

# Metroselskabet I/S

## Årsrapport 2022





# Indhold

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

**Metroselskabet I/S**

Metrovej 5

2300 København S

T: 3311 1700

CVR-nr.: 30823699

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

ISBN 978-87-92378-52-1

# Et tilfredsstillende år

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

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

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

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

tiltrække talentfulde medarbejdere i et presset arbejdsmarked.

Trædesten til fremtiden

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

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

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

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

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

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

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

Kunderne tilbage i Metroen

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

M4 og M5 på sporet

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





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

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

#### Ny strategi – stærkere fokus

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

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

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

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

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

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

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

Rigtig god læselyst!

#### **Jørn Neergaard Larsen**

Bestyrelsesformand

#### **Carsten Riis**

Administrerende direktør



# Vi binder byen sammen med bæredygtig transport



**320.000**

Daglige passagerer  
(hverdage)



**4**

Linjer

**39**

Stationer

**81**

Tog

**+99%**

Driftsstabilitet



**63**

NPS Score

## 2022 i tal



Passagertal  
108 mio.



Passagerindtægter  
1.245 mio. kr.



Resultat  
41 mio. kr.

## 2023 mål



Passagertal  
130 mio.



Passagerindtægter  
1.533 mio. kr.



Resultat  
80 mio. kr.

# Forretningsstrategi: Fremtidens metro





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

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

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

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

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

### Fremtidens metro

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

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

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







Kunderne

## Ambition:

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

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

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

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

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

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





## Klimaaftrykket

### **Ambition:**

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

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

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

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





## Bygherrerollen

### **Ambition:**

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

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

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

Samtidig skal selskabet forberede sig organisatorisk på at kunne håndtere flere

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





Sikkerheden

**Ambition:**

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

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

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





## Organisation og kompetencer

### **Ambition:**

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

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

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

for at hæve ambitionsniveauet og blive en endnu bedre arbejdsplads.

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





# Metroen i drift





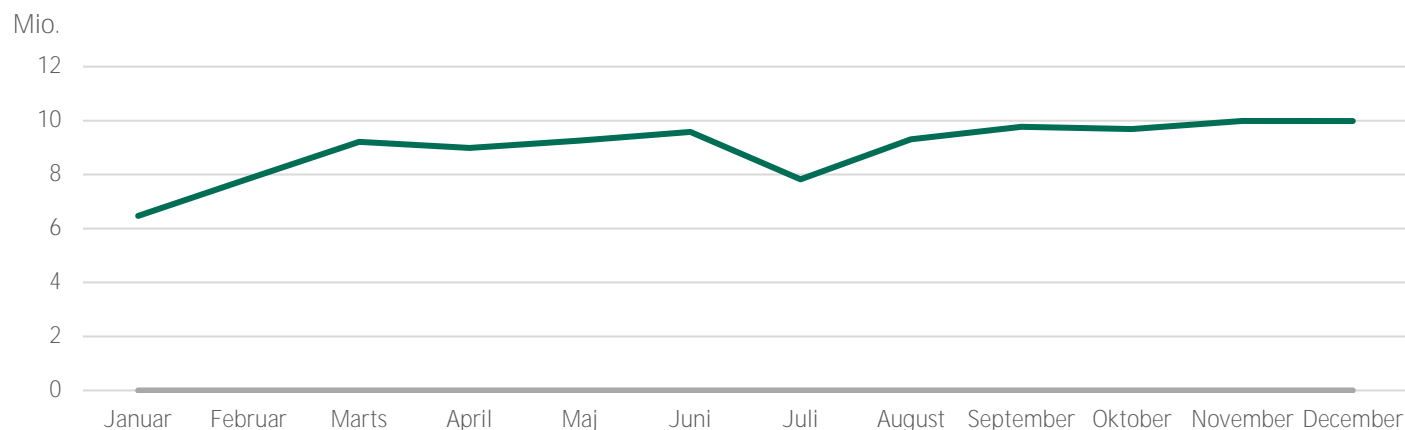
## Antallet af passagerer steg som forventet i 2022. Metroen leverer fortsat høj driftsstabilitet, og indsættelsen af flere tog hjælper med at betjene det stigende antal passagerer

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

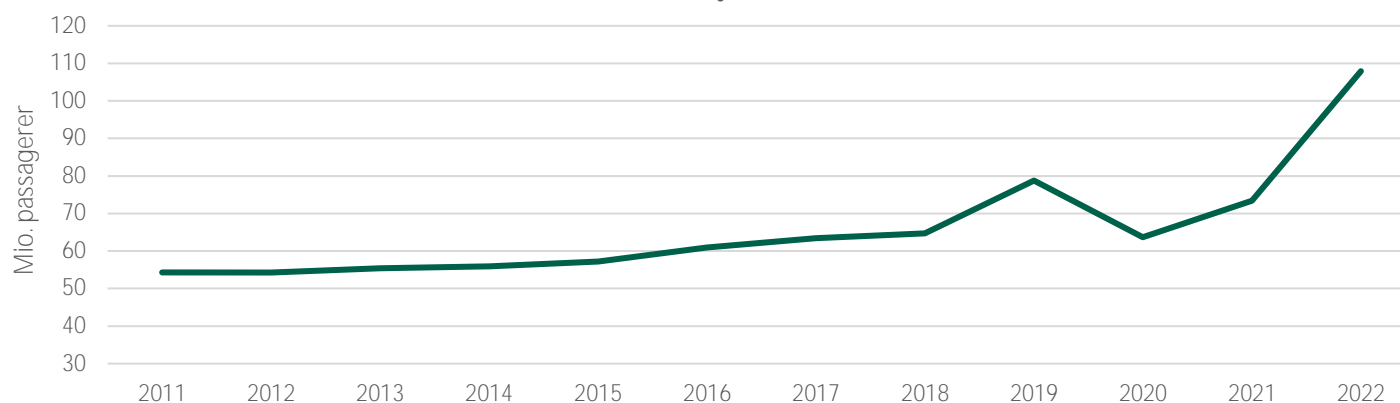
Passagerudviklingen har i løbet af året været præget af vækst. Den fulde åbning af samfundet efter COVID-19 ses således tydeligt i stigningen i passagertallet, og i første halvår var der ca. 11 mio. flere passagerer med Metroen end forventet i passagerbudgettet, som tog udgangspunkt i antagelser om fortsat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

På grund af væksten efter ophævelserne af COVID-19-restriktionerne blev passagerbudgettet opjusteret til 106,9 mio. passagerer i 2022. Målet er stadig, at 181 mio. passagerer benytter Metroen i 2028. Det forventes, at passagertallet vil fortsætte med at stige både på grund af befolkningstilvæksten, og fordi flere vælger at rejse med Metroen understøttet af passagertilgang i forbindelse med åbningen af M4 Syd i 2024.

Metroens passagertal pr. måned i 2022

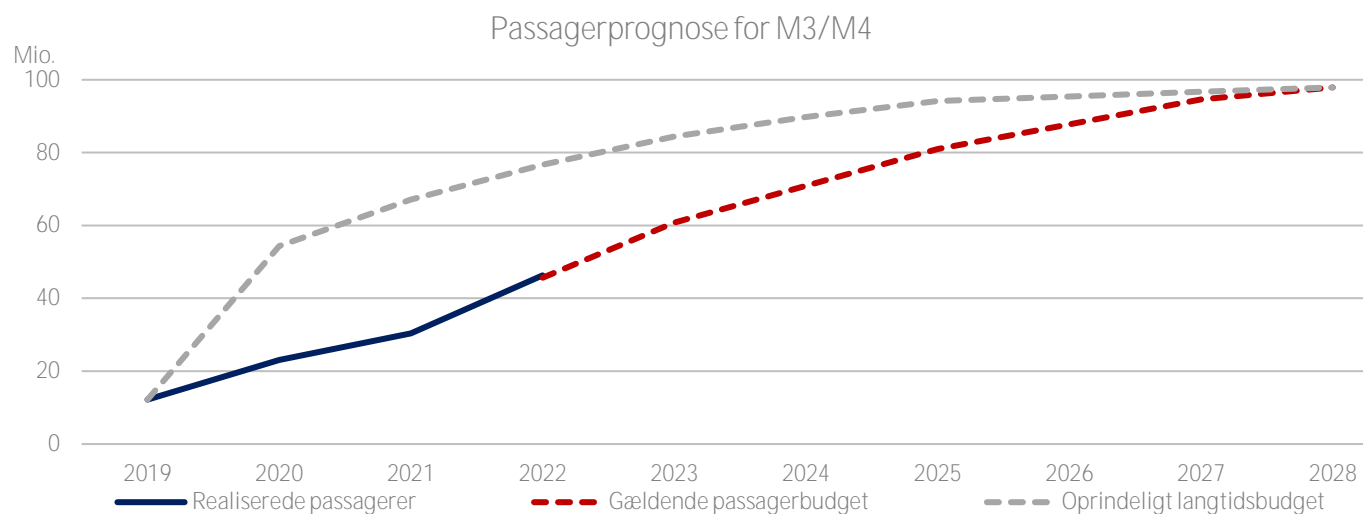
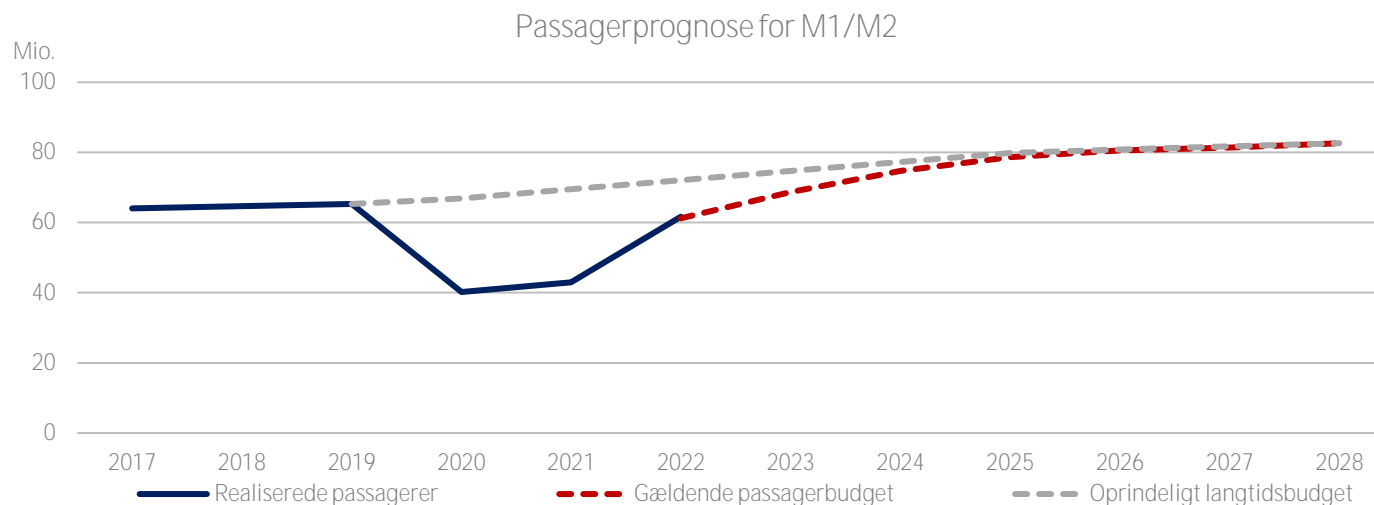


Antal metrorejser siden 2011





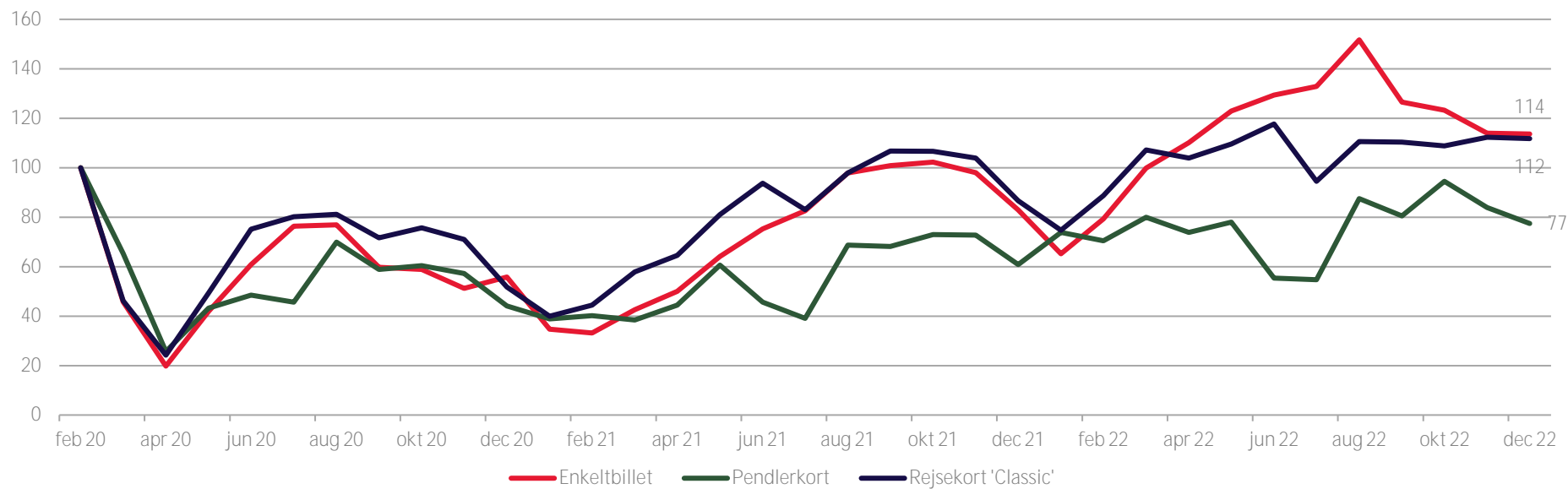
Men på trods af vækst i løbet af året er pendlerne både i Metroen og i samfundet endnu ikke vendt tilbage til et niveau svarende til før COVID-19. Før COVID-19 og åbningen af M3 og senere M4 forventede selskabet 149 mio. passagerer i 2022. Grundet pandemien blev væksten forskudt, og tallet nedjusteret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







Indeks (Feb20 = 100)



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



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

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

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

### Høj driftsstabilitet

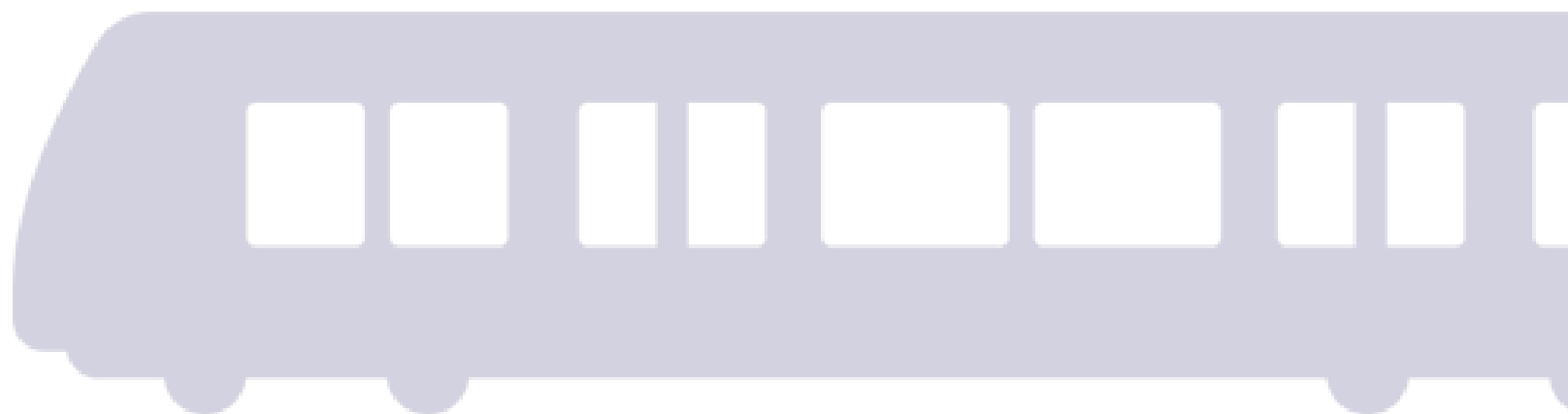
Metroen opretholdt i 2022 et højt niveau for driftsstabilitet på 99,4 pct. samlet for alle linjer og 99,1 pct. i myldretiden. Driftsstabiliteten udregnes ved at sammenholde antallet af faktiske afgange i forhold til antallet af planlagte afgange.

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

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

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

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





## Et klimavenligt transportmiddel

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

### Energiforbruget

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

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

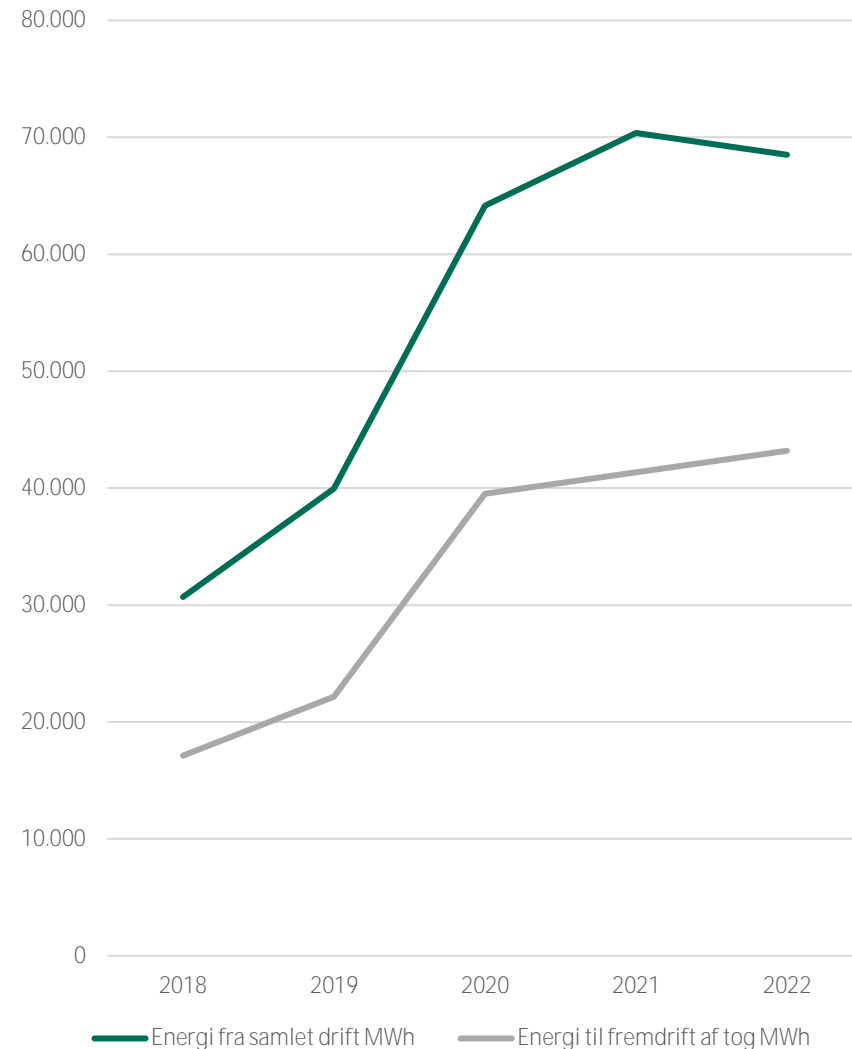
### Klimatilpasning

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

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

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

Strømforbrug ved drift af Metroen



**Klimaindsats**

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

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

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





## Investeringer i vedligeholdelse og fremtidig kapacitet

Metroselskabet har stor fokus på at sikre, at M1/M2, som i dag er de to mest benyttede linjer, kan tage imod de mange flere passagerer, som forventes som følge af befolkningstilvæksten i hovedstadsområdet. Selvom COVID-19 på den kortere bane har betydet en langsommere vækst i passagertallet end tidligere estimeret, betyder det øgede passagertal på længere sigt, at kapacitetsforøgelse i Metroen er nødvendige. Initiativerne skal minimere antallet af passagerer, der ikke kan komme med det først afgående metrotog i myldretiden. De kapacitetsudvidende investeringer på M1/M2 i 2035 skalsamlet set give mindst 35 pct. ekstra kapacitet i forhold til 2017.

### Nyt styresystem

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

Nyt IT-system styrker Metroens reinvesteringer

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

Nye tog og projekter sikrer kapacitetsudvidelsen

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

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

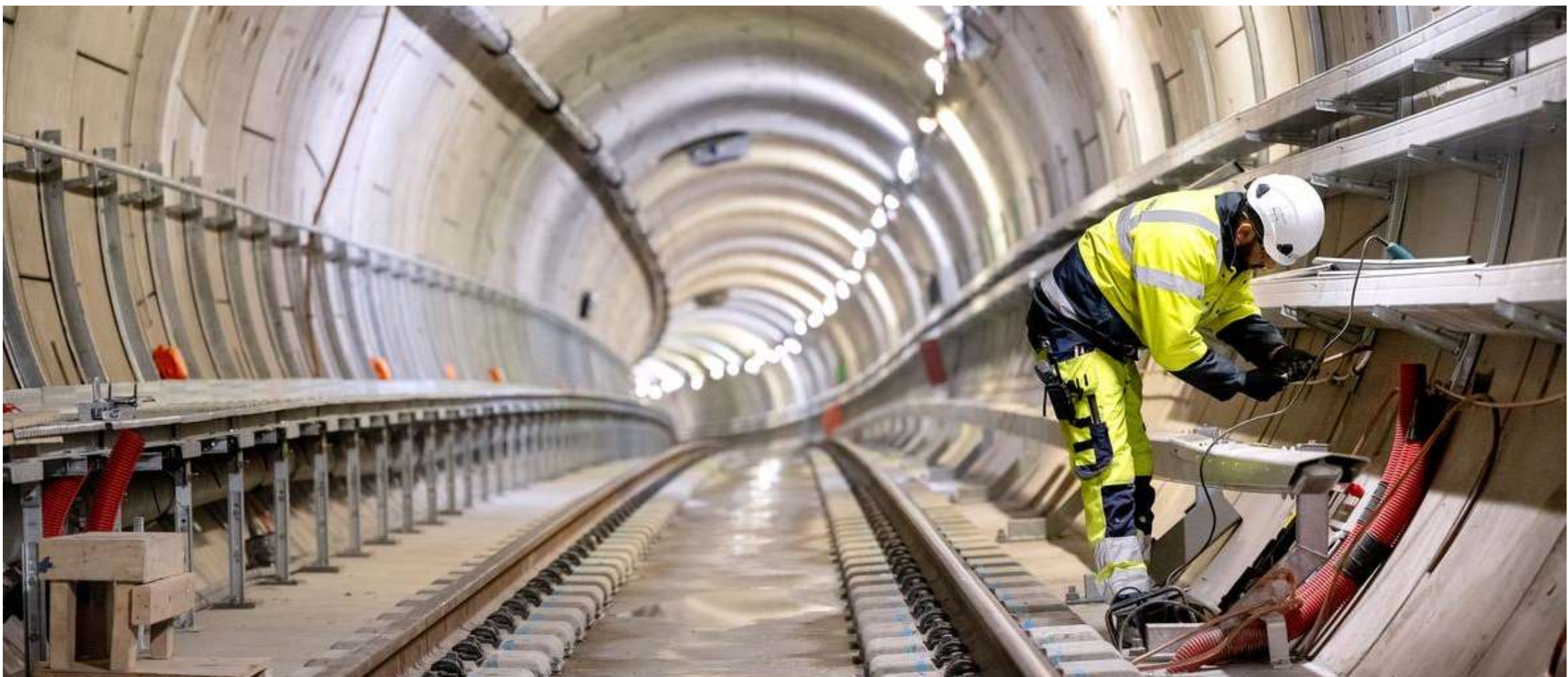
Metroen. Moderniseringen indebærer bl.a., at togene får ny folie, indretningen ændres, kabler og elektronik udskiftes, passagerinformationerne forbedres, og at døre og gulve udskiftes. Moderniseringen vil ske løbende over de næste tre år, så driften ikke påvirkes.

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

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



# Anlæg af mere metro



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

### M4 forlænges til Sydhavn og Valby

I 2024 forventer selskabet at åbne den sydlige forlængelse af metrolinjen M4 med fem nye stationer. Den nye linje bliver koblet på M3 Cityringen og kommer til at forbinde flere bykvarterer i Valby og Sydhavn med City, Østerbro og Nordhavn. M4 Sydhavn vil betyde et stort løft af Københavns kollektive trafik, så byen bliver bundet bedre sammen med nemmere adgang til havnefronten, store boligområder og de mange virksomheder og uddannelsesinstitutioner, der skyder op på Sluseholmen, Teglnholmen, Havneholmen og flere andre steder.

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

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

### Kunsten på Sydhavn

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

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

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





## M4 forlænges til Ydre Nordhavn

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

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





## Idéfasehøring gennemført på M5

Frem mod 2050 forventes der ca. 130.000 flere københavnere, og samtidig har Københavns Kommune sat sig et ambitiøst mål om at nedbringe CO2-udslippet og antallet af biler i byen.

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

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

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

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





## København Syd – et nyt trafikknudepunkt i 2024

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

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

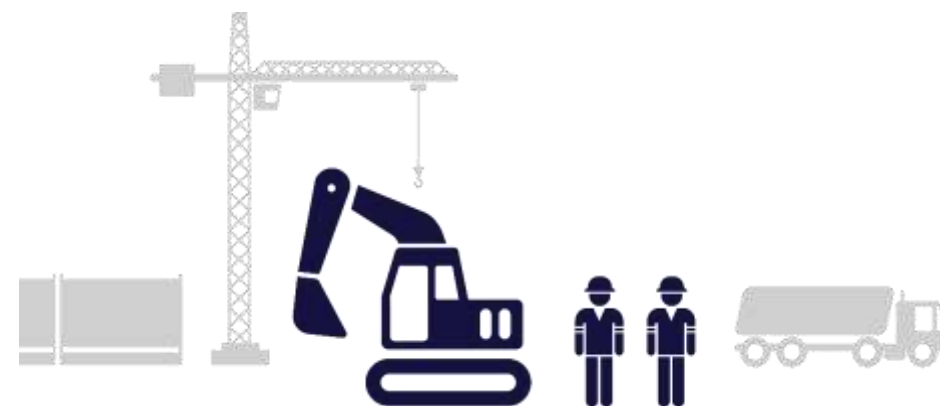
## Byudvikling ved den kommende station København Syd

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

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

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

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



## Klimahensyn i anlæg og projektudvikling

I 2022 kunne selskabet konstatere, at de forventede mål inden for Innovationsprogrammets klimaaktiviteter var blevet gennemført med få undtagelser. Innovationsprogrammet blev påbegyndt i 2021, og formålet var at skabe forudsætninger for, at klimaaftrykket på drift og reinvesteringer samt projektering og anlæg af fremtidige metrolinjer bliver reduceret så meget som muligt. I dialog med markedet og med inspiration udefra indsamler Metroselskabet idéer til design, metoder og materialer, som ikke tidligere er anvendt på Metroen i København. Ved udgangen af året var 23 tekniske forstudier gennemført eller igangsat under innovationsprogrammet, og alle indgår i den videre projektering af nye metrolinjer.

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

Innovationsprogrammet kører videre i 2023 med fokus på at prioritere og implementere dets tiltag yderligere i forlængelsen af M4 Nordhavn og i næste fase af M5.





### Kontraktkrav og CO2-regnskaber i nye projekter

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

- Klimaaftryk for beton og stål dokumenteres med miljøvaredeklarationer og skal leve op til grænseværdier for indlejret CO2.
- Maskiner under 2,5 ton skal være eldrevne. Til større maskiner benyttes bæredygtigheds certificeret biodiesel (HVO100).
- Entreprenøren skal dokumentere sit forbrug af vand, el, drivmidler, materialer og produktion af affald.

#### Partnerskaber om Fossilfri Byggepladser og råstoffer

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

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



# Om Metroselskabet



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

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

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

#### Internationalt arbejdsmiljø

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

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



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

#### Synergier med Hovedstadens Letbane

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

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

#### Personaleomsætning

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

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

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

#### Sygefravær

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

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

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

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







Antal medarbejdere  
(ekskl. studentermedarbejdere), ultimo



297 (2020)  
294 (2021)  
300 (2022)

Kønsfordeling 2020-2022

DIREKTØRGRUPPE:

40% mænd, 60% kvinder  
(2020)

50% mænd, 50% kvinder  
(2021)

40% mænd, 60% kvinder  
(2022)

ALLE LEDERE (INKL. DIREKTØRER):

57% mænd, 43% kvinder  
(2020)

60% mænd, 40% kvinder  
(2021)

57% mænd, 43% kvinder  
(2022)

ALLE ANSATTE:

58% mænd, 42% kvinder  
(2020)

58% mænd, 42% kvinder  
(2021)

57% mænd, 43% kvinder  
(2022)



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



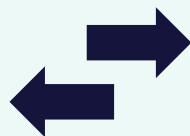
2,8 (2020)  
2,8 (2021)  
4,9 (2022)

Gennemsnitsalder (år)

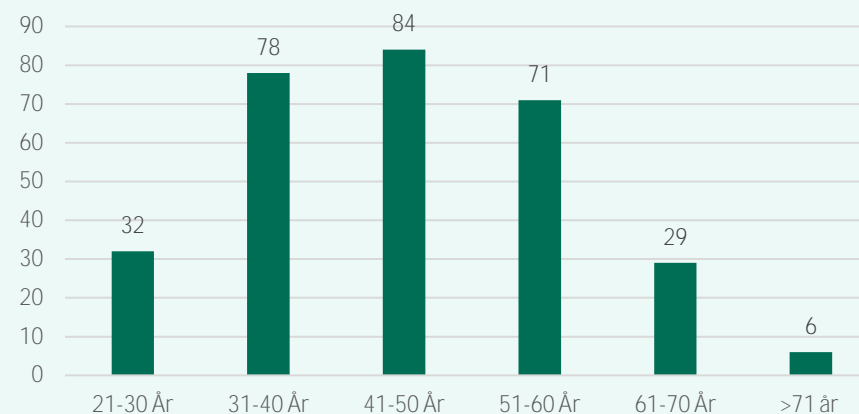
45 (2020)  
45 (2021)  
45 (2022)

Personaleomsætning (%)

16 (2020)  
17 (2021)  
16 (2022)



Aldersfordeling  
(ekskl. studentermedarbejdere), ultimo 2022





## Sikkerhed og arbejdsmiljø

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

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

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

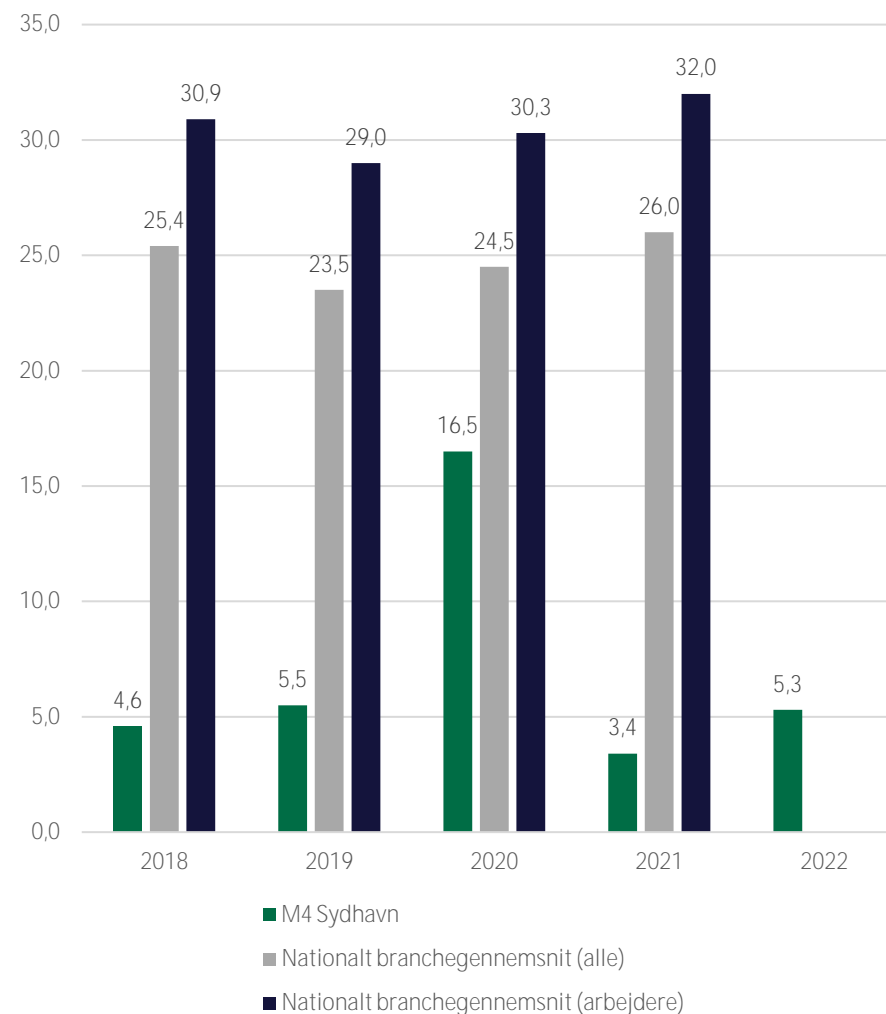
Selskabet styrkede ydermere ledelsens synlige prioritering af sikkerheden. Alle medlemmer af direktion og den øvrige ledelse fik i september 2022 et individuelt mål for, hvor mange Safety Site

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

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

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

Ulykkesfrekvens på M4 Sydhavn



## Digitalisering

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

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

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

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

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

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

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

### Dataetik

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



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

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



# Økonomi





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

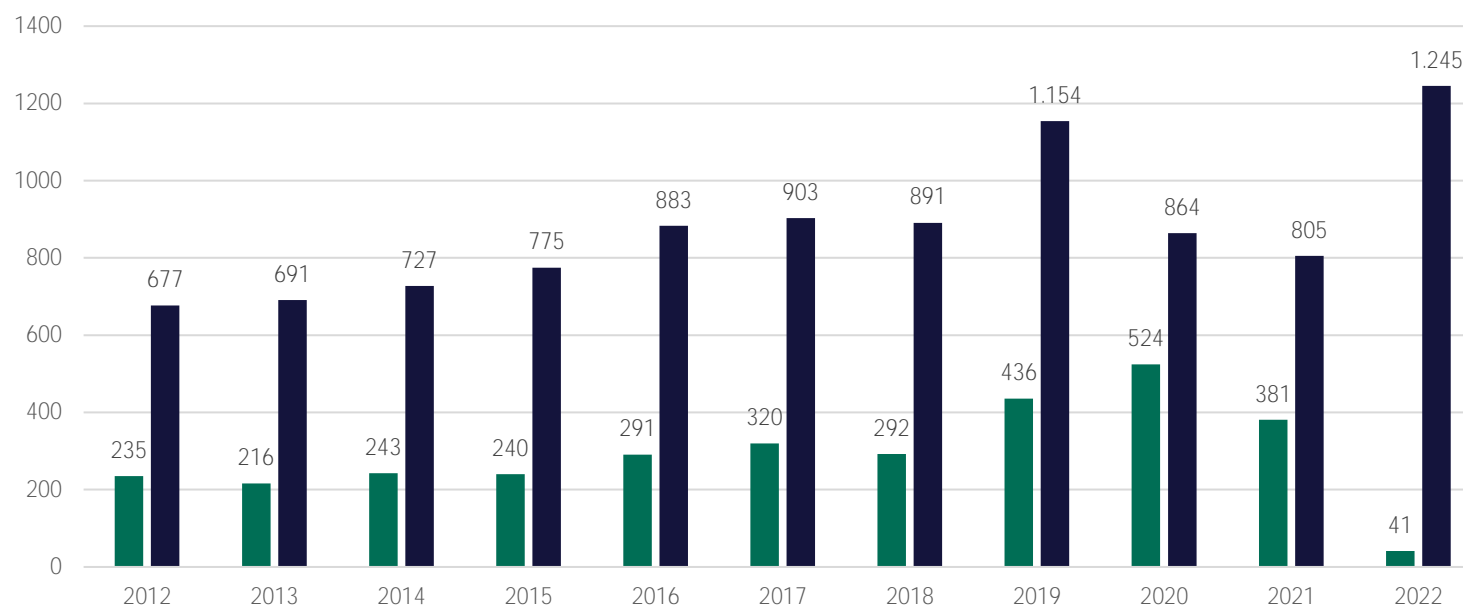
### Resultat

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

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

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

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



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

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



Selskabets omkostninger udgjorde 1.628 mio. kr. i 2022, heraf 1.336 mio. kr. vedrørende omkostninger til betaling af operatørerne for drift og vedligeholdelse af Metroen, kontraktstyring mv. Derudover består selskabets omkostninger af personaleomkostninger på 247 mio. kr. og andre eksterne omkostninger på 46 mio. kr.

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

Årets resultat før finansielle poster udgjorde herefter et underskud på 3.156 mio. kr. Finansielle poster omfatter renteindtægter på 510 mio. kr. og renteudgifter på 1.178 mio. kr. Resultatet før markedsværdiregulering udgjorde herefter et underskud på 3.824 mio. kr. Markedsværdireguleringen, der primært kan henføres til selskabets finansielle aftaler om renteafdækning, udgjorde en indtægt på 7.682 mio. kr. og skyldes primært den højere rente i 2022 end i 2021. Afdækningen er foretaget med henblik på at øge budgetsikkerheden i selskabets langsigtede økonomi. Reguleringen er alene en regnskabsmæssig registrering, som ikke har nogen likviditetsmæssig virkning set i lyset af, at aftalerne efter hensigten fastholdes til deres udløb. Årets resultat udgjorde et samlet regnskabsmæssigt overskud på 3.858 mio. kr.

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

### Værdien af Metroen

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

### Gældens markedsværdi

Det nuværende renteniveau afspejles desuden i opgørelsen af markedsværdien af selskabets gæld og indgåede afledte finansielle instrumenter til sikring af renterisikoen på selskabets nuværende og fremtidige gæld. Her har selskabet blandt andet aftaler om renteafdækning af en stor del af selskabets gæld ved aftaler om enten en fast rente eller en inflationsafhængig rente. Løbetiden er fastlagt med udgangspunkt i selskabets

forventninger til gældsafvikling. På samme måde som ved værdiansættelsen af Metroen falder den regnskabsmæssige markedsværdi af gælden, når renteniveauet stiger.

### Stabilisering af udsving i egenkapitalen

Udsvingene i værdiansættelsen af henholdsvis Metroen og selskabets gæld kan ikke forventes at udligne hinanden, bl.a. som følge af, at der bruges forskellige renter (f.eks. lang-/kortsigtet rente og fast-/inflationsafhængig-/variabel rente) på posterne. Ikke desto mindre vil anvendelsen af aktuelle renteniveauer ved værdiansættelserne af såvel Metroen som gælden samlet virke stabiliserende for udsving i selskabets egenkapital.

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



### Investering i Metroen

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

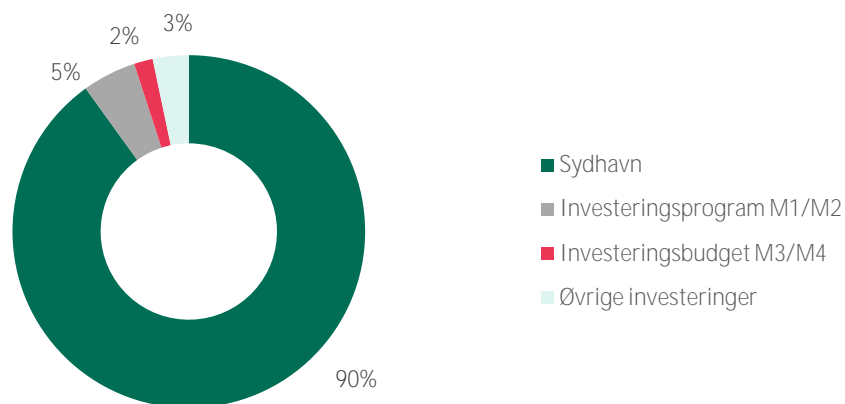
Det samlede anlægsbudget for M4 Sydhavn på 10,2 mia. kr. inkl. korrektionsreserve (2023-priser) er baseret på indgåede anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet. Det er forudsat, at M4 Sydhavn åbner i 2024. Pr. 31. december 2022 var der afholdt omkostninger og investeringer på 6,5 mia.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

### Investeringsbudget igangværende anlæg

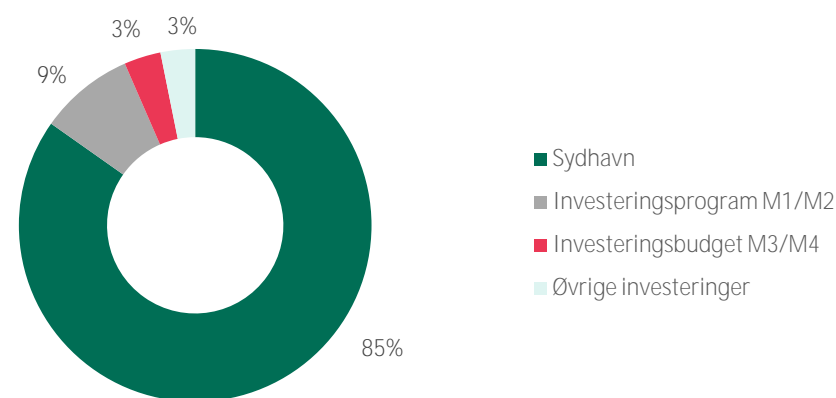
Alle tal i mio. kr.	Investeringer i 2022	Investeringer pr. 31. dec. 2022	Samlet investeringsbudget
Sydhavn <sup>1</sup>	1.288	6.484	10.161
Investeringsprogram M1/M2	71	665	2.412
Investeringsbudget M3/M4	25	258	377
Øvrige investeringer i Metro	47	242	865
<b>I alt</b>	<b>1.430</b>	<b>7.648</b>	<b>13.815</b>

<sup>1</sup> Inkl. korrektionsreserver

Årets investeringer i 2022 fordelt på igangværende anlægsprojekter



Samlet investering pr. 31.12.2022 fordelt på igangværende anlægsprojekter





### Kapitalforhold og langtidsekonomi

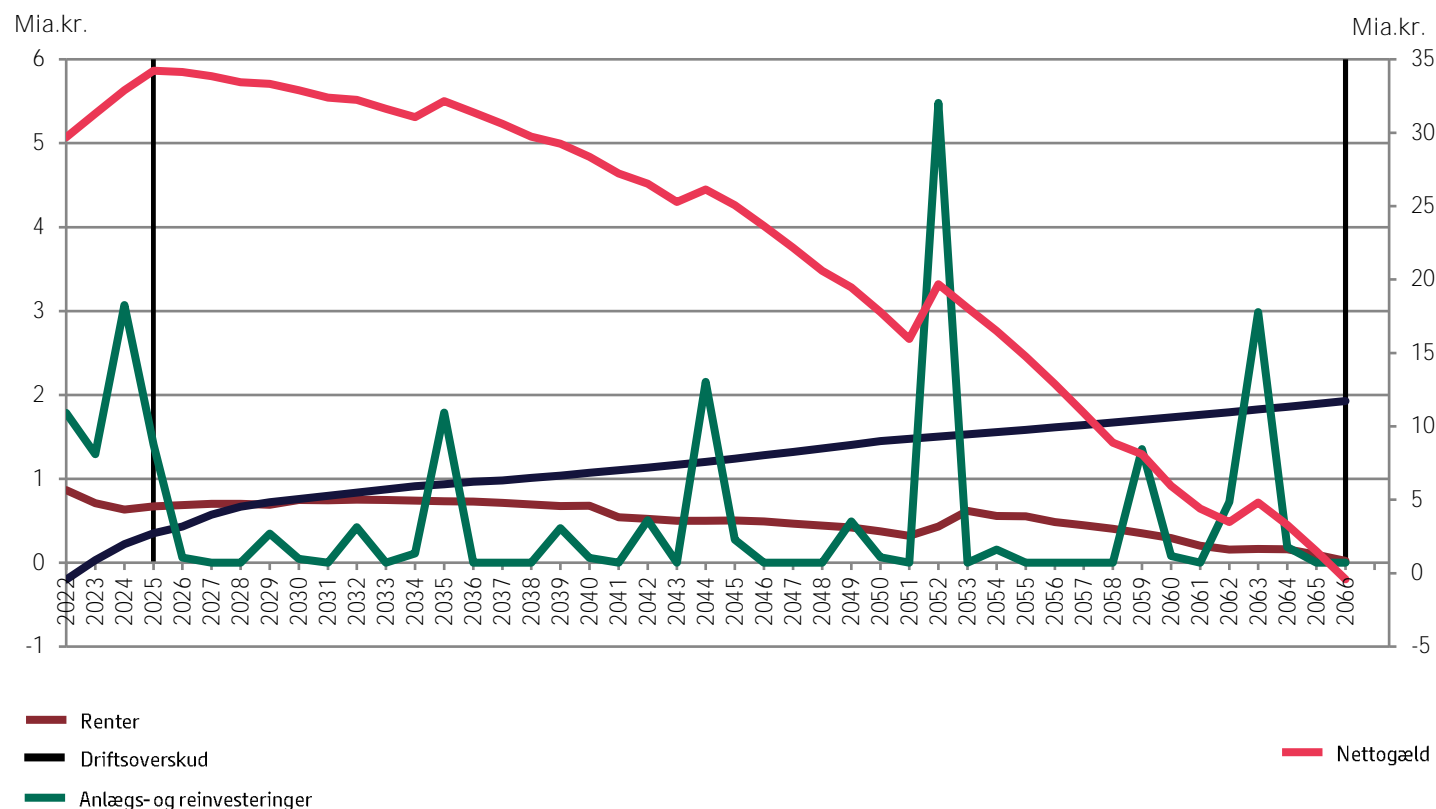
I forbindelse med selskabets budgetlægning for 2023 er der udarbejdet et opdateret langtidsbudget, som viser forventningerne til den økonomiske udvikling i selskabet. Det opdaterede langtidsbudget viser, at selskabets nettogæld forventes at nå sit maksimum i 2025, hvor den ventes at udgøre ca. 34,2 mia.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

Langtidsbudgettet er baseret på en række forudsætninger vedrørende renteutvikling, passagertal, indtægter pr. passager mv. og er derfor forbundet med den usikkerhed, der altid gælder vurderinger af fremtidige forhold. Hvert år fastsættes en finansstrategi, der skal sikre en hensigtsmæssig finansforvaltning, som minimerer de langsigtede finansomkostninger

under hensyntagen til finansielle risici. Finansforvaltningen inden for den fastsatte strategi varetages af Sund og Bælt Partner som forudsat og beskrevet i stiftelsesgrundlaget for 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.

## Mål- og nøgletal

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

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

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

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

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

### Note:

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

Nøgletallene er således sammenlignelige over perioden.

Overskudsgrad: EBITDA divideret med indtægter i alt

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

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

Rentedækningsgrad: EBITDA divideret med finansielle poster

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

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

følge af lånoptagelse vil være større end driftsoverskuddet fra Metroen i drift.

Voldgiftssager mv.

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



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

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

Forretningsgange i forbindelse med regnskabsaflæggelse og anvendelse af IT Metroselskabets bestyrelse har fastlagt de overordnede procedurer og kontroller på de væsentligste områder i relation til regnskabsaflæggelsen. Den gældende regnskabsinstruks beskriver den regnskabsmæssige organisering og tilrettelæggelse af regnskabsopgaverne, herunder ansvars- og kompetencefordelingen. Her fremgår også de regelsæt, der skal overholdes af medarbejderne, når de udfører regnskabsopgaver.

Rapporteringen omfatter kvartalsvis økonomirapportering til bestyrelsen og ejerne med ajourføring af forventningerne for året. Ud

over resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, egenkapitalopgørelse og noter omfatter rapporteringen en beskrivelse af den aktuelle status på selskabets anlægs- og projektbudgetter samt finansielle forhold.

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

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

#### Forventninger til 2023

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

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



## Hoved- og nøgletal

Alle tal i mio. kr.	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Årets nettoomsætning	1.125	1.301	1.294	1.473	1.519	1.492	1.945	1.936	1.754	1.670
<b>Resultat før af- og nedskrivninger</b>	<b>216</b>	<b>288</b>	<b>240</b>	<b>291</b>	<b>320</b>	<b>292</b>	<b>436</b>	<b>524</b>	<b>381</b>	<b>41</b>
Af- og nedskrivninger	-484	-2.392	-3.531	-708	-567	215	-516	-1.430	-12.657	-3.197
Resultat før finansielle poster	-267	-2.104	-3.291	-417	-247	507	-81	-906	-12.275	-3.156
Finansielle poster	-64	-149	-229	-337	-363	-322	-325	-330	-380	-668
Resultat før markedsværdiregulering	-331	-2.254	-3.520	-754	-610	184	-406	-1.236	-12.656	-3.824
Markedsværdiregulering	2.138	-3.712	825	-1.562	695	-143	-2.175	-1.538	931	7.682
Årets resultat	1.807	-5.966	-2.695	-2.316	85	42	-2.581	-2.775	-11.725	3.858
Balancesum	12.633	15.953	17.308	23.270	24.851	30.380	38.771	41.210	41.532	36.608
Årets investering i metro	3.170	3.420	3.842	4.654	2.875	3.392	3.616	2.207	1.812	1.450
Langfristet gæld	7.345	12.900	13.287	22.895	22.078	27.696	37.555	41.755	37.806	30.326
Egenkapital	3.744	-87	737	-1.579	-1.495	-1.007	-3.347	-5.639	-2.446	1.413
<b>Korrigeret egenkapital*</b>	<b>4.700</b>	<b>4.581</b>	<b>4.580</b>	<b>3.825</b>	<b>3.215</b>	<b>3.846</b>	<b>3.680</b>	<b>2.927</b>	<b>5.190</b>	<b>1.366</b>
Soliditetsgrad	30%	-1%	4%	-7%	-6%	-3%	-9%	-14%	-6%	4%
Korrigeret soliditetsgrad	37%	29%	26%	16%	13%	13%	9%	7%	12%	4%
Overskudsgrad	19%	22%	19%	20%	21%	20%	22%	27%	22%	2%
Overskudsgrad af metrodrift	22%	25%	22%	23%	25%	23%	26%	31%	24%	3%
Afkastgrad	2%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0%
Antal passagerer (mio.)	55	56	57	61	63	64,7	79	63,7	73,4	107,9
Antal medarbejdere (ultimo)	242	274	289	325	330	338	332	333	324	339

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



# Risikostyring





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

#### Organisation og proces

Systematisk kortlægning og håndtering af risici har en høj prioritet i Metroselskabet, hvor det aktuelle risikobillede overvåges inden for økonomi, administration, drift og specifikke emner som anlægsprojekter og investeringer. Risici rapporteres til selskabets ledelse, der vurderer forslag til ændringer i den aktuelle risikoesponering fra alle selskabets aktiviteter. Selskabets ledelse udarbejder på det grundlag et risikobillede/overblik, der indeholder selskabets samlede risikoesponering og aktiviteter. Dette risikobillede/overblik forelægges for bestyrelsens risikokomite og derefter for den samlede bestyrelse. På kvartalsmøder med selskabets ejere rapporterer ledelsen om selskabets risikoesponering ud fra bestyrelsens behandling af denne. For at sikre at risici forebygges, håndteres og rapporteres under de enkelte fagområder, er der i organisationen udpeget en risikoejer til hver identificeret risiko. For selskabets store projekter, herunder M4 Sydhavn, er der opbygget en proces for risikostyring specielt tilpasset projektets karakter. Denne proces involverer entreprenører og sikrer, at risici håndteres, hvor det er mest hensigtsmæssigt.

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

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

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

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

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

sikre selskabets anlæg på lang sigt. Samtidigt indgår selskabet i en arbejdsgruppe med andre infrastrukturejere 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 driftspålideligheden og derigennem også kundeoplevelsen.



# Compliance





## 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.

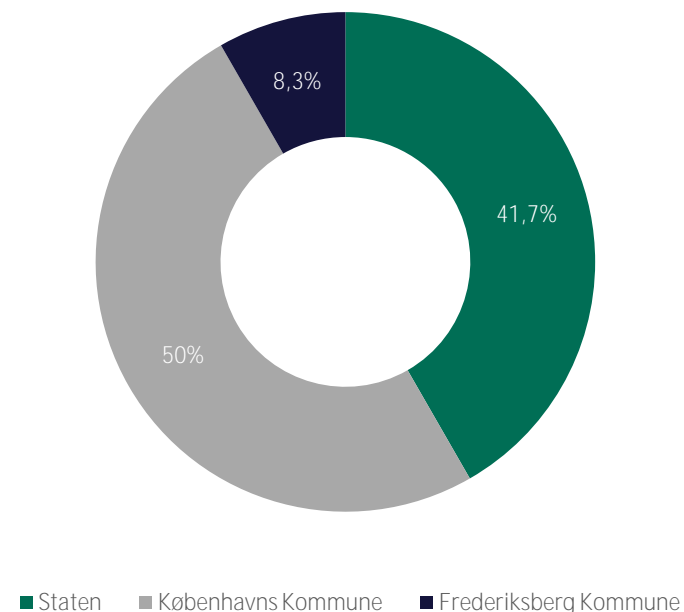
Metroselskabet kan drive anden virksomhed, der har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med metroaktiviteterne. Det betyder ift. udviklingsområdet omkring Ny Ellebjerg Station, at selskabet – som fastlagt i kapitel 3 c i lov om en Cityring – bl.a. kan udnytte byggeretten over banearialet og udvikle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

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

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

I 2022 blev der afholdt ni møder i bestyrelsen og tre møder i revisionskomitéen, tre møder og et seminar i risikokomitéen samt et møde i vederlagskomitéen.

Ejerforhold





## Metroselskabets bestyrelse 2022



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 2022: 511.000 kr.



Jonas Bjørn Jensen  
f. 1986

Tiltrådt 6. maj 2022  
Valgperiode udløber 31. december 2025  
Næstformand  
Medlem af risikokomiteén  
Medlem af vederlagskomiteén  
Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

Udpeget af Københavns Kommune  
Vederlag for 2022: 239.500 kr.

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



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 2022: 366.000 kr.

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



Birgitte Brinch  
Madsen  
f. 1963

Tiltrådt 1. april 2014  
Valgperiode udløber senest 30. april 2026  
Bestyrelsesmedlem  
Formand for revisionskomiteén  
Medlem af vederlagskomiteén  
Direktør

Udpeget af staten v/transportministeren  
Vederlag for 2022: 242.000 kr.

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





Harald Børsting  
f. 1952

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

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

Tillidshverv  
- Bestyrelsesmedlem i Refshaleøens Holding  
- Bestyrelsesmedlem i Refshaleøens  
Ejendomsselskab



Helle Bonnesen  
f. 1963

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

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

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



Troels Christian  
Jakobsen  
f. 1969

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

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

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



Kirsten Eljona  
Thomsen  
f. 1970

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

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



Anette Alm  
f. 1982

Lone Loklindt  
f. 1960

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

Udpeget af Frederiksberg Kommune  
Suppleant

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



## Fratrådte bestyrelsesmedlemmer i 2022

Lars Weiss

f. 1971

Tiltrådt 1. januar 2022

Næstformand

Medlem af risikokomiteén

Medlem af vederlagskomiteén

Fratrådt 22. april 2022

Udpeget af Københavns Kommune

Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

Vederlag for 2022: 114.000 kr.

Tillidshverv

- Medlem af Økonomiudvalget

- **Medlem af Beskæftigelses- og Integrationsudvalget**



### Bestyrelsens evalueringsprocedure

Metroselskabets bestyrelse evaluerer én gang årligt bestyrelsens arbejde. Evalueringen afholdes uden deltagelse af direktionen eller øvrige medlemmer af Metro-selskabets 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 2022

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

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

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



## Metroselskabets direktion

Selskabets direktion:

Carsten Riis

f. 1976

Administrerende direktør

Tiltrådt den 1. august 2022

Selskabets direktion supporteres af yderligere fire direktører:

Erik Skotting

f. 1957

Direktør

Rebekka Nymark

f. 1970

Direktør

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

Louise Høst

f. 1977

Direktør

Hanne Tærsebøl Schmidt

f. 1976

Direktør

## Direktion fratrådt i 2022

Henrik Plougmann Olsen

f. 1968

Administrerende direktør

Fatrådt den 30. april 2022

### Tillidshverv

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

## Compliancetest af Metroselskabet

God selskabsledelse

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

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

kumenter lever op til de krav, der er omkring god selskabsledelse. Bestyrelsen behandler efterfølgende resultatet af compliancetesten og drøfter, hvorvidt der evt. er grundlag for ændringer i ledelsesdokumenterne.

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

Samfundsansvar

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

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





# Regnskab 2022





## Regnskabspraksis

### Regnskabsgrundlag

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

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

### Generelt om indregning og måling

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

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

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

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

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

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

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

### Omregning fremmed valuta

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

### Afledte finansielle instrumenter

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

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

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

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

### Resultatopgørelsen

#### Indtægter

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

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

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



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

#### Metroens driftsomkostninger

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

#### Personaleomkostninger

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

#### Andre eksterne omkostninger

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

#### Finansielle poster og markedsværdiregulering

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

#### Selskabsskat

Interessentskabet er ikke skattepligtigt.







## Balancen

### Materielle anlægsaktiver

#### *Anlæg af Metro*

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

#### *Metro i drift*

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

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

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

#### Mindre anlægskomponenter 3 år

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

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

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

#### *Grunde, Bygninger, driftsmidler og inventar*

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

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

Scrapværdier og brugstider 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 markedsværdireguleringsammen 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 2022 (alle tal i 1.000 kr.)

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



## Balance

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

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



## Balance

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

Passiver	Note	2022	2021
<b>KAPITALINDESTÅENDE</b>			
Primo		-2.445.545	-5.639.066
Årets tilgang		3.858.309	3.193.521
Kapitalindestående i alt		1.412.764	-2.445.545
<b>LANGFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE</b>			
Langfristet gæld	17	26.210.514	29.243.276
Afledte finansielle instrumenter	17	4.115.017	8.562.797
Langfristede gældsforpligtelser i alt		30.325.531	37.806.073
<b>KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE</b>			
Kortfristet del af langfristet gæld	17	4.062.341	5.139.355
Leverandørgæld		280.736	519.336
Forudbetalt kunder	18	83.199	87.105
Anden gæld	19	443.079	425.784
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		4.869.355	6.171.580
Gældsforpligtelser i alt		35.194.886	43.977.653
<b>PASSIVER I ALT</b>		<b>36.607.649</b>	<b>41.532.108</b>
Segmentoplysninger	20		
Forslag til resultatdisponering	21		
Begivenheder efter statusdagen	22		
Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser	23		
Revisions- og rådgivningshonorar	24		
Nærtstående parter	25		
Valuta-, rente- og kreditrisiko	26		
Lån og afledte finansielle instrumenter	27		



## Egenkapitalopgørelse

(alle tal i 1.000 kr.)

	<i>Indskud eksisterende Metro</i>	<i>Ejerindskud</i>	<i>Reserve for ikke indbetalt ejerindskud</i>	<i>Overført resultat inden MVR</i>	<i>Kapitalindestående ekskl. MVR</i>	<i>Markedsværdiregulering (MVR)</i>	<i>I alt</i>
Primo 2021	660.857	16.713.508	0	-14.447.295	2.927.069	-8.566.131	-5.639.066
Kapitalindskud	0	278.400	14.640.100	0	14.918.500	0	14.918.500
Overført fra årets resultat	0	0	0	-12.655.537	-12.655.537	930.559	-11.724.979
Primo 2022	660.857	16.991.908	14.640.100	-27.102.832	5.190.032	-7.635.572	-2.445.545
Kapitalindskud	0	302.700	-302.700	0	0	0	0
Overført fra årets resultat	0	0	0	-3.823.956	-3.823.956	7.682.265	3.858.309
Ultimo	660.857	17.294.608	14.337.400	-30.926.789	1.366.075	46.692	1.412.764

De seneste 5 års kapitalindskud kan specificeres således:

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



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

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

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

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

Ejernes samlede kapitalindskud udgør 31,6 mia. kr.

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



## Pengestrømsopgørelse

(alle tal i 1.000 kr.)

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

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af årsregnskabets øvrige bestanddele.





Note 1 Driftsresultat for den idriftsatte  
Metro

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



Jf. segmentoplysninger i note 20.

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

#### Note 2 Andre driftsindtægter

---

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

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



### Note 3 Personalemkostninger

(alle tal i 1.000 kr.)	2022	2021
Lønninger og honorarer	200.734	191.420
Pensioner	32.696	31.369
Udgifter til social sikring	3.925	4.285
Øvrige personaleomkostninger	9.422	8.234
<b>Personaleomkostninger i alt</b>	<b>246.777</b>	<b>235.308</b>
Heraf udgør:		
Løn til direktionen	2.463	2.458
Øvrige udbetalinger til direktionen	346	350
Pension til direktionen	431	430
Honorar til bestyrelsen	2.198	2.146
Gennemsnitligt antal medarbejdere (årsværk - 1.924 timer)	300	295
Medarbejdere ultimo (antal)	339	324

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

Opsigelsesvarsel udgør 3 måneder for direktionen. Derudover er der aftalt en fratrædelsesgodtgørelse for direktionen, der udgør 12 måneders løn, hvis dette ikke skyldes direktørens misligholdelse. 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 risikokomite.



#### Note 4 Af- og nedskrivninger

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

#### Note 5 Finansielle poster og markedsværdiregulering

(alle tal i 1.000 kr.)	2022	2021
<b>Finansielle indtægter</b>		
Renteindtægter fra finansielle anlægsaktiver		
Renteindtægter fra tilgodehavender	190.374	50.864
Renteindtægter fra likvid beholdning, værdipapirer, finansielle instrumenter mv.	318.088	323.604
Valutakursregulering	1.194	0
<b>Finansielle indtægter i alt</b>	<b>509.656</b>	<b>374.468</b>
<b>Finansielle omkostninger</b>		
Renteudgifter	-1.177.738	-751.751
Valutakursregulering	0	-2.788
<b>Finansielle omkostninger i alt</b>	<b>-1.177.738</b>	<b>-754.540</b>
<b>Finansielle poster i alt</b>	<b>-668.082</b>	<b>-380.071</b>
<b>Markedsværdiregulering i alt</b>	<b>7.682.265</b>	<b>930.559</b>



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

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

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

#### Note 6 Anlæg af Metro

(alle tal i 1.000 kr.)	Idriftsatte Metro	Igang- værende anlæg	I alt
<b>ANSKAFFELSESSUM</b>			
Primo	1.544.733	5.465.517	7.010.249
Årets tilgang	162.150	1.288.241	1.450.391
Overført til Metro i drift	-597.944	0	-597.944
Ultimo	1.108.939	6.753.758	7.862.696
<b>NED- OG OPSKRIVNINGER</b>			
Primo	-563.982	-2.838.546	-3.402.528
Årets nedskrivninger/tilbageførsel af nedskrivninger	-99.561	-715.290	-814.851
Overført nedskrivning til Metro i drift	0	0	0
Ultimo	-663.543	-3.553.836	-4.217.379
Regnskabsmæssig primoværdi	980.752	2.626.971	3.607.721
Regnskabsmæssig ultimoværdi	445.395	3.199.922	3.645.317
Regnskabsmæssig værdi af Metro i drift 31.12.2022, jf. note 7			8.779.901
Regnskabsmæssig værdi af anlæg af Metro 31.12.2022			3.645.317
Genindvindingsværdi 31.12.2022			12.425.218
Årets nedskrivning			2.777.455



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

Genindvindingsværdien er beregnet på basis af indarbejdede forventninger til fremtiden i selskabets langtidsbudget. Der er anvendt en gennemsnitlig rente på 4,1 pct. i de første 20 år stigende til 4,7 pct. på længere sigt. Den i beregningen anvendte rente er højere end det aktuelle renteniveau i markedet, da der er indregnet et risikotillæg. Anvendelse af en lavere aktuel markedsrente ville øge den opgjorte genindvindingsværdi og dermed forbedre årets resultat. Til illustration ville anvendelse af en 1 pct. lavere rente i de første 20 år medføre, at genindvindingsværdien og dermed årets resultat ville have været 2,9 mia. kr. højere. Omvendt ville anvendelse af en 1 pct. højere rente i denne periode have medført et lavere resultat på 2,4 mia. kr.

#### Note 7 Metro i drift

	Tunnel og skal af underjordiske stationer	Andre faste anlæg	Rullende materiel mv.	Øvrige tekniske installation er	Mindre anlægskompo nenter	I alt
(alle tal i 1.000 kr.)						
<b>ANSKAFFELSESSUM</b>						
Primo	15.359.782	8.442.459	8.589.358	1.674.908	845.205	34.911.710
Årets tilgang	24.749	102.850	455.657	14.392	298	597.944
Årets afgang	0	0	0	-11.021	0	-11.021
Ultimo	15.384.531	8.545.309	9.045.015	1.678.279	845.503	35.498.634
<b>AF- OG NEDSKRIVNINGER</b>						
Primo	-10.207.000	-5.791.352	-6.289.723	-1.314.663	-771.792	-24.374.530
Årets afskrivninger	-55.572	-63.671	-146.239	-53.428	-73.710	-392.620
Årets afgang afskrivninger	0	0	0	11.021	0	11.021
Årets nedskrivninger/tilbageførsel af nedskrivninger	-935.757	-491.502	-476.661	-58.683	0	-1.962.604
Ultimo	-11.198.329	-6.346.525	-6.912.623	-1.415.754	-845.503	-26.718.733
Regnskabsmæssig primoværdi	5.152.782	2.651.107	2.299.635	360.245	73.413	10.537.181



Regnskabsmæssig ultimoværdi	4.186.202	2.198.784	2.132.391	262.525	0	8.779.901
-----------------------------	-----------	-----------	-----------	---------	---	-----------

Note 8 Grunde, bygninger, driftsmidler og inventar

(alle tal i 1.000 kr.)	Grunde	Kontor- byggeri	Driftsmidler og inventar	I alt
<b>ANSKAFELSESSUM</b>				
Primo	39.104	112.742	1.844	153.690
Årets tilgang	0	0	0	0
Årets afgang	0	0	-170	-170
Ultimo	39.104	112.742	1.674	153.520
<b>AFSKRIVNINGER</b>				
Primo	0	-83.517	-1.844	-85.361
Årets afskrivninger	0	-7.482	0	-7.482
Afgang afskrivninger	0	0	170	170
Ultimo	0	-90.999	-1.674	-92.673
Regnskabsmæssig primoværdi	39.104	29.225	0	68.328
Regnskabsmæssig ultimoværdi	39.104	21.743	0	60.846



## Note 9 Andre kapitalandele

(alle tal i 1.000 kr.)	Rejsekort og Rejseplan A/S	DOT I/S	I alt
<b>ANSKAFELSESSUM</b>			
Primo	68.123	300	68.423
Årets tilgang	0	0	0
Årets afgang	0	0	0
Ultimo	68.123	300	68.423
<b>AF- OG NEDSKRIVNINGER</b>			
Primo	-43.164	0	-43.164
Nedskrivning/Tilbageførsel af nedskrivning	-19.739	0	-19.739
Ultimo	-62.903	0	-62.903
Regnskabsmæssig primoværdi	24.958	300	25.259
Regnskabsmæssig ultimoværdi	5.219	300	5.519

Navn	Hjemsted	Ejerandele	Selskabs- kapital
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>ANSKAFELSESSUM</b>	
Primo	2.092.740
Årets tilgang	0
Årets tilgang (rente mv.)	57.375
Årets afgang (afdrag)	-4.834
Ultimo	2.145.281
<b>AF- OG NEDSKRIVNINGER</b>	
Primo	0
Årets afskrivninger	0
Årets nedskrivninger	0
Ultimo	0
Regnskabsmæssig primoværdi	2.092.740
Regnskabsmæssig ultimoværdi	2.145.281

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

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


 Note 11 Tilgodehavender, Ejerindskud
 

---

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

Staten har i 2021 foretaget kapitalindskud i Metroselskabet på 14,9 mia. kr. med årlige betalinger i perioden fra 2021-2060. Statens betaling i 2023 på 324 mio. kr. indgår under omsætningsaktiverne. Staten har til sikkerhed for betalingerne udstedt et gældsbevægelse på 14,9 mia. kr.



## Note 12 Afledte finansielle instrumenter

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



---

#### Note 13 Ejendomme

---

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

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

Den 14. oktober 2016 indgik staten v/transportministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune en aftale om finansiering af meromkostninger ved en underjordisk metrostation ved København Syd. Aftalen indebærer, at staten overdrager byggeretter over banearealet 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 Station. Omkostningerne hertil indgår under regnskabsposten.

---

#### Note 14 Tilgodehavender Omsætningsaktiver

---

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

---

#### Note 15 Tilgodehavende ejerindskud Omsætningsaktiver

---

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

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



## Note 16 Værdipapirer og likvide beholdninger

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

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

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

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

(alle tal i 1.000 kr.)			Afledte finansielle instrumenter (negativ værdi)	
	Lån over 1 år	Lån under 1 år		
<b>ANSKAFELSESSUM</b>				
Primo	-26.890.000	-5.100.000	0	-31.990.000
Årets tilgang	-4.920.000	-4.100.000	0	-9.020.000
Årets afgang	4.100.000	5.100.000	0	9.200.000
Ultimo	-27.710.000	-4.100.000	0	-31.810.000
<b>VÆRDIREGULERINGER</b>				
Primo	-2.353.276	-39.355	-8.562.797	-10.955.428
Årets værdiregulering	3.852.762	77.014	4.447.780	8.377.556
Ultimo	1.499.486	37.659	-4.115.017	-2.577.872
Regnskabsmæssig primoværdi	-29.243.276	-5.139.355	-8.562.797	-42.945.429



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

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

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

Af selskabets langfristede gældsforpligtelse forfalder 16,5 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.)	2022	2021
Skyldig A-skat og AM-bidrag	6	6.488
Skyldig ATP mv.	260	255
Skyldig løn	27	0
Skyldige feriepenge	18.490	17.908
Periodiserede renter	424.294	401.133
Anden gæld, i alt	443.079	425.784



## Note 20 Segmentoplysninger

(alle tal i 1.000 kr.)	Rådgivning 2022	Administra- tionsopgaver 2022	Idriftsatte Metro 2022	Igangværend e anlæg	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
Resultat før af- og nedskrivninger	-24	0	41.445	0	41.421
Af- og nedskrivninger	0	0	-2.482.005	-715.290	-3.197.295
Resultat før finansielle poster	-24	0	-2.440.561	-715.290	-3.155.875
Anlægsaktiver					
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
(alle tal i 1.000 kr.)	Rådgivning 2021	Administra- tionsopgaver 2021	Idriftsatte Metro 2021	Igangværend e anlæg	I alt 2021
Indtægter	0	56.015	1.561.949	136.627	1.754.591
Omkostninger	-21	-56.015	-1.180.624	-136.627	-1.373.287
Resultat før af- og nedskrivninger	-21	0	381.325	0	381.304
Af- og nedskrivninger	0	0	-11.218.328	-1.438.442	-12.656.770
Resultat før finansielle poster	-21	0	-10.837.002	-1.438.442	-12.275.466
Anlægsaktiver					
Anlæg af Metro	0	0	980.751	2.626.971	3.607.721
Metro i drift	0	0	10.537.181	0	10.537.181

Rådgivning omfatter indtægter og omkostninger i forbindelse med konkurrenceudsatte aktiviteter. Resultat af rådgivning efter finansielle poster og beregnet skat udgør et underskud på 24 t.kr. (underskud på 21 t.kr. i 2021). Det akkumulerede resultat af Metroselskabets rådgivningsopgaver udgør ultimo 2022 et overskud på 256 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.)	2022	2021
Overført til næste år	3.858.309	-11.724.982

---

 Note 22 Begivenheder efter statusdagen
 

---

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

---

 Note 24 Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser
 

---

#### Kontraktlige forpligtelser

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

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

#### Eventualforpligtelser

Metroselskabets anlægsentreprenør på M3 Cityringen, CMT, har den 10. januar 2020 fremsendt deres slutregning, hvor deres fremsatte krav er samlet. Slutregningen indeholder krav på i alt ca. 805 mio. EUR (ca. 6,0 mia. DKK). Heraf vedrører ca. 420 mio. EUR (ca. 3,1 mia. DKK) krav, hvor der er et betalingsmaksimum på 234,5 mio. EUR (1,8 mia. DKK). De resterende krav på 385 mio. EUR (ca. 2,9 mia. DKK) omfatter krav, hvor der er et betalingsmaksimum på 7,5 mio. EUR (56 mio. kr.). Kravene er indbragt for voldgiftsretten.

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

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





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.

Note 24 Revisions- og rådgivningshonorar

	2022	2021
(alle tal i 1.000 kr.)		
Rigsrevisionen	0	0
Deloitte	675	613
EY	601	581
Lovpligtig revision i alt	1.276	1.194
Deloitte	64	50
Andre erklæringer i alt	64	50
Deloitte moms- og skatterådgivning	962	995
Deloitte anden rådgivning	65	262
EY anden rådgivning	32	80
Rådgivningshonorar i alt	1.059	1.337



---

**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 2022 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 f.eks. falder, stiger kursværdien af en fastforrentet obligation og omvendt. BPV (Basis Point Value) angiver kursfølsomheden. Ultimo 2022 er BPV 40 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 procent vil medføre en stigning i markedsværdien på 4,0 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.)	Nominal værdi 2022	Regnskabsm æssig værdi 2022	Regnskabsm æssig værdi 2021
Værdipapirer og aftaleindskud	3.532.337	3.529.713	6.251.739
Periodiserede renter, værdipapirer og aftaleindskud	0	0	0
Værdipapirer og aftaleindskud i alt	3.532.337	3.529.713	6.251.739
Lån	-31.810.000	-30.272.855	-34.382.631
Periodiserede renter, lån	0	-39.361	-40.327
Lån i alt	-31.810.000	-30.312.216	-34.422.958
Afledte finansielle instrumenter, aktiv	-	1.937.822	2.506.116
Afledte finansielle instrumenter, passiv	-	-4.115.017	-8.562.797
Periodiserede renter, afledte finansielle instrumenter	-	698.810	655.906
Finansielle instrumenter i alt	-	-1.478.396	-5.400.774
Nettopassiver i alt	-28.277.663	-28.260.889	-33.571.993

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



## Valutakursrisiko

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

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

## Renterisiko

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

	DKK	EUR	Total
0 - 1 år	-4.118	2.783	-1.335
1 - 5 år	-11.249	746	-10.503
5 - 10 år	-10.859	-212	-11.071
10 - 20 år	-2.932	0	-2.932
> 20 år	-2.420	0	-2.420
Total	-31.578	3.317	-28.261

## 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. Sidstnævnte 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 2022

	Værdipapirer og aftaleindskud	Lån	Afledte finansielle instrumenter	Total
Total modpartseksposering (regnskabsmæssig værdi, mio. kr.)				
AAA	3.529	-30.312	0	-26.783
AA	0	0	-280	-280
AA	0	0	0	0
A	0	0	398	398
A	0	0	-1.596	-1.596
Total	3.529	-30.312	-1.478	-28.261

Modparterne til aftalerne er omfattet af sikkerhedsstillelsesaftaler. Metro-selskabets netto-sikkerhedsstillelse pr. 31.12.22 udgør 1,8 mia.kr.

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

Opførelse af Metro-selskabets 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 Metro-selskabets finansieringsstrategi foretager selskabet renteafdækning (omlægning fra variabel rente til fast nominel rente eller fast realrente) for ca. 80 pct. af den forventede maksimale nettogæld. Renteafdækningen foretages med henblik på at afdække en del af renterisiko og dermed øge budgetsikkerheden i selskabets langtidsekonomi. Renteafdækningen er udtryk for sikring af fremtidige pengestrømme i form af de rentebetalinger, der forventes gennemført fremadrettet. Da der ikke er direkte sammenhæng mellem de enkelte lån og de enkelte sikringsinstrumenter anses sikringen 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 Metro-selskabets 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	Regnskabsm æssig værdi 31.12.22
<b>Løbetid &lt; 1 år</b>				
Lån	-4.100	0	0	-4.070
Renteswap (fast til variabel)	1.800	-1.800	0	-23
Renteswap (fast til variabel)	2.300	0	-2.300	-25
Netto eksponering	0	-1.800	-2.300	-4.118
<b>Løbetid 2-5 år</b>				
Lån	-11.200	0	0	-10.628
Renteswap (fast til variabel)	1.550	-1.550	0	-106
Renteswap (fast til variabel)	8.950	0	-8.950	-565
Netto eksponering	-700	-1.550	-8.950	-11.299
<b>Løbetid 6-10 år</b>				
Lån	-10.870	0	0	-9.780
Renteswap (fast til variabel)	0	0	0	0
Renteswap (fast til variabel)	6.650	0	-6.650	-1.108
Netto eksponering	-4.220	0	-6.650	-10.888
<b>Løbetid 11-20 år</b>				
Lån	-2.040	0	0	-2.643
Renteswap (fast til variabel)	1.200	-1.200	0	290
Netto eksponering	-840	-1.200	0	-2.353
<b>Løbetid 31-40 år</b>				
Lån	-3.600	0	0	-3.191
Renteswap (fast til variabel)	0	0	0	0
Rente og valutaswap (fast til variabel)	0	0	0	0
Netto eksponering	-3.600	0	0	-3.191
Lån i alt	-31.810	0	0	-30.312
Renteswap (fast til variabel)	22.450	-4.550	-17.900	-1.537



Total	-9.360	-4.550	-17.900	-31.850
-------	--------	--------	---------	---------

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

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

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



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

\* CPI = Consumer price index

Finansielle aftaler (dagsværdisikring)	-1.537
Finansielle aftaler (fremtidige pengestrømme)	59
Finansielle aftaler i alt	-1.478

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





# Ledelsespåtegning





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

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

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

Årsrapporten indstilles til interessenternes godkendelse.

København den 24. februar 2023

#### **Direktion**

Carsten Riis

#### **Bestyrelse**

Jørn Neergaard Larsen  
(formand)

Jonas Bjørn Jensen  
(næstformand)

Michael Vindfeldt  
(næstformand)

Birgitte Brinch Madsen

Harald Børsting

Troels Christian Jakobsen

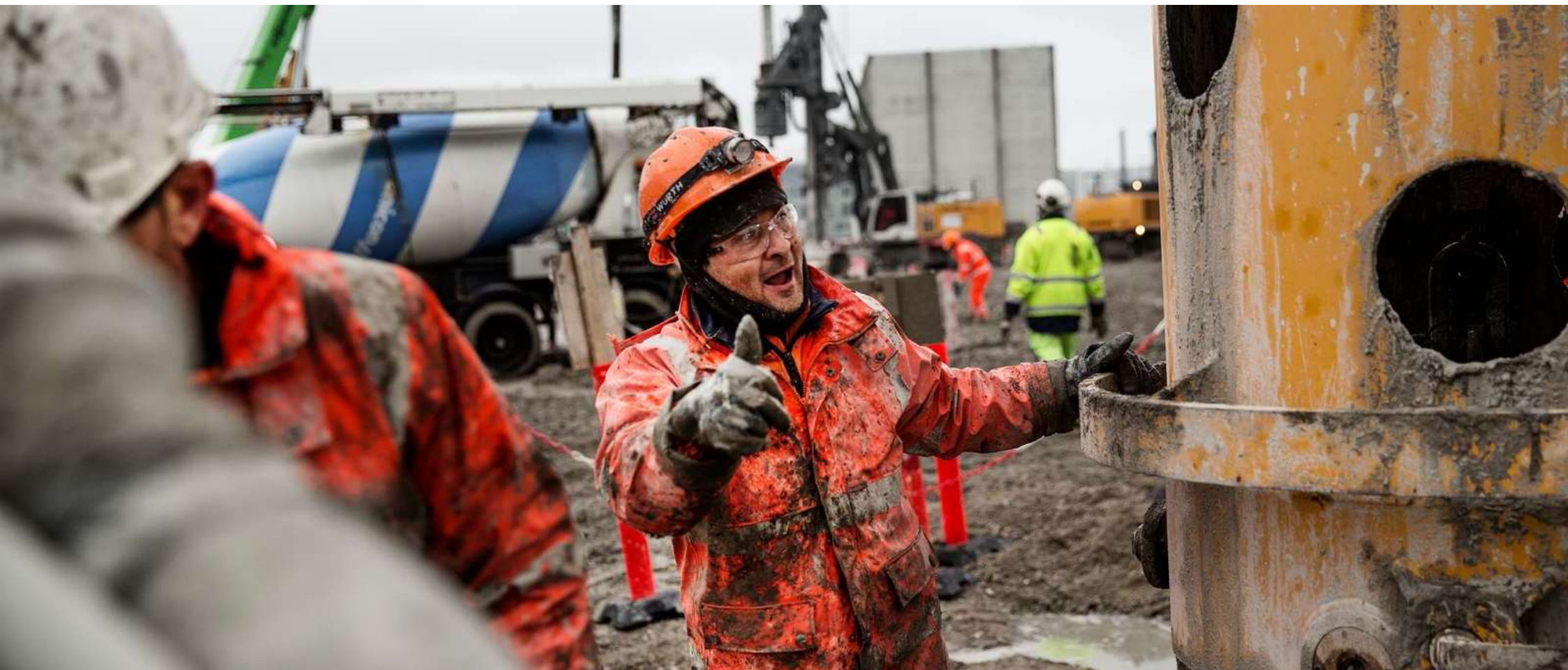
Helle Bonnesen

Kirsten Eljena Thomsen

Anette Alm



# Den uafhængige revisors revisionspåtegning





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

### Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Metsroselskabet I/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2022, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis. Årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Metsroselskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2022 samt af resultatet af Metsroselskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2022 i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

### Grundlag for konklusion

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

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

### Uafhængighed

Rigsrevisor er uafhængig af Metsroselskabet i overensstemmelse med rigsrevisorloven § 1, stk. 6 og den godkendte revisor er uafhængig af Metsroselskabet i overensstemmelse med International Ethics Standards Board for Accountants' internationale retningslinjer for revisorers etiske adfærd (IESBA Code) og de yderligere etiske krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse krav og IESBA Code.

### Ledelsens ansvar for årsregnskabet

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

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

Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet

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

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. Lov om Metsroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet 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 revisionshandling, 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 kritisk bemærkninger, skal vi rapportere herom i denne udtalelse.

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

København den 24. februar 2023

### **Rigsrevisionen**

CVR: 77806113

Birgitte Hansen

Rigsrevisor

Søren Vadskjær Skyum

Kontorchef

### **Deloitte**

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab, CVR: 33963556

Lars Kronow

Statsautoriseret revisor

MNE-nummer: 19708

Bryndís Símonardóttir

Statsautoriseret revisor

MNE-nummer: 40064

### **EY**

Godkendt revisionspartnerselskab, CVR: 30700228

Michael N. C. Nielsen

Statsautoriseret revisor

MNE-nummer: 26738

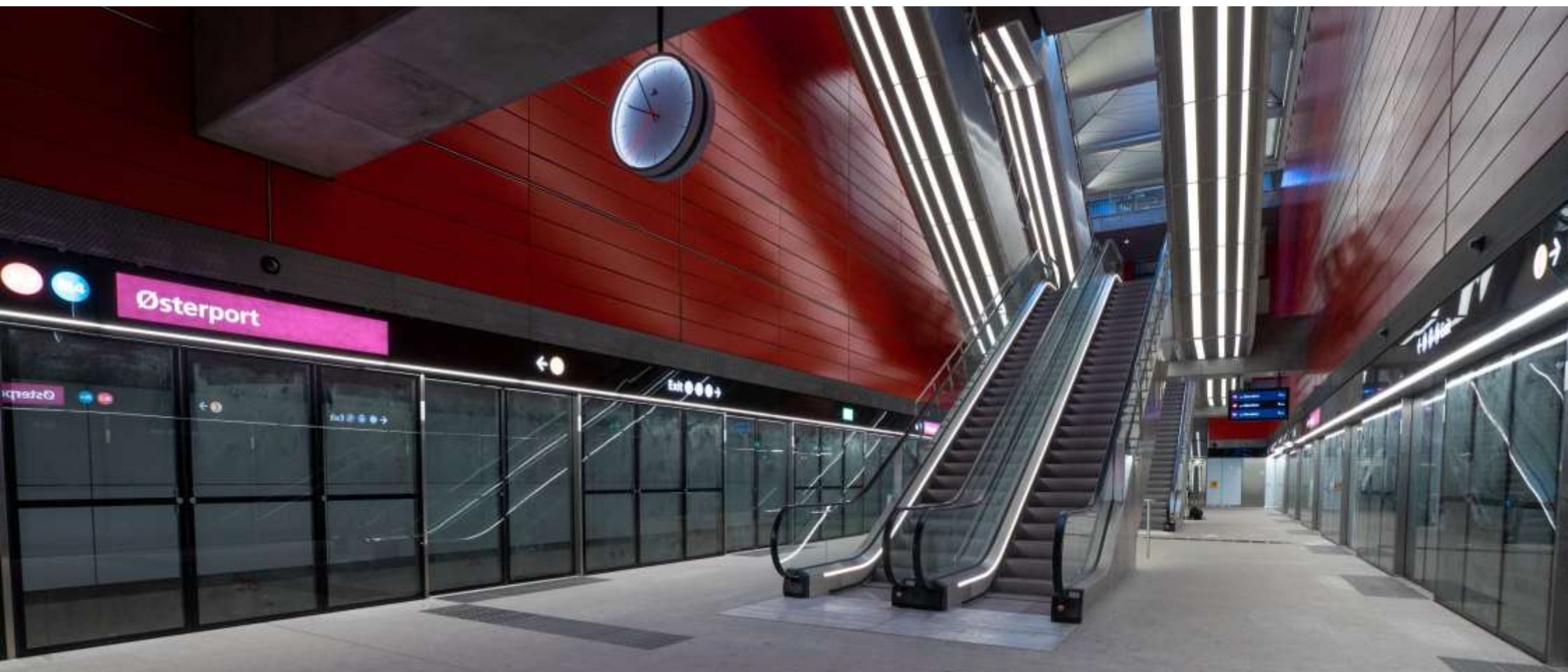
Finn Thomassen

Statsautoriseret revisor

MNE-nummer: 33691



# Bilag til ledelsesberetningen





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

## Forudsætninger for langtidsbudgettet

Langtidsbudgettet er angivet i løbende priser:

### Indtægter - passagertal og takster

1. Passagertallene er fastlagt med udgangspunkt i passagerprognose baseret på den senest opdaterede trafikmodel. I perioden 2022-2027 er der taget højde for forventet passagerindsving som følge af COVID-19. Der budgetteres med et passagertal i 2023 på 130 mio. passagerer stigende til 146 mio. i 2024 og 181 mio. i 2028. Passagertallet for 2035 forventes at ligge på 189 mio. passagerer. Efter 2035 svarer passagertallene til den gældende forventning for 2035.
2. Den gennemsnitlige indtægt pr. passager er budgetteret på baggrund af afregningskronen i 2022 reguleret i henhold til bekendtgørelse om takstændringer i offentlig servicetrafik i trafikselskaber og hos jernbanselskaber. Gennemsnitlig indtægt pr. passager er reguleret til 2023-priser med det udmeldte takststigningsloft på

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

### Driftsomkostninger

3. Driftsomkostningerne for den idriftsatte Metro er estimeret på baggrund af selskabets omkostninger i henhold til drifts- og vedligeholdelseskontrakterne. For M4 Sydhavn er der taget udgangspunkt i transportsystemkontrakterne.
4. Til imødegåelse af forventelige meromkostninger vedrørende driften af Metroen er der indarbejdet en årlig reserve estimeret ud fra et risikoniveau på P50.

### Investeringer

5. Anlægsbudgetterne for M3 Cityring og M4 Nordhavn er afsluttet i 2020. Endeligt anlægsbudget for M3 Cityringen er på 25,3 mia. kr. (23,6 mia.

kr. i 2010-priser). Endeligt anlægsbudget for M4 Nordhavn er på 2,7 mia. kr. (2,9 mia. kr. i 2012-priser inkl. reserver).

6. Anlægsomkostningerne for M4 Sydhavn er baseret på det senest godkendte anlægsbudget. Det samlede anlægsoverslag er vurderet til 8,6 mia. kr. inkl. korrektionsreserver i 2014-priser (10,2 mia. kr. i 2023-priser).
7. Anlægsinvesteringerne vedr. selskabets investeringsprogram (kapacitetsudvidelser) er på 2,4 mia. kr. i 2023-priser inkl. reserver.
8. Driftsmobilisering og mobilisering (M4 Sydhavn) er i perioden 2022 - 2024 budgetteret med i alt 179 mio. kr. i 2023-priser.
9. Reinvesteringerne i forbindelse med M3 Cityringen er baseret på forudsætningerne i principaftalen herom og udgør hvert 10. år 311 mio. kr., hvert 25. år 1.399 mio. kr. og efter 50 år herudover 621 mio. kr. i 2023-priser.
10. Reinvesteringerne i forbindelse med M4 Nordhavnen er baseret på





- forudsætningeri udredningen herom og udgør hvert 10. år 41 mio. kr., hvert 25. år 185 mio. kr. og efter 50 år herudover 83 mio. kr. i 2023-priser.
11. Reinvesteringerne i forbindelse med M4 Sydhavn er baseret på forudsætningerne i principaftalen herom og udgør hvert 10. år 90 mio. kr., hvert 25. år 406 mio. kr. og efter 50 år herudover 181 mio. kr. i 2023-priser.
12. Til reinvesteringer i forbindelse med M1/M2 er hvert 10. år afsat 362 mio. kr., ca. hvert 25. år 1.471 mio. kr. og efter 50 år 2.942 mio. kr. i 2023-priser.
13. Til finansiering af forventelige meromkostninger i relation til det
- ibrugtagne anlæg er der indarbejdet en reserve estimeret ud fra et risikoniveau på P80.
- 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 2022. 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 2022.

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



# Langtidsbudget





Langtidsbudget 2023 for Metroselskabet I/S (løbende priser)

**[mio. kr.]**

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

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



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





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