

List of Signatures

Page 1/2



B185-04-02 Årsrapport 2024.pdf

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



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

External reference: CD06CDACS17148FD9FA8746E33A388B9

List of Signatures

Page 2/2

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



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

External reference: CD06CDACS17148FD9FA8746E33A366B9

Årsrapport 2024

Metroselskabet V/S



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

Document ID:
CD68CDACE1F7148FC9FA6746E35A38B89

Indhold

Ledelsesberetning	Bæredygtighedsberetning	Regnskab
Forord	38	Regnskab
Strategi – Fremtidens metro	7	Noter
Metroen i drift	14	Ledelsespåtegning
Anlæg af mere metro	18	Den uafhængige revisors revisionspåtegning
Økonomi	22	Bilag til ledelsesberetningen
Compliance	30	Langtidsbudget
		61
		70
		87
		89
		93
		96



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

Document ID:
CD68CDACE1F148FC9FA8746E33A388B9

126 millioner passagerer kom hurtigt videre

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

Ny linje overgår forventningerne

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

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

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

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

Passagerrekord – igen

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

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

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

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

Til tiden og på budget

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

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

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

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

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

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

Miljøkonsekvensvurdering af M5

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

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



**Justering af langtidsprognoser**

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

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

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

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

Forventningerne til 2025

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

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

Jørn Neergaard Larsen
Bestyrelsesformand

Carsten Riis
Administrerende direktør



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

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

Passagertal
Realiseret 2024
126 mio
Forventet 2025
131 mio



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

Document ID:
CD08CDAC517148FD9FA6746E33A386B9



Fremtidens metro

Kunderne

NPS

↗ 65

[NPS 74 - 2018-2023]

Driftsstabilitet

→ 99,0%

Klimaaftrykket

Klimaambition

↗ 40%

CO2 per passagerkilometer

→ 3,7 g

Bygherrerollen

Frontløber inden for
innovation og bæredygtighed

→ 3,6 - 3,8

[indekset 2021]

Nye anlægskontrakter med
CO2-besparende tiltag

↗ 14%

Sikkerheden

Ulykkestrekkens (sydhavsprojektet)

→ 7,8

[bredeindsat 2021]

Sygefravær

→ 3,4

[sygefravær 2023]

eNPS

→ +33

[eNPS 2023 - 2026]

Organisation og kompetence

Generel medarbejderstørrelshed

→ 77%

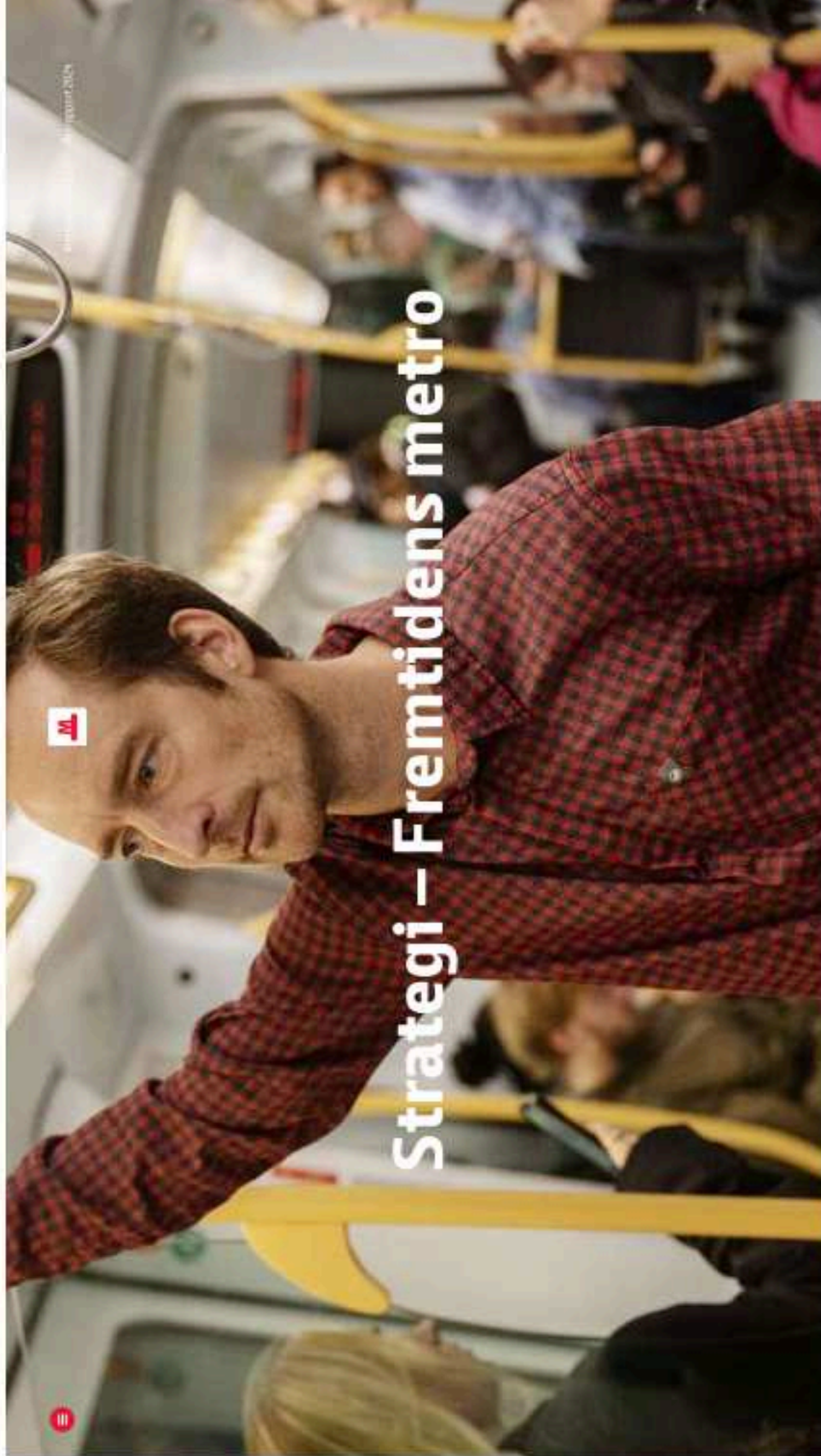


Strategi 2023 - 2026



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

Document ID:
CD68CDACE1F148FC9FA6746E33A388B9



Strategi – Fremtidens metro



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

Document ID:
CD68CDACE1F148FC9FA6746E35A38B89



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



I 2023 lancerede Metroselskabet forretningsstrate-
gien "Fremtidens metro" med ambitionen om at levere
maksimal samfundsværdi med et minimalt klimaaf-
tryk. Strategien sætter retningen for perioden 2023-
2026 og fokuserer på at levere effektive mobilitetsløs-
ninger, der er attraktive for passagererne, gælder om øk-
kelhed, pålidelighed, korte rejsetider, høj komfort og
lav klimabelastning.

De fem strategiske fokusområder – Kundeme, Klima-
aftrykket, Bygherrollen, Sikkerheden samt Organisat-
tion & kompetencer – udgør fortsat kerne i arbejdet
med at opfylde fremtidens krav og forventninger. Og
de primære fokusområder for strategien er fortsat at
sikre indtjeningen via passagervækst, fremtidsrelevan-
te kvaliteter af Metroen, så den fortsat fremstår relevant
og attraktiv for de mange brugere, samt at sikre kvali-
tet i beslutningsgrundlaget for mulige nye metrolinjer.

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

Fremtidens metro



Organisation og kompetencer

Figure: Det overordnede mål i Metro-selskabet forretningsstrategi / Page 2/2024

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



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

Document ID:
CD68CDACE1F7148FC9FA8746F33A3B8B0



Kunderne

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

Status på området Kunderne

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

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

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



Væsentligste indsatser og resultater

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

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

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

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

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

Vurdering og fremadrettet indsats

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

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

Kunderne

NPS	Driftsstabilitet
↑ 65	→ 99,0%





Klimaafttrykket

Ambition:

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

Status på området Klimaafttrykket

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

Klimaafttrykket pr. passagerkilometer er fortsat lavt og ender på 3,7 gram CO₂ i 2024.

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

Vesentligste indsatser og resultater

Anlægsfasen udgør den største kilde til Metroens CO₂-udledninger (ca. 70 pct.), og for den mulige nye metro-linje M5 er der ved hjælp af designoptimeringer nu identificeret en samlet mulig CO₂-reduktion på 40 pct. i forhold til den nuværende metro.

Der har desuden været fokus på at gøre klimaafttryk til en central del af beslutningsprocessen for reinvesteringer. I 2023 blev der udviklet en model, som løbende anvendes på omkring 80 pct. af den samlede portefølje af reinvesteringer, baseret på investeringssummen. Ved at gøre CO₂-afttryk til en fast KPI i analyser og rapportering bliver det muligt at prioritere de løsninger, som både understøtter driften og bidrager til klimamålene.

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

Vurdering og fremadrettet indsats

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

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

I forhold til CO₂-afttrykket pr. passagerkilometer er niveauet på forventet niveau i år, men udledningen forventes at falde næste år, idet Metroen får flere passager, og der forventes mere vedvarende energi i Danmark.

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

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

Klimaafttrykket

Klimaambition

↗ 40%

CO₂ per
passagerkilometer

→ 3,7 g





Bygherrerollen

Ambition:

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

Status på området Bygherrerollen

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

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



Væsentligste indsatser og resultater

I 2024 blev der arbejdet med at kvalificere forskellige kontraktformer, og brugen af tidlig entreprenørinddragelse (Early Contractor Involvement - ECI) i forbindelse med M4-forlængelsen til Ydre Nordhavn tog form. Denne samarbejdsmodel forventes at skabe et tættere og mere effektivt samarbejde mellem bygherre, rådgivere og entreprenører, hvilket vil resultere i både reducerede omkostninger og CO₂-udledninger samt optimerede designløsninger.

CO₂-besparende tiltag blev indført på 14 pct. af nye relevante anlægskontrakter.

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

Vurdering og fremadrettet indsats

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

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

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

Når det gælder andelen af relevante kontrakter med CO₂-krav, er denne steget og forventes fortsat at stige frem mod 2026, idet selskabet fra 2025 vil gøre det til en fast del af indkøbsprocessen for anlægsprojekter, at der allerede tidligt i forløbet tages stilling til klimahensyn.

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

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

Bygherrerollen

Frontløber

→ 3,6-3,8

Nye kontrakter med CO₂-tiltag

↗ 14%



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



Sikkerheden

Ambition:

Alle skal kunne arbejde sikkert hver dag.

Status på området Sikkerhed

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

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

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

Væsentligste indsatser og resultater

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

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

Vurdering og fremadrettet indsats

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

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

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

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

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

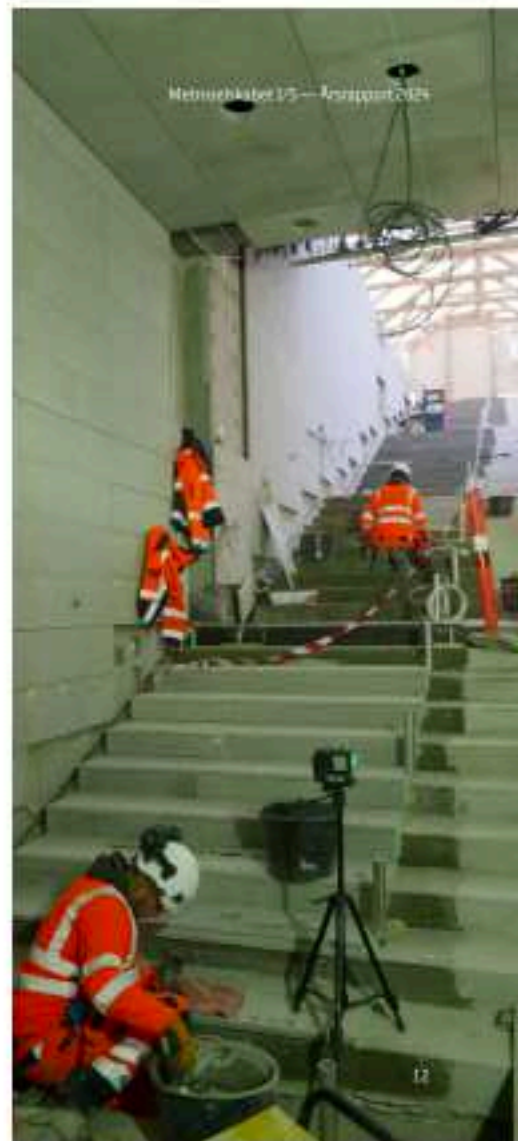
Sikkerheden

Ulykkesfrekvens

→ 7,8

Sygefravær

→ 3,4





Organisation og kompetencer

Ambition:

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

Status på området Organisation og kompetencer

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

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

Væsentligste indsatser og resultater

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

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

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

Vurdering og fremadrettet indsats

Metroselskabet er godt på vej mod målene for 2026.

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

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

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

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

Organisation

eNPS
→ +33

Medarbejder-
tilfredshed
→ 77%



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.
Document ID:
1748FC09A42746F53A2B8B0

Metroen i drift



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

Document ID:
CD68CDACE1F148FC9FA6746F35A388B9



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

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



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

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

Populære stationer i Sydhavn

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

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

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

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

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

Kunderne på Sydhavnsstationen på M4 fra første dag efter det første tog på forlængelsen.



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

Document ID:
CD68CDACE1F148FC9FA8746E33A388B0

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

Tilfredse kunder er kernen for Metroen

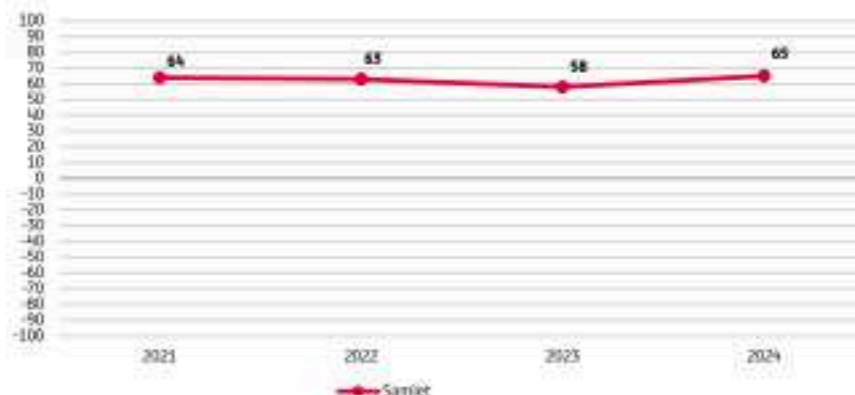
Metroelskabet er afhængigt af tilfredse kunder. Det er en grundsten i selskabets virke og en stærk indikator for den fremtidige udvikling i antallet af rejsende med Metroen.

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

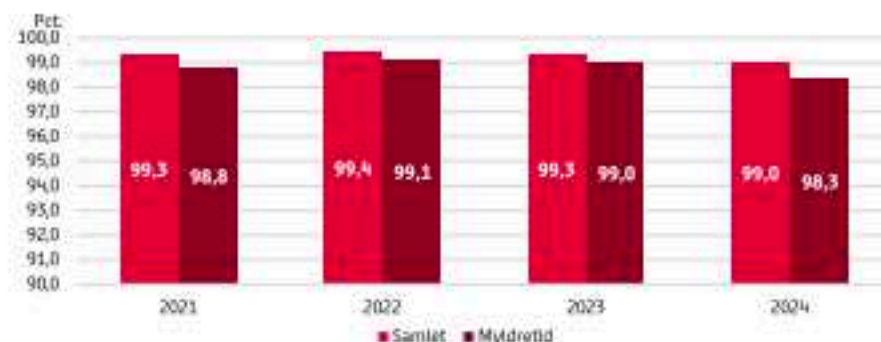
Kundernes tilfredshed med rejsen er fortsat høj og befinder sig på 96 pct. i 2024, hvilket er et fald på to procentpoint sammenlignet med 2023.

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

Udvikling i Net Promoter Score



Metroens driftsstabilitet



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

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

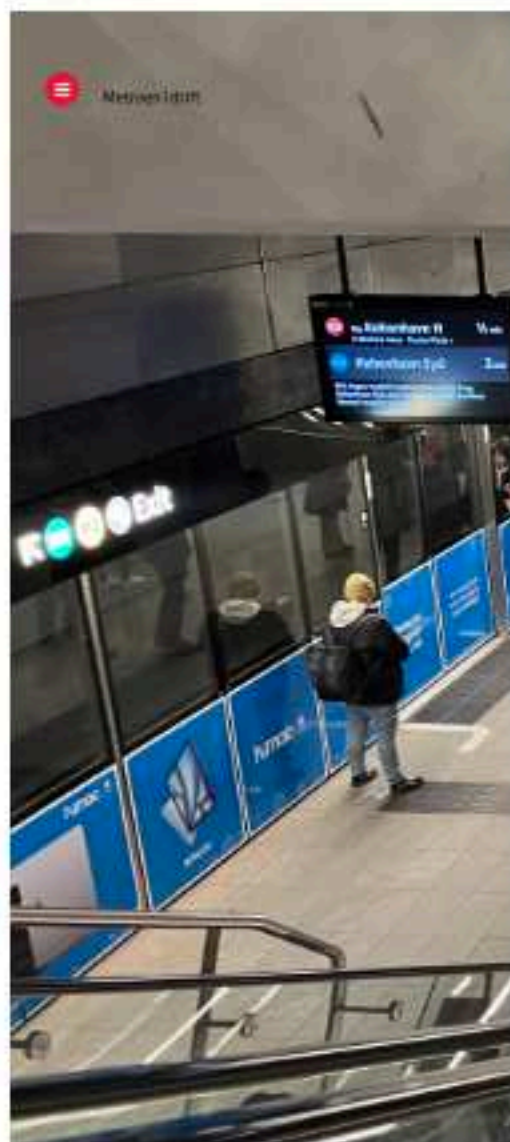
Fortsat høj driftsstabilitet

Metroen opretholdt i 2024 et højt niveau for driftsstabiliteten på 99 pct. samlet for alle linjer og 98,3 pct. i M1/M2-tiden. Driftsstabiliteten udregnes ved at sammenholde antallet af faktiske afgange i forhold til antallet af planlagte afgange.

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

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





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

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

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



Reinvesteringer til gavn for kunderne

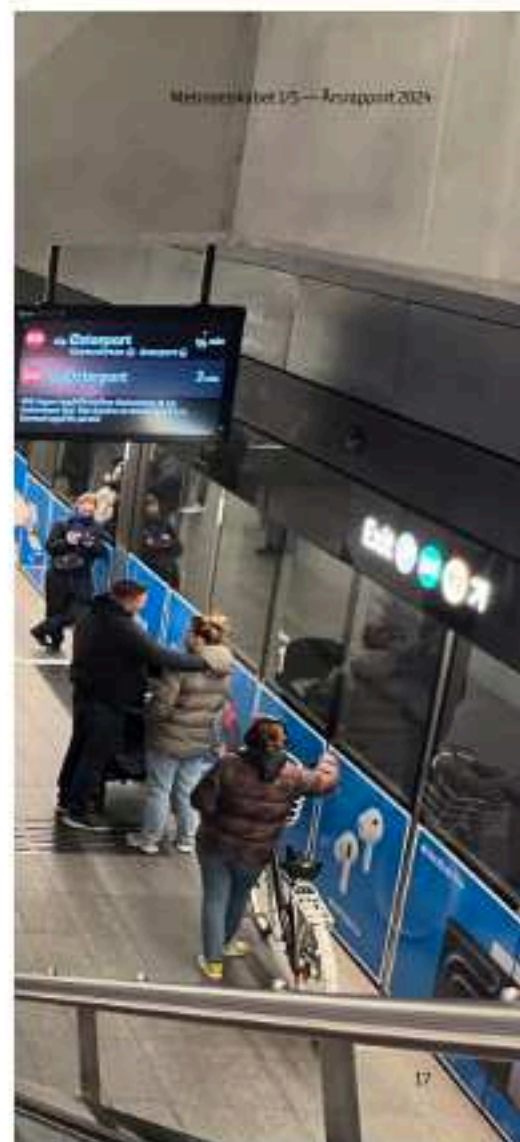
Også når gælder reinvesteringer i det nuværende metrosystem, har der været mange projekter i gang i 2024.

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

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

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

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



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.
Document ID:
CDB8CDA0C17148FC0E9A27A6F35A3B8B0



Anlæg af mere metro



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

Document ID:
CD68CDACE1F148FC9FA6746F35A38B89



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

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

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

Sydhavnen fik sin metrolinje

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

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

"Åbningsfesten samlede omkring 10.000 mennesker på Mozarts Plads."

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

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



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

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

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

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





Nye vinde i Ydre Nordhavn

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

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

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

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

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



Miljøet blev undersøgt på M5

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

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

Her vandt 230 mennesker møde og blev mødte af folk, der var til at blive i byen på metrolinjen M5, og de blev mødt af folk, der var til at blive i byen på metrolinjen M5.





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

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

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

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

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

Godkendelse af København Syd By

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

Planen nummer tre bygger på forslag om boliger på op til 18.000 m² og 22.000 m² erhverv, herunder evt. et hotel. Blandingen af arbejdspladser, hotel, boliger og butikker, levende byrum, nemme adgangsforskel og god cykelparkering skal bidrage til at skabe liv og tryghed i området og understøtte det nye kollektive trafikknudepunkt. I startredegerelsen beskrives alle væsentlige forhold omkring projektet.

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

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



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





Økonomi



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

Document ID:
CD68CDACE1F148FC9FA6746F35A388B9



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

Resultat

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

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

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

Årets resultat

244 mio. kr.

Passagertal

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

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



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

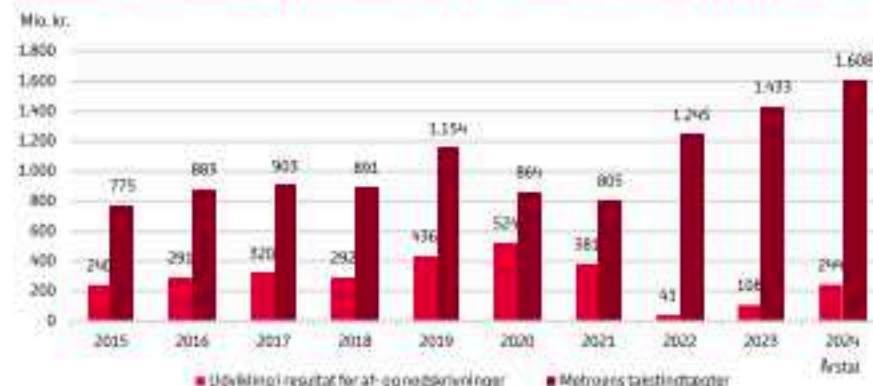
Derudover afspejler passagertallet en række strukturelle forhold. Covid-19-pandemien betød en udskydelse af passagertilgangen til M3 og har siden medført ændringer i passagerernes adfærd, særligt i forhold til hjemmearbejde. Derudover har der været færre skift fra S-tog, regional- og fjerntog til metro,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

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

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

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

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





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

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

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

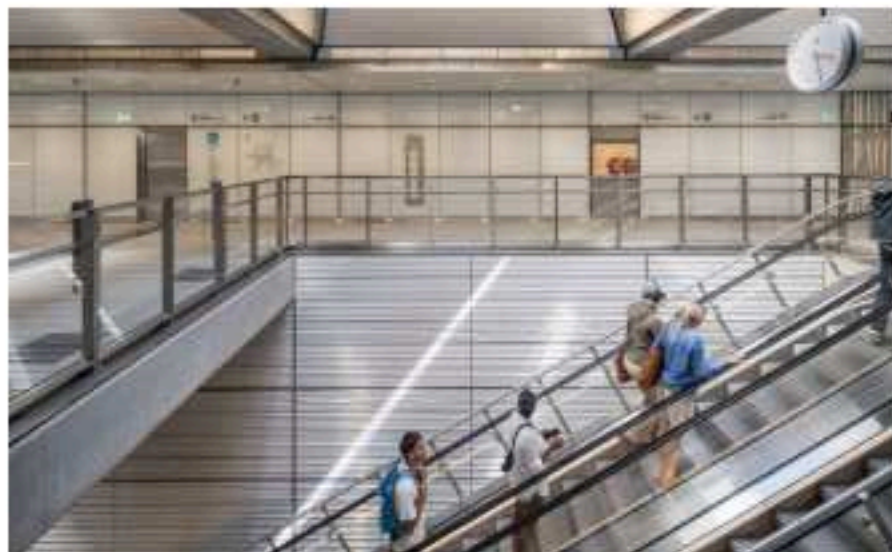
Om Metroelskabet

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

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

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

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



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

Passagerpotentialet blev i 2024 på 1.608 mio. kr. Det er 175 mio. kr. mere end året før.





Værdien af Metroen

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

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

Gældens markedsværdi

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

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

Stabilisering af udsving i egenkapitalen

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

Investeringsbudget igangværende anlæg

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

1) Inkl. værdikonservativer





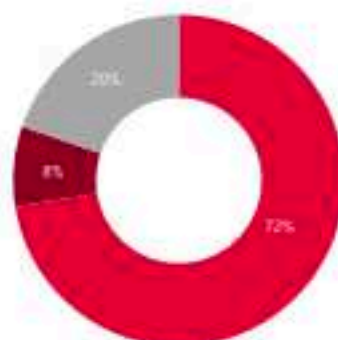
Investering i Metro

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

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

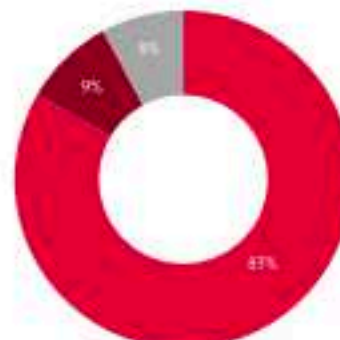
M4 Sydhavn åbnede i sommeren 2024. Selskabet har i forbindelse med årsafslutningen lukket anlægsbudgettet for M4 Sydhavn og orienteret ejerne om, at anlægsbudgettet er lukket uden at selskabet har fået brug for den uberørte 20 procents korrektionsreserve på 1,8 mia. kr.

Årets investeringer i 2024 fordelt på igangværende anlægsprojekter



■ Sydhavn
■ Investeringsprogram M1/M2
■ Øvrige investeringer

Samlet investering pr. 31.12.2024 fordelt på igangværende anlægsprojekter



■ Sydhavn
■ Investeringsprogram M1/M2
■ Øvrige investeringer

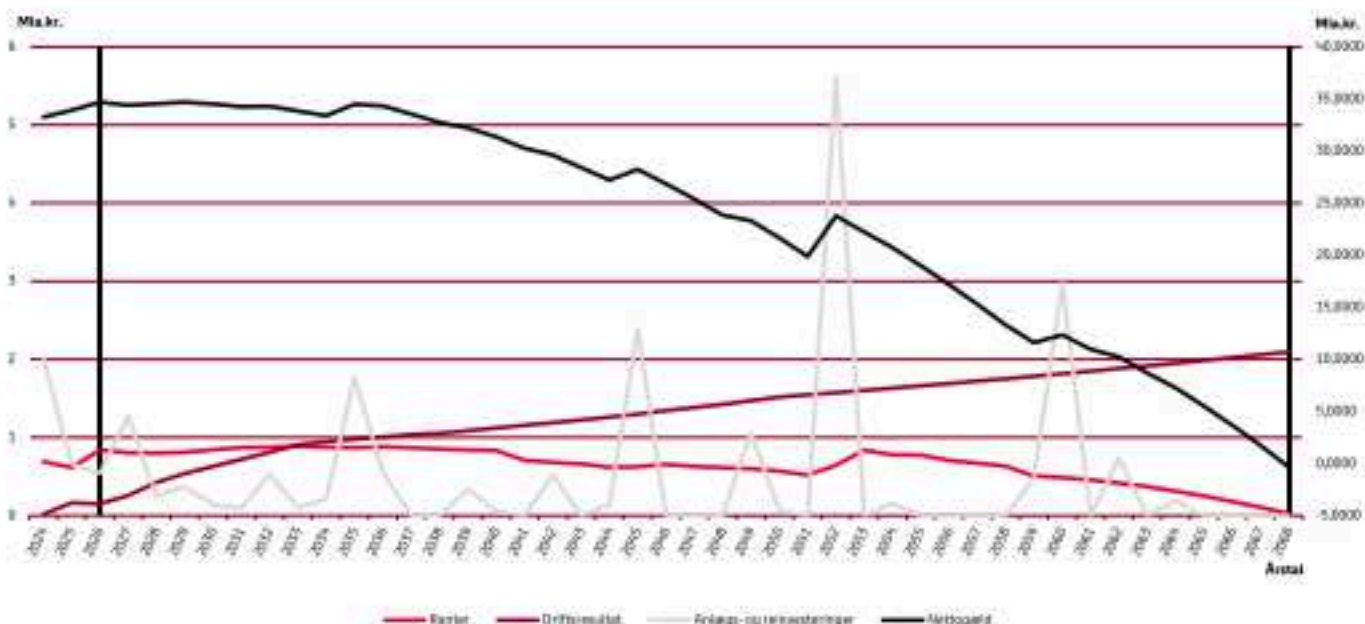
Kapitalforhold og langtidsekonomi

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





Langtidsbudgettet



Langtidsbudgettet er baseret på en række forudsætninger vedrørende renteutvikling, passagertal, indtægter pr. passager mv. og er dermed forbundet med den usikkerhed, der altid gælder vurderinger af fremtidige forhold. Hvert år fastsættes en finansstrategi, der skal sikre en hensigtsmæssig finansforvaltning, som minimerer de langsigtede finansomkostninger under hensyntagen til finansielle risici. Finansforvaltningen inden for den fastsatte strategi varetages af Sund og Bælt Partner som forudsat og beskrevet i stiftelsesgrundlaget for Metrosekket.

Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune hæfter som interessenter direkte, ubetinget og solidarisk for alle Metrosekkets forpligtelser, herunder for de lån, som Metrosekket har optaget. På grund af statens solidariske hæftelse er Metrosekket indirekte kreditvurderet som staten, hvilket vil sige AAA/Aaa. Det betyder, at der generelt kan opnås vilkår på kapitalmarkedet, der svarer til statens vilkår.

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

Negletal

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





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

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

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

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

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

Mål- og nøgletal

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

Noter:

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

Overskudsgrad: EBITDA divideret med indtægter i alt.

Driftsoverskud pr. passager: EBITDA (reguleret for ekstrabetalinger for fald i dividende) divideret med antal passagerer.

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

Rentedækningsgrad: EBITDA divideret med finansielle poster med finansielt ansvar.

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

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

Voldgiftssager mv.

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

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

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

frifindelse. Selskabet indstillede heri, at Voldgiftsretten afviste CMT's krav. CMT's gensvar (replik) blev modtaget 23. juni 2023, og Metrosekkabet afleverede sit gensvar (duplik) den 5. april 2024. Selskabet forventer nu, at parterne udveksler processkrifter til forberedelse af den mundtlige behandling af sagen i voldgiftsretten i april-juni 2025. Metrosekkabet har arbejdet sammen med sine advokater på duplikken, som ikke giver selskabet anledning til at ændre sin hidtidige opfattelse. Det er således fortsat Metrosekkabet og dets advokaters vurdering, at CMT's krav i voldgiftssagen i alt væsentlighed må afvises og derfor – med forbehold for sædvanlig procesrisiko – ikke giver grundlag for ekstrabetalning til CMT.

I april 2021 indleverede CMT et nyt klageskrift til Voldgiftsretten, vedrørende de krav, som CMT løbende har rejst efter indgåelse af CSA7 og i forbindelse med deres fremsendte slutregning for Cityringen. Selskabets svarskrift hertil blev indsendt til Voldgiftsretten den 15. juni 2022 og CMT har afleveret sit gensvar (replik) den 5. april 2024. Metrosekkabet har den 1. december 2024 afleveret første del af sit gensvar (duplik) og vil udarbejde den resterende del efter den mundtlige behandling af den første sag forventeligt i første halvdel af 2026.

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

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

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

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

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

Forventninger til 2025

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

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



Hoved- og nøgletal

Alle tal i mio. kr.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Årets nettoomsætning	1.294	1.473	1.519	1.492	1.945	1.936	1.754	1.670	1.906	2.326
Resultat før af- og nedskrivninger	240	291	326	292	436	526	381	41	108	299
Af- og nedskrivninger	-3.531	-708	-587	-215	-516	-1.430	-12.657	-3.197	-294	-625
Resultat før finansiske poster	-3.291	-417	-267	-507	-81	-906	-12.275	-3.156	-126	-382
Finansresultat	-229	-337	-363	-322	-325	-330	-360	-668	-648	-1.343
Resultat før markedsregulering	-3.520	-754	-630	-184	-406	-1.236	-12.636	-3.824	-525	-961
Markedsregulering	823	-1.562	-695	-343	-2.175	-1.538	931	7.662	-299	229
Årets resultat	-2.695	-2.316	-85	-42	-2.581	-2.775	-11.725	3.858	284	1.190
Balanssum	17.308	23.270	24.853	30.380	38.771	44.210	44.532	36.608	36.161	38.824
Årets investering i metro	3.042	4.634	2.875	5.552	5.616	2.207	1.812	1.450	1.104	960
Længselst gæld	13.287	22.895	22.078	27.696	37.555	44.755	37.806	30.326	32.620	29.707
Egenkapital	757	-1.579	-1.495	-1.007	-3.947	-5.639	-2.446	1.415	1.697	2.887
Korrigeret egenkapital*	4.508	3.825	3.215	3.446	3.660	2.927	5.150	1.366	1.869	2.650
Solddeltagelse	4%	-7%	-6%	-3%	-9%	-14%	-6%	9%	5%	7%
Korrigeret solddeltagelse	26%	16%	13%	13%	9%	7%	12%	6%	5%	7%
Overskudsgrad	19%	20%	21%	20%	22%	27%	22%	2%	6%	10%
Overskudsgrad af metrodrift	22%	23%	25%	25%	26%	31%	24%	3%	6%	12%
Altasgning	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	1%
Antal passagerer (mio)	57	63	63	65	79	64	73	108	120	126
Antal medarbejdere (fuldtid)	281	325	310	318	332	335	324	359	386	400

Note

* Løst tilgode = kapitaliseringen x 100 / værdi af aktier
 Korrigeret solddeltagelse = kapitaliseringen x 100 / værdi af aktier
 Overskudsgrad = resultat før af- og nedskrivninger x 100 / årets nettoomsætning
 Overskudsgrad af metrodrift = resultat før af- og nedskrivninger x 100 / årets nettoomsætning
 Altasgning = resultat af af- og nedskrivninger x 100 / årets nettoomsætning



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

Document ID:
 CD68CDACE1F148FC09FA8746F33A388B0



Compliance



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

Document ID:
CD68CDACE1F148FC69FA6746F35A388B0

Risikostyring

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

Organisation og proces

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

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

Væsentlige risici i 2024 og afledte initiativer

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

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

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

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

Dataetik i Metroselskabet

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

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

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





Ejerforhold

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

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

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

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



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

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

Omkring 10.000 mennesker var på Folkets Mark på 20-årsdagen for MH-forbrydelsen i Svendborg og Væby.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.
Document ID:
CDB8CDA3E17148FC9E9A27A6F35A3B8B0



Metroselskabets bestyrelse

Jørn Neergaard Larsen

F. 1949



Tiltrådt 12. januar 2017

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

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

Jonas Bjørn Jensen

F. 1985



Tiltrådt 6. maj 2022
 Fratrådt den 31. januar 2024

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

Udpeget af Københavns Kommune
 Vederlag for 2024: 33.000 kr.

Tillidshverv

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

Marcus Vesterager

F. 1991



Tiltrådt 1. februar 2024

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

Udpeget af Københavns Kommune
 Vederlag for 2024: 358.000 kr.

Tillidshverv

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





Compliance



Metrobanket A/S — Årsrapport 2024

Michael Vindfeldt

F. 1981



Tiltråd 1. januar 2022

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

Tilidshverv

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

Birgitte Brinch Madsen

F. 1963



Tiltråd 1. april 2014

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

Tilidshverv

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

Harald Børsting

F. 1952



Tiltråd 1. april 2014

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

Helle Bonnesen

F. 1953



Tiltråd 1. januar 2022

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

Tilidshverv

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



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

Document ID:
CD68CDACE1F7148FC9FA6746F33A388B9

**Troels Christian Jakobsen**

F. 1969



Tittrådt 6. maj 2025

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

Tillidshverv

- Medlem af Teknik- og Miljøudvalget
- Bestyrelsesmedlem i ARC

Kirsten Eljena Thomsen

F. 1970



Tittrådt 12. februar 2021

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

F. 1982



Tittrådt 1. januar 2022

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

F. 1960

Udpeget af Frederiksberg Kommune
Suppleant

**Bestyrelsens evalueringsprocedure**

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

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

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

Deltagelse i bestyrelses- og komiteer 2024

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





Metroselskabets direktion

Selskabets direktion:

Carsten Riss
F. 1976
Administrerende direktør

Selskabets direktion støttes af yderligere fire direktører:

Erik Skotting
F. 1957
Direktør
Fratrædt 30. september 2024

Rabækka Nymark
F. 1970
Direktør

Hanne Tørsbøl Schmidt
F. 1976
Direktør

Søren Boysen
F. 1967
Direktør

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

Compliancetest af Metroselskabet

God selskabsledelse

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

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

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

Samfundsansvar

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



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

Document ID:
C068D0A0E17148F00F42746F53A3B8B0



Bæredygtighedsberetning



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

Document ID:
CD68CDACE1F148FC9FA6746F35A388B9



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

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

Den høje trivsel blandt selskabets medarbejdere blev fastholdt.

Organisering af bæredygtighed i Metroselskabet

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

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

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



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

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

Metroselskabets deltagelse i arbejdet med den foreløbige væsentlighedsanalyse af København sammen med en række andre offentlige aktører. Foto: Sund og Blåt.





Klima, miljø og ressourcer

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

Klima

Metroen er et klimavenligt transportmiddel sammenlignet med de fleste andre transportformer. Samtidig er der CO₂-udledninger forbundet med alle selskabets aktiviteter, og der arbejdes målrettet på at reducere disse – særligt i forbindelse med selskabets anlægsprojekter, hvor størstedelen af udledningerne typisk sker.

Selv når der tages højde for CO₂-udledningerne forbundet med anlægget af en metro, er klimaaftrykket fra en metrojøre fortsat betydeligt lavere i et livscyklusperspektiv end for eksempel en elbil. Det skyldes, at de mange rejser, der foretages med en metro i dens levetid sammenlignet med rejser i København i en elbils levetid, medfører et markant lavere CO₂-aftryk per rejst personkilometer.

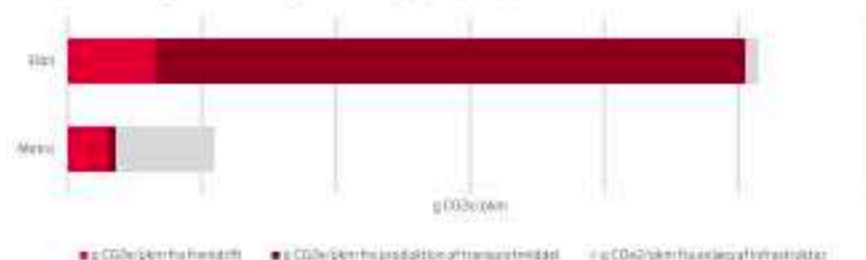
Metroselskabets klimaindsats

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

Foruden anlægsaktiviteter påvirkes klimaet også i forbindelse med driften af metroen, primært i form af energiforbrug samt via vedligehold, reinvesteringer og selskabets administration. I forretningsstrategien har Metroselskabet derfor sat reduktionsmål for både anlæg og drift samt for organisationens eget CO₂-aftryk.

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

Klimapåvirkning fra metro og elbil i livscyklusperspektiv



Følgende tabel viser beregnet CO₂-aftryk pr. km i person-transporten i km i eksisterende transportmidler (metro og elbil) i København. Beregningerne er baseret på de gennemsnitlige, over transportbetrieens produktionslevetid.

Klimatilpasning

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

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

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

CO₂

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





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

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

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

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

Metroen i drift

Det samlede energiforbrug i metroen i 2024 er på niveau med 2023. Det samlede CO₂-aftryk fra driftens strømforbrug i 2024 udgjorde ca. 3.350 ton, hvilket var en stigning på 8 pct., som følge af en højere emissionsfaktor for elproduktionen i Øst Danmark i 2024. CO₂-aftrykket pr. passagerkilometer forblev dog på 3,7 g CO₂ (også 3,7 i 2023), hvilket afspejler et øget antal passagerer i 2024.

Udledninger fra Metroen

3,7 g CO₂

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

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

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

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

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

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

Klimamål

Klimaaftryk skal etableres som beslutningsparameter for reinvesteringer inden 2026.

Tilgang

- Screening af projektportefølje for relevante projekter
- Onboarding af projektledere
- CO₂ som parameter fra tidlige projektfaser (foranalyse)
- Løsningsforslag præsenterer CO₂ på lige fod med øvrige beslutningsparametre.

Datagrundlag

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

Klimamål

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

Baseline

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

Datagrundlag

- Forbrugsdata fra driftsoperatøren
- Egen elregning



**Anlæg og nye linjer**

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

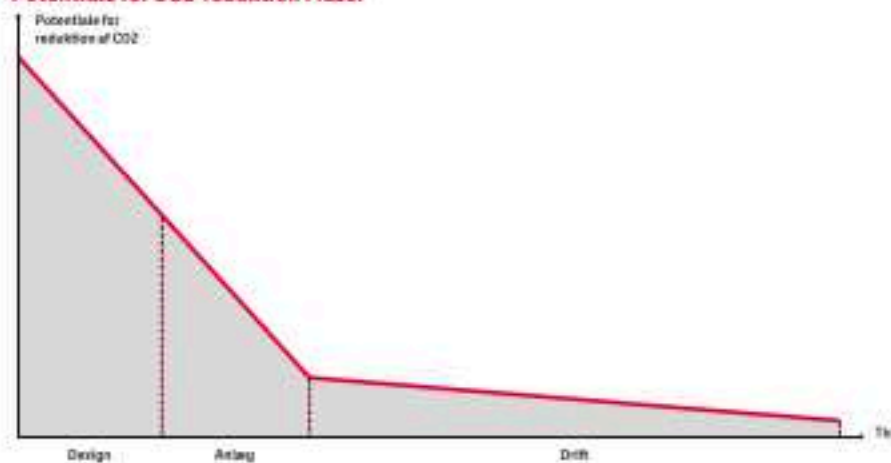
Disse designvalg skal ikke kun bidrage til at nedbringe klimaaftrykket fra anlægsfasen, men også understøtte en lav-emissionsdrift.

Aktuelt arbejdes der med principperne i forhold til den mulige nye metrolinje M5, og selskabet estimerer for nuværende, at designet, hvis realiseret, vil indebære en reduktion af CO₂-aftrykket med ca. 40 pct. i forhold til tidligere metroprojekter. Den samlede udledning forbundet med M5 vil således være mellem 153.000 og

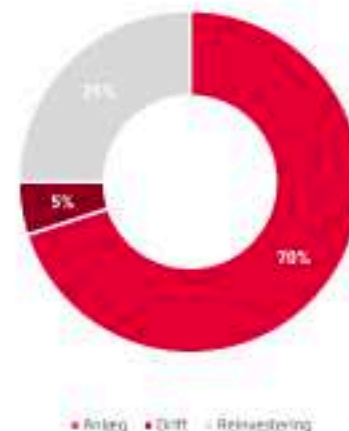
394.000 ton CO₂, alt afhængig af linjeføring. Reduktionen er blandt andet drevet af et mindre forbrug af beton og stål ved anlæg af tunneler og stationer.

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

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

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

Baseret på den eksisterende metro



Anlæg af metro har historisk været den største kilde til CO₂-udledninger fra selskabets aktiviteter. Selskabets målsætning om at halvere klimaaftrykket fra anlægsfasen vil dog ændre på dette billede.





Klimaaftryk fra egen organisation

I 2024 udgjorde klimaaftrykket fra Metroselskabets egen organisation 2946 ton CO₂, hvilket er en stigning på lidt under 300 ton eller 10 pct. i forhold til 2023.

Stigningen afspejler et øget forbrug, der kan henføres til et øget antal medarbejdere. Udviklingen går dermed imod selskabets mål om at reducere det totale CO₂-aftryk fra egen organisation, om end udviklingen pr. medarbejder er uforandret i forhold til 2023.

Hvad er scope 1, 2 og 3?

Drivhusgasudledninger opgøres i tre overordnede kategorier (scopes).

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

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

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

Ses der alene på udviklingen for scope 1 og 2, dækker tallene over et betydeligt fald svarende til 64 pct. i perioden 2022 til 2024. For scope 1 er udledningerne mere end halveret som følge af mindre kørsel og udskiftning af benzin- og dieseldrevne biler med seks nye eldrevne personbiler. For scope 2 er der også sket et markant fald fra 137 ton CO₂ i 2022 til 48 ton i 2024. Dette kan primært tilskrives en række tiltag i forbindelse med kontorets forbrug af el og varme.

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

CO₂ pr. medarbejder

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

Klimamål

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

Baseline

Klimaregnskab for Metrovej 5 i 2022

Datagrundlag

Egne forbrugsdata fra indkøb og bygningsdrift





Dataoversigt - Klima

Område	2020	2021	2022	2023	2024	Kommentar
Energiforsyning						
Energi fra samlet drevs brændsel	64.141	70.371	68.496	69.154	69.436	
Energi til fremdrift af tog (MWh)	99.524	141.354	145.150	144.988	145.321	Falske skydes et mindre bidrag af strøm på M5M, som følger af kørtøgen i to øger i februar
Slæbeforbrug (MWh) (MWh)	506	601	585	513	460	
Varmeforbrug (MWh) (MWh)	976	1.027	891	733	514	
Energieffektivitet (tjener)						
Samlet energiforbrug pr. kørt kilometer kWh per togkilometer	8,61	6,33	6,05	6,16	6,02	
Energi til fremdrift af tog pr. kørt kilometer kWh per togkilometer	4,07	5,72	5,87	4,01	3,76	
Samlet energiforbrug i forhold til driftsindtægter MWh per tusinde kroner tjent	0,088	0,044	0,046	0,041	0,034	
Energi til fremdrift af tog i forhold til driftsindtægter MWh per tusinde kroner tjent	0,023	0,027	0,029	0,027	0,021	
Klimapåvirkning fra drift og anlæg						
CO ₂ -udledninger til fremdrift af tog pr. kørt passagerkilometer* g CO ₂ e per passagerkilometer	12,90	9,10	8,40	8,74	8,75	Der er sket en jantering af 2023-tallet, som følge af en ændret emissionsfaktor (tab. 4.8)
CO ₂ -udledninger relateret til anlægsaktiviteter ton CO ₂ e			246	2063	1.017	
Klimapåvirkning - egen organisation						
Scope 1 ton CO ₂ e	-	12	16	13	7	
Scope 2 ton CO ₂ e	-	149	137	92	48	
Scope 3, eksklusive rådgivningsbureau ton CO ₂ e	-	-	1.514	1.361	2.413	
Scope 3 - rådgivningsbureau ton CO ₂ e	0	-	518	588	678	
Samlet CO₂-udledning for egen organisation ton CO₂e	-	-	2.185	2.075	2.947	
CO₂-intensitet - egen organisation						
CO ₂ per medarbejder ton CO ₂ e per medarbejder	-	-	7,28	7,75	7,82	
CO ₂ per kvadratkilometer ton CO ₂ e per m ²	-	-	0,27	0,33	0,37	
CO₂-udledning fra tjenesterejser						
CO ₂ fra al tjenesterejse ton CO ₂ e	9	12	55	55	67	
Heraf fly ton CO ₂ e	1	2	35	32	50	





Note 1 Energiforbrug

Regnskabsline "Energi til fremdrift af tog" og "Energi fra omkostet drift" vedrører det samlede strømforbrug 0 MWh forbruget med drift af den eksisterende Metro (M1, M2). Det vil sige kørsel og strøm på stationer og kontrol- og vedligeholdelsescentre for alle fire linjer. Desuden er andelen af energien til fremdrift af tog separat angivet. Nye indkøb på M3/M4 i 2023 har belyst en forskellighed i fordelingen af kørsel og den enkelte strøm, hvilket kan påvirke sammenligneligheden med de historiske tal på flere af regnskabslinjerne vedrørende energiforbruget fra Metroen i drift.

Note 2 Energileffektivitet

Energileffektivitet for fremdrift af tog

Ved en energiforbrug i MWh for hver kilometer, som metroen kører. Regnskabsline tager højde for det samlede strømforbrug på alle metroer, dvs. kørsel og kontrol og drift. I tillæg viser regnskabet, der kun tager højde for kørselstrømmen.

Energileffektivitet i forhold til driftsindtægter

Regnskabsline bekræfter, hvor meget omsætning (i kr.) der genereres af forhold til energiforbruget (MWh), og beregnes ved at dividere det samlede energiforbrug (MWh) med regnskabslinjerne i indtægter og driftsindtægter (i kr.).

Jo mindre tallet er, desto mere effektivt genereres pr. anvendt energi. Regnskabet er et udtryk for, hvor energileffektiv Metroen er per linje og år. Årets samlede driftsindtægter fremgår af regnskabet i årsrapporten. Det bemærkes, at der tillige indføres kompensation fra staten som følge af

COVID-19) vedlægspræsentation for opgørelsen for 2020 og 2021. Korrigeringsindtægten i 2020 og 2021 indgår i regnskabslinjerne "andre driftsindtægter", der for de enkelte år ikke indgår i beregningen af regnskabet.

Oversigten viser regnskabet, der tager højde for det samlede strømforbrug (dvs. kørsel og kontrol og drift) og driftsindtægter, der kun tager højde for kørselstrømmen.

Note 3 Klimapåvirkning fra drift og anlæg

CO₂-udledninger til fremdrift af tog pr. kørt passagerkilometer

Der er ingen direkte CO₂-udledninger (scope 1) forbundet med fremdriften af Metroens tog, da de er elektriske. Der er dog udledninger forbundet med produktionen af den el (scope 2), som bruges til fremdriften af metroen. Energiforbruget (efterskrivet) kan omregnes til CO₂-udledning baseret på emissionsfaktorer for de energikilder, der indgår i det danske el-mix. Klimapåvirkningen fra el er beregnet med den foretrukne emissionsfaktor for el for 2024 for 800 g CO₂/MWh.

Metroselskabet har valgt at medtage scope 2-udledninger i opgørelsen, da det efter selskabets opfattelse giver det mest fuldstændige og retfærdige billede af udledninger relateret til metoden. Det er dog vigtigt at være opmærksom på, at det ikke er alle transportaktører, der følger udgangspunktet i denne metode.

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

CO₂-udledninger relateret til anlægskostnader

Metroselskabet har ikke historisk udført noget klimaregnskab for sine anlægsprojekter, men er begyndt at udføre dette for de seneste to regnskabsår på Metroens projekter, der blandt andet vedrører et nyt omstigningsområde og en transferturne på Københavns lufthavn. De opgjorte udledninger vedrører således ikke de to projekter og ikke det samlede Sphærisregnskab. Opgørelsen er baseret på tekniske data fra en opgørelse af de to kontrakter og er derfor baseret på stof, beton og stålproduktet fra en stoffabrik og på den samlede af de to kontrakter. Anslaget på de to kontrakter er størst opgjort af 1994, 2022 og 2023.

Note 4 Klimapåvirkning – egen organisation

Disse regnskabslinjer de væsentligste elementer fra Metroens klimaregnskab for egen organisation, drevet af selskabets klimaregnskab aktiviteter, herunder drift af selskabets kontorfaciliteter på Metroens 5, 2000 København S. Regnskabet omfatter således kontorbygninger og arkitekt, rengøring og transport, medarbejdere, serviceleverandører og udstyr, mv. Klimapåvirkningen fra selskabets aktiviteter er ikke indregnet i dette regnskab. Isgennemdriftsaktiviteter af indtægt af selskabets driftsindtægter har ikke været 905.

Regnskabet viser den samlede klimapåvirkning (inkl. CO₂-ækvivalenter, CO₂e) forbundet med aktiviteter og forbrug i administrationen på Metroen. Regnskabet er fordelt på scopes 1, 2 og 3. I henhold til Drivingsregnskabets. For scope 3 er daglige aktiviteter regnet som CO₂. Regnskabet dækker ikke klimapåvirkningen fra anlægsaktiviteter og investeringer. Til at beregne klimapåvirkningen fra administrationen anvendes forbrugssatser i henhold til danske emissionsfaktorer (dvs. M1-M4).

enheder (herunder brug af elektricitet, opvarmning eller køling af bygninger). Data indsamles indføres i en anamnese, når fysiske oplysninger ikke kan opnås på anden vis. Dette gælder særligt scope 3 data for indkøb af varer og services.

Note 5 CO₂-intensitet – egen organisation

Det vurderes, at op mod 100 pct. af Metroens klimaregnskab og aktiviteter forbundet med administrationen af regnskabet i klimaregnskabet, da der er taget udgangspunkt i de to regnskabsår. Til at beregne klimapåvirkningen fra forbrug af elektricitet i henhold til MWh, anvendes emissionsfaktorer fra MWh. I tillæg viser regnskabet, der kun tager højde for kørselstrømmen for selvsået el og fjernvarme. Som startværdi i udledningen af klimaregnskab er anvendt "klimaregnskab" udtrykt til "Virkningsfaktorer" under Emissionsfaktorer. Det bemærkes, at der for klimaregnskabets aktiviteter indtægt er anvendt samme emissionsfaktorer, da klimaregnskabets på tilsvarende for beregningen af regnskabet opgjort. En række fejl med de aktuelle emissionsfaktorer for mere end 100 pct. af de to udvalgte aktiviteter og størrelsen af regnskabet til MWh, anvendes emissionsfaktorer og størrelsen af selskabets klimaregnskab. Metroens klimaregnskab har 577 indtægter ved udgangen af 2024. Regnskabet for Metroens klimaregnskab har på Metroens 5 udgjort 8.000 MWh.

Note 6 CO₂-udledning fra tjenesterejser

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





Forurening

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

Vand

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

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

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

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

Støj

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

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

Hvad er grundvandskontrol?

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

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

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

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



Dataoversigt – Vand

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

Note 7 Vand

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

Refiltreringsgrad for grundvand

Andelen af grundvand, der opsamles til brug for projektet, og som efter endt brug retilftreres og kodes tilbage til grundvandsreservoiret. Opsamlet og retilftreret grundvand er retilftreret til de midterste grundvandsreservoiret, der udføres på hver meterdybdeplads under anlægsloven. Grundvandsreservoiret samles i en stor sø, der udføres i et stort område under anlægsloven, og alt slukkes i søen. Det vand, der blev filtreret, udføres i stedet til husk eller havn.

Procentdel drikkevand i retilftrerede vandmængder

Andelen af drikkevand i den samlede retilftrerede vandmængde. Tilbagevend anvendes til ventilationsfor at opretholde vandressourcerne uden for bygningerne i de situationer, hvor det ikke er muligt at retilftrere alt det opsamlede grundvand.

Vand fra ledningsnettet

Forbrug af vand fra ledningsnettet (vand fra huse) på det samlede projekt, opgjort i kubikmeter (m³). Vand fra ledningsnettet benyttes til at supplere det retilftrerede vand for at sikre, at der tilgodeses lige så meget vand, som der opskrumpes fra grundvandsreservoiret. Herudover benyttes der vand fra ledningsnettet til den generelle drift af bygningerne samt drikkevand på flasker, som blev indgået i projektet. Flaskevand benyttes af medarbejdere på alle pladser, da de i mængde og renteforbrug til skuregninger eller andre behovsaktiviteter.



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

Document ID:
CD68CDA3E1F7148FC9FA5746F33A3B8B9

**Biodiversitet**

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

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

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

Ressourcer og cirkulær økonomi

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

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

Affald

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

Materialeforbrug og cirkulært design

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



Genanvendt materiale fra anlægget af metro til København Syd

13 %

Andelen af affaldet fra projektet der blev genanvendt. Genanvendelse betyder typisk mere, at materialer bruges som input til nye produkter. Tallet af eksempelvis de betongulde mønstreder står for en betydelig konstruktions på projektet, som ellers genbruges. De andre blev brugt i selskabets affaldsplan.

Metroselskabet har indkøbt af genanvendte materialer til anlægget af København Syd, M4-projektet på Metrosens arealer.





Social bæredygtighed

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

Egne medarbejdere

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

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

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

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

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

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

eNPS

+33

eNPS (Employee Net Promoter Score) er et udtryk for, hvor tilbøjelige det er, at medarbejdere vil anbefale Metroselskabet som arbejdsplads til andre. Scoren har en eNPS score på +33, hvilket er et meget positivt resultat, og en forbedring af resultatet fra 2023.





Kønsfordeling i Metroselskabets ledelse og samlede organisation

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

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

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

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

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

Kønsfordeling i Metroselskabet

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

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

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





Dataoversigt - egne medarbejdere

Område	2020	2021	2022	2023	2024	Kommentar
Medarbejdere						
Antal medarbejdere (Eksklusive studentermedhjælper)	287	294	300	356	377	
Gennemsnitligt år (Eksklusive studentermedhjælper)	46	45	45	45,9	45,6	
Antal studentermedhjælper	26	22	32	30	31	
Personaleindsatning procent	1,6%	1,7%	1,6%	1,5%	1,5%	
Køn og repræsentation						
Kernuland - bestyrelse procent	K: 25% M: 71%	K: 25% M: 71%	K: 25% M: 71%	K: 25% M: 71%	K: 25% M: 71%	
Kernuland - direktørgruppe procent	K: 60% M: 40%	K: 50% M: 50%	K: 60% M: 40%	K: 50% M: 50%	K: 50% M: 50%	
Kernuland - alle ledere procent	K: 40% M: 57%	K: 40% M: 60%	K: 40% M: 57%	K: 40% M: 57%	K: 40% M: 57%	
Kernuland - alle ansatte procent	K: 42% M: 58%	K: 42% M: 58%	K: 42% M: 58%	K: 42% M: 57%	K: 42% M: 59%	
Aktivitetsdata						
Samlet antal sygedage per medarbejder	2,8	2,8	4,9	5,5	5,44	
Antal langtidssygemeldte	10	9	6	12	15	
Medarbejdere fra egen organisation der oplyser, at sikkerhed lægges alvorligt pris på	-	91,5%	88,1%	87,5%	-	Underrapportering af sikkerhedsdata



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

Document ID:
CD68CDA3E1F148FC9FA6746F33A388B9

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

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

Personaleomsætning

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

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

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

Kansbalancer – direktørgruppe

Metrobladet's direktionsgruppe afvæksler af den adm. direktør, direktørensuppleant af tre direktører, og sammen udgør de Metrobladet's direktørgruppe. Direktørgruppen bestod ved udgangen af 2024 af to kvinder og to mænd.

Kansbalancer – alle ledere

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



Kansbalancing Metrobladet's ledelse og samlede organisation, afspilningen af det samlede uddannelsesplan overfor og i relationen til medarbejdere, som ikke indgår i den lønrelaterede opgørelse af "ærlige ledelsesrelationer", der kun vedrører ledelse, der referer til organisationen.

Note 11**Arbejds miljø****Syggefraus**

Opgørelsen viser den gennemsnitlige sygdomsværdi per medarbejder per år. Opgørelsen er skønnet af medarbejdere, der er eller har været langtidssygemeldte, da disse opgørelser sættes i forbindelse med.

Antal langtidssygemeldte

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

Medarbejdere fra egen organisation der oplever, at sikkerhed tages alvorligt

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



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

Document ID:
CD68CDACE1F7148FC9FA6746F33A388B9



Arbejdere i værdikæden

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

Sikkerhed

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

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

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

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

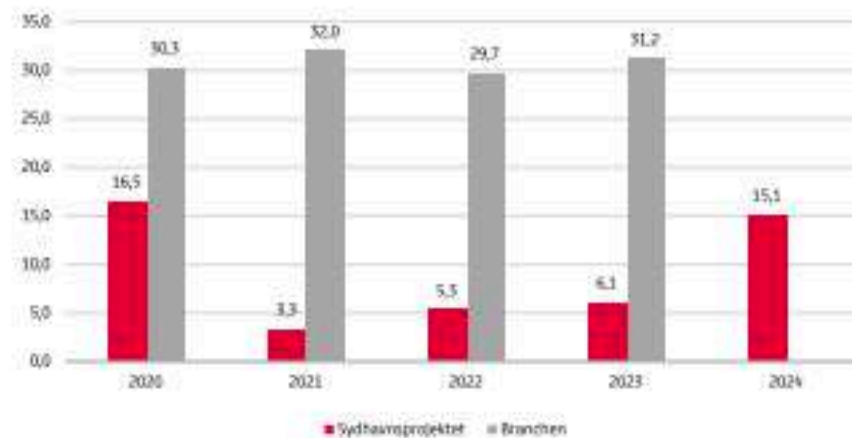
Dette vidner om, at indsatsen for at skabe sikre forhold er en vedvarende opgave, og selskabet har gennemført en større erfaringsopsamling for Sydhavnsprojektet, som skal sikre, at alle erfaringer kommer selskabets fremtidige projekter til gode.

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

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

Ulykkesfrekvens på anlæg af M4 til Sydhavn og Valby

Antal ulykker pr. 1 mio. arbejdstimer





Lærlinge

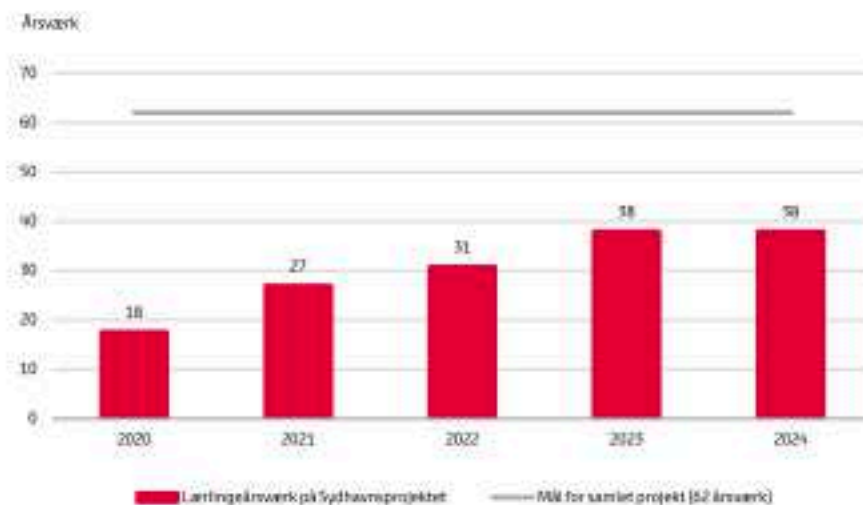
Metroselskabet stiller krav om et minimum antal lærlinge på alle større kontrakter. I 2024 gælder det for driften og de entreprenører, der anlagde forlængelsen af M4 til Sydhavn og Valby. For driften har operatøren opnået 18 årsværk, hvilket langt overstiger kravet på 10 årsværk og også udgør en forbedring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

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

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



Lærlingeårsværk på M4 Sydhavn





Dataoversigt - arbejdere i værdikæden

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





Note 12

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

Antal ulykker

Metrosekabet følger Arbejdstilrettelæsesdefinition af ulykker. På de fleste kontrakter i forbindelse med arbejde, som fører til, at en person kommer fysisk eller psykisk til skade.

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

Antal ulykkesfrekvens

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

Ulykkesfrekvens for branchen

Gennemsnitlig ulykkesfrekvens for anlægsgre (brudekørsel) i byggeri- og anlægsbranchen i Danmark (DK) (Ulykkesstatistik).

Udvikling i akkumuleret ulykkesfrekvens

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

Rapportering af nærvedhændelser

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

Andel af besøg fra Arbejdstilrettelæsen uden reaktion

Arbejdstilrettelæsen reagerer på projekters byggeplaner. Hvis tilrettelæseren identificerer uheldsrisikoen som et alvorligt forhold, medfører det en reaktion fra Tilrettelæseren, som for eksempel et påbud eller forbud.

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

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

Note 13

Len- og arbejdsvilkår

Kontrol af underentreprenører

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

Læringsårsværk (akkumulert) på M4 Sydhavn

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

Risikostrenging af leverandører

Andelen gennemførte screening af leverandører eller underleverandører. Screening af leverandører kan både omfatte leverandører til drift, anlæg eller egen organisation. Metrosekabet modtager alle leverandører over et vist beløb, som udarbejder et af dets ledelsestilsynsrapporter indgår kontrakt.

med, i forhold til de fire principper i virksomhedsafklæring. Dette er værd, at den udførte leverandørskontrol er en del af den samlede risikostrenging af leverandører. På den baggrund bliver leverandørskontrol og leverandørskontrol, hvilket er, om der er en klar, tydelig eller høj risiko for, at leverandøren overtræder principperne i afklæringsskemaet.

Læringsårsværk i driften

Det samlede antal læringsårsværk for Metrosekabet (MT). Tallet for 2020 er kun for MT/M2. Fra 2021 inkluderer tallet ligeledes læringsårsværk for MT/M4. Den samlede opgørelse skyldes, at drift af MT, MT/M2 og MT/M4 er kontraktuelt opdelt, selvom det i dag er den samme operatør på alle trejer.



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

Document ID: CD68CDA3E1F7148FC9FA6746F33A3B8B0



Kunder, naboer og borgere

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

Metroen i drift

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

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

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



Anlæg og udvikling

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

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

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

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

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





Dataoversigt - Naboer og kunder

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

Note 14

Naboer og kunder

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

Tilfredshed med naboinformation

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

Naboer med ingen/begrænset gene fra anlægsarbejde (procent)

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

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

Andelen af naboer, der i den årlige naboundersøgelse svarer, at de 'meget' eller 'meget meget' oplever Metroselskabet som professionel og kompetent bygherre.

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

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

Oplevet tryk i Metroen

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

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





Forretningsadfærd

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

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

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

Anti-korruption

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

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

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

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

Whistleblowerordning

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

UN Global Compact

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

WE SUPPORT





Regnskab



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

Document ID:
CD68CDACE1F148FC9FA6746F35A388B9



Regnskabspraksis

Regnskabsgrundlag

Årsrapporten for Metroelskabet 1/5 er aflagt i overensstemmelse med den danske årsregnskabslovs bestemmelser for klasse D-virksomheder. Årsregnskabslovens skemakrav til resultatopgørelsen er tilpasset for bedre at vise resultatdannelsen.

Regnskabsperioden er den 1. januar til 31. december 2024. Årsrapporten er aflagt i businder kr. Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

Generelt om indregning og måling

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

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

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

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

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

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

Omregning fremmed valuta

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

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

Afløede finansielle instrumenter

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

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

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

Resultatopgørelsen

Indtægter

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

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

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

Andre driftsindtægter omfatter indtægter fra administration og varetagelse af bygherrepræsentationen for Hovedstadens Løtbane, salg af rådgivningsydelser, leje af arbejdspladser og mindre indtægter fra bl.a. lejemål.



**Metroens driftsomkostninger**

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

Personaleomkostninger

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

Andre eksterne omkostninger

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

Finansielle poster og markedsværdiregulering

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

Selskabsskat

Interessentskabet er ikke skattepligtigt.





Balancen

Materielle anlægsaktiver

Anlæg af Metro

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

Metro i drift

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

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

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

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

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

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

Grunde, Bygninger, driftsmidler og inventar

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

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

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

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

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

Værdiansættelse af anlægsaktiver

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

Genindvindingsværdien er den højeste af enten netto salgsprisen fratrukket salgsmarkedsomkostninger eller kapitalværdien. Ved opgørelse af kapitalværdien tilbageskønnes skønnede fremtidige pengestrømme frem til 2102 til nutidsværdi.

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



**Finansielle anlægsaktiver****Kapitalandele**

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

Tilgodehavender

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

Omsætningsaktiver**Ejendomme**

Ejendomme måles til kostpris.

Tilgodehavender

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

Værdipapirer

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

Likvide beholdninger

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

Langfristede gældsforpligtelser

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

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

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

Andre finansielle forpligtelser

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

Pengestrømsopgørelse

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

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

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

Pengestrømme vedrørende finansieringsaktiviteter omfatter ændringer i tilgodehavender og gæld vedrørende finansieringsaktiviteten samt nettofinansieringsomkostninger.

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortfristede værdipapirer.

Segmentoplysninger

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



**Resultatopgørelse**

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

Indtægter	2024	2023
Metroens salgsindtægter	1.408.948	1.433.143
Metroens driftsindtægter	629.893	256.341
Værdi af eget arbejde	197.174	125.348
Andre driftsindtægter	90.968	87.210
Indtægter i alt	2.326.983	1.901.842
Ørnskudstrøg		
Metroens driftsomkostninger	-1.675.703	-1.463.044
Personaleomkostninger	-330.316	-282.169
Andre økonomiske omkostninger	-67.835	-55.186
Ørnskudstrøg i alt	-2.082.854	-1.798.399
Resultat før af- og nedskrivninger	244.128	107.443
Afskrivninger	-310.771	-254.560
Modskrivninger	-314.859	-20.819
Af- og nedskrivninger i alt	-625.630	-233.741
Resultat før finansielle poster	-381.501	-125.878
Finansielle poster		
Finansielle indtægter	2.405.427	1.971.335
Finansielle omkostninger	-1.465.011	-1.322.890
Finansielle poster i alt	940.416	648.445
Resultat før markedsværdiansværing	558.915	522.566
Markedsværdiansværing	-229.353	-239.622
Årets resultat	329.562	282.944



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

Document ID:
CD68CDACE1F148FC9FA5746F33A388B9

**Balance**

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

Activer	Note	2024	2023
Anlægsaktiver			
Materielle anlægsaktiver			
Anlæg af netm	6	956.509	9.698.329
Metro (drt)	7	12.742.346	8.657.827
Grunde og bygninger	8	92.503	56.002
Deformidier og inventar	8	1.430	0
Materielle anlægsaktiver i alt		13.792.288	18.412.157
Finansielle anlægsaktiver			
Kapitalandele i associerede virksomheder	9	5.728	9.020
Tilgodehavender	10	2.361.562	2.251.180
Tilgodehavende af kreditkud	11	16.271.604	14.826.743
Aktier i finansielle institutioner	12	2.145.995	2.290.919
Finansielle anlægsaktiver i alt		26.784.889	26.477.862
Anlægsaktiver i alt		40.577.177	44.890.019
Omsætningsaktiver			
Ejendomme	13	50.871	38.337
Tilgodehavender	14	1.912.750	1.756.780
Tilgodehavende af kreditkud	11,15	607.440	561.976
Værdipapirer	16	1.121.891	1.135.418
Likvide beholdninger	16	389.208	32.687
Omsætningsaktiver i alt		4.082.160	3.825.208
Activer i alt		44.659.337	48.715.227

Balance

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

Passiver	Note	2024	2023
Kapitalbeløbende			
Primio		1.696.707	1.612.764
Aktskiftning		1.190.468	283.944
Kapitalbeløbende i alt		2.887.175	1.896.707
Langfristede gældsforpligtelser			
Langfristet gæld	17	36.351.522	28.517.703
Aktier i finansielle institutioner	17	3.435.756	4.102.736
Langfristede gældsforpligtelser i alt		39.787.278	32.620.439
Kortfristede gældsforpligtelser			
Kortfristet del af langfristet gæld	17	5.452.751	1.617.758
Leverandørgæld		253.564	176.676
Fordragskud kunder	18	91.786	91.885
Anden gæld	19	50.144	412.838
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		5.850.242	2.299.077
Gældsforpligtelser i alt		45.637.520	34.919.515
Passiver i alt		44.659.337	48.715.227
Segmentforpligtelser	20		
Forsikring af finansforpligtelser	21		
Regulerende eller støttende	22		
Kontraktlige forpligtelser og eventuelle forpligtelser	23		
Koncern- og tilgængelige forpligtelser	24		
Nærstående parter	25		
Valuta-, rente- og kreditrisiko	26		
Lån og afledte finansielle instrumenter	27		



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

Document ID:
CD68CDA3E1F148FC9FA746F33A3B8B0

**Egenkapitalopgørelse**

(alle tal i 1.000 kr.)

	Indskud eksisterende Metro	Ejerersindskud	Reserve for ikke indbetalt ejerersindskud	Overført resultat inden MvR	Kapitalindtægts- ekskl. MvR	Markedsværdiregulering (MvR)	Alt
Primo 2023	660.857	17.294.608	14.337.400	-50.926.789	1.566.075	46.692	1.432.764
Kapitalindskud	0	323.900	-323.900	0	0	0	0
Overført fra årets resultat	0	0	0	522.566	522.566	-238.622	283.944
Primo 2024	660.857	17.618.508	14.013.500	-50.404.224	1.888.640	-191.930	1.696.707
Kapitalindskud	0	340.000	-340.000	0	0	0	0
Overført fra årets resultat	0	0	0	963.114	963.114	229.353	1.190.468
Udvalgt	660.857	17.958.508	13.673.500	-29.441.110	2.851.754	37.423	2.887.174

De seneste 5 års kapitalindskud kan specificeres således:

	2024	2023	2022	2021	2020
Primo	31.632.008	31.632.008	31.632.008	16.713.508	16.230.508
Kapitalforhøjelse	0	0	0	14.938.500	483.000
Udvalgt	31.632.008	31.632.008	31.632.008	31.632.008	16.713.508

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

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

Ejernes samlede kapitalindskud udgør 31,6 mia. kr.



**Pengestrømsopgørelse**

(alle bel 11.000 kr.)

	Note	2024	2023
Pengestrømme fra driftsaktivitet			
Metroens salgsindtægter		1.608.148	1.833.143
Metroens driftsindtægter		829.893	256.591
Andre driftsindtægter		90.968	87.290
Metroens driftsmodstrømmer		-1.075.705	-1.465.094
Personaleomkostninger		-339.316	-882.149
Andre sociale omkostninger		-47.811	-55.186
Årsafslutning tilgodehavender		-73.074	-9.301
Årsafslutning tilgodehavender fra finansieringsaktiviteter		-2.658.663	1.505.134
Årsafslutning leverandørgæld og anden gæld		76.172	-125.685
Finansieringsomkostninger (føkst særdragsregulering)		1.196.819	872.318
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt		-942.231	-989.887
Pengestrømme fra investeringsaktiviteter			
Investeringer i anlag af metro		-762.895	-1.094.989
Investeringer i bygninger og grunde		-312.868	-34.855
Køb og salg af værdipapirer (føkst særdragsregulering)		35.915	2.079.022
Pengestrømme fra investeringsaktiviteter i alt		-942.248	1.029.388
Pengestrømme fra finansieringsaktiviteter			
Lånsudtagelse, netto (føkst særdragsregulering)		1.200.000	-750.000
Indbetaling fra ejere		340.000	323.960
Pengestrømme fra finansieringsaktiviteter i alt		1.540.000	-426.040
Årsafslutning likvider		756.521	-386.017
Likvider primo		52.687	410.704
Likvider ultimo		289.208	32.687

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte aflæses af årsregnskabets enkelte bestandskølle.



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

Document ID:
CD68CDACE1F7148FC9FA6746F33A388B0



Noter



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

Document ID:
CD68CDACE1F148FC9FA6746F35A388B9

Note 4 Af- og nedskrivninger

Beløb i mio. kr.	2024	2023
Afskrivninger, Metro i alt	906.983	2.967.716
Afskrivninger bygninger, driftsmidler og inventar	3.788	10.846
Nedskrivninger tilfølgelse af nedskrivning af aktier af Metro	311.357	-17.359
Nedskrivning tilfølgelse af nedskrivning af kapitalandele	3.292	-3.500
Af- og nedskrivninger i alt	625.480	233.746

Note 5 Finansielle poster og markedsværdiregulering

Beløb i mio. kr.	2024	2023
Finansielle beholdninger		
Reinvesteringer og indkomstilførsel fra tilfølgelse af	2.011.316	1.270.671
Reinvesteringer fra likvide beholdninger, værdipapirer,		
finansielle instrumenter m.v.	798.217	726.993
Værdiregulering	-1.394	6.071
Finansielle beholdninger i alt	2.805.327	1.971.335
Finansielle omkostninger		
Reinvesteringer	-1.465.011	-1.322.890
Finansielle omkostninger i alt	-1.465.011	-1.322.890
Finansielle poster i alt	1.340.316	648.445
Markedsværdiregulering i alt	225.353	-238.622

Markedsværdireguleringen kan primært henføres til selskabets finansielle aktiver om værdiregulering, som er indgået med henblik på at lade budgetkalkulationen i selskabets langsigtede økonomi. Markedsværdireguleringen afhænger af værdireguleringen og er altså en regnskabsmæssig regulerings, som ikke har nogen kvantitativt udtryk i forhold til afkastet af aktierne i selskabet.

Den regnskabsmæssige tilførsel af værdiregulering kan udtrykkes ved at selskabets resultat på 1 pct. af nettoresultatet af selskabets samlede finansielle poster udgør 39 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i nettoresultatet på 1 pct. vil medføre en stigning i markedsværdireguleringen og dermed en forbedring af resultatet på 39 mio. kr. Tilsvarende vil en stigning i nettoresultatet på 1 pct. medføre en forbedring af resultatet på 39 mio. kr.



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

Document ID:
CD68CDACE1F7148FC9FA6746E33A3B8B0



Note 6 Anlæg af Metro

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

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

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

Genindvindingsværdien er beregnet på basis af indarbejdede forventninger til fremtiden i selskabets langtlidsbudget. Der er anvendt en gennemsnitlig rente på 4,5 pct. i de første 20 år stigende til 4,8 pct. på længere sigt. Den i beregningen anvendte rente er højere end det aktuelle renteniveau i markedet, da der er indregnet et risikotillæg. Anvendelse af en lavere aktuel markedsrente ville øge den opgjorte genindvindingsværdi og dermed forbedre årets resultat. Til illustration ville anvendelse af en 1 pct. lavere rente i de første 20 år medføre, at genindvindingsværdien og dermed årets resultat ville have været 2,8 mia. kr. højere. Omvendt ville anvendelse af en 1 pct. højere rente i denne periode have medført et lavere resultat på 2,4 mia. kr.



Note 7 Metro i drift

Gåle for 11.000 m.l	Totalet antal af undergrundstationer	Runde faste anlæg	Kulde materiale (m)	Øvrige tekniske anlægsanlæg	Mindre anlægs- komponenter	I alt
Anlægsinvestering						
Primo	11.405.806	8.551.892	9.079.580	1.725.609	945.205	35.605.091
Årets tilgang	2.509.356	3.801.658	2.115.630	298.319	0	8.225.971
Udtræk	17.915.162	11.853.550	11.195.210	2.019.923	845.205	45.853.062
Alt i alt investeringer						
Primo	-11.258.505	-8.395.909	-7.012.796	-1.462.842	-845.205	-26.945.257
Årets afskrivninger	-94.509	-71.617	-127.091	-53.705	0	-306.922
Overført medbringende fra anlæg af Metro	-1.072.550	-1.827.895	-918.254	-193.177	0	-3.948.876
Årets nedskrivninger	-125.534	-87.967	-69.810	-8.515	0	-291.826
Udtræk	-12.466.588	-7.983.348	-8.127.950	-1.645.339	-845.205	-31.069.395
Regnskabsmæssig primo værdi	6.147.241	2.155.983	2.066.842	267.763	0	8.667.828
Regnskabsmæssig ultimo værdi	5.426.196	3.870.205	3.071.396	379.623	0	12.747.214





Noter



Metrokabet A/S — Årsrapport 2024

Note 6 Grunde, bygninger, driftsmidler og inventar

	Tall i tus. kr. (1.000 kr.)		I alt	
	Grunde	Konstruktions- og inventar	I alt	
Ansættelsesudgifter				
Primo	55.104	112.742	1.674	153.520
Årets tilgang	0	0	1.928	1.928
Årets afgang	0	0	-545	-545
Udvalgt	55.104	112.742	3.057	154.903
Andelsudgifter				
Primo	0	-95.845	-1.674	-97.517
Årets afgang	0	-3.499	-209	-3.708
Årets tilgang	0	0	545	545
Udvalgt	0	-99.342	-1.338	-100.763
Regnskabsmæssig primo værdi	55.104	16.899	0	54.002
Regnskabsmæssig ultimo værdi	55.104	13.400	1.674	54.192

Note 9 Andre kapitalandele

	Tall i tus. kr. (1.000 kr.)		I alt	
	Regnskabsmæssig primo værdi	DOF 1/5	I alt	
Ansættelsesudgifter				
Primo	68.125	300	68.425	
Årets tilgang	0	0	0	
Årets afgang	0	0	0	
Udvalgt	68.125	300	68.425	
År- og nedskrivninger				
Primo	-99.405	0	-99.405	
Nedskrivning Tilbageført af nedskrivning	-3.292	0	-3.292	
Udvalgt	-102.697	0	-102.697	
Regnskabsmæssig primo værdi	8.720	300	9.020	
Regnskabsmæssig ultimo værdi	5.428	300	5.728	
År- og nedskrivninger				
Primo	121.960	0	121.960	
Nedskrivning Tilbageført af nedskrivning	-90.000	0	-90.000	
Udvalgt	31.960	0	31.960	
Regnskabsmæssig primo værdi	121.960	0	121.960	
Regnskabsmæssig ultimo værdi	31.960	0	31.960	



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

Document ID:
CD68CDACE1F148FC09FA8746E33A3B8B0

Note 12 Afledte finansielle instrumenter

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

Note 13 Ejendomme

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

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

Note 14 Tilgodehavender Omsætningsaktiver

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

Note 15 Tilgodehavende ejerindskud Omsætningsaktiver

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

Densliver indeholder regnskabsposten tilgodehavende ejerindskud statens til betaling det kommende år, (jf. note 11).

Note 16 Værdipapirer og likvide beholdninger

(alle tal i 1.000 kr.)	2024	2023
Værdipapirer over 3 måneder	1.421.891	1.435.418
Værdipapirer i alt	1.421.891	1.435.418
Likvide midler	289.208	52.687
Likvide beholdninger i alt	289.208	52.687

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

Pr. 31. december 2024 er 1,1 mia. kr. stillet til sikkerhed.



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

(alle tal i 1.000 kr.)	Lån over 1 år	Lån under 1 år (instrumenter (negativ værd))	Allede finansielle	I alt
Anskaftelsesum				
Primo	-29.960.000	-1.700.000	0	-31.660.000
Årets tilgang	-2.900.000	-5.490.000	0	-8.390.000
Årets afgang	5.450.000	1.700.000	0	7.150.000
Ultimo	-26.810.000	-5.490.000	0	-32.300.000
Værdireguleringer				
Primo	842.300	22.601	-4.043.095	-3.178.194
Årets værdiregulering	-395.904	-15.071	607.359	198.384
Ultimo	446.396	9.530	-3.435.736	-2.979.810
Regnskabsmæssig primo værdi	-26.517.700	-1.677.399	-4.043.095	-34.238.194
Regnskabsmæssig ultimo værdi	-26.363.604	-5.480.470	-3.435.736	-35.279.810

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

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

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





Note 18 Forudbetalt kunder

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

Note 19 Anden gæld

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



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

Document ID:
CD68CDACE1F148FC9FA6746F35A388B0



Note 20 Segmentoplysninger

(alle tal i 1.000 kr.)	Regulering 2024	Administrationsopgaver 2024	Driftsaktiv Metro 2024	Igangværende anlæg 2024	I alt 2024
Anlægsopgaver	0	84.658	2.094.650	197.174	2.376.482
Omsættninger	0	-84.658	-1.801.022	-197.174	-2.082.854
Resultat før af- og nedskrivninger	0	0	293.628	0	293.628
Af- og nedskrivninger	0	0	-618.775	-6.655	-625.430
Resultat før finansielle poster	0	0	-325.147	-6.655	-331.802
Anlægsaktiver					
Anlæg af Metro	0	0	663.751	292.770	956.521
Metro i drift	0	0	12.742.366	0	12.742.366
(alle tal i 1.000 kr.)	Regulering 2023	Administrationsopgaver 2023	Driftsaktiv Metro 2023	Igangværende anlæg 2023	I alt 2023
Anlægsopgaver	0	-76.755	1.700.159	129.948	1.753.352
Omsættninger	-26	-76.755	-1.592.270	-129.948	-1.799.399
Resultat før af- og nedskrivninger	-26	0	107.889	0	107.863
Af- og nedskrivninger	0	0	-238.754	5.013	-233.741
Resultat før finansielle poster	-26	0	-130.865	5.013	-125.878
Anlægsaktiver					
Anlæg af Metro	0	0	592.508	4.108.741	4.699.249
Metro i drift	0	0	8.657.827	0	8.657.827

Regnskabsoplysningerne vedrørende Reguleringsregulering af afslutningen af 2024. Der er ingen indtægter og omkostninger i forbindelse med kon-
kurrensestatistiske aktiviteter i 2024 (underlagt på 26 i år i 2024). Det akkumulerede resultat af Metro A/S's aktiviteter og driftsopgaver
følger i år 2024 et overskud på 230,1 kr.

Administrationsopgaver omfatter lønninger og omkostninger fra administration og varetagelse af bygherorganisation for hoved-
stadens ledelse i 2024.



**Note 21 Forslag til resultatdisponering**

Zalt (ca. 1.000 kr.)	2024	2023
Overført til næste år	1.390.468	283.044

Note 22 Begivenheder efter statusdagen

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

Note 23 Kontraktilige forpligtelser og eventualforpligtelser**Kontraktilige forpligtelser**

De indgåede igangværende kontrakter med energiprodukt leverandører er på 452 mio. kr.

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

Eventualforpligtelser

Metroelselskabets anlagsgenstande på NS Cityringen, CMT, har i januar 2020 leveret deres slutregning, hvor deres fremsatte krav er samlet. Slutregningen indeholder krav på i alt ca. 805 mio. EUR (ca. 6,0 mia. DKK). Heraf vedrører ca. 400 mio. EUR (ca. 3,1 mia. DKK) krav, hvor der er et betalingsmaksimum på 274,3 mio. EUR (2,8 mia. DKK). De resterende krav på 385 mio. EUR (ca. 2,9 mia. DKK) samlet krav, hvor der er et betalingsmaksimum på 7,1 mio. EUR (56 mio. kr.). Kravene er indbragt for vedligeholdelse.

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

I den væsentlige vedligeholdelse har Metroelselskabet i oktober 2020 afgivet et første hænbort med påstand om yttelse. Selskabet indstiller sig til vedligeholdelse af CMT's krav. CMT's genkrav (uprøvet) blev modtaget 25. juni 2023, og Metroelskabet afleverede et genkrav (duplikat) den 5. april 2024. Duplikatet er udarbejdet i et samarbejde mellem Metroelskabet og dets advokater og går på et selskabets anfordring til at ændre sin tidligere opfattelse. Det er således fortsat Metroelskabet og dets advokaters vurdering, at

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

I april 2023 indleverede CMT et nyt klageskift til Vedligeholdelsen vedrørende de krav, som CMT leverede har rejst efter indgåelse af CSAT og fremsendelse mod deres fremsendelse af slutregning for NS Cityringen. Selskabets svar på dette blev indsendt til Vedligeholdelsen den 15. juni 2023. CMT afleverede et genkrav (duplikat) den 5. april 2024. Metroelskabet har den 1. december 2024 afleveret første del af et genkrav (duplikat) og vil udarbejde den resterende del efter den mundtlige behandling af den første sag fremsendt i første halvår af 2026.

Som en naturlig del af selskabets store anlagsgenstande bliver der i klageskiftet mellem Metroelskabet og dets energiprodukt leverandører en række krav om eksaktbetaling m.v. ud over hvad der allerede er afsluttet i de indgåede kontrakter. Ud over ovenstående krav fra CMT er der således flere mindre udestående krav med selskabets energiprodukt leverandører. Kravene drøftes og afklares løbende med energiprodukt leverandørerne. Størstedelen af disse krav er forbundet med udstødelse. Ansigget af Metro indleverer eksportationskrav, eksportationskrav og lignende, for hvilket Metroelskabet betaler til de berørte ejere/leverandører. Størstedelen af de fremtidige eksportationskrav er endnu ikke afsluttet.

Metroelskabet har med henblik på strømforsyningen i Metroen indgået fastpriskontrakter på halv af strømmen fra 2024-2026. Med aftalene for 2025-2026 har selskabet forpligtet sig til køb af 95 pct. af den forventede forbrug i Metroen.



Note 24 Revisions- og rådgivningshonorar

Tal i mio. kr.	2024	2023
Rådgivningshonorar	0	0
EV	1.326	1.188
Levligtg revisions i alt	1.326	1.188
EV	151	120
Andre erklæringer i alt	151	120
EV anden rådgivning	2.749	1.034
Rådgivningshonorar i alt	2.749	1.034

Note 25 Nærtstående parter

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

Samhandlet med nærtstående parter sker på markedsvilkår.

Metroselskabet har i 2024 haft indtægter vedrørende administration og varetagelse af bygherorganisation i forbindelse med etablering af en letbane på Ring 5, jf. Bekendtgørelse om afregning mellem Hovedstadens Letbane og Metroselskabet. Metroselskabet stiller de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetagelse af Hovedstadens Letbanes virksomhed.

Note 26 Valuta-, rente- og modpartsrisiko

Finansielle risici

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

Valutarisiko

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

Renterisiko

Renterisiko styres ved både at låne og placere penge til variabel og fast rente. Årsresultatet er påvirket af udsving i den såkaldte markedsverdi regulering, som overordnet set bestemmes af udviklingen i det generelle renteniveau. Hvis renten eksempelvis falder, stiger kursværdien af en fastrentet obligat og omvendt. BPV (Basis Point Value) angiver kursfølsomheden. Utlåns 2024 er BPV 79 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 procent vil medføre en stigning i markedsværdien på 3,9 mio. kr. og omvendt.

Modpartsrisici

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

Rating

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



Finansielle nettopassiver:

Juli til 1.000 kr.		Månedsværdi 2024	Regnskabsmæssig værdi 2024	Regnskabsmæssig værdi 2023
Værdipapirer og afholdelskud		1.437.460	1.421.891	1.435.418
Periodiserede renter, værdipapirer og afholdelskud		4.493	31.716	20.218
Værdipapirer og afholdelskud i alt		1.421.891	1.453.287	1.455.636
Lån		-32.260.000	-31.804.074	-30.195.099
Periodiserede renter, lån		0	-48.550	-41.035
Lån i alt		-32.260.000	-31.852.624	-30.236.134
Afhedte finansielle instrumenter, aktiv		-	2.145.595	2.280.919
Afhedte finansielle instrumenter, passiv		-	-3.435.736	-4.043.095
Periodiserede renter, afholdte finansielle instrumenter		-	1.065.323	879.862
Finansielle instrumenter i alt		-	-224.917	-872.374
Nettopassiver i alt		-30.838.109	-30.645.234	-29.652.872

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

Værdiansættelse

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

	Værdipapirer og afholdelskud	Lån	Finansielle instrumenter	Nettoposition
DKK + 1 år	0	-5.453	-20	-5.475
DKK + 1 år	0	-26.401	-89	-26.490
EUR + 1 år	1.090	0	0	1.090
EUR + 1 år	303	0	-126	227
I alt	1.403	-31.854	-225	-30.645

Renterisiko

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

	DKK	EUR	Total
0 - 1 år	-5.475	1.090	-4.385
1 - 5 år	-12.615	545	-12.070
5 - 10 år	-8.599	-116	-8.715
10 - 20 år	-3.262	0	-3.262
> 20 år	-1.094	0	-1.094
Total	-31.045	1.517	-29.528

Modparters risiko

Modparters risiko fordelt på rækkefølge, pr. 31. december 2024

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

	Værdipapirer og afholdelskud	Lån	Afhedte finansielle instrumenter	Total
AAA	1.435	-31.854	0	-30.419
AA	0	0	695	695
AA	0	0	-30	-30
A	0	0	500	500
A	0	0	-1.590	-1.590
BBB	0	0	0	0
BBB	0	0	0	0
Total	1.435	-31.854	-225	-30.645

Modparters risiko i afholdelskud er udført af afholdelskudsfaktorer. MetroBanket AS netto-afholdelskud pr. 31.12.2024 udgør 366 mio. kr.

Note 27 Specifikation af lån og afledte finansielle instrumenter

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

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

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

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



(Alle tal i mio. kr.)	Fald (Hovedstol)	CIBOR 3M	CIBOR 6M	Regnskabsmæssig værdi 31.12.2024
Løbende 1 år				
Lån	-5.460	0	0	-5.460
Rentekom (fast til variabel)	600	-600	0	0
Rentekom (fast til variabel)	4.650	0	-4.650	0
Netto eksponering	0	-600	-4.650	-5.650
Løbende 2-5 år				
Lån	-12.500	0	0	-12.500
Rentekom (fast til variabel)	750	-750	0	-26
Rentekom (fast til variabel)	10.750	0	-10.750	-380
Netto eksponering	-1.000	-750	-10.750	-12.579
Løbende 6-10 år				
Lån	-8.670	0	0	-8.670
Rentekom (fast til variabel)	0	0	0	0
Rentekom (fast til variabel)	5.460	0	-5.460	-239
Netto eksponering	-3.210	0	-5.460	-6.675
Løbende 11-20 år				
Lån	-2.060	0	0	-2.060
Rentekom (fast til variabel)	1.200	-1.200	0	376
Netto eksponering	-960	-1.200	0	-2.289
Løbende 31-40 år				
Lån	-3.000	0	0	-3.213
Rentekom (fast til variabel)	0	0	0	0
Rentekom (fast til variabel)	0	0	0	0
Netto eksponering	-3.000	0	0	-3.213
Lønstat	-32.260	0	0	-32.260
Rentekom (fast til variabel)	25.000	-2.750	-20.850	-208
Total	-8.660	-2.750	-20.850	-32.192

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

Tabelten nedenfor viser Metrokabet A/S samlede afkast ved værdirevurteringsafkast for perioden 2024.

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

* CJ1 = Constant price index.
Finansielle aktiver (disponibel) =
Finansielle aktiver (rentende pengeinstrumenter)
Finansielle aktiver i alt

Markedsverdien på den med tilknyttede finansielle instrumenter og de finansielle instrumenter, fastlagt på den kursændring ved tilknyttede instrumenter af rentende pengeinstrumenter med de relevante diskonteringsrenter.

Diskonteringsrenterne fastlagt med baggrund i aktuelle markedsrenter.





Ledelsespåtegning



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

Document ID:
CD68CDACE1F148FC9FA6746F35A388B9



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

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

Årsrapporten indstilles til interessenternes godkendelse.

København den 28. februar 2025

Direktion

Carsten Riis

Bestyrelse

Jørn Neergaard Larsen
(formand)

Michael Vindfeldt
(næstformand)

Harald Børsting

Helle Bonnesen

Anette Ålm

Marcus Vesterager
(næstformand)

Birgitte Brinch Madsen

Troels Christian Jakobsen

Kirsten Ejlers Thomsen





Den uafhængige revisors revisionspåtegning



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

Document ID:
CD68CDACE1F148FC9FA6746F35A388B9



Til interessenterne i Metroselskabet I/S

Revisionspåtegning på årsregnskabet

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Metroselskabet I/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2024, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis. Årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Metroselskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2024 samt af resultatet af Metroselskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2024 i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Grundlag for konklusion

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

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

Uafhængighed

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

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

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

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

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

Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet

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

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

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

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





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

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

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

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

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

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

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

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

Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ledelsen er også ansvarlig for, at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved driften af virksomheden og forvaltningen af de midler, der er omfattet af årsregnskabet. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet.

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

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

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

væsentlige forvaltningsmangler på områder, der falder uden for de udvalgte emner. Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom i denne udtalelse.

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





København den 28. februar 2025

Rigsrevisionen
CVR: 77866113

Søren Vadsbjær Skov
Kontorchef

EV

Gadkødt revisionspartnerselskab,
CVR: 30700228

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

Lykke Carilla Skov
Eksamenschef

Finn Thomsen
Statsautoriseret revisor
MNE-nummer: 33691



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

Document ID:
CD68CDACE17148FC09FA5746F35A388B0

Bilag til ledelsesberetningen



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

Document ID:
CD68CDACE1F148FC9FA6746F35A388B9



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

Forudsætninger for langtidsbudgettet

Langtidsbudgettet er angivet i løbende priser.

Indtægter - passagertal og takster

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

Driftsomkostninger

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



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

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

Investeringer

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

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

Øvrige forhold

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





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



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

Document ID:
CD68CDACE1F148FC9FA5746E335A38B89



Langtidsbudget



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

Document ID:
CD68CDACE1F148FC9FA6746F35A38B89

Langtidsbudget 2025 for Metroselskabet U/S (levende priser)

Mio. kr.

År	Anlægs- investeringer	Reinvesteringer	Deltagerbidrag (BETDA)	Ændring i arbejdskraft	Betaldings- afdrag	Finansielle poster	Liquideheds- værdi	Nettoindtægt priser	Nettoindtægt litteris
2024	-1.948	-84	16	0	416	-490	-2.200	-91.969	-51.249
2025	-346	-118	165	0	143	-415	689	-33.249	-33.918
2026	-480	-63	151	0	151	-840	775	-33.918	-34.693
2027	-1.191	-81	257	1.548	172	-805	308	-34.693	-34.390
2028	-182	-72	427	0	167	-801	112	-34.390	-34.531
2029	-93	-283	539	0	500	-812	114	-34.531	-34.679
2030	-95	-48	628	0	512	-845	155	-34.679	-34.524
2031	-96	0	719	0	525	-873	275	-34.524	-34.250
2032	-98	-435	811	0	559	-876	58	-34.250	-34.307
2033	-100	0	907	0	555	-887	174	-34.307	-34.894
2034	-102	-112	948	0	567	-874	527	-34.894	-33.407
2035	-103	-1.663	978	0	576	-868	-1.060	-33.407	-34.488
2036	-146	0	1.008	0	586	-881	165	-34.488	-34.321
2037	0	0	1.035	0	597	-867	785	-34.321	-33.556
2038	0	0	1.054	0	608	-851	811	-33.556	-32.716
2039	0	-118	1.066	0	619	-840	527	-32.716	-32.219
2040	0	-57	1.122	0	630	-833	862	-32.219	-31.557
2041	0	0	1.157	0	641	-710	1.090	-31.557	-30.267
2042	0	0	1.186	0	653	-681	640	-30.267	-29.625
2043	0	0	1.223	0	664	-661	1.227	-29.625	-28.399
2044	0	134	1.259	0	676	-620	1.182	-28.399	-27.217
2045	0	-2.390	1.300	0	689	-627	-1.038	-27.217	-26.245





Ņ	Anlage- investīcijas	Schweissungen	Dotnesautat (EBITDA)	Ķendings arīdīssapīals	Betālīng- afīals	Finānsīals īodīals	Līdīstīstī- vīnīng	Netīngānd īrīmo	Netīngānd ūlīrīmo
2046	0	0	1.142	0	701	-456	1.387	-28.245	-28.668
2047	0	0	1.305	0	714	-429	1.408	-26.898	-26.190
2048	0	0	1.425	0	726	-412	1.540	-25.990	-24.850
2049	0	-1.043	1.471	0	742	-402	1.548	-23.850	-23.303
2050	0	-48	1.520	0	753	-370	1.634	-23.302	-21.668
2051	0	0	1.567	0	766	-321	1.793	-21.668	-19.675
2052	0	-5.614	1.515	0	780	-645	-3.504	-19.675	-23.779
2053	0	0	1.605	0	794	-836	1.561	-23.779	-22.218
2054	0	-540	1.632	0	809	-777	1.504	-22.218	-20.719
2055	0	0	1.663	0	825	-776	1.709	-20.719	-19.005
2056	0	0	1.691	0	838	-707	1.823	-19.005	-17.182
2057	0	0	1.722	0	853	-671	1.904	-17.182	-15.278
2058	0	0	1.753	0	868	-631	1.990	-15.278	-13.288
2059	0	-463	1.784	0	884	-506	1.680	-13.288	-11.608
2060	0	-2.961	1.816	0	900	-487	752	-11.608	-12.360
2061	0	0	1.849	0	0	-458	1.391	-12.360	-10.969
2062	0	-740	1.882	0	0	-416	726	-10.969	-10.242
2063	0	0	1.916	0	0	-372	1.546	-10.242	-8.698
2064	0	-391	1.951	0	0	-313	1.447	-8.698	-7.251
2065	0	0	1.986	0	0	-251	1.739	-7.251	-5.516
2066	0	0	2.022	0	0	-181	1.861	-5.516	-3.675
2067	0	0	2.058	0	0	-106	1.952	-3.675	-1.728
2068	0	0	2.095	0	0	-37	2.008	-1.728	346





Metsäliikenne OY
Metsäliikenne OY
2500 Kouvola
T: 0511 3700
Fax: 0511 3700
Lisä tiedot: Metsäliikenne OY
ISBN 978-95-323-04-1-3



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

Document ID:
CD68CDACE1F148FC09FA8746F35A388B0