

# List of Signatures

Page 1/2

 Årsrapport 2022.pdf

Name	Method	Signed at
Pseudonym	NEMID	2023-03-15 09:33 GMT+01
Søren Vadskjær Skyum	NEMID	2023-03-15 08:20 GMT+01
Carsten Riis	MitID	2023-03-14 20:53 GMT+01
Bryndis Simonardóttir	NEMID	2023-03-14 20:39 GMT+01
Jørn Neergaard Larsen	NEMID	2023-03-14 17:38 GMT+01
Kirsten Eljena Overgaard Thomsen	NEMID	2023-03-16 10:52 GMT+01
Michael Nicolaj Czelinski Nielsen	NEMID	2023-03-14 17:18 GMT+01
Birgitte Hansen	NEMID	2023-03-14 16:11 GMT+01
Harald Børsting	NEMID	2023-03-18 09:33 GMT+01
Finn Thomassen	NEMID	2023-03-14 15:49 GMT+01
Michael Sønder Vindfeldt	MitID	2023-03-17 11:16 GMT+01
Lars Kronow	MitID	2023-03-14 15:43 GMT+01
Birgitte Brinch Madsen	NEMID	2023-03-22 08:14 GMT+01
Jonas Bjørn Jensen	NEMID	2023-03-21 21:27 GMT+01



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

External reference: 2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

# List of Signatures

Page 2/2

Name	Method	Signed at
Helle Caroline Elfelt Bonnesen	MitID	2023-03-22 19:28 GMT+01
Troels Christian Jakobsen	NEMID	2023-03-22 15:21 GMT+01



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

External reference: 2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

# Metroselskabet I/S

## Årsrapport 2022



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



# Indhold

<b>Forord</b>	<b>3</b>
<b>Forretningsstrategi: Fremtidens metro</b>	<b>7</b>
<b>Metroen i drift</b>	<b>14</b>
<b>Anlæg af mere metro</b>	<b>23</b>
<b>Om MetroSelskabet</b>	<b>30</b>
<b>Økonomi</b>	<b>36</b>
<b>Risikostyring</b>	<b>44</b>
<b>Compliance</b>	<b>46</b>
<b>Regnskab 2022</b>	<b>54</b>
<b>Ledelsespåtegning</b>	<b>89</b>
<b>Den uafhængige revisors revisionspåtegning</b>	<b>91</b>
<b>Bilag til ledelsesberetningen</b>	<b>95</b>
<b>Langtidsbudget</b>	<b>98</b>

**MetroSelskabet I/S**  
Metrovej 5  
2300 København S  
T: 3311 1700  
CVR-nr.: 50823699

Læs mere om MetroSelskabet  
på [m.dk](http://m.dk)

ISBN 978-87-92378-52-1



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



# Et tilfredsstillende år

Fleere passagerer end forventet rejste med Metroen i 2022. Derfor er årets økonomiske resultat bedre end forventet, og Metrosekskabet leverede et solidt resultat i 2022.

For Metrosekskabet blev 2022 et år, hvor vi rundede nogle store milepæle. Vi fejrede Metroens 20-års fødselsdag, vi rundede sammenlagt én milliard passagerer, og vi satte rekord for antal rejsende på én dag.

Samtidig blev det et år, hvor vi lagde mange trædesten til de forandringer, der skal sikre, at Metroen også fremover er en attraktiv transportform, at Metrosekskabet bevarer sin position som den mest attraktive udbyder af bæredygtig mobilitet i hovedstaden, og at vi fortsat er en attraktiv arbejdsplads, der kan

**”Det kræver et  
vedvarende fokus at  
skabe en  
attraktiv arbejdsplads.”**

tiltrække talentfulde medarbejdere i et presset arbejdsmarked.

## Trædesten til fremtiden

I begyndelsen af året blev alle restriktioner som følger af COVID-19 ophævet, og arbejdet med at lå kunderne tilbage i Metroen igen efter pandemien blev intensiveret. Det arbejde lagde et fundament for nye fremtidige tiltag med henblik på at fremrykke passagervæksten.

I løbet af 2022 sagde vi farvel til Metrosekskabets mangeårige administrerende direktør, Henrik Plougmann Olsen, og goddag til Carsten Rils som nu skal understøtte sekskabet i at udfolde dets fulde vækstpotentiale.

I september gennemførte vi idéfasehøring om den nye metrolinje M5, og projektet blev dermed for første gang fremlagt og drøftet i den brede offentlighed.

I oktober vedtog bestyrelsen den nye forretningsstrategi for årene 2023-2026. Strategien udstikker retningslinjerne for Metrosekskabets arbejde i de næste vigtige år.

Ved årsskiftet blev den første store kontrakt om fornyelse af de eksisterende metrotog underskrevet.

Og ved indgangen til 2023 står det klart, at sekskabet i 2024 kan åbne endnu en vigtig metrolinje, nemlig M4 til Sydhavn.

2022 har altså været et år med masser af aktivitet – og som det ses – et år fyldt med overgange til fremtiden.

## Kunderne tilbage i Metroen

I begyndelsen af 2022 var Danmark lukket ned som følge af COVID-19-pandemien, men fra 1. februar blev alle restriktioner ophævet, og kunderne kunne igen benytte Metroen som før. Nedlukningen af samfundet var kortvarig i forhold til året før, og kunderne fandt hurtigere tilbage til Metroen. Således rejste cirka 11 millioner flere passagerer med Metroen end forventet i første halvår.

Passagerudviklingen for hele året var præget af vækst, og det blev i alt til 108 millioner rejser med Metroen i 2022. Det er under sekskabets mål for passagerantal, inden COVID-19 brød ud, men markant over målbæbningerne for passagerernes



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



tilbagevenden til Metroen, og stigningen har betydning, at vi har hævet forventningerne for de kommende år.

108 millioner passager mod forventet 91 millioner betyder også, at årets resultat før af- og nedskrivninger er bedre end budgetteret. Årets resultat før af- og nedskrivninger blev på 41 mio. kr., hvilket er 220 mio. kr. bedre end forventet i budget 2022. Det skyldes primært højere passagerindtægter som følge af de 17 millioner flere passagerer end forventet. Selskabets

gennemsnitlige indtægt pr. passager på 11,00 kr. var i overensstemmelse med forventningen.

2022 blev også året, hvor flest mennesker rejste med Metroen på én dag. Det skete i forbindelse med Tour de France den 1. juli 2022, hvor 569.000 passagerer benyttede Metroen. Det var en festlig dag med glade mennesker på gader, stræder og stationer – selvom vejret ikke helt var med cykellytterne.

Af andre store milepæle har vi markeret, at Metroen i begyndelsen af året rundede én milliard rejsende siden åbningen, og i oktober fejrede vi, at

det var 20 år siden, at det første metrotog kørte mellem Nørreport og Amager.

Selv efter 20 år opleves Metroen stadig som ny og frisk af ældre københavnere, mens den bliver taget for givet som et velfungerende lettilgængeligt transportmiddel af de yngre. Den oplevelse ønsker vi at bevare, og derfor har vi i 2022 taget hul på de første projekter, som skal forny og forbedre de eksisterende metrotog. Kun på den måde kan MetroSelskabet fortsat imødekomme kundernes behov og være det mest eftertragtede bæredygtige mobilitetsstilbud i hovedstaden.

Igen i 2023 bliver det en af MetroSelskabets vigtigste opgaver at få passagererne til at vælge Metroen både i hverdagen og ved særlige lejligheder. Det skal vi opnå ved, at passagererne også i fremtiden oplever en moderne, stabil og driftssikker metro.

Selskabet har for 2023 budgetteret med et ambitiøst mål om 130 mio. passagerer, hvilket er en stigning på ca. 22 mio. i forhold til 2022.

Selskabets takstindtægter er budgetteret til 1.533 mio. kr., mens resultat før af- og nedskrivninger er budgetteret til et overskud på ca. 80 mio. kr.

#### M4 og M5 på sporet

2022 blev også året, hvor to forslag til den kommende metrolinje M5 for første gang mødte borgerne blik. Det skete som en del af idéfasehøringen i september og oktober, hvor Københavns Kommune i samarbejde med MetroSelskabet blandt andet stod bag et fysisk og et digitalt borgermøde.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



Til begge møder blev der stillet gode og nysgerrige spørgsmål til alt fra linjeføring, stationsplaceringer, miljøforhold og anlægsmetoder. Der kom mange hørings svar ind, og kommunen har siden arbejdet på at indsamle og kvalificere materialet, så det kan danne baggrund for en politisk beslutning i foråret 2023. Også når det gælder forlængelsen af M4 Nordhavn, forventer vi, at der bliver truffet en politisk beslutning i foråret 2023. Det er med andre ord et spændende år, vi kigger ind i for anlæg af nye metrolinjer.

Allt imens er byggeriet af M4 Sydhavn i fuld gang og er nu kommet så langt, at skimmelbægningen er færdig på hele strækningen. Billedet af en færdig metrolinje, som kan kobles på Cityringen, tegner sig, og Metrosekskabet ser frem til at åbne linjen for passagerer i løbet af 2024.

### Ny strategi – stærkere fokus

Både drift og anlæg af metro kræver dygtige og engagerede medarbejdere til at løfte de komplekse og mangeartede opgaver. Derfor er organisation og kompetencer også et underliggende fundament for hele den nye forretningsstrategi for 2023-2026, som Metrosekskabets bestyrelse vedtog i oktober.

Metrosekskabet ønsker at være den foretrukne arbejdsplads for alle, som vil bidrage til bæredygtig mobilitet i hovedstaden, og det kræver et vedvarende fokus på at skabe en attraktiv arbejdsplads. Competenceudvikling, fokus på livets forskellige faser og digitale og

Innovative processer er blot nogle af de redskaber, som skal være med til at løfte selskabets indsats.

Oven på fundamentet af organisation og kompetencer fastlægger strategien fire fokusområder for Metrosekskabets arbejde i de kommende år; Kundeme, Klimaaftrykket, Bygherrerollen og Sikkerheden. For hvert område har vi formuleret en klar ambition, og til sammen skal efterlevelsen af ambitionerne være med til at forme fremtidens metro og indfri forretningsstrategiens løfte om at levere størst mulig samfundsværdi med det mindst mulige klimaaftryk. Det kræver mange og svære valg – men i Metrosekskabet er vi sikre på, at det er den rigtige vej frem.

Som hovedstadens mest benyttede transportmiddel og som en bygherre med enorme anlægsprojekter i sin portefølje er Metrosekskabet forpligtet til at fortsætte den ambitiøse tilgang, som Metroen er født med.

Og i 2022 blev retningen for de kommende års arbejde lagt.

I denne årsrapport kan du læse mere om selskabets aktiviteter i 2022.

Rigtig god læselyst!

**Jørn Neergaard Larsen**  
Bestyrelsesformand

**Carsten Riis**  
Administrerende direktør



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

## Vi binder byen sammen med bæredygtig transport



**320.000**  
Daglige passagerer  
(hverdage)

**4** Linjer

**39** Stationer

**81** Tog

**+99%**  
Driftsstabilitet



**63**  
NPS Score

### 2022 i tal



Passagerantal  
108 mio.



Passagerindtægter  
1.245 mio. kr.



Resultat  
41 mio. kr.



Passagerantal  
130 mio.



Passagerindtægter  
1.533 mio. kr.



Resultat  
80 mio. kr.

### 2023 mål



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29





# Forretningsstrategi: Fremtidens metro



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

Under overskriften "Fremtidens metro" har MetroSelskabet formuleret sin forretningsstrategi for perioden 2023 til 2026. Strategiens overordnede mål er at levere størst mulig samfundsværdi med det mindst mulige klimaaftryk

Strategien skal understøtte selskabets fortsatte arbejde med at indfri ambitionen om at levere metro og letbane i verdensklasse til hovedstaden.

#### Enkel opgave – komplekse problemstillinger

MetroSelskabets hovedopgave er at levere løsninger, der transporterer så mange mennesker som muligt på en hensigtsmæssig måde. Passagererne skal opleve transporten som værende attraktiv på grund af kort rejsetid, pålidelighed, tilgængelighed, komfort, sikkerhed og service, samtidig med at transportformen belaster klimaet mindst muligt.

At levere en mobilitetsløsning, der opleves enkel for passagererne, kræver overblik over og evnen til at forene en lang række komplekse problemstillinger. De store anlægsopgaver er i sig selv komplekse, og efter mere end 20 år i drift står Metroen over for de første større vedligeholdelsesopgaver. Samtidig udvikler København sig demografisk med deraf følgende flere potentielle passagerer i Metroen.

#### Påvirkning fra globale megatrends

Ud over kompleksiteten i opgaverne relateret direkte til MetroSelskabets kerneopgaver påvirkes MetroSelskabets udvikling og drift af en række globale megatrends. Strategien forholder sig derfor også til globale megatrends som urbanisering, ændret demografi, bæredygtighed, digital udvikling og stigende kompleksitet.

#### Fremtidens metro

For strategiperioden 2023-2026 har MetroSelskabet en ambition om at levere metro i verdensklasse. Det betyder, at selskabet ønsker at blive målt og sammenlignet med andre transportsystemer, blandt andet i forhold til pålidelighed, sikkerhed, service og klimaaftryk. Det indebærer, at Metroens position skal styrkes og udbygges, så Metroen bliver ved med at være det mest eftertragtede bæredygtige mobilitetsstilbud i hovedstaden, samtidig med at MetroSelskabet bliver en så attraktiv arbejdsplads, at selskabet kan fastholde og tiltrække de kompetente og talentfulde medarbejdere, som er nødvendige for at indfri den overordnede ambition og strategiens delmål.

For at imødekomme de mange trends og ændrede forventninger til selskabet har selskabet udvalgt fem fokusområder, som er tæt forbundet og tilsammen gør selskabet i stand til at indfri løftet om en metro med stor teknologisk kvalitet og høj driftsstabilitet, som leverer størst mulig samfundsværdi med det mindst mulige klimaaftryk.

Som det fremgår af figur 1, er fokusområderne: *Kunderne, Klimaaftrykket, Bygherrerollen, Sikkerheden og Organisation og kompetencer.* Som figuren viser, er Organisation og kompetencer fundamentet for, at strategien kan opfyldes.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29





## Kunderne

### **Ambition:**

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

Metroen bruges i stigende grad og med stor tilfredshed i hverdagen af alle typer kunder, og sammen med gang og cykel udgør den det mest attraktive og klimavenlige transporttilbud til den voksende hovedstad. Metroen er vokset, og derfor skal borgernes og byens gæsters brug af Metroen også stige betydeligt i de kommende år.

Det udgangspunkt åbner muligheden for en øget kommerciel tilgang, som skal øge antallet af

passagerer og sikre selskabets indtægter. Derfor vil MetroSelskabet i den kommende strategiperiode igangsætte flere kommercielle tillæg inden for blandt andet billetløsninger og salgskanaler.

Øget markedsføring vil bringe Metroen og dens mulighed som attraktiv og bæredygtig transportform længere frem i borgernes bevidsthed.

På samme tid er Metroen blevet 20 år, og behovet for vedligeholdelse og udvikling stiger for at kunne bibeholde samme høje niveau og leve op til passagerenes fremtidige forventninger. Mere vedligeholdelse, reinvesteringer og udvikling påvirker servicen, mens forbedringerne implementeres. Derfor skal der udvikles nye metoder til at sikre den høje service til borgerne.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29





## Klimaaftrykket

### **Ambition:**

*”Klimaaftrykket fra anlæg af nye metroprojekter skal halveres i forhold til den nuværende metro, samtidig med at alle øvrige klimaaftryk minimeres.”*

Sammenlignet med andre transportformer er Metroen et klimavenligt transportmiddel. Det skyldes primært, at Metroen er eldrevet, at den har en høj udnyttelsesgrad med mange passagerer hver dag, og at den er designet med en minimumslevetid på 100 år.

Samtidig har Metroen et negativt klimaaftryk, der især kommer fra de materialer, som bruges til at anlægge ny metro. 70 pct. af CO<sub>2</sub>-aftrykket fra selskabets samlede aktiviteter kommer fra anlæg af nye metrolinjer.

I strategiperioden skal selskabet arbejde intensivt med at finde løsninger, der reducerer det negative klimaaftryk fra anlægsarbejdet, så fremtidens metro bliver endnu mere klimavenlig.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29





## 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.”*

Metroselskabet har fordel af at være fjerdepartsbygherre, hvilket betyder, at selskabet både har erfaringer fra tidligere projekter og kan påvirke det danske marked i kraft af sin størrelse. Selskabet kan og skal derfor spille en central rolle ved at indarbejde bæredygtighedsiltag i kommende projekter, herunder materialevalg, konstruktionsmetoder og samarbejdsformer.

Særligt skal selskabet afsege mulighederne for alternative kontraktformer, hvor teknologisk udvikling undervejs i en flerårig anlægsperiode kan komme projektet til gode i stedet for som i dag at låse beslutninger fast tidligt i processen.

Samtidig skal selskabet forberede sig organisatorisk på at kunne håndtere flere

projekttyper, da selskabet nu kigger ind i en periode med samtidige megaprojekter i form af nye metrolinjer og flere mindre projekter i form af reinvesteringer og vedligehold på de ældste metrolinjer.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29





## Sikkerheden

### **Ambition:**

*”Alle skal kunne arbejde sikkert hver dag.”*

Det er igennem de seneste fem år lykkedes at forbedre sikkerheden på anlægsprojekterne markant. Men der er fortsat medarbejdere, som kommer til skade, mens de arbejder på MetroSelskabets projekter.

Derfor er det et væsentligt indsatsområde i selskabets forretningsstrategi at arbejde målrettet og dedikeret for, at alle kan arbejde sikkert hver dag. Det betyder både et fokus på den fysiske sikkerhed og et øget fokus på psykisk arbejdsmiljø, både i driften og på kontorerne.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29





## Organisation og kompetencer

### **Ambition:**

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

Metroselskabet kan kun indfri strategiens ambitioner, hvis Metroselskabet formår at engagere, udvikle, fastholde og tiltrække fagligt dygtige medarbejdere med de rette kompetencer.

Metroselskabet har et udmærket udgangspunkt med engagerede medarbejdere, der skaber resultater på et højt niveau. Samtidig er der behov

for at hæve ambitionsniveauet og blive en endnu bedre arbejdsplads.

Det kræver, at Metroselskabet udvikler sig som arbejdsplads, og at der arbejdes målrettet på at udvikle Metroselskabets strategiske tilgang til organisations- og kompetenceudvikling bl.a. med udgangspunkt i eget digitalisering.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29





# Metroen i drift



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29





## Antallet af passagerer steg som forventet i 2022. Metroen leverer fortsat høj driftsstabilitet, og indsættelsen af flere tog hjælper med at betjene det stigende antal passagerer

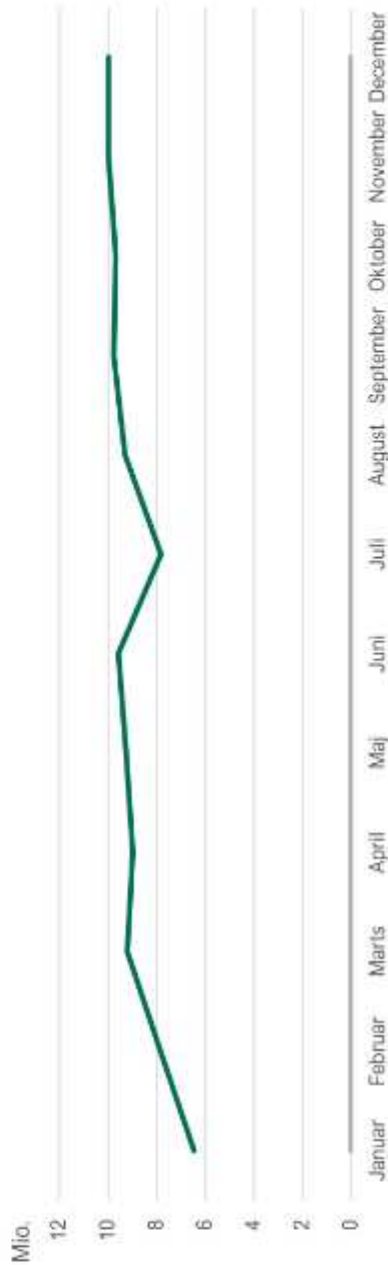
108 mio. passagerer rejste med Metroen i 2022. Det var en pct. over det justerede passagerbudget og omkring 75 pct. af forventningen i det langtidsbudget, der var gældende før COVID-19.

Passagerudviklingen har i løbet af året været præget af vækst. Den fulde åbning af samfundet efter COVID-19 ses således tydeligt i stigningen i passagertallet, og i første halvår var der ca. 11 mio. flere passagerer med Metroen end forventet i passagerbudgettet, som tog udgangspunkt i antagelser om fortsat store COVID-19-påvirkninger.

På grund af væksten efter ophævelserne af COVID-19-restriktionerne blev passagerbudgettet opjusteret til 106,9 mio. passagerer i 2022.

Målet er stadig, at 181 mio. passagerer benytter Metroen i 2028. Det forventes, at passagertallet vil fortsætte med at stige både på grund af befolkningstilvæksten, og fordi flere vælger at rejse med Metroen understøttet af passagerbetaling i forbindelse med åbningen af M4 Syd i 2024.

Metroens passagertal pr. måned i 2022



Antal metrorejser siden 2011



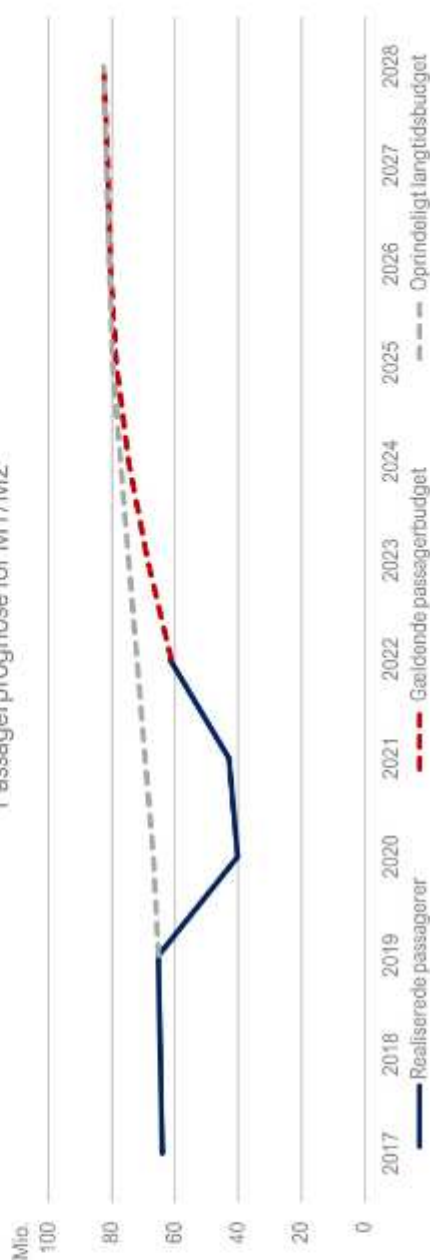
This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

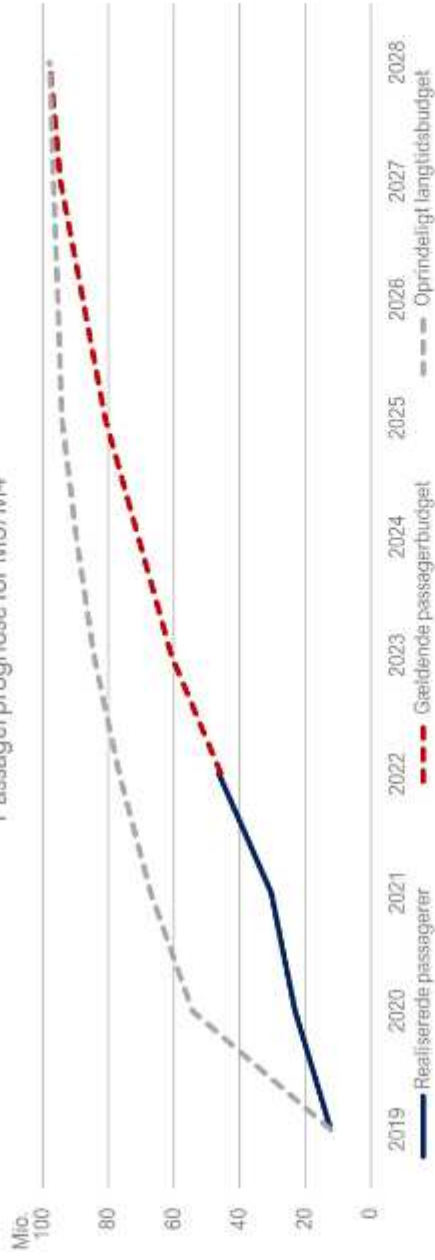


Men på trods af vækst i løbet af året er pendlere både i Metroen og i samfundet endnu ikke vendt tilbage til et niveau svarende til før COVID-19. Før COVID-19 og åbningen af M3 og senere M4 forventede selskabet 149 mio. passagerer i 2022. Grundet pandemien blev væksten forskudt, og tallet nedjusteret til 107 mio. passagerer i 2022 med en stigning til 168 mio. i år 2026. Da Metroens passagertal følger indeks for samfundet i øvrigt, er der dog ikke grund til at konstatere, at kunderne har valgt Metroen fra til fordel for andre transportformer, men alene at det samlede aktivitetsniveau for pendling i samfundet stadig er lavere end før COVID-19. Det er dog for tidligt at konkludere, om dette bliver en permanent effekt. Passagerudviklingen forventes gradvist at blive indhentet over de næste fem år og være tilbage på det oprindelige niveau i 2028. Væksten i passagertallet er baseret på et indsving, der tager højde for COVID-19 og åbningen af M3 og M4.

Passagerprognose for M1/M2

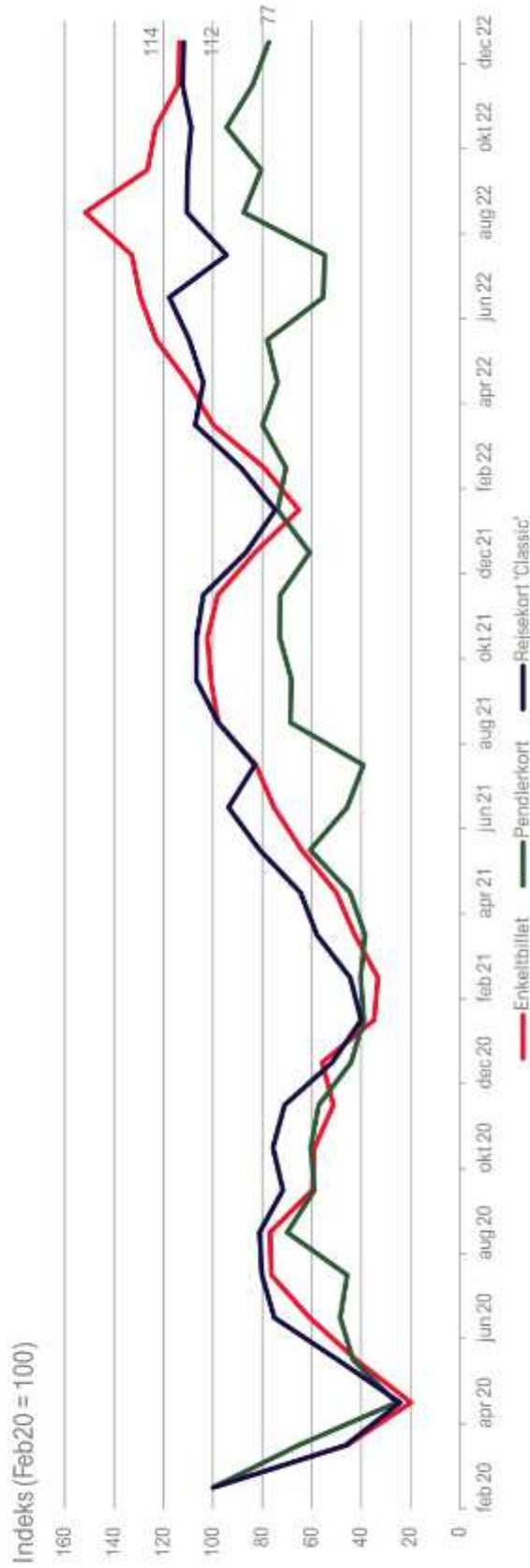


Passagerprognose for M3/M4



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



- De økonomisk vigtigste kundesegmenter er tilbage i Metroen, og de højfrekvente og meget højfrekvente rejsekort classic-brugere lå over niveauet fra før COVID-19 i 2022
- Pendlerkort ligger dog under niveauet fra før COVID-19, hvilket indikerer, at andelen af kunder endnu ikke er tilbage i et pendlingsmønster
- Ved udgangen af 2022 var indeksniveauet for gældende passagerbudget på indeks ca. 101. M3/M4 forventes at få flere passagerer end M1/M2 medio 2024 og 2025
- I 2022 var der ca. 50 pct. flere passagerer med Metroen end i 2021



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



### Metroen lever op til kundernes forventning

Tilfredse kunder er en af grundstenene i selskabet og en stærk indikator for den fremtidige udvikling i antallet af rejsende med Metroen. Kundetilfredsheden omfatter kundernes tilfredshed med rejsen som helhed, Metroens rettidighed, personalets service, trafikinformationen undervejs på rejsen, rengøring på stationer og i tog samt passagerernes tryghed. MetroSelskabet måler løbende kundetilfredsheden via kvantitative interviews.

Metroens Net Promoter Score måler kundernes villighed til at anbefale Metroen til andre på en skala fra -100 til +100. Resultatet for 2022 var +63 og holdt dermed overordnet niveauet fra 2021, hvor resultatet var +64. Sammenlignet med øvrig kollektiv transport og øvrige brancher ligger Metroens NPS meget højt, og dette sikres ved at udføre dens kerneopgave – at give kunderne hurtig, højfrekvent, driftssikker og bæredygtig transport, døgnet rundt. Et fokusområde i de kommende år bliver at arbejde mere strategisk med NPS og kundetilfredshed, bl.a. gennem nye værktøjer, der skal koble de to områder sammen.

- På en almindelig uge slår Metroen for mere end to mio. rejsler.
- I begyndelsen af 2022 rundede Metroen i alt en mia. rejsler siden åbningen i 2002.
- Der blev opnået passagerrekord for en dag i forbindelse med Tour de France 1. juli 2022, hvor 569.000 passagerer benyttede Metroen.
- I 2022 havde Metroen 107,9 mio. rejsler.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



### Høj driftsabilitet

Metroen opretholdt i 2022 et højt niveau for driftsabilitet på 99,4 pct. samlet for alle linjer og 99,1 pct. i myldretiden. Driftsabiliteten udregnes ved at sammenholde antallet af faktiske afgange i forhold til antallet af planlagte afgange.

Den samlede driftsabilitet på M1/M2 for 2022 var på 99,3 pct., hvilket var på niveau med 2021 (99,5 pct.). På M3/M4 var driftsabiliteten for 2022 på 99,5 pct., hvilket er et løft fra 99,1 pct. i 2021.

I myldretiden var driftsabiliteten for M1/M2 i 2022 99,0 pct., hvilket er det samme niveau som i 2021 (99,2). På M3/M4 er der sket et løft i driftsabiliteten i myldretiden. Den steg fra 98,4 pct. i 2021 til 99,1 pct. i 2022.

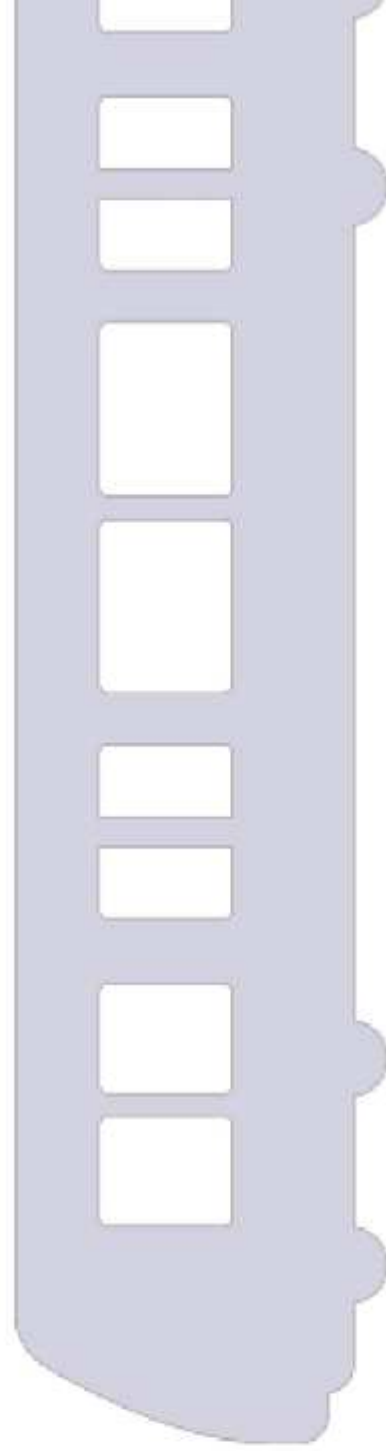
For at sikre at der fortsat er tilstrækkelig kapacitet i Metroen, er der i løbet af 2022 blevet indsat otte nye tog på M1/M2. Ibrugtagningen af de nye tog i driften skabte en række forstyrrelser, der påvirkede kundernes oplevelse af driftsabiliteten. En række tiltag i 2023 vil efter planen øge driftsabiliteten på de otte nye tog. På M3/M4 blev driftsabiliteten væsentligt øget i forhold til 2021 og 2022. Dette var et resultat af de foregående års indsats samt den øgede erfaring med M3/M4 siden åbningen.

Linje	Tidspunkt	Pct.
M1/M2	Samlet	99,3
	I myldretid	99,0
M3/M4	Samlet	99,5
	I myldretid	99,1



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29





## Et klimavenligt transportmiddel

**Metroen som en del af en grønnere hovedstad**  
Metroen er et klimavenligt transportmiddel sammenlignet med andre transportformer. Det skyldes dels, at den er ældre, dels den høje udnyttelsesgrad ved, at mange benytter den hver dag, og dels at den er designet med en minimumslevetid på 100 år. Med sin lange levetid vil Metroen blive brugt af milliarder af rejsende.

### Energiforbruget

I 2022 var det samlede energiforbrug 68,5 mio. kWh, hvilket er et fald ift. det foregående år. Der er i 2022 gennemført et energisyn af det samlede metrosystem. Energisynet viser, at der er mulighed for at forbedre energiforbruget i dele af metrosystemet yderligere, hvilket også er afspejlet som et reduktionsmål for energiforbrug i selskabets forretningsstrategi.

Metroen kører på el fra det danske elnet. Klimapåvirkningen pr. passagerkm varierer derfor med antallet af passagerer i Metroen og udviklingen i det danske elmix fra år til år. I 2022 har klimapåvirkningen pr. passagerkm været 12g CO<sub>2</sub>, hvilket selskabet anser som værende tilfredsstillende. I opgørelsen indgår alene strømforbrug til fremdrift af tog, og ikke øvrig strøm til drift af stationer og kontrol- og vedligeholdelsescentre.

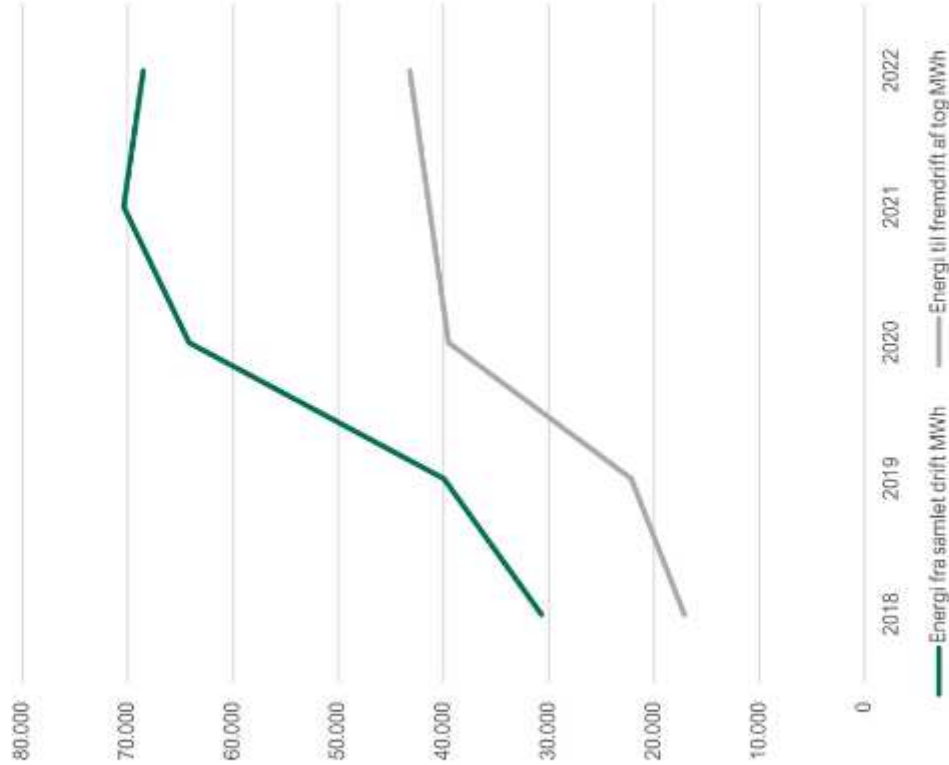
### Klimatilpasning

Metroen er oprindeligt designet til at kunne modstå ekstreme stormflods- og skybrudshændelser, men på grund af klimaforandringer og udviklingen i viden om stormfloder er det fortsat

nedvendigt løbende at hæve sikringsniveauet. Metro-selskabet monitorerer, hvordan sikringsniveauet udvikler sig, når klimaprognoseerne udvikler sig. I tilfælde af en alvorlig stormflod er Metroen udsat, i dag især fra havet mod syd, men om få årtier også fra havet mod nord.

På den baggrund har selskabet i 2022 bidraget med viden og finansiering af en fælles foranalyse, som faciliteres af Transportministeriet, med deltagelse fra andre infrastrukturforvaltere og en række kommuner i hovedstadsområdet. Foranalysen forventes at være afsluttet i 2024 og skal afklare forhold omkring relevante sikringsniveauer for infrastruktur, anlægstekniske løsninger og en bidragsmodel for finansiering af en fælles ydre sikring af København.

## Strømforbrug ved drift af Metroen



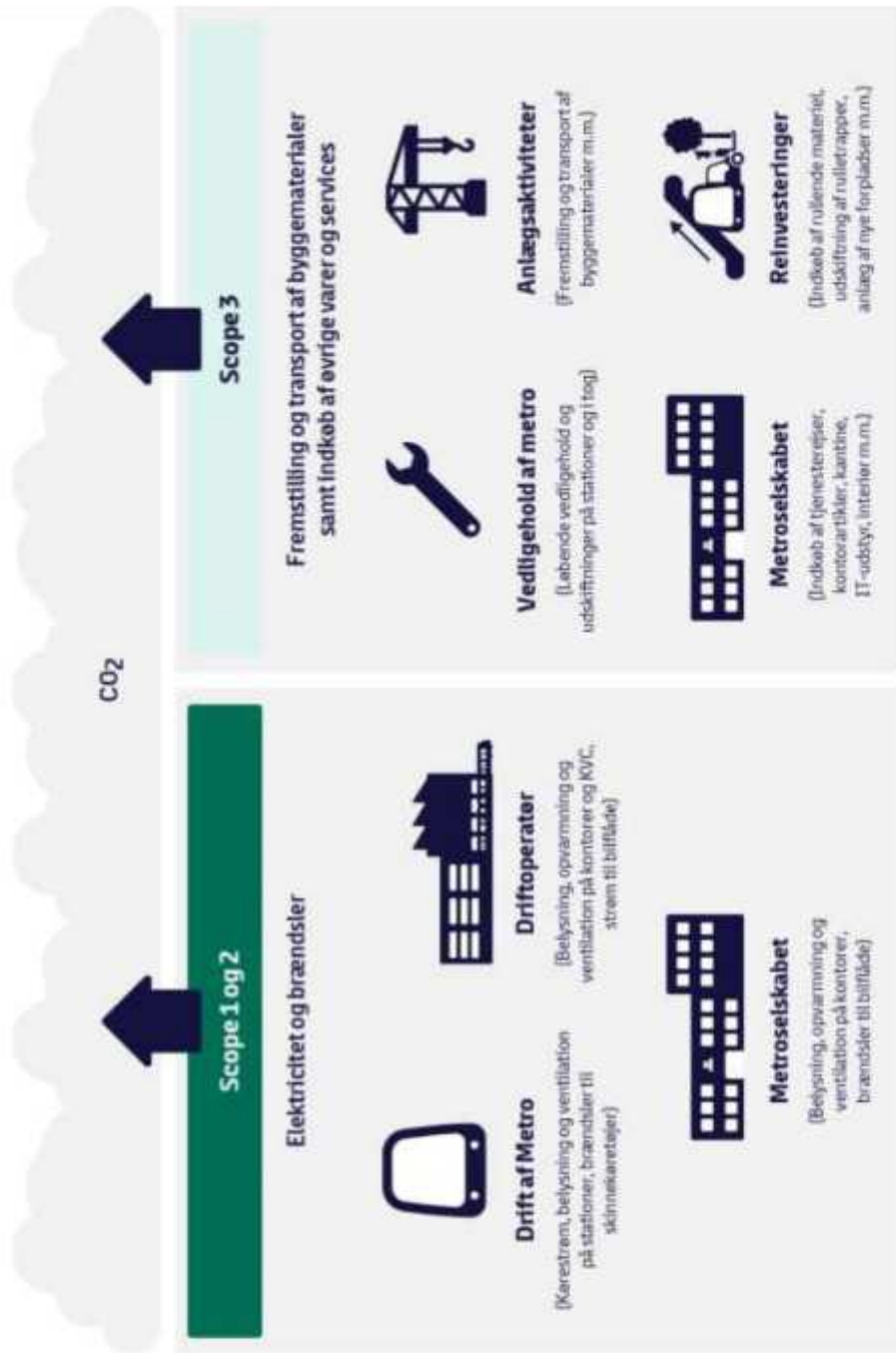


**Klimaindsats**

Selskabets indsats for at begrænse klimapåvirkningen fra driften bygger på en livscyklusligning, hvor der arbejdes for at nedbringe både de direkte kilder til CO<sub>2</sub>-udledning (betegnes scope 1 og 2) og den indirekte CO<sub>2</sub>-belastning (scope 3), der er forbundet med at producere og transportere de materialer, der bruges til at anlægge og vedligeholde Metroen.

I 2022 har Metrostikabet afsluttet tre pilotprojekter, som har potentiale til at nedbringe klimapåvirkningen fra driften. Projekterne handlede om hhv. energioptimering og nedbringelse af klimapåvirkningen relateret til forbruget af stål i vedligehold af bla. skinner. Der er afsat midler til at implementere energioptimeringsprojekterne samt at gennemføre test af nye skinnetyper udvalgte steder på M1/M2.

**CO<sub>2</sub>-udledning fra Metrostikabets aktiviteter opdelt i scopes**



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

## Investeringer i vedligeholdelse og fremtidig kapacitet

MetroSelskabet har stor fokus på at sikre, at M1/M2, som i dag er de to mest benyttede linjer, kan tage imod de mange flere passagerer, som forventes som følge af befolkningstilvæksten i hovedstadsområdet. Selvom COVID-19 på den kortere bane har betydet en langsommere vækst i passagertallet end tidligere estimeret, betyder det øgede passagertal på længere sigt, at kapacitetsforøgelse i Metroen er nødvendige. Initiativerne skal minimere antallet af passagerer, der ikke kan komme med det først afgående metrotog i myldretiden. De kapacitetsudvidende investeringer på M1/M2 i 2035 skal samlet set give mindst 55 pct. ekstra kapacitet i forhold til 2017.

### Nyt styresystem

I 2022 besluttede selskabet at indkøbe et nyt førerløst styresystem på M1/M2. Udskiftningen af styresystemet sker som led i MetroSelskabets investeringsprogram og skal sørge for en fortsat sikker og stabil drift i fremtiden. Antallet af rejser med M1/M2 vil fortsat stige – både på kort og lang sigt, og et nyt styresystem forventes at kunne sikre en fortsat stabil drift til gavn for de over 100 mio. passagerer, der årligt rejser med Metroen. Udskiftningen forventes at være implementeret omkring 2035.

### Nyt IT-system styrker Metroens reinvesteringer

For at sikre at fremtidige investeringer på M1/M2 planlægges bedst muligt, har MetroSelskabet i 2022 købt et nyt IT-system (Digital Asset Management), der gør det muligt på et databaseret grundlag at lægge planer for, hvordan selskabet laver de mest rentable reinvesteringer i fremtiden. Systemet giver et nyt grundlag for at tage mere komplekse investeringsbeslutninger, hvor både økonomi, kapacitet, kundetilfredshed, bæredygtighed og andre vigtige fokusområder kan bringes i spil. Det nye system implementeres i løbet af 2023.

### Nye tog og projekter sikrer kapacitetsudvidelsen

I januar 2022 blev der indsat otte nye tog i driften på M1/M2, hvilket svarer til ca. 20 pct. flere tog. For at mindske risikoen for driftsforstyrrelser blev de nye tog indsat i driften løbende over en periode på ca. 6 måneder. Fra sommeren 2022 indgik alle nye tog som en integreret del af den daglige drift. De nye tog er indrettet til at sikre en optimal udnyttelse af pladsen i togvognene, bl.a. med ny sædeopstilling.

I 2023 igangsættes en levetidsforlængelse og modernisering af de 34 oprindelige tog, så de også i fremtiden kan give vores passagerer en god rejseoplevelse, men også øge kapaciteten i

Metroen. Moderniseringen indebærer bl.a., at togene får ny folie, indretningen ændres, kabler og elektronik udskiftes, passagerinformationen forbedres, og at døre og gulve udskiftes. Moderniseringen vil ske løbende over de næste tre år, så driften ikke påvirkes.

Driftsættelsen af de nye tog har også betydet, at kontrol- og vedligeholdelsescenteret for M1/M2 er påbegyndt en udvidelse og et nyt trænings- og kundecenter etableres, så Metroens stewards, kontrolrumspersonale og teknikere løbende kan blive uddannet og sikre Metroens drift.

I slutningen af 2022 blev de nye sporskifter i Vanløse overdraget til drift. Anlæg af de nye sporskifter er en af de mest væsentlige forudsætninger for, at infrastrukturen er klar til drift med flere tog, da projektet muliggør, at togene hurtigere kan skifte køreretning. I løbet af 2023 vil der blive gennemført forskellige tests for at sikre, at de kan understøtte en så effektiv drift som muligt med et øget antal tog.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29





# 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:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

Byen vokser, og i takt med befolkningsudviklingen planlægger og bygger Metroselskabet mere metro i både nye og eksisterende byområder. Sydhavn og Valby bliver de første til at få glæde af mere metro i 2024, mens Ydre Nordhavn følger i 2030. I 2022 gennemførte Københavns Kommune derudover en idéfasehøring om den mulige metrolinje M5

### M4 forlænges til Sydhavn og Valby

I 2024 forventer selskabet at åbne den sydlige forlængelse af metrolinjen M4 med fem nye stationer. Den nye linje bliver koblet på M5 Cityringen og kommer til at forbinde flere bykvarterer i Valby og Sydhavn med City, Østerbro og Nordhavn. M4 Sydhavn vil betyde et stort løft af Københavns kollektive trafik, så byen bliver bundet bedre sammen med nemmere adgang til havnefronten, store boligområder og de mange virksomheder og uddannelsesinstitutioner, der skyder op på Sluseholmen, Teglholmen, Havneholmen og flere andre steder.

Anlægsarbejdet for M4 Sydhavn blev sat i gang i 2019. I 2022 blev der lagt skinner på hele strækningen, og elektriske og mekaniske systemer blev installeret i de færdigbyggede tunneler. Samtidig blev der støbt adgangstrapper samt installeret perroner, rulletrapper og andet på størstedelen af stationerne. Stationsrummene blev også mere genkendelige i løbet af året, i takt med at vægpaneler, belysning, glasvægge til at adskille perron og spor m.m. blev installeret. Arbejdet fortsætter i 2023, inden testkørslerne forventes påbegyndt i slutningen af året. Den nye metrostrækning bliver 4,5 km lang og forventes at blive brugt af ca. ni mio. passagerer om året i 2030.

Hidtil har anlægsarbejdet på M4 Sydhavn rådet de fastsatte milepæle som planlagt. Anlæg af en metro er dog afhængig af specialiseret arbejdskraft og samarbejde med entreprenører og leverandører fra det meste af verden, og i øjeblikket er branchen presset på grund af både Corona-situationen i Asien og konflikten i Ukraine. Derfor har man på bygge- og anlægsprojekter i Danmark og resten af Europa været ramt af store udfordringer med globale leverancekæder, hvilket også gælder M4. For at imødegå udfordringerne arbejder Metroselskabet tæt sammen med sine entreprenører for at tilpasse projekplanerne, så forsinkelser undgås.

### Kunsten på Sydhavn

Når de fem nye metrostationer åbner på M4 Sydhavn i 2024, bliver det første gang, at kunst bliver integreret allerede i anlægsfasen af en metrolinje. Stationerne indrettes af fire forskellige kunstnere samt en kunstnergruppe, og tanken er at skabe en 'kunstlinje', som på én gang forener sig med og supplerer Metroens velkendte design. Kunstnerne er udvalgt af Statens Kunstfond og støttet af Statens Kunstfond, Villum Fonden og Det Obelske Familiefond.

I efteråret 2022 blev kunsten bl.a. synlig på Ny Ellebjerg, da det kæmpestore astronomiske ur

Stella Nova og vægpanelerne i særlige blå nuancer blev installeret for at lede passagerernes tanker ud i himmelrummet. Kunstneren bag værket er Henrik Plenge Jakobsen.



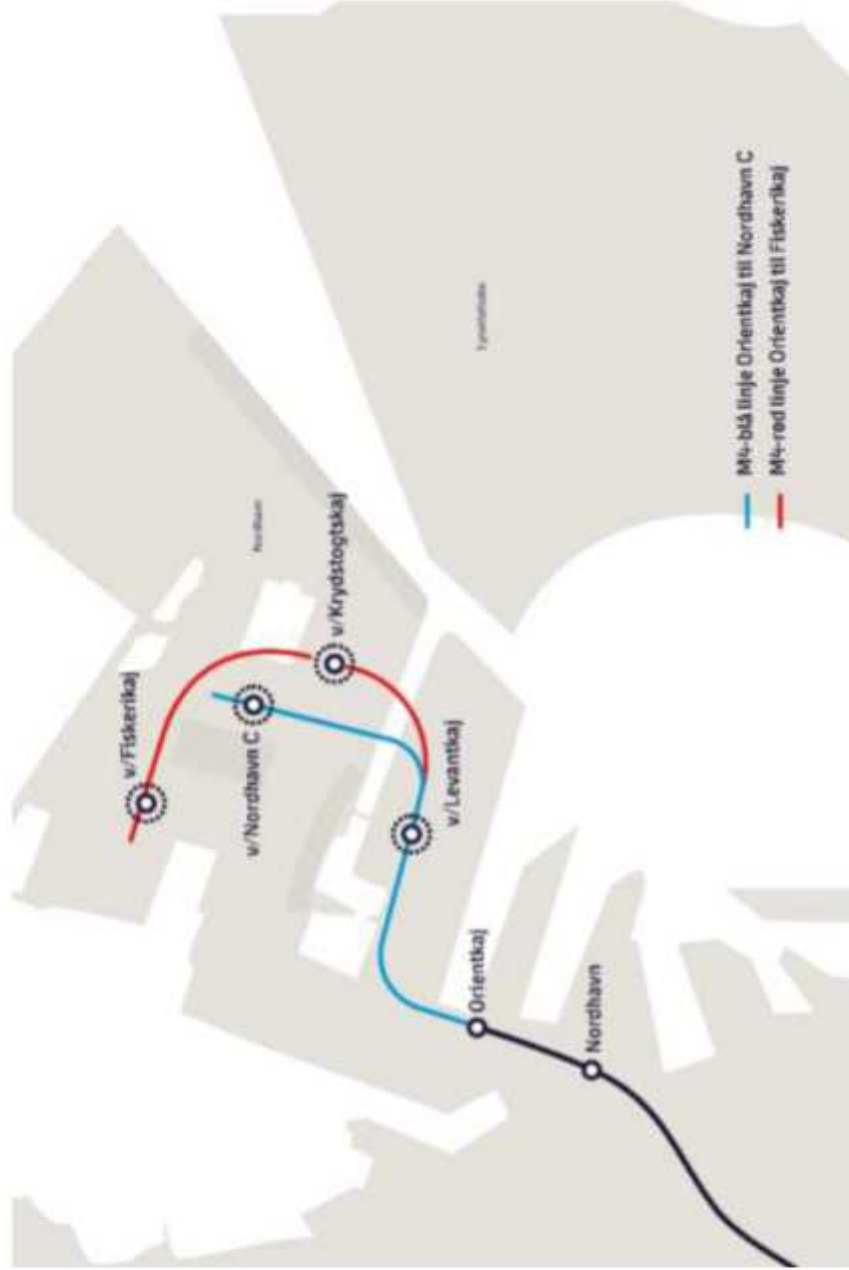
This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

## M4 forlænges til Ydre Nordhavn

Nordhavnsområdet er i fortsat udvikling, og i takt med at bydelen vokser, stiger behovet for metro til den ydre del af området. Københavns Borgerrepræsentation besluttede i slutningen af 2021 at sætte en udredning i gang af to mulige forlængelser af den eksisterende M4 til Ydre Nordhavn. Udredningen udføres af Metrosekkabet i samarbejde med Københavns Kommune og By & Havn. De øvrige ejere indgår i udredningsarbejdet som observatører. I denne udredning skal Metroen etableres som en forlængelse af højbanen ved Orientkaj Station, og udredningen bringer flere stationsmuligheder i spil. På kortet ses de to mulige linjeføringer – rød og blå linje – med tilhørende stationer.

Udredningen har særligt fokus på metroanlæggets klimaafttryk i forhold til klimaoptimeret design og anvendelse af alternative materialer. Et andet opmærksomhedspunkt er hensynet til byggeflader i Nordhavn, hvor der er høj byggeaktivitet med andre store anlægsprojekter, bl.a. planerne om Østlig Ringvej. Udredningen forventes afsluttet i sommeren 2023, hvorefter der skal tages politisk stilling til projektet. Det næste skridt bliver en undersøgelse af miljøkonsekvenserne (VVM-undersøgelse) af den besluttede linjeføring, der igen forelægges til politisk godkendelse, hvorefter metrolinjen kan anlægges. Det er i udredningen forudsat, at forlængelsen åbner i 2030 og skal betjene de ca. 35.000 beboere og 28.000 arbejdspladser, der i undersøgelsen er forudsat for Nordhavn ved fuld udbygning i 2062.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

## Idéfaseførehøring gennemført på M5

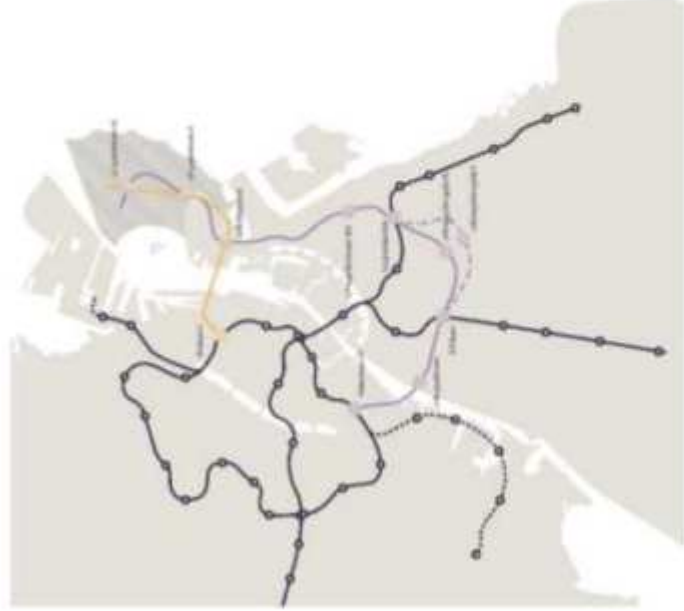
Frem mod 2050 forventes der ca. 130.000 flere københavnere, og samtidig har Københavns Kommune sat sig et ambitiøst mål om at nedbringe CO<sub>2</sub>-udslippet og antallet af biler i byen.

Mere kollektiv transport spiller en stor rolle for at nå klimamålene, og et politisk flertal i Folketinget og i Københavns Borgerrepræsentation har derfor ønsket at igangsætte arbejdet med en kommende metrolinje M5. Ønsket er en metrolinje, der kan understøtte byudviklingen i de nye områder på

Refshaleen, Lynetteholmen og Kløverparken samt betjene en række eksisterende byområder, der endnu ikke har en højklasset trafikløsning.

Det er samtidig et ønske, at den nye metrolinje kan afhjælpe de trængselsproblemer, der allerede i dag præger trafikken mellem Ansager og det øvrige København. Samtidig med at der kommer flere biler på vejene, kommer der også flere passagerer i Metroen, og hvis der ikke anlægges en ny metrolinje under havnen, vil der blive pladsmangel i det eksisterende metronet. I efteråret 2022 gennemførte Københavns Kommune og Metrosekskabet i fællesskab en idéfaseførehøring for to alternative forslag til den

kom kommende linje, kaldet M5 Orange og M5 Lilla. I forbindelse med høringen blev der holdt to velbesøgte borgermøder, hvor interesserede kunne få mere kendskab til de potentielle linjeføringer samt bidrage med forslag og input. De indkomne forslag samles nu i en hvidbog, hvorefter politikerne skal tage stilling til, om der skal anlægges en ny metrolinje, og hvilken linjeføring der i så fald skal udarbejdes. En miljøkonsekvensrapport for, når der er udført arbejdet med miljøkonsekvensrapport, vil denne blive sendt i offentlig høring.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



## København Syd – et nyt trafikknudepunkt i 2024

Når den sydlige forlængelse af metrolinjen M4 åbner i 2024, har Ny Ellebjerg Station skiftet navn til København Syd. Den bliver en af Danmarks største stationer og hovedstadens nye trafikknudepunkt med metro, tre S-togslinjer, regional- og fjertog samt mulighed for internationale tog fra Tyskland og Sverige.

Stationen bliver et nyt trafikalt samlingspunkt i København, og Metroarbejdet udvikler det trafikale knudepunkt med en metrostation og et nyt underjordisk omstigningsområde for passagerer, som skal skifte mellem de forskellige transportformer. Samtidig skabes der gode adgangsforhold fra alle dele af stationens opland, så den underjordiske station også kommer til at binde Valby bedre sammen på tværs af togsporerne. Omstigningsområdet åbner for passagerer i 2024, mens transferunnelen til Øresundssporerne og -sporene (og dermed togdrift til lufthavnen) forventes at åbne i 2025.

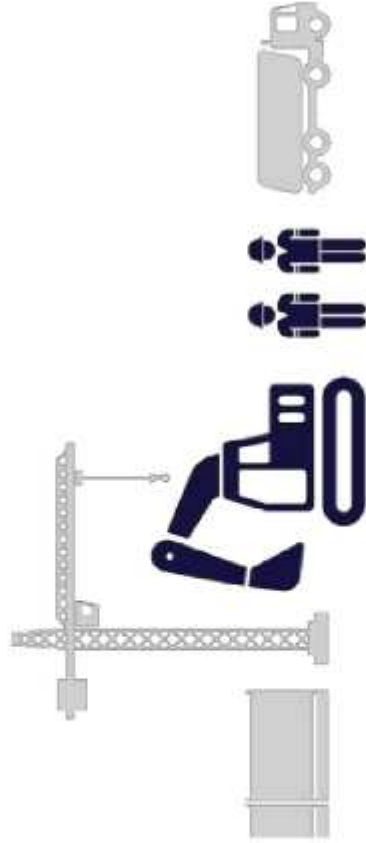
## Byudvikling ved den kommende station København Syd

Københavns og Frederiksberg kommuner samt staten indgik i 2016 en aftale om at etablere metrostationen på Ny Ellebjerg (den kommende København Syd) som en underjordisk metrostation frem for i terræn. På den måde kan Metroen en dag videreføres mod Frederiksberg og/eller Hvidovre. Som en del af aftalen om finansiering af en nedgravet metro fik

Metroarbejdet til opgave at undersøge muligheden for byudvikling ved og over den kommende station samt at udarbejde en helhedsplan for udviklingen.

Selskabet afsluttede i 2022 de tekniske undersøgelser for at afbække muligheder og udfordringer ved at bygge på arealet og over jernbanesporerne, og sidst på året blev en helhedsplankonkurrence sat i gang.

Fornud for konkurrencen gennemførte selskabet en proces, hvor interesserede borgere blev inddraget og bl.a. kunne komme med input på et offentligt dialogmøde, holdt af Københavns Kommune. Konkurrencen forventes afsluttet med en offentliggørelse af vindforslaget i sensommeren 2023.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



## Klimahensyn i anlæg og projektudvikling

I 2022 kunne selskabet konstatere, at de forventede mål inden for Innovationsprogrammets klimaaktiviteter var blevet gennemført med få undtagelser. Innovationsprogrammet blev påbegyndt i 2021, og formålet var at skabe forudsætninger for, at klimaaftrykket på drift og reinvesteringer samt projektering og anlæg af fremtidige metrolinjer bliver reduceret så meget som muligt i dialog med markedet og med inspiration udefra. Indsamler Metroelskabet idéer til design, metoder og materialer, som ikke tidligere er anvendt på Metroeni København. Ved udgangen af året var 25 tekniske forstudier gennemført eller igangsat under innovationsprogrammet, og alle indgår i den videre projektering af nye metrolinjer.

En af de aktiviteter, som udspring af programmet, var en idékonkurrence, hvor fire arkitektfirmaer gav hvert deres bud på et mere bæredygtigt arkitektonisk udtryk i fremtidens underjordiske stationer. Opgaven var at gentænke en metrostation med klimavenlighed i anlægs- og driftsfasen samt passageroplevelsen som omdrejningspunkt. Forslagene blev udstillet på Københavns Rådhus, og vil danne inspiration for udviklingen af kommende metrolinjer.

Innovationsprogrammet kører videre i 2025 med fokus på at prioritere og implementere dets tiltag yderligere i forlængelsen af M4 Nordhavn og i næste fase af M5.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



### Kontraktkrav og CO2-regnskaber i nye projekter

I 2022 udbød MetroSelskabet 3 anlægsprojekter, hvor selskabet forsøgsvis har stillet krav om reduceret klimapåvirkning. I kontrakterne stiller vi krav om, at:

- Klimaaftryk for beton og stål dokumenteres med miljøværdedeclarationer og skal leve op til grænseværdier for indlejret CO<sub>2</sub>.
- Maskiner under 2,5 ton skal være eldrevne. Til større maskiner benyttes bæredygtig heds-certificeret biodiesel (HV0100).
- Entreprenøren skal dokumentere sit forbrug af vand, el, drivmidler, materialer og produktion af affald.

### Partnerskaber om Fossilfri Byggepladser og råstoffer

Sammen med en stribe andre offentlige bygherrer indgik MetroSelskabet i 2022 i to partnerskaber, som faciliteres af Center for Offentlig Privat Innovation (CO-PI):

- *Sammen om Emissionsfri Anlægsmaskiner*, som skal munde ud i en række fælles offentlige krav til en bred vifte af anlægsmaskiner, med henblik på at sikre klarere signalgivning til markedet. Projektet bygger på en fælles behovsafdækning og markedsdialog.
- Sammen om mindre råstofforbrug, som skal undersøge mulighederne for at nedbringe forbruget af knappe naturressourcer som f.eks. grus.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



# Om Mitroselskabet



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29





Medarbejderne er grundstenen i alt, hvad MetroSelskabet foretager sig. Dydige medarbejdere er forudsætningen for idéudvikling, design, anlæg og drift af Metroens projekter. Derfor har medarbejdernes trivsel og udviklingsmuligheder høj prioritet for selskabet

MetroSelskabet er en vidensbaseret virksomhed, der løser komplekse opgaver inden for planlægning, etablering og drift af bæredygtig transport. For at kunne løfte disse opgaver er der brug for medarbejdere med en række forskellige kvalifikationer.

Kompetencemæssigt spænder medarbejderne bredt, de har en række forskellige uddannelsesmæssige baggrunde, og mange medarbejdere er specialister med meget erfaring. Cirka halvdelen af medarbejderne har en baggrund som ingeniør, konstruktør eller anden lignende teknisk uddannelse, og herudover er der en bred vifte af medarbejdere med andre akademiske eller administrative baggrunde.

#### Internationalt arbejdsmiljø

Ved udgangen af 2022 havde MetroSelskabet 300 medarbejdere, fordelt på cirka 20 nationaliteter. Derudover var der cirka 30 deltidsansatte studentermedhjælpere. Den varierede sammensætning giver et internationalt og multikulturelt arbejdsmiljø, som styrker opgaveløsningen, den interne trivsel og samarbejdet med entreprenører, operatører, myndigheder og andre interessenter.

Medarbejderantallet var i 2022 stort set på niveau med 2021 og 2020, men sammensætningen varierede lidt. Der er således de seneste år relativt flere medarbejdere, som arbejder inden for driftsområdet, i takt med at dette udgør en større del af forretningen.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

Derudover var der en stigning i antallet af specialister inden for områder som digitalisering, IT, miljø- og klimaområdet samt et øget udlån af medarbejdere til Hovedstadens Letbane.

#### Synergier med Hovedstadens Letbane

MetroSelskabet er leverandør af ressourcer til etablering af Hovedstadens Letbane, der i 2025 kommer til at køre mellem Lyngby og Ishøj. På den 28 kilometer lange rute kommer letbanen til at stoppe 29 steder og blandt andet forbinde seks S-togsstationer, to hospitaler og en lang række virksomheder og uddannelsesinstitutioner.

Hovedstadens Letbane er et selvstændigt selskab, men cirka 30 pct. af MetroSelskabets medarbejdere arbejder enten del- eller heltids for Letbanen. Medarbejderne repræsenterer et bredt uddrag af MetroSelskabets kompetencer fra design, projektering, anlæg og drift til bæredygtighed, digitalisering, sikkerhed, arbejdsmiljø, kommunikation og borgerinddragelse. Ved at MetroSelskabet og Hovedstadens Letbane deler kompetencer og erfaringer, opnår begge parter synergi og et stærkere fagligt miljø.

#### Personaleomsætning

Personaleomsætningen var i 2022 på 16 pct. sammenlignet med en personaleomsætning i 2021 på 17 pct. Niveaulet er således lidt lavere end sidste års personaleomsætning og på niveau med tallet for 2020.

Taget i betragtning af at der er historisk høj beskæftigelse og generelt stor mobilitet på det danske arbejdsmarked, samt det faktum at mange

medarbejdere uopfordret bliver kontakttet vedrørende job uden for selskabet, må det betragtes som meget tilfredsstillende, at selskabet i så høj grad har været i stand til at fastholde mange medarbejdere.

#### Sygefravær

Det gennemsnitlige antal registrerede sygedage (ekskl. langtidssyge, dvs. sygdom over 21 dage) pr. medarbejder var i 2022 på 4,9 dage. Dette er en del højere end sygefraværet i 2021, som var på 2,8 dage, og 2020, som var på tilsvarende lave niveau.

Det væsentligt lavere sygefravær i 2020 og 2021 kan givet forklares med nedlukning grundet COVID-19 i netop de to år. Mange medarbejdere arbejdede hjemme en stor del af 2020 og 2021, og dage, som ellers ville være blevet registreret som sygedage, er i stedet blevet til hjemmearbejdsdage.

At sygefraværet stiger en del i 2022, kan omvendt forklares med, at der i denne periode ikke har været COVID-19-nedlukning og hjemsendelse, men til gengæld var der relativt mange medarbejdere, som især i første kvartal 2022 var syge med COVID-19.

Der har i 2022 været seks medarbejdere, som har været langtidssyge, heraf tre med stressrelateret sygdom og tre med fysisk sygdom. Derudover har der været fire medarbejdere, som har været deltidssyge med stressrelateret sygdom.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



Antal medarbejdere  
(ekskl. studentmedarbejdere), ultimo



Kønfordeling 2020-2022

DIREKTØRGRUPPE:

40% mænd, 60% kvinder  
(2020)

50% mænd, 50% kvinder  
(2021)

40% mænd, 60% kvinder  
(2022)

ALLE LEDERE (INKL. DIREKTØRER):

57% mænd, 43% kvinder  
(2020)

60% mænd, 40% kvinder  
(2021)

57% mænd, 43% kvinder  
(2022)

ALLE ANSATTE:

58% mænd, 42% kvinder  
(2020)

58% mænd, 42% kvinder  
(2021)

57% mænd, 43% kvinder  
(2022)



Sygefravær pr. medarbejder (dage)  
(ekskl. langtidssygdom)



2,8 (2020)

2,8 (2021)

4,9 (2022)

Gennemsnitsalder (år)

45 (2020)

45 (2021)

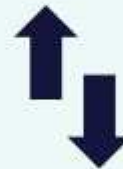
45 (2022)

Personaleomsætning (%)

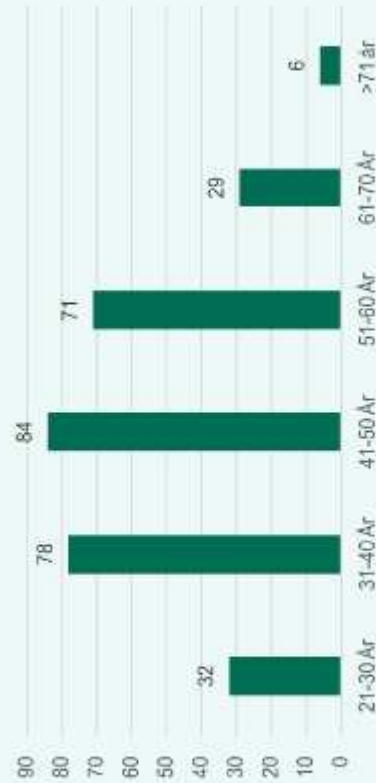
16 (2020)

17 (2021)

16 (2022)



Aldersfordeling  
(ekskl. studentmedarbejdere), ultimo 2022



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

## Sikkerhed og arbejdsmiljø

Metroselskabet fortsatte i 2022 sit målrettede arbejde med at opbygge og styrke selskabets sikkerhedskultur og arbejdsmiljø med udgangspunkt i visionen "Sikkerhed på rettespor". Selskabets uddannelsesprogram Safety Academy er fortsat en hjørnesten i indsatsen med en række sikkerhedskurser, der er afholdt for alle medarbejdere, både internt og for entreprenører og underentreprenørers medarbejdere. I år rundede selskabet 3.000 deltagere på grundkurset Safety Orientation, siden det blev indledt i 2018.

Med indgangen til 2022 besluttede bestyrelsen, at alle selskabets byggepladsledere skal være uddannet til at lede grundkurset Safety Orientation. I maj og november blev der således uddannet 24 nye sessions ledere, herunder selskabets byggepladsledere. Selskabet har derudover certificeret yderligere 11 medarbejdere i at lede hændelses- og ulykkesundersøgelser, herunder fem nøgleroller fra entreprenører.

I 2022 entreprede selskabet med nye entreprenører på M4 Sydhavns byggepladser i forbindelse med overgangen til en ny fase af projektet. Som led i at etablere en fælles sikkerhedskultur afholdt selskabet en fælles onboarding-workshop med de nye entreprenører om sikkerhed og samarbejde.

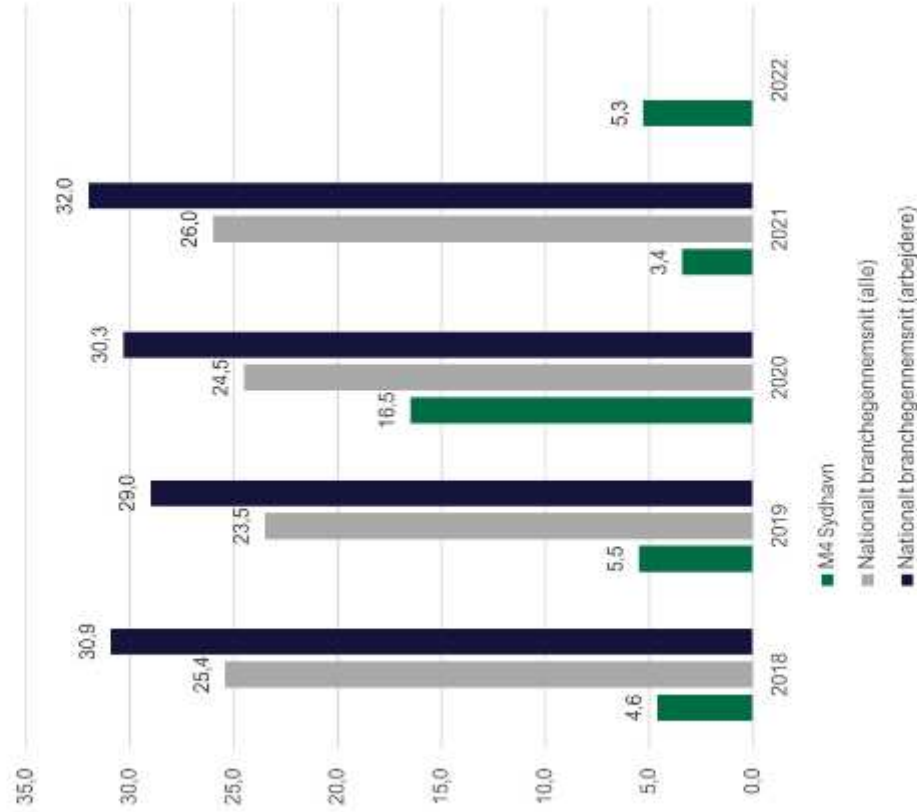
Selskabet styrkede ydermere ledelsens synlige prioritering af sikkerheden. Alle medlemmer af direktion og den øvrige ledelse fik i september 2022 et individuelt mål for, hvor mange Safety Site

Walks de skal deltage i per år/kvartal på selskabets byggepladser.

Desuden måles der hvert år på, hvordan sikkerhedskulturen opleves af alle medarbejdere, både internt og hos entreprenørerne. I 2022 svarede 89,6 pct., at de i høj eller meget høj grad oplever, at selskabet tager sikkerheden alvorligt.

Generelt opnåede selskabet i 2022 positive resultater for sikkerheden. Ulykkesfrekvensen for anlægsarbejdet på M4 Sydhavn var således 5,3. Frekvensen angiver antallet af ulykker med fravær per én mio. arbejdstimer. Til sammenligning blev gennemsnittet for arbejdere i den danske bygge- og anlægsbranche i 2021 opgjort til 32,0 og 26,0, når funktionærer inkluderes. Samlet set for hele anlægsperioden på M4 Sydhavn har projektet en ulykkesfrekvens på 7,5.

### Ulykkesfrekvens på M4 Sydhavn



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



## Digitalisering

Metrosekskabet har de senere år arbejdet med et ambitiøst digitaliseringsprogram. Med den ny forretningsstrategi for 2023-2026 lægges der op til en forstærket indsats, hvor der skal iværksættes og ibrugtages en række nye digitaliseringsprojekter ud over de projekter, der allerede er i gang.

Ved udgangen af 2022 havde alle projekter i digitaliseringsprogrammet enten implementeret software eller var i gang med dette. Det var en vigtig milepæl for programmet.

De systemer, som Metrosekskabet har anskaffet, indeholder kimen til forbedringer på en lang række områder. Der er blandt andet indkøbt en platform til samarbejde og udvikling af nye anlægsprojekter i et Building Information Modeling-miljø (BIM). Det vil på sigt give sekskabet mulighed for at arbejde langt mere effektivt både med sikkerhed, økonomistyring, anlægsdesign og mange andre anlægsrelaterede opgaver, der udføres i samarbejde med rådgivere og entreprenører. Systemet blev i 2022 sat i drift på flere pilotprojekter.

Sekskabet har ligeledes gjort sig klar til de nye krav i Ledningsregisterloven, der gælder fra 2023, og er således klar til at sætte strøm til sekskabets første softwarerobot, der skal kunne håndtere lovens nye krav. Der er også foretaget en større investering i et nyt og væsentligt udvidet GIS-miljø, der skal kunne bruges bredt i Metrosekskabet, dvs. både i udviklingsfasen af nye anlæg, i anlægsfasen og på længere sigt også i driftsfasen.

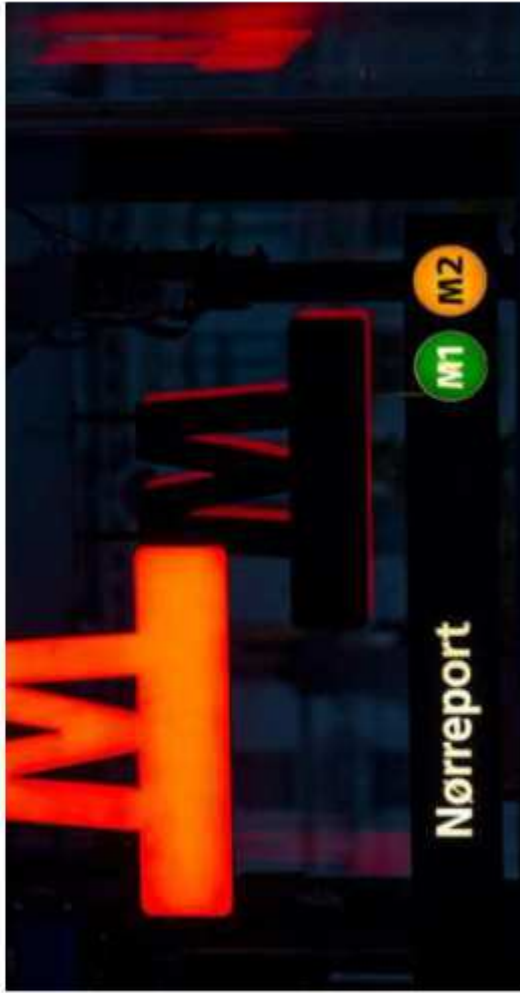
Sekskabet har derudover også fokus på at effektivisere vedligeholdelsen og reinvesteringerne i Metroen i drift, og sekskabet har derfor indgået en aftale om indkøb af et investeringsværktøj, der kan medvirke til at effektivisere fremtidens indkøb og gøre dette langt mere databaseret. Desuden er der som en naturlig del af at være en videnstung organisation fokus på effektivt at understøtte sekskabets mange dokument- og arbejdsgange. Disse kan understøttes med digitale løsninger, der øger mulighederne for vidensdeling og kvalitet i arbejdet.

Det planlægges at implementere sekskabets nye elektroniske sags- og dokumenthåndterings-system i første halvår af 2023.

Sidst, men ikke mindst, har Metrosekskabet i 2022 dannet et informationssikkerhedsudvalg, der har til opgave at overvåge trusselsilledet og at sikre, at sekskabet fortsat arbejder frem mod en bedre cybersikkerhed. Der er taget en række sikkerhedsinitiativer. Initiativerne omhandler indkøb af ny hardware, ændring af interne arbejdsgange, opmærksomheds træning mv. Sekskabet har derudover besluttet at følge kravene til statslige myndigheder om at følge ISO 27001-standarden, som er udviklet af Digitaliseringsstyrelsen.

### Dataetik

Metrosekskabets arbejde med øget digitalisering og dermed øget brug af data drejnte beslutninger der giver anledning til overvejelser om brugen af data, jf. kravet i årsregnskabsloven om en dataetisk politik. Metrosekskabet har ikke udarbejdet en dataetisk politik, da det er



sekskabets vurdering, at det ikke er aktuelt på nuværende tidspunkt. Metrosekskabet overvejer løbende et eventuelt behov for en dataetisk politik.

En stor del af sekskabets brug af data omhandler data om fysiske størrelser, processer og leverancer til drift af metro eller anlæg. Heri behandles der ikke forhold mellem teknologier og personer. I andre dele af sekskabet håndterer og anvender sekskabet data om bl.a. passagerer til analyser af bedre kundebejning. Sekskabet har blandt andet etableret en Data Lake for at øge brugen af data i analyser. Analyser om kunder foregår i dag ikke ved brug af algoritmer eller softwarebotter. På den baggrund er det vurderet, at der er et begrænset behov for etiske vurderinger.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



# Økonomi



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



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

## Resultat

Årets resultat før af- og nedskrivninger udgjorde 41 mio. kr. i 2022, hvilket er 220 mio. kr. bedre end forventet i budget 2022. Det skyldes primært højere passagerindtægter som følge af flere passagerer end forventet, idet Metroen i 2022 havde 108 mio. passagerer i forhold til forventet 91 mio. Selskabets gennemsnitlige indtægt pr. passager på 11,00 kr. var i overensstemmelse med forventningen.

Resultatet i 2022 er påvirket af, at det er første år efter COVID-19, hvor selskabet ikke er blevet kompenseret for pandemien konsekvenser for passagerindtægterne. Til trods for at selskabets overskud således er faldet i forhold til tidligere år, har selskabet med overskuddet på 41 mio. kr. og en overskudsgrad på 2 pct. overgået budgettet med 220 mio. kr. Selskabets udvikling har været bedre end forventet, og resultatet for 2022 vurderes på den baggrund at være tilfredsstillende.

Selskabets samlede indtægter i 2022 udgjorde 1.670 mio. kr., heraf 1.245 mio. kr. fra salg af billetter (takstfællesskabet) og 230 mio. kr. fra udlejning af Metroen til driftsoperatørerne. Derudover udgjorde værdi af eget arbejde 127 mio. kr. og andre driftsindtægter 67 mio. kr.

Udvikling i resultat før af- og nedskrivninger samt takstindtægter (korrigeret for engangsindegtægter) 2012-2022



Note: Tallene for 2014 er reguleret for engangsindegtægt på 45 mio. kr. vedrørende afsluttet voldgiftssag

■ Udvikling i resultat før af- og nedskrivninger ■ Metroens takstindtægter



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



Selskabets omkostninger udgjorde 1.628 mio. kr. i 2022, heraf 1.356 mio. kr. vedrørende omkostninger til betaling af operatørene for drift og vedligeholdelse af Metroen, kontraktstyring mv. Derudover består selskabets omkostninger af personaleomkostninger på 247 mio. kr. og andre eksterne omkostninger på 46 mio. kr.

Af- og nedskrivninger udgjorde i alt 3.197 mio. kr. i 2022, hvoraf afskrivninger vedrørende Metroen i drift udgjorde 400 mio. kr., og nedskrivninger vedrørende anlæg af Metro udgjorde 2.797 mio. kr. Nedskrivningen på 2.797 mio. kr. skyldes rente- og inflationsudviklingen i 2022. Af- og nedskrivningen er alene en regnskabsmæssig registrering, som ikke har nogen likviditetsmæssig virkning.

Årets resultat før finansielle poster udgjorde herefter et underskud på 3.156 mio. kr. Finansielle poster omfatter renteindtægter på 510 mio. kr. og renteudgifter på 1.178 mio. kr. Resultatet før markedsværdiregulering udgjorde herefter et underskud på 3.824 mio. kr. Markedsværdireguleringen, der primært kan henføres til selskabets finansielle aftaler om renteaftækning, udgjorde en indtægt på 7.682 mio. kr. og skyldes primært den højere rente i 2022 end i 2021. Afdækningen 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 3.858 mio. kr.

Årets regnskabsmæssige resultat blev tillagt egenkapitalen, der blev positiv og udgjorde 1.413 mio. kr. Selskabets korrigerede egenkapital, det vil sige eksklusive markedsværdireguleringer, udgjorde 1.366 mio. kr. ultimo 2022.

### Værdien af Metroen

Den regnskabsmæssige værdi af den samlede Metro gennemgås årligt for at afgøre, om der er indikationer på værdiforringelse. Genindvindingsværdien beregnes samlet for den idriftsatte Metro og M4 Sydhavn, da disse vil udgøre en samlet pengestrømsfrembringende enhed. De fremtidige pengestrømme, der indgår i kapitalværdien, er baseret på selskabets gældende langfristsbudget og dets indarbejdede forventninger, jf. bilag B1 ledelsesberetningen, samt forventningerne til renteniveauet. Ved opgørelsen af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi. Ultimo 2022 var kapitalværdien lavere end den bogførte værdi, hvorfor aktivets værdi er blevet nedskrevet primært som følge af ændringen i rente- og inflationsniveauet i 2022.

### Gældens markedsværdi

Det nuværende renteniveau afspejles desuden i opgørelsen af markedsværdien af selskabets gæld og indgæde afledte finansielle instrumenter til sikring af renterisikoen på selskabets nuværende og fremtidige gæld. Her har selskabet blandt andet aftaler om renteaftækning 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 gældsudvikling. På samme måde som ved værdiansættelsen af Metroen falder den regnskabsmæssige markedsværdi af gælden, når renteniveauet stiger.

### 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 bruges forskellige renter (f.eks. lang-/kortsigtet rente og fast-/inflationsafhængig-/variabel rente) på posterne. Ikke desto mindre vil anvendelsen af aktuelle renteniveauer ved værdiansættelserne af såvel Metroen som gælden samlet virke stabiliserende for udsving i selskabets egenkapital.

Metroselskabet er et interentselskab, hvor ejerne hæfter 100 pct. for selskabet. En eventuel negativ egenkapital i selskabet medfører ikke behov for yderligere indskud fra ejerne, da Metroselskabet fortsat kan servicere sin gæld som planlagt.



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

Document ID:  
2DDEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29





### Investering i Metroen

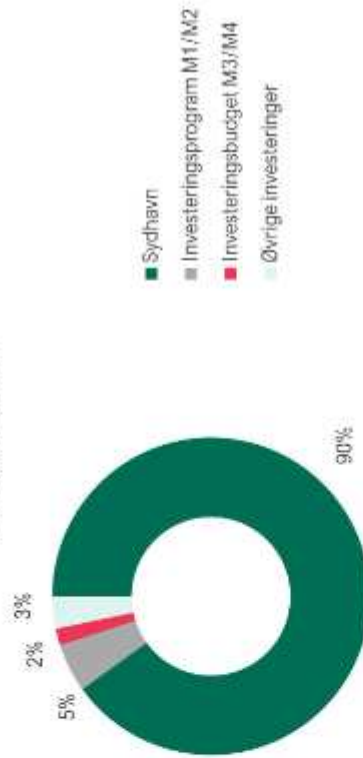
I 2022 blev der samlet set afholdt investeringer til Metroen og nye anlæg på 1.430 mio. kr. 1.288 mio. kr. vedrørte anlægget af M4 Sydhavn, 71 mio. kr. vedrørte kapacitetsudvidelser og vedligehold på M1/M2, og 72 mio. kr. vedrørte investeringer i M3/M4 og øvrige investeringer i Metroen.

Det samlede anlægsbudget for M4 Sydhavn på 10,2 mia. kr. inkl. korrektionsreserve (2023-priser) er baseret på indgåede anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet. Det er forudsat, at M4 Sydhavn åbner i 2024. Pr. 31. december 2022 var der afholdt omkostninger og investeringer på 6,5 mia. kr. på projektet.

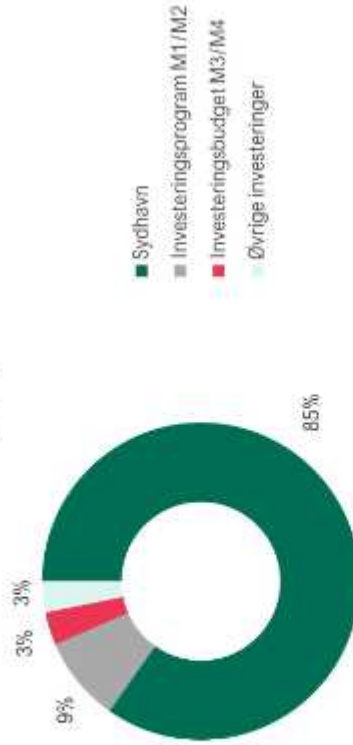
Investeringstilbud igangværende anlæg			
Alle tal i mio. kr.	Investeringer i 2022	Investeringer pr. 31. dec. 2022	Samlet investeringsbudget
Sydhavn <sup>1</sup>	1.288	6.484	10.161
Investeringsprogram M1/M2	71	665	2.412
Investeringsbudget M3/M4	25	258	377
Øvrige investeringer i Metro	47	242	865
<b>I alt</b>	<b>1.450</b>	<b>7.648</b>	<b>13.815</b>

<sup>1</sup> Inkl. korrektionsreserver

Årets investeringer i 2022 fordelt på igangværende anlægsprojekter



Samlet investering pr. 31. 12. 2022 fordelt på igangværende anlægsprojekter



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

Document ID:  
2DDEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



### Kapitalforhold og langtidsekonomi

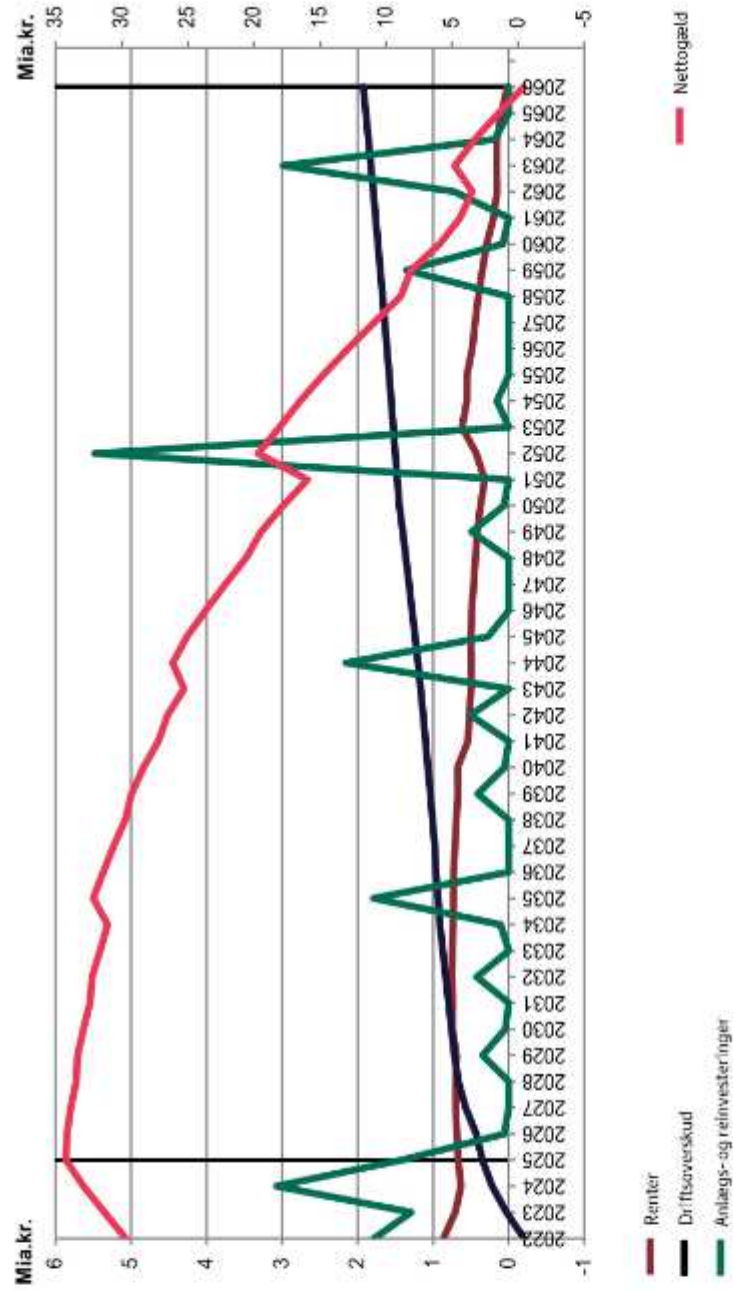
I forbindelse med selskabets budgetlægning for 2023 er der udarbejdet et opdateret langtidsbudget, som viser forventningerne til den økonomiske udvikling i selskabet. Det opdaterede langtidsbudget viser, at selskabets nettogæld forventes at nå sit maksimum i 2025, hvor den forventes at udgøre ca. 34,2 mia. kr. (i løbende priser og inkl. renter). Herefter vil overskuddet fra driften af Metroen indebære, at der vil blive afdraget på gælden. Gælden forventes at være tilbagebetalt i 2066. Tilbagebetalingstiden er dermed forlænget med fire år i forhold til det tidligere langtidsbudget som følge af rente- og inflationsforventningerne. I langtidsbudgettet er anvendt Finansministeriets forventninger. Heri er forventningerne til renten i perioden frem til 2048 steget i forhold til tidligere, mens inflationsforventningerne er faldet i forhold til tidligere forventet, hvilket samlet har den nævnte negative indflydelse på selskabets langtidsbudget og tilbagebetalingstiden. Der må løbende forventes udsving i budgettet og tilbagebetalingstiden som følge af ændringer i Finansministeriets rente- og inflationsforventninger, og den aktuelle forlængelse giver ikke anledning til yderligere overvejelser i forhold til selskabets samlede økonomi på nuværende tidspunkt.

Langtidsbudgettet er baseret på en række forudsætninger vedrørende renteutvikling, passagerial, indlægter pr. passager mv. og er derfor 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 Metrosekskabet.

Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune hæfter som interessenter direkte, ubetinget og solidarisk for alle Metrosekskabets

forpligtelser, herunder for de lån, som Metrosekskabet har optaget. På grund af statens solidariske hæftelse er Metrosekskabet 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 Metrosekskabet mulighed





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

## Mål- og nøgletal

Transportministeriet har udarbejdet et strategisk ejerskabsdokument, der blandt andet indeholder ønsker om en række mål- og nøgletal. Afskaffelsen af den såkaldte dobbelt faktormodel pr. 1. januar 2021 indebærer et fald i Metrosekskabets taksindtægter og dermed dets resultat, alt andet lige. Transportministeriet opdaterede i maj 2022 ejerskabsdokumentet, hvor der bl.a. er indsat et nyt måltal, "Driftsomkostninger pr. passager".

Ændringen i nøgletallene overskudsgrad, driftsoverskud pr. passager og driftsomkostninger pr. passager skyldes primært, at resultatet i 2022 er påvirket af, at det er første år efter COVID-19, hvor selskabet ikke er blevet kompenseret for pandemiens konsekvenser.

Overskudsgraden udgjorde 2 pct. for 2022 mod 22 pct. i 2021. Overskudsgraden forventes på længere sigt (10 år) at ligge på mellem 20 pct. og 25 pct.

Driftsoverskud pr. passager udgjorde 0,40 kr. for 2022 mod 2,80 kr. i 2021. Driftsoverskud pr. passager forventes på længere sigt (10 år) at være 4 kr.

Mål- og nøgletal	2018	2019	2020	2021	2022
Overskudsgrad	9%	13%	15%	22%	2%
Driftsoverskud pr. passager	1,9	3,0	2,0	2,8	0,4
Driftsomkostninger pr. passager	8,9	8,8	8,4	7,8	10,3
Rentetækningsgrad	0,4	0,7	0,7	1,0	0,1

### Note:

Nøgletallene er tilpasset for perioden 2018-2020 i forhold til afskaffelse af dobbeltfaktormodellen, ligesom nøgletallene for 2020 og 2021 tager højde for kompensation som følge af COVID-19.

Nøgletallene er således sammenlignelige over perioden.

Overskudsgrad: EBITDA divideret med indtægter i alt

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

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

Rentetækningsgrad: EBITDA divideret med finansielle poster

Driftsomkostninger pr. passager udgjorde 10,3 kr. for 2022 mod 7,8 kr. i 2021. Driftsomkostninger pr. passager forventes på længere sigt (10 år) at være 8 kr.

Rentetækningsgraden udgjorde 0,1 for 2022 i forhold til 1,0 i 2021, hvilket betyder, at selskabets finansielle omkostninger i disse år er væsentligt større end selskabets driftsoverskud. Rentetækningsgraden forventes på lang sigt at være på 1,5. I anlægsfasen og en indledende årrække af driften vil rentetækningsgraden dog være mindre, da de finansielle omkostninger som

følge af lånoptagelse vil være større end driftsoverskuddet fra Metroens drift.

### Voidgiftssager mv.

Metrosekskabets anlægsentreprenør på M3 Cityringen, CMT, fremsendte i januar 2020 sin slutregning. Den indeholdt krav på i alt ca. 6 mia. kr. Heraf vedrørte ca. 3,1 mia. kr. krav, hvor der er et betalingsmaksimum på ca. 1,8 mia. kr. De resterende ca. 2,9 mia. kr. omfatter krav med et betalingsmaksimum på ca. 56 mio. kr. Kravene er indbragt for Voidgiftsretten.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



I overensstemmelse med kontrakten gennemførte CMT og Metroselskabet herefter en forhandling om CMT's krav.

I den endnu verserende voldgiftssag afgav Metroselskabet i oktober 2020 sit første svarskrift med påstand om frifindelse. Selskabet indstillede heri, at Voldgiftsretten afviste CMT's krav. I april 2021 indleverede CMT et nyt klageskrift til Voldgiftsretten vedrørende de krav, som CMT løbende har rejst efter indgåelse af aftale i marts 2017 og i forbindelse med deres fremsendte slutregning. Metroselskabets svarskrift hertil blev sendt til Voldgiftsretten i juni 2022. Det er fortsat Metroselskabet og dets advokaters vurdering, at CMT's krav i voldgiftssagen i al væsentlighed må afvises og derfor – med forbehold for sædvanlig procesrisiko – ikke giver grundlag for ekstrebetaling til CMT.

#### Forretningssange i forbindelse med regnskabsafreggelse og anvendelse af IT

Metroselskabets bestyrelse har fastlagt de overordnede procedurer og kontroller på de væsentligste områder i relation til regnskabsafreggelsen. 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 2023

Selskabet har for 2023 budgetteret med et ambitiøst mål om 130 mio. passagerer, hvilket er en stigning på ca. 22 mio. i forhold til 2022, hvor antallet var ca. 108 mio.

Selskabets takstindtægter er budgetteret til 1.533 mio. kr. og resultat før af- og nedskrivninger til et overskud på ca. 80 mio. kr.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



## Hoved- og nøgletal

Alle tal i mio. kr.	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Årets nettoomsætning	1.125	1.301	1.294	1.473	1.519	1.492	1.945	1.936	1.754	1.670
<b>Resultat før af- og nedskrivninger</b>	<b>216</b>	<b>288</b>	<b>240</b>	<b>291</b>	<b>320</b>	<b>292</b>	<b>436</b>	<b>524</b>	<b>381</b>	<b>41</b>
Af- og nedskrivninger	-484	-2.392	-3.531	-708	-567	215	-516	-1.430	-12.657	-3.197
Resultat før finansielle poster	-267	-2.104	-3.291	-417	-247	507	-81	-906	-12.275	-3.156
Finansielle poster	-64	-149	-229	-337	-363	-322	-325	-330	-380	-668
Resultat før markedsværdiregulering	-331	-2.254	-3.520	-754	-610	184	-406	-1.236	-12.656	-3.824
Markedsværdiregulering	2.138	-3.712	825	-1.562	695	-143	-2.175	-1.538	931	7.682
Årets resultat	1.807	-5.966	-2.695	-2.316	85	42	-2.581	-2.775	-11.725	3.858
Balancesum	12.633	15.933	17.308	23.270	24.851	30.380	38.771	41.210	41.532	36.608
Årets investering i metro	3.170	3.420	3.842	4.654	2.875	3.392	3.616	2.207	1.812	1.450
Langfristet gæld	7.345	12.900	13.287	22.895	22.078	27.696	37.555	41.755	37.806	30.326
Egenkapital	3.744	-87	737	-1.579	-1.495	-1.007	-3.347	-5.639	-2.446	1.413
<b>Korrigeret egenkapital</b>	<b>4.700</b>	<b>4.581</b>	<b>4.580</b>	<b>3.825</b>	<b>3.215</b>	<b>3.846</b>	<b>3.680</b>	<b>2.927</b>	<b>5.190</b>	<b>1.366</b>
Solidskudsgrad	30%	-1%	4%	-7%	-6%	-3%	-9%	-14%	-6%	4%
Korrigeret solidskudsgrad	37%	29%	26%	16%	13%	13%	9%	7%	12%	4%
Overskudsgrad	19%	22%	19%	20%	21%	20%	22%	27%	22%	2%
Overskudsgrad af metrodrift	22%	25%	22%	23%	25%	23%	26%	31%	24%	3%
Afkastgrad	2%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0%
Antal passagerer (mio.)	55	56	57	61	63	64,7	79	63,7	73,4	107,9
Antal medarbejdere (ultimo)	242	274	289	325	330	338	332	333	324	339

Note: Korrigeret solidskudsgrad = kapitalindekstændende ekskl. markedsværdiregulering x 100 / samlede aktiver. Som følge af afskaffelse af dobbeltfaktormodellen pr. 1. januar 2021 er hoved- og nøgletal for 2021-2022 ikke direkte sammenlignelige med perioden fra 2021-2020.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



# Risikostyring



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

Selskabet havde i 2022 særligt fokus på effekterne af krigen i Ukraine, der påvirkede den allerede udfordrede markedssituation bl.a. pga. effekterne af COVID-19, mangel på kvalificeret arbejdskraft og udfordrede globale forsyningskæder

#### 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 risikospønering fra alle selskabets aktiviteter. Selskabets ledelse udarbejder på det grundlag et risikobillede/overblik, der indeholder selskabets samlede risikospønering og aktiviteter. Dette risikobillede/overblik forelægges for bestyrelsens risikokomite og derefter for den samlede bestyrelse. På kvartalsmøder med selskabets ejere rapporterer ledelsen om selskabets risikospønering ud fra bestyrelsens behandling af denne. For at sikre at risici forebygges, håndteres og rapporteres under de enkelte fagområder, er der i organisationen udpeget en risikoejer til hver identificeret risiko. For selskabets store projekter, herunder M4 Sydhavn, er der opbygget en proces for risikostyring specielt tilpasset projektets karakter. Denne proces involverer entreprenører og sikrer, at risici håndteres, hvor det er mest hensigtsmæssigt.

#### Væsentlige risici i 2022 og afledte initiativer

Ruslands invasion af Ukraine i februar 2022 har haft en række afledte effekter på selskabets aktiviteter, herunder på M4 Sydhavn, hvor krigen

har påvirket et allerede udfordret verdensmarked for både mandskab, materialer og materiel. Udover at sikre leverandørkæder i forhold til at undgå brud på internationale sanktioner, så er entreprenørernes arbejdsplaner blevet tilpasset i forhold til faktisk tilgængelige leverancer og ressourcer for at kunne holde tidsplanen gennem 2022.

De afledte effekter af krigen i Ukraine har også påvirket risikoprofilen for selskabets drift i forbindelse med myndighedernes varsler om potentielt behov for kontrollerede strømafbrydelser (brownouts) og uplanlagte længerevarende strømafbrydelser (blackouts). Som risikonedsettende tiltag har selskabet været i tæt dialog med operatøren i forhold til at efterse beredskabsmateriellet og de gældende procedurer for håndtering af strømudfald i tilfælde af strømafbrydelser.

Den globale stigning i cybertrusler og det deraf afledte behov for eget IT-sikkerhed betød, at selskabet fortsatte indsatsen for at styrke IT-sikkerheden både i forhold til selskabets IT-systemer og de operationelle OT-systemer.

Selskabet overvåger løbende ekstreme klimahændelser, som kan true infrastrukturen. Selskabet har i 2022 igangsat flere risikonedsettende tiltag, der er nødvendige for at

sikre selskabets anlæg på lang sigt. Samtidigt indgår selskabet i en arbejdsgruppe med andre infrastruktorejere for at undersøge muligheden for en fælles stormflodssikring af København.

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

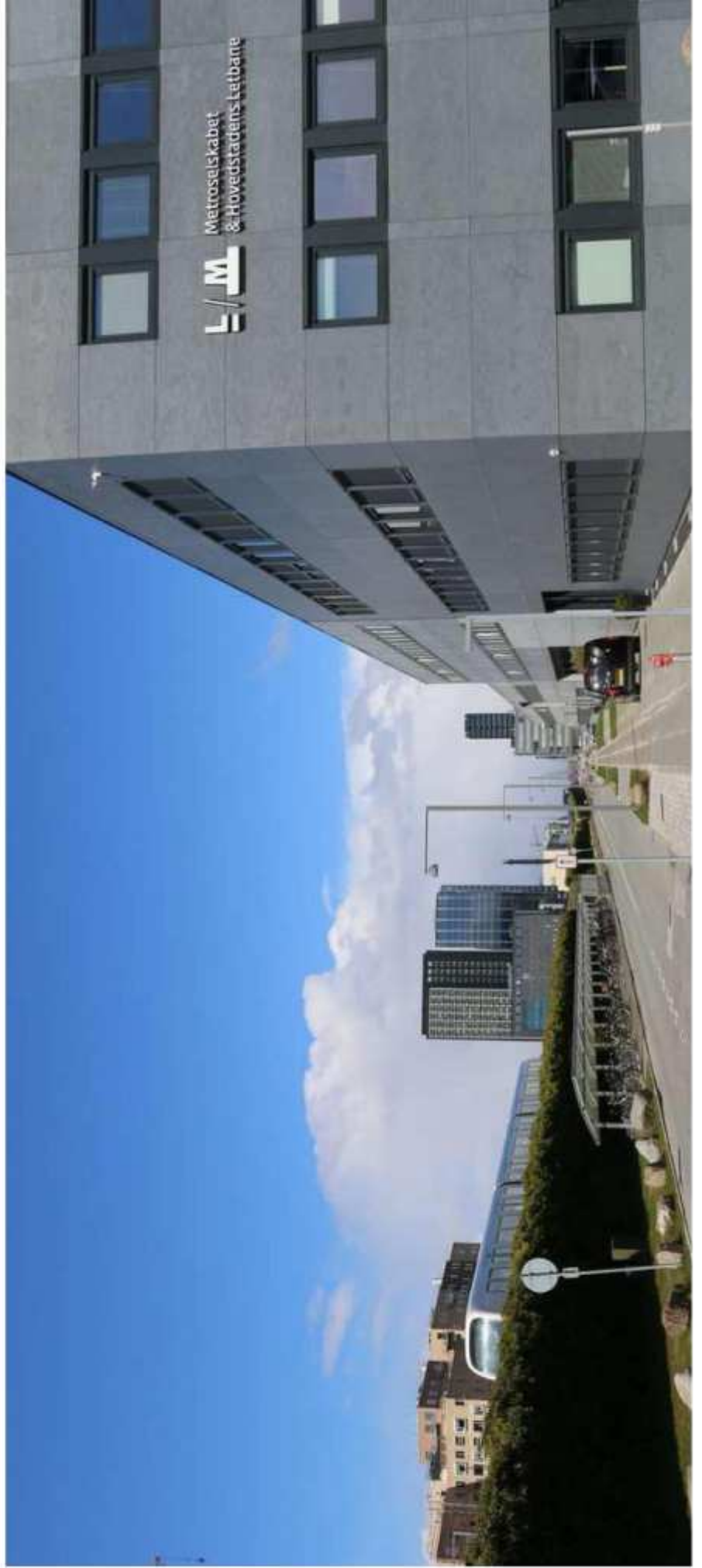


This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



# Compliance



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29





## Ejerforhold

Metrosekskabet er stiftet pr. 1. januar 2007 med hjemmel i lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metrosekskabet 1/5 og Arealudviklingssekskabet 1/5.

Metrosekskabet drives på et forretningsmæssigt grundlag og skal bl.a. stå for drift og vedligehold af og sikre reinvesteringer i den samlede metro. Herudover skal sekskabet varetage projektering, udbygning og anlæg af metro i København og på Frederiksberg. Metrosekskabet stiller desuden de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetagelse af Hovedstadens Letbane 1/5 virksomhed.

Metrosekskabet kan drive anden virksomhed, der har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med metroaktiviteterne. Det betyder ifl. udviklingsrådet omkring Ny Ellebjerg Station, at sekskabet – som fastlagt i kapitel 3 c i lov om en Cityring – bl.a. kan udnytte byggeretten over banarealet og udvikle området med de nødvendige ejendomsretlige dispositioner.

## Ejerforhold

Metrosekskabet er et interresselskab og ejes af staten ved transportministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Bestyrelsen er sekskabets øverste ledelse og har ansvaret for, at Metrosekskabet opfylder de formål, lovgivningen har opstillet. Bestyrelsen ansætter direktionen, som er daglig ansvarlig for sekskabets virksomhed, og som ansætter de fornødne 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 sekskabets medarbejdere to medlemmer til bestyrelsen.

I 2022 blev der afholdt ni møder i bestyrelsen og tre møder i revisionskomiteén, tre møder og et seminar i risikokomiteén samt et møde i vederlagskomiteén.



■ Staten ■ Københavns Kommune ■ Frederiksberg Kommune



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



## Metroselskabets bestyrelse 2022



**Jørn Neergaard  
Larsen**  
f. 1949

Tiltråd 12. januar 2017  
Valgperiode udløber senest 30. april 2025  
Formand for bestyrelsen  
Formand for risikokomiteén  
Formand for vederlagskomiteén  
Udpeget af staten v/transportministeren  
Vederlag for 2022: 511.000 kr.



**Jonas Bjørn Jensen**  
f. 1986

Tiltråd 6. maj 2022  
Valgperiode udløber 31. december 2025  
Næstformand  
Medlem af risikokomiteén  
Medlem af vederlagskomiteén  
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation  
Udpeget af Københavns Kommune  
Vederlag for 2022: 239.500 kr.



**Michael Vindfeldt**  
f. 1981

Tiltråd 1. januar 2022  
Valgperiode udløber 31. december 2025  
Næstformand  
Medlem af risikokomiteén  
Medlem af revisionskomiteén  
Medlem af vederlagskomiteén  
Borgmester i Frederiksberg Kommune  
Udpeget af Frederiksberg Kommune  
Vederlag for 2022: 366.000 kr.



**Birgitte Brinch  
Madsen**  
f. 1963

Tiltråd 1. april 2014  
Valgperiode udløber senest 30. april 2026  
Bestyrelsesmedlem  
Formand for revisionskomiteén  
Medlem af vederlagskomiteén  
Direktør  
Udpeget af staten v/transportministeren  
Vederlag for 2022: 242.000 kr.

Tillidshverv  
- Medlem af Økonomiudvalget  
- Medlem af Kultur- og Fritidsudvalget  
- Medlem af bestyrelse og repræsentantskab i Trykhedsgruppen smba

Tillidshverv  
- Næstformand i Hovedstadens Beredskab  
- Lokalerådet for Frederiksberg  
- Kredsrådet for Københavns Politi  
- KL's repræsentantskab  
- KL's Klima og Miljøudvalg  
- Arbejdernes Landsbank, det rådgivende repræsentantskab

Tillidshverv  
- Bestyrelsesformand i Oreco A/S  
- Bestyrelsesformand i RUM A/S  
- Bestyrelsesformand i DELPRO A/S  
- Bestyrelsesnæstformand i DETF A/S  
- Bestyrelsesmedlem i Holte Fjernvarme a.m.b.a.  
- Bestyrelsesmedlem i Investeringsforeningen Danske Invest og tilhørende fonde  
- Bestyrelsesmedlem i John Wood plc.  
- Bestyrelsesmedlem i Arkil Holding  
- Bestyrelsesmedlem i Hovedstadens Letbane  
- Bestyrelsesmedlem i Milton Huse A/S



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



**Harald Børsting**  
f. 1952

Tiltrådt 1. april 2014.  
Valgperiode udløber senest 30. april 2026  
Bestyrelsesmedlem

Udpeget af staten v/transportministeren  
Vederlag for 2022: 138.000 kr.

Tillidshverv  
- Bestyrelsesmedlem i Refshaleøens Holding  
- Bestyrelsesmedlem i Refshaleøens  
Ejendomsselskab



**Helle Bonnesen**  
f. 1963

Tiltrådt 1. januar 2022  
Valgperiode udløber 31. december 2025  
Bestyrelsesmedlem  
Medlem af revisionskomiteen

Udpeget af Københavns Kommune  
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation  
Vederlag for 2022: 173.000 kr.

Tillidshverv  
- Medlem af Teknik- og Miljøudvalget  
- Medlem af Beskæftigelses- og  
Integrationsudvalget  
- Medlem af Regionsrådet i Region Hovedstaden  
fra til 15. november 2022  
- Medlem af Folketinget fra 1. november 2022



**Troels Christian  
Jakobsen**  
f. 1969

Tiltrådt 6. maj 2021  
Valgperiode udløber 31. december 2025  
Bestyrelsesmedlem

Udpeget af Københavns Kommune  
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation  
Vederlag for 2022: 138.000 kr.

Tillidshverv  
- Medlem af Teknik- og Miljøudvalget  
- Medlem af bestyrelsen for ARC



**Kirsten Eijena  
Thomsen**  
f. 1970

Tiltrådt 12. februar 2021  
Valgperiode udløber 31. december 2025  
Bestyrelsesmedlem

Valgt af medarbejderne i Metroelskabet  
Senior Procurement & Contracts Manager  
Vederlag for 2022: 138.000 kr.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



**Anette Alm**  
f. 1982

Tiltrådt 1. januar 2022  
Valgperiode udløber 31. december 2025  
Bestyrelsesmedlem

Valgt af medarbejderne i Metroselskabet  
Sekretær  
Vederlag for 2022: 138.000 kr.

**Lone Loklindt**  
f. 1960

Udpeget af Frederiksberg Kommune  
Suppleant



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



## Fratrådte bestyrelsesmedlemmer i 2022

### Lars Weiss

f. 1971

Tiltrådte 1. januar 2022

Næstformand

Medlem af risikokomiteén

Medlem af vederlagskomiteén

Fratrådte 22. april 2022

Udpeget af Københavns Kommune

Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

Vederlæg for 2022: 114.000 kr.

Tillidshverv

- Medlem af Økonomiudvalget
- Medlem af Beskæftigelses- og Integrationsudvalget



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



### Bestyrelsens evalueringsprocedure

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

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

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

### Deltagelse i bestyrelses- og komiteemøder 2022

	Bestyrelsesmøder	Revisionskomite	Risikokomite	Vedertagskomite
Jørn Neergaard Larsen	9/9	3 møder	3 møder	1 møde
Lars Weiss *)	3/3		1/1	
Jonas Bjørn Jensen **)	6/6		1/2	1/1
Michael Vindfeldt	9/9	2/3	2/3	1/1
Birgitte Brinch Madsen	9/9	3/3		1/1
Harald Børsting	9/9			
Helle Bonnesen	9/9		3/3	
Troels Christian Jakobsen	6/9			
Kirsten Eljona Thomsen	9/9			
Anette Alm	9/9			

\*) Lars Weiss frafaldte den 22. april 2022. Der er blevet afholdt 3 bestyrelsesmøder og 1 risikokomitémøde forud for denne dato.

\*\*) Jonas Bjørn Jensen tiltrådte den 6. maj 2022. Der er blevet afholdt 6 bestyrelsesmøder og 2 risikokomitémøder.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



## Metroselskabets direktion

### Selskabets direktion:

Carsten Riis  
f. 1976  
Administrerende direktør  
Tiltrådt den 1. august 2022

### Selskabets direktion supporteres af yderligere fire direktører:

Erik Skotting  
f. 1957  
Direktør

Rabekka Nymark  
f. 1970  
Direktør

Konstitueret administrerende direktør fra 1. maj 2022 til 31. juli 2022

Louise Høst  
f. 1977  
Direktør

Hanne Tørsbøl Schmidt  
f. 1976  
Direktør

## Direktion fratrædt i 2022

Henrik Plougmann Olsen  
f. 1968

Administrerende direktør  
Fratrædt den 30. april 2022

### Tilfaldshverv

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

## Compliancetest af Metroselskabet

### God selskabsledelse

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

Compliancetesten omfatter bl.a. selskabets vedtægt, bestyrelsens forretningsorden, kommissioner for bestyrelsens udvalg og de finansielle styringsdokumenter. I compliancetesten vurderes det, om selskabets ledelsesdo-

kumenter 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 2023 har vist, at selskabets ledelsesdokumenter opfylder anbefalingerne og dermed er i compliance.

### Samfundsansvar

Metroselskabet arbejder også systematisk med selskabets strategier inden for fundsansvar. Metrosekskabet har tilsluttet sig FN Global Compact og udarbejder således en selvstændig afrapportering på samfundsansvar i forbindelse med ledelsesberetningen i en Bæredygtighedsrapport, som er indsendt til FN. Metrosekskabets afrapportering på samfundsansvar i henhold til årsregnskabslovens §§ 99a, 99b og 107d, indgår ligeledes i Metrosekskabets Bæredygtighedsrapport 2022.

Metroselskabets Bæredygtighedsrapport kan findes på selskabets hjemmeside [www.m.dk](http://www.m.dk)



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



# Regnskab 2022



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



## Regnskabspraksis

### Regnskabsgrundlag

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

Regnskabsperioden er den 1. januar til 31. december 2022. Årsrapporten er aflagt i tusinder kr. Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år bortset fra mindre præciseringer.

### Generelt om indregning og måling

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

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

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

Ved indregning og måling tages hensyn til forudsigelige tab og risici, der fremkommer, inden

årsrapporten aflægges, og som be- eller afkræfter forhold, der eksisterer på balancedagen.

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

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

### Omregning fremmed valuta

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

### Afledte finansielle instrumenter

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

Ændringer i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder

betingelserne for sikring af dagsværdien af et indregnet aktiv eller en indregnet forpligtelse, indregnes i resultatopgørelsen sammen med ændringer i værdien af det sikrede aktiv eller den sikrede forpligtelse.

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

### Resultatopgørelsen

#### Indtægter

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

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

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



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



Andre driftsindtægter omfatter indtægter fra administration og varetagelse af bygherreorganisationen for Hovedstadens Letbane, salg af rådgivrydelse, leje af arbejdspladser og mindre indtægter fra bl.a. lejemaal, samt i 2021 kompensation fra staten som følge af COVID-19.

#### **Metroens driftsomkostninger**

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

#### **Personaleomkostninger**

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

#### **Andre eksterne omkostninger**

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

#### **Finansielle poster og markedsværdiregulering**

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

#### **Selskabsskat**

Interessentskabet er ikke skattepligtigt.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

## 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 aktivernes forventede brugstid. Der er foretaget en opdeling af Metro i drift i bestanddele med ensartede brugstider, der udgør:

Tunnel og skat 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 skat 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 i vurderingen.

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

#### Grunde, Bygninger, driftsmidler og Inventar

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

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

Scrapværdier og brugstider 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 salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen.

#### Værdiansættelse af anlægsaktiver

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

Genindvindingsværdien er den højeste af enten nettosalgsprisen fratrukket salgsomkostninger eller kapitalværdien. Ved opgørelse af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme 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.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



### Tilgodehavender

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

### Værdipapirer

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

### Likvide beholdninger

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

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 anlegg 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 erhvervsområde virksomhed i Danmark. Segmentoplysningerne følger interessentskabets interne økonomistyring jf. note 20.

### Langfristede gældsforpligtelser

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

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

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

### Andre finansielle forpligtelser

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

### Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen viser pengestrømme vedrørende drift, investeringer og finansiering



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



## Resultatopgørelse

for perioden 1. januar - 31. december 2022 (alle tall i 1.000 kr.)

	Note	2022	2021
<b>Indtægter</b>			
Metroens takstindtægter	1	1.245.446	805.357
Metroens driftsindtægter	1	229.787	29.479
Værdi af eget arbejde		127.226	136.627
Andre driftsindtægter	2	67.425	783.128
<b>Indtægter i alt</b>		<b>1.669.884</b>	<b>1.754.591</b>
<b>Omkostninger</b>			
Metroens driftsomkostninger	1	-1.335.870	-1.095.341
Personaleomkostninger	3	-246.777	-235.308
Andre eksterne omkostninger		-45.816	-42.637
<b>Omkostninger i alt</b>		<b>-1.628.463</b>	<b>-1.373.287</b>
<b>Resultat før af- og nedskrivninger</b>		<b>41.421</b>	<b>381.304</b>
Afskrivninger	4	-400.102	-442.224
Nedskrivninger	4	-2.797.193	-12.214.546
<b>Af- og nedskrivninger i alt</b>		<b>-3.197.295</b>	<b>-12.656.766</b>
<b>Resultat før finansielle poster</b>		<b>-3.155.875</b>	<b>-12.275.470</b>
<b>Finansielle poster</b>			
Finansielle indtægter	5	509.656	374.468
Finansielle omkostninger	5	-1.177.738	-754.540
<b>Finansielle poster i alt</b>		<b>-668.082</b>	<b>-380.071</b>
<b>Resultat før markedsværdiregulering</b>		<b>-3.823.956</b>	<b>-12.655.537</b>
Markedsværdiregulering	5	7.682.265	930.559
<b>Årets resultat</b>		<b>3.858.309</b>	<b>-11.724.979</b>



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



## Balance

Pr. 31. december 2022 (alle tal i 1.000 kr.)

Aktiver	Note	2022	2021
<b>ANLÆGSAKTIVER</b>			
<b>Materielle anlægsaktiver</b>			
Anlæg af metro	6	3.645.317	3.607.721
Metro i drift	7	8.779.901	10.537.181
Grunde og bygninger	8	60.846	68.328
<b>Materielle anlægsaktiver i alt</b>		<b>12.486.065</b>	<b>14.213.231</b>
<b>Finansielle anlægsaktiver</b>			
Andre kapitalandele	9	5.519	25.258
Tilgodehavender	10	2.145.281	2.092.740
Tilgodehavende ejerindskud	11	14.142.561	14.337.400
Affledte finansielle instrumenter	12	1.937.822	2.506.116
<b>Finansielle anlægsaktiver i alt</b>		<b>18.231.183</b>	<b>18.961.515</b>
<b>Anlægsaktiver i alt</b>		<b>30.717.248</b>	<b>33.174.746</b>
<b>OMSÆTNINGSAKTIVER</b>			
Ejendomme	13	23.482	16.430
Tilgodehavender	14	1.459.053	1.211.432
Tilgodehavende ejerindskud	11,15	459.450	437.138
Værdipapirer	16	3.529.713	6.251.739
Likvide beholdninger	16	418.704	440.624
<b>Omsætningsaktiver i alt</b>		<b>5.890.402</b>	<b>8.357.362</b>
<b>AKTIVER I ALT</b>		<b>36.607.649</b>	<b>41.532.108</b>



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

## Balance

Pr. 31. december 2022 (alle tal i 1.000 kr.)

Passiver	Note	2022	2021
<b>KAPITALINDESTAENDE</b>			
Primo		-2.445.545	-5.639.066
Årets tilgang		3.858.309	3.193.521
<b>Kapitalindestående i alt</b>		<b>1.412.764</b>	<b>-2.445.545</b>
<b>LANGFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE</b>			
Langfristet gæld	17	26.210.514	29.243.276
Afledte finansielle instrumenter	17	4.115.017	8.562.797
<b>Langfristede gældsforpligtelser i alt</b>		<b>30.325.531</b>	<b>37.806.073</b>
<b>KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE</b>			
Kortfristet del af langfristet gæld	17	4.062.341	5.139.355
Leverandørgæld		280.736	519.336
Forudbetalt kunder	18	83.199	87.105
Anden gæld	19	443.079	425.784
<b>Kortfristede gældsforpligtelser i alt</b>		<b>4.869.355</b>	<b>6.171.580</b>
<b>Gældsforpligtelser i alt</b>		<b>35.194.886</b>	<b>43.977.653</b>
<b>PASSIVER I ALT</b>		<b>36.607.649</b>	<b>41.532.108</b>
Segmentoplysninger	20		
Forslag til resultatdisponering	21		
Begivenheder efter statusdagen	22		
Kontraktlige forpligtelser og eventuel forpligtelser	23		
Revisions- og rådgivningshonorar	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:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



## Egenkapitalopgørelse

(alle tal i 1.000 kr.)

	Indskud eksisterende Metro	Ejerindskud	Reserve for ikke indbetalt ejerindskud	Overført resultat inden MVR	Kapitalindstående ekskl. MVR	Markedsværdi- regulering (MVR)	I alt
Primo 2021	660.857	16.713.508	0	-14.447.295	2.927.069	-8.586.131	-5.639.066
Kapitalindskud	0	278.400	14.640.100	0	14.918.500	0	14.918.500
Overført fra årets resultat	0	0	0	-12.655.537	-12.655.537	930.559	-11.724.979
Primo 2022	660.857	16.991.908	14.640.100	-27.102.832	5.190.032	-7.635.572	-2.445.545
Kapitalindskud	0	302.700	-302.700	0	0	0	0
Overført fra årets resultat	0	0	0	-3.823.956	-3.823.956	7.682.265	3.858.309
<b>Ultimo</b>	<b>660.857</b>	<b>17.294.608</b>	<b>14.337.400</b>	<b>-30.926.789</b>	<b>1.366.075</b>	<b>46.692</b>	<b>1.412.764</b>

## De seneste 5 års kapitalindskud kan specificeres således:

	2022	2021	2020	2019	2018
Primo	31.632.008	16.713.508	16.230.508	15.989.508	15.543.580
Kapitalforhøjelse	0	14.918.500	483.000	241.000	445.928
<b>Ultimo</b>	<b>31.632.008</b>	<b>31.632.008</b>	<b>16.713.508</b>	<b>16.230.508</b>	<b>15.989.508</b>



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29





Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har i 2016 indgået aftale om finansiering af en underjordisk metrostation ved København Syd. Ejerindskuddet på 446 mio. kr. er i 2018 overført til kapitalindskud i forbindelse med indgåelse af de store anlægskontrakter på M4-Sydhavn i marts 2018.

Staten og Københavns Kommune har i 2019 frigivet en andel af korrektionsreserve på 10 pct. vedrørende M4 Sydhavn. Den frigivne andel af korrektionsreserven er således overført til kapitalindskud i 2019.

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

Staten har i 2021 foretaget kapitalindskud i MetroSelskabet på 14,9 mia. kr. med årlige betalinger i perioden fra 2021-2060. Aftalen om indskud er indgået i forbindelse med afskaffelse af den såkaldte dobbeltfaktormodel i indtægtsdelingen i den kollektive trafik i hovedstadsområdet pr. 1. januar 2021. Staten har til sikkerhed for betalingerne udstedt et gældsbræv på 14,9 mia. kr.

Ejernes samlede kapitalindskud udgør 31,6 mia. kr.

MetroSelskabet er et interessentskab, hvor ejerne hæfter 100 pct. for selskabet. En negativ egenkapital i selskabet medfører ikke behov for yderligere indskud fra ejerne, da MetroSelskabet fortsat kan servicere sin gæld som planlagt.



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

Document ID:  
2DDEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

## Pengestrømsopgørelse

(alle tal i 1.000 kr.)

	Note	2022	2021
<b>Pengestrømme fra driftsaktivitet</b>			
Metroens takstindtægter		1.245.446	805.357
Metroens driftsindtægter		229.787	29.479
Andre driftsindtægter		67.425	783.128
Metroens driftsomkostninger		-1.335.870	-1.095.341
Personaleomkostninger		-246.777	-235.308
Andre eksterne omkostninger		-45.816	-42.637
Ændring i tilgodehavender		-197.595	32.086
Ændring i leverandørgæld		-238.600	216.664
<b>Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt</b>		<b>-522.001</b>	<b>493.427</b>
<b>Pengestrømme fra investeringsaktivitet</b>			
Investeringer i anlæg af metro		-1.323.164	-1.675.370
Investeringer i bygninger og grunde		-7.052	-47.437
Køb og salg af værdipapirer (ekskl. værdiregulering)		2.677.140	895.054
<b>Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt</b>		<b>1.346.924</b>	<b>-827.753</b>
<b>Pengestrømme fra finansieringsaktivitet</b>			
Lånoptagelse, netto (ekskl. værdiregulering)		-705.516	49.420
Indbetaling fra ejere		302.700	278.400
Ændring i tilgodehavender fra finansieringsaktiviteter		-232.740	863.519
Andre gæld		13.389	5.790
Nettofinansieringsomkostninger (ekskl. værdiregulering)		-224.675	-416.954
<b>Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt</b>		<b>-846.842</b>	<b>780.174</b>
Ændring i likvider		-21.919	445.849
Likvider primo		440.624	-5.225
<b>Likvider ultimo</b>		<b>418.704</b>	<b>440.624</b>

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af årsregnskabsets øvrige bestanddele.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



**Note 1 Driftsresultat for den idriftsatte Metro**

	2022	2021
(alle tal i 1.000 kr.)		
<b>Metroens takstindtægter</b>	<b>1.245.446</b>	<b>805.357</b>
<b>Metroens driftsindtægter</b>		
Udlejning af Metro	229.769	29.154
Øvrige indtægter	18	326
<b>Metroens driftsindtægter i alt</b>	<b>229.787</b>	<b>29.479</b>
<b>Andre driftsindtægter</b>	<b>2.796</b>	<b>744.821</b>
<b>Indtægter i alt</b>	<b>1.478.028</b>	<b>1.579.657</b>
<b>Metroens driftsoms kostninger</b>		
Betaling for drift	-1.291.822	-1.049.546
Kontraktstyring mv.	-27.256	-31.044
Øvrige omkostninger	-16.792	-14.751
<b>Metroens driftsoms kostninger i alt</b>	<b>-1.335.870</b>	<b>-1.095.341</b>
<b>Administrationsomkostninger</b>	<b>-100.737</b>	<b>-103.011</b>
<b>Omkostninger i alt</b>	<b>-1.436.607</b>	<b>-1.198.352</b>
<b>Resultat før afskrivninger</b>	<b>41.421</b>	<b>381.304</b>
Afskrivninger	-400.102	-442.224
Nedskrivninger/tilbageførsel af nedskrivning (Rejsekort og Rejseplan A/S)	-19.739	101
<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>-378.420</b>	<b>-60.819</b>



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



Jf. segmentoplysninger i note 20.

Interessentskabet har udliciteret driften af Metroen. Løjbetalingen afhænger af Metroens samlede driftsresultat. I 2022 har Metroen haft 107,9 mio. passagerer (73,4 mio. i 2021). Takstindtægterne i 2022 er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt på 11,00 kr. (10,91 kr. i 2021).

#### Note 2 Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter omfatter indtægter fra administration og varelægelse af bygherreorganisation for Hovedstadens Letbane I/S på 63 mio. kr. (56 mio. kr. i 2021), salg af rådgiverydelser, leje af arbejdspladser og mindre indtægter fra bl.a. lejemål.

Derudover består andre driftsindtægter i 2021 af kompensation fra staten som følge af COVID-19 med 708,5 mio. kr. og en indtægt på 13,1 mio. kr. vedrørende salg af arealer ved Fasanvej Station.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

**Note 3 Personaleomkostninger**

	2022	2021
(alle tal i 1.000 kr.)		
Lønninger og honorarer	200.734	191.420
Pensioner	32.688	31.389
Udgifter til social sikring	3.925	4.285
Øvrige personaleomkostninger	9.422	8.234
<b>Personaleomkostninger i alt</b>	<b>246.777</b>	<b>235.308</b>
Heraf udgør:		
Løn til direktionen	2.463	2.458
Øvrige udbetalinger til direktionen	346	350
Pension til direktionen	431	430
Honorar til bestyrelsen	2.198	2.146
Gennemsnitligt antal medarbejdere (årsvækk - 1.924 timer)	300	295
Medarbejdere ultimo (antal)	339	324

Under øvrige udbetalinger indgår resultatløn for direktionen, som udgør op til 15 pct. af ordinær løn. Resultatløn i 2022 vedrører opfyldelse af resultatmål for 2021. Målene for resultatløn fastsættes en gang årligt af selskabets vederlagskomite og skal dække det kommende regnskabsår. Resultatlønnen udbetales én gang årligt efter behandling heraf i vederlagskomiteen.

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

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

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



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

#### Note 4 Af- og nedskrivninger

	2022	2021
(alle tal i 1.000 kr.)		
Afskrivninger Metro i drift	392.620	434.742
Afskrivninger bygninger, driftsmidler og inventar	7.482	7.482
Nedskrivning/tilbageførsel af nedskrivning anlæg af Metro	2.777.455	12.214.647
Nedskrivning/tilbageførsel af nedskrivning kapitalandele	19.739	-101
<b>Af- og nedskrivninger i alt</b>	<b>3.197.295</b>	<b>12.656.770</b>

#### Note 5 Finansielle poster og markedsværdiregulering

	2022	2021
(alle tal i 1.000 kr.)		
<b>Finansielle Indtægter</b>		
Renteindtægter fra finansielle anlægsaktiver	190.374	50.864
Renteindtægter fra tilgodehavender	318.088	323.604
Renteindtægter fra likvid beholdning, værdipapirer, finansielle instrumenter mv.	1.194	0
Valutakursregulering	509.656	374.468
<b>Finansielle indtægter i alt</b>	<b>1.019.312</b>	<b>748.936</b>
<b>Finansielle omkostninger</b>		
Renteudgifter	-1.177.738	-751.751
Valutakursregulering	0	-2.788
<b>Finansielle omkostninger i alt</b>	<b>-1.177.738</b>	<b>-754.540</b>
<b>Finansielle poster i alt</b>	<b>-658.062</b>	<b>-380.071</b>
<b>Markedsværdiregulering i alt</b>	<b>7.662.265</b>	<b>930.559</b>



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



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

Den regnskabsmæssige følsomhed vedrørende markedsværdireguleringen kan udtrykkes ved basis point value (BPV). Med selskabets nuværende finansielle portefølje (swap) udgør BPV 40 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 pct. vil medføre en stigning i markedsværdireguleringen og dermed en belastning af resultatet på 4,0 mia. kr. Tilsvarende vil en stigning i renteniveauet på 1 pct. medføre en forbedring af resultatet med 4,0 mia. kr.

Ændringen i markedsværdireguleringen fra 2021 til 2022 skyldes, at renteniveauet er steget i perioden.

#### Note 6 Anlæg af Metro

(alle tal i 1.000 kr.)

	I driftsår Metro	Igang- værende anlæg	I alt
<b>ANSKAFFELSESSUM</b>			
Primo	1.544.733	5.466.517	7.010.249
Årets tilgang	162.150	1.288.241	1.450.391
Overført til Metro i drift	-597.944	0	-597.944
<b>Ultimo</b>	<b>1.108.939</b>	<b>6.753.758</b>	<b>7.862.696</b>
<b>NED- OG OPSKRIVNINGER</b>			
Primo	-563.982	-2.838.546	-3.402.528
Årets nedskrivninger/tilbageførsel af nedskrivninger	-99.561	-715.290	-814.851
Overført nedskrivning til Metro i drift	0	0	0
<b>Ultimo</b>	<b>-663.543</b>	<b>-3.553.836</b>	<b>-4.217.379</b>
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	<b>980.752</b>	<b>2.626.971</b>	<b>3.607.721</b>
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	<b>445.395</b>	<b>3.199.922</b>	<b>3.645.317</b>
Regnskabsmæssig værdi af Metro i drift 31.12.2022, jf. note 7			8.779.901
Regnskabsmæssig værdi af anlæg af Metro 31.12.2022			3.645.317
<b>Genindvindingsværdi 31.12.2022</b>			<b>12.425.218</b>
<b>Årets nedskrivning</b>			<b>2.777.455</b>



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



Beregningen af genindvindingsværdien måles samlet for Metro i drift og anlæg af Metro, da de vil udgøre en samlet pengestrømsfrembringende enhed, når alle etaper er i drift. Genindvindingsværdien af den samlede Metro er lavere end den bogførte værdi, hvorfor der er foretaget en nedskrivning. Årets nedskrivninger er indregnet i resultatopgørelsen.

Genindvindingsværdien er beregnet på basis af indarbejdede forventninger til fremtiden i selskabets langtidsbudget. Der er anvendt en gennemsnitlig rente på 4,1 pct. i de første 20 år stigende til 4,7 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 2,9 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

	Tunnel og skal af underjordiske stationer	Andre faste anlæg	Rullende materiel mv.	Øvrige tekniske installationer	Mindre anlægskompo- nenter	I alt
(alle tal i 1.000 kr.)						

#### ANSKAFELSESSUM

Primo	15.359.782	8.442.459	8.589.358	1.674.908	845.205	34.911.710
Årets tilgang	24.749	102.850	455.657	14.392	298	587.944
Årets afgang	0	0	0	-11.021	0	-11.021
<b>Uitimo</b>	<b>15.384.531</b>	<b>8.545.309</b>	<b>9.045.015</b>	<b>1.678.279</b>	<b>845.503</b>	<b>35.488.634</b>

#### AF- OG NEDSKRIVNINGER

Primo	-10.207.000	-5.791.352	-6.289.723	-1.314.663	-771.792	-24.374.530
Årets afskrivninger	-55.572	-63.671	-146.239	-53.426	-73.710	-392.620
Årets afgang afskrivninger	0	0	0	11.021	0	11.021
Årets nedskrivninger/tilbageførsel af nedskrivninger	-935.757	-491.502	-476.661	-58.683	0	-1.962.604
<b>Uitimo</b>	<b>-11.198.329</b>	<b>-6.346.525</b>	<b>-6.912.623</b>	<b>-1.415.754</b>	<b>-845.503</b>	<b>-26.718.733</b>
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	<b>5.152.782</b>	<b>2.651.107</b>	<b>2.299.635</b>	<b>360.245</b>	<b>73.413</b>	<b>10.537.181</b>



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

Document ID:  
2DDEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29





Regnskabsmæssig ultimoværdi 4.186.202 2.198.784 2.132.391 262.525 0 8.779.901

Note 8 Grunde, bygninger, driftsmidler og inventar

(alle tal i 1.000 kr.)

#### ANSKAFFELSESSUM

Primo	39.104	112.742	1.844	153.690
Årets tilgang	0	0	0	0
Årets afgang	0	0	-170	-170
<b>Ultimo</b>	<b>39.104</b>	<b>112.742</b>	<b>1.674</b>	<b>153.520</b>

#### AFSKRIVNINGER

Primo	0	-83.517	-1.844	-85.361
Årets afskrivninger	0	-7.482	0	-7.482
Afgang afskrivninger	0	0	170	170

**Ultimo**

**0 -90.999 -1.674 -82.673**

Regnskabsmæssig primoværdi

39.104 29.225 0 68.328

Regnskabsmæssig ultimoværdi

39.104 21.743 0 60.846



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



### Note 9 Andre kapitalandele

	Rejsekort og Rejseplan A/S	DOT I/S	I alt
(alle tal i 1.000 kr.)			

#### ANSKAFFELSESUM

Primo	68.123	300	68.423
Årets tilgang	0	0	0
Årets afgang	0	0	0
<b>Uitimo</b>	<b>68.123</b>	<b>300</b>	<b>68.423</b>

#### AF- OG NEDSKRIVNINGER

Primo	-43.164	0	-43.164
Nedskrivning/Tilbageførelse af nedskrivning	-19.739	0	-19.739
<b>Uitimo</b>	<b>-62.903</b>	<b>0</b>	<b>-62.903</b>

#### Regnskabsmæssig primoværdi

	24.958	300	25.259
--	--------	-----	--------

#### Regnskabsmæssig uittimoværdi

	5.219	300	5.519
--	-------	-----	-------

Navn	Hjemsted	Ejrandele	Selskabs- kapital
Rejsekort og Rejseplan A/S	Gleedsaxe	7,16 %	121.960,400
DOT I/S	Valby	33,3%	900.000



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



#### Note 10 Tilgodehavender, Finansielle anlægsaktiver

	I alt
(alle tal i 1.000 kr.)	
<b>ANSKAFFELSESSUM</b>	
Primo	2.092.740
Årets tilgang	0
Årets tilgang (rente mv.)	57.375
Årets afgang (afdrag)	-4.834
<b>Ultimo</b>	<b>2.145.281</b>
<b>AF- OG NEDSKRIVNINGER</b>	
Primo	0
Årets afskrivninger	0
Årets nedskrivninger	0
<b>Ultimo</b>	<b>0</b>
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	<b>2.092.740</b>
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	<b>2.145.281</b>

Metroselskabet har med henblik på at sikre anlægstrenerøren CMT en rimelig likviditet i anlægsperioden etableret en likviditetsordning på 1,5 mia. kr. (likviditetstro), samt mellemfinansiering af afsluttende arbejder på 591 mio. kr. CMT har stillet bankgaranti/moderselskabsgaranti for beløbene.

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



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

**Note 11 Tilgodehavender, Ejerindskud**

	<b>I alt</b>
<b>(alle tal i 1.000 kr.)</b>	
<b>ANSKAFELSESSUM</b>	
Primo	14.774.538
Årets tilgang	0
Årets tilgang (rente mv.)	132.873
Årets afgang	-305.400
Heraf kort gæld	-459.450
<b>Ultimo</b>	<b>14.142.561</b>
<b>AF- OG NEDSKRIVNINGER</b>	
Primo	0
Årets afskrivninger	0
Årets nedskrivninger	0
<b>Ultimo</b>	<b>0</b>
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	<b>14.774.538</b>
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	<b>14.142.561</b>

Staten har i 2021 foretaget kapitalindskud i Metrosekskabet på 14,9 mia. kr. med årlige betalinger i perioden fra 2021-2060. Statens betaling i 2023 på 324 mio. kr. indgår under omsætningsaktiverne. Staten har tillikthed for betalingerne understøttet et gældsbræv på 14,9 mia. kr.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



### Note 12 Afledte finansielle instrumenter

(alle tal i 1.000 kr.)	I alt
<b>ANSKAFFELSESSUM</b>	
Primo	0
Årets tilgang	0
Årets afgang	0
<b>Ultimo</b>	<b>0</b>
<b>VÆRDIREGULERINGER</b>	
Primo	2.506.116
Årets værdiregulering	-568.295
<b>Ultimo</b>	<b>1.937.822</b>
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	<b>2.506.116</b>
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	<b>1.937.822</b>



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

**Note 13 Ejendomme**

Selskabet har i forbindelse med anlæg af M3 Cityringen overtaget lejligheder ved ekspropriation. Lejlighederne er værdiansat til kostpris. Pr. 31. december 2022 har selskabet overtaget 3 lejligheder.

Ved stiftelse af Metrosekskabet overtog selskabet arealer ved Forum og Fasanvej Stationer. I tilfælde af en avance ved salg af arealerne har Frederiksberg Kommune krav på en andel af avancen jf. separat aftale. Arealerne er værdiansat til nul kr. Metrosekskabet har solgt arealerne ved Fasanvej Station og Frederiksberg Kommunes avanses er opgjort i henhold til aftale herom og afregnet med kommunen.

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

**Note 14 Tilgodehavender Omsætningsaktiver**

Under tilgodehavender indgår bl.a. tilgodehavende moms med 64 mio. kr. og periodiserede renter med 1.084 mio. kr.

**Note 15 Tilgodehavende ejerindskud Omsætningsaktiver**

Tilgodehavende ejerindskud pr. 31. december 2022 omfatter tilgodehavende hos staten og vedrører finansiering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg. Ejerindskuddet fra staten foretages som byggeretter og er værdiansat til 135,6 mio. kr. (120 mio. kr. i 2013-priser). Tilgodehavendet opskrives årligt med finanslovens forudsætningsindeks.

Derudover indeholder tilgodehavende statens betaling i 2023 på 324 mio. kr., jf. note 11.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29


**Note 16 Værdipapirer og likvide beholdninger**

	2022	2021
(alle tal i 1.000 kr.)		
Værdipapirer over 3 måneder	3.529.713	6.251.739
<b>Værdipapirer i alt</b>	<b>3.529.713</b>	<b>6.251.739</b>
Likvide midler	418.704	440.624
<b>Likvide beholdninger i alt</b>	<b>418.704</b>	<b>440.624</b>

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

Pr. 31. december 2022 er 2,1 mia. kr. stillet til sikkerhed.

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

	Lån over 1 år	Lån under 1 år	Afledte finansielle instrumenter (negativ værdi)
(alle tal i 1.000 kr.)			
<b>ANSKAFFELSESSUM</b>			
Primo	-26.890.000	-5.100.000	0
Årets tilgang	-4.920.000	-4.100.000	0
Årets afgang	4.100.000	5.100.000	0
<b>Ultimo</b>	<b>-27.710.000</b>	<b>-4.100.000</b>	<b>0</b>
<b>VÆRDIREGULERINGER</b>			
Primo	-2.353.276	-39.355	-8.562.797
Årets værdiregulering	3.852.762	77.014	4.447.780
<b>Ultimo</b>	<b>1.499.486</b>	<b>37.659</b>	<b>-4.115.017</b>
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	<b>-29.243.276</b>	<b>-5.139.355</b>	<b>-8.562.797</b>
			<b>-42.945.429</b>



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



**Regnskabsmæssig ultimoværdi** -26.210.514 -4.062.341 -4.115.017 -34.387.873

I 2022 har selskabet netto afdraget lån for 180 mio. kr. nominelt. Værdien af selskabets finansielle instrumenter er indregnet i den samlede værdi af gældsforpligtelser pr. 31. december 2022. Markedsværdireguleringen af finansielle instrumenter er indregnet i resultatopgørelsen.

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

Af selskabets langfristede gældsforpligtelse forfalder 18,5 mia. kr. nominelt efter 5 år.

#### Note 18 Forudbetalt kunder

MetroSelskabet indgår i takstfællesskabet i hovedstadsområdet. På balancelidspunktet er der i takstfællesskabet solgt rejsehjemmel, der endnu ikke er benyttet.

#### Note 19 Anden gæld

(alle tal i 1.000 kr.)

	2022	2021
Skyldig A-skat og AM-bidrag	6	6.488
Skyldig ATP mv.	260	255
Skyldig lån	27	0
Skyldige feriepenge	18.490	17.908
Periodiserede renter	424.294	401.133
<b>Anden gæld, i alt</b>	<b>443.079</b>	<b>425.784</b>



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29





**Note 20 Segmentoplysninger**

(alle tal i 1.000 kr.)	Administrationsopgaver 2022			I alt 2022
	Rådgivning 2022	Idriftsatt Metro 2022	Igangværende anlæg	
Indtægter	0	1.479.920	127.226	1.669.884
Omkostninger	-24	-1.438.475	-127.226	-1.628.463
<b>Resultat før af- og nedskrivninger</b>	<b>-24</b>	<b>0</b>	<b>41.445</b>	<b>0</b>
Af- og nedskrivninger	0	-2.482.005	-715.290	-3.197.295
<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>-24</b>	<b>0</b>	<b>-2.440.561</b>	<b>-3.155.875</b>
<b>Anlægsaktiver</b>				
Anlæg af Metro	0	445.395	3.198.922	3.646.317
Metro i drift	0	8.779.901	0	8.779.901

(alle tal i 1.000 kr.)	Administrationsopgaver 2021			I alt 2021
	Rådgivning 2021	Idriftsatt Metro 2021	Igangværende anlæg	
Indtægter	0	1.561.949	136.627	1.754.591
Omkostninger	-21	-1.180.624	-136.627	-1.373.287
<b>Resultat før af- og nedskrivninger</b>	<b>-21</b>	<b>0</b>	<b>381.325</b>	<b>0</b>
Af- og nedskrivninger	0	-11.218.328	-1.438.442	-12.656.770
<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>-21</b>	<b>0</b>	<b>-10.837.002</b>	<b>-12.275.466</b>
<b>Anlægsaktiver</b>				
Anlæg af Metro	0	980.751	2.626.971	3.607.721
Metro i drift	0	10.537.181	0	10.537.181

Rådgivning omfatter indtægter og omkostninger i forbindelse med konkurrenceudsatte aktiviteter. Resultat af rådgivning efter finansielle poster og beregnet skat udgør et underskud på 24 t.kr. (underskud på 21 t.kr. i 2021). Det akkumulerede resultat af Mitroselskabets rådgivningsopgaver udgør ultimo 2022 et overskud på 256 t. kr.

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



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

**Note 21 Forslag til resultatdisponering**

	2022	2021
(alle tal i 1.000 kr.)		

Overført til næste år 3.858.309 -11.724.982

**Note 22 Begivenheder efter statusdagen**

Der er ikke efter årsafslutningen indtruffet hændelser af betydning for årsrapporten for 2022.

**Note 24 Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser****Kontraktlige forpligtelser**

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører vedrørende anlæg af Metro har en samlet restværdi på 758 mio. kr.

Med henblik på driften af Metro indtil september 2027 er der endvidere indgået kontrakt med en samlet værdi på 4.503 mio. kr. Ud over kontraktbetalinger vil der være mulighed for incitementsbetalinger.

**Eventualforpligtelser**

MetroSelskabets anlægsentreprenør på M3 Cityringen, CMT, har den 10. januar 2020 fremsendt deres slutregning, hvor deres fremsatte krav er samlet. Slutregningen indeholder krav på i alt ca. 805 mio. EUR (ca. 6,0 mia. DKK). Heraf vedrører ca. 420 mio. EUR (ca. 3,1 mia. DKK) krav, hvor der er et betalingsmaksimum på 234,5 mio. EUR (1,8 mia. DKK). De resterende krav på 385 mio. EUR (ca. 2,9 mia. DKK) omfatter krav, hvor der er et betalingsmaksimum på 7,5 mio. EUR (66 mio. kr.). Kravene er indbragt for voldgiftsretten.

I overensstemmelse med kontrakten gennemførte CMT og MetroSelskabet herefter en forhandling om CMT's ekstrakrav.

I den væsentlige voldgiftssag har MetroSelskabet i oktober 2020 afgivet sit første svarskrift med påstand om frifindelse. Selskabet indstiller heri, at voldgiften afviser CMT's krav. Det er således fortsat MetroSelskabet og dets advokaters vurdering, at CMT's krav i voldgiftssagen i alt væsentlighed må afvises og derfor – med forbehold for sædvanlig procesrisiko – ikke giver grundlag for ekstrabetaling til CMT. I april 2021 indleverede CMT et nyt klageskrift til Voldgiftsretten, vedrørende de krav CMT løbende har rejst efter indgåelse af CSA7 og i forbindelse med deres fremsendte slutregning for Cityringen. Selskabets svarskrift hertil er færdiggjort og indsendt til Voldgiftsretten den 15. juni 2022.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



Som en naturlig del af selskabets store anlægsprojekter bliver der i kontraktforholdet mellem MetroSelskabet og dets entreprenører annonceret en række krav om ekstrabetalning mv. ud over, hvad der allerede er aftalt i de indgåede kontrakter. Ud over ovenstående krav fra CMT er der således flere mindre udestående krav med selskabets entreprenører. Kravene drøftes og afklares løbende med entreprenørerne. Størrelsen af disse krav er forbundet med usikkerhed.

Anlægget af Metro indebærer ekspropriationer, erstatninger og lignende, for hvilket interessentskabet betaler til de berørte ejere/beboere. Størrelsen af de fremtidige erstatninger er endnu ikke afgjort.

#### Note 24 Revisions- og rådgivningshonorar

(alle tal i 1.000 kr.)

	2022	2021
Rigsrevisionen	0	0
Deloitte	675	613
EY	601	581
<b>Lovpligtig revision i alt</b>	<b>1.276</b>	<b>1.194</b>
Deloitte	64	50
<b>Andre erklæringer i alt</b>	<b>64</b>	<b>50</b>
Deloitte moms- og skatterådgivning	962	995
Deloitte anden rådgivning	65	262
EY anden rådgivning	32	80
<b>Rådgivningshonorar i alt</b>	<b>1.059</b>	<b>1.337</b>



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



#### Note 25 Nærtstående parter

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

Samhandel med nærtstående parter sker på markedsvilkår.

Metrosekskabet har i 2022 haft indtægter vedrørende administration og varetægelse af bygherreorganisation i forbindelse med etablering af en letbane på Ring 3, jf. Bekendtgørelse om afregning mellem Hovedstadens Letbane og Metrosekskabet. Metrosekskabet stiller de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetægelse af Hovedstadens Letbanes virksomhed.

#### Note 26 Valuta-, rente- og modpartsrisiko

##### Finansielle risici

Metrosekskabet håndterer en række finansielle risici. Metrosekskabets låntagelse og anvendelse af finansielle instrumenter (renteafdragsning, swaps mv.) er reguleret ved en aftale mellem Danmarks Nationalbank, Finansministeriet, Transportministeriet og Metrosekskabet.

##### Valutarisici

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.

##### Renterisici

Renterisici styres ved både at låne og placere penge til variabel og fast rente. Årsresultatet er påvirket af udsving i den såkaldte markedsværdiregulering, som overordnet set bestemmes af udviklingen i det generelle renteniveau. Hvis renten f.eks. falder, stiger kursværdien af en fastforrentet obligation og omvendt. BPV (Basis Point Value) angiver kursfølsomheden. Ullimo 2022 er BPV 40 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 procent vil medføre en stigning i markedsværdien på 4,0 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 enkel modpart. Sidstnævnte udmåles i forhold til modpartens ratings hos de internationale ratingbureauer. Risici søges endvidere reduceret ved anvendelse af hensigtsmæssig aftalokumentation. 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. Metrosekskabet er på grund af statens solidariske hæftelse indirekte kreditvurderet som staten, hvilket vil sige AAA.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



### Finansielle nettopassiver:

(alle tal i 1.000 kr.)	Nominel værdi 2022	Regnskabsmæssig værdi 2022	Regnskabsmæssig værdi 2021
Værdipapirer og aftaleindskud	3.532.337	3.529.713	6.251.739
Periodiserede renter, værdipapirer og aftaleindskud	0	0	0
<b>Værdipapirer og aftaleindskud i alt</b>	<b>3.532.337</b>	<b>3.529.713</b>	<b>6.251.739</b>
Lån	-31.810.000	-30.272.855	-34.382.631
Periodiserede renter, lån	0	-39.361	-40.327
<b>Lån i alt</b>	<b>-31.810.000</b>	<b>-30.312.216</b>	<b>-34.422.958</b>
Afledte finansielle instrumenter, aktiv	-	1.937.822	2.506.116
Afledte finansielle instrumenter, passiv	-	-4.115.017	-6.562.797
Periodiserede renter, afledte finansielle instrumenter	-	688.810	855.906
<b>Finansielle instrumenter i alt</b>	<b>-</b>	<b>-1.478.396</b>	<b>-5.400.774</b>
<b>Nettopassiver i alt</b>	<b>-28.277.663</b>	<b>-28.260.889</b>	<b>-33.571.993</b>

Periodiserede renter er optaget i balancen under henholdsvis aktiver, tilgodehavender med 1.084 mio. kr. og passiver, anden gæld med 424 mio. kr.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



### Valutakursrisiko

Valutafordeling, pr. 31. december 2022 (mio. kr.), regnskabsmæssig værdi

	Værdipapirer og aftaleindskud			Lån	Finansielle instrumenter	Nettoposition
	DKK	EUR	USD			
DKK < 1 år	0	-4.070	-48			-4.118
DKK > 1 år	0	-26.242	-1.218			-27.460
EUR < 1 år	2.783	0	0			2.783
EUR > 1 år	746	0	-212			534
<b>I alt</b>	<b>3.529</b>	<b>-30.312</b>	<b>-1.478</b>			<b>-28.261</b>

### Renterisiko

Rentebinding, pr. 31. december 2022 (mio. kr.), regnskabsmæssig værdi

	DKK	EUR	Total
0 - 1 år	-4.118	2.783	-1.335
1 - 5 år	-11.249	746	-10.503
5 - 10 år	-10.859	-212	-11.071
10 - 20 år	-2.832	0	-2.832
> 20 år	-2.420	0	-2.420
<b>Total</b>	<b>-31.578</b>	<b>3.317</b>	<b>-28.261</b>

### Modpartsrisiko

Ved likviditetsplaceringer og indløselse af finansielle instrumenter opstår en risiko på modparten i form af enten kreditrisiko eller likviditetsrisiko. Denne risiko styres og overvåges løbende i et særligt line- og limitsystem, der fastlægger principperne for opgørelse af disse risici samt et maksimum for, hvor store risici, der accepteres på en enkelt modpart. Sådanne risici udtrykkes hos de internationale ratingsbureauer (Moody's, Standard & Poor's og Fitch/IBCA). Endvidere søges risici reduceret ved anvendelse af en hensigtsmæssig aftaleokumentation.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

Modpartsrisiko fordelt på rating kategori, pr. 31. december 2022

	Værdipapirer og afaleinskud	Lån	Affedte finansielle instrumenter	Total
Total modpartsriskespønering (regnskabsmæssig værdi, mio. kr.)	3.529	-30.312	0	-26.783
AAA	0	0	-280	-280
AA	0	0	0	0
A	0	0	398	398
A	0	0	-1.596	-1.596
<b>Total</b>	<b>3.529</b>	<b>-30.312</b>	<b>-1.478</b>	<b>-28.261</b>

Modparterne til afaleme er omfattet af sikkerhedsstillelsesafaler. MetroSelskabets netto-sikkerhedsstillelse pr. 31.12.22 udgør 1,8 mia. kr.

#### Note 27 Specifikation af lån og afedte finansielle instrumenter

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

- 1) Når selskabet optager lån omlægges størstedelen straks efter låneoptagelsen til variabel rente ved indgåelse af renteswaps. Da omlægningen til variabel rente anses for en effektiv sikring indregnes ændringer i dagsværdien af såvel det sikrede lån som renteswappen i resultatopgørelsen (dagsværdisikring), jf. anvendt regnskabspraksis. Disse reguleringer udgør i al væsentlighed hinanden. Lån der ikke omlægges til variabel rente, indregnes til amortiseret kostpris.
- 2) Som en del af MetroSelskabets finansieringsstrategi foretager selskabet rentefodskning (omlægning fra variabel rente til fast nominal rente eller fast real rente) for ca. 80 pct. af den forventede maksimale nettogæld. Renteafdrækningsforlaget med henblik på at adskille en del af renterisiko og dermed øge budgetsikkerheden i selskabets lang tidsøkonomi. Renteafdrækningsforlaget 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 rentefodskning foretaget på porteføljebasis over resultatopgørelsen, jf. anvendt regnskabspraksis. Det er denne regulering, der primært udgør årets markedsværdiregulering. Tabellen nedenfor viser MetroSelskabets samlede lånoptagelser fordelt på lebelid samt hvor stor en andel af lånene, der er swappet til variabel rente, jf. punkt 1 ovenfor.



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



(Alle tal i mio. kr)	Fast (Hovedstol)	CIBOR 3M	CIBOR 6M	Regnskabsm- æssig værdi 31.12.22
<b>Løbetid &lt; 1 år</b>				
Lån	-4.100	0	0	-4.070
Renteswap (fast til variabel)	1.800	-1.800	0	-23
Renteswap (fast til variabel)	2.300	0	-2.300	-25
<b>Netto eksponering</b>	<b>0</b>	<b>-1.800</b>	<b>-2.300</b>	<b>-4.118</b>
<b>Løbetid 2-5 år</b>				
Lån	-11.200	0	0	-10.628
Renteswap (fast til variabel)	1.550	-1.550	0	-106
Renteswap (fast til variabel)	8.950	0	-8.950	-565
<b>Netto eksponering</b>	<b>-700</b>	<b>-1.550</b>	<b>-8.950</b>	<b>-11.299</b>
<b>Løbetid 6-10 år</b>				
Lån	-10.870	0	0	-9.780
Renteswap (fast til variabel)	0	0	0	0
Renteswap (fast til variabel)	6.650	0	-6.650	-1.108
<b>Netto eksponering</b>	<b>-4.220</b>	<b>0</b>	<b>-6.650</b>	<b>-10.888</b>
<b>Løbetid 11-20 år</b>				
Lån	-2.040	0	0	-2.643
Renteswap (fast til variabel)	1.200	-1.200	0	290
<b>Netto eksponering</b>	<b>-840</b>	<b>-1.200</b>	<b>0</b>	<b>-2.353</b>
<b>Løbetid 31-40 år</b>				
Lån	-3.600	0	0	-3.191
Renteswap (fast til variabel)	0	0	0	0
Rente og valutawap (fast til variabel)	0	0	0	0
<b>Netto eksponering</b>	<b>-3.600</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-3.191</b>
Lån i alt	-31.810	0	0	-30.312
Renteswap (fast til variabel)	22.450	-4.550	-17.900	-1.537



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

Document ID:  
2DDEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



**Total** -0.360 -4.550 -17.900 -31.850

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

Tabellen nedenfor viser Metroselskabets samlede aftaler vedrørende rentefæskning if. punkt 2 ovenfor.

	CPI + Fast	Fast	CIBOR 6M	EURIBOR 6M	Regnskabsmæssig værdi 31.12.22
<b>Løbetid 1-10 år</b>					
Renteswap (variabel til fast)	0	-1.005	1.005	0	-16
Renteswap (fast til real)	-1.006	1.006	0	0	-212
Renteswap (real til fast)	896	-896	0	0	95
<b>Netto eksponering</b>	<b>-110</b>	<b>-895</b>	<b>1.005</b>	<b>0</b>	<b>-133</b>
<b>Løbetid 11-20 år</b>					
Renteswap (variabel til fast)	0	-9.267	9.267	0	-648
Renteswap (real til fast)	0	0	0	0	0
Renteswap (fast til real)	-1.491	1.491	0	0	69
Renteswap (variabel til real)	0	0	0	0	0
<b>Netto eksponering</b>	<b>-1.491</b>	<b>-7.775</b>	<b>9.267</b>	<b>0</b>	<b>-579</b>
<b>Løbetid 21-30 år</b>					
Renteswap (variabel til fast)	0	-9.066	9.066	0	531
Renteswap (fast til real)	-2.434	2.434	0	0	-174
<b>Netto eksponering</b>	<b>-2.434</b>	<b>-6.632</b>	<b>9.066</b>	<b>0</b>	<b>357</b>
<b>Løbetid 31-40 år</b>					
Renteswap (variabel til fast)	0	-5.026	5.026	0	530
Rente og valutaswap (variabel til fast)	0	0	0	0	0
Renteswap (fast til real)	-380	380	0	0	-117
<b>Netto eksponering</b>	<b>-380</b>	<b>-4.646</b>	<b>5.026</b>	<b>0</b>	<b>413</b>



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



Renteswap (real til fast)	896	-896	0	0	95
Rente- og valutaswap (variabel til fast)	0	-24.363	24.363	0	398
Renteswap (fast til variabel)	0	0	0	0	0
Renteswap (variabel til real)	0	0	0	0	0
Renteswap (fast til real)	-5.311	5.311	0	0	-433
<b>Total</b>	<b>-4.415</b>	<b>-19.948</b>	<b>24.363</b>	<b>0</b>	<b>59</b>

\* CPI = Consumer price index

Finansielle aftaler (dagsværdisikring)

Finansielle aftaler (fremtidige pengestrømme)

**Finansielle aftaler i alt**

-1.537

59

**-1.478**

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



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



# Ledelsesrådgivning



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2022 for MetroSelskabet I/S.

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

København den 24. februar 2023

#### Direktion

Carsten Riis

#### Bestyrelse

Jørn Neergaard Larsen  
(formand)

Michael Vindfeldt  
(næstformand)

Harald Børsting

Helle Bonnesen

Anette Alm

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

Årsrapporten indstilles til interessenternes godkendelse.

Jonas Bjørn Jensen  
(næstformand)

Birgitte Brinck Madsen

Troels Christian Jakobsen

Kirsten Eljona Thomsen



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



# 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:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

## Til interessenterne i Metroselskabet I/S Revisionspåtegning på årsregnskabet

### Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Metsroselskabet I/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2022, 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 Metsroselskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2022 samt af resultatet af Metsroselskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2022 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. I det revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i Lov om Metsroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet 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

Rigsrevisor er uafhængig af Metsroselskabet i overensstemmelse med Rigsrevisorloven § 1, stk. 6 og den godkendte revisor er uafhængig af Metsroselskabet 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 Metsroselskabets 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 Metsroselskabet, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

### Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. Lov om Metsroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet 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. Lov om Metsroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S og Rigsrevisorloven, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.

- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Metrosekskabets 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

Metrosekskabets 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 Metrosekskabet ikke længere kan fortsætte driften.

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

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

#### Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

Vores konklusion om årsregnskabet omfatter ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form

for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

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

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

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

## Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

### Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

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



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



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 af udvalgte emner i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. I vores juridisk-kritiske revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de undersøgte dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt indgåede aftaler og sædvanlig praksis. I vores forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de virksomheder, der er omfattet af årsregnskabet.

Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom i denne udtalelse.

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

København den 24. februar 2023

### Rigsrevisionen

CVR: 77806113

Birgitte Hansen

Rigsrevisor

Søren Vadskjær Skyum

Kontorchef

### Deloitte

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab, CVR: 33963556

Lars Kronow

Statsautoriseret revisor

MNE-nummer: 19708

Bryndis Simonardóttir

Statsautoriseret revisor

MNE-nummer: 40064

### EY

Godkendt revisionspartnerselskab, CVR: 30700228

Michael N. C. Nielsen

Statsautoriseret revisor

MNE-nummer: 26738

Finn Thomassen

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:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29





# Bilag til ledelsesberetningen



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

Metroselskabets langtidsbudget viser forventningerne til den langsigtede økonomiske udvikling i selskabet. Nedenstående langtidsbudget 2023 er vedtaget af bestyrelsen i december 2022. I forhold til langtidsbudget 2022 fra december 2021 er de langsigtede rente- og inflationsforventninger opdateret med finansministeriets forventninger

### 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 2022-2027 er der taget højde for forventet passagerindsving som følge af COVID-19. Der budgetteres med et passagertal 2023 på 130 mio. passagerer stigende til 146 mio. i 2024 og 181 mio. i 2028. 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 på baggrund af afregningskronen i 2022 reguleret i henhold til bekendtgørelse om takstændringer i offentlig service trafik i trafiksselskaber og hos jernbaneselskaber. Gennemsnitlig indtægt pr. passager er reguleret til 2023-priser med det udmeldte takstigningsloft på

4,9 pct. Der er således taget hensyn til de konstaterede ændringer i produktvalg og rejsemønstre under COVID-19. Den gennemsnitlig indtægt pr. passager er i 2023 budgetteret med 11,57 kr. Den fremtidige realudvikling er endvidere baseret på Finansministeriets forventning til prisudvikling.

#### Driftsomkostninger

3. Driftsomkostningerne for den idriftsatte Metro er estimeret på baggrund af selskabets omkostninger i henhold til drifts- og vedligeholdelseskontrakterne. For M4 Sydhavn er der taget udgangspunkt i transportsystemkontrakterne.
  4. Til imødegåelse af forventelige meromkostninger vedrørende driften af Metroen er der indarbejdet en årlig reserve estimeret ud fra et risikoniveau på P50.
- 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. Anlægsomkostningerne for M4 Sydhavn er baseret på det senest godkendte anlægsbudget. Det samlede anlægsoverslag er vurderet til 8,6 mia. kr. inkl. korrektionsreserver i 2014-priser (10,2 mia. kr. i 2023-priser).
7. Anlægsinvesteringerne vedr. selskabets investeringsprogram (kapacitetsudvidelser) er på 2,4 mia. kr. i 2023-priser inkl. reserver.
8. Driftsmobilisering og mobilisering (M4 Sydhavn) er i perioden 2022 - 2024 budgetteret med i alt 179 mio. kr. i 2023-priser.
9. Reinvesteringerne i forbindelse med M3 Cityringen er baseret på forudsætningerne i principaftalen herom og udgør hvert 10. år 311 mio. kr., hvert 25. år 1.399 mio. kr. og efter 50 år herudover 621 mio. kr. i 2023-priser.
10. Reinvesteringerne i forbindelse med M4 Nordhavn er baseret på



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



- forudsætninger i udredningen herom og udgør hvert 10. år 41 mio. kr., hvert 25. år 185 mio. kr. og efter 50 år herudover 83 mio. kr. i 2023-priser.
11. Reinvesteringerne i forbindelse med M4 Sydhavn er baseret på forudsætningerne i principaftalen herom og udgør hvert 10. år 90 mio. kr., hvert 25. år 406 mio. kr. og efter 50 år herudover 181 mio. kr. i 2023-priser.
12. Til reinvesteringer i forbindelse med M1/M2 er hvert 10. år afsat 362 mio. kr., ca. hvert 25. år 1.471 mio. kr. og efter 50 år 2.942 mio. kr. i 2023-priser.
13. Til finansiering af forventelige meromkostninger i relation til det ibrugtagne anlæg er der indarbejdet en reserve estimeret ud fra et risikoniveau på P80.
16. Betalingsaftale med staten indgår med årlige indbetalinger på mellem 278 mio. kr. til 383 mio. kr. (2019-priser) i årene 2021-2060. Indbetalingerne er indekseret med Finansministeriets anlægsindeks (forudsætningsindeks på finansloven)
17. Opregning til løbende priser er baseret på Finansministeriets Inflationsforventning i august 2022.

#### Øvrige forhold

- Metroen er momsregistreret, hvorfor selskabets indtægter fra driften af Metroen er fratrukket moms, mens momsudgifter ved anlæg af Metroen afløftes.
14. Forrentning af gælden er baseret på Finansministeriets renteforventning i august 2022. I forrentningen tages højde for selskabets indgåede finansielle aftaler omkring renteaflækning.
15. Forrentning af gælden er baseret på Finansministeriets renteforventning i august 2022. I forrentningen tages højde for selskabets indgåede finansielle aftaler omkring renteaflækning.

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



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



# Langtíðsbudget



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



## Langtidsbudget 2023 for MetroSelskabet I/S (løbende priser)

(mto. kr.)

Tilbagebetalingsår 2066  
 Forventet maks. nettogæld -34.223  
 År med forventet maks. gæld 2025

År	Anlægs- investeringer	Reinveste- ringe"	Driftsresultat (EBITDA)	Ændring i arbejdskapital	Betalings- aftale	Finansielle poster	Likviditets- virkning	Nettogæld primo	Nettogæld Ultimo
2022	-1.739	-46	-202	0	305	-865	-2.547	-27.144	-29.690
2023	-1.241	-51	31	0	352	-710	-1.618	-29.690	-31.309
2024	-3.025	-46	221	1.528	373	-633	-1.582	-31.309	-32.891
2025	-1.363	-46	352	0	395	-669	-1.332	-32.891	-34.223
2026	0	-62	432	0	406	-688	89	-34.223	-34.135
2027	0	0	574	0	420	-702	292	-34.135	-33.843
2028	0	0	667	0	433	-703	396	-33.843	-33.446
2029	0	-345	722	0	443	-692	128	-33.446	-33.318
2030	0	-46	759	0	453	-746	420	-33.318	-32.898
2031	0	0	796	0	465	-744	517	-32.898	-32.382
2032	0	-424	834	0	477	-750	137	-32.382	-32.245
2033	0	0	873	0	490	-748	614	-32.245	-31.630
2034	0	-109	911	0	502	-740	564	-31.630	-31.066
2035	0	-1.789	936	0	510	-731	-1.075	-31.066	-32.141
2036	0	0	964	0	519	-730	754	-32.141	-31.387
2037	0	0	979	0	528	-715	793	-31.387	-30.595
2038	0	0	1.009	0	538	-694	853	-30.595	-29.742
2039	0	-412	1.038	0	547	-673	501	-29.742	-29.241
2040	0	-56	1.071	0	557	-679	894	-29.241	-28.347
2041	0	0	1.103	0	567	-543	1.127	-28.347	-27.219



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

Document ID:  
 2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

2042	0	-506	1.134	0	577	-523	683	-27.219	-26.536
2043	0	0	1.168	0	588	-499	1.257	-26.536	-25.280
2044	0	-2.156	1.202	0	598	-500	-855	-25.280	-26.134
2045	0	-273	1.241	0	609	-504	1.073	-26.134	-25.062
2046	0	0	1.280	0	620	-492	1.408	-25.062	-23.653
2047	0	0	1.319	0	631	-464	1.486	-23.653	-22.167
2048	0	0	1.361	0	643	-443	1.561	-22.167	-20.606
2049	0	-492	1.402	0	654	-421	1.144	-20.606	-19.462
2050	0	-66	1.449	0	666	-372	1.676	-19.462	-17.785
2051	0	0	1.475	0	678	-322	1.831	-17.785	-15.954
2052	0	-5.480	1.501	0	690	-432	-3.721	-15.954	-19.675
2053	0	0	1.528	0	703	-619	1.612	-19.675	-18.063
2054	0	-156	1.556	0	715	-557	1.558	-18.063	-16.505
2055	0	0	1.584	0	728	-554	1.758	-16.505	-14.747
2056	0	0	1.612	0	741	-483	1.871	-14.747	-12.876
2057	0	0	1.641	0	755	-445	1.951	-12.876	-10.925
2058	0	0	1.671	0	768	-404	2.035	-10.925	-8.890
2059	0	-1.356	1.701	0	782	-349	778	-8.890	-8.112
2060	0	-79	1.732	0	796	-292	2.157	-8.112	-5.955
2061	0	0	1.763	0	0	-203	1.559	-5.955	-4.396
2062	0	-723	1.794	0	0	-155	917	-4.396	-3.479
2063	0	-2.988	1.827	0	0	-162	-1.323	-3.479	-4.802
2064	0	-187	1.860	0	0	-159	1.514	-4.802	-3.288
2065	0	0	1.893	0	0	-94	1.799	-3.288	-1.489
<b>2066</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.927</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-21</b>	<b>1.906</b>	<b>-1.489</b>	<b>417</b>
2067	0	0	1.962	0	0	39	2.001	417	2.418



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29

Læs mere om Metroen på [m.dk](http://m.dk)



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

Document ID:  
2DEEF3E25F814107B0F3A841DCC22E29