerindtægt. Der budgetteres med et passagerbil i 2026 på 138 mio. passagerer stigende til 146 mio. i 2027 og 189 mio. i 2033. Passagerbilens forventede stige til 209 mio. passagerer på lang sigt.
2. Den gennemsnitlige indtægt pr. passager er budgetteret med udgangspunkt i den realiserede indtægt pr. passager i 2023, der er det bedste udgangspunkt for fastsættelse af den gennemsnitlige indtægt pr. passager for 2026 i forhold til implementeringen af den nye takstarmodellens model. Gennemsnitlig indtægt pr. passager er reguleret til 2026-priser med det udvalgte takstarmodellens model på Metroselskabets produktion. Den

gennemsnitlige indtægt pr. passager er i 2026 budgetteret med 13,10 kr. Den gennemsnitlige realiserede indtægt pr. passager i 2023 er 12,50 kr. Den gennemsnitlige indtægt pr. passager i 2025 er 12,50 kr.

Driftsomkostninger

3. Driftsomkostningerne for den idriftsatte Metro er estimeret på baggrund af selskabets omkostninger i forhold til drifts- og vedligeholdelsesaktiviteter.
4. Driftsomkostningerne for M5 og M4 Ydre Nordhavn er baseret på projektkonsumerne fra aflæsningsårskursen i marts 2025.
5. Driftsomkostningerne er fremkøbt på baggrund af Finansministeriets forventning til prisudvikling.
6. Tilmedelse af forventede driftsomkostninger vedrørende drift af Metroen er der indtægtet i en tilsvarende reserve.

Investeringer

7. Anlægsudgifterne for M5 Chyring og M4 Nordhavn er afskrevet i 2020. Endeligt anlægsbudget for M5 Chyring er på 25,3 mio. kr. (25,6 mio. kr. i 2010-priser). Endeligt anlægsbudget for M4

Nordhavn er på 27,7 mio. kr. (29 mio. kr. i 2012-priser i inkl. reserve).

8. Anlægsbudgettet for M4 Sydhavn er afskrevet i 2024. Endeligt anlægsbudget for M4 Sydhavn er på 8,6 mio. kr. (8,6 mio. kr. i 2014-priser inkl. reserve).
9. Anlægsomkostningerne for M5 er baseret på projektkonsumerne fra aflæsningsårskursen i marts 2025. Det samlede anlægsbudget er vurderet til 23,4 mio. kr. inkl. korrektioner i 2025-priser (23,7 mio. kr. i 2016-priser).
10. Anlægsomkostningerne for M4 Ydre Nordhavn er baseret på projektkonsumerne fra aflæsningsårskursen i marts 2025. Det samlede anlægsbudget er vurderet til 2,6 mio. kr. inkl. korrektioner i 2025-priser (2,7 mio. kr. i 2016-priser).
11. Anlægsinvesteringerne vedrører tilgodeselskabets investeringer i den idriftsatte Metro.
12. Til investeringer for den idriftsatte Metro er der i forhold til driftsstart for de respektive metrolinjer, hvad investeringer til tekniske installationer, u.d. hvert 10. år. Investeringer i rullende materiel, mekaniske og elektriske installationer hvert



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



25. Krøbet om investeringer i andre tætte anlæg hvert 50. år.
13. Retinvesteringen i forbindelse med M5 og M4 Ydre Nordhavn er baseret på projektskismen fra afslutningsdagen i marts 2025.
14. Til finansiering af forventelige meromkostninger i relation til det foreslåede anlæg er der indsat beløbet en reserve.
- Øvrige forhold**
15. Metroen er momsregistreret, hvorfor selskabets udgifter fra driften af Metroen er fratrækkeligt moms, mens momsudgifter ved anlæg af Metroen afledes.
16. Forrentning af gælden er baseret på Finansministeriets rentestigning i august 2025. Forrentningen tages højde for selskabets mulige fremtidige afdragsforringelser.
17. Betalingsrate med staten indgår med årlige indbetalinger på mellem 276 mio. kr. til 383 mio. kr. (2019-priser) i årene 2021-2060. Indbetalingsmønstret er indeholdt i Finansministeriets anslagsregning (forudsætningsmæssigt på finansloven).
18. Indbetalinger vedr. M5 og M4 Ydre Nordhavn er baseret på etatsgrundlaget fra marts 2025.
19. Gennemsnitlig tilførselspriser er baseret på Finansministeriets relationsforventning i august 2025.





Langtidsbudget

Langtidsbudget 2026 for Metroselskabet I/S (løbende priser)

Mt. 12

Tilgodehavender
forventet maks.
rentebæring
Af modkurrensmaks.
gæld

2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030
2031
2032
2033
2034
2035
2036
2037
2038
2039
2040
2041

Ar	Anslags- indtægter	Retursindtægter	Driftsresultat (EBITDA)	Årlig afskrivning	Restlign- ante	Hænsatte poster	Lignings- indtægter	Nettoresultat per år	Nettoresultat til fremtid
2025	432	-112	204	0	143	450	796	-32.118	-32.118
2026	437	-105	208	0	1.254	420	132	-32.064	-32.064
2027	442	-92	362	1.856	1.119	776	32	-32.782	-32.782
2028	449	-81	419	1.856	1.119	776	140	-32.782	-32.782
2029	456	-71	486	1.856	1.119	776	110	-32.782	-32.782
2030	463	-61	553	1.856	1.119	776	110	-32.782	-32.782
2031	470	-51	620	1.856	1.119	776	110	-32.782	-32.782
2032	477	-41	687	1.856	1.119	776	110	-32.782	-32.782
2033	484	-31	754	1.856	1.119	776	110	-32.782	-32.782
2034	491	-21	821	1.856	1.119	776	110	-32.782	-32.782
2035	498	-11	888	1.856	1.119	776	110	-32.782	-32.782
2036	505	0	955	1.856	1.119	776	110	-32.782	-32.782
2037	512	0	1.022	1.856	1.119	776	110	-32.782	-32.782
2038	519	0	1.089	1.856	1.119	776	110	-32.782	-32.782
2039	526	0	1.156	1.856	1.119	776	110	-32.782	-32.782
2040	533	0	1.223	1.856	1.119	776	110	-32.782	-32.782
2041	540	0	1.290	1.856	1.119	776	110	-32.782	-32.782





Langfristbudget



Metrikelabel 1/5 – Krisenjahr 2025

Jr	Ausgabe- hochrechnung	Belweissanleger	Differenzbetrag (EST/TA)	Einkünfte abgeschätzt	Budget- abweichung	Finanzsinn- postum	Umsatzein- wirkung	Nettoertrag postum	Nettoertrag Umsatz
2002	-488	-510	1.937	0	198	-1.059	238	-85.789	-85.551
2003	-497	0	1.567	0	812	-1.844	831	-46.551	-46.713
2004	-505	-2.170	1.638	0	824	-1.077	-1.399	-46.101	-46.101
2005	-514	-275	1.635	0	840	-1.068	599	-46.101	-46.101
2006	0	-14	1.745	0	678	-1.075	1.334	-46.101	-46.101
2007	0	0	1.875	0	689	-1.079	1.485	-46.101	-46.101
2008	0	-10	1.977	0	701	-1.064	1.574	-46.101	-46.101
2009	0	-1.136	2.080	0	713	-1.042	1.634	-46.101	-46.101
2010	0	-46	2.185	0	725	-1.020	1.813	-46.101	-46.101
2011	0	0	2.285	0	737	-865	2.008	-46.101	-46.101
2012	0	-5.533	2.382	0	750	-1.042	-1.405	-46.101	-46.101
2013	0	0	2.479	0	764	-1.211	1.306	-46.101	-46.101
2014	0	-483	2.576	0	778	-1.185	1.405	-46.101	-46.101
2015	0	-41	2.675	0	792	-1.188	1.483	-46.101	-46.101
2016	0	0	2.775	0	806	-1.116	2.246	-46.101	-46.101
2017	0	0	2.875	0	820	-1.070	2.369	-46.101	-46.101
2018	0	-3	2.975	0	834	-1.048	2.466	-46.101	-46.101
2019	0	-587	3.075	0	848	-971	2.541	-46.101	-46.101
2020	0	-3.245	3.175	0	862	-970	2.541	-46.101	-46.101
2021	0	-10	3.275	0	876	-933	1.946	-46.101	-46.101
2022	0	-724	3.375	0	890	-850	2.203	-46.101	-46.101
2023	0	0	3.475	0	904	-753	2.446	-46.101	-46.101
2024	0	-302	3.575	0	918	-671	2.689	-46.101	-46.101
2025	0	-1.761	3.675	0	932	-588	2.932	-46.101	-46.101
2026	0	0	3.775	0	946	-506	3.175	-46.101	-46.101
2027	0	-5.313	3.875	0	960	-424	3.418	-46.101	-46.101
2028	0	-770	3.975	0	974	-342	3.661	-46.101	-46.101
2029	0	-490	4.075	0	988	-260	3.904	-46.101	-46.101
2030	0	-1.576	4.175	0	1.002	-178	4.147	-46.101	-46.101
2031	0	0	4.275	0	1.016	-96	4.390	-46.101	-46.101
2032	0	0	4.375	0	1.030	-8	4.633	-46.101	-46.101
2033	0	0	4.475	0	1.044	74	4.876	-46.101	-46.101
2034	0	0	4.575	0	1.058	156	5.119	-46.101	-46.101
2035	0	0	4.675	0	1.072	238	5.362	-46.101	-46.101
2036	0	0	4.775	0	1.086	320	5.605	-46.101	-46.101
2037	0	0	4.875	0	1.100	402	5.848	-46.101	-46.101
2038	0	0	4.975	0	1.114	484	6.091	-46.101	-46.101
2039	0	0	5.075	0	1.128	566	6.334	-46.101	-46.101
2040	0	0	5.175	0	1.142	648	6.577	-46.101	-46.101
2041	0	0	5.275	0	1.156	730	6.820	-46.101	-46.101
2042	0	0	5.375	0	1.170	812	7.063	-46.101	-46.101
2043	0	0	5.475	0	1.184	894	7.306	-46.101	-46.101
2044	0	0	5.575	0	1.198	976	7.549	-46.101	-46.101
2045	0	0	5.675	0	1.212	1.058	7.792	-46.101	-46.101
2046	0	0	5.775	0	1.226	1.140	8.035	-46.101	-46.101
2047	0	0	5.875	0	1.240	1.222	8.278	-46.101	-46.101
2048	0	0	5.975	0	1.254	1.304	8.521	-46.101	-46.101
2049	0	0	6.075	0	1.268	1.386	8.764	-46.101	-46.101
2050	0	0	6.175	0	1.282	1.468	9.007	-46.101	-46.101
2051	0	0	6.275	0	1.296	1.550	9.250	-46.101	-46.101
2052	0	0	6.375	0	1.310	1.632	9.493	-46.101	-46.101
2053	0	0	6.475	0	1.324	1.714	9.736	-46.101	-46.101
2054	0	0	6.575	0	1.338	1.796	9.979	-46.101	-46.101
2055	0	0	6.675	0	1.352	1.878	10.222	-46.101	-46.101
2056	0	0	6.775	0	1.366	1.960	10.465	-46.101	-46.101
2057	0	0	6.875	0	1.380	2.042	10.708	-46.101	-46.101
2058	0	0	6.975	0	1.394	2.124	10.951	-46.101	-46.101
2059	0	0	7.075	0	1.408	2.206	11.194	-46.101	-46.101
2060	0	0	7.175	0	1.422	2.288	11.437	-46.101	-46.101
2061	0	0	7.275	0	1.436	2.370	11.680	-46.101	-46.101
2062	0	0	7.375	0	1.450	2.452	11.923	-46.101	-46.101
2063	0	0	7.475	0	1.464	2.534	12.166	-46.101	-46.101
2064	0	0	7.575	0	1.478	2.616	12.409	-46.101	-46.101
2065	0	0	7.675	0	1.492	2.698	12.652	-46.101	-46.101
2066	0	0	7.775	0	1.506	2.780	12.895	-46.101	-46.101
2067	0	0	7.875	0	1.520	2.862	13.138	-46.101	-46.101
2068	0	0	7.975	0	1.534	2.944	13.381	-46.101	-46.101
2069	0	0	8.075	0	1.548	3.026	13.624	-46.101	-46.101
2070	0	0	8.175	0	1.562	3.108	13.867	-46.101	-46.101
2071	0	0	8.275	0	1.576	3.190	14.110	-46.101	-46.101
2072	0	0	8.375	0	1.590	3.272	14.353	-46.101	-46.101
2073	0	0	8.475	0	1.604	3.354	14.596	-46.101	-46.101
2074	0	0	8.575	0	1.618	3.436	14.839	-46.101	-46.101
2075	0	0	8.675	0	1.632	3.518	15.082	-46.101	-46.101
2076	0	0	8.775	0	1.646	3.600	15.325	-46.101	-46.101
2077	0	0	8.875	0	1.660	3.682	15.568	-46.101	-46.101
2078	0	0	8.975	0	1.674	3.764	15.811	-46.101	-46.101
2079	0	0	9.075	0	1.688	3.846	16.054	-46.101	-46.101



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



ESG – supplerende data og noter



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



Supplerende ESG-data

Underemne	Reguleringskriterium	Enhed	Note	2025	2024	2023	2022	2021
Klimaudtryk	Metroskabeler 1, totalt CO ₂ -udtryk	ton CO ₂ e	27	22.838	-	-	-	-
	- Scope 1	ton CO ₂ e	28	8	-	-	-	-
	- Scope 2	ton CO ₂ e	29	2.895	-	-	-	-
	- Scope 3	ton CO ₂ e	30	19.935	-	-	-	-
	CO ₂ -intensitet	ton CO ₂ e / ton	31	13.330	-	-	-	-
	Anden CO ₂ e	ton CO ₂ e	32	7.616	-	-	-	-
	Brændstoffer CO ₂ e	ton CO ₂ e	33	6.485	-	-	-	-
	Sekundær CO ₂ e	ton CO ₂ e	34	1.130	-	-	-	-
	CO ₂ -fra lejemål og repar.	ton CO ₂ e	35	22	67	55	55	12
	CO ₂ -fra lejemål og repar.	ton CO ₂ e	36	286.020	-	-	-	-
Energi	Baseline-udvikling fra 2019 til 2025	MWh	37	107.353	145.821	144.990	143.180	143.304
	Energiforbrug i transport af ting	MWh	38	28.136	26.095	24.060	23.305	23.016
	Totalt energiforbrug i alle aktiviteter	TWh	39	125	5.185	2.369	6.780	2.727
	Anden energiforbrug i alle aktiviteter	%	40	21	88	77	85	14
Arbejdsmiljø	Arbejdsmiljø i alle aktiviteter	Arbejd	41	0	-	-	-	-
	Arbejdsmiljø i alle aktiviteter	Arbejd	42	8	13	12	6	9
	Arbejdsmiljø i alle aktiviteter	Arbejd	43	29	29	29	29	-
	Arbejdsmiljø i alle aktiviteter	Arbejd	44	14	14	14	14	-
	Arbejdsmiljø i alle aktiviteter	Arbejd	45	8	18	11	15	95
	Arbejdsmiljø i alle aktiviteter	Arbejd	46	1	9	6	6	6
	Arbejdsmiljø i alle aktiviteter	Arbejd	47	Oppev. 100%	33,6	31,2	29,7	32,0
	Arbejdsmiljø i alle aktiviteter	Arbejd	48	17	18	15	8	5



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3



ESG-noter

Nøglinjestatusser

Note 1 CO₂e pr. passagerkilometer

Der er ingen direkte CO₂-udledninger (scope 1) forbundet med drift af Metroens tog, da de er elektriske. Der er dog udledninger forbundet med produktion af den el (scope 2), som forbruges i Nordstaden mod Kertus. Eftersigt kan udmøntes til CO₂-udledning, baseret på emissions-satser for de ene gigawatt, der bruges i det danske elnet. Klimapåvirkningen fra el er beregnet med den foretagne emissionsfaktor for el for 2023 for Danmark. Reglerstat eller hvor mange gram CO₂ der udledes pr. watt passer, vil der være en procentvis afvigelse i forhold til de officielle tal. Således med systemet for M1-M41, der er baseret på en gennemsnitlig emissionsfaktor for el for Danmark for 2023, som medfører en fejl af højst 17,2%.

Der er ingen direkte CO₂-udledninger (scope 1) forbundet med drift af Metroens tog, da de er elektriske. Der er dog udledninger forbundet med produktion af den el (scope 2), som forbruges i Nordstaden mod Kertus. Eftersigt kan udmøntes til CO₂-udledning, baseret på emissions-satser for de ene gigawatt, der bruges i det danske elnet. Klimapåvirkningen fra el er beregnet med den foretagne emissionsfaktor for el for Danmark for 2023, som medfører en fejl af højst 17,2%.

Note 2 Opmålt reduktion M4 – designfase

Designfasen er kun i etableringsfasen, så der er ingen direkte opmålt reduktion. Tallet vil være den opskete reduktion i design-relevant tilstande, inklusive alle indarbejdede CO₂-reducerende tiltag, endvideregående af 40%.

Note 3 Opmålt reduktion M5 – designfase

Opmålt reduktion i design-relevant tilstande, inklusive alle indarbejdede CO₂-reducerende tiltag pr. 31. december 2023.



Note 4 Grad af kortlægning af metrosystemets sårbarhed og skadesomkostninger ved ekstremregn og stormflodshændelser

Procentdelen af kortlægning af metrosystemets sårbarhed som skades- og skadesomkostning i metrosystemet. En ny og opdateret analyse af således samlede hændelser og skadesomkostning i metrosystemet.

Note 5 Energi forbrug pr. kørt togkilometer

Strømsforbrug (i MWh) for hver kilometer, som metrosystemet lever. Kogtætningsforbrug for det samlede strømsforbrug på alle metrolinjer, dvs. kørsel og anligssam.

Note 6 Totalt energiforbrug

Det samlede strømsforbrug (i MWh) forbruges med drift af den elektriske Metro (M1-M41). Det vil være kørselen og strømmen på stationer og kontrol- og vedligeholdelsescentre for alle linjer.

Note 7 Øvrig strøm på M1-M2 (reduktionsmål: 10 pct.)

Opgøres som den procentdel af strømmen på det samlede forbrug af "øvrige strøm" (dvs. ikke på det samlede strømsforbrug) ved det samlede strømsforbrug på M1-M2 (reduktionsmål: 10 pct.) for perioden, udmøntet med det samlede forbrug i 2023.

Note 8 Implementering af "Fokusområder for Ressourcer og Biodiversitet"

Procentdel af implementering af fokusområder for Ressourcer og Biodiversitet, der er i gang på alle linjer.



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3

Note 12 Medarbejderomsætning

Maatregelen inzake de verspreiding van de ziekte worden genomen op basis van de informatie die wordt verzameld door de gezondheidsautoriteiten. De maatregelen worden genomen op basis van de informatie die wordt verzameld door de gezondheidsautoriteiten.

Note 13 Medarbejdertilfredshed (GAIS)

Medarbejderernes samlede tilfredshed på en skala fra 0-100 der opgives i forbindelse med virksomheds- eller medarbejderundersøgelser (DAIS). Resultater opgives på baggrund af fem overordnede spørgsmål omringet jobtilfredshed.

Note 14 eNPS

[illegible]

Bazinet på medaltbedømmes vurderet på en skala fra 1-10 af spørgsmålene "Hvilken grad oplever du, at I i din enhed, or åbne for og udfører foranstaltninger for at: (1) allet, udbetalelse, kan, enrok eropløse og arbejdsområde". Skalaen for resultatet er 0-100.

Note 16 Er der upassande ytringer (GAIS)

Der procentive andeel af medarbejdere der i den Artige medarbejderindsigtssurvey (KATIS) svarer "ja" til spørgsmålet "Jeg spiller en kulturel rolle på arbejdspladsen, hvor der er spassende tingene", f.eks. om sex, seksualitet, etnicitet, oprindelse og borgen."

Note 21 Antal audits vedr. arbejdsklausul gennemført

Renta af gennemførte bachelor- og masteruddannelser i 2010

Note 22 Naboer med ingen/begrænset gene fra anlægsarbejde

Talut vore antiken af naturer, der i den tidlige halvordningsskema var, at de personlig oplyste ingen eller begyndte gøre det opgavesam under sine indsigtsforster.

Note 23 Oplevet tryghed i Metroen

Mittemaalst segeer lade de ti de spande opwede inghet. Menen i toedone med unkele kende thid bestriden. Konstantine hadde en andek af paaagang, da saen "vege! Inp / Inp / Inp" til paaagang. "Inp du dig saen til Inp og Inp, der de rejse med Metruen". Undergangen uellers blent paaagang, men de ballede sig iaget, ejde de bemaas ydte af, at de paaagang loka sties af de stode med en kate.

Note 24 Elevator-oppetHd

Note 24. Elevator-Append



Note 25 **Henvendelser angående korruption i whitelisteleverandørordningen**

Henvendelser fra virksomheds whitelisteleverandørordning oplyses med korruption eller besværligheder vedrørende virksomheds udsættelse med hensyn til pris og kvalitet.

Note 26 **Andel af relevante nye anlægskontrakter med CO₂-besparende tiltag**

Den procentviske andel af relevante anlægskontrakter indgår i listen, hvor der indgår CO₂-besparende tiltag. For hvert navn af den enkelte kontrakt, der pågælder kontrakter, eller der er foretaget indlæsnings beslutninger baseret på et oplysning om CO₂-aftryk.

Supplerende ESG data

Note 27 **Metroselskabets totale CO₂-aftryk**

Metroselskabets totale CO₂-aftryk udgør den samlede udledning fra scope 1, scope 2 og scope 3 eller aktiviteterne Drift, Anlæg, Reinvesteringer og Metroselskabets 5 uafhængige datters Metroselskabets samlede udledning af klimabelastning (den rapporterede periode). Operationen af Metroselskabet til transport af passagerer er uafhængigt af metroselskabets samlede klimabelastning (den rapporterede periode) (GHG) og er tilføjet Metroselskabets samlede klimabelastning i scope 1, scope 2 og scope 3.

Note 28 **Scope 1**

Andelen af det estimerede CO₂-aftryk, der tilføjes Scope 1, Scope 1 omfatter direkte udledninger af drivhusgasser fra kilder, som Metroselskabets selv ejer eller kontrollerer, heriblandt brændstofbrænding til biler.

Note 29 **Scope 2**

Andelen af det estimerede CO₂-aftryk, der tilføjes Scope 2, Scope 2 omfatter indirekte udledninger fra produktion af indkøbt energi, heriblandt Metroselskabets, heriblandt Metroselskabets og Metroselskabets.

Note 30 **Scope 3**

Andelen af det estimerede totale CO₂-aftryk, der tilføjes Scope 3, Scope 3 omfatter alle indirekte udledninger, der opstår i Metroselskabets værdikæde, både opstrøms og nedstrøms, heriblandt Metroselskabets samlede CO₂-aftryk i henholdsvis opstrøms og nedstrøms.

Note 31 **Drift CO₂**

Andelen af det estimerede totale CO₂-aftryk, der tilføjes Drift af Metroselskabet, heriblandt energiforbrug, rådgivningsgebyrer, forsknings etc.

Note 32 **Anlæg CO₂**

Andelen af det estimerede totale CO₂-aftryk, der tilføjes anlæg af Metroselskabet, heriblandt udledning af CO₂ fra anlæg af metrolinjer, forbrug af materialer og energi, heriblandt anlæg af metrolinjer, heriblandt anlæg af metrolinjer, heriblandt anlæg af metrolinjer, heriblandt anlæg af metrolinjer.

Note 33 **Reinvesteringer CO₂**

Andelen af det estimerede totale CO₂-aftryk, der tilføjes reinvesteringer i den eksisterende metrolinje, heriblandt anlæg af metrolinjer, heriblandt anlæg af metrolinjer, heriblandt anlæg af metrolinjer.



Note 39 Total affaldsmængde fra anlæg

De totale mangrove-afval afkomstig uit de uitvalskanalen van de verwerkende industrieën (DOW, BASF, DSM, etc.) wordt opgevoerd naar de afvalverwerkende firma's van de provincie. Het is niet bekend of deze afvalverwerkende firma's de afvalstoffen op een verantwoorde manier afvoeren. Het is mogelijk dat deze afvalstoffen worden gebruikt als brandstof voor de cementfabriek van de provincie. Het is niet bekend of de afvalstoffen worden gebruikt als brandstof voor de cementfabriek van de provincie. Het is niet bekend of de afvalstoffen worden gebruikt als brandstof voor de cementfabriek van de provincie.

Andersen af det estimerede totale CO₂-aftryk, der tilføjedes CO₂-af fra Hønseslakterier

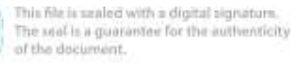
affidarsi soprattutto ad artigiani e artigiane libere e modeste, del polverone e del cemento.

Note 41: Bortskaffelse

Die procentuale andel af de verskiede mangrupp affald (populert best) i de asiatiske stæder angik afvortet i perioden 1995-2005 og 2005-2010 som vist i tabel 1. Ved bortseelse af disse test og tællinger disponering, med op til afbrænding eller energioverførsel, af affald til disponering af afvortet af kommunen, ogge elvarme er baseret på affaldsrapporter, som er offentliggjort på kommunernes internet- og andre medier. De fleste af kommunerne, der indsender affaldsrapporter, leverer dataene til en centraliseret database, der opbevarer affaldsrapporter fra alle kommuner, der leverer data til den centrale database. De fleste af kommunerne leverer dataene til den centrale database, der opbevarer affaldsrapporter fra alle kommuner, der leverer data til den centrale database.

Note 42: Antal langtidssygemeldte

Note 42: Antal langtidssygemeldte



Document ID:
359C510186A44078B3B18FE1791A33E3

Note 48 Læringsbærsværk i driften

Dette tilgængelige artikel (inkluderende udvalgte figurer) er gratis tilgængelig for alle læsere. Det fulde nummer af *Journal of Internal Medicine* kan købes for 2005 kr. 200,- (inkluderende moms). For bestilling af artikler og abonnementer, se <http://www.blackwell-science.com/jim>.

Note 44 Konsbalance – alle medarbejdere

Note 45 Antal ulykker uden fravær - anslag

Note 45 Antal ulykker uden fravær - anlæg

Minuetsdebatten følger Arbejdsparagrafens definition af udløst: "Hvadsof lige nærmest forlænge med arbejdet, som fører til, at en person kommer fysisk eller psykisk til skade."

Note 46 Antal ulykker med fravær - anslag

Lipsum med fravær af uhelder, som mønstret svarer til arbejdet i en dag eller mere udførte skadestrukturer.

Note 47 Ulykkesfrekvens for branchen

Corresponding author for all papers: | bygg-og-arbejdsbranchen | Danmark (DA) | bygherstatistik



Metoschubert US
Metoschubert
2500 Metoschubert
T: 351 3700
Fax: 351 3700
Lam metoschubert Metoschubert plm.ch
ISBN 978-87-92378-43-1



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

Document ID:
389C510186A44078B3B1BFE1701A33E3