



# Årsrapport 2023

Metroselskabet I/S

Metrovej 5  
2300 København S  
CVR-nr.: 30823699



# Indhold

Forord	3
Metroselskabets strategi – Fremtidens metro	7
Metroen i drift	14
Anlæg af mere metro	18
Bæredygtighed	22
Økonomi	39
Compliance	47
Regnskab	54
Noter	63
Ledespåtegning	80
Den uafhængige revisors revisionspåtegning	82
Bilag til ledelsesberetningen	85
Langtidsbudget	88
Nøgletal – bæredygtighed	91
Noter	97



# Tættere på fremtidens metro

Metroselskabet har i 2023 med afsæt i en kombination af passagertilvækst og et lavere omkostningsniveau leveret et regnskabsmæssigt tilfredsstillende resultat før af- og nedskrivninger på 108 mio. kr., hvilket er 28 mio. kr. bedre end budgetteret for året.

120 millioner passagerer rejste med Metroen i 2023. Det er 12 millioner flere passagerer end i 2022 og det højeste passagertal på et år i Metroens historie. Det højeste antal passagerer på én dag er fortsat i forbindelse med Tour de France i 2022, men i 2023 satte Metroen tre rekorder for flest passagerer på én uge og en enkelt rekord for flest passagerer på én måned.

Den samlede stigning i passagertallet er ikke forårsaget af enkeltstående begivenheder, men af en stadig stigende strøm af passagerer, der benytter Metroen i forbindelse med arbejde, uddannelse og andre daglige aktiviteter.

Metroen er en integreret del af hovedstadens hverdag, og kundetilfredsheden er fortsat meget høj. Målinger viser tydeligt, at hovedparten af Metroens kunder vil anbefale Metroen til andre. Blandt årsagerne til den høje tilfredshed er bl.a. Metroens meget høje driftssikkerhed. Driftsstabiliteten for Metroen i 2023 var 99,3 procent og 99 procent i myldretiden. Metroen er

pålidelig og gør det enkelt og hurtigt at komme omkring i hovedstaden.

**“Den samlede stigning i passagertallet er ikke forårsaget af enkeltstående begivenheder, men af en stadig stigende strøm af passagerer, der benytter Metroen i forbindelse med arbejde, uddannelse og andre daglige aktiviteter.”**

## Et år inde i ny strategiperiode

I 2023 igangsatte Metroselskabet en ny strategi for perioden 2023 til 2026; Fremtidens metro. Strategien indeholder fem overordnede fokusområder: Kunderne, Klimaaftrykket, Bygherrerollen, Sikkerhed samt Organisation og Kompetencer.

Stigningen i passagertallet og kundetilfredsheden indikerer en stabil udvikling inden for fokusområdet Kunderne. Væksten i passagertallet for linjerne M1/M2 er helt som forventet, men passagertallet for linjerne M3/M4 er under forventningerne og under Metroselskabets passagerbudget for året. Metroselskabet har

indledt en undersøgelse af årsagen. Samtidig er der iværksat tiltag til at øge kendskabet til de to linjer – en indsats, som får et naturligt løft i forbindelse med, at forlængelsen af M4 til Sydhavn og Valby åbner i sommeren 2024.

Metroselskabet arbejder fortsat målrettet på at realisere langtidsmålet for passagerbudgettet på 181 millioner passagerer i 2028. Bestyrelse og direktion har i den forbindelse fokus på de virkemidler og tiltag, som selskabet selv kan igangsætte med henblik på at øge passagertallet og dermed selskabets indtjening, og er samtidig opmærksom på de samfundsmæssige tendenser og rammevilkår, som påvirker passagergrundlaget i hovedstaden.

## Første effekter af klimatiltag

Et mål i det strategiske fokusområde Klimaaftrykket er at halvere klimaaftrykket fra nye metroprojekter i forhold til den eksisterende metro. At lykkes med det er ikke kun et spørgsmål om materialevalg og byggetoder, men i lige så høj grad om design og kontraktformer.

Da 70 procent af en metrolinjes CO<sub>2</sub>-aftryk stammer fra anlægsarbejdet, er denne målsætning et vigtigt tiltag i en mere bæredygtig retning. Samtidig har

selskabets anlægsprojekter en størrelse, der betyder, at vi kan være med til at drive den bæredygtige udvikling i den danske bygge- og anlægsbranche fremad ved at kigge i et bredt perspektiv, hvor materialevalg og livscyklusanalyser kombineres med nye kontraktformer og incitamentsmodeller.

Derfor er det også tilfredsstillende, at det på nuværende tidspunkt anslås, at selskabet ved hjælp af ændringer i det eksisterende design har mulighed for at kunne reducere CO<sub>2</sub>-aftrykket fra anlægsfasen for forlængelsen af M4 til Ydre Nordhavn med 30 procent i forhold til den eksisterende højbane i Nordhavn.

De tidlige erfaringer fra M4 Nordhavn lover godt for muligheden for at nå målsætningen for anlægsarbejdet på den mulige kommende metrolinje M5.

## Stabil fremdrift

I forhold til strategiens øvrige fokusområder er der stabil fremdrift. Sikkerhed på byggepladser kræver konstant opmærksomhed, og vi fortsætter vores gode samarbejde med rådgivere og entreprenører om optimal byggepladsindretning og opmærksomhedsskabende tiltag, så vores byggepladser fortsat kan være blandt branchens sikreste. Specifikt er der iværksat et tiltag med titlen Finish Safely i forbindelse med de



afsluttende arbejder på M4 til Sydhavn, da den afsluttende fase af store anlægsprojekter ofte bærer præg af komplekse opgaver, nye entreprenører og korte deadlines med deraf følgende øgede risici. Ved udgangen af 2023 lå den akkumulerede ulykkesfrekvens på Sydhavnsprojektet på 7,3 mod et branchegennemsnit på 29,7 i 2022.

Sikkerhed på arbejdspladsen begrænser sig ikke til vores byggepladser. Metroselskabet har i 2023 øget indsatsen for at nedbringe sygefraværet og fokuseret på medarbejdernes trivsel ved at skabe de bedst mulige rammer for fleksibilitet, psykisk arbejdsmiljø og mangfoldighed.

Psykisk arbejdsmiljø og generel trivsel er blandt indsatsområderne i Metroselskabets forretningsstrategi, da det er afgørende faktorer for at fastholde og tiltrække de videnstunge medarbejdere, som selskabet har brug for. I 2023 er antallet af medarbejdere steget fra 300 til 332, og der forventes ligeledes en vækst i 2024, primært til udviklingen af nye linjer, igangsat af selskabets ejere, samt til digitalisering af selskabet. Samtidig er medarbejderomsætningen faldet fra 16,3 procent i 2022 til 12,9 procent i 2023, hvilket er en god indikation på den relativt høje trivsel blandt selskabets medarbejdere.

## ET M4GISK ÅR

I 2024 ser vi i Metroselskabet især frem til, at M4-strækningen fra Københavns Hovedbanegård til København Syd åbner til sommer. Med fem nye stationer vil Metroen integrere de store, nye bydele i Københavns

Sydhavn langt bedre i den kollektive trafik, lige som der bliver bedre forbindelse til det gamle Sydhavnen og Valby.

København Syd, der tidligere hed Ny Ellebjerg Station, bliver Københavns nye knudepunkt for kollektiv trafik med både metro, S-tog og regionaltoget og forventeligt også internationale afgangene. Med mulighed for omskiftning til Metroen vil de mange pendlere, der ankommer til byen, have mulighed for enkelt og hurtigt at komme til deres slutdestination.

For Metroselskabet er det altid en skelsættende begivenhed at sætte nye linjer i drift. Åbningen af M4-forlængelsen er ingen undtagelse. M4 vil skabe nye forbindelser i København, åbne nye bydele for byens borgere og gøre hverdagen mere enkel for pendlere i regionen og landet. Fra et forretningsmæssigt perspektiv forventer vi, at det giver et løft til passagerindsvinget på M3/M4 og bidrager positivt til, at vi når det forventede antal passagerer og den deraf følgende indtjening. I denne årsrapport kan du læse mere om selskabets aktiviteter i 2023.

Rigtig god læselyst!

Jørn Neergaard Larsen  
Bestyrelsesformand

Carsten Riis  
Administrerende direktør





### Resultat \*

Realiseret 2023

**108 mio kr.**

Forventet 2024

**233 mio kr.**

### Passagerindtægt

Realiseret 2023

**1.433 mio kr.**

Forventet 2024

**1.744 mio kr.**

### Passagertal

Realiseret 2023

**120 mio**

Forventet 2024

**137 mio**

\* Resultat før af- og nedskrivninger



## Fremtidens metro

## Kunderne

NPS

→ **62** (skala fra -100 til +100)

Driftsstabilitet

→ **99,3 %**

## Klimaaftrykket

CO2-reduktion i designfasen

↗ **30 %**

CO2 per passagerkilometer

→ **4,8 g**

## Bygherrerollen

Frontløber inden for  
innovation og bæredygtighed→ **3,6 - 3,8** (skala 1-5)Andel af anlægskontrakter  
indgået i 2023 med klimakrav→ **10 %**

## Sikkerheden

Ulykkesfrekvens (Sydhavnsprojektet)

→ **7,3** (branchegennemsnit 29,7)

Sygefravær

→ **3,5** (sygedage pr. medarbejder)

eNPS

→ **+33** (skala fra -100 til +100)

## Organisation og kompetencer

Generel medarbejdertilfredshed

→ **78 %**

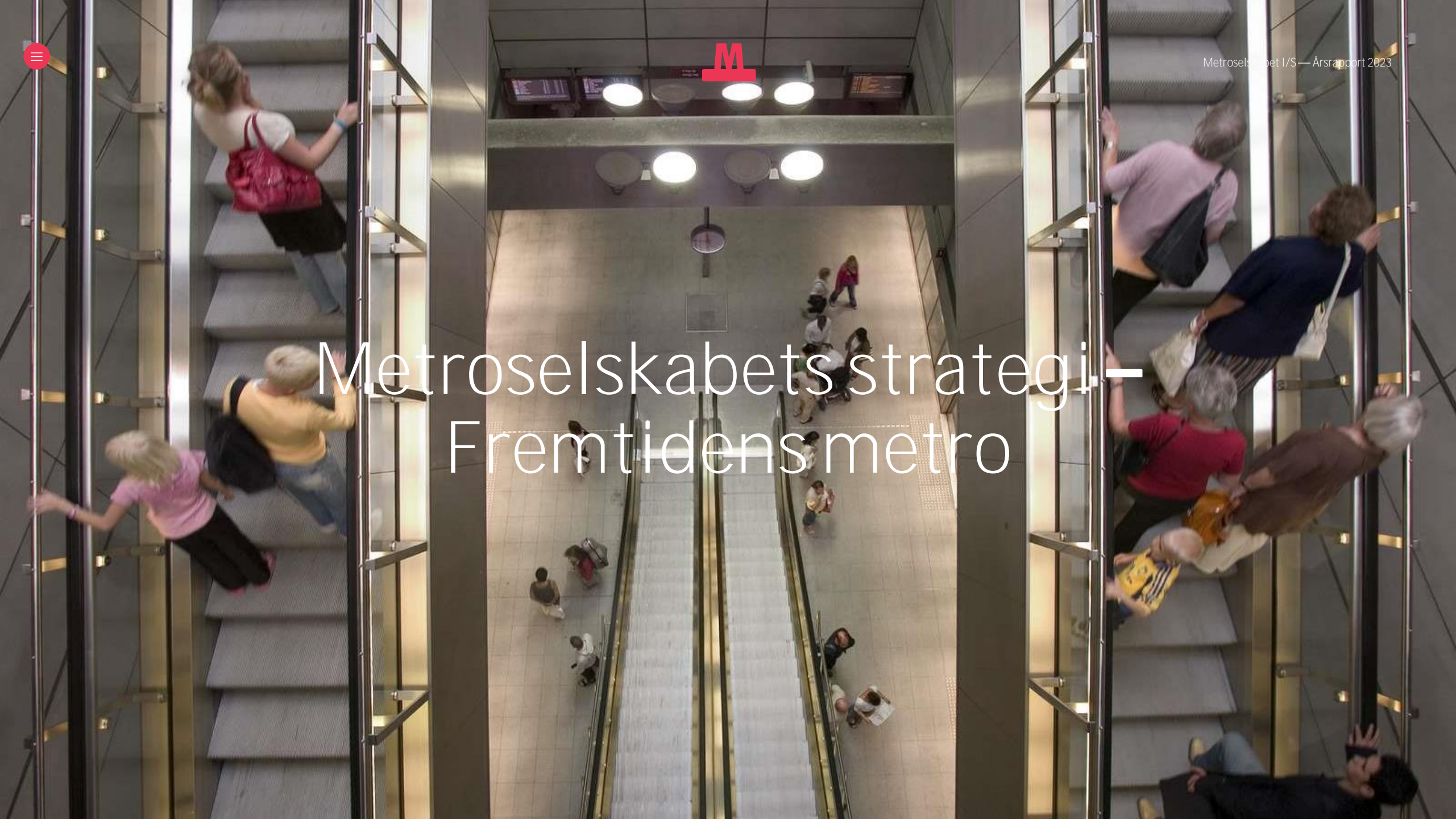
→ Som forventet

↗ Over forventning

↘ Under forventning



# Metroseilskabets strategi — Fremtidens metro



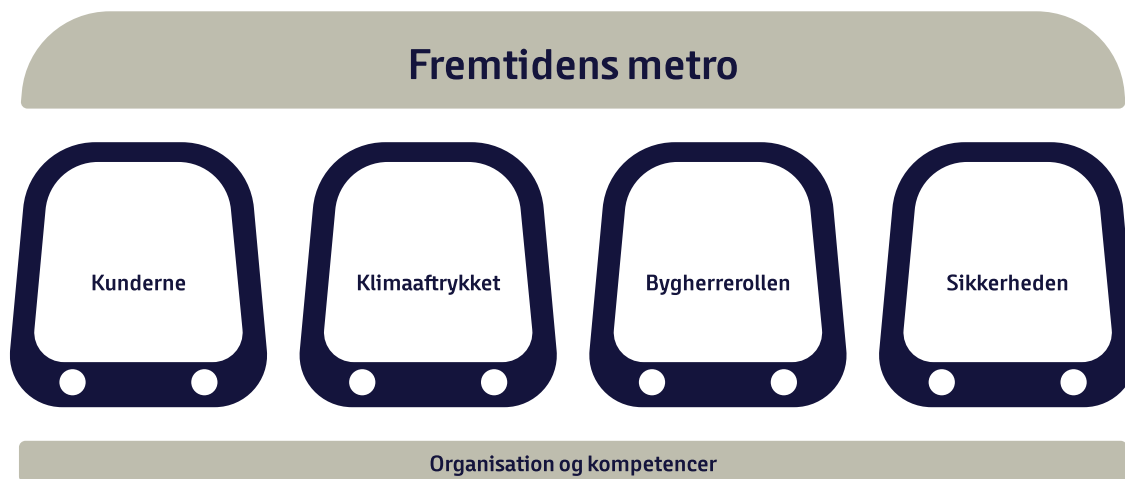


Det overordnede mål i Metro-selskabet forretningsstrategi for perioden 2023 til 2026 er at levere størst mulig samfundsværdi med det mindst mulige klimaaftryk. Her følger en status på strategiens implementering i 2023.

Med løftet om at levere størst mulig samfundsværdi med det mindst mulige klimaaftryk lancerede Metro-selskabet i 2023 en ny forretningsstrategi for perioden 2023 til 2026: **“Fremtidens metro.”**

Selskabets hovedopgave er at levere mobilitetsløsninger, der transporterer så mange mennesker som muligt rundt i hovedstaden på en effektiv og rentabel måde. Passagererne skal opleve rejsen som attraktiv og komfort – understøttet af en lav klimabelastning. Enkelheden for passagererne bygger på selskabets evne til at løse en række komplekse bagvedliggende problemstillinger, herunder afvikling af den daglige drift, planlægning og opførelse af nye linjer samt ambitiøse vedligeholdelses- og videreudviklingsprojekter – kombineret med gode løsninger for at skaffe mere kapacitet til at imødekomme et konstant stigende passagertal.

Strategien indeholder fem overordnede fokusområder, som er tæt forbundne, og som tilsammen gør selskabet i stand til at imødekomme de mange fremtidige forventninger om at levere værdi til samfundet. De fem hovedfokusområder er: Kunderne, Klimaaftrykket, Bygherrerollen, Sikkerheden samt Organisation & kompetencer.



Figur: Det strategiske hus





## Kunderne

### Ambition:

At realisere og om muligt fremrykke den planlagte passagervækst og realisere et passagertal på min. 166 mio. i 2026. Dermed bidrager Metroen til at reducere klimaftrykket fra transport i hovedstaden, samtidig med at selskabets indtjening når den forudsatte vækst.

### Status på området Kunderne

Stigende passagertal og den deraf følgende indtjening er forudsætningen for at levere selskabets kerneopgave. Selskabets indtjening kommer primært fra kunderne, og deres villighed til at vælge Metroen er derfor central. Hvert år vælger flere passagerer at rejse med Metroen, således også i 2023, hvor 120 mio. passagerer rejste med Metroen. Dette er en stigning på 11 pct. fra 2022 og syv pct. under årets passagerbudget.

Metroselskabet arbejder fortsat målrettet på at nå langtidsmålet for passagerbudgettet på 181 millioner passagerer i 2028. Der er i den forbindelse fokus på de virkemidler og tiltag, som selskabet selv kan igangsætte med henblik på at øge passagertallet ved at

fastholde en god service til kunderne og styrke selskabets kommercielle aktiviteter.

Tilfredse kunder er grundlaget for at arbejde målrettet med at øge passagertallet. Selskabets Net Promoter Score (NPS), der måler kundernes villighed til at anbefale Metroen til andre på en skala fra -100 til +100, lå i 2023 på +62 og holdt dermed det høje niveau fra 2022. Målet for strategiperioden er at fastholde det høje NPS-niveau mellem +60 og +65.

### Status på de underliggende indsatser:

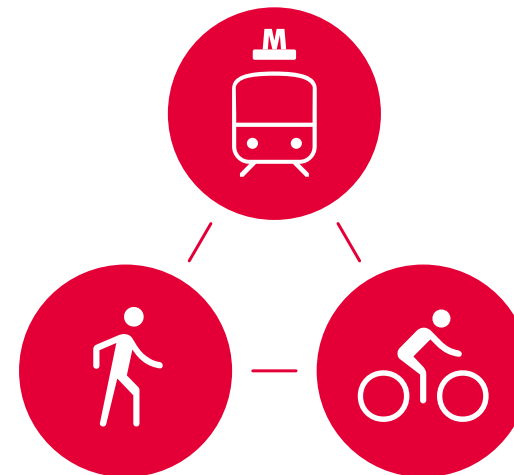
#### 1. Salgskanaler, produkter og services

Selskabet arbejder målrettet på at gøre det let, enkelt og relevant for kunderne også i fremtiden at købe en billet. Selskabet deler sine salgskanaler med andre leverandører af offentlig transport i regi af DOT og Rejsekort & Rejseplan, og DSB sælger også billetter til Metroen. I 2023 har selskabet på nationalt plan bidraget til videreudviklingen af rejsekort til en mere digital løsning. I DOT-samarbejdet har selskabet medvirket til at udvikle mere attraktive regionale produkter.

To tredjedele af rejserne i Metroen foretages af kunder, som på rejsen alene skal bruge Metroen og gang/cykel for at nå deres destination. Derfor har selskabet i 2023 undersøgt mulighederne for, at Metroen kan få en salgskanal, som er skræddersyet til denne form for enkle og hurtige rejse. Det skal ligeledes sikres, at der altid er en driftsstabil og relevant salgskanal til stede, da Metroen i dag har en betydning for kundernes hverdag døgnet rundt.

#### 2. Marketing og måling af kundeoplevelser

Metroen er i kombination med gang og cykel hovedstadens mest attraktive og klimavenlige transporttilbud. Der er fortsat et stort ikke-indfriet potentiale for flere passagerer, og selskabet øgede i 2023 derfor niveauet for markedsføring. For maksimalt udbytte af markedsføringen videreudvikler selskabet i 2024 kundeindsigter og øger fokus på kundeloyalitet og strategiske samarbejder.



En kombination af metro, cykel og gang er den mest attraktive og klimavenlige transportmåde i hovedstaden.

Som en ny service forventer selskabet i 2024 i anledning af åbningen af de fem nye stationer på M4 at lancere et pilotprojekt i form af en app til kunderne langs den nye M4 til Sydhavn og Valby, som skal bruges til at markedsføre de nye stationer og Metroen som helhed.

#### 3. Investeringer i videreudvikling og vedligeholdelse af Metroen

Høj driftsstabilitet og øget kapacitet var sammen med vedligehold af det eksisterende metronetværk nogle af de væsentligste aktiviteter i 2023, særligt i M1 og M2. Samtidig er organisationen til at kunne gennemføre de nødvendige vedligeholdelsesprojekter i de kommende år blevet bygget op.

Med indsættelse af to ekstra tog i 2023 og et tredje i begyndelsen af 2024 blev den samlede kapacitet øget med 10 pct. i myldretiden på M1/M2. Dette arbejde fortsættes i 2024 og suppleres med en lang række investeringer i vedligehold af togsystemet, stationerne og tog. Metroen er blevet 20 år, og behovet for vedligeholdelse og udvikling stiger for at kunne bibeholde samme høje niveau og leve op til passagerernes fremtidige forventninger. Mere vedligeholdelse, reinvesteringer og udvikling påvirker servicen, mens forbedringerne implementeres. Derfor skal der udvikles nye metoder til at vedligeholde og udvikle Metroen, så den høje service til borgerne sikres.

Selskabet har i 2023 analyseret cybersikkerheden med en risikobaseret tilgang for både egne og operatørernes systemer, og arbejdet for at sikre et robust og tidsvarende setup fortsætter i 2024.



## Klimaaftrykket

**Ambition:**  
At nedbringe klimaaftrykket mest muligt fra alle selskabets aktiviteter. Klimaaftrykket fra nye metroprojekter skal halveres i sammenligning med den eksisterende metro, og der skal fokus på reduktion af materialer og materialevalg i design og anlægsmetoder.

### Status på området Klimaaftrykket

I 2023 blev der kortlagt væsentlige muligheder for at nedbringe klimaaftrykket på nye metroprojekter, og arbejdet er forløbet planmæssigt med tilfredsstillende resultater. I 2024 skal der findes yderligere initiativer, så selskabet kan nå tættere på sine klimamål for de mulige nye metrolinjer M5 og forlængelsen af M4 til Ydre Nordhavn.

Derudover er der fokus på at reducere klimaaftrykket fra andre aktiviteter, herunder særligt driften. I 2023 var klimaaftrykket fra en passagerkilometer kørt med Metroen på 4,8 gram CO<sub>2</sub>, hvilket er lavere end klimaaftrykket pr. passager i 2022 (6,4).

### Status på de underliggende indsatser

#### 1. Anlæg af nye linjer

Anlægget af ny metro tegner sig for omkring 70 pct. af selskabets CO<sub>2</sub>-aftryk, hvorfor selskabet har et stort fokus på anlægsfasen. I 2023 afsøgte selskabet i tæt samarbejde med rådgivere og entreprenører nye teknologier og løsninger, der minimerer det negative klimaaftryk ved etablering af nye linjer. På begge kommende projekter (M4 til Ydre Nordhavn og M5) er der fundet designoptimeringer, der forventes at reducere projekternes CO<sub>2</sub>-aftryk betydeligt, og i 2024 skal størstedelen af de resterende tiltag identificeres.

#### 2. Klimaaftryk som beslutningsparameter ved reinvesteringer

Da reinvesteringerne i Metroen står for cirka 25 pct. af klimaaftrykket, udviklede selskabet i 2023 en model der gør klimaaftryk til et selvstændigt beslutningsparameter ved reinvesteringer. Modellen omfatter alle større reinvesteringsprojekter, svarende til ca. 80 pct. af økonomien til reinvesteringer. I 2024 er fokus på at benytte modellen, så CO<sub>2</sub>-aftrykket kan vurderes som en del af foranalyserne til nye projekter og rapporteres på linje med øvrige KPI'er for reinvesteringer.

#### 3. Driften af Metroen

Metroen er en af hovedstadens største forbrugere af strøm. I 2023 har selskabet identificeret og forberedt projekter, der skal bidrage til at reducere energiforbruget på særligt M1/M2, herunder blandt andet ventilation og lyskilder. Selskabet vil i 2024 arbejde med at

implementere bedre energistyring og flere målere på Metroens stationer, hvilket forventes at give et bedre overblik over energiforbruget, sådan at der er et data-baseret grundlag for energibesparende handlinger.

#### 4. Selskabet som virksomhed

Også i selskabets egen organisation skal klimaaftrykket reduceres med en målsætning om reduktion med 20 procent i strategiperioden. Klimaaftrykket fra administrationsbygningen er dog steget i 2023, særligt som følge af væksten i antal medarbejdere. Men der er samtidig implementeret en række initiativer, som skal modvirke dette fremover, herunder en ny politik for tjenesterejser og indkøb af elbiler. I 2024 vil scope 3-udledninger blive indarbejdet i selskabets indkøbspolitik.



## Bygherrerollen

**Ambition:**  
**At Metroselskabet bygger ‘state of the art’, så projekterne ved hjælp af innovation og avanceret teknologi er attraktive, den dag de tages i brug.**

### Status på området Bygherrerollen

Metroselskabets anlægsprojekter har en størrelse, der i en dansk sammenhæng betyder, at selskabet kan og er forpligtiget til at gå forrest og påvirke markedet, når det gælder innovation og teknologi samt sikkerhed og social ansvarlighed. I 2023 har selskabet fokuseret på at udvikle kompetencer og paradigmer, så selskabets størrelse, viden og kompetence kan benyttes til at indarbejde bæredygtighedstiltag i kommende projekter, herunder materialevalg, konstruktionsmetoder og samarbejdsformer. Arbejdet er forløbet med en fornuf-tig fremdrift og forventes fortsat i 2024.

I 2023 har selskabet afsøgt kontraktformer, som understøtter rammerne for et integreret, forpligtigende og effektivt samarbejde med entreprenører og rådgivere. Et sådant paradigme vil også skabe incitamenter til at forbedre og realisere projekterne. Dette gælder særligt i forhold til målsætningen om at kunne reducere CO<sub>2</sub>-udledningen ved anvendelse af innovative

løsninger og løbende inddragelse af teknologispring. Det er Metroselskabets ambition, at der fremover skal indarbejdes klimakrav i alle relevante anlægskontrakter.

Forudsætningen for at bygge ‘state of the art’ er, at selskabet kan tiltrække de bedste samarbejdspartnere. I 2023 gennemførtes derfor en interessentanlyse, hvor selskabet på en skala fra 1 til 5 scorede 3,6 på samarbejdspartnernes oplevelse af selskabet som frontløber inden for bæredygtighed og 3,8, når det gælder innovation. Målsætningen for området er at score mindst 4 på begge parametre i 2026.

### Status på de underliggende indsatser

#### 1. Nye kontrakt- og samarbejdsformer

I 2023 afsøgte selskabet mulige kontraktformer til at understøtte målsætningen om at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen. Resultaterne heraf forventes at blive operationelle i 2024 blandt andet i form af Early Contractor involvement (ECI), der er en tilgang til kontraktindgåelse, som understøtter et tidligt, tættere og mere til-lidsfuldt samarbejde mellem rådgivere og entreprenører om innovation og planlægning med henblik på at kunne levere mere værdi til projekterne. Selskabet har besluttet, at denne kontraktform skal benyttet i forbindelse med forlængelsen af M4 til Ydre Nordhavn.

#### 2. Sammensat projektportefølje

I 2023 har selskabet igangsat arbejdet med en mere sammensat projektportefølje. Hidtil har de fleste af selskabets projekter bestået af store anlægsprojekter

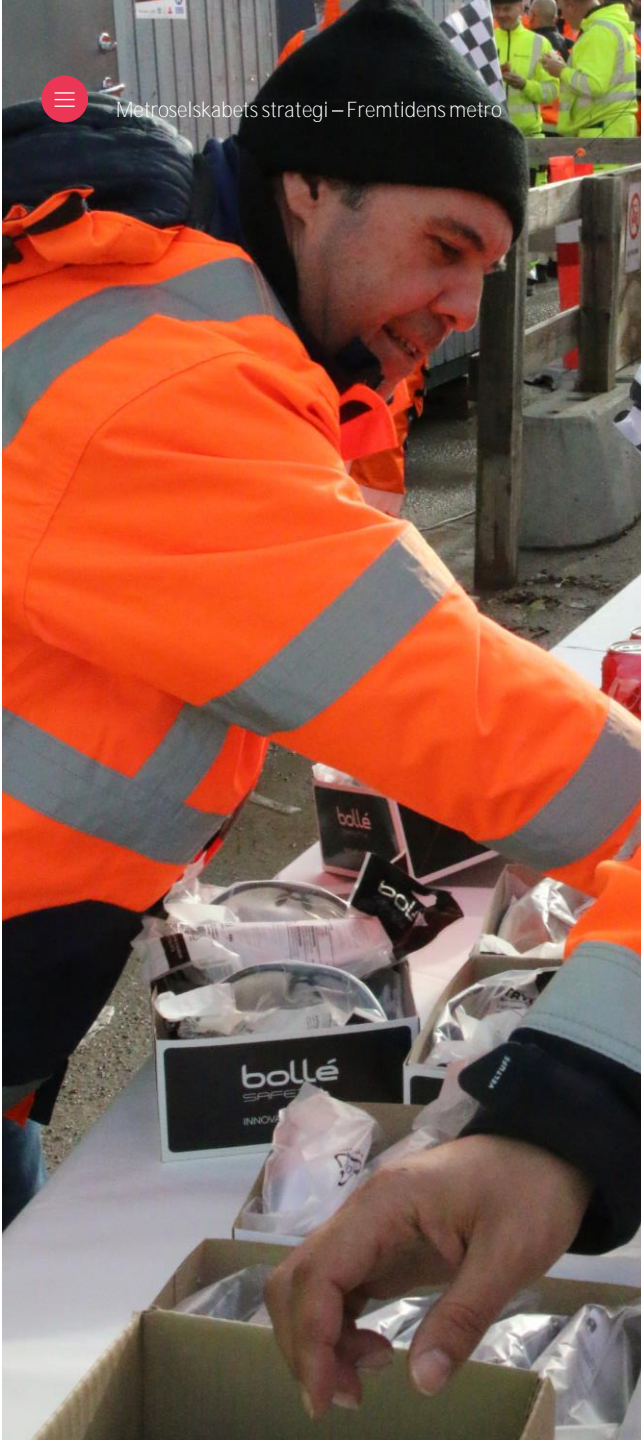
(“greenfield”), men fremover vil der i tiltagende omfang også skulle arbejdes med mindre vedligeholdelsesopgaver (“brownfield”). Dette nødvendiggør en sikring af, at medarbejderne har de nødvendige kompetencer og ressourcer, samt at processer understøtter det stigende antal enkeltprojekter. Dette arbejde fortsættes i 2024.

#### 3. Teknologi og innovation

I 2023 har selskabet arbejdet systematisk med at identificere nye teknologier til primært at reducere kommende anlægsprojekters klimaaftryk og til fremadrettet at sikre grundlaget for en databaseret drift og vedligeholdelse.

Indsatsen inkluderede analyser af nye eller alternative designløsninger og smartere udførelsesmetoder. Mulighederne for delvist at subsidiere klimabelastende materialer er desuden blevet afdækket. Arbejdet med kvalificering og prioritering samt forberedelse af implementering i kommende projekter fortsættes i 2024.





## Sikkerheden

**Ambition:**  
Alle skal kunne arbejde sikkert hver dag.

### Status på området Sikkerhed

Som betydelig bygherre er sikkerheden altid et kontinuerligt indsatsområde for selskabet. I 2023 var den akkumulerede ulykkesfrekvens på 7,3 på Sydhavnsprojektet, og selv om det er langt under branchegennemsnittet, fortsættes samarbejdet med entreprenørerne på projektet i 2024, så alle kan arbejde sikkert hver dag.

Antallet af sygedage i egen organisation er faldet fra 4,9 i 2022 til 3,5 i 2023, mens der er en fordobling i antallet af langtidssygemeldte, der både indeholder stress og andre former for længerevarende sygdom. Udviklingen i antal sygedage er tilfredsstillende, mens antallet af langtidssygemeldinger ønskes nedbragt i 2024 ved at øge fokus på trivsel blandt medarbejderne.

### Status på de underliggende indsatser

#### 1. Antallet af ulykker i driften nedbringes

Med henblik på at indarbejde krav til sikkerheden i det kommende udbud af drifts- og vedligeholdelseskontrakten for Metroen i drift har selskabet i 2023 søgt at opnå et overblik over antallet af ulykker i driften. Selskabet forventer, at det i løbet af 2024 vil blive muligt

at rapportere ulykkestal fra driften på lige fod med de tilsvarende opgørelser fra anlægsprojekterne.

#### 2. Ingen bliver syge af at gå på arbejde

Selskabet har i 2023 øget fokus på medarbejdernes trivsel og tilfredshed med ambitionen om at skabe de bedst mulige rammer for medarbejderne ved blandt andet at fokusere på fleksibilitet, mangfoldighed og psykisk arbejdsmiljø. I 2023 blev der blandt andet etableret datagrundlag, styrket ledelse og arbejdet med forudsætningerne for psykologisk tryghed på arbejdspladsen. Dette arbejde fortsættes i 2024.

#### 3. Sikkerhed tænkes ind fra starten på nye projekter

I 2023 har der været indsatser for at få sikkerhed tænkt ind fra starten på nye projekter, blandt andet i form af et kontraktuelt set-up, som sikrer, at der også i samarbejdet mellem anlægsentreprenøren og dennes rådgivere arbejdes med ambitiøse og virkningsfulde risikomitigerende tiltag. Dette er indarbejdet i kontrakterne på M5 og planlægges også anvendt på forlængelsen af M4 til Ydre Nordhavn. I 2024 øges indsatsen og suppleres med mere fokus på at få sikkerhed ind i designfasen, blandt andet ved brug af standardisering og præfabrikerings.



## Organisation og kompetencer

### Ambition:

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

### Status på området Organisation og kompetencer

Forudsætningen for at indfri selskabets øgede ambitionsniveau er, at selskabets godt 330 medarbejdere oplever at være en del af en attraktiv arbejdsplads, der engagerer, udvikler, fastholder og tiltrækker fagligt dygtige medarbejdere med de rette kompetencer.

Som grundlag for det målrettede arbejde med udviklingen af arbejdspladsen har selskabet sat en ambition om en eNPS på minimum 37 med udgangen af 2026, hvilket er over landsgennemsnittet (eNPS er baseret på et spørgsmål til medarbejderne om, hvor sandsynligt det er, at de vil anbefale selskabet som arbejdsplads til andre på en skala fra -100 til +100). I 2023 opnåede selskabet en eNPS på +33, hvilket er et tilfredsstillende udgangspunkt for arbejdet med området. I 2024 arbejdes der videre med udviklingen af organisationen, kompetencerne og rammerne for selskabet.

Herudover pejler selskabet efter tilfredsheden med arbejdet blandt medarbejderne i bestræbelserne efter at udvikle arbejdspladsen. I 2023 lå tilfredsheden på 78 vurderet på en skala fra 0 til 100, hvilket er højere end landsgennemsnittet i Danmark, idet det lå på 72. Ambitionen er at fastholde en høj tilfredshed mellem 75 og 80 i strategiperioden.

### Status på de underliggende indsatser

#### 1. Digital og innovativ organisation

For at lykkes med de ambitiøse mål for blandt andet passagervækst og bæredygtighed har selskabet i 2023 udviklet og konsolideret organisationen med styrkede enheder for henholdsvis digitalisering og innovation. Der er udviklet strategiske fundament, og der er foretaget implementering af IT-programmer som Geographic Information System (GIS) og Autodesk Construction Cloud (ACC) i organisationen. Desuden har samtlige medarbejdere været på en temadag om emnet med inspiration, eksterne oplæg og workshops.

#### 2. Kompetenceudvikling

I 2023 blev selskabets kompetencer og fremtidige behov kortlagt som et led i at kunne fastholde, udvikle og rekruttere medarbejdere. Et stigende antal medarbejdere blev hentet ind i 2023 til at løse mere komplekse opgaver bl.a. inden for digitalisering, cybersikkerhed samt drift og investeringer. I 2024 fortsættes udviklingen.

#### 3. Alle livets faser

I 2023 blev fundamentet for at styrke selskabets indsats inden for social bæredygtighed lagt i form af en strategi, som skal styrke medarbejdertrivslen og det psykiske arbejdsmiljø samt drive en mere aktiv tilgang til diversitet, ligestilling og inklusion. I 2023 blev også selskabets barselsordning opdateret, så mænd og kvinders ret til barsel ligestilles.

I 2024 opdateres selskabets mangfoldigheds- og inklusionspolitik, og en række relaterede indsatser igangsættes.

#### 4. Employer Brand

I 2023 blev arbejdet med at udvikle en attraktiv arbejdsplads, der engagerer, udvikler, fastholder og tiltrækker fagligt dygtige medarbejdere med de rette kompetencer påbegyndt.

Opgaven med at synliggøre selskabet over for både nuværende og kommende medarbejdere blev igangsat, hvilket bl.a. indebærer en øget brug af Metroens brand i arbejdet med at rekruttere nye medarbejdere. I 2024 øges selskabets synlighed i relation til udvalgte kompetencer.

Læs mere om status på forretningsstrategien i de følgende afsnit.





# Metroen i drift



2023 blev et særligt år på flere punkter for Metroen i drift. Antallet af passagerer steg lidt mindre end ventet, men der blev ikke desto mindre realiseret en vækst på 11 pct. Metroens drift er fortsat meget stabil, og den høje service fik endnu et løft, da det lykkedes at indsætte flere tog i myldretiden.

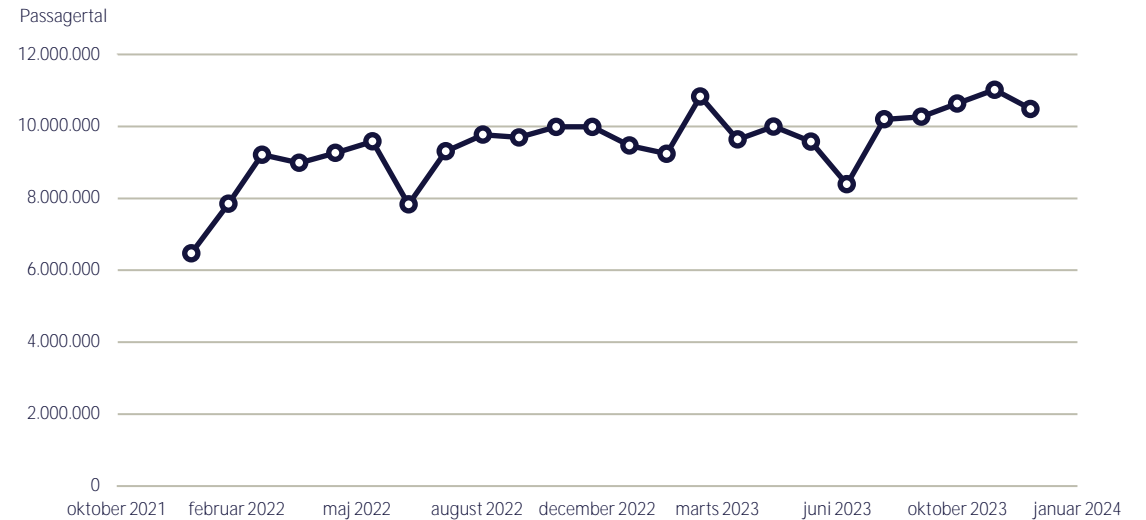
Hvert år vælger flere passagerer at rejse med Metroen. Det var også tilfældet i 2023, hvor 120 mio. passagerer rejste med Metroen. Det er en stigning på 11 pct. fra 2022, men er samtidig 7 pct. under årets oprindelige passagerbudget. Budgettet var blevet opjusteret til 130 mio. passagerer i 2023 på grund af den forventede vækst efter ophævelserne af COVID-19-restriktionerne, men dette blev ikke fuldt realiseret, og Metro-selskabet har indledt en undersøgelse af årsagerne hertil.

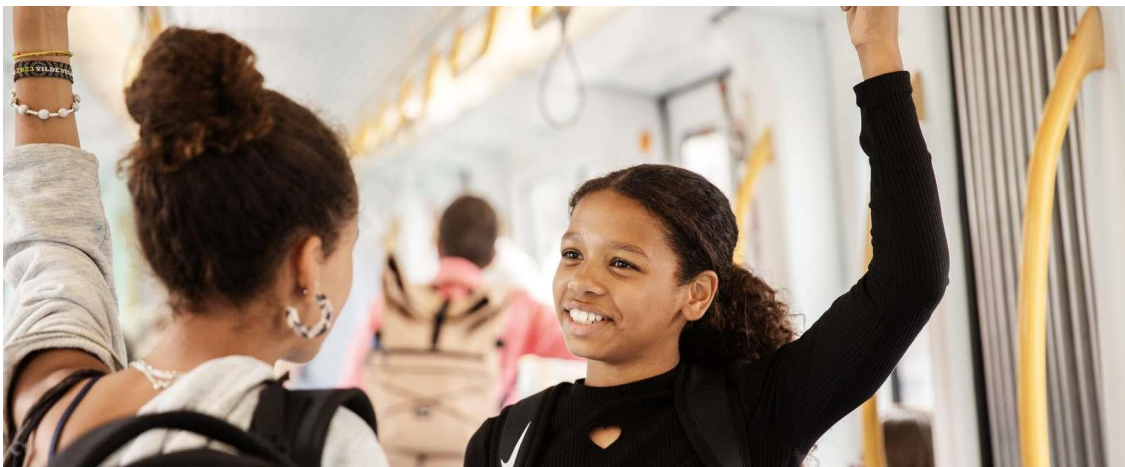
Årets resultater viser, at det primært er M3/M4, hvor væksten i passagertallet er lavere end forventet i passagerbudgettet. Passagertallet i M3/M4 endte således 16 pct. lavere end budgetteret. M1/M2 har omvendt haft en vækst som forventet i passagerbudgettet.

Det ses fortsat tydeligt, at passagertallene pr. måned er højere end de samme måneder i 2022, og det forventes fortsat, at passagertallet vil stige, både på grund af befolkningstilvæksten og fordi flere vælger at rejse med Metroen.

Det er således erfaringen, at der går flere år efter åbning af en ny metrolinje/nye stationer, før det fulde passagerpotentiale er opnået. Forventningen om flere passagerer understøttes af den kommende åbning af M4-forlængelsen til Sydhavn og Valby i 2024. Målet er fortsat, at 181 mio. passagerer benytter Metroen i 2028.

### Metroens passagertal pr. måned i mio. 2022-2023





### Metroen er afhængig af tilfredse kunder

Metroselskabet er afhængigt af tilfredse kunder, og kundetilfredsheden er 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, passagerinformationerne undervejs på rejsen, rengøring på stationer og i tog samt passagerernes tryghed. Metroselskabet måler løbende kundetilfredsheden via kvantitative interviews, og operatøren modtager bonus og bod afhængig af kundernes tilfredshed.

Metroens Net Promoter Score måler kundernes villighed til at anbefale Metroen til andre på en skala fra -

100 til +100. Resultatet for 2023 blev på +62, hvilket er meget højt. Dette sikres ved at levere kerneopgaven; at give kunderne hurtig, højfrekvent, driftssikker og bæredygtig transport døgnet rundt. Et fokusområde i de kommende år er at arbejde mere strategisk med NPS og kundetilfredshed bl.a. gennem nye værktøjer, som giver mere kvalificeret viden til at forbedre kundeoplevelsen og NPS.

### Fortsat høj driftsstabilitet

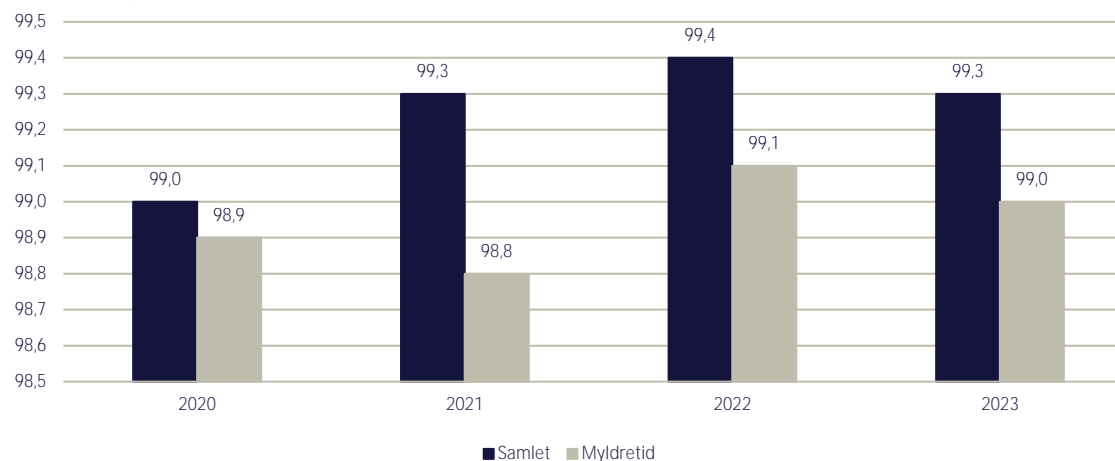
Metroen opretholdt i 2023 et højt niveau for driftsstabilitet på 99,3 pct. samlet for alle linjer og 99,0 pct. i myldretiden. Driftsstabiliteten udregnes ved at sammenholde antallet af faktiske afgang i forhold til antallet af planlagte afgang.

For at udvide kapaciteten i M1/M2 har selskabet købt flere tog, der gør det muligt at køre flere tog i myldretidene.

I efteråret 2023 blev antallet af tog i myldretiden øget fra 31 til 33 tog svarende til en kapacitetsforøgelse på 6-7 pct. I foråret 2024 vil kapaciteten blive yderligere forøget, når der indsættes 34 tog i myldretiden. Med 34 tog vil kapaciteten være øget med 10 pct. i forhold til 31 tog, hvilket sikrer bedre plads til de mange ekstra passagerer i Metroen.

### Metroens driftsstabilitet 2020-2023

Samlet SA-tal i procent







### Reinvesteringer til gavn for kunderne

Også når det gælder investeringerne i togsystemet, stationerne og de nuværende tog, skete der nyt i 2023.

Metroselskabets indgik således en kontrakt med Alstom om en gennemgribende modernisering af de 34 ældste tog, som tilsammen har kørt over 95 mio. km. i M1/M2. Efter længere tids detailplanlægning blev det første tog sendt af sted til modernisering på Alstoms værksted i Holland, og i de kommende år vil flere følge efter.

Der blev ligeledes igangsat et arbejde for at renovere stationerne på den overjordiske strækning ud mod Københavns Lufthavn samt gangtunnelen mellem metro og andre transportformer på Nørreport.

**“Efter længere tids detailplanlægning blev det første tog sendt af sted til modernisering på Alstoms værksted i Holland, og i de kommende år vil flere følge efter.”**

Listen over investeringer i den kommende tid er lang, og der var i 2023 fokus på at kommunikere om de nye tiltag på en måde, som øger omgivelsernes forståelse for nødvendigheden af at foretage en række investeringer nu for på sigt at bevare og styrke effektiviteten og tilfredsheden med Metroen.





# Anlæg af mere metro



I 2023 blev der nået flere store milepæle på selskabets projekter. På M5 gik miljøkonsekvensvurderingen i gang, og i Ydre Nordhavn blev der truffet beslutning om at anlægge to nye stationer. Og så blev slutspurten frem mod åbningen af M4 til Sydhavn og Valby sat ind.

### Åbningen nærmer sig i Sydhavnen

2024 kommer i høj grad til at stå i M4's tegn, når forlængelsen til Sydhavn og Valby åbner. Udvidelsen af M4 indeholder fem nye metrostationer; Havneholmen, Enghave Brygge, Sluseholmen, Mozarts Plads og København Syd. Metrolinjen M4 deler bl.a. kontrolcenter, styresystem, skinner, metrostewards og meget mere med M3 Cityringen, og linjen forventes at få ca. otte millioner passagerer årligt.

Med så kort tid til åbningen har 2023 i høj grad været præget af, at der er nået en række vigtige milepæle på projektet.

En af de største var, da testkørslerne med tog i tunnellerne begyndte i september måned. Alle de indledende test gik godt, og siden har der været test af den daglige drift, hvor forskellige situationer er blevet simuleret sammen med leverandøren Hitachi STS, den

kommende operatør Metro Service, beredskabet og andre aktører. Installationen af kunst på de fem stationer gik også i gang, mens arbejdet med stationspladserne over jorden begyndte at tage endelig form, så de er klar til at tage imod passagerer.

I 2023 indledtes også en række aktiviteter, som skal synliggøre de kommende stationer over for kommende kunder. Der blev holdt Åben Byggeplads på Enghave Brygge, og selskabet søsatte en Facebook-gruppe "M4 Sydhavn", som hurtigt blev populær hos naboer og andre interesserede, som vil følge med i byggeriet og de muligheder, som opstår med den nye metrolinje. Derudover gik arbejdet med at planlægge selve åbningsdagen i 2024 i gang. Et spændende år venter altså forude.



Højt humør til Åben Byggeplads på Enghave Brygge i juni 2023.



En visualisering af Mozarts Plads efter metroåbningen i sommeren 2024.



### Blå linje kommer til Ydre Nordhavn

Også i den anden ende af linjen skete der afgørende nyt i 2023. I august afsluttede Metroselskabet en udredning af to mulige linjeføringer i Nordhavn, og i september måned besluttede Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune at gå videre med den blå linje, som føjer to ekstra stationer til Nordhavnslinjen, v/Levantkaj og v/Nordhavn C.

På baggrund af den politiske beslutning kan Metroselskabet indlede arbejdet med at planlægge de kommende faser af projektet.

Som følge af forretningsstrategiens fokus på at sikre state-of-the-art-anlægsprojekter med de bedst mulige vilkår for innovation og bæredygtighed har selskabet besluttet at undersøge en ny model for samarbejde med entreprenørerne på Nordhavnsprojektet. En af konsekvenserne er, at projektet på et tidligt tidspunkt indgår kontrakter med både rådgiver og entreprenør. På dette tidspunkt vil projektet være mindre fastlåst, så entreprenørerne aktivt kan deltage i at udvikle de bedste og mest bæredygtige løsninger undervejs.

Via projektet kan Metroselskabet dermed opnå erfaringer med en anden måde at samarbejde på og bruge disse til en fremtidig samarbejdsmodel.

### Miljøet undersøges på M5

Også når det gælder den mulige kommende metrolinje M5 kom der i 2023 skred i processen. Metrolinjen skal sikre metro til både eksisterende byområder og nye bydele. Den skal desuden være med til at løse kapacitetsudfordringen i de nuværende metrolinjer på tværs af havnen samt bidrage til en bæredygtig byudvikling i de nye byområder på Kløverparken, Refshaleøen og Lynetteholm.

I begyndelsen af året besluttede ejerkredsen bag Metroselskabet at gå videre med en linjeføring, der består af ti stationer mellem København H og Østerport over Amager, Refshaleøen og Lynetteholm. Derudover skal der udarbejdes en perspektivundersøgelse af muligheden for at lukke ringen med flere stationer.

Før sommerferien besluttede ejerne at igangsætte miljøkonsekvensvurdering af den valgte linje, og COWI/Arup blev valgt som rådgiver til dette arbejde. Miljøkonsekvensrapporten skal undersøge alle relevante miljømæssige perspektiver ved den valgte linje, stationer og rimelige alternativer. De miljømæssige perspektiver inkluderer bl.a. væsentlige direkte og indirekte virkninger på eks. befolkningen og menneskers sundhed, støj og vibrationer, den biologiske mangfoldighed samt påvirkning på bl.a. arealer, jord, vand, luft, klima og kulturarv.

Vores entreprenører var derfor at se flere steder i det københavnske bybillede i løbet af efteråret 2023, hvor der bl.a. blev taget jord- og grundvandsprøver.



“Metroselskabet har et mål om at reducere klimabelastningen fra M5 med 50 pct. sammenlignet med tidligere linjer. Samtidig skal der højt fokus på kundeoplevelsen, Metroens bidrag til byen samt arbejdet med sikkerhed og arbejdsmiljø både i anlæg og drift.”

Forventningen er, at miljøkonsekvensvurderingen er færdig i foråret 2024, hvorefter den kommer i offentlig høring i sommeren 2024.

Metroselskabet har et mål om at reducere klimabelastningen fra M5 med 50 pct. sammenlignet med tidligere linjer. Samtidig skal der højt fokus på kundeoplevelsen, Metroens bidrag til byen samt arbejdet med sikkerhed og arbejdsmiljø både i anlæg og drift. Dette vil derfor være hovedudfordringer, som der i den kommende periode skal findes gode løsninger på.

### Nye streger for byudvikling ved København Syd

Hovedstaden får i fremtiden et nyt trafikknudepunkt i form af stationen København Syd, hvor der inden for de kommende år bliver adgang til Metroen, tre S-togslinjer, regional- og fjerntog samt mulighed for internationale tog.



Om nogle år vil området omkring København Syd også få helt nyt liv med kontorer, butikker og boliger. Metroselskabet I/S har fået til opgave at udvikle en helhedsplan for området nord for stationen, og i 2023 fandt selskabet vinderne af arkitektkonkurrencen for området.

Et enigt vurderingsudvalgt med repræsentanter fra Metroselskabet I/S, Københavns Kommune og Transportministeriet valgte det tværfaglige konkurrence-team med Holscher Nordberg, Adept, Lytt og Realise Danmark som vindere af konkurrencen. Det er dermed dem, som skal tegne de nye streger for området.

Deres forslag til en helhedsplan beskriver et kompakt byområde med kontorer, boliger og detailhandel og rummer en god balance mellem at være både visionært og pragmatisk. Der er en gennemtænkt strategi for byrummet, stor fleksibilitet og mange detaljer som for eksempel en gennemgående cykelsti, der føres via en bro ind over stationens fælles omstigningsområde.

Arbejdet med at viderearbejde forslaget er nu i fuld gang, og der er igangsat en række borgerinddragende initiativer. F.eks. udstilles forslaget til en helhedsplan på Byens Hegn omkring stationen, der arrangeres møder med bl.a. naboer og lokaludvalg, og eleverne på det nærliggende NEXT Sukkertoppen Gymnasium involveres via et læringsforløb, hvor de kan komme med input til helhedsplansforslaget.

I løbet af 2024 forventes det, at der kan igangsættes en lokalplansproces i Københavns Kommune.



# Bæredygtighed



Indsatsen for at minimere selskabets klimaaftryk har haft høj prioritet i 2023. På forlængelsen af M4 til Ydre Nordhavn er der allerede i designfasen identificeret muligheder for at reducere projektets CO<sub>2</sub>-aftryk med 30 pct. i forhold til den eksisterende metro, og flere mulige reduktioner venter. 2023 blev også året, hvor selskabet fik sin første strategi for social bæredygtighed, som skal drive en mere aktiv tilgang til diversitet, ligestilling og inklusion.

Bæredygtighed har i flere år været et voksende fokusområde for Metroselskabet, og der har været afrapporteret på selskabets indsats i årlige CSR- eller bæredygtighedsrapporter siden 2016. Med sidste års vedtagelse af selskabets forretningsstrategi for 2023-2026, trådte bæredygtighed – ikke mindst i forhold til klimapåvirkning – ind i kernen af forretningen. Det er derfor også naturligt, at selskabets afrapportering på området fra i år integreres i Metroselskabets samlede årsrapport. Læs mere om selskabets forretningsmodel i afsnittet 'Compliance'.

En samlet oversigt over selskabets data og nøgletal inden for bæredygtighed fremgår af bilaget 'Nøgletal - bæredygtighed'.

### Foreløbig væsentlighedsanalyse for Metroselskabet

Fra 2025 bliver Metroselskabets rapportering om bæredygtighed omfattet af EU's direktiv om bæredygtighedsrapportering (CSRD), der i Danmark ventes implementeret i bl.a. årsregnskabsloven i 2024. Integrationen af et bæredygtighedsafsnit i årsrapporten bliver et krav, når den nye regulering træder i kraft, og den overordnede struktur for dette afsnit følger allerede nu strukturen i de rapporteringsstandarder, som er vedtaget af EU som en del af CSRD-implementeringen.

Med direktivet følger langt højere krav til selskabets rapportering og fælles rapporteringsstandarder for alle virksomheder i Europa. Metroselskabet har fokus på at blive klar til de nye krav, og som et led heri er der i 2023 gennemført en foreløbig væsentlighedsanalyse.

Væsentlighedsanalysen er et centralt element i den nye regulering, da den afgør, hvilke emner selskabet konkret skal rapportere om. Analysen afdækker således, hvilke ESG-emner der er væsentlige for Metroselskabet. Den foreløbige væsentlighedsanalyse har dels til formål at skabe klarhed om, hvilke områder selskabet forventeligt skal rapportere om i 2025, og dels at understøtte prioriteringen af, hvor der er størst værdi i at videreudvikle indsatsen på bæredygtighedsområdet.

Vurderingerne er baseret på selskabets viden og data inden for hvert område og er desuden udarbejdet i samarbejde med de medarbejdere, der er fageksperter i forhold til selskabets påvirkning af omgivelserne. Selskabet har desuden valgt at vurdere påvirkningskraften på de enkelte områder baseret på en betragtning om, at på områder, hvor selskabet har betydelig kontrol eller mulighed for påvirkning, er selskabet i endnu højere grad forpligtet til at mindske sine negative indvirkninger. Analysen blev godkendt af bestyrelsen i december 2023.



## Metroselskabets foreløbige væsentlighedsanalyse



### Væsentlighed og påvirkningskraft

- **Væsentlighed:** Selskabets aktuelle eller potentielle aftryk på omverden, både i forhold til mennesker og miljø (indvirkningsvæsentlighed), samt den finansielle væsentlighed, altså hvordan forandringer i selskabets omgivelser har eller kan have forretningsmæssige konsekvenser for selskabet. I den foreløbige analyse er de to perspektiver integreret i figurens vandrette akse
- **Påvirkningskraft:** Selskabets mulighed for at kontrollere og adressere det enkelte bæredygtighedsområde.

### Væsentlighedsanalysens resultater

Den foreløbige analyse viser, at f.eks. klimapåvirkning, energi og sikkerhed vurderes at være blandt de væsentligste områder for selskabet, men at selskabet samtidig har gode muligheder for at kontrollere og adressere de negative effekter eller risici, der ligger til grund for vurderingen på disse områder.

Som et eksempel på, hvad der driver placeringen af et emne, er ressourceforbrug identificeret som meget væsentligt, primært fordi der bruges betydelige mængder materiale i forbindelse med anlæg af metro, mens påvirkningskraften er mellem, fordi selskabet på den ene side selv har en høj grad af kontrol over designet af nye metrolinjer, men at mere ressourcevenlige





løsninger ofte beror på innovation, og at der generelt er begrænset modenhed i bygge- og anlægsbranchen i forhold til at tænke cirkulært i design og materialevalg.

Figuren viser også, hvordan de forskellige emner i analysen relaterer sig til forskellige strategier og indsatser. Her står det klart, at selskabet for de fleste emners vedkommende har politikker eller strategier for håndtering af indsatsen på området.

Klimapåvirkning og energiforbrug, der hænget tæt sammen, er således en central del af forretningsstrategien for 2023-2026 via sporet Klimaftrykket. Her er ambitionen af nedbringe CO<sub>2</sub>-aftrykket fra alle selskabets aktiviteter, særligt med fokus på nye metroprojekter. På det sociale område beskrives sikkerhed og arbejdsforhold indgående i selskabets sikkerheds- og organisationsstrategier og trækker samtidig tråde ind i to af forretningsstrategiens spor, Sikkerhed og Organisation & kompetencer.

Analysen viser også, at en række emner, nemlig biodiversitet, ressourceforbrug, affald og vandforurening, i dag ikke har et klart strategisk ophæng. Selskabet vil nu udarbejde en strategi for ressourceforbrug, herunder affald, og biodiversitet. Desuden skal det i 2024 vurderes, hvordan indsatser i forhold til vandforurening eventuelt kan styrkes og forankres strategisk. Det grå felt anviser de bæredygtighedsemner, som ikke er vurderet væsentlige for Metroselskabet, og som dermed ikke skal indgå i bæredygtighedsrapporteringen. Det ændrer dog ikke på, at selskabet har

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

indsatser inden for disse områder, ligesom flere af emnerne monitoreres systematisk.

I 2024-2025 vil der være fokus på yderligere at opbygge selskabets styrings-setup omkring bæredygtighed på tværs af forretningen. Selskabet er blandt andet ved at udvikle et nyt system til ESG-data, der skal styrke den interne monitorering af bæredygtighedsdata og gøre det nemmere for leverandører og andre samarbejdspartnere at levere mere og bedre data. Der er generelt behov for større og mere databaseret indsigt i forhold til leverandører og underleverandører, da den nye regulering i princippet omfatter risici og indvirkninger i hele værdikæden.

Desuden vil der i 2025 igangsættes et arbejde med at udvikle væsentlighedsanalysen yderligere, så det f.eks. også bliver muligt at afspejle den finansielle påvirkning af de forskellige indsatser.

Herefter følger en gennemgang af emnerne i væsentlighedsanalysen.

## Klima, miljø og ressourcer

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

Særligt arbejdet med at reducere selskabets drivhusgasemissioner på tværs af forretningen samt arbejdet med grundvand og affald har fyldt i 2023. Desuden har der været fokus på øgede ambitioner i forhold til biodiversitet og ressourceforbrug.

Emnet relaterer sig særligt til sporene Klimaaftrykket og Bygherrerollen i forretningsstrategien.

### Klima

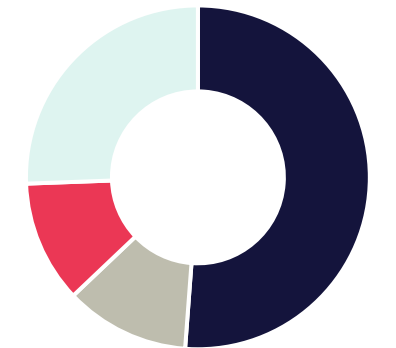
Metroselskabet ønsker at tilbyde bæredygtig mobilitet til hovedstaden, og CO<sub>2</sub>-aftrykket pr. passagerkilometer kørt med metro er blandt de laveste sammenlignet med andre transportformer. I 2023 var klimaaftrykket fra en passagerkilometer kørt med Metroen 4,8 gram CO<sub>2</sub>. Samtidig er der ingen tvivl om, at der er en væsentlig klimapåvirkning fra metroprojekterne i anlægsfasen.

Det kræver derfor en vedvarende indsats for at nedbringe klimaaftrykket fra vores aktiviteter.

I forretningsstrategien har Metroselskabet sat reduktionsmål for både anlæg og drift samt for organisationens eget CO<sub>2</sub>-aftryk.

På tværs af forretningen planlægges og iværksættes initiativer, der skal sikre, at selskabet når sine mål på klimaområdet. For at understøtte og organisere dette tværgående arbejde vil selskabet i 2024 udarbejde en roadmap for CO<sub>2</sub>-reduktioner, der skal konkretisere og sikre styringen af selskabets samlede klimaindsats yderligere.

## Metroselskabets udledninger i 2023



■ Drift ■ Anlæg (Sydhavn)  
■ Egen organisation ■ Ikke opgjort

De ikke-opgjorte udledninger relaterer sig primært til selskabets reinvesteringsprojekter i 2023 samt dele af anlægget af metro til Sydhavn og Valby, hvor der kun er krav om klimaregnskab på de to senest indgåede kontrakter. Andelen i figuren er derfor illustrativ, og den præcise andel af de ikke-opgjorte udledninger kendes ikke.



### Metroen i drift

Det samlede energiforbrug for den eksisterende metro er ikke væsentligt ændret i 2023, idet forbruget stiger med én pct. i forhold til 2022. Det medfører, at energieffektiviteten falder marginalt, så energiforbruget pr. kilometer kørt af Metroens tog i 2023 var 6,14 kWh mod 6,05 sidste år. Stigningen i strømforbruget er drevet af et øget strømforbrug på M1/M2 og skyldes flere tog i systemet samt et øget forbrug på stationer og kontrol- og vedligeholdelsescentret på M1/M2. Sidstnævnte stiger isoleret med 3,3 pct i forhold til 2022. Dette går imod selskabets mål om at reducere netop dette forbrug med 10 pct. i 2026.

Resultatet peger på, at der er behov for et øget fokus på at optimere energiforbruget for M1/M2, hvis

#### Klimamål

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

#### Baseline

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

#### Datagrundlag

- Forbrugsdata fra driftsoperatøren
- Egen elregning

målsætningen skal nås i 2026. Metroselskabet har i 2022 og 2023 identificeret og forberedt projekter, der skal bidrage til at reducere energiforbruget. Projekterne vil blandt andet vedrøre ventilation og lyskilder. Selskabet vil desuden implementere bedre energistyring og flere målere på Metroens stationer. Det skal bl.a. give et bedre overblik over energiforbruget og være afsæt for yderligere tiltag for at nedbringe det. Det forventes, at effekten af disse tiltag først vil effektueres fra 2025 og frem.

Klimaaftrykket fra strømforbruget i drift afhænger af, hvordan den anvendte strøm er produceret. Metroen kører på strøm fra det danske elnet, og jo mere strømmen er baseret på vedvarende energikilder, desto lavere vil CO<sub>2</sub>-aftrykket forbundet med Metroens energiforbrug være. Metroselskabet har i 2023 undersøgt

muligheden for at indgå en ny energiindkøbsaftale, der bidrager til en lavere klimapåvirkning fra energiforbruget. Der er mange risici og hensyn, der skal afvejes ved et energiindkøb, ligesom det er vigtigt for selskabet at sikre, at en sådan aftale reelt bidrager til en reduceret klimapåvirkning. Selskabet har derfor foreløbig indgået en ny aftale for 2025-2026 med selskabets nuværende el-leverandør, der træder i kraft, når den nuværende aftale udløber i 2024. Selskabet vil sideløbende fortsat holde sig orienteret om markedet for alternativ bæredygtig strøm.

## Udledninger fra Metroen

# 4,8 g CO<sub>2</sub>

pr. passagerkilometer

Udledninger pr. kørt passagerkilometer. En passagerkilometer er én kilometers transport af én passager. Tallet er væsentligt lavere end sidste årsopgørelse, hvilket delvist skyldes metodiske ændringer.





### Reinvesteringer i Metroen

Metroselskabet har i 2023 fastlagt en model for at klimahensyn integreres i beslutningsprocessen for reinvesteringer i projekter.

Modellen er afgrænset til større reinvesteringer, hvor der foretages foranalyser, og vil på den baggrund omfatte omkring 80 pct. af den samlede portefølje, baseret på investeringssummen.

#### Klimamål

Klimaaftryk skal etableres som beslutningsparameter for investeringer inden 2026.

#### Baseline

- Baseline er en metrolinje, der designes og anlægges som den eksisterende metro (M1-M4). Udledningerne fra materialer og processer i baseline er baseret på erfaringer fra Cityringen.
- Livscyklustilgang
- Beregnet i selskabets klimaaftryksmodel

#### Datagrundlag

- Miljøvaredeklarationer og GABI-database-træk med gyldighed i 2020.
- LCA-faser A1-A3 samt levetider på materialer/systemkomponenter

### Klimatilpasning

Metroen er oprindeligt designet til at kunne modstå ekstreme stormflods- og skybrudshændelser, men på grund af klimaforandringer er det nødvendigt løbende at monitorere og hæve sikringsniveauet.

Metroen er i udgangspunktet mest udsat ved alvorlige stormfloder fra syd, men der arbejdes efter en løsning, der sikrer Metroen fra både syd og nord. Derfor bidrager Metroselskabet sammen med andre infrastrukturforvaltere og en række kommuner i hovedstadsområdet til Transportministeriets fælles forundersøgelse af en samlet ydre sikring af København. I forundersøgelsen fastlægges en øvre fysisk grænse for, hvor kraftige stormfloder kan blive. Når dette arbejde er tilendebragt, vil selskabet fremadrettet basere det nødvendige sikringsniveau for Metroen på de konklusioner, der nås i forundersøgelsen. Forundersøgelsen, der forventes afsluttet ultimo 2024, vil også afklare forhold om anlægstekniske løsninger og en bidragsmodel for finansieringen af en fælles ydre sikring af København.

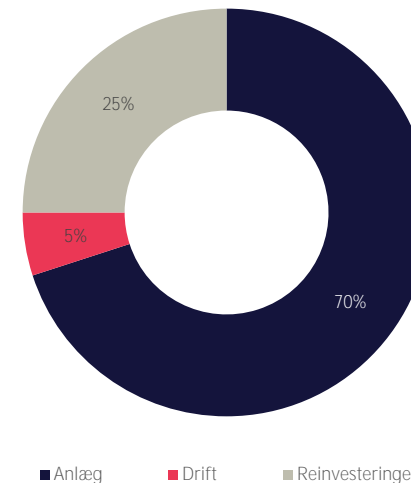
Metroselskabet arbejder ligeledes løbende med at eftersikre Metroen mod ekstremregn. Som led i arbejdet er det identificeret, at seks stationer på M3/M4 bør sikres yderligere i forhold til fremtidens krav til klimasikring. Selskabet vil inden for fem år i samarbejde med Københavns Kommune og HOFOR iværksætte tiltag, der kan øge sikringsniveauet på de konkrete lokationer.

### Klimaaftryk for nye metrolinjer

Metroselskabets største klimaaftryk sker i forbindelse med anlæg af nye metrolinjer, der indebærer et stort forbrug af CO<sub>2</sub>-intensive ressourcer som stål og beton. Derfor er selskabets mest ambitiøse reduktionsmål også sat på dette område. Og selvom forlængelsen af M4 til Sydhavn og Valby tages i brug i 2024, og der går nogle år, før de næste planlagte metroudvidelser skal gå i jorden, er det faktisk netop nu, at forudsætningerne for at opnå reduktionsmålene er til stede.

### Metrosens klimaaftryk over 100 år

Fordelt på faser



Det skyldes, at det i høj grad er i et anlægsprojekts designfase, at der træffes beslutninger, som afgør projektets samlede klimaaftryk. Designoptimeringer er derfor afgørende for at realisere selskabets mål om at halvere klimaaftrykket for nye linjer sammenlignet med den eksisterende metro.

I 2023 indgik selskabet i alt 21 anlægskontrakter, hvoraf to indeholdt klimarelaterede kontraktkrav, svarende til ti pct. af det samlede antal kontrakter. Muligheden for at påvirke CO<sub>2</sub>-udledningerne fra et anlægsprojekt er størst i projekternes tidlige faser, men det forudsætter samtidig, at de indgåede kontrakter stiller de rette krav og incitamenter til entreprenørerne. Selskabet vil derfor fremover indarbejde klimakrav i alle relevante anlægskontrakter, hvilket samtidig understøtter målsætningerne i forretningsstrategien om incitament til CO<sub>2</sub>-reduktion i anlægskontrakter og nye kontrakt- og samarbejdsformer.

#### Klimamål

Klimaaftrykket fra anlæg af nye linjer skal reduceres med 50 pct. i forhold til den eksisterende metro.



I forbindelse med foranalysen om udvidelsen af M4 til Ydre Nordhavn, som blev politisk godkendt i 2023, er det overordnede koncept for sporviadukten, som toget skal køre på, og for stationerne ændret i forhold til det eksisterende design. Det nye design er en hybridstruktur, som kombinerer limtræ og beton, og er mere materialeeffektivt. På det nuværende projekteringsniveau anslås det, at selskabet har skabt mulighed for at reducere aftrykket fra anlægsfasen med 30 pct. sammenlignet med den eksisterende højbane i Nordhavn.

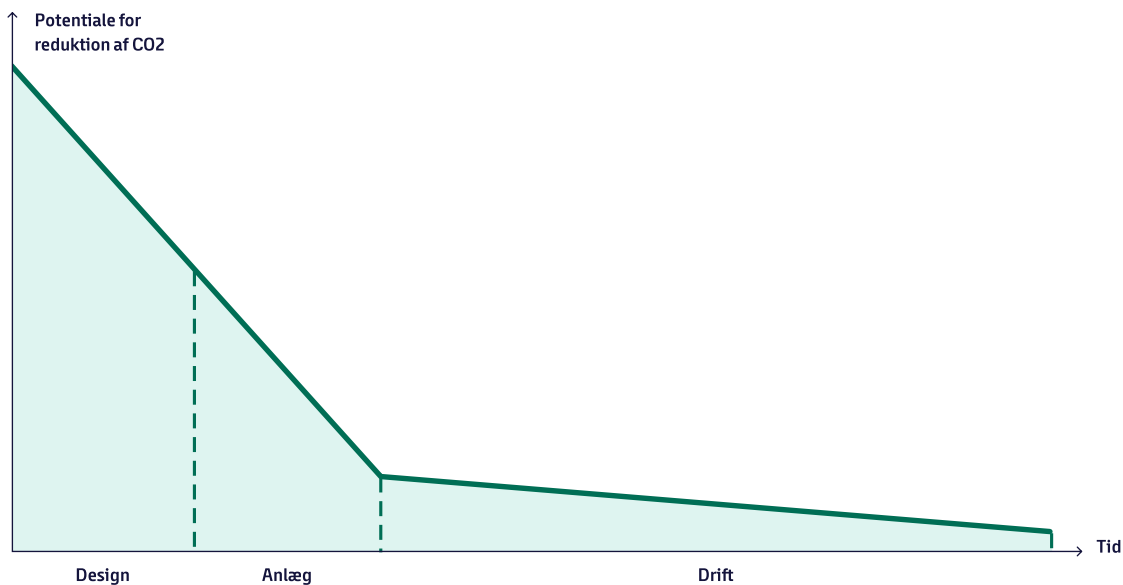
I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen og konceptdesignet for den nye mulige metrolinje M5 er stationerne forsøgt designet så overfladenære som muligt. At have mindre dybe stationer sparer både på materialeforbruget til selve stationen og på længden af rampestrukturerne de steder, hvor linjen kører fra over til under jorden.

Der er identificeret flere mulige designoptimeringer, som vil kunne nedbringe materialeforbruget yderligere. Effekten heraf vil blive kendt i næste fase.

For at nå klimamålet for nye linjeføringer er det nødvendigt også at gøre brug af tiltag, som i sig selv har en mindre CO<sub>2</sub>-reducerende effekt.

Metroselskabet arbejder derfor på, at de maskiner, der bruges på byggepladser mv., på sigt kan blive elektriske og emissionsfri. I 2022 igangsatte Metroselskabet sammen med Københavns Kommune, Aalborg Kommune og Center for Offentlig-Privat Innovation (CO-PI) skaleringsprocessen "Sammen om emissionsfrie arbejdsmaskiner". Målet var at øge efterspørgslen efter emissionsfrie arbejdsmaskiner på byggepladserne. I dag er ca. 20 bygherrer tilsluttet skaleringsprocessen, og alle har underskrevet en hensigtserklæring, der forpligter aktørerne til at efterspørge emissionsfrie maskiner i relevante projekter, hvor teknologien er til rådighed på markedet. Næste skridt er, at Metroselskabet frem mod medio 2024 konkretiserer og offentliggør, hvordan de emissionsfrie maskiner skal integreres i udbud og kontrakter.

### Potentiale for CO<sub>2</sub>-reduktion i faser





### Klimaaftryk fra egen organisation

I 2023 udgjorde klimaaftrykket fra Metroselskabets egen organisation 2673 ton CO<sub>2</sub>, hvilket er en stigning på knap 500 ton eller 22 pct. i forhold til året før. Den relative udledning pr. medarbejder stiger også - fra 7,3 ton pr. medarbejder i 2022 til 7,8 ton pr. medarbejder i 2023. Udviklingen går imod selskabets mål om at reducere det totale CO<sub>2</sub>-aftryk fra egen organisation med 20 pct. i 2026 (i forhold til 2022).

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

Drivhusgasudledninger opgøres i tre overordnede kategorier (scopes):

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

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

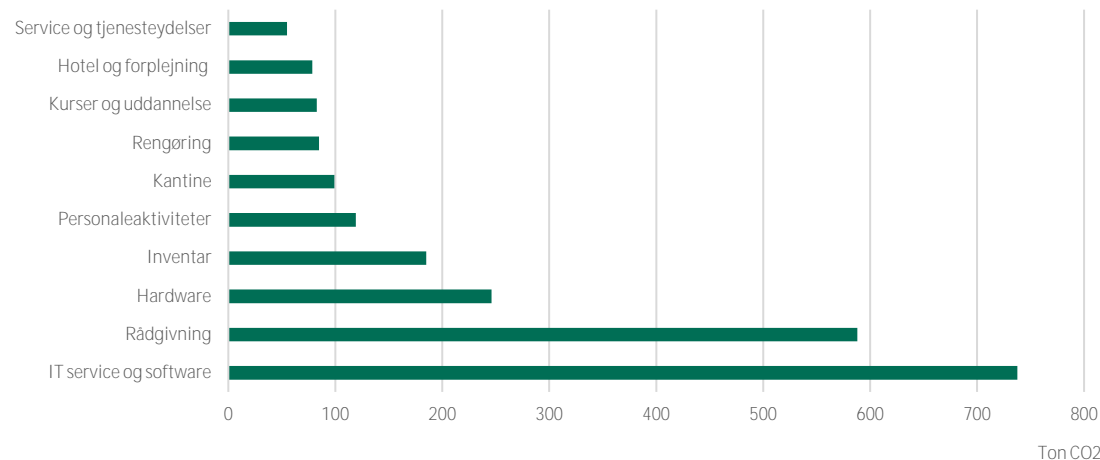
Scope 3 er alle andre indirekte udledninger fra kilder, som Metroselskabet ikke selv ejer eller kontrollerer. For anlægsprojekter er det f.eks. produktionen af beton og stål, mens det for selskabets egen organisation kan være indkøb af hardware, fødevarer, inventar og serviceydelser. Hele 96,1 pct. af selskabets udledninger sker i scope 3.

Selskabets udledninger fra scope 1 og 2 falder med henholdsvis 19 pct. og 33 pct., og stigningen i det samlede aftryk er derfor alene udtryk for øgede udledninger i scope 3, hvor 96 pct. af klimaaftrykket fra organisationen ligger.

Udledningerne i scope 3 stiger med 27 pct. i forhold til 2022, hvilket primært kan henføres til selskabets investeringer relateret til digitalisering samt en medarbejdervækst på 15 pct. i 2023. Det er værd at bemærke, at klimaregnskabet for selskabets egen organisation primært er forbrugsbaseret, så en markant inflation inden for bl.a. software og hardware er en medvirkende faktor.

Selskabet har i 2023 igangsat initiativer, der skal nedbringe klimaaftrykket fra både scope 1, 2 og 3. Selskabet har indkøbt seks elbiler, der skal erstatte fire benzinerbiler, som i forvejen skulle udskiftes, og vil løbende erstatte biler og andre køretøjer med eldrevne versioner, når de nuværende er udtjente. I forhold til scope 2 har selskabet i 2. halvår af 2023 optimeret husets ventilation og er desuden ved at skifte til mere energivenlige lyskilder, der tilsammen forventes at medføre et mindre forbrug på ca. 20 ton CO<sub>2</sub>. Disse og yderligere påtænkte initiativer for 2024-2025 forventes samlet set at kunne indfri selskabets målsætninger, for så vidt angår scope 1 og 2. For at reducere selskabets indirekte klimaaftryk (scope 3) har selskabet i 2023 vedtaget en ny rejsepolitik, der skal nedbringe antallet af flyrejser, og i 2024 skal der udvikles en ny indkøbspolitik for organisationen, som skal sikre, at klimahensyn inkluderes i alle selskabets indkøbsbeslutninger.

### De største Scope 3-poster i Metroselskabets klimaregnskab



#### Klimamål

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

#### Baseline

Klimaregnskab for Metrovej 5 i 2022

#### Datagrundlag

Egne forbrugsdata fra indkøb og bygningsdrift



## Vandmiljø og forurening

Vandforurening og interaktion med vandmiljø i form af grundvand er væsentligt for Metroselskabet, fordi grundvand er en vigtig ressource, som selskabet interagerer direkte med, når der anlægges metro.

Selskabets primære anlægsprojekt i disse år er forlængelsen af M4 til Sydhavn og Valby. Gennem det meste af projektet er der udført såkaldt grundvandskontrol, hvor grundvand oppumpes, så udgravningen ikke oversvømmes, når der udføres arbejde under jorden. På Sydhavnsprojektet er næsten alt grundvand blevet behandlet og eventuelt rensat for forurening, hvorefter det er ført tilbage til grundvandsmagasinet igen (kalds reinfiltration). For Sydhavnsprojektet er 86 pct. af det oppumpede grundvand reinfiltreret, og for 2023 alene var tallet 96 pct. Den høje grad af reinfiltration minimerer risikoen for spredning af forurening samt sætningsskader i omkringliggende bygninger og sikrer et begrænset forbrug af drikkevand til opretholdelse af grundvandsniveauet omkring byggepladserne.

Vandforurening indgår som et væsentligt bæredygtighedsemne i Metroselskabets foreløbige væsentlighedsanalyse. Selskabet har ikke i dag en formelt defineret indsats i forhold til vand, men for anlægsprojekterne afdækkes selskabets påvirkning af vand og eventuelle mitigerende tiltag hovedsageligt i forbindelse med projekternes miljøkonsekvensvurderinger. Al selskabets interaktion med vand, bortledning af spildevand, mv. – for anlægsprojekter og generelt – sker inden for de tilladelser, selskabet får fra de relevante miljømyndigheder, og monitoreres løbende. I forlængelse

af væsentlighedsanalysen vil selskabet se på, om indsatserne i forhold til vandforurening kan styrkes.

## Andel af reinfiltreret vand der er drikkevand

Metroselskabet har minimeret drikkevandsforbruget på Sydhavnsprojektet



### Tunnelvask

Metrodriften genererer løbende støv i tunnelerne. Når støvet lægger sig, kan det være kritisk for tekniske installationer i Metroen. Derfor rengøres spor og tunneler hvert halve år. Rengøringen udføres med rent vand af en særlig tunnelvaskmaskine. Selvom der anvendes rent vand til rengøringen, indeholder spildevandet de stoffer, som støvet i tunnelerne består af, primært metallerne molybdæn og kobber, der stammer fra de smøremidler, der anvendes i systemet. Metroselskabet har tilladelse til at bortlede dette spildevand med et væsentligt indhold af molybdæn og kobber til kloak. Den halvårslige tunnelvask er nødvendig af drifts- og sikkerhedsmæssige årsager. Eksemplet illustrerer kompleksiteten, der kan være i at balancere forskellige

hensyn i forhold til bæredygtighed og andre vigtige parametre.

I forbindelse med indhentning af tilladelsen blev mere miljøvenlige alternativer undersøgt, men alternative smøremidler viste sig at ville medføre et betydeligt større slid på bl.a. bremsedele, hvilket derved ville øge omkostningerne til vedligeholdelse uforholdsmæssigt meget. Ydermere er der krav om, at operatøren af Metroen hvert femte år skal redegøre for, om, og i givet fald hvordan, ovennævnte udledninger kan reduceres. Næste redegørelse følger i 2025, men ifølge operatørens seneste vurdering er der begrænsede muligheder for yderligere at reducere udledningerne.

Hvad er grundvandskontrol?  
 Grundvandskontrol udføres for at muliggøre udgravning af en konstruktion, så som en stationsboks eller nødsrakt, under tørre og stabile forhold.

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

Dette sikrer, at reinfiltreret vand er af samme eller bedre kvalitet end det grundvand, der oppumpes.



## Biodiversitet

For Metroselskabet har biodiversitet historisk set primært været i fokus i forbindelse med miljøkonsekvensundersøgelser af store projekter og eventuelle afværgetiltag i forlængelse heraf. Men Metroselskabets aktiviteter påvirker også biodiversitet i driften og i værdikæden. I 2022 blev der gennemførte en screening af biodiversiteten langs den overjordiske del af Metroen. I 2024 vil selskabet vedtage en flerårig biodiversitetsstrategi, som sætter retning for indsatsen på området i forhold til både drift og anlæg.

Flere opgørelser viser, at bygge- og anlægsbranchen har betydelige negative indvirkninger i leverandørkæden, hvor de materialer, der forbruges i branchen, produceres. I 2024 vil Metroselskabet derfor foretage en screening af muligheden for at reducere indvirkninger fra selskabets aktiviteter på biodiversitet, med fokus på de største materialegrupper, der forbruges i selskabets anlægsaktiviteter.

## Ressourcer og cirkulær økonomi

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

Cirkulær økonomi handler ikke kun om materialeforbrug, men også om at sikre et videre liv for de materialer, der ellers ender som affald. Metroselskabet

## Affald til genanvendelse i 2023 fra Sydhavnsprojektet

# 17 %

2022: 10 pct. Tallet er væsentligt lavere end sidste års opgørelse, hvilket skyldes metodiske ændringer. Læs mere i ESG-bilaget.

begyndte i 2022 at rapportere genanvendelsesgraden for de betydelige affaldsmængder, som et metroprojekt genererer.

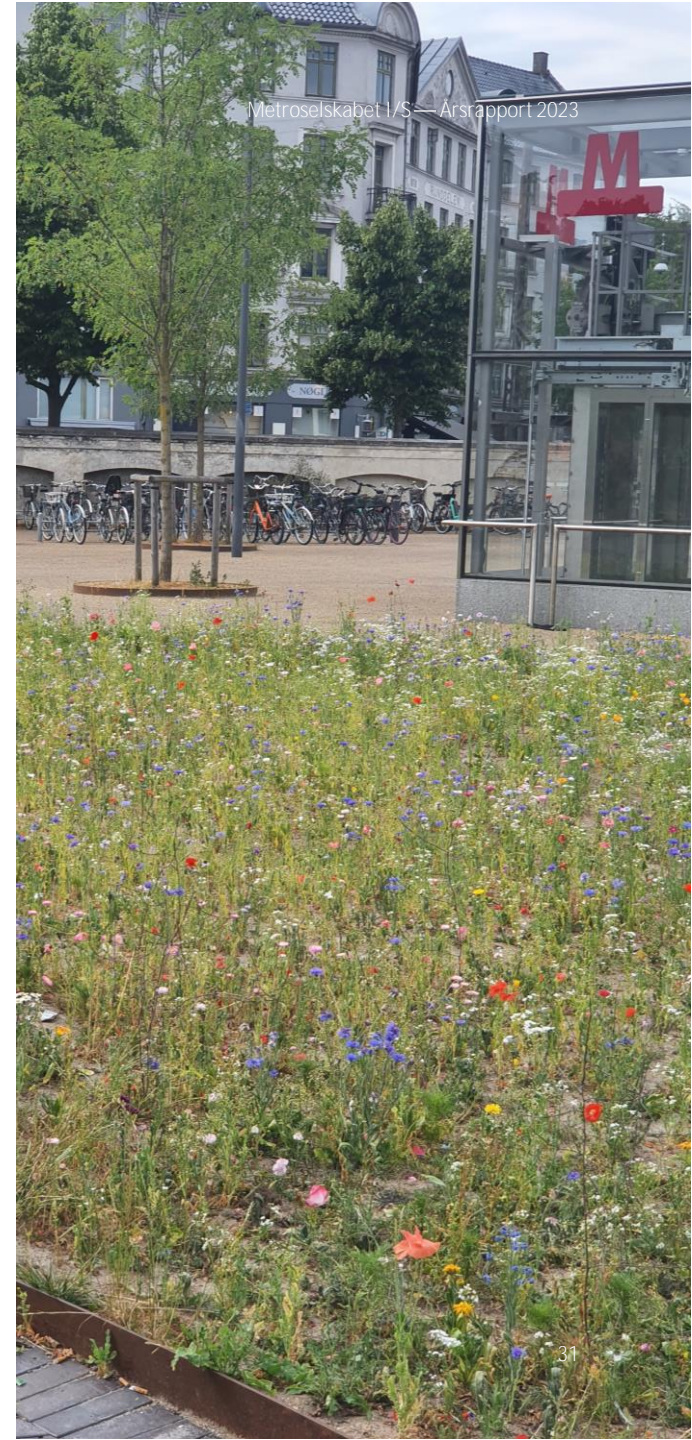
Affaldet fra det igangværende Sydhavnsprojekt består især af betonbrokker og bygningstræ, som bruges undervejs i anlægsfasen, men også af en lang række andre materialer. Også her er der et potentiale for at øge genbrug eller genanvendelse af overskydende materialer.

Det indgår derfor som et delmål i Metroselskabets gældende forretningsstrategi at implementere en ressourcestrategi med netop disse to fokusområder: 1) reduceret ressourceforbrug, og 2) øget recirkulation og genanvendelse af materialer og affald i selskabets projekter. Strategien udarbejdes i 2024, så den kan implementeres i strategiperioden og understøtte, at cirkulære hensyn indtænkes i planlægningen af bl.a. den kommende M4-forlængelse og M5.

## EU's bæredygtighedstaksonomi

I 2025 skal Metroselskabet også rapportere i henhold til EU's taksonomi for bæredygtige aktiviteter. Reguleringen indebærer, at Metroselskabet skal opgøre, i hvilket omfang selskabets aktiviteter er bæredygtige i henhold til taksonomiforordningens definition heraf.

En aktivitet kan opfylde kravet, hvis det 1) bidrager væsentligt til et eller flere af forordningens klima- og miljømål, 2) ikke gør væsentlig skade på nogle af de øvrige mål, og 3) efterlever en række minimumsgarantier for menneskerettigheder og arbejdstagerrettigheder. Metroselskabet har i 2023 gennemført et pilotprojekt, hvor sidste års regnskab er klassificeret i henhold til taksonomien og vil i 2024 få det gennemgået af en tredjepart.





## Social bæredygtighed

Den sociale bæredygtighed handler om mennesker, og hvordan de påvirkes af – og påvirker – vores aktiviteter. Det relaterer sig dermed både til sporene Kunden, Sikkerheden, Bygherrerollen og Organisation & kompetencer i forretningsstrategien.

Metroselskabet spiller først og fremmest en betydelig rolle for vores mange kunder, men selskabets sociale indvirkninger spænder bredt, fra egne medarbejdere til de mange arbejdere på selskabets projekter og i driften. Forretningsstrategiens fokusområder om henholdsvis Sikkerhed samt Organisation og kompetencer adresserer både egne medarbejdere og sikkerhedshensynet til medarbejdere i både driften og anlægsprojekterne. De strategiske målsætninger på disse områder understøttes af en ny organisationsstrategi samt en generel strategi for social bæredygtighed, der bl.a. supplerer fokusområderne med indsatser i forhold til diversitet, ligestilling og inklusion. Begge strategier er vedtaget i 2023 og skal nu implementeres og omsættes til konkrete initiativer.

### Metroselskabets medarbejdere

I 2023 er Metroselskabet vokset. Efter at have ligget stabilt omkring 300 fastansatte i en årrække er selskabet gået fra 304 medarbejdere ved udgangen af 2022 til 356 ved udgangen af 2023 - en stigning på 17 pct. (alle tal er ekskl. studentermedhjælpere). Stigningen er især et udtryk for, at selskabet tilfører flere ressourcer til områder som digitalisering, cybersikkerhed,

drift og reinvesteringer samt planlægnings- og designfasen for den kommende forlængelse af M4 til Ydre Nordhavn og M5. Der forventes også en vækst i antallet af medarbejdere i 2024 primært til udviklingen af de nye linjer igangsat af selskabets ejere. I 2023 skete der desuden et fald i medarbejderomsætningen, der endte på 12,9 pct. mod 16, 3 pct. året før. Den forholdsvis lave omsætning vurderes at være relateret til en generelt høj trivsel blandt selskabets medarbejdere.

Medarbejdernes trivsel og tilfredshed er en væsentlig forudsætning for at nå selskabets strategiske mål, og selskabet har derfor i disse år fokus på at skabe de bedst mulige rammer for medarbejderne ved bl.a. at fokusere på fleksibilitet, psykisk arbejdsmiljø og mangfoldighed. Metroselskabet har allerede et stærkt udgangspunkt, idet årets trivselsmåling gav en score over landsgennemsnittet. Men målingen viste samtidig nogle områder, hvor der er behov for forbedring, blandt andet i forhold til fysisk arbejdsmiljø og de digitale værktøjer, der får hverdagen til at glide. Såvel det fysiske som det psykiske arbejdsmiljø er vigtigt for at fastholde og tiltrække dygtige medarbejdere. Selskabet oplever derudover, at nye kandidater ofte lægger vægt på fleksibiliteten, ligesom selskabets bæredygtighedsambitioner på bl.a. klimaområdet er tiltalende for potentielle nye medarbejdere.

Selskabet har i 2023 desuden oplevet et betydeligt fald i antallet af sygedage pr. medarbejder, fra 4,9 i 2022 til 3,5 i 2023.

Omvendt har selskabet set en fordobling i antallet af langtidssygemeldte. Kategorien dækker over en blanding af stress og andre former for længerevarende sygdom. Der var i årets første måneder en overrepræsentation af langtidssygemeldte medarbejdere med stress, som udelukkende eller primært arbejdede med opgaver relateret til Hovedstadens Letbane. Antallet af langtidssyge med stress er efter 1. kvartal faldet markant, bl.a. som følge af en intensiv indsats i foråret målrettet trivslen på Hovedstadens Letbane. Psykisk arbejdsmiljø og den generelle trivsel er blandt fokusområderne i den indsats, der skal understøtte forretningsstrategiens mål i forhold til selskabets egen organisation.

eNPS

+33

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





### Diversitet, ligestilling og inklusion

Metroselskabet skal være en rummelig arbejdsplads, hvor man kan komme på arbejde som det menneske, man er, og alle skal opleve at være en del af fællesskabet og opleve muligheden for karriereudvikling i forhold til interesser og kompetencer. Denne rummelighed muliggør samtidig, at medarbejdernes forskellige tilgange, erfaringer og personligheder bringes i spil, til fordel for både medarbejder og selskabets udvikling. Disse ambitioner afspejler bl.a. en international arbejdsplads med omkring 20 forskellige nationaliteter og behovet for, at visse kompetencer skal rekrutteres på et internationalt marked. Selskabet vil i 2024 fastlægge en ny diversitets- og inklusionspolitik der erstatter den nuværende mangfoldighedspolitik, samt en række relaterede indsatser, der fra et diversitets- og inklusionsperspektiv skal understøtte trivsel og fastholdelse.

Fra starten af 2023 trådte Metroselskabets nye barselsordning, der ligestiller mænd og kvinders ret til barsel, i kraft. Ordningen tyder på at have en betydelig effekt på længden af fædrener barsel, men da fædre typisk afholder deres barsel sidst i forældrenes samlede barselsperiode, er det endnu for tidligt at konkludere håndfast på effekterne af den nye ordning.

### Redegørelse om kønsfordeling i Metroselskabets ledelse og samlede organisation

Metroselskabet har i en årrække haft en forholdsvis ligelig kønsfordeling, både generelt og på ledelsesniveau, og ved udgangen af 2023 udgør andelen af kvinder 38 pct. af selskabets øvrige ledelse (13 mænd og

otte kvinder). Dermed har Metroselskabet ligelig kønsfordeling på dette ledelsesniveau i henhold til Årsregnskabsloven §99b. Det samme gælder for selskabets bestyrelse, som ved udgangen af 2023 bestod af to kvinder og fem mænd. Ved udgangen af 2023 bestod selskabets samlede arbejdsstyrke på 151 kvinder og 199 mænd (ekskl. studentermedhjælpere).

### Mangfoldighed

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

Med selskabets nye strategi for social bæredygtighed styrkes arbejdet med mangfoldighed både på ledelsesniveau, i organisationen og i vores omverden.

Strategien er på et tidligt implementeringsstadium og har derfor ikke skabt konkrete resultater endnu, men med afsæt i det øgede fokus på bl.a. diversitet og inklusion var diversitetsledelse et centralt tema på årets seminar for selskabets ledere. Emnet drøftes løbende i samme kreds og styrker den enkelte leders bevidsthed og forståelse for området. Også på medarbejderniveau engageres de ansatte til at inspirere selskabets indsatser igennem et nyt internt netværk for social bæredygtighed, der blev etableret i 2023, som led i arbejdet med den nye strategi.

Mangfoldighedspolitikken sætter ikke i dag konkrete mål for diversitet i ledelsen på andre diversitetsparametre end køn. Politikken vil i 2024 blive erstattet af en ny diversitets- og inklusionspolitik som led i implementeringen af selskabets nye strategi for social bæredygtighed, der blev vedtaget i 2023. Den nye politik vil fortsat udgøre selskabets mangfoldighedspolitik i henhold til Årsregnskabslovens §107d. Den nye politik vil ligeledes indeholde relevante målsætninger for, hvordan og i hvilket omfang virksomhedens ledelse udvælges, udnævnes og evalueres på baggrund af diversitetsparametre.

### Kønsfordeling i Metroselskabet

		2022	2023
Bestyrelsen	<b>Samlet antal medlemmer (ex. medarbejderrepræsentanter)</b>	7	7
	Underrepræsenterede køn i pct.	29	29
	Måltal i pct.	—*	—*
	Årstal for opfyldelse af måltal	—*	—*
Øvrige ledelsesniveauer	<b>Samlet antal medlemmer</b>	21	21
	Underrepræsenterede køn i pct.	43	38
	Måltal i pct.	—**	—**
	Årstal for opfyldelse af måltal	—**	—**
Alle medarbejdere	<b>Samlet antal medlemmer</b>	304	356
	Underrepræsenterede køn i pct.	41	43

\* Bestyrelsen: Metroselskabets bestyrelse bestod ved udgangen af 2023 af 2 kvinder og 5 mænd og der er opnået ligelig kønsfordeling.

\*\* Øvrige ledelsesniveauer: Kategorien består af selskabets direktørgruppe samt de enhedschefer og projektdirektører med formelt personaleansvar, som refererer til direktionen. Den øvrige ledelse bestod af otte kvinder og 13 mænd ved udgangen af 2023, og der er opnået ligelig kønsfordeling.



### Arbejdere i værdikæden

Dette afsnit dækker over selskabets sociale indvirkninger på alle de mennesker, der ikke direkte arbejder for Metroselskabet, men som alligevel spiller en rolle i forhold til Metroselskabets aktiviteter. Det drejer sig først og fremmest om driftsoperatørens medarbejdere og de mange arbejdere, der er med til at realisere selskabets anlægsprojekter. Men det dækker også over både lærlingeområdet og arbejdsforholdene for dem, der er beskæftiget længere ude i selskabets værdikæde, hvad enten det er hos underentreprenører eller materialeproducenter.

### Sikkerhed

Metroselskabets primære indsatsområde over for arbejdere i værdikæden har historisk været et opgør med utilstrækkelig sikkerhedskultur og en for høj tolerance over for arbejdsulykker, hvilket især præger bygge- og anlægsbranchen. Med Safety on the Right Track har

#### Finish Safely

Den afsluttende fase af store anlægsprojekter som forlængelsen af M4 til Sydhavn og Valby bærer ofte præg af alsidige opgaver, nye entreprenører og korte deadlines. Metroselskabet har derfor udviklet konceptet Finish Safely. Konceptet er et supplerende samarbejde med entreprenørerne på projektet, som skal sikre, at der opretholdes et fokus på sikkerhed frem til åbningsdagen.

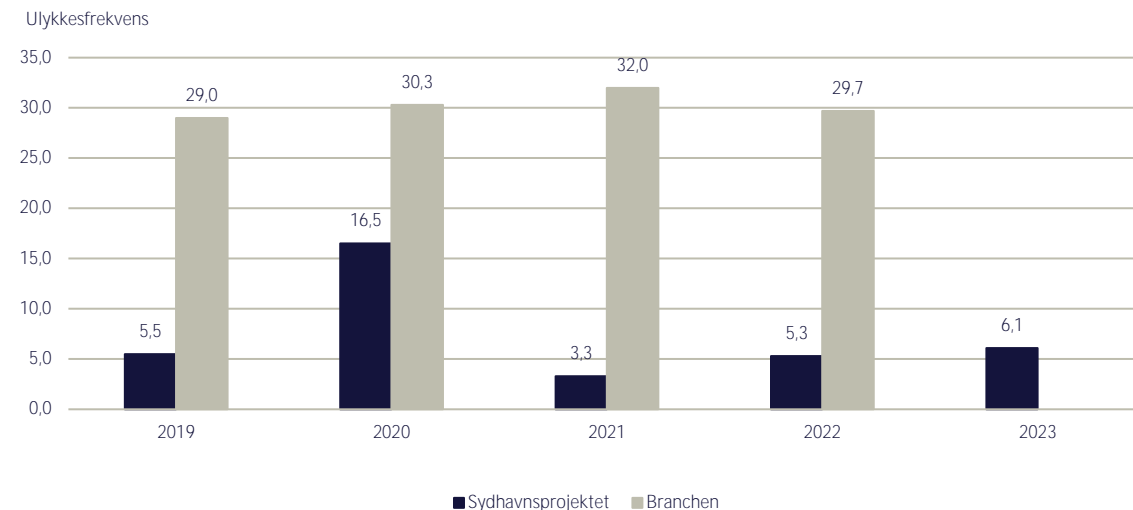
Metroselskabet siden 2017 arbejdet med at forbedre sikkerhedskultur og -performance, hvilket foreløbig kulminerer på Sydhavnprojektet, hvor den akkumulerede ulykkesfrekvens for projektet lå på 7,3 ved udgangen af 2023, hvilket er langt under branchegennemsnittet på 29,7 (i 2022).

Men der er fortsat medarbejdere, som kommer til skade, mens de arbejder på Metroselskabets projekter, og med en ambition om, at alle skal kunne arbejde sikkert hver dag, er vi endnu ikke i mål. Desuden kan der i den afsluttende fase af et projekt været en øget risiko for ulykker, fordi der er et naturligt fokus på at nå i mål rettidigt, hvorfor selskabet er opmærksomt på at fastholde sikkerhedsfokus, indtil forlængelsen af M4 til Sydhavn og Valby står helt færdig.

Med det fortsatte fokus på sikkerhed i Metroselskabets forretningsstrategi for 2023-2026 ønsker selskabet at udbrede sin systematiske og datadrevne tilgang til at nedbringe ulykkesfrekvensen i driften. Ulykkerne i driften er af en anden karakter og kan f.eks. også handle om fysiske eller verbale overfald af metrostewards. Indsatsen i forhold til driften skal ske i tæt samarbejde med operatøren. Det forventes, at det i løbet af 2024 vil blive muligt at rapportere ulykkestal fra driften på lige fod med de tilsvarende opgørelser fra anlægsprojekterne.

### Ulykkesfrekvens

Antal ulykker pr. 1 mio. arbejdstimer





### Arbejdsforhold

I rollen som både bygherre og kontraktholder for operatøren af Metroen i drift stiller selskabet en række krav til løn- og arbejdsvilkår for de ansatte hos vores samarbejdspartnere og leverandører. Arbejdsforhold er identificeret som et fokusområde i selskabets nye strategi for social bæredygtighed. Fokusområdet skal sikre social bæredygtighed i samarbejdet med entreprenører bl.a. ved at opdatere og udvikle klausuler og samarbejdsformer, der fremmer ordentlige løn- og arbejdsvilkår samt social ansvarlighed i kontrakterne.

Selskabet vil med opdateringerne bygge videre på det hidtidige arbejde med ordentlige løn- og ansættelsesforhold på projekterne og sikre, at man fortsat er i front i branchen på dette område. Det er også målet at være på forkant med udviklingen inden for diversitet og inklusion i byggebranchen og sikre, at entreprenører og leverandører lever op til deres samfundsansvar.

I 2024 vil selskabet opdatere sine klausuler, der indgår i udviklingen af kontraktkrav til de kommende M4- og M5-kontrakter, samt til, når kontrakten om driften af

Metroen på ny skal udbydes i 2025. F.eks. skal arbejds-klausulen opdateres, så den rummer de bedste mulige værktøjer inden for de juridiske rammer til at sikre ordentlige løn- og arbejdsvilkår og øget fokus på diversitet og inklusion. Metroselskabets Code of Conduct skal også opdateres med øget fokus på leverandørstyring, hvilket samtidig vil imødekomme nye EU-regler på området. Som input til opdateringen af selskabets Code of Conduct har selskabet i 2023 gennemført en risikoscreening af leverandørkæden for at afdække Metroselskabets største risici for negative sociale indvirkninger i kæden. Screeningen har identificeret en række af et metrobyggeris typiske materialer som højrisiko-produkter med en bred vifte af mulige negative indvirkninger på både menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder og miljø. Denne bedre forståelse for de risici, der kan være i leverandørkæden, er en forudsætning for at kunne styrke selskabets leverandørstyring og vil blive taget med videre i selskabets arbejde med Code of Conduct.

### Lærlinge

Metroselskabet har lærlingekrav i alle større kontrakter – i øjeblikket gælder det blandt andet i driften og for entreprenørerne, der anlægger forlængelsen af M4. For driften er det årlige lærlingemål på ti årsværk, men operatøren har i 2023 haft hele 14,58 årsværk mod 8,25 i 2022. Antallet af lærlinge på Sydhavnsprojektet er derimod fortsat utilstrækkeligt. Det står desværre på nuværende tidspunkt klart, at de to hovedentreprenører på Sydhavnsprojektet ikke når i mål med deres respektive lærlingekrav. TUNN3L har opnået 38 ud af

kravet på 62 lærlingeårsværk, og Rhomborg/Efacec har opnået 0 ud af kravet på fire lærlingeårsværk.

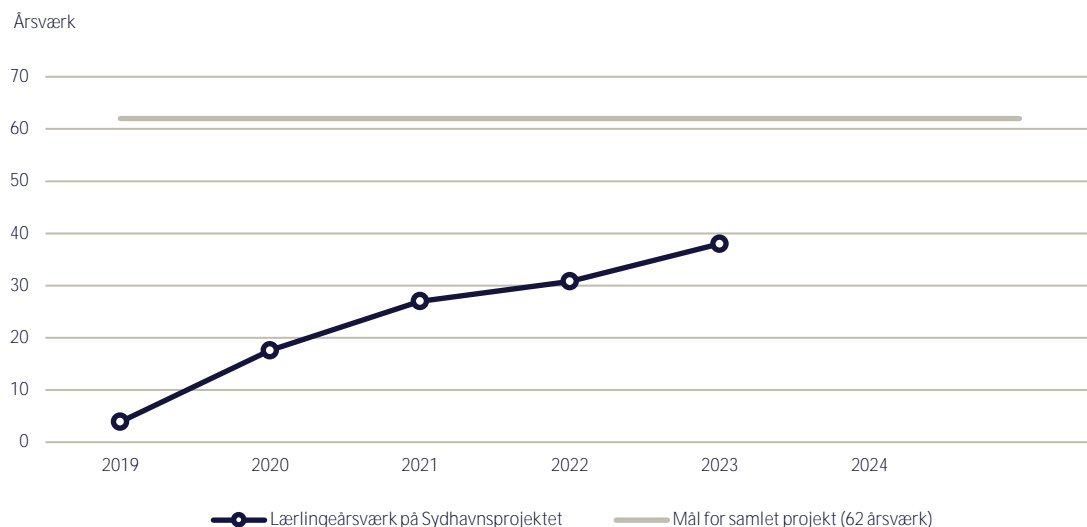
Der er flere årsager til, at det ikke er lykkedes for de to hovedentreprenører at opfylde lærlingekravene. Det har været vanskeligt for TUNN3L og Rhomborg/Efacec at få ansat lærlinge inden for de klassiske håndværksfag, samtidig med at de to selskabers indsats for at sikre lærlinge ikke har været tilstrækkelig. Metroselskabet har siden Sydhavnsprojektets opstart forsøgt at understøtte arbejdet med at sikre lærlinge på projektet ved at være i dialog med hovedentreprenørerne om deres lærlingeindsats. Det udmøntede sig i en række initiativer, herunder blandt andet ansættelse af en lærlingekoordinator. Dette har dog ikke virket tilstrækkeligt til at opnå lærlingemålet på projektet. Entreprenørerne har desuden i visse tilfælde haft svært ved at få godkendt praktikpladser som følge af krav om dansk som arbejdssprog.

Metroselskabet er i kontakt med relevante parter for at lære mere om, hvordan selskabet bedst muligt understøtter lærlingeindsatsen på fremtidige metroprojekter. Erfaringerne herfra og selskabets egne erfaringer vil blive indarbejdet i en opdateret version af lærlingeklausulen, som kommer til at indgå i fremtidige kontrakter.

### Nabodialog

Metroselskabets aktiviteter har stor indflydelse på omgivelserne, og selskabet arbejder derfor kontinuerligt med nabodialog og borgerinddragelse i alle faser – fra

### Lærlingeårsværk på M4 Sydhavn



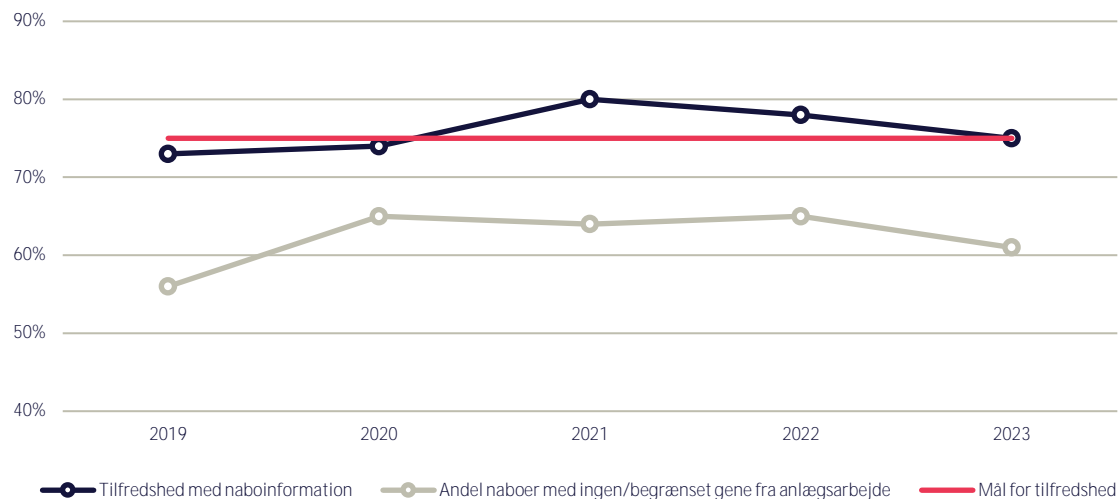


projekterne udvikles, over anlægsfasen, til Metroen går i drift.

I 2023 var der især fokus på nabokommunikation om aktiviteterne på M4 Sydhavn og særligt omkring stationen København Syd, hvor der har været mange sideløbende projekter i gang.

Ved anlægsprojekter holdes naboerne løbende orienteret om aktiviteterne via selskabets hjemmeside, nyhedsbreve på mail, opslag på opgangsdøre, varslinger på SMS og forskellige arrangementer som f.eks. 'Åben byggeplads'. Derudover kan selskabet kontaktes gennem et døgnbetjent telefonnummer samt på mail, som typisk besvares inden for 24 timer. Selskabet søger at informere transparent, rettidigt og konsistent om anlægsarbejde, så det er muligt for naboerne at indrette sig herefter i hverdagen.

### Nøgletal for nabokommunikation på M4 Sydhavn



Selskabets årlige naboundersøgelse viser, at andelen af naboer, der anser Metroselskabet for at være en professionel bygherre, holder niveauet fra sidste år, hvilket er tilfredsstillende i en periode, hvor flere af de adspurgte indikerer, at de har oplevet flere gener fra anlægsarbejdet. Tilfredsheden med selskabets information ligger en smule under sidste års niveau, ligesom andelen af naboer, der forventer at benytte den nye metrolinje, når den åbner, er faldet en smule. Dette er ikke tilfredsstillende, og der vil fra 2024 blive iværksat en omfattende marketing- og kommunikationsindsats for at sikre, at så mange som muligt vil bruge Metroen fra dag ét.

I 2024 bliver det ligeledes et indsatsområde at udarbejde et opdateret koncept for nabokommunikation og borgerinddragelse, som kan rulles ud på nye projekter, så selskabet fortsat kan leve op til omgivelsernes forventninger til Metroselskabet som bygherre.

### Kunder og brugere af Metroen

Kunderne er fundamentet for Metroselskabets forretning og derfor et selvstændigt fokusområde i selskabets forretningsstrategi. Men kundeoplevelsen har også en social dimension, for selskabet ønsker, at Metroen skal være for alle og afspejle kundernes forskellige udgangspunkter. Inkluderende mobilitet er derfor det tredje og sidste fokusområde i selskabets nye strategi for social bæredygtighed. Dette fokusområde skal sikre, at både nuværende og kommende kunder oplever selskabets tilbud som trygge, tilgængelige og inkluderende. Dette skal opnås gennem et øget fokus på, at selskabets tog, stationer og operatørens ansatte,

som står i første række som kontaktpunkt for kunderne, afspejler den by, vi er en del af.

Det skal derfor afdækkes, hvordan operatørens stewards klædes bedst muligt på til mødet med en mangfoldig passagerskare med hensyn til kønsidentitet, seksualitet, etnicitet, funktionsvariationer, alder og meget mere. Det skal ydermere sikres, at passagerinformationen i form af piktogrammer, plakater og udkald i tog og på stationer afspejler og understøtter selskabets værdier om diversitet og inklusion.

I gennem selskabets tilgængelighedspanel arbejdes der allerede målrettet for at sikre Metroens fysiske tilgængelighed i samarbejde med en række handicaporganisationer. I 2024 vil selskabet afsøge mulighederne for et samarbejde med organisationer, der repræsenterer børn, minoritetsetniske borgere, mennesker, der identificerer sig inden for LGBT+ -paraplyen, og andre, der kunne have særlige behov. Det vil potentielt kunne give yderligere værdifulde input til, hvordan Metroen gøres mere tilgængelig for alle, uanset behov og livssituation.



## Metroselskabets tilgang til bæredygtighed

Med forretningsstrategien, der gælder til og med 2026, og selskabets mange øvrige initiativer, der skal understøtte de overordnede visioner for virksomheden, indtænkes og integreres ESG-forhold i stadigt højere grad i alt, hvad vi gør. De strategiske ambitioner afspejler samtidig en bevidsthed om, at vi kan og skal blive endnu bedre. Det gælder uanset, om det drejer sig om at reducere vores CO<sub>2</sub>-aftryk, øge medarbejdertrivseln eller bringe antallet af ulykker endnu længere ned. Endelig er der et fokus på løbende at forbedre

### Principper for Metroselskabets arbejde med bæredygtighed

Metroselskabets tilgang til arbejdet med bæredygtighed og ESG hviler på tre overordnede principper:

1. Metroselskabet stræber efter, at bæredygtighed integreres i beslutningsprocesser på tværs af forretningen
2. Metroselskabet anerkender, at arbejdet med bæredygtighed skal have et vedvarende fokus på kontinuerligt at forbedre selskabets indsats
3. Metroselskabet kommunikerer transparent og databaseret om sit bæredygtighedsarbejde – også når det ikke går som planlagt

datagrundlaget, der både er en forudsætning for at realisere selskabets ambitioner, og for mere data-drevet og transparent rapportering. Der er en tæt kobling mellem dette fokus og selskabets forberedelser for at kunne leve op til de kommende europæiske krav til bæredygtighedsrapportering (CSRD).

Metroselskabet har siden 2016 været tilsluttet **Global Compact, der er FN's globale netværk for virksomheder**, der ønsker at arbejde ansvarligt med social og miljømæssig bæredygtighed. I 2024 skal Metroselskabet for første gang rapportere om sin indsats direkte til Global Compact via et spørgeskema. Modellen skulle være trådt i kraft i 2023, men blev udskudt på grund af tekniske problemer. Selskabets besvarelse vil kunne tilgås fra initiativets hjemmeside i løbet af 2024.



### Partnerskaber og netværk

De problemstillinger, som selskabet står over for i dag, er komplekse og globale. Omstillingen til en mere bæredygtig forretning er derfor ikke noget Metroselskabet kan realisere alene. Det kræver et aktivt og åbent samarbejde og videndeling med mange forskellige interessenter. Metroselskabet indgår derfor i en række partnerskaber og netværk, hvor selskabet får ny viden, sparring og kritisk modspil og deler viden og erfaringer med andre virksomheder.

Udvalgte samarbejder inden for bæredygtighed  
CO-PI (Center for Offentlig-Privat Innovation)

- Metroselskabet indgår i to partnerskaber: Forbrug af naturressourcer og Fossilfri anlægsmaskiner

Byggeriets handletank

- Handletanken er et initiativ fra Dansk Industri, hvor aktører i bygge og anlægsbranchen peger på mulige nye regler og ændret praksis, som kan fremme bæredygtighed

Det Fælles Tilgængelighedspanel

- Panelet sikrer opmærksomhed om mulige barrierer og løsninger for kundegrupper med særlige udfordringer. I panelet sidder repræsentanter for bl.a. handicap- og ældreorganisationer.

Partnerskab om grøn omstilling af tung transport

- Initiativ fra By og Havn med deltagelse fra relevante brancheorganisationer

CSRD-sparringsgruppe med andre offentlige ejede selskaber

- Metroselskabet tog i 2023 initiativ til et netværk med andre offentligt ejede selskaber inden for primært transport og anlæg, hvor der udveksles erfaringer vedr. implementeringen af direktivet og relaterede aktiviteter inden for ESG.



### Politikker og forretningsadfærd

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

Afsnittet om god forretningsadfærd gennemgås sammen med resten af kompendiet årligt for at sikre fortsat compliance med anbefalinger i statens ejerskabspolitik og anbefalinger for god selskabsledelse fra Komitéen for God Selskabsledelse. Metroselskabet vil derudover i de kommende år evaluere selskabets politikker og regler relateret til god forretningsadfærd for at sikre, at de både form- og indholdsmæssigt lever op til de kommende standarder for bæredygtighedsrapportering (ESRS), der stiller krav til de politikker inden for ESG, som indgår i selskabernes rapportering.

Ud over de ovennævnte politikker har Metroselskabet et adfærdskodeks (Code of Conduct), som alle leverandører skal følge, og som er grundlaget for Metroselskabets tilsyn med god forretningsadfærd i værdikæden. Metroselskabets Code of Conduct er også ved at blive opdateret, så det giver et bedre grundlag for tilsyn med leverandører i kæden.

### Anti-korruption

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

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

For at håndtere risikoen for intern korruption har Metroselskabet en række retningslinjer for god forretningsadfærd og kontrolmekanismer, der er integreret i selskabets almindelige virke. Alle selskabets chefer modtager årligt en gennemgang af retningslinjerne, og alle nye medarbejdere orienteres om retningslinjerne. Herudover er der etableret en whistleblowerordning, hvor såvel interne som eksterne forhold kan indberettes. For at håndtere den eksterne risiko følger Metroselskabet de gældende udbudsregler, ligesom alle leverandører og entreprenører skal underskrive

selskabets adfærdskodeks i forbindelse med kontraktindgåelse.

Selskabet har i 2023 ikke modtaget nogen henvendelser via selskabets whistleblowerordning eller andre kanaler vedrørende korruption eller bestikkelse vedrørende selskabets medarbejdere eller projekter.

### Whistleblowerordning

Metroselskabet har etableret en whistleblowerordning, der giver medarbejdere og samarbejdspartnere mulighed for at foretage anonyme eller ikke-anonyme indberetninger om alvorlige forhold, herunder forhold som kan skade Metroselskabets omdømme, økonomi eller på anden vis få negativ indvirkning.

Metroselskabet har i 2023 modtaget to henvendelser via selskabets whistleblowerordning. Henvendelserne blev behandlet i henhold til selskabets whistleblowerpolitik og viste sig ubegrundede.

### Bæredygtighed ind i rejsepolitikken

Metroselskabets politik for tjenesterejser sætter rammerne for medarbejdernes rejser i arbejdsøjemed. De generelle retningslinjer er i 2023 suppleret med en tilføjelse om, at ved valg af transportform skal hensynet til bæredygtighed vægte højest. Den opdaterede politik skal bidrage til et reduceret CO<sub>2</sub>-aftryk fra medarbejdernes rejseaktiviteter – primært flyvning.



# Økonomi



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

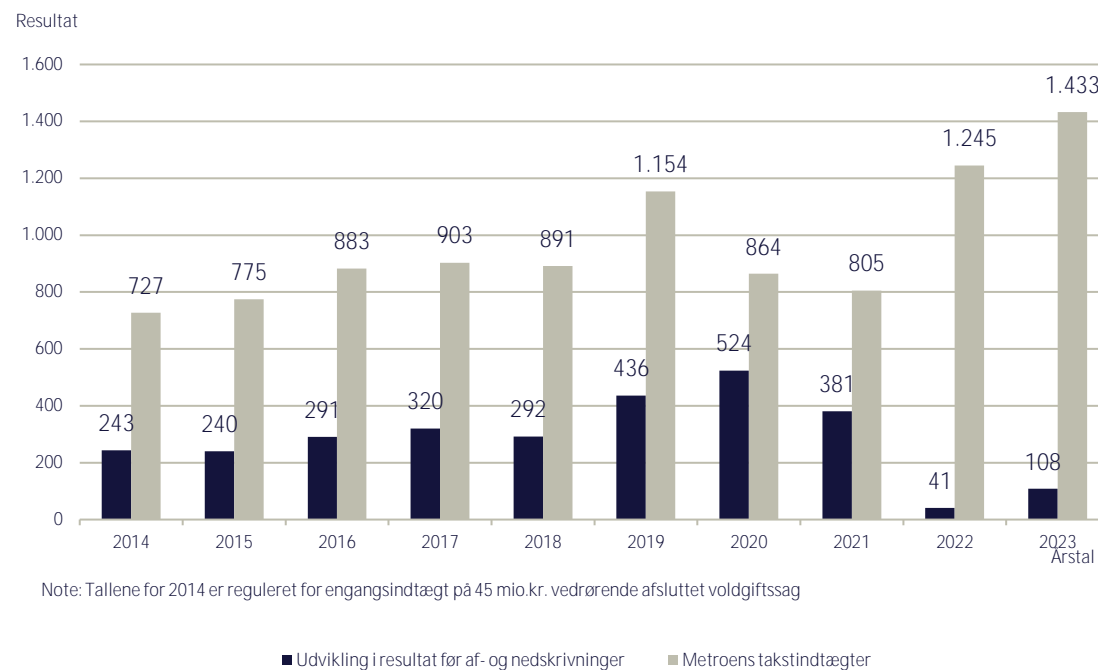
### Resultat

Årets resultat før af- og nedskrivninger udgjorde et overskud på 108 mio. kr. i 2023, hvilket er 67 mio. kr. bedre end i 2022 og 28 mio. kr. over det budgetterede ved indgangen til 2023. Det bedre resultat i 2023 skyldes primært et lavere omkostningsniveau kombineret med en stigning i antal passagerer, da selskabet havde 120 mio. passagerer i 2023 mod 108 mio. passagerer i 2022. Selskabets overskudsgrad udgør 5,7 pct.

Metroen har fastholdt det forventede passagertal efter COVID-19. Dog har pandemien udskudt den forventede vækst i passagerindsvinget på M3/M4, hvilket afspejler sig i resultatet for 2023. Selskabet følger udviklingen i passagertallet nøje.

Selskabets samlede indtægter i 2023 udgjorde 1.906 mio. kr., heraf 1.433 mio. kr. fra salg af billetter og 257 mio. kr. fra udlejning af Metroen til driftsoperatørerne. Derudover udgjorde værdi af eget arbejde 129 mio. kr. og andre driftsindtægter 87 mio. kr. Selskabets omkostninger udgjorde 1.798 mio. kr. i 2023, heraf vedrører 1.463 mio. kr. omkostninger til betaling af operatørerne for drift og vedligeholdelse af Metroen, kontraktstyring mv. Derudover består selskabets omkostninger af personaleomkostninger på 282 mio. kr. og andre eksterne omkostninger på 53 mio. kr.

### Udvikling i resultat før ned- og afskrivninger samt takstindtægter 2014-2023





Af- og nedskrivninger udgjorde i alt 234 mio. kr. i 2023, hvoraf afskrivninger vedrørende Metroen i drift udgjorde 255 mio. kr., og tilbageførsel af tidligere nedskrivninger vedrørende Metroen udgjorde 17 mio. kr. Tilbageførsel af tidligere nedskrivninger på 17 mio. kr. skyldes primært rente- og inflationsudviklingen i 2023. Afskrivninger og tilbageførsel af tidligere nedskrivninger er alene en regnskabsmæssig registrering, som ikke har nogen likviditetsmæssig virkning.

Årets resultat før finansielle poster udgjorde herefter et underskud på 126 mio. kr. Finansielle poster omfatter finansielle indtægter på 1.971 mio. kr. og finansielle omkostninger på 1.323 mio. kr. De finansielle indtægter omfatter primært indeksering af tilgodehavende hos staten og er alene en regnskabsmæssig registrering uden likviditetsmæssig virkning. Resultatet før markedsværdiregulering udgjorde herefter et overskud på 523 mio. kr. Markedsværdireguleringen, der

#### Om Metroselskabet

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

primært kan henføres til selskabets finansielle aftaler om renteaftækning, udgjorde en udgift på 239 mio. kr. og skyldes primært den lavere rente i 2023 end i 2022. 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 284 mio. kr.

Årets positive resultat blev tillagt egenkapitalen, der således udgjorde 1.697 mio. kr. pr. 31. december 2023. Selskabets korrigerede egenkapital, det vil sige eksklusive markedsværdireguleringer, er ligeledes positiv og udgjorde 1.889 mio. kr. ultimo 2023.

#### 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-forlængelsen til Sydhavn, da disse vil udgøre en samlet pengestrømsfrembringende enhed. De fremtidige pengestrømme, der indgår i kapitalværdien, er baseret på selskabets gældende langtidsbudget og dets indarbejdede forventninger, jf. bilag til ledelsesberetningen, samt forventningerne til renteniveauet. Ved opgørelsen af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi.

Ultimo 2023 var kapitalværdien højere end den bogførte værdi, hvorfor værdien af aktivet blev reguleret

med tilbageførsel af tidligere nedskrivninger primært som følge af ændringen i rente- og inflationsniveauet i 2023.

#### Gældens markedsværdi

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

Her har selskabet blandt andet aftaler om 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 gældsafvikling. På samme måde som ved værdiansættelsen af Metroen steg den regnskabsmæssige markedsværdi af gælden med et faldende renteniveau.





### Stabilisering af udsving i egenkapitalen

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

### Investeringsbudget igangværende anlæg

Alle tal i mio. kr.	Investeringer i 2023	Investeringer pr. 31. dec. 2023	Samlet investeringsbudget Budget
Sydhavn (inkl. korrektionsreserve)	966	7.450	10.161
Investeringsprogram M1/M2	119	784	2.412
Investeringsbudget M3/M4	22	280	566
Øvrige investeringer i Metro	61	303	799
<b>I alt</b>	<b>1.168</b>	<b>8.817</b>	<b>13.938</b>

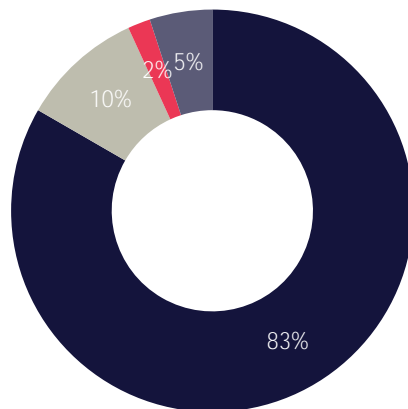


## Investering i Metro

I 2023 blev der afholdt investeringer til Metroen og nye anlæg på 1.168 mio. kr. heraf vedrørte 966 mio. kr. anlægget af M4 til Sydhavn, 119 mio. kr. vedrørte kapacitetsudvidelser og vedligehold på M1/M2, og 83 mio. kr. vedrørte investeringer i M3/M4 og øvrige investeringer i Metroen.

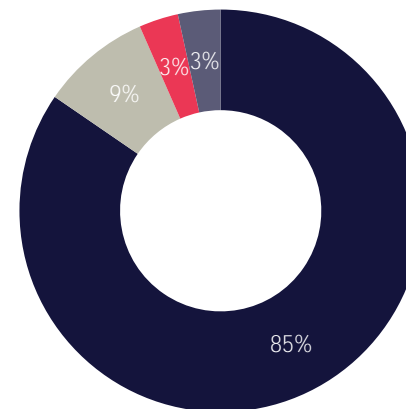
Det samlede anlægsbudget for M4 Sydhavn på 10,2 mia. kr. inkl. korrektionsreserve (2023-priser) er baseret på indgåede anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet. Det er forventningen, at forlængelsen af M4 til Sydhavn og Valby åbner i sommeren 2024. Pr. 31. december 2023 var der afholdt omkostninger og investeringer på 7,5 mia. kr. på projektet.

## Årets investeringer i 2023 fordelt på igangværende anlægsprojekter



■ Sydhavn  
■ Investeringsprogram M1/M2  
■ Investeringsbudget M3/M4  
■ Øvrige investeringer

## Samlet investering pr. 31.12.2023 fordelt på igangværende anlægsprojekter



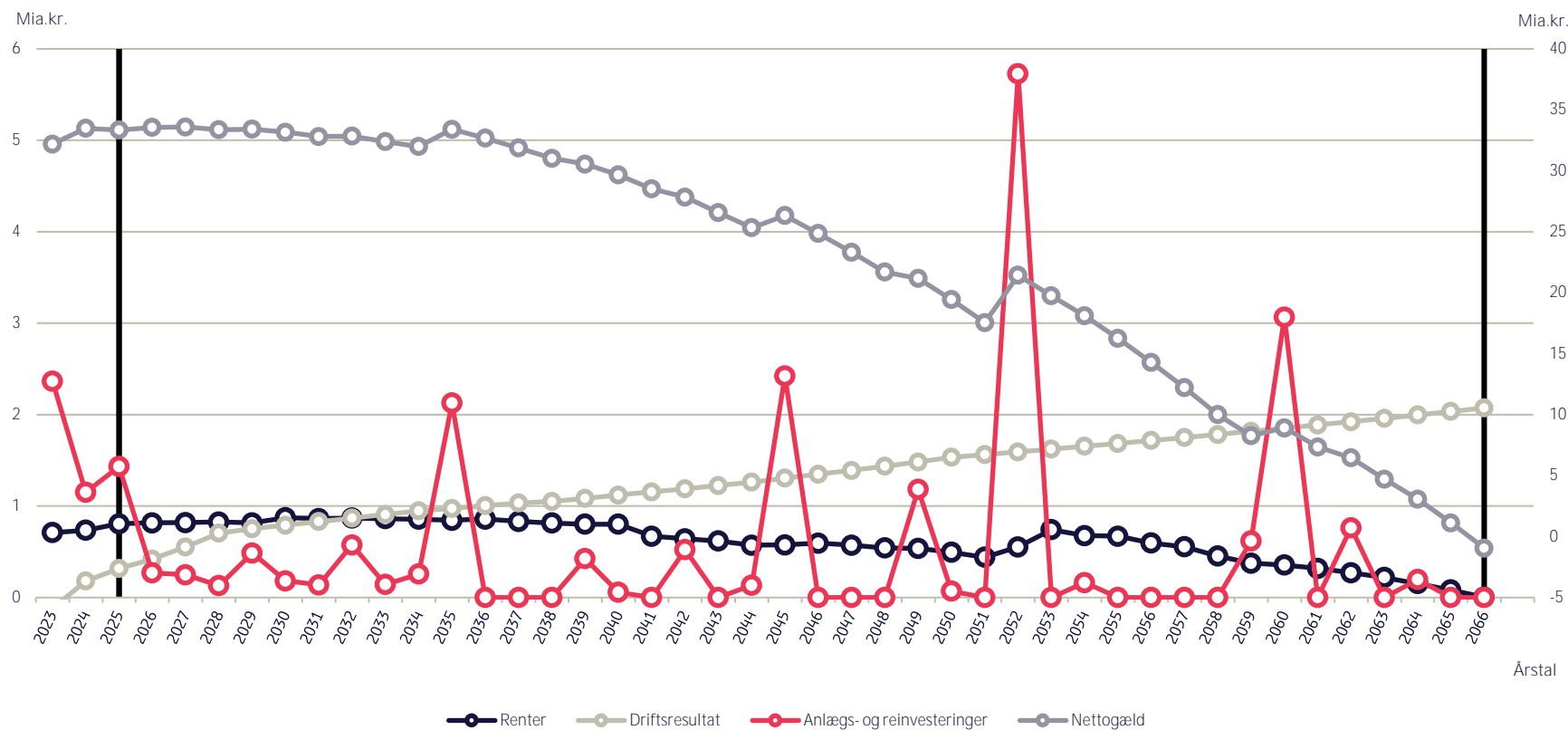
■ Sydhavn  
■ Investeringsprogram M1/M2  
■ Investeringsbudget M3/M4  
■ Øvrige investeringer

## Kapitalforhold og langtidsøkonomi

I forbindelse med selskabets budgetlægning for 2024 blev der udarbejdet et opdateret langtidsbudget, som viser forventningerne til den økonomiske udvikling i selskabet. Det opdaterede langtidsbudget viser, at selskabets nettogæld forventes at nå sit maksimum i 2027, hvor den ventes at udgøre ca. 33,6 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 fastholdes dermed i forhold til det tidligere langtidsbudget.



## Langtidsbudgettet



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

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

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



## Nøgletal

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

Ændringen i nøgletallene overskudsgrad, driftsoverskud pr. passager og driftsomkostninger pr. passager skyldes primært, at resultatet i 2023 er 67 mio. kr. bedre end i 2022 som følge af flere passagerer i 2023 i forhold til 2022.

Overskudsgraden udgjorde 6 pct. for 2023 mod 2 pct. i 2022. Måltallet for overskudsgraden forventes på længere sigt at ligge mellem 20 og 25 pct.

Driftsoverskud pr. passager udgjorde 0,9 kr. for 2023 mod 0,4 kr. i 2022. Måltallet for driftsoverskud pr. passager forventes på længere sigt at være 4 kr.

Driftsomkostninger pr. passager udgjorde 10,10 kr. for 2023 mod 10,30 kr. i 2022. Måltallet for driftsomkostninger pr. passager forventes på længere sigt at være 8 kr.

Mål- og nøgletal	2019	2020	2021	2022	2023
Overskudsgrad	13%	15%	22%	2%	6%
Driftsoverskud pr. passager	3	2	3	0	1
Driftsomkostninger pr. passager	9	8	8	10	10
Rentedækningsgrad	1	1	1	0	0

### Note:

Nøgletallene er tilpasset for perioden 2019-2020 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 (regulæret for ekstraordinære forhold) divideret med antal passagerer.

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

Rentedækningsgrad: EBITDA divideret med finansielle poster med likviditetsmæssig virkning.

Rentedækningsgraden udgjorde 0,2 for 2023 i forhold til 0 i 2022. Rentedækningsgraden forventes på lang sigt at være på 1,5. I anlægsfasen og en indledende år-række af driften vil rentedækningsgraden dog være mindre, da de finansielle omkostninger som følge af lånoptagelse vil været større end driftsoverskuddet fra Metroen i drift.

## Voldgiftssager mv.

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

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

I den verserende voldgiftssag afgav Metroselskabet i oktober 2020 sit første svarskrift med påstand om fri-findelse. Selskabet indstillede heri, at Voldgiftsretten **afviste CMT's krav. CMT's genkrav (replik) blev modtaget** 23. juni 2023, og Metroselskabet har frist til slutningen af marts 2024 med sit gensvar (duplik). Metroselskabet arbejder sammen med sine advokater på duplikken, som ikke giver selskabet anledning til at ændre sin hidtidige opfattelse. Det er således fortsat Metroselskabet og dets advokaters **vurdering, at CMT's krav i voldgiftssagen i alt væsentlighed må afvises** og derfor – med forbehold for sædvanlig procesrisiko – ikke giver grundlag for ekstrabetaling til CMT.

I april 2021 indleverede CMT et nyt klageskrift til Voldgiftsretten, vedrørende de krav, som CMT løbende har rejst efter indgåelse af CSA7 og i forbindelse med deres fremsendte slutregning for Cityringen. Selskabets svarskrift hertil blev indsendt til Voldgiftsretten den 15. juni 2022. CMT har frist til 1. marts 2024 med deres replik, hvorefter Voldgiftsretten forventes at fastsætte en frist på ca. 8 måneder for Metroselskabets duplik.

## Forretningsgange i forbindelse med regnskabsaflægelse og anvendelse af IT

Metroselskabets bestyrelse har fastlagt de overordnede procedurer og kontroller på de væsentligste områder i relation til regnskabsaflæggelsen. Den gældende regnskabsinstruks beskriver den regnskabsmæssige organisering og tilrettelæggelse af regnskabsopgaverne, herunder ansvars- og kompetencefordelingen. Her fremgår også de regelsæt, der skal

overholdes af medarbejderne, når de udfører regnskabsopgaver.

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

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

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

## Forventninger til 2024

Selskabet har for 2024 budgetteret med et mål om 137 mio. passagerer, hvilket er en stigning på ca. 17 mio. i forhold til 2023, hvor antal passagerer udgjorde 120 mio. I passagertallet er budgetteret med et fortsat passagerindsving for M3/M4 i årene frem til og med 2027 samt den forventede åbning af M4-forlængelsen til Sydhavn og Valby i sommeren 2024.

Selskabets takstindtægter forventes at udgøre 1.744 mio. kr., og resultat før af- og nedskrivninger forventes at bidrage med et overskud på ca. 233 mio. kr.



## Hoved- og nøgletal

Alle tal i mio.kr.	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Årets nettoomsætning	1.301	1.294	1.473	1.519	1.492	1.945	1.936	1.754	1.670	1.906
Resultat før af- og nedskrivninger	288	240	291	320	292	436	524	381	41	108
Af- og nedskrivninger	-2.392	-3.531	-708	-567	215	-516	-1.430	-12.657	-3.197	-234
Resultat før finansielle poster	-2.104	-3.291	-417	-247	507	-81	-906	-12.275	-3.156	-126
Finansielle poster	-149	-229	-337	-363	-322	-325	-330	-380	-668	648
Resultat før markedsværdiregulering	-2.254	-3.520	-754	-610	184	-406	-1.236	-12.656	-3.824	523
Markedsværdiregulering	-3.712	825	-1.562	695	-143	-2.175	-1.538	931	7.682	-239
Årets resultat	-5.966	-2.695	-2.316	85	42	-2.581	-2.775	-11.725	3.858	284
Balancesum	15.953	17.308	23.270	24.851	30.380	38.771	41.210	41.532	36.608	36.616
Årets investering i metro	3.420	3.842	4.654	2.875	3.392	3.616	2.207	1.812	1.450	1.164
Langfristet gæld	12.900	13.287	22.895	22.078	27.696	37.555	41.755	37.806	30.326	32.620
Egenkapital	-87	737	-1.579	-1.495	-1.007	-3.347	-5.639	-2.446	1.413	1.697
Korrigeret egenkapital*	4.581	4.580	3.825	3.215	3.846	3.680	2.927	5.190	1.366	1.889
Solilitetsgrad	-1%	4%	-7%	-6%	-3%	-9%	-14%	-6%	4%	5%
Korrigeret solilitetsgrad	29%	26%	16%	13%	13%	9%	7%	12%	4%	5%
Overskudsgrad	22%	19%	20%	21%	20%	22%	27%	22%	2%	6%
Overskudsgrad af metrodrift	25%	22%	23%	25%	23%	26%	31%	24%	3%	5%
Afkastgrad	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0%	0%
Antal passagerer (mio)	56	57	61	63	65	79	64	73	108	120
Antal medarbejdere (ultimo)	274	289	325	330	338	332	333	324	339	386

Note: Korrigeret solilitetsgrad = kapitalindestående ekskl. Markedsværdiregulering x 100 / samlede aktiver.



# Compliance



## Risikostyring

Selskabet havde i 2023 særligt fokus på risici forbundet med globale forsyningskæder og et ophedet arbejdsmarked for at kunne sikre fremdrift på anlægsarbejderne. Samtidig arbejdes der med initiativer for at styrke selskabets drift i forhold til globale trusler som cyberangreb og klimahændelser.

### 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 overblik forelægges for bestyrelsens risikokomité 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 2023 og afledte initiativer

De stadigt udfordrende globale forsyningskæder og et ophedet arbejdsmarked har en række afledte effekter på selskabets aktiviteter, herunder M4 Sydhavn, i forhold til både mandskab, materialer og materiel. Der er løbende blevet arbejdet med at sikre leverandørkæder og tilpasse entreprenørernes arbejdsplaner i forhold til faktisk tilgængelige leverancer og ressourcer for at kunne sikre fremdrift på anlægsprojektet i 2023.

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

Selskabet overvåger løbende ekstreme klimahændelser, som kan true infrastrukturen. I 2023 er der således igangsat flere risikonedsettende tiltag, der er nødvendige for at sikre selskabets anlæg på lang sigt. Samtidig 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 oppebærer deres økonomiske og funktionelle værdi. De væsentligste risici, der søges afhjulpet i forbindelse med reinvesteringer, er, at arbejdet kan påvirke drifts-pålideligheden og derigennem også kundeoplevelsen.

## Dataetik

Metroselskabets arbejde med digitalisering og øget brug af datadrevne beslutninger giver anledning til overvejelser om brugen af data, jf. kravet i årsregnskabsloven om en dataetisk politik. Metroselskabet har ikke udarbejdet en dataetisk politik, da det er selskabets vurdering, at det ikke er aktuelt på nuværende tidspunkt. Et eventuelt behov vurderes løbende.

En stor del af selskabets brug af data omhandler fysiske størrelser, processer og leverancer til drift af metro eller anlæg. Heri behandles der ikke forhold mellem teknologier og personer. I andre dele af selskabet håndteres og anvendes data om bl.a. passagerer til analyser af bedre kundebehandling. Selskabet har bl.a. etableret en datalake til dette. Analyser om kunderne foregår i dag ikke ved brug af algoritmer eller software-robotter. På den baggrund er det vurderet, at der er et begrænset behov for etiske vurderinger.

## Ejerforhold

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

Metroselskabet drives på et forretningsmæssigt grundlag og skal bl.a. stå for drift og vedligehold af og sikre reinvesteringer i den samlede metro. Herudover skal selskabet varetage projektering, udbygning og

anlæg af metro i København og på Frederiksberg. Metroselskabet stiller desuden de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetagelse af Hovedstadens Letbane I/S' virksomhed.

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

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

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

I 2023 blev der afholdt otte møder i bestyrelsen og tre møder i revisionskomitéen, tre møder og et seminar i risikokomitéen samt et møde i vederlagskomitéen.





## Metroselskabets bestyrelse

### Jørn Neergaard Larsen

F. 1949



Tiltrådt 12. januar 2017

Valgperiode udløber senest 30. april 2025  
Formand for bestyrelsen  
Formand for risikokomiteén  
Formand for vederlagskomiteén

Udpeget af staten v/transportministeren  
Vederlag for 2023: 527.000 kr.

### Jonas Bjørn Jensen

F. 1986



Tiltrådt 6. maj 2022  
Fratrådt den 31. januar 2024

Valgperiode udløber 31. december 2025  
Næstformand  
Medlem af risikokomiteén  
Medlem af vederlagskomiteén  
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

Udpeget af Københavns Kommune  
Vederlag for 2023: 377.000 kr.

Tillidshverv

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

### Marcus Vesterager

F. 1991



Tiltrådt 1. februar 2024

Valgperiode udløber 31. december 2025  
Næstformand  
Medlem af risikokomiteén  
Medlem af vederlagskomiteén  
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

Udpeget af Københavns Kommune  
Vederlag for 2023: 0 kr.

Tillidshverv

- Medlem af Teknik- og Miljøudvalget

**Michael Vindfeldt**

F. 1981



Tiltrådt 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 2023: 377.000 kr.

Tillidshverv

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

**Birgitte Brinch Madsen**

F. 1963



Tiltrådt 1. april 2014

Valgperiode udløber senest 30. april 2026

Bestyrelsesmedlem

Formand for revisionskomiteén

Medlem af vederlagskomiteén

Direktør

Udpeget af staten v/transportministeren

Vederlag for 2023: 249.000 kr.

Tillidshverv

- Formand for bestyrelsen, RUMA/S
- Formand for bestyrelsen, DELPRO A/S
- Formand for bestyrelsen, Milton Huse A/S
- Næstformand i bestyrelsen, DEIF A/S
- Medlem af bestyrelsen, Investeringsforeningen
- Danske Invest og tilhørende fonde
- Medlem af bestyrelsen, John Wood plc.
- Medlem af bestyrelsen, Arkil Holding
- Medlem af bestyrelsen, Hovedstadens Letbane

**Harald Børsting**

F. 1952



Tiltrådt 1. april 2014

Valgperiode udløber senest 30. april 2026

Bestyrelsesmedlem

Udpeget af staten v/transportministeren

Vederlag for 2023: 142.000 kr.

**Helle Bonnesen**

F. 1963



Tiltrådt 1. januar 2022

Valgperiode udløber 31. december 2025

Bestyrelsesmedlem

Medlem af revisionskomiteén

Udpeget af Københavns Kommune

Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

Vederlag for 2023: 178.000 kr.

Tillidshverv

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



### Troels Christian Jakobsen

F. 1969



Tiltrådt 6. maj 2021

Valgperiode udløber 31. december 2025  
Bestyrelsesmedlem

Udpeget af Københavns Kommune  
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation  
Vederlag for 2023: 142.000 kr.

Tillidshverv

- Medlem af Teknik- og Miljøudvalget
- Bestyrelsesmedlem i ARC

### Kirsten Eljena Thomsen

F. 1970



Tiltrådt 12. februar 2021

Valgperiode udløber 31. december 2025  
Bestyrelsesmedlem

Valgt af medarbejderne i Metroselskabet  
Senior Procurement & Contracts Manager  
Vederlag for 2023: 142.000 kr.

### Anette Alm

F. 1982



Tiltrådt 1. januar 2022

Valgperiode udløber 31. december 2025  
Bestyrelsesmedlem

Valgt af medarbejderne i Metroselskabet  
Sekretær  
Vederlag for 2023: 142.000 kr.

### Lone Loklindt

F. 1960



Udpeget af Frederiksberg Kommune  
Suppleant



### Bestyrelsens evalueringsprocedure

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

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

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

### Deltagelse i bestyrelses- og komitemøder 2023

	Bestyrelsesmøder	Revisionskomite	Risikokomite	Vederlagskomite
	8 møder	3 møder	3 møder	1 møde
Jørn Neergaard Larsen	8/8		3/3	1/1
Jonas Bjørn Jensen	7/8		3/3	1/1
Michael Vindfeldt	7/8	3/3	3/3	1/1
Birgitte Brinch Madsen	7/8	3/3		1/1
Harald Børsting	8/8			
Helle Bonnesen	8/8	3/3		
Troels Christian Jakobsen	5/8			
Kirsten Eljena Thomsen	7/8			
Anette Alm	8/8			



## Metroselskabets direktion

### Selskabets direktion:

Carsten Riis  
F. 1976  
Administrerende direktør

### Selskabets direktion supporteres af yderligere fire direktører:

Erik Skotting  
F. 1957  
Direktør

Rebekka Nymark  
F. 1970  
Direktør

Hanne Tærsebøl Schmidt  
F. 1976  
Direktør

Søren Boysen  
F. 1967  
Direktør

## Compliancetest af Metroselskabet

### God selskabsledelse

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

Compliancetesten omfatter bl.a. selskabets vedtægt, bestyrelsens forretningsorden, kommissorier for bestyrelsens udvalg og de finansielle styringsdokumenter. I compliancetesten vurderes det, om selskabets ledelsedokumenter 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 ledelsedokumenterne.

Testen for 2024 har vist, at selskabets ledelsedokumenter opfylder anbefalingerne og dermed er i compliance.

### Samfundsansvar

Metroselskabet har tilsluttet sig FN Global Compact og rapporterer efter foreningens standarder. Indrapportering sker fra 2024 årligt i et online spørgeskema. Fra 2025 vil selskabets desuden rapportere efter EU's direktiv for selskabers bæredygtighedsrapportering.



# Regnskab



## 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 2023. Årsrapporten er aflagt i tusinder kr. Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

### Generelt om indregning og måling

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

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

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

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

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

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

### Omregning fremmed valuta

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

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

### Afledte finansielle instrumenter

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

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

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

### Resultatopgørelsen

#### Indtægter

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

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

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

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



#### Metroens driftsomkostninger

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

#### Personaleomkostninger

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

#### Andre eksterne omkostninger

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

#### Finansielle poster og markedsværdiregulering

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

#### Selskabsskat

Interessentskabet er ikke skattepligtigt.





## Balancen

### Materielle anlægsaktiver

#### Anlæg af Metro

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

#### Metro i drift

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

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

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

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

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

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

### Grunde, Bygninger, driftsmidler og inventar

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

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

IT-udstyr	3 år
Inventar og driftsmidler i øvrigt	5 år
<b>Midlertidigt kontorbyggeri</b>	<b>15 år</b>

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

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af 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.

### Tilgodehavender

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

## Omsætningsaktiver

### Ejendomme

Ejendomme måles til kostpris.

### Tilgodehavender

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

### Værdipapirer

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

### Likvide beholdninger

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

### Langfristede gældsforpligtelser

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

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

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

### Andre finansielle forpligtelser

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

### Pengestrømsopgørelse

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

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

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

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

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortfristede værdipapirer.

### Segmentoplysninger

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



## Resultatopgørelse

for perioden 1. januar - 31. december 2023 (alle tal i 1.000 kr.)

### Indtægter

	Note	2023	2022
Metroens takstindtægter	1	1.433.143	1.245.446
Metroens driftsindtægter	1	256.541	229.787
Værdi af eget arbejde		129.348	127.226
Andre driftsindtægter	2	87.230	67.425
<b>Indtægter i alt</b>		<b>1.906.262</b>	<b>1.669.884</b>

### Omkostninger

Metroens driftsomkostninger	1	-1.463.044	-1.335.870
Personaleomkostninger	3	-282.169	-246.777
Andre eksterne omkostninger		-53.186	-45.816
<b>Omkostninger i alt</b>		<b>-1.798.399</b>	<b>-1.628.463</b>

### Resultat før af- og nedskrivninger

Afskrivninger	4	-254.560	-400.102
Nedskrivninger	4	20.819	-2.797.193

### Af- og nedskrivninger i alt

		-233.741	-3.197.295
--	--	----------	------------

### Resultat før finansielle poster

		-125.878	-3.155.875
--	--	----------	------------

### Finansielle poster

Finansielle indtægter	5	1.971.333	509.656
Finansielle omkostninger	5	-1.322.890	-1.177.738

### Finansielle poster i alt

		648.443	-668.082
--	--	---------	----------

### Resultat før markedsværdiregulering

		522.566	-3.823.956
--	--	---------	------------

### Markedsværdiregulering

	5	-238.622	7.682.265
--	---	----------	-----------

### Årets resultat

		283.944	3.858.309
--	--	---------	-----------



## Balance

Pr. 31. december 2023 (alle tal i 1.000 kr.)

Aktiver	Note	2023	2022
<b>Anlægsaktiver</b>			
<b>Materielle anlægsaktiver</b>			
Anlæg af metro	6	4.699.329	3.645.317
Metro i drift	7	8.657.827	8.779.901
Grunde og bygninger	8	56.002	60.846
<b>Materielle anlægsaktiver i alt</b>		<b>13.413.157</b>	<b>12.486.065</b>
<b>Finansielle anlægsaktiver</b>			
Andre kapitalandele	9	9.020	5.519
Tilgodehavender	10	2.251.180	2.145.281
Tilgodehavende ejerindskud	11	14.826.743	14.142.561
Afledte finansielle instrumenter	12	2.290.919	1.937.822
<b>Finansielle anlægsaktiver i alt</b>		<b>19.377.862</b>	<b>18.231.183</b>
<b>Anlægsaktiver i alt</b>		<b>32.791.022</b>	<b>30.717.248</b>
<b>Omsætningsaktiver</b>			
Ejendomme	13	38.337	23.482
Tilgodehavender	14	1.756.780	1.459.053
Tilgodehavende ejerindskud	11,15	561.976	459.450
Værdipapirer	16	1.435.418	3.529.713
Likvide beholdninger	16	32.687	418.704
<b>Omsætningsaktiver i alt</b>		<b>3.825.199</b>	<b>5.890.402</b>
<b>Aktiver i alt</b>		<b>36.616.220</b>	<b>36.607.649</b>

## Balance

Pr. 31. december 2023 (alle tal i 1.000 kr.)

Passiver	Note	2023	2022
<b>Kapitalindestående</b>			
Primo		1.412.764	-2.445.545
Årets tilgang		283.944	3.858.309
<b>Kapitalindestående i alt</b>		<b>1.696.707</b>	<b>1.412.764</b>
<b>Langfristede gældsforpligtelser</b>			
Langfristet gæld	17	28.517.700	26.210.514
Afledte finansielle instrumenter	17	4.102.736	4.115.017
<b>Langfristede gældsforpligtelser i alt</b>		<b>32.620.436</b>	<b>30.325.531</b>
<b>Kortfristede gældsforpligtelser</b>			
Kortfristet del af langfristet gæld	17	1.617.758	4.062.341
Leverandørgæld		176.676	280.736
Forudbetalt kunder	18	91.805	83.199
Anden gæld	19	412.838	443.079
<b>Kortfristede gældsforpligtelser i alt</b>		<b>2.299.077</b>	<b>4.869.355</b>
<b>Gældsforpligtelser i alt</b>		<b>34.919.513</b>	<b>35.194.886</b>
<b>Passiver I alt</b>		<b>36.616.220</b>	<b>36.607.649</b>
Segmentoplysninger	20		
Forslag til resultatdisponering	21		
Begivenheder efter statusdagen	22		
Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser	23		
Revisions- og rådgivningshonorar	24		
Nærtstående parter	25		
Valuta-, rente- og modpartsrisiko	26		
Lån og afledte finansielle instrumenter	27		



## Egenkapitalopgørelse

(alle tal i 1.000 kr.)

	Indskud eksisterende Metro	Ejerindskud	Reserve for ikke indbetalt ejerindskud	Overført resultat inden MVR	Kapitalindstående ekskl. MVR	Markedsværdi-regulering (MVR)	I alt
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
Primo 2023	660.857	17.294.608	14.337.400	-30.926.789	1.366.075	46.692	1.412.764
Kapitalindskud	0	323.900	-323.900	0	0	0	0
Overført fra årets resultat	0	0	0	522.566	522.566	-238.622	283.944
<b>Ultimo</b>	660.857	17.618.508	14.013.500	-30.404.224	1.888.640	-191.930	1.696.707

## De seneste 5 års kapitalindskud kan specificeres således:

	2023	2022	2021	2020	2019
Primo	31.632.008	31.632.008	16.713.508	16.230.508	15.989.508
Kapitalforhøjelse	0	0	14.918.500	483.000	241.000
<b>Ultimo</b>	31.632.008	31.632.008	31.632.008	16.713.508	16.230.508

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 gældsbrev på 14,9 mia. kr.

Ejernes samlede kapitalindskud udgør 31,6 mia. kr.



## Pengestrømsopgørelse

(alle tal i 1.000 kr.)

Note	2023	2022
<b>Pengestrømme fra driftsaktivitet</b>		
Metroens takstindtægter	1.433.143	1.245.446
Metroens driftsindtægter	256.541	229.787
Andre driftsindtægter	87.230	67.425
Metroens driftsomkostninger	-1.463.044	-1.335.870
Personaleomkostninger	-282.169	-246.777
Andre eksterne omkostninger	-53.186	-45.816
Ændring i tilgodehavender	-9.101	-197.595
Ændring i tilgodehavender fra finansieringsaktiviteter	-1.505.134	-232.740
Ændring i leverandørgæld og anden gæld	-125.695	-225.211
Nettofinansieringsomkostninger (ekskl. værdiregulering)	672.318	-224.675
<b>Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt</b>	<b>-989.097</b>	<b>-966.027</b>
<b>Pengestrømme fra investeringsaktivitet</b>		
Investeringer i anlæg af metro	-1.034.987	-1.323.164
Investeringer i bygninger og grunde	-14.855	-7.052
Køb og salg af værdipapirer (ekskl. værdiregulering)	2.079.022	2.677.140
<b>Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt</b>	<b>1.029.180</b>	<b>1.346.924</b>
<b>Pengestrømme fra finansieringsaktivitet</b>		
Lånoptagelse, netto (ekskl. værdiregulering)	-750.000	-705.516
Indbetaling fra ejere	323.900	302.700
<b>Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt</b>	<b>-426.100</b>	<b>-402.816</b>
Ændring i likvider	-386.017	-21.919
Likvider primo	418.704	440.624
<b>Likvider ultimo</b>	<b>32.687</b>	<b>418.704</b>

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af årsregnskabet's øvrige bestanddele.



# Noter



## Note 1 Driftsresultat for den idriftsatte Metro

(alle tal i 1.000 kr.)	2023	2022
<b>Metroens takstindtægter</b>	1.433.143	1.245.446
<b>Metroens driftsindtægter</b>		
Udlejning af Metro	256.541	229.769
Øvrige indtægter	0	18
<b>Metroens driftsindtægter i alt</b>	256.541	229.787
<b>Andre driftsindtægter</b>	8.911	2.796
<b>Indtægter i alt</b>	1.698.594	1.478.028
<b>Metroens driftsomkostninger</b>		
Betaling for drift	-1.398.481	-1.291.822
Kontraktstyring mv.	-60.555	-27.256
Øvrige omkostninger	-4.008	-16.792
<b>Metroens driftsomkostninger i alt</b>	-1.463.044	-1.335.870
<b>Administrationsomkostninger</b>	-127.687	-100.737
<b>Omkostninger i alt</b>	-1.590.731	-1.436.607
<b>Resultat før afskrivninger</b>	107.863	41.421
Afskrivninger	-254.560	-400.102
Nedskrivninger/tilbageførsel af nedskrivning (Rejsekort og Rejseplan A/S)	3.500	-19.739
<b>Resultat før finansielle poster</b>	-143.196	-378.420

Jf. segmentoplysninger i note 20.

Interessentskabet har udliciteret driften af metroen. Lejebetalingen afhænger af metroens samlede driftsresultat. I 2023 har Metroen haft 120 mio. passagerer (108 mio. i 2022). Takstindtægterne i 2023 er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt på 11,38 kr. (11,00 kr. i 2022).

## Note 2 Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter omfatter indtægter fra administration og varetagelse af bygherreorganisation for Hovedstadens Letbane I/S på 76,8 mio. kr. (63 mio. kr. i 2022), leje af arbejdspladser og mindre indtægter fra bl.a. lejemål.

## Note 3 Personaleomkostninger

(alle tal i 1.000 kr.)	2023	2022
Lønninger og honorarer	227.769	200.734
Pensioner	37.213	32.696
Udgifter til social sikring	4.763	3.925
Øvrige personaleomkostninger	12.424	9.422
<b>Personaleomkostninger i alt</b>	282.169	246.777
Heraf udgør:		
Løn til direktionen	2.497	2.463
Øvrige udbetalinger til direktionen	135	346
Pension til direktionen	437	431
Honorar til bestyrelsen	2.277	2.198
Gennemsnitligt antal medarbejdere (årsværk - 1.924 timer)	332	300
Medarbejdere ultimo (antal)	386	339

Under øvrige udbetalinger indgår resultatløn for direktionen, som udgør op til 15 pct. af ordinær løn. Resultatløn i 2023 vedrører opfyldelse af resultatmål for 2022 for fem måneder. Målene for resultatløn fastsættes en gang årligt af selskabets vederlagskomité og skal dække det kommende regnskabsår. Resultatlønnen udbetales én gang årligt efter behandling heraf i vederlagskomitéen.

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

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

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





## Note 4 Af- og nedskrivninger

(alle tal i 1.000 kr.)	2023	2022
Afskrivninger Metro i drift	249.716	392.620
Afskrivninger bygninger, driftsmidler og inventar	4.844	7.482
Nedskrivning/tilbageførsel af nedskrivning anlæg af Metro	-17.319	2.777.455
Nedskrivning/tilbageførsel af nedskrivning kapitalandele	-3.500	19.739
<b>Af- og nedskrivninger i alt</b>	<b>233.741</b>	<b>3.197.295</b>

Markedsværdireguleringen kan primært henføres til selskabets finansielle aftaler om renteafdækning, 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 41,1 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 4,11 mia. kr. Tilsvarende vil en stigning i renteniveauet på 1 pct. medføre en forbedring af resultatet med 4,11 mia. kr.

## Note 5 Finansielle poster og markedsværdiregulering

(alle tal i 1.000 kr.)	2023	2022
<b>Finansielle indtægter</b>		
Renteindtægter fra tilgodehavender	1.238.671	190.374
Renteindtægter fra likvid beholdning, værdipapirer, finansielle instrumenter mv.	726.591	318.088
Valutakursregulering	6.071	1.194
<b>Finansielle indtægter i alt</b>	<b>1.971.333</b>	<b>509.656</b>
<b>Finansielle omkostninger</b>		
Renteudgifter	-1.322.890	-1.177.738
<b>Finansielle omkostninger i alt</b>	<b>-1.322.890</b>	<b>-1.177.738</b>
<b>Finansielle poster i alt</b>	<b>648.443</b>	<b>-668.082</b>
<b>Markedsværdiregulering i alt</b>	<b>-238.622</b>	<b>7.682.265</b>



## Note 6 Anlæg af Metro

(alle tal i 1.000 kr.)	I driftsatte Metro	I gangværende anlæg	I alt
<b>Anskaffelsessum</b>			
Primo	1.108.939	6.753.758	7.862.696
Årets tilgang	200.528	963.806	1.164.334
Overført til Metro i drift	-116.416	0	-116.416
<b>Ultimo</b>	1.193.051	7.717.564	8.910.615
<b>Ned- og opskrivninger</b>			
Primo	-663.543	-3.553.836	-4.217.379
Årets nedskrivninger/tilbageførsel af nedskrivninger	1.080	5.013	6.093
<b>Ultimo</b>	-662.463	-3.548.823	-4.211.286
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	445.396	3.199.922	3.645.317
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	530.586	4.168.741	4.699.329
Regnskabsmæssig værdi af Metro i drift 31.12.2023, jf. note 7			8.657.826
Regnskabsmæssig værdi af anlæg af Metro 31.12.2023			4.699.329
<b>Genindvindingsværdi 31.12.2023</b>			13.357.155
<b>Årets tilbageførsel af tidligere års nedskrivning</b>			-17.319

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

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

Genindvindingsværdien er beregnet på basis af indarbejdede forventninger til fremtiden i selskabets langtidsbudget. Der er anvendt en gennemsnitlig rente på 4,6 pct. i de første 20 år stigende til 4,8 pct. på længere sigt. Den i beregningen anvendte rente er højere end det aktuelle renteniveau i markedet, da der er indregnet et risikotillæg. Anvendelse af en lavere aktuel markedsrente ville øge den opgjorte genindvindingsværdi og dermed forbedre årets resultat. Til illustration ville anvendelse af en 1 pct. lavere rente i de første 20 år medføre, at genindvindingsværdien og dermed årets resultat ville have været 2,8 mia. kr. højere. Omvendt ville anvendelse af en 1 pct. højere rente i denne periode have medført et lavere resultat på 2,3 mia. kr.



## Note 7 Metro i drift

(alle tal i 1.000 kr.)	Tunnel og skal af underjordiske stationer	Andre faste anlæg	Rullende materiel mv.	Øvrige tekniske installationer	Mindre anlægs- komponenter	I alt
<b>Anskaffelsessum</b>						
Primo	15.384.531	8.545.309	9.045.015	1.678.279	845.203	35.498.334
Årets tilgang	21.275	6.583	34.573	53.985	0	116.416
Årets afgang	0	0	0	-11.660	0	-11.660
<b>Ultimo</b>	<b>15.405.806</b>	<b>8.551.892</b>	<b>9.079.588</b>	<b>1.720.604</b>	<b>845.203</b>	<b>35.603.090</b>
<b>Af- og nedskrivninger</b>						
Primo	-11.198.329	-6.346.525	-6.912.623	-1.415.754	845.503	-25.027.733
Årets afskrivninger	-45.639	-52.179	-102.803	-49.094	0	-249.716
Årets afgang afskrivninger	0	0	0	11.660	0	11.660
Årets nedskrivninger/tilbageførsel af nedskrivninger	5.403	2.795	2.680	347	0	11.226
<b>Ultimo</b>	<b>-11.238.565</b>	<b>-6.395.909</b>	<b>-7.012.746</b>	<b>-1.452.842</b>	<b>845.503</b>	<b>-25.254.564</b>
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	<b>4.186.202</b>	<b>2.198.784</b>	<b>2.132.391</b>	<b>262.525</b>	<b>0</b>	<b>8.779.901</b>
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	<b>4.167.241</b>	<b>2.155.983</b>	<b>2.066.842</b>	<b>267.763</b>	<b>0</b>	<b>8.657.826</b>

Selskabet har i 2023 indgået aftale om levetidsforlængelse af selskabets togflåde på M1/M2 til 2035, hvilket betyder, at afskrivningsperioden for togflåden er forlænget til 31. december 2023. I takt med afholdelse af omkostningerne til levetidsforlængelsen af togene vil disse tilgå regnskabsposten "Metro i drift" som en tilgang. Ændringen i afskrivningsperioden betyder, at afskrivningerne i resultatopgørelsen er 18 mio. kr. lavere i 2023 i forhold til uændret afskrivningsperiode. Ændringen vil ligeledes have betydning for afskrivningerne de efterfølgende år til og med 2035.



## Note 8 Grunde, bygninger, driftsmidler og inventar

(alle tal i 1.000 kr.)

	Grunde	Kontorbyggeri	Driftsmidler og inventar	I alt
<b>Anskaffelsessum</b>				
Primo	39.104	112.742	1.674	153.520
Årets tilgang	0	0	0	0
Årets afgang	0	0	0	0
<b>Ultimo</b>	39.104	112.742	1.674	153.520
<b>Afskrivninger</b>				
Primo	0	-90.999	-1.674	-92.673
Årets afskrivninger	0	-4.844	0	-4.844
Afgang afskrivninger	0	0	0	0
<b>Ultimo</b>	0	-95.843	-1.674	-97.517
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	39.104	21.743	0	60.846
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	39.104	16.899	0	56.002

## Note 9 Andre kapitalandele

(alle tal i 1.000 kr.)

	Rejsekort og Rejseplan A/S	DOT I/S	I alt
<b>Anskaffelsessum</b>			
Primo	68.123	300	68.423
Årets tilgang	0	0	0
Årets afgang	0	0	0
<b>Ultimo</b>	68.123	300	68.423
<b>Af- og nedskrivninger</b>			
Primo	-62.903	0	-62.903
Nedskrivning/Tilbageførsel af nedskrivning	3.500	0	3.500
<b>Ultimo</b>	-59.403	0	-59.403
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	5.219	300	5.519
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	8.720	300	9.020
Navn	Hjemsted	Ejerandele	Selskabskapital
Rejsekort og Rejseplan A/S	Gladsaxe	7,16 %	121.960.400
DOT I/S	Valby	33,3%	900.000



## Note 10 Tilgodehavender, Finansielle anlægsaktiver

(alle tal i 1.000 kr.)	I alt
<b>Anskaffelsessum</b>	
Primo	2.145.281
Årets tilgang	6.704
Årets tilgang (rente mv.)	104.029
Årets afgang (afdrag)	-4.834
<b>Ultimo</b>	<b>2.251.180</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>2.145.281</b>
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	<b>2.251.180</b>

Metroselskabet har med henblik på at sikre anlægsentreprenøren CMT en rimelig likviditet i anlægsperioden etableret en likviditetsordning på 1,6 mia. kr. (likviditetsbro), samt mellemfinansiering af afsluttende arbejder på 593 mio. kr. CMT har stillet bankgaranti/moderselskabsgaranti for beløbene.

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

## Note 11 Tilgodehavender, Ejerindskud

(alle tal i 1.000 kr.)	I alt
<b>Anskaffelsessum</b>	
Primo	14.602.011
Årets tilgang	0
Årets tilgang (rente mv.)	1.139.009
Årets afgang	-352.300
Heraf kort gæld	-561.976
<b>Ultimo</b>	<b>14.826.744</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>14.602.011</b>
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	<b>14.826.744</b>

Staten har i 2021 foretaget kapitalindskud i Metroselskabet på 14,9 mia. kr. med årlige betalinger i perioden fra 2021-2060. Statens betaling i 2024 på 416 mio. kr. (2023-priser) indgår under omsætningsaktiverne. Staten har til sikkerhed for betalingerne udstedt et gældsbrief på 14,9 mia. kr.



## 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>	0
<b>Værdireguleringer</b>	
Primo	1.937.822
Årets værdiregulering	353.098
<b>Ultimo</b>	2.290.919
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	1.937.822
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	2.290.919

## Note 13 Ejendomme

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

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

## Note 14 Tilgodehavender Omsætningsaktiver

Under tilgodehavender indgår bl.a. tilgodehavende moms med 43 mio. kr. og periodiserede renter med 1.244 mio. kr.

## Note 15 Tilgodehavende ejerindskud Omsætningsaktiver

Tilgodehavende ejerindskud pr. 31. december 2023 omfatter tilgodehavende hos staten og vedrører finansiering af en underjordisk metrostation ved København Syd. Ejerindskuddet fra staten foretages som byggeretter og er værdiansat til 146,2 mio. kr. (120 mio. kr. i 2013-priser). Tilgodehavendet opskrives årligt med finanslovens forudsætningsindeks.

Derudover indeholder tilgodehavende statens betaling, jf. note 11.

## Note 16 Værdipapirer og likvide beholdninger

(alle tal i 1.000 kr.)	2023	2022
Værdipapirer over 3 måneder	1.435.418	3.529.713
<b>Værdipapirer i alt</b>	1.435.418	3.529.713
Likvide midler	32.687	418.704
<b>Likvide beholdninger i alt</b>	32.687	418.704

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

Pr. 31. december 2023 er 1,1 mia. kr. stillet til sikkerhed.



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

(alle tal i 1.000 kr.)	Lån over 1 år	Lån under 1 år	Afledte finansielle instrumenter (negativ værdi)	I alt
<b>Anskaffelsessum</b>				
Primo	-27.710.000	-4.100.000	0	-31.810.000
Årets tilgang	-3.350.000	-1.700.000	0	-5.050.000
Årets afgang	1.700.000	4.100.000	0	5.800.000
<b>Ultimo</b>	<b>-29.360.000</b>	<b>-1.700.000</b>	<b>0</b>	<b>-31.060.000</b>
<b>Værdireguleringer</b>				
Primo	1.499.486	37.659	-4.115.017	-2.577.872
Årets værdiregulering	-657.186	-15.058	71.922	-600.322
<b>Ultimo</b>	<b>842.300</b>	<b>22.601</b>	<b>-4.043.095</b>	<b>-3.178.194</b>
<b>Regnskabsmæssig primoværdi</b>	<b>-26.210.514</b>	<b>-4.062.341</b>	<b>-4.115.017</b>	<b>-34.387.873</b>
<b>Regnskabsmæssig ultimoværdi</b>	<b>-28.517.700</b>	<b>-1.677.399</b>	<b>-4.043.095</b>	<b>-34.238.194</b>

I 2023 har selskabet netto afdraget lån for 750 mio. kr. nominelt. Værdien af selskabets finansielle instrumenter er indregnet i den samlede værdi af gældsforpligtelser pr. 31. december 2023. Markedsværdireguleringen af finansielle instrumenter er indregnet i resultatopgørelsen.

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

Af selskabets langfristede gældsforpligtelse forfalder 19,9 mia. kr. nominelt efter 5 år.



## Note 18 Forudbetalt kunder

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

## Note 19 Anden gæld

(alle tal i 1.000 kr.)	2023	2022
Skyldig A-skat og AM-bidrag	8.020	6
Skyldig ATP mv.	304	260
Skyldig løn	42	27
Skyldige feriepenge	19.855	18.490
Periodiserede renter	384.617	424.294
<b>Anden gæld, i alt</b>	<b>412.838</b>	<b>443.079</b>





## Note 20 Segmentoplysninger

(alle tal i 1.000 kr.)	Rådgivning 2023	Administrations-opgaver 2023	Idriftsatte Metro 2023	Igangværende anlæg 2023	I alt 2023
Indtægter	0	76.755	1.700.159	129.348	1.906.262
Omkostninger	-26	-76.755	-1.592.270	-129.348	-1.798.399
<b>Resultat før af- og nedskrivninger</b>	-26	0	107.889	0	107.863
Af- og nedskrivninger	0	0	-238.754	5.013	-233.741
<b>Resultat før finansielle poster</b>	-26	0	-130.865	5.013	-125.878
<b>Anlægsaktiver</b>					
Anlæg af Metro	0	0	530.588	4.168.741	4.699.329
Metro i drift	0	0	8.657.827	0	8.657.827
(alle tal i 1.000 kr.)	Rådgivning 2022	Administrations-opgaver 2022	Idriftsatte Metro 2022	Igangværende anlæg 2022	I alt 2022
Indtægter	0	62.738	1.479.920	127.226	1.669.884
Omkostninger	-24	-62.738	-1.438.475	-127.226	-1.628.463
<b>Resultat før af- og nedskrivninger</b>	-24	0	41.445	0	41.421
Af- og nedskrivninger	0	0	-2.482.005	-715.290	-3.197.295
<b>Resultat før finansielle poster</b>	-24	0	-2.440.561	-715.290	-3.155.875
<b>Anlægsaktiver</b>					
Anlæg af Metro	0	0	445.395	3.199.922	3.645.317
Metro i drift	0	0	8.779.901	0	8.779.901

Rådgivning omfatter indtægter og omkostninger i forbindelse med konkurrenceudsatte aktiviteter. Resultat af rådgivning efter finansielle poster og beregnet skat udgør et underskud på 26 t. kr. (underskud på 24 t. kr. i 2022). Det akkumulerede resultat af Metro-selskabets rådgivningsopgaver udgør ultimo 2023 et overskud på 230 t. kr.

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



## Note 21 Forslag til resultatdisponering

(alle tal i 1.000 kr.)	2023	2022
Overført til næste år	283.944	3.858.309

## Note 22 Begivenheder efter statusdagen

Der er ikke efter årsafslutningen indtruffet hændelser af betydning for årsrapporten for 2023.

## Note 23 Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser

### Kontraktlige forpligtelser

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører vedrørende anlæg af Metro har en samlet restværdi på 556 mio. kr.

Med henblik på driften af Metro indtil september 2027 er der endvidere indgået kontrakt med en samlet værdi på 3.356 mio. kr. Ud over kontraktbetalinger vil der være mulighed for incitamentsbetalinger.

### Eventualforpligtelser

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

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

I den verserende voldgiftssag har Metroselskabet i oktober 2020 afgivet sit første svarskrift med påstand om frifindelse. Selskabet indstiller heri, at Voldgiften afviste CMT's krav. CMT's genkrav (replik) blev modtaget 23. juni 2023, og Metroselskabet har frist til slutningen af marts 2024 med sit gensvar (duplik). Metroselskabet arbejder sammen med sine advokater på duplikken, som ikke giver selskabet anledning til at ændre sin hidtidige opfattelse. Det er således fortsat Metroselskabet og dets advokaters vurdering, at CMT's krav i voldgiftssagen i alt væsentlighed må afvises og derfor – med forbehold for sædvanlig procesrisiko – ikke giver grundlag for ekstrabetaling til CMT.

I april 2021 indleverede CMT et nyt klageskrift til Voldgiftsretten vedrørende de krav, som CMT løbende har rejst efter indgåelse af CSA7 og i forbindelse med deres fremsendte slutregning for Cityringen. Selskabets svarskrift hertil blev indsendt til Voldgiftsretten den 15. juni 2022. CMT har frist til 1. marts 2024 med deres replik, hvorefter Voldgiftsretten forventes at fastsætte en frist på ca. 8 måneder for Metroselskabets duplik.

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

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



## Note 24 Revisions- og rådgivningshonorar

(alle tal i 1.000 kr.)	2023	2022
Rigsrevisionen	0	0
Deloitte	0	675
EY	1.188	601
<b>Lovpligtig revision i alt</b>	<b>1.188</b>	<b>1.276</b>
Deloitte	0	64
EY	120	0
<b>Andre erklæringer i alt</b>	<b>120</b>	<b>0</b>
Deloitte moms- og skatterådgivning	0	962
Deloitte anden rådgivning	0	65
EY anden rådgivning	4.034	32
<b>Rådgivningshonorar i alt</b>	<b>4.034</b>	<b>1.059</b>

## Note 25 Nærtstående parter

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

Samhandel med nærtstående parter sker på markedsvilkår.

Metroselskabet har i 2023 haft indtægter vedrørende administration og varetagelse af bygherreorganisation i forbindelse med etablering af en letbane på Ring 3, jf. Bekendtgørelse om afregning mellem Hovedstadens Letbane og Metroselskabet. Metroselskabet stiller de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetagelse af Hovedstadens Letbanes virksomhed.

## Note 26 Valuta-, rente- og modpartsrisiko

### Finansielle risici

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

### Valutarisici

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

### Renterisici

Renterisici styres ved både at låne og placere penge til variabel og fast rente. Årsresultatet er påvirket af udsving i den såkaldte markedsværdiregulering, som overordnet set bestemmes af udviklingen i det generelle renteniveau. Hvis renten eksempelvis falder, stiger kursværdien af en fastforrentet obligation og omvendt. BPV (Basis Point Value) angiver kursfølsomheden. Ultimo 2023 er BPV 41,1 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 procent vil medføre en stigning i markedsværdien på 4,11 mia. kr. og omvendt.

### Modpartsrisici

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

### Rating

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

**Finansielle nettopassiver:**

(alle tal i 1.000 kr.)	Nominel værdi 2023	Regnskabsmæssig værdi 2023	Regnskabsmæssig værdi 2022
Værdipapirer og aftaleindskud	1.453.315	1.435.418	3.529.713
Periodiserede renter, værdipapirer og aftaleindskud	0	20.218	0
<b>Værdipapirer og aftaleindskud i alt</b>	<b>1.453.315</b>	<b>1.455.636</b>	<b>3.529.713</b>
Lån	-31.060.000	-30.195.099	-30.272.855
Periodiserede renter, lån	0	-41.035	-39.361
<b>Lån i alt</b>	<b>-31.060.000</b>	<b>-30.236.134</b>	<b>-30.312.216</b>
Afledte finansielle instrumenter, aktiv	-	2.290.919	1.937.822
Afledte finansielle instrumenter, passiv	-	-4.043.095	-4.115.017
Periodiserede renter, afledte finansielle instrumenter	-	879.802	698.810
<b>Finansielle instrumenter i alt</b>	<b>-</b>	<b>-872.374</b>	<b>-1.478.385</b>
<b>Nettopassiver i alt</b>	<b>-29.606.685</b>	<b>-29.652.873</b>	<b>-28.260.889</b>

Periodiserede renter er optaget i balancen under henholdsvis aktiver, tilgodehavender med 1.244 mio. kr. og passiver, anden gæld med 385 mio. kr.

**Valutakursrisiko**

Valutafordeling, pr. 31. december 2023 (mio. kr.), regnskabsmæssig værdi

	Værdipapirer og aftaleindskud	Lån	Finansielle instrumenter	Nettoposition
DKK < 1 år	0	-1.677	-11	-1.688
DKK > 1 år	0	-28.559	-722	-29.281
EUR < 1 år	586	0	0	586
EUR > 1 år	869	0	-140	729
<b>I alt</b>	<b>1.456</b>	<b>-30.236</b>	<b>-873</b>	<b>-29.653</b>

**Renterisiko**

Rentebinding, pr. 31. december 2023 (mio. kr.), regnskabsmæssig værdi

	DKK	EUR	Total
0 - 1 år	-1.688	586	-1.102
1 - 5 år	-9.599	869	-8.730
5 - 10 år	-14.226	-140	-14.366
10 - 20 år	-3.317	0	-3.317
> 20 år	-2.139	0	-2.139
<b>Total</b>	<b>-30.969</b>	<b>1.316</b>	<b>-29.653</b>

**Modpartsrisiko**

Ved likviditetsplaceringer og indgåelse 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. Sidsnævnte udmåles hos de internationale ratingsbureauer (Moody's, Standard & Poor's og Fitch/IBCA). Endvidere søges risici reduceret ved anvendelse af en hensigtsmæssig aftaledokumentation.

Modpartsrisiko fordelt på rating kategori, pr. 31. december 2023

Total modpartseksponering (regnskabsmæssig værdi, mio. kr.)

	Værdipapirer og aftaleindskud	Lån Obligationer	Afledte finansielle instrumenter	Total
AAA	1.456	-30.236	0	-28.780
AA	0	0	291	291
AA	0	0	-44	-44
A	0	0	531	531
A	0	0	-1.650	-1.650
BBB	0	0	0	0
BBB	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>1.456</b>	<b>-30.236</b>	<b>-872</b>	<b>-29.653</b>

Modparterne til aftalerne er omfattet af sikkerhedsstillelsaftaler. Metroselskabets netto-sikkerhedsstillelse pr. 31.12.23 udgør 290 mio.kr.



## Note 27 Specifikation af lån og afledte finansielle instrumenter

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

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

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

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



(Alle tal i mio. kr)	Fast (Hovedstol)	CIBOR 3M	CIBOR 6M	Regnskabsmæssig værdi 31.12.23
<b>Løbetid - 1 år</b>				
Lån	-1.700	0	0	-1.677
Renteswap (fast til variabel)	0	0	0	0
Renteswap (fast til variabel)	1.000	0	-1.000	-33
<b>Netto eksponering</b>	<b>-700</b>	<b>0</b>	<b>-1.000</b>	<b>-1.710</b>
<b>Løbetid 2-5 år</b>				
Lån	-9.500	0	0	-9.201
Renteswap (fast til variabel)	1.550	-1.550	0	-60
Renteswap (fast til variabel)	7.950	0	-7.950	-299
<b>Netto eksponering</b>	<b>0</b>	<b>-1.550</b>	<b>-7.950</b>	<b>-9.560</b>
<b>Løbetid 6-10 år</b>				
Lån	-14.220	0	0	-13.492
Renteswap (fast til variabel)	0	0	0	0
Renteswap (fast til variabel)	10.000	0	-10.000	-770
<b>Netto eksponering</b>	<b>-4.220</b>	<b>0</b>	<b>-10.000</b>	<b>-14.262</b>
<b>Løbetid 11-20 år</b>				
Lån	-2.040	0	0	-2.663
Renteswap (fast til variabel)	1.200	-1.200	0	349
<b>Netto eksponering</b>	<b>-840</b>	<b>-1.200</b>	<b>0</b>	<b>-2.314</b>
<b>Løbetid 31-40 år</b>				
Lån	-3.600	0	0	-3.203
Renteswap (fast til variabel)	0	0	0	0
Rente og valutaswap (fast til variabel)	0	0	0	0
<b>Netto eksponering</b>	<b>-3.600</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-3.203</b>
Lån i alt	-31.060	0	0	-30.236
Renteswap (fast til variabel)	21.700	-2.750	-18.950	-813
<b>Total</b>	<b>-9.360</b>	<b>-2.750</b>	<b>-18.950</b>	<b>-31.049</b>

For lån optaget med en hovedstol på 9.360 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 renteafdækning jf. punkt 2 ovenfor.



	CPI* + Fast	Fast	CIBOR 6M	EURIBOR 6M	Regnskabsmæssig værdi 31.12.23
<b>Løbetid 1-10 år</b>					
Renteswap (variabel til fast)	0	-1.005	1.005	0	-39
Renteswap (real til fast)	-1.006	1.006	0	0	-140
Renteswap (fast til variabel)	896	-896	0	0	58
<b>Netto eksponering</b>	<b>-110</b>	<b>-895</b>	<b>1.005</b>	<b>0</b>	<b>-121</b>
<b>Løbetid 11-20 år</b>					
Renteswap (variabel til fast)	0	-9.266	9.266	0	-1.126
Renteswap (real til fast)	0	0	0	0	0
Renteswap (fast til real)	-1.491	1.491	0	0	125
Renteswap (variabel til real)	0	0	0	0	0
<b>Netto eksponering</b>	<b>-1.491</b>	<b>-7.775</b>	<b>9.266</b>	<b>0</b>	<b>-1.002</b>
<b>Løbetid 21-30 år</b>					
Renteswap (variabel til fast)	0	-10.072	10.072	0	709
Renteswap (fast til real)	-2.434	2.434	0	0	-118
<b>Netto eksponering</b>	<b>-2.434</b>	<b>-7.638</b>	<b>10.072</b>	<b>0</b>	<b>591</b>
<b>Løbetid 31-40 år</b>					
Renteswap (variabel til fast)	0	-4.020	4.020	0	582
Rente og valutaswap (variabel til fast)	0	0	0	0	0
Renteswap (fast til real)	-380	380	0	0	-110
<b>Netto eksponering</b>	<b>-380</b>	<b>-3.640</b>	<b>4.020</b>	<b>0</b>	<b>472</b>
Renteswap (real til fast)	896	-896	0	0	58
Rente- og valutaswap (variabel til fast)	0	-24.363	24.363	0	126
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	-243
<b>Total</b>	<b>-4.415</b>	<b>-19.948</b>	<b>24.363</b>	<b>0</b>	<b>-60</b>
* CPI = Consumer price index					
Finansielle aftaler (dagsværdisikring)					-813
Finansielle aftaler (fremtidige pengestrømme)					-60
<b>Finansielle aftaler i alt</b>					<b>-872</b>

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



# Ledelsespåtegning





Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2023 for Metroselskabet I/S.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven (regnskabsklasse D) og interessentskabskontraktens bestemmelser om regnskabsaflægelse. Det er vores opfattelse, at den valgte regnskabspraksis er hensigtsmæssig, og at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver, finansielle stilling pr. 31. december 2023 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2023. Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i selskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og finansielle stilling som helhed og en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som selskabet står over for.

Årsrapporten indstilles til interessenternes godkendelse.

København den 29. februar 2024

Direktion

Carsten Riis

Bestyrelse

Jørn Neergaard Larsen  
(formand)

Michael Vindfeldt  
(næstformand)

Harald Børsting

Helle Bonnesen

Anette Alm

Marcus Vesterager  
(næstformand)

Birgitte Brinch Madsen

Troels Christian Jakobsen

Kirsten Eljona Thomsen



# Den uafhængige revisors revisionspåtegning



Til interessenterne i Metroselskabet I/S

## Revisionspåtegning på årsregnskabet

### Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Metroselskabet I/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2023, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis. Årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Metroselskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2023 samt af resultatet af Metroselskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2023 i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

### Grundlag for konklusion

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

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

### Uafhængighed

Rigsrevisor er uafhængig af Metroselskabet i overensstemmelse med rigsrevisorloven § 1, stk. 6. Derudover har Rigsrevisionen interne regler, der sikrer, at Rigsrevisions revisionsteam er uafhængige.

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

### Ledelsens ansvar for årsregnskabet

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

Ved udarbejdelsen af årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere Metroselskabets evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt

at likvidere Metroselskabet, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

### Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet

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

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

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

- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Metroselskabets interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om Metroselskabets evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået



frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at Metroselskabet ikke længere kan fortsætte driften.

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

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

#### Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

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

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

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

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

## Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

#### Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

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

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision 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 29. februar 2024

Rigsrevisionen  
CVR: 77806113

Birgitte Hansen  
Rigsrevisor

EY  
Godkendt revisionspartnerselskab,  
CVR: 30700228

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

Søren Vadskjær Skyum  
Kontorchef

Finn Thomassen  
Statsautoriseret revisor  
MNE-nummer: 33691



# Bilag til ledelsesberetningen



Metroselskabets langtidsbudget viser forventningerne til den langsigtede økonomiske udvikling i selskabet. Nedenstående langtidsbudget 2024 er vedtaget af bestyrelsen i december 2023. Langtidsbudgettet er baseret på tilsvarende forudsætninger som i langtidsbudgettet for 2023 fra december 2022.

## 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 i 2024 på 137 mio. passagerer stigende til 152 mio. i 2025 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 med en forventning om en stadig delvis effekt af COVID-19. Gennemsnitlig indtægt pr. passager er således budgetteret med udgangspunkt i den realiserede gennemsnitlige indtægt pr. passager for både 2019 og 2022. I den gennemsnitlige indtægt pr. passager er det ligesom for passagertallet budgetmæssigt forudsat, at den gennemsnitlige indtægt pr. passager kommer tilbage til det tidligere forudsatte niveau i 2028. Der er således indarbejdet et indsving i årene frem til og med 2027 som følge af forventning om, at der stadig vil være en effekt af COVID-19. Gennemsnitlig indtægt pr. passager er reguleret til 2024-priser med det udmeldte takststigningsloft på

10,3 pct. Takststigningsloftet for 2024 indeholder en niveauekorrektion for 2022 på 7,3 pct. Den gennemsnitlige indtægt pr. passager er i 2024 budgetteret med 12,45 kr. Den fremtidige realudvikling er desuden baseret på Finansministeriets forventning til prisudviklingen.

### Driftsomkostninger

3. Driftsomkostningerne for den idriftsatte Metro er estimeret på baggrund af selskabets omkostninger i henhold til drifts- og vedligeholdelseskontrakterne. For M4 Sydhavn er der taget udgangspunkt i transportsystem-kontrakterne.
4. Til imødegåelse af forventelige meromkostninger vedrørende driften af Metroen er der indarbejdet en årlig reserve.

### Investeringer

5. Anlægsbudgetterne for M3 Cityring og M4 Nordhavn er afsluttet i 2020. Endeligt anlægsbudget for M3 Cityringen er på 25,3 mia. kr. (23,6 mia. kr. i 2010-priser). Endeligt anlægsbudget for M4 Nordhavn er på 2,7 mia. kr. (2,9 mia. kr. i 2012-priser inkl. reserver).
6. 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 (10,4 mia. kr. i 2024-priser).

7. Anlægsinvesteringerne vedr. selskabets investeringsprogram (kapacitetsudvidelser) er på 2,5 mia. kr. i 2024-priser inkl. reserver.
8. Driftsmobilisering og mobilisering (M4 Sydhavn) er i perioden 2022 - 2025 budgetteret med i alt 192 mio. kr. i 2024-priser.
9. Reinvesteringerne i forbindelse med M3 Cityringen er baseret på forudsætningerne i principaftalen herom og udgør hvert 10. år 320 mio. kr., hvert 25. år 1.441 mio. kr. og efter 50 år herudover 641 mio. kr. i 2024-priser.
10. Reinvesteringerne i forbindelse med M4 Nordhavnen er baseret på forudsætninger i udredningen herom og udgør hvert 10. år 42 mio. kr., hvert 25. år 191 mio. kr. og efter 50 år herudover 85 mio. kr. i 2024-priser.
11. Reinvesteringerne i forbindelse med M4 Sydhavn er baseret på forudsætningerne i principaftalen herom og udgør hvert 10. år 93 mio. kr., hvert 25. år 418 mio. kr. og efter 50 år herudover 186 mio. kr. i 2024-priser.
12. Til reinvesteringer i forbindelse med M1/M2 er hvert 10. år afsat 373 mio. kr., ca. hvert 25. år 1.515 mio. kr. og efter 50 år 3.030 mio. kr. i 2024-priser.
13. Til finansiering af forventelige meromkostninger i relation til det ibrugtagne anlæg er der indarbejdet en reserve.



### Øvrige forhold

14. Metroen er momsregistreret, hvorfor selskabets indtægter fra driften af Metroen er fratrukket moms, mens momsudgifter ved anlæg af Metroen afløftes.
15. Forrentning af gælden er baseret på Finansministeriets renteforventning i august 2023. I forrentningen tages højde for selskabets indgåede finansielle aftaler omkring renteaftækning.
16. Betalingsaftale med staten indgår med årlige indbetalinger på mellem 278 mio. kr. til 383 mio. kr. (2019-priser) i årene 2021-2060. Indbetalingerne er indekseret med Finansministeriets anlægsindeks (forudsætningsindeks på finansloven)
17. Opregning til løbende priser er baseret på Finansministeriets inflationsforventning i august 2023.



# Langtidsbudget





## Langtidsbudget 2024 for Metroselskabet I/S (løbende priser)

Mio. kr.

Tilbagebetalingsår	2066
Forventet maks. nettogæld	-33.601
År med forventet maks. gæld	2027

År	Anlægsinvesteringer	Reinvesteringe"	Driftsresultat (EBITDA)	Ændring i arbejdskapital	Betalingsaftale	Finansielle poster	Likviditetsvirkning	Nettogæld primo	Nettogæld Ultimo
2023	-2.315	-51	-119	0	352	-710	-2.843	-29.355	-32.198
2024	-1.048	-103	182	0	416	-735	-1.289	-32.198	-33.487
2025	-1.309	-123	317	1.618	443	-808	139	-33.487	-33.348
2026	-165	-105	420	0	457	-817	-209	-33.348	-33.558
2027	-155	-94	554	0	473	-820	-43	-33.558	-33.601
2028	-130	0	703	0	486	-826	234	-33.601	-33.367
2029	-133	-354	753	0	500	-817	-50	-33.367	-33.418
2030	-135	-48	792	0	512	-872	248	-33.418	-33.169
2031	-138	0	831	0	525	-864	355	-33.169	-32.814
2032	-140	-435	869	0	539	-868	-35	-32.814	-32.849
2033	-143	0	908	0	553	-862	457	-32.849	-32.392
2034	-145	-112	948	0	568	-857	401	-32.392	-31.991
2035	-548	-1.580	975	0	576	-845	-1.421	-31.991	-33.412
2036	0	0	1.005	0	587	-858	735	-33.412	-32.677
2037	0	0	1.034	0	599	-833	800	-32.677	-31.878
2038	0	0	1.051	0	610	-816	845	-31.878	-31.032
2039	0	-425	1.084	0	622	-802	479	-31.032	-30.553
2040	0	-57	1.121	0	633	-802	894	-30.553	-29.659
2041	0	0	1.156	0	645	-671	1.131	-29.659	-28.528
2042	0	-524	1.190	0	658	-643	681	-28.528	-27.847
2043	0	0	1.225	0	670	-618	1.278	-27.847	-26.569
2044	0	-135	1.263	0	683	-572	1.238	-26.569	-25.332



År	Anlægs- investeringer	Reinvesteringe"	Driftsresultat (EBITDA)	Ændring i arbejdskapital	Betalings- aftale	Finansielle poster	Likviditets- virkning	Nettogæld primo	Nettogæld Ultimo
2045	0	-2.423	1.306	0	696	-576	-997	-25.332	-26.329
2046	0	0	1.348	0	709	-594	1.464	-26.329	-24.866
2047	0	0	1.391	0	723	-573	1.541	-24.866	-23.325
2048	0	0	1.436	0	736	-541	1.631	-23.325	-21.694
2049	0	-1.182	1.482	0	750	-538	513	-21.694	-21.181
2050	0	-69	1.534	0	765	-494	1.735	-21.181	-19.446
2051	0	0	1.563	0	779	-442	1.901	-19.446	-17.545
2052	0	-5.730	1.593	0	794	-554	-3.897	-17.545	-21.442
2053	0	0	1.623	0	809	-743	1.690	-21.442	-19.753
2054	0	-163	1.654	0	824	-678	1.637	-19.753	-18.115
2055	0	0	1.686	0	840	-671	1.854	-18.115	-16.261
2056	0	0	1.718	0	856	-596	1.977	-16.261	-14.284
2057	0	0	1.750	0	872	-554	2.068	-14.284	-12.216
2058	0	0	1.783	0	889	-453	2.219	-12.216	-9.997
2059	0	-619	1.817	0	906	-376	1.728	-9.997	-8.269
2060	0	-3.067	1.852	0	923	-355	-647	-8.269	-8.915
2061	0	0	1.887	0	0	-319	1.568	-8.915	-7.348
2062	0	-763	1.923	0	0	-271	889	-7.348	-6.459
2063	0	0	1.959	0	0	-220	1.740	-6.459	-4.719
2064	0	-197	1.997	0	0	-153	1.646	-4.719	-3.072
2065	0	0	2.035	0	0	-83	1.952	-3.072	-1.120
2066	0	0	2.073	0	0	-4	2.070	-1.120	949
2067	0	0	2.113	0	0	42	2.155	949	3.104



# Nøgletal – bæredygtighed



## Klima, miljø og ressourcer – Metroen i drift

Område	Note	2019	2020	2021	2022	2023	Kommentar
<b>Energiforbrug</b>	1						
Energi fra samlet drift MWh		39.939	64.141	70.371	68.496	69.154	Strømforsbruget fra Metroen i drift stiger for 2023 samlet med knap 1 pct. i forhold til 2022. Det øgede forbrug sker alene på M1/M2 og skyldes dels, at der er indsat flere tog i systemet i 2023, og dels et øget strømforsbrug på stationer og kontrol- og vedligeholdscener (KVC)
Energi til fremdrift af tog MWh		22.166	39.524	41.354	43.190	44.998	Energiforsbruget til fremdrift af tog stiger i hele systemet. For M1/M2 skyldes dette flere tog i systemet, mens nye kørestrømsmålere på M3/M4 også medfører en stigning. Sidstnævnte vurderes dog ikke at være udtryk for en reel stigning, da det øvrige strømforsbrug falder tilsvarende.
<b>Energieffektivitet</b>	2						
Samlet energiforsbrug pr. kørt kilometer kWh per togkilometer		6,44	6,61	6,33	6,05	6,14	Forbruget pr. togkilometer stiger lidt som følge af det øgede energiforsbrug og et mindre fald i det samlede antal togkilometer kørt i 2023.
Energi til fremdrift af tog pr. kørt kilometer kWh per togkilometer		3,57	4,07	3,72	3,82	4,01	Stigningen er alene udtryk for, at en øget andel af Metroens samlede strømforsbrug nu tilskrives fremdrift af tog som følge af nye målere på M3/M4, jf. ovenfor. Stigningen vurderes derfor ikke at være udtryk for en forringet energieffektivitet.
Samlet energiforsbrug i forhold til driftsindtægter MWh per tusinde kroner tjent		0,024	0,038	0,046	0,046	0,041	Et lavere tal betyder en højere omsætning i forhold til energiforsbruget. Årets udvikling kan primært tilskrives væksten i passagerer og dermed indtægter.
Energi til fremdrift af tog i forhold til driftsindtægter MWh per tusinde kroner tjent		0,013	0,023	0,027	0,029	0,027	
<b>Klimapåvirkning</b>	3						
CO <sub>2</sub> -udledninger til fremdrift af tog pr. kørt passagerkilometer* g CO <sub>2</sub> e per passagerkilometer		7,7	12,9	9,5	6,4	4,8	Den lavere udledning pr. passagerkilometer er drevet af både et øget antal passagerer og en lavere emissionsfaktor for den anvendte strøm i forhold til 2022. Bemærk, at tallene afviger fra sidste års rapport, hvilket skyldes ændringer i opgørelsesmetoden, jf. note 3.



## Klima, miljø og ressourcer – Anlæg (forlængelse af M4 til Sydhavn og Valby)

Område	Note	2019	2020	2021	2022	2023	Kommentar
<b>Vand</b>	4						
Reinfiltreringsgrad for grundvand (oppumpet grundvand der filtreres og ledes tilbage) procent		85%	80%	90%	87%	96%	
Procentdel drikkevand i re-infiltrerede vandmængder		0,555%	0,229%	0,004%	0,012%	0,002%	Forbruget af drikkevand til reinfiltration har været meget begrænset gennem hele projektet.
Vandforbrug fra ledningsnettet m <sup>3</sup>		53.146	123.543	98.879	24.174	6.295	Udviklingen i vandforbruget er primært udtryk for, at projektets forskellige faser har et vidt forskelligt forbrug knyttet til sig.
<b>Affald</b>	5						
Affaldsmængder ton		895	1.035	2.427	5.780	2.222	I forbindelse med årets udarbejdelse er der sket en korrektion af de historiske tal. I tillæg hertil er der oprettet en ny kategori, så den tidligere "Genanvendelse" nu opdeles i "Genanvendelse" og "Anden endelig materialenyttiggørelse". Den historiske korrektion skyldes, at opgørelsen for regnskabsåret 2022 manglede en delmængde af farligt affald fra 2019 og frem. Dette er nu justeret.
Affald genanvendt ton		158	390	600	581	377	
Anden endelig materialenyttiggørelse ton		79	270	1.072	4.812	1.559	
Genanvendelsesgrad procent		18%	38%	25%	10%	17%	
Anden endelig materialenyttiggørelse procent		9%	26%	44%	83%	70%	
<b>Klimapåvirkning</b>	6						
CO <sub>2</sub> -udledninger relateret til anlægsaktiviteter ton CO <sub>2</sub> e					246	2063	Metroselskabet har ikke historisk udarbejdet klimaregnskab for sine anlægsprojekter, men er begyndt at udarbejde dette for de seneste to indgående kontrakter på Sydhavnprojektet, der primært vedrører et nyt omstigningsområde og en transfertunnel på København Syd. De opgjorte udledninger vedrører således alene disse dele af projektet og ikke det samlede Sydhavnprojekt.



## Klima, miljø og ressourcer – Egen organisation

Område	Note	2019	2020	2021	2022	2023	Kommentar
<b>Samlet CO2-udledning</b>	7						
Scope 1 ton CO2e		-	-	12	16	13	Scope 1 dækker selskabets egen bilpark. Enkelte af bilerne blev benyttet i mindre grad i 2023 sammenlignet med 2022, hvilket resulterede i et fald i udledningen på 19 pct.
Scope 2 ton CO2e		-	-	149	137	92	Scope 2 omfatter vand-, varme- og elektricitetsforbrug. Udledningen faldt med 33 pct., sandsynligvis på grund af ventilationstilpasninger, der påvirker både varmesystemet og elektricitetsforbruget.
Scope 3, eksklusive rådgiverydelser ton CO2e		-	-	-	1.514	1.981	Scope 3 omfatter husets indkøb. Her har der været en markant stigning i 2023 på 22 pct. Stigningen formodes at skyldes indkøb af software og hardware, som udgør 71 pct. af den totale stigning for scope 3. Ud over et fokus på større digitalisering i selskabet har der været en inflation på 9-30 pct. for software på markedet. Der har ud over en stigning i it-produkter været en stigning i antallet af fuldtidsmedarbejdere og en stigning i antallet af rådgivere, som har fået fast arbejdsplads i huset i 2023.
Scope 3 – rådgiverydelser ton CO2e				-	518	588	Brug af rådgivning er steget. Denne stigning er ikke høj og formodes at være på grund af de vidensundersøgende arbejdsmetoder, som selskabet har kultur for at benytte i udviklingsperioder, og som 2023 har været kendetegnet af.
<b>Samlet CO2-udledning for egen organisation ton CO2e</b>		-	-		2.185	2.675	Den primære udvikling i den samlede udledning skyldes stigning i indkøb af IT-produkter og antallet af fuldtidsmedarbejdere og flere rådgiverarbejdspladser, jf. ovenfor.
<b>CO2-intensitet</b>	7						
CO2 per medarbejder ton CO2e per medarbejder		-	-	-	7,28	7,75	Stigningen fra 2022 til 2023 skyldes stigningen i scope 3.
CO2 per kvadratmeter ton CO2 per m2		-	-	-	0,27	0,33	Stigningen fra 2022 til 2023 skyldes stigningen i scope 3.
<b>CO2-udledning fra tjenesterejser</b>	7						
CO2 fra al tjenesterejse ton CO2e		34	9	12	55	55	
Heraf fly ton CO2e		22	1	2	35	32	Flytransport er faldet med 3,4Ton CO2e, hvilket formentligt skyldes selskabets nye tjenesterejsepolitik, der trådte i kraft i løbet af 2023.
<b>Energiforbrug</b>							
Strømförbrug MWh		711	596	601	581	513	Strømförbruget er faldet med 68,1MWh, hvilket formentligt skyldes justeringen af ventilationssystemet.
Varmeförbrug MWh		1.053	976	1.027	891	733	Varmeförbruget er faldet med 158,1 MWh, hvilket formentligt skyldes justeringer af ventilationssystemet og et mindre forbrug pga. gaskrisen og Rusland/Ukraine-krigen i 2021.



## Social bæredygtighed – Anlæg (forlængelse af M4 til Sydhavn og Valby)

Område	Note	2019	2020	2021	2022	2023	Kommentar
<b>Sikkerhed på rette spor (Sydhavn)</b>	8						
Antal ulykker uden fravær		22	53	55	15	11	Det fortsatte fald i antallet af ulykker uden fravær vurderes blandt andet at være udtryk for, at projektet er i en anden fase. Det har blandt andet medført mindre manuel håndtering af genstande og bedre indretning af adgangsveje og arbejdsområder.
Antal ulykker med fravær		4	20	5	6	6	
Årlig ulykkesfrekvens ulykker med fravær per 1 mio. arbejdstimer		5,5	16,5	3,3	5,3	6,1	Den stigende ulykkesfrekvens trods det stabile antal ulykker er udtryk for et fald i projektets samlede aktivitetsniveau i de afsluttende faser.
Ulykkesfrekvens for branchen ulykker med fravær per 1 mio. arbejdstimer		29,0	30,3	32,0	29,7	-	Ulykkesfrekvensen for branchen opgøres af DA og udkommer først i løbet af 2024.
Akkumuleret ulykkesfrekvens for projektet ulykker med fravær per 1 mio. arbejdstimer		5,3	11,6	8,2	7,5	7,3	Der ses fortsat et fald i den akkumulerede ulykkesfrekvens for projektet. Denne udvikling er aftagende i takt med projektets fremgang som følge af et lavere aktivitetsniveau i kontekst af det akkumulerede projekt.
Rapporterede nærvædhændelser per 1 million arbejdstimer		-	72,5	36,5	20,2	20,5	-
Andel af ulykker selskabet er orienteret om inden for 24 timer Procent		-	-	-	81%	71%	-
Andel af besøg fra Arbejdstilsynet uden reaktion Procent		-	-	-	83%	76%	-
Medarbejdere fra entreprenørerne der oplever, at sikkerhed tages alvorligt Procent		-	-	82%	91%	92%	Der er set en lille stigning i andelen af medarbejdere, som oplever, at sikkerhed bliver taget alvorligt.
<b>Løn- og arbejdsvilkår</b>	9						
Kontrol af underentreprenører (audits)		2	4	4	5	1	Byggeriet er i sin slutfase, og der kommer ikke flere nye underentreprenører på projektet. Derfor er risikoen for social dumping også mindre. Selskabet har i stedet for foretaget flere audits på Hovedstadens Letbane, hvor risikoen lige nu vurderes højere.
Lærlingeårsværk - Sydhavn (akkumuleret) lærlingetimer opgjort i årsværk		3,9	17,6	27,0	30,8	38	Resultatet er ikke tilfredsstillende. Det forventes ikke, at tallet stiger mere inden Sydhavnprojektets afslutning, da der ikke kommer flere nye lærlinge så sent i projektet. Der har været flere indsatser for at sikre flere lærlinge på byggeriet, både fra Metroselskabet og T3L, men de har desværre ikke haft den ønskede effekt.
Andel af samlet kontraktkrav (62 årsværk) Procent		6%	28%	44%	49,70%	57,58%	-
<b>Naboer (Sydhavn)</b>	10						
Tilfredshed med naboinformation Procent		73%	74%	80%	78%	75%	Tilfredsheden med selskabets information ligger en smule under sidste års niveau. Samtidig har flere af de adspurgte oplevet gener fra anlægsarbejdet, hvilket ligger fint i forlængelse af aktivitetsniveauet på projektet. Vi kan se, at begge dele især gør sig gældende hos naboer omkring stationen København Syd. Dette giver god mening, da vi i perioden har gennemført meget (støjende) arbejde i området.
Naboer med ingen/begrænset gene fra anlægsarbejde Procent		56,0%	65,0%	64,0%	65%	61%	-
Naboer, der anser Metroselskabet for at være en professionel bygherre Procent		63%	63%	67%	66%	67%	I sammenhæng med ovenstående er det tilfredsstillende, at andelen af naboer, der anser Metroselskabet for at være en professionel bygherre, holder niveauet fra sidste år.
Naboer, der forventer at benytte nye linje, når den åbner Procent		-	-	-	94%	91%	Andelen af naboer, der forventer at benytte den nye metrolinje, når den åbner, er faldet en smule. Dette er ikke tilfredsstillende, og der vil blive iværksat en omfattende marketing- og kommunikationsindsats over for naboer, virksomheder mm. frem mod åbningen for at sikre, at så mange som muligt vil bruge Metroen fra dag ét.



## Social bæredygtighed – egen organisation og Metroen i drift

Område	Note	2019	2020	2021	2022	2023	Kommentar
<b>Medarbejdere</b>	11						
Antal medarbejdere (Eksklusive studentermedhjælperere)		297	297	294	304	356	Det øgede antal medarbejdere er især udtryk for, at selskabet tilfører flere ressourcer til områder som digitalisering, cyber-sikkerhed, drift og reinvesteringer samt planlægnings- og designfasen for den kommende forlængelse af M4 til Ydre Nordhavn og M5
Gennemsnitsalder År (Eksklusive studentermedhjælperere)		45	45	45	45	45,9	-
Antal studentermedhjælperere		22	26	22	32	30	-
Personaleomsætning procent		19%	16%	17%	16%	13%	Den forholdsvis lave omsætning vurderes at være relateret til en generelt høj trivsel blandt selskabets medarbejdere.
<b>Køn og repræsentation</b>	12						
Kønsbalance - bestyrelse procent		K: 29% M: 71%	K: 29% M: 71%	K: 29% M: 71%	K: 29% M: 71%	K: 29% M: 71%	Bestyrelsen udpeges af Metroselskabets ejere.
Kønsbalance - direktørgruppe procent		K: 60% M: 40%	K: 60% M: 40%	K: 50% M: 50%	K: 60% M: 40%	K: 50% M: 50%	Der var fire direktører ansat ved udgangen af 2023, mod fem ved udgangen af 2022. Ny mandlig direktør er tiltrådt i februar 2024.
Kønsbalance - alle ledere procent		K: 43% M: 57%	K: 43% M: 57%	K: 40% M: 60%	K: 43%* M: 57%*	K: 38% M: 62%	
Kønsbalance - alle ansatte procent		K: 40% M: 60%	K: 42% M: 58%	K: 42% M: 58%	K: 41% M: 59%	K: 43% M: 57%	-
<b>Sikkerhed på rette spor</b>	13						
Sygefravær antal sygedage per medarbejder		4,3	2,8	2,8	4,9	3,5	Faldet er positivt, men det vurderes også, at antallet af sygedage blandt andet påvirkes af muligheden for hjemmearbejde, da medarbejdere i visse tilfælde arbejder lidt hjemmefra frem for at registrere en sygedag.
Antal langtidssygemeldte		-	10	9	6	12	Der var i årets første måneder en overrepræsentation af langtidssygemeldte medarbejdere med stress, som udelukkende eller primært arbejdede med opgaver relateret til Hovedstadens Letbane. Antallet af langtidssyge med stress er efter 1. kvartal faldet markant, bl.a. som følge af en intensiv indsats i foråret målrettet trivslen på Hovedstadens Letbane.
Medarbejdere fra egen organisation der oplever, at sikkerhed tages alvorligt Procent		-	-	91,3%	88,1%	87,0%	-
Antal anmeldte tilfælde af trusler		4	5	3	5	0	Det er glædeligt, at ingen medarbejdere i 2023 har oplevet at være udsat for trusler eller truende adfærd.
Antal anmeldte tilfælde af sexchikane		1	2	1	1	1	-
<b>Løn- og arbejdsvilkår</b>	14						
Risikoscreening af leverandører		-	13	19	50	51	
Lærlingeårsværk i driften lærlingetimer opgjort i årsværk		5	5	5	8,25	14,58	Siden 2022 har lærlingetallet ud over M1/M2 også omfattet M3/ M4, hvilket har betydet en stigning i lærlingetallet. Operatøren har i 2023 opnået betydeligt flere lærlingeårsværk og er derfor noget over kravet om minimum 10 årsværk.





# Noter



## Note 1 Energiforbrug

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

## Note 2 Energieffektivitet

### Energieffektivitet for fremdrift af tog

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

### Energieffektivitet i forhold til driftsindtægter

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

Jo mindre tallet er, desto mere indtægt genereres pr. anvendt energienhed. Nøgletallet er et udtryk for, hvor energieffektiv Metroen er per tjent krone. Årets takst- og driftsindtægter fremgår af regnskabet i årsrapporten. Det bemærkes, at der tillige medregnes kompensation fra staten som følge af COVID-19 i indtægtsgrundlaget for opgørelsen for 2020 og 2021. Kompensationen i 2020 og 2021 indgår i regnskabsposten 'andre driftsindtægter', der for de øvrige år ikke indgår i beregningen af nøgletallet.

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

## Note 3 Klimapåvirkning

Der er ingen direkte CO<sub>2</sub>-udledninger (scope 1) forbundet med fremdriften af Metroens tog, da de er eldrevne. Der er dog udledninger forbundet med produktionen af den el (scope 2), som forbruges i forbindelse med kørsel. Energiforbruget (elforbruget) kan omregnes til CO<sub>2</sub>-udledning, baseret på emissionsfaktorer for de energikilder, der indgår i det danske el-mix. Klimapåvirkningen fra el er beregnet med den foreløbige emissionsfaktor for el for 2023.

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

Nøgletallet viser herefter, hvor mange gram CO<sub>2</sub> der udledes per kørt passagerkilometer, når der tages udgangspunkt i energiforbruget forbundet med kørsel (fremdrift) for det samlede metrosystem (dvs. M1-M4). Det bemærkes at, der i år er anvendt emissionsfaktoren for Østdanmark i stedet for den nationale emissionsfaktor, da Energinet har ændret sin anbefaling omkring brug af emissionsfaktor. Af hensyn til sammenligneligheden er udledningerne for perioden 2019-2022 genberegnet med emissionsfaktoren for Østdanmark for samme periode og afviger derfor fra sidste års bæredygtighedsrapport. Hvis nøgletallet beregnes med den nationale emissionsfaktor, bliver tallet 11 g CO<sub>2</sub> pr. passager (12 g i 2022).

## Note 4 Vand

### Reinfiltreringsgrad for grundvand

Andelen af grundvand, der oppumpes til brug for projektet, og som efter endt brug reinfiltres og ledes tilbage til grundvandsreservoir. Oppumpet og reinfiltret grundvand er relateret til de midlertidige grundvandssænkninger, der udføres på hver metrobyggeplads under anlægsfasen. Grundvandssænkningerne lukkes ned løbende, når anlægsarbejderne er tilstrækkeligt fremskredne, og vil således ikke fortsætte under drift af Metroen. Det vand, der ikke filtreres, udledes i stedet til kloak eller havn. Datapunkterne om vand omfatter de kontrakter på Sydhavnsprojektet, hvor der udføres grundvandskontrol.

### Procentdel drikkevand i reinfiltrede vandmængder

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

### Vand fra ledningsnettet

Forbrug af vand fra ledningsnettet ('vand fra hanen') på det samlede projekt, opgjort i kubikmeter (m<sup>3</sup>). Vand fra ledningsnettet benyttes til at supplere det reinfiltrede vand for at sikre, at der tilbageledes lige så meget vand, som der oppumpes fra grundvandsreservoir. Herudover benyttes der vand fra ledningsnettet til den generelle drift af byggepladserne samt drikkevand på flaske, som ikke indgår i opgørelsen. Flaskevand benyttes af medarbejdere på alle pladser, da de midlertidige rørføringer til skurbygninger ikke sikrer drikkevandskvaliteten.



## Note 5 Affald

Opgørelserne viser, hvor meget affald projektet har genereret pr. år (i ton), samt andelen heraf, der genanvendes både opgjort i absolutte mængder (ton) og relativt til de samlede affaldsmængder (opgjort i procent). Ved genanvendelse indvindes materialer og ressourcer fra affaldet og benyttes til fremstilling af nye produkter. "Anden endelig materialenyttiggørelse" opgøres på tilsvarende vis i absolutte mængder (ton) og relativt til de samlede affaldsmængder (opgjort i procent). Ved "Anden endelig materialenyttiggørelse" erstatter affaldet andre materialer fx. ifm. opfyldning/opfyldningsoperationer, hvor det erstatter jord, stabilgrus o.l. Affald til forbrænding og energiudnyttelse er ikke medtaget i "Anden endelig materialenyttiggørelse". Opgørelserne er baseret på affaldsrapporter, som entreprenørerne på M4 Sydhavn løbende modtager fra de virksomheder, der på vegne af entreprenørerne håndterer projektets affald.

## Note 6 CO<sub>2</sub>-udledning

Opgørelsen er baseret på forbrugsdata fra entreprenørerne på de to i kommentaren nævnte kontrakter og omfatter brændstof, beton og stålprodukter (samt strømforbrug på den seneste af de to kontrakter). Arbejdet på de to kontrakter er startet op i løbet af hhv. 2022 og 2023.

## Note 7 Organisationens klimapåvirkning

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

### Samlet CO<sub>2</sub>-udledning

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

og monetære enheder (kroner brugt på f.eks. rengøring eller hårde hvidevarer). Data i monetære enheder er anvendt, når fysiske opgørelser ikke har været tilgængelige. Dette gælder særligt scope 3 data for indkøb af varer og services.

Det vurderes, at op mod 100 pct. af Metroselskabets forbrug og aktiviteter forbundet med administrationen er reflekteret i klimaregnskabet, da der er taget udgangspunkt i årets regnskabsdata. Til at beregne klimapåvirkningen fra forbrug anvendes bl.a. emissionsfaktorer fra EXIOBASE samt miljødeklaration for det danske elnet og fjernvarme. Klimapåvirkningen fra el er beregnet med den foreløbige emissionsfaktor for el for 2023. **Som støtteværktøj i udarbejdelsen af klimaregnskab er anvendt "Klimakompasset" udviklet til "Virksomhedsguiden" under Erhvervsstyrelsen.**

### CO<sub>2</sub>-intensitet

De to udvalgte nøgletal beskriver CO<sub>2</sub>-udledningen i forhold til hhv. antal medarbejdere og størrelsen af selskabets kontorbygninger. I bæredygtighedsrapporten for 2022 var nøgletallet baseret på udledninger eksklusiv rådgivningsydelser. I år er tallet baseret på de samlede udledninger fra egen organisation, inklusiv rådgivning. I nøgletalsoversigten er 2022-tallet genberegnet efter den nye tilgang, så tallene er sammenlignelige.

Metroselskabet havde 332 fuldtidsansatte ved udgangen af 2023. Bygningsarealet for Metroselskabets kontorer på Metrovej 5 udgør 8.000 m<sup>2</sup>.

### CO<sub>2</sub>-udledning fra tjenesterejser

Tallet angiver andelen af organisationens samlede udledninger, der relaterer sig til tjenesterejser (i ton CO<sub>2</sub>), og andelen heraf fra flyrejser er særskilt angivet (i ton CO<sub>2</sub>).



## Note 8 Sikkerhed på rette spor – Anlæg (forlængelse af M4 til Sydhavn og Valby)

Alle nøgletal vedrører alene anlægget af M4 til Sydhavn og Valby.

### Ulykker med eller uden fravær

Metroselskabet følger Arbejdstilsynets definition af ulykker: Pludselige hændelser i forbindelse med arbejdet, som fører til, at en person kommer fysisk eller psykisk til skade.

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

### Årlig ulykkesfrekvens

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

### Ulykkesfrekvens for branchen

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

### Udvikling i akkumuleret ulykkesfrekvens

Opgørelsen beskriver den akkumulerede ulykkesfrekvens for det samlede Sydhavns-projekt til dato (31. december 2023).

### Rapportering af nærvedhændelser

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

### Andel af besøg fra Arbejdstilsynet uden reaktion

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

### Medarbejdere fra entreprenørerne der oplever, at sikkerhed tages alvorligt (procent)

Andel af medarbejdere fra entreprenørerne på M4 Sydhavn, der i høj/meget høj grad oplever, at sikkerhed tages alvorligt (procent). Spørgsmålet stilles i selskabets årlige sikkerhedskulturundersøgelse.

## Note 9 Løn- og arbejdsvilkår -Anlæg (forlængelse af M4 til Sydhavn og Valby)

### Kontrol af underentreprenører

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

### Læringsårsværk (akkumuleret) på M4 Sydhavn

Opgørelsen beskriver det akkumulerede antal læringsårsværk på det samlede Sydhavns-projekt til dato (31. december 2023). Ét læringsårsværk svarer til 1924 timer.

## Note 10 Naboer

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

### Tilfredshed med naboinformation

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

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

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

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

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

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

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



## Note 11 Medarbejdere

### Antal medarbejdere

Antallet af medarbejdere er pr. 31.12.2023 og eksklusivt studenter o.l. Tallet for 2022 er korrigeret fra 300 til 304 i forhold til Metro-selskabets bæredygtighedsrapport 2022.

### Personaleomsætning

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

## Note 12 Køn og repræsentation

### Kønsbalance – bestyrelse

Opgørelsen er baseret på de medlemmer af bestyrelsen, som interessenterne har udpeget, og som ved udgangen af 2023 bestod af fem mænd og to kvinder. I bestyrelsen sidder desuden to medarbejdervalgte repræsentanter, der begge er kvinder. Bestyrelsens enlige suppleant var ved udgangen af 2023 også en kvinde.

### Kønsbalance – direktørgruppe

Metroselskabets direktion udgøres alene af den adm. direktør. Direktionen supporteres af tre direktører, og tilsammen udgør de Metro-selskabets direktørgruppe. Direktørgruppen bestod ved udgangen af 2023 af to kvinder og to mænd.

### Kønsbalance – alle ledere

Kønsbalancen i Metro-selskabets samlede ledergruppe (øvrige ledelse). I opgørelsen medtages alene ledere med formelt personale-ansvar.

## Note 13 Sikkerhed på rette spor – egen organisation og Metroen i drift

### Sygefravær

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

### Antal langtidssygemeldte

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

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

Andelen af Metro-selskabets egne medarbejdere, der i den årlige sikkerhedskulturundersøgelse svarer, at de i høj eller meget grad oplever, at sikkerhed tages alvorligt i Metro-selskabet.

### Antal anmeldte tilfælde af trusler

Antal medarbejdere, der i den årlige undersøgelse af krænkende adfærd, svarer ja til, at de i forbindelse med arbejde inden for de sidste 12 måneder har været udsat for trusler, forstået som mundtlige eller skriftlige trusler eller truende adfærd. Ovenstående opgørelse skelner ikke mellem anmeldelser, der vedrører hændelser mellem medarbejdere, og hændelser mellem en medarbejder og en ekstern samarbejdspartner.

### Antal anmeldte tilfælde af sexchikane

Antal medarbejdere, der i den årlige undersøgelse af krænkende adfærd, svarer ja til, at de inden for de sidste 12 måneder har været udsat for seksuel chikane på arbejdspladsen. Ovenstående opgørelse skelner ikke mellem anmeldelser, der vedrører hændelser mellem medarbejdere, og hændelser mellem en medarbejder og en ekstern samarbejdspartner.

## Note 14 Løn- og arbejdsvilkår – egen organisation og Metroen i drift

### Risikoscreening af leverandører

Antal gennemførte screeninger af leverandører eller underleverandører. Screeninger af leverandører kan både omfatte leverandører til drift, anlæg eller egen organisation. Metro-selskabet risikoscreener alle leverandører over et vist beløb, som selskabet eller dets totalentreprenører indgår kontrakt med, i forhold til de fire principper i selskabets adfærdskodeks. Dette sker ved, at den udvalgte leverandør besvarer en række spørgsmål i forbindelse med kontraktindgåelse. På den baggrund bliver leverandøren risiko-kategoriseret, hvilket indikerer, om der er en lille, middel eller høj risiko for, at leverandøren overtræder principperne i adfærdskodekset.

### Lærlingeårsværk i driften

Det årlige antal lærlingeårsværk for Metroen i drift. Tallene for 2019-2020 er kun for M1/M2. Fra 2021 inkluderer tallet ligeledes lærlinge på M3/M4. Den adskilte opgørelse skyldes, at driften af hhv. M1/M2 og M3/M4 er kontraktuelt opdelt, selvom det i dag er den samme operatør på alle linjer.



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

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

ISBN 978-87-92378-58-3